DENİZ GÜCÜNÜN OSMANLI TARİHİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ



DR.NEJAT TARAKÇI

DENİZ GÜCÜNÜN OSMANLI TARİHİ ÜZERİNDEKİ ETKİLERİ

DR. NEJAT TARAKÇI



Yazan
Dr. Nejat TARAKÇI

Basım Yayım Koordinatörü
Ercan BİCAN
Mk. Kd. Yzb.

Kapak Tasarım
Anıl BAĞCIK
Gv. Tğm.

Grafik Tasarım
İrfan GÖKER
Gv. Tğm.

Mustafa BUÇAN

Baskı ve Cilt

Deniz Basımevi Müdürlüğü
Kasımpaşa/İstanbul

1. BASKI, 1500 ADET, EYLÜL 2009, İSTANBUL

ISBN: 978-975-409-553-1

ÖNSÖZ

Deniz tarihimiz derinlemesine incelendikçe, yeni belge ve bilgilere ulaşıldıkça, tarihteki neden sonuç ilişkileri tüm aydınlığı ile ortaya çıkmakta ve bilinmeyenler azalmaktadır.

Bu eserde; Deniz tarihindeki olaylara yön veren, bulunulan coğrafyanın getiri ve götürüleri, Osmanlı'nın uluslar arası platformda deniz gücü ile oluşturduğu denge ve zaman geçtikçe değişen durum detaylı olarak ele alınmış, yeni bilgi ve belgelerle desteklenmiştir.

Osmanlı Devleti'nin Hint Okyanusu'na çıkmasından sonra gelişen olaylara ve bu okyanusta icra ettiği faaliyetlere de ayrıca yer veren ve etraflıca inceleyen Dr.Nejat TARAKÇI'ya ve bu kitabın hazırlanmasında emeği geçen tüm personele teşekkür ederim.

Metin ATAÇ
Oramiral
Deniz Kuvvetleri Komutanı

SUNUŞ

Bu eser, Osmanlı deniz gücüne farklı bir bakış açısı getirmektedir. Kara ordusu sayesinde kıtasal bir imparatorluk haline gelen Osmanlı Devleti, neden bir deniz imparatorluğu haline gelememiştir? Denizlerin ve deniz gücünün Osmanlı tarihi üzerindeki jeopolitik ve jeostratejik etkileri nelerdir? Bütün bu soruların cevapları yanında, Avrupa'daki güç dengelerinin Osmanlı plan ve stratejilerini nasıl zorladığı da bu eserde yer almaktadır. Deniz gücünün, Osmanlı tarihi üzerindeki etkileri sadece güvenlik ve savunma boyutlu değildir. Aslında deniz ticareti yönüyle öne çıkan ekonomik boyut, Osmanlı tarihi üzerinde en etkili unsur olmuştur. Bunu bütün deniz savaş ve çatışmalarında açıkça görmek mümkündür. Doğu Akdeniz ve Karadeniz'e sıkışan Osmanlı Devleti, orta ve batı Akdeniz'de ancak Garp Ocakları vasıtasıyla tutunabilmiş ve Avrupa güç dengelerini etkileyebilmiştir. Batı yönündeki ilk stratejik taarruzu, Fatih'in Otranto çıkarmasıyla denizden başlatan Osmanlı Devleti, birleşen Avrupa karşısında müteakip adımları atamamıştır. Osmanlının Viyana kapılarına kadar dayanan karasal yayılması, Avrupa tarafından deniz gücü üstünlüğü sağlanarak ve kademe kademe denizlerden taarruz edilerek geri alınmıştır. Modernizasyon, teknoloji, eğitim ve dış ticaret deniz gücü sayesinde Osmanlı topraklarına girmiştir. Bugünkü Tükiye-Avrupa ilişkilerinin tarihi kökleri, beşyüz yıl önce denizler vasıtasıyla sağlanan ilişkilerin devamından başka bir şey değildir.

Güçlü bir deniz gücüne sahip olmak, güçlü bir devlet olmak için yeterli değildir. Ancak, her güçlü devletin, muhakkak güçlü bir deniz kuvvetine gereksinimi vardır. Bunun ispatı çalışmadaki Osmanlı ve Avrupa örneklerinde açıkça görülecektir. Coğrafi ve doğal kaynaklar yönüyle Denizci Devlet olmanın koşullarına sahip birçok ülkenin, denizcilik öngörüsünden yoksun devlet yönetimleri nedeniyle Denizci Devlet olamadıklarına ilişkin çok sayıda örnekle karşılaşmak mümkün olabilmektedir. Geçmişte Osmanlı Devleti ve günümüzde Türkiye Cumhuriyeti bunun en canlı ve çarpıcı örneğini oluşturmaktadır.

Bu eser bir tarih kitabı değildir. Bu eser, deniz olaylarının tarihi perspektiften bakışla dönemsel, güncel ve geleceğe yönelik etkilerini ortaya konan jeopolitik bir inceleme ve çözümleme eseridir. Osmanlıdan altı yüzyıl sonra deniz gücü hala hem bölgesel hem de global güç dengelerini etkilemeye devam etmektedir. Özellikle Türkiye açısından Karadeniz ve Boğazlar hemen hemen aynı jeostratejik fonksiyonunu devam ettirmektedir. Kitap, içeriği ve vardığı sonuçlar itibariyle askerlerden daha ziyade politikacılara, devlet adamlarına ve Türkiye'nin politika ve strateji belirleyici ku-

rumlarına hitap etmektedir. Çalışmanın başlatılmasında, Amerikalı ünlü stratejist Alfred Thayer Mahan'ın 1890 ve 1892'de yayınladığı "Deniz Gücünün Tarih Üzerindeki Etkisi" ve "Deniz Gücünün Fransız Devrimi ve İmparatorluğu Üzerindeki Etkisi" adlı kitaplardan esinlenilmiştir.

Bu kitapta, çağımızda da aynı hızla devam eden deniz gücü mücadelesini, tarihi süreç içinde inceleyerek, Osmanlı tarihi üzerindeki etkilerini ortaya koymaya, günümüz için dersler çıkarmaya ve geleceğe yönelik değerlendirmeler yapmaya çalıştım. Bu vesile ile Donanma Komutanlığı görevinden başlayarak, her alandaki deniz tarihi araştırmalarını destekleyen, benim gibi tüm araştırmacıları cesaretlendirerek onlara moral ve güç veren değerli komutanımız Dz.K.K Oramiral Metin Ataç'a teşekkürlerimi sunarım.

Dr. Nejat Tarakçı
İzmir 2009

İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ ..... **III**
SUNUŞ ..... **V**
İÇİNDEKİLER ..... **VII**

BÖLÜM-I

OSMANLI DENİZ GÜCÜNÜN YÜKSELİŞİ (1453-1571)

Giriş 3
Türkler Denizci mi? 3
Stratejik Deniz Durumu 4
Osmanlı Donanması Güçleniyor 5
Ordu-Donanma İlişkileri 6
Donanma İnşa Faaliyetleri 7
Denizde Birinci Haçlı Seferi 8
Denizde İkinci Haçlı Seferi 8
Stratejik Genişleme ve Rodos Faktörü 9
Birinci Rodos Seferi 9
Deniz Üstünlüğü Mücadelesi 10
İtalya Seferi 11
İkinci Beyazıt'ın Deniz Siyaseti ve İspanya Seferi 14
Venedik'ten Üs Talebi 16
Şehzade Cem'in Naaş'ının İstanbul'a Nakli 16
Venedik'le Mücadele-I 17
Venedik'le Mücadele-II 18
Sapienza Deniz Savaşı 19
Denizde Üçüncü Haçlı Seferi 20
Yavuz Sultan Selim'in Deniz Siyaseti 22
Donanmanın Mısır Seferine Katılması 23
Barbaros Kardeşlerin Deniz Harekâtı 24
Osmanlı-Garp Ocakları İlişkisinin Başlaması 25

İkinci Rodos Seferi Hazırlıkları 25
Nehir Filoları 26
Rodos'un Fethi 27
Macaristan Seferinde Deniz Harekâtı 30
Barbaros Hayrettin'in Osmanlı Emrine Girmesi 31
Kanuni İran'a, Barbaros Akdeniz'e: Stratejik Aldatma ve Şaşırtma 34
İspanyol Raporlarında Osmanlı Deniz Gücü 36
Osmanlının İstihbarata Karşı Koyma Önlemleri 38
Barbaros'un İlk ve Son Yenilgisi 38
Barbaros'un İntikamı 40
İtalya ve Korfu Seferi 41
Kanuni Döneminde Deniz Siyaseti 44
Preveze Öncesi Deniz Harekâtı 45
Preveze Deniz Savaşı 47
Preveze Sonrası Venedik Faaliyetleri 51
Barbaros Hayreddin Paşa'nın Gizemli Sancağı 53
Barbaros'un Fransa Seferi 54
Barbaros'un Son Seferi ve Vefatı 60
Donanmanın Seferden Dönüş Töreni 61
Fransa'nın Denizden Destek Talepleri ve Tavizlerin Başlaması 62
Osmanlı Deniz Gücünün Avrupa Üzerindeki Etkisi 62
Malta Seferi 64
İkinci Selim'in İktidarı ve Avrupa'nın Yeni Stratejisi 77
Avrupa Güç Dengeleri 77
16. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı'nın Stratejik Deniz Durumu 79
Süveyş Kanalı ve Don–Volga Nehirlerinin Birleştirilmesi Projeleri 80
Kıbrıs Seferi 81
İnebahtı'ya Doğru Gelişmeler 88
İnebahtı Savaşı 98
İngiltere'nin Osmanlı Devletinden Yardım Talebi 106
Sapanca Kanalı Çalışmaları 109
İnebahtı Sonrası Deniz Gücü Dengeleri 109
Osmanlı Gemi İnşa Sanayi ve Teknolojisi 110
Osmanlı Deniz Gücünün Başarısının Nedenleri 119

BÖLÜM-II

OSMANLI DEVLETİNİN DENİZCİ STRATEJİSİ

Osmanlı'da Deniz Üstünlüğü ve Deniz Hâkimiyeti Kavramı 125
Osmanlı Donanmasında Kurumsallaşma 126
Türk'ün Milli Karakteri ve Denizcilik Kültürü 127
Osmanlı Devletinin Ekonomik Konsepti 129
Osmanlı-Venedik İlişkilerinin Stratejik Boyutu 132
İstanbul'da Sömürgeciliğin Sembolü Bir Gemi 134
Rumların Osmanlı Deniz Ticaretini Ele Geçirmesi 135
Denizci Personel Sıkıntısı 136
Deniz Ticaretinin Osmanlı –Avrupa İlişkileri Üzerindeki Etkisi 137
Derya Kaptanların Devlet İçindeki Statüsü 138
Derya Kaptanlarının Kökeni 141
Adalardaki Yönetim Hataları 143
Sakız Adası'nın Sakızı 145
Yunan İsyanı 150
Korsanlık Stratejisinin Politik ve Ekonomik Etkileri 151
Denizci Stratejide Din Faktörü 158
Kürekçi ve Denizci Personel Tedarik Sistemi 162
Kalyon Tipi Gemilere Geç Geçişin Nedenleri 169
Kalyon-Kadırga Savaş Gücü Mukayesesi 169
Denizci Strateji Uygulamasındaki Hata ve Eksiklikler 170

BÖLÜM-III

OSMANLI DEVLETİNİN HİNT OKYANUSU DENİZCİ STRATEJİSİ

Portekiz'in Hint Okyanusu'na Girişi 175
Portekiz Müdahalesinin Ekonomik ve Askeri Etkileri 176
Osmanlının Bölgedeki Gemi İnşa Faaliyetleri 178
Selman Reis'in İstanbul'a Gönderdiği Rapor 180
Irak'ın Fethi Sonrasında Basra Körfezi'ndeki Stratejik Deniz Durumu 184
Osmanlı Donanmasının Hindistan Seferi 184
Piri Reis'in Basra Seferi 185
Murat Reis'in Basra Seferi 187

Seydi Ali Reis'in Basra Seferi 187
Hint Okyanusu İçin Genel Stratejik Değerlendirme 188

BÖLÜM-IV
GARP OCAKLARI DENİZ GÜCÜ VE DENİZ STRATEJİSİ

Kuzey Afrika'da Deniz Gücü Oluşumu 201
Aşiretten Deniz Eyaletine 202
İngiltere-Garp Ocakları İlişkileri 204
Garp Ocakları Donanmasının Atlas Okyanusu Faaliyetleri 206
ABD- Garp Ocakları İlişkisi 207
Rusya-Garp Ocakları İlişkisi 208
Garp Ocaklarının Denizci Strateji Uygulamaları 208

BÖLÜM-V
OSMANLI DENİZ GÜCÜNÜN GERİLEMESİ

Osmanlı Devletinin Gerilemesinde Deniz Gücünün Etkisi 213
Avrupa-Osmanlı Güç Dengesindeki Değişimler 214
Piyale Paşa'nın Katli 214
Girit Seferi 215
Girit Savaşının Osmanlı Yönetiminde Yarattığı Sıkıntılar 218
Sakız Adası'nın Özel Statüsü 219
Mezamorta Hüseyin Paşa ve Kalyon Devrine Geçiş 220
Bahriye Kanunnamesinin Yayınlanması 221
Rusya'nın Karadeniz'e ve Ege'ye Çıkması 224
Osmanlı-İngiltere Zorunlu İttifakı 225
İngiltere'nin Osmanlı Limanlarını Kullanmaya Başlaması 225
Rusların Karadeniz'e Çıkması 226
Fransız Kaptan Bonneval'ın Osmanlı Donanması Hakkındaki Raporu 226
Osmanlı - Rus İttifakının Deniz Cephesi 228
Mahmut Raif Efendi'nin Raporu 229
İngiliz Filosunun Osmanlı Pay-i Tahtını Tehdidi 236
Yunan Sorunun Yaratılması ve İsyanın Başlaması 237

Navarin Deniz Savaşı 239
Navarin Savaşı'nın Avrupa'daki Yansımaları 250
Rusların İstanbul Boğazına Asker Çıkarması 252
Kırım Savaşı 253
Rusya'nın Boğazlar Stratejisi 253
Kıbrıs'ın Elden Çıkışı 255
Ertuğrul Faciası 258
Trablusgarp ve Balkan Savaşlarında Donanmasızlık 264
Matbaanın Deniz Gücü Üzerindeki Etkisi 266
Denizci Personel Yetersizliği 267
Osmanlı Deniz Gücü Neden Üstünlüğünü Sürdüremedi? 268
KAYNAKÇA: 269
EK- A: Amiral Codrington'un Navarin Savaşı Raporu 275

BÖLÜM-I

OSMANLI DENİZ GÜCÜNÜN YÜKSELİŞİ (1453-1571)



GİRİŞ

Klasik Osmanlı tarihi içinde kronolojik bir sistemle anlatılan Osmanlı denizcilik tarihi, bugüne kadar tek başına ve bir bütünlük içinde, stratejik, ekonomik ve politik yönleri ile ele alınmamıştır. Osmanlı deniz gücünün, hem Türk tarihi hem de, Avrupa ve dünya siyaseti üzerindeki stratejik etkileri tam anlamıyla dikkate alınmamış ve incelenmemiştir. Bu kapsamdaki 15. ve 16. Yüzyıllara ait bilgileri içeren yerli kaynaklar, özellikle matbaanın ülkeye geç girmesi nedeniyle, yetersiz kalmakta ve o döneme ait çalışmalarda daha çok yabancı kaynaklara başvurulmak zorunda kalınmaktadır. Batı dünyasının Türklere, Hristiyan – Müslüman çatışması temelindeki ön yargılı yaklaşımı ve bugüne kadar değişmeden devam eden çizgisi nedeniyle, bu bilgilerin de oldukça ihtiyatlı karşılanması gerekmektedir.. Özellikle karasal sınırları süratle genişleyen Osmanlı Devletinin, deniz sınırlarının hiç bir zaman yeterli güvenceye alınamaması son derece dikkat çekicidir. Osmanlı deniz gücü, Rönesans'ı takip eden ilk yarım asır hariç, Batı'nın denizlerdeki teknolojik üstünlüğünü kırmayı başaramamıştır. Aksine Osmanlı kara gücü, teknolojik üstünlüğünü üç asra yakın sürdürebilmiştir. Bu çalışma, Batı'nın farklı kaynaklarından alınan bilgilerin, Osmanlı kaynakları ile karşılaştırılması sonucunda ulaşılan sentezlerin, yazarın denizcilik tecrübesi ve jeopolitik uzmanlığı süzgecinden geçirilmesi ile yapılmıştır. Konuların ele alınması ve irdelenmesi, klasik kronolojik tarih akışı içinde değil, etkileri hala devam eden, Batı-Osmanlı ilişkilerinin jeopolitik ve jeostratejik etkileşim sürecine ve bu süreçte yer alan olayların analizine göre yapılmıştır. Bu nedenle sürece etkisi olmayan bazı deniz olaylarının atlanmış olması okuyucuyu yanıltmamalıdır.

Türkler Denizci mi ?

Her ülkede olduğu gibi Osmanlı Donanmasının da oluşumu, devletin güvenlik, savunma ve genişleme stratejisi ile doğrudan ilişkilidir. Batı'nın, Türklerin Orta Asya kökenli oldukları, denize ve denizciliğe yatkın olmadıkları savları doğru değildir. Özellikle Anadolu'da yapılan kazılara ait yeni çıkan belgelerde Ön Türkçe olarak adlandırılan yazıtlar bulunmuştur.[1] Ali Ağa bölgesindeki Kyme ve Fethiye yakınlarındaki Xhantos antik kentlerindeki yazıtlar bunu doğrulamaktadır. Türkler Anadolu'da 11. Yüzyıldan itibaren değil, M.Ö 8000'li yıllarda da vardılar ve ihtiyaç duydukları oranla denizle ilgilendiler. Medeniyetlerin bir parçası olan **Denizcilik** evrensel olup, spesifik olarak hiç bir ulusa veya kavme mal edilemez. Sadece denizciliği iyi yapanlar, ona daha fazla gereksinim duyanlar ve ondan daha çok faydalananlar vardır. Geleneklere dayanan denizcilik, kaçınılmaz olarak daha önceki alt yapı, teknoloji, deneyim ve insan gücüne dayanmak zorundadır. İstanbul'u fetheden Türklerin sadece Bizansa ait uygun bir alt yapı sayesinde denizci olabildiklerini ileri süren bir kısım Batılı tarihçilerin değerlendirmelerinde İstanbul'un fethinden duydukları üzüntü veya Türklere karşı bir ön yargı aramamak imkânsız gibi gözüküyor.

1 Bkz. Haluk TARCAN, "Ön-Türk Uygarlığı – Resmi Tarihin Çöküşü" (2. Baskı)

Bertan Onaran ise Türklerin çok daha önce Anadolu'daki varlıklarının ispat edilmesinin ardından konuya daha realist yaklaşmaktadır: **İstanbul'u 1453'de Bizans'tan geri aldık; geri aldık diyorum, çünkü Kazım Mirşan[2] belgeleriyle kanıtladı, Haluk Tarcan da kitabına aldı, daha ortalıkta Hristiyanların izleri yokken, Ön-Türkler Trakya'ya gelmişler, mağaralara izlerini yazılarını bırakmışlar, sonra Boğaz'ı geçip Erenköy dolaylarında yaşamışlar.**[3]

Yukarda da açıklandığı üzere denize kıyısı olan bir coğrafyada yaşamak zorunda olanlar, en kısa sürede şartlara uyum sağlamak zorundadırlar. Özellikle deniz ve denizcilik kültürü, affedilemez ve geriye dönülmez bir şekilde çok güçlü bağlarla medeniyetleri birbirine bağlar. Önceki atalarından binlerce yıl sonra yeniden Anadolu'ya gelen Türkler, hem deniz ve gemiler ile tanıştılar, hem de o coğrafyadaki deniz ve denizcilik kültürünün yarattığı ekonomik durumdan etkilendiler.Türkler, deniz savaşlarında da başka halklardan başarılı biçimde yararlandılar. Gerçi bu insanları en çok forsa olarak kullandılar, ama aynı zamanda savaşçı ve tayfa da yaptılar, hatta bunlardan filo komutanları bile yetişti.[4] Türklerin denizciliği ve Anadolu'daki geçmişleri ile ilgili her geçen gün yeni belgelere ulaşılmaktadır. Anadolu Yarımadası'nı sarmış eski antik kentler bu tarihi gerçeği gözler önüne sermektedir. Özellikle İzmir Aliağa yakınındaki antik şehir Kyme'nin, zamanının güçlü bir denizci devleti olduğu belgelenmiştir. Likya'lılarla Türklerin de benzer soydan geldikleri ispatlanmıştır. Türkiye'de görev yapan Fransız Ataşesi Blanchard ise, klasik bir Batılı bakış açısıyla, 16 Mayıs 1947'de verdiği bir konferansta, Türklerin denizle olan ilişkisini, şöyle anlatmaktadır: **Türkler sahile inerek denizle temasa geçmişlerdir. Deniz kıyısında yerleşmişlerdir. Fakat, onun sonsuz maviliğine değil de, steplere alışmış gözleriyle denize bakmışlardır. Denizden, kendilerini başka yere götürmesini istiyorlarsa da bu, kısa süreli geçişler içindi. Ordularının daha evvel bir kaç kere macera aradıkları Avrupa kıyılarına ulaştıracak geçişler içindi.**[5] Blanchard'ın bu değerlendirmesi, deniz gücünü, ordu ayarında müstakil bir stratejik kurum ve kuvvet durumuna getiremeyen Osmanlının hatalı yönetimini ve vizyonsuzluğunu çok güzel açıklamaktadır.

Stratejik Deniz Durumu

Osmanlı Türkleri Rumeli'ye geçtikleri zaman, Anadolu aşağı yukarı bir ada ablukası altında bulunuyordu. Doğu Akdeniz ve Ege Adaları, Venedik veya Ceneviz elinde bulunduğu gibi, Karadeniz'in belli başlı limanları da yabancı kontrolunda idi. Bu durum, Osmanlı Türklerini daima çift cepheli savaş yapmaya zorlamış; Ordu bir Rumeli'ye bir Anadolu'ya koşmak zorunda kalmıştır. Donanma yokluğu nedeniyle, yabancı unsurlar sık sık gelip kıyılarımızı talan etmişlerdir.Aynı ada ablukası bu gün Yunanistan tarafından Türkiye'ye uygulanmaktadır. 1911 Balkan Savaşı ve İkinci Dünya Harbi'nden sonraki 1947 Paris Anlaşması ile Yunanistan'a verilen adalar-

2 Kazak asıllı Türk, Ön Türkçe'yi okuyabilen araştırmacı
3 Cumhuriyet Gazetesi 16 Temmuz 2009 s.15
4 Georg Schreiber, Türklerden Kalan, Milliyet Yayınları 1982 s. 156
5 Blanchard, Şerefli Kadırgalar Devrinde Türk Bahriyesi Genkur 1947 s. 7

la, Anadolu'nun kuşatması büyük oranda sağlanmıştır. Kuşatmanın tamamlanması için sadece bir ada kalmıştır, o da Kıbrıs'tır. Yani tarih, 500 yıl sonra Anadolu coğrafyasını, Türkler için başladıkları yere geri getirmiştir. Osmanlıların Akdeniz'e ve bir deniz gücü olmaya yönelik artan ilgileri, İstanbul'un 1453'teki fethinin ve tam belirgin olmayan Bizans deniz sınırlarının Osmanlılara miras kalıp, onları açık deniz politikalarının içine derinlemesine sürüklemesinin doğrudan bir sonucudur. 1453'te Venedik'in hâkimiyeti ve stratejik bağlantıları, İtalyan lagünlerinden büyük Girit kolonisine ve Pera (Beyoğlu) ile İskenderiye'deki ticari merkezlere dek uzanıyordu.[6]

Osmanlı Devleti, İstanbul'un fethi sonrasında kendini, kuzey- güney yönünde işleyen yoğun bir deniz ticaretinin içinde buldu. Boğazlar ele geçirilmişti ama, Anadolu'nun kuzey ve güney sahilleri hala başka devletlere aitti. Karadeniz'den ve Mısır'dan Avrupa'ya taşınan iki stratejik madde vardı; Buğday ve kereste. Bu işi Venedik ve Cenevizliler yapıyorlardı. Doğu Akdeniz'in gerçek sahibi ve hâkimi olan Venedik Deniz Cumhuriyeti, Kıbrıs, Girit, tüm Ege Adaları, Bugünkü Yunanistan yarımadası ve Adriyatik'in tamamına hâkim güçlü bir devletti.

Osmanlı Donanması Güçleniyor

Osmanlı deniz gücü, süratle genişleyen kara sınırlarına paralel bir büyüme gösteremedi. Çünkü çok farklı ortamlarda harekât yapan deniz gücü ile kara gücünün alt yapı, teknoloji, eğitim dinamikleri birbirinden çok farklıydı. Yine de ordu'nun bir destek gücü olarak, kabul edilen Osmanlı deniz gücü, 30 yıl gibi çok kısa zamanda büyük güçleri nakledebilecek stratejik bir seviyeyi yakalamayı başardı. Başlangıçta, yeterli deniz gücü olmayan Osmanlı Devleti, mevcut şartlar içinde, önce kazandığı toprakların savunulmasına ve kontroluna öncelik verdi. Deniz gücü oluşturmak, teknolojik ve mali alt yapı gereksinimleri yanında bir anane işiydi. Denize ulaşınca, Boğazları, yapımını Avrupa'dan öğrendikleri ve geliştirdikleri toplarla donatarak gemileri engellemeye çalıştılar ve başarılı da oldular. Konstantinopolis'in ve eski Bizans krallığının büyük bir bölümünün hükümdarı olarak Fatih Sultan Mehmet'in, Ege'deki yabancı varlığına uzun süre katlanması pek olası değildi. Dahası, Cenevizliler ve Venedikliler, 1453'te Türklere karşı direnişin belkemiği olmuşlardı. Fatih Sultan Mehmet işe, Boğaz Önü Adaları'ndan (Bozcaada, Gökçe Ada, Limni, Semadirek) başlamıştı. İstanbul'un fethinden az sonra küçücük Bozcaada, Bizans'tan Türkiye'ye geçmiş ve Osmanlıların Ege Denizi'ndeki ilk adası olmuştu. Limni ve Midilli Cenevizlilere aitti. Fatih, yalnız duran bir saltanatı ihya eden değil, fakat aynı zamanda bir donanmaya malik olan ve Gelibolu sularında Venediklilerle muharebe yapmak kudretini gösteren ilk padişahtı. Fatih, bu çatışmada 27 gemi kaybetmesine rağmen, bu olay, Avrupa için yeni bir şeyi meydana çıkarıyor, bir ikaz oluyordu.Türkler, Venedik'e, Adriyatik'in Kraliçesine, kendi hayat yollarında, denizde karşı koyabilmişlerdi.[7] Fatih'in fetihten bir kaç yıl sonra Ege Adaları'nı işgal etmeye başlamasının bir nedeni

6 Ann Williams, Kanuni ve Çağı Akdeniz Çatışması 2000 s.39
7 Williams s. 7

daha vardı. Bizans İmparatorluğu'nun çöküşü, korsanların çoğalmasına yol açmıştı. **İnsanların Boyunlarının Sahibi** Osmanlı Sultanı'nın, Katalan (İspanyol), Sicilyalı ve İtalyan korsanların kendi topraklarında düzenledikleri baskınlara katlanması beklenemezdi. Üstelik bu terbiyesiz Latinlerin Türk vatandaşlarını kaçırıp köleleştirme ve onları Ceneviz ve Venedik pazarlarında satma yüzsüzlüğü de vardı.[8]

Kara İmparatorluğu olan Osmanlı İmparatorluğunu **Deniz İmparatorluğu** haline getirmek isteyen Fatih, **Karaların Sultanı** diye okunan hutbeyi, **Denizlerin ve Karaların Sultanı** şeklinde değiştirdi. Anadolu'nun kuzeyden güvenliğinin sağlanması için Karadeniz'de kontrolun sağlanması gerekliydi. Bu maksatla; Fatih'in stratejisi;

- Anadolu'nun Karadeniz kıyılarını Osmanlı devleti idaresi altında birleştirmek,
- Doğu Anadolu'dan gelecek başka kuvvetlere denizi kapamak, bu devletleri kara devleti olmanın yoksunlukları içinde bırakmaktı.

Trabzon İmparatorluğunun fethi ile, Osmanlı'nın sınırı Çoruh Irmağına dayanmış, Gürcistan ile sınırdaş olunmuştur. Bu suretle 1461 yılının ilk yarısında bütün güney Karadeniz sahilleri Türkleştirilmiş, Osmanlılaştırılmıştır.

Bu büyük bir hamledir. Geriye, çemberin kapatılması ve Karadeniz'in bir Türk-Osmanlı gölü haline getirilebilmesi için, kuzey ve doğu sahillerinin fethi kalıyordu. Trabzon seferinden donanmayla İstanbul'a dönen Fatih, bu davranışıyla hem ilk ve son Osmanlı sultanı olmuş, hem de, denizlerin de sultanı olduğunu göstermiştir. Midilli Adası'nın Türkiye'ye ilhakı da 1462 Eylül ayında gerçekleşti.

Ordu-Donanma İlişkileri

Osmanlı idari yapısı büyük ölçüde Şeyh Edeb Ali'ye ait devlet ve yönetim ilkelerine dayanmaktaydı. Osmanlı idari yapısı içindeki **Ordu**; Osmanlı Devletinin kuruluşundan, İstanbul'un fethine kadar geçen 150 yıl içinde kurumsallaşmış ve başarılı bir sisteme oturmuştu. Fetihlerin devamı ve kazanılan toprakların muhafazası için şimdi yeni bir güce, donanmaya gereksinim vardı ve bu gereksinim herkes tarafından kabul edilmekteydi. Çünkü o devirde de, ordunun ağırlıklarının taşınmasının en ekonomik ve süratli yolu, deniz taşımacılığı idi. Buna rağmen, Almanya, Fransa ve Japonya örneklerinde olduğu gibi, Osmanlı Devleti de denizlerde savaşacak bu farklı güç için, daha fonksiyonel bir idari yapıyı hiç bir zaman öngöremedi. Yani, denizci komutanlar ve denizci personeli yetiştirecek bir sistem ve yapılanmaya gidilmedi. Deniz gücü, ordunun bir tamamlayıcı parçası olarak kabul edildi ve bu gücün geliştirilmesi için en kolay yol tercih edildi. Bizans'tan kalan tersaneler geliştirilirken, personel olarak da, Beylikler döneminde ortaya çıkan korsanlardan ve denizcilerden yararlanma yoluna gidildi.

8 Bradford s. 310

Donanma İnşa Faaliyetleri

Osmanlı fetihlerinden en çok zarar gören Ceneviz'di. Ceneviz'liler 20 yılda Karadeniz'den süpürüldüler, giderlerken gemi tasarımları ve deniz ünvanları Osmanlıların aklına kazınmıştı; öylesine ki, Osmanlı amiraline Kaptan Paşa denir oldu ve Osmanlılar, Ceneviz modeline uygun, ağır toplarla donatılmış ve Akdeniz gemilerinin en etkilisi olan kadırgalar inşa etmeye başladılar.[9] Donanma inşa faaliyetlerinde iyi bir başlangıç yapan Osmanlı Devleti, daha sonraları karasal yayılma stratejisinin gereksinimleri çerçevesinde kaldı. O nedenle Batı'nın gelişen denizcilik teknolojisine erişemedi.. Ne zaman ki hâkimiyeti altındaki adalar tehlikeye girdi, statükoyu korumak amacıyla zorunlu olarak kadırgadan kalyon teknolojisine ve taktiğine geçmek zorunluluğu ortaya çıktı. Fatih, Aragonlu Alphonse ile birlikte Akdeniz'de ilk kalyon inşa ettirenlerden biridir. İlk yönlendirilebilir kalyonları ise Venedikliler inşa etmişlerdi. Sultan'ın hizmetinde bulunan bir Hristiyan imalatçı olan Yani, bunların sırlarını elde etmiş ve Boğaz'ın tersanelerinde yetmiş arşın[10] (65 m) uzunluğunda, otuz arşın (23.5 m) eninde, eklemeli parçalardan oluşan, direği de dört arşın (3.5 m) çapında olan iki devasa kalyonun inşasına girişmişti. Bu kalyonlara kaptan olarak Kemal ve Burak Reisler tayin edilmişti.[11] Daha 1461 senesinde bir mevsim içinde Fatih, 103 çift kürekle çekilen 10 harp gemisini denize indirmişti. Gelibolu Tersanesi'nden sonra İstanbul'da Haliç Tersanesi'nin kurulması ve Kadırga Deniz Üssü'nün tesisi, Fatih'in denize karşı olan emellerini gösteriyordu.[12] Fatih'in, bir savaş durumunda, Haliç'te gemilerin sıkışmasını önlemek maksadıyla İstanbul'un güney kıyılarında bir üs tesisi düşüncesi, Kadırga Limanı ve Tersanesini yaratmıştır. [13] Genişleyen harpler ve Venedik gibi büyük bir denizci devletle yapılan mücadele, Osmanlı deniz gücünün daha da güçlü kılınmasını gerektirdi. Bir kaç yıl içinde Osmanlı Donanması, geniş ölçüde takviye edildi. Fatih, donanmanın kuvvetlendirilmesini yakından ve titizlikle takip etti. Yalnız Gelibolu tersanelerinde 100.000 işçinin birden çalıştığını söylemek, Osmanlı Devletinin sarf ettiği enerji hakkında bir fikir edinmeye yeter. Osmanlı'nın Fatih zamanında başlayan gemi yapımcılığındaki gemi tipleri, öncelikle orduyu ve ağırlıklarını taşımak amacına yönelik olarak tesbit edilmişti. Düşman deniz kuvvetleri ile muharebe amacıyla yapılan tekneler daha sonra inşa edilmeye başladı. Büyük nehir ve göller üzerinde inşa edilen tezgahlar; Osmanlı'nın askeri stratejisinin ne kadar güçlü esaslara dayandığını ispat etmektedir. Bu nehir ve göl filoları yalnız gıda ve malzeme, harp silah ve araçlarının nakli için değil, aynı zamanda tam donanımlı ordu birliklerinin süratle savaş alanına sevkini de mümkün kılıyordu. Nehir filolarının meydana getirilmesi işi, emsalsiz bir azim ve titizlikle tatbik ediliyor ve o devrin en büyük nehir filoları Türk mühendisleri, kalfaları ve teknisyenleri vasıtasıyla en kısa zamanda yoktan var ediliyordu. Osmanlı Donanmasının büyük güç kazanma-

9 Goodwin s. 107-108
10 Çarşı arşını 68 cm. mimar ve bina arşını 78.5 cm. dir.
11 Graviere s. 55-56
12 Öztuna Büyük Türkiye Tarihi Cilt 3 1977 s. 22-26
13 Kantemir s. 158

sı Venedik'i de son derece korkutuyordu. Fatih tahta geçtiği zaman Türkiye'nin sadece 30 kadırgası vardı. Venedik Donanması Osmanlı'dan önemli derecede kuvvetli idi. 1474'te, 23 yıl içinde, Fatih, 92 kadırga, 16 başka sınıftan büyük harp gemisi, 400 kadar nakliye gemisinden oluşan muazzam bir donanmaya sahip bulunuyordu. Ölümünde ise, Osmanlı Donanmasında 250 harp ve 500 nakliye gemisi bulunuyordu. Bu kuvvet, münakaşasız şekilde dünyanın birinci deniz kuvveti ve Venedik Donanmasından çok daha güçlü idi.[14]

Denizde Birinci Haçlı Seferi

Ortaçağ'dan başlayarak yedi yüzyıldan beri süregelen din faktörü, Avrupa üzerindeki siyasi ve stratejik etkisini hala sürdürmektedir. Bugün Avrupa'nın en birleştirici ögesi olarak öne çıkan Hristiyanlık, 15. Yüzyıldaki bölünmüş ve çıkar mücadelesi içindeki Avrupa siyasi yapısını Türklere karşı ayaklandırmayı başarmıştı. Vatikan temsilcisi Papa, Müslümanlığın Roma'yı fethetme korkusunu, Avrupa'daki siyasi otoritelere kendi hükümranlıklarının da elden gidebileceği korkusuna dönüştürmüştü. Buradan hareketle, Hristiyanlık ve Musevilik dinlerinin, tarihi süreç içinde genellikle milliyetçi girişimleri desteklediği ve yanında olduğu sonucuna varılabilir. Türk Kurtuluş Savaşı hariç, Müslüman din adamlarının genellikle milliyetçi ideolojileri benimsemedikleri görülmektedir. Bu kapsamda Atatürk'ün dehasını gösteren en önemli örneklerden biri de, Hilafetçi Osmanlı Şeyhülislamına karşı, milliyetçi bir Türk Şeyhülislamını yaratmasıdır. Papa III. Kalikst kendi masrafıyla İstanbul'un fethinden üç yıl sonra,1457 yılında 18 kadırgadan kurulu bir donanma oluşturarak, Venedik Patriği Kardinal Lui İskarampa komutasında Akdeniz'e yolladı. Bu donanma, Osmanlılara karşı Akdeniz'in başlıca yedi adasını: Yani Rodos, Sakız, Midilli, Limni, İmroz (Gökçeada), Taşoz ve Semadirek adalarını koruyacaktı.[15] Hristiyan bir din adamı, bizzat Papa tarafından hazırlanan bir filoya komuta ediyordu. Bu denizde yürütülen bir Haçlı seferiydi ve amacı, Müslümanlığın yayılmasını önlemek ve Papalığın varlığının korunmasıydı. Korunacak adalara gelince; bu adaların ekonomik değeri yanında Çanakkale Boğaz çıkışını kontrol eden bir durumda olması da ayrıca dikkat çekicidir. Bu girişim, Batı'nın, özellikle Papa'lığın, Osmanlı tehlikesinin Avrupa'nın içine kadar yayılabileceğini ne kadar erken algılayabildiğini de göstermektedir.

Denizde İkinci haçlı Seferi

Osmanlı Devleti 1474'de İran ile uğraşırken, 85 gemiden oluşan Haçlı Donanması Sakız ve Midilli'yi yağmaladıktan ve İzmir şehrini yaktıktan sonra Karaman sahillerine geldi. Haçlı Donanması geçtiği yerleri ateş ile kana boğuyordu. En çok zarar gören yerler arasında Antalya (Adalya) ve İzmir şehirleri vardı.[16] Bu ve takip ede-

14 Öztuna s. 130
15 Hammer s. 132
16 A.g.e s. 164

cek olaylar, Osmanlı Donanmasının sayıca üstünlüğünün bir şey ifade etmediğini, Deniz gücünün kullanılma prensipleri ve denizcilik geleneğinin daha önemli olduğu ortaya koymaktadır. Denizci stratejiden yoksun ve sadece İstanbul'da konuşlanan merkezi bir donanma ile, bu dönemde Osmanlı Donanmasının kıyılarını koruyamadığı açıkça görülmektedir. Çanakkale Boğazını kontrol eden konumu ile çok önemli olan Limni Adası, İstanbul'un fethinden ancak 26 sene sonra Osmanlı egemenliğine geçebilmiştir.

Stratejik Genişleme ve Rodos Faktörü

Denize açılmaya başlayan Osmanlı için Ege-Akdeniz kavşağındaki en ciddi stratejik engel Rodos Şövalyeleriydi. Çünkü Rodos Şövalyeleri, Mısır'dan İstanbul'a ulaşan buğday ve baharat yolunu kontrol etmekteydi. İstanbul'un buğday ihtiyacı Osmanlı tarihi boyunca hep dışarıdan gelmek zorundaydı. Çünkü Anadolu'daki ulaşım imkânları üretilen buğdayın İstanbul'a getirilmesine imkân vermiyordu. Zamanının en kalabık metropolü olan İstanbul'un buğday gereksinimi Kırım ve Mısır'dan temin edilmekteydi. Don, Dinyeper ve Nil nehirleri Ukrayna ve Mısır tahılının yükleme limanlarına kadar taşınmasını sağlayabiliyordu. İlerde de ele alınacağı gibi, İstanbul'un tahıl ihtiyacı her zaman Osmanlı Devletinin en stratejik sorunlarından birini oluşturmuştur. 18. yüzyıla gelindiğinde İstanbul'un tahıl gereksinimi çok yüksek fiyatlarla Fransız şirketlerine ihale edilerek karşılanabilecekti. Bu itibarla Rodos'un konumu ve yönetiminin Osmanlı karşıtlığı, onu genişleyen Osmanlı Devletinin ilk hedeflerinden biri yapmıştı. 1309'da Rodos'a yerleşen Saint Jean Şövalyeleri de, Anadolu'ya ve çevredeki adalara karşı ciddi bir deniz tehdidi yaratacak güçteydi. Rodos ve civarındaki adaların da kapladığı son derece uygun olan bu bölgeden, doğuya giden bütün deniz yollarını kontrol altında bulundurabiliyorlardı. Pek yakın olan Karaman Devleti arazisi, gemilerini yapmak için lüzumlu kereste ve kürekçilik edecek esirleri sağlıyordu. Ada'daki başkentlerinin etrafına çevirdikleri müthiş kalelerin korumasında olarak, zaman zaman Müslüman deniz ulaştırmasına yaptıkları hareketlerle, komşuları için endişe verici olmasa bile, müthiş surette taciz eden bir deniz kuvveti kurmuşlardı.

Birinci Rodos Seferi[17]

Rodos Adası, hem doğu Akdeniz hem de Batı yönündeki Osmanlı genişlemesi önünde en büyük stratejik engellerden birini oluşturuyordu. Çünkü Rodos Şövalyelerinin sahip olduğu deniz gücü, Papalık ve Venedik ile iş birliği halinde fonksiyonel bir tehdit ve caydırıcı bir güç haline gelmişti. Fatih, Rodos'un fethi için 4 Aralık 1479 tarihinde bir donanma ile Mesih Paşa'yı Rodos'a yolladı. İlk keşif harekâtı sonunda filo, Fenike Limanına gelerek ilkbaharda gelecek Osmanlı Donanmasını bekledi. Bu donanma 160 gemiden kurulu olarak 1480 Nisan ayında Çanakkale Boğazı'ndan çıktı. Fenike'den kara askerini alarak Rodos'a geldi. Yakın adalara karşı yapılacak harekât

17 Hammer s. 183 ve 186

için, Anadolunun güneyindeki limanların kullanılması hem operatif, hem de lojistik açıdan son derece uygundu. Rodos kuşatmasında Mesih Paşa, genel bir hücum emri ile yağmalamaya da izin verdiğini bildirdi. Hammer,Türklerin, yanlarına ganimetleri koymak için torbalar, genç kızları ve delikanlıları bağlamak için ipler ve Üstad-ı Azam ile şövalyeleri kazıklamak üzere sekiz bin kazık aldıklarını yazmaktadır.[18] Bu arada iki Napoli gemisi gelerek Rodos şehrine yardımcı kuvvet getirmiş ve Papa'nın daha da yardım edeceği vaadini de bildirmiştir. Fatih, Rodos seferine Vezir Mesih Paşa'yı başkomutan tayin etmişti. Mesih Paşa, Bizansın Paleologos İmparatorluk hanedanından bir prens olup, Müslüman olmuştu. Ancak Paşa, orta çapta bir kara askeri olup, deniz işlerini hiç bilmiyordu. Hâlbuki bu seferde geniş deniz bilgisine gereksinim vardı.[19]

Stratejik Değerlendirme

Mesih Paşa'nın daha sonra yağmalama emrini geri alması ve denizden Napoli Krallığı'nın yaptığı takviyeye mani olunamaması, Rodos Seferininin başarısızlıkla sonuçlanmasına sebeb olmuştur. Bu sefer, Osmanlı Donanmasının İstanbul'dan yaklaşık 600 deniz mili uzaklığında bir adaya yapılan ilk çıkarma harekâtıdır. Ada etrafında deniz kontrolu sağlanmadan, Rodos ve benzeri adaların ele geçirilmesinin olanaksız olduğu anlaşılmıştır. Bizanslılarla çağdaş olan bazı Avrupalı tarihçilerin, gözleriyle görerek tanıklık ettikleri İşkodra ve Rodos kuşatmalarında vukua gelmiş olan zulümlerden de Fatih Sultan Mehmet'i sorumlu tutmak tarafsızlıkla bağdaşmaz. Osmanlılarda devlet adamı ve karacı komutan yetiştirmek üzere kurulan Enderun Okulu vardı. 18. yüzyıla kadar denizci komutan yetiştirmek için bir kurum veya okul düşünülmemişti. Hem devşirme, hem de denizden anlamayan kişilerin, daha Osmanlı Devletinin ilk yıllarından itibaren önemli görevlere getirildiği görülmektedir. Bu alışkanlık ilerdeki analizlerden de görüleceği üzere, Osmanlı Deniz Gücünün çöküşünde rol oynayan en temel nedenlerden birini oluşturmuştur.

Deniz Üstünlüğü Mücadelesi

Denizlerdeki üstünlük mücadelesinin jeostratejik açıdan başlıca iki amacı vardı.

- Birincisi; karada devam eden genişleme, kıyıların da güvenliğini gerektiriyordu,
- İkincisi; kara yoluyla ulaşılamayacak veya çok masraflı olan politik ve stratejik hedeflerin ancak deniz yoluyla ele geçirilebilme olanağıydı.

Fatihi'n nihai hedefi, Hristiyanlığın başı ve Avrupa'nın politik-askeri birleştiricisi olan Papalık'tan çok daha ileriye uzanıyordu. Fatih, isabetli bir kararla işe İtalya'dan başladı ve 1480'de bir güney İtalya kenti olan Otranto'ya kuvvet gönderdi. Bu hareket genelde, bir hükümdarın takatten düştüğü yıllarda sergilediği bir kapris olarak gö-

18 Diğer kaynaklarda benzer bir bilgiye ratlanmamıştır. Hammer'in kişisel olarak konuyu abarttığı değerlendirilmektedir.
19 Öztuna s.115

rülmüştür; fakat aslında bu durum, Napoli'nin Bizans tahtına yönelik, tarihten gelen taleplerini sürdürme hırsının Mehmet tarafından kavrandığını gösteriyordu. Daha önce, Türklerle mücadelelerinde Grek[20] imparatorlarına yardım etme konusunda sergiledikleri gönülsüzlüğe karşın, Batı hükümdarları artık doğu Akdeniz'i tekrar Hristiyanlığa kazandırma olasılığına ilgi duyuyorlardı.[21] Çünkü bu defa tehlike, dinamik bir karakter almıştı ve Batı istikametinde ilerlemeye kararlı gözüküyordu.

İtalya Seferi

Mesih Paşa'nın Rodos'a ayak bastığı anda, Gedik Ahmet Paşa komutasındaki Osmanlı Donanması da Ege Denizi'nden Yunan Denizi'ne geçti. 100 harp ve 40 nakliye gemisinden oluşan bu deniz gücü, İstanbul ve Gelibolu Tersanelerinde titizlikle hazırlanmıştı. Bu donanma, Arnavutluk'taki ikmal üssü olan Avlonya Limanı'ndan 26 Temmuz 1480'de hareket ederek, 75 kilometrelik Otranto Boğazı'nı geçti ve Otranto'ya ilk ağızda 18.000 Türk piyadesi (Azap), kara topları ve 1000 at çıkardı. Bölgede bulunan 60 parçalık Venedik donanması hiç bir şey yapmadan Korfu'daki üssüne döndü. Fatih, Otranto'yu bir Gelibolu yapmak niyetindeydi. 23 Mayıs 1480'de Mesih Paşa'nın 100 parçalık (Hammer'e göre 160) başka bir muazzam donanma ile Rodos'a harekete geçmesi de Avrupa'da dehşet uyandırıyordu.[22] Shcreiber de yaklaşık aynı sayıdaki kuvvetlerle 15 günlük bir kuşatmadan sonra Otranto'nun ele geçirildiğini söylemektedir.[23] Blanchard ise, İtalya Seferini şöyle değerlendirmektedir: **Otranto Harekâtı işaret edilmeye değer bir tarihtir. Zira, batı istikametinde yapılmış ilk Türk deniz taarruzudur.**[24]

Stratejik Değerlendirme

Caydırıcılığı yanında, aynı anda birbirinden oldukça uzak iki farklı yere çıkarma yapma (Amfibi) kabiliyetindeki iki filo ve onun muazzam taşıma kapasitesi, Osmanlı Deniz Gücünün Akdeniz'deki tartışmasız üstünlüğünün en somut kanıtını oluşturmaktadır. Fatih'in İtalya Seferinin gerçek amacı şimdiye kadar tarihçiler ve stratejler tarafından tam anlamıyla ortaya konulamamıştır. Harekâtın amacı, kimileri için güç gösterisi, kimileri için yağma ve ganimet, kimileri için de kişisel kapris olarak değerlendirilmiştir. Aslında Fatih'in eşsiz dehası, İtalya üzerinden Avrupa'nın fethini ve Katolikliğin merkezi Roma'yı (Ortodoksluğun merkezi İstanbul gibi) ele geçirmeyi planlamıştı. Arnavutluk'un fethi bu planın bir parçasıydı. Böylece İtalya'ya olan denizden mesafe, 2000 kilometreden 75 kilometreye indirilmişti. Otranto üzerinden yapılacak kara harekâtı ile, sırasıyla Napoli, Roma (Papalık) ve Venedik ele geçirilirse stratejik kazanımlar şöyle olacaktı:

20 Grek kelimesinin Bizans yerine kullanıldığı açıktır. Bu yaklaşım. Batılı tarihçilerin Yunanlıları Bizansın varisi olarak gördüklerinin sayısız örneğinden biridir.
21 Williams s. 40-41
22 Öztuna s. 121-124
23 Schreiber s. 101
24 Blanchard s. 9

- Kıbrıs ve Girit Adaları ile Ege ve Adriyatik'teki tüm adalar otomatik olarak Osmanlı hâkimiyetine girecekti,

- Papalık kontrol altına alınarak, Osmanlı Devletine karşı Hristiyanların birleşmesi önlenecekti,

- Napoli Krallığı'nın sona ermesi ile İspanya'nın İtalya ile olan irtibatı kesilecekti,

- Avusturya üzerinden orta Avrupa'nın tamamı fethedilebilecekti[25],

- Bir Avrupa devleti haline gelecek olan Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa'daki Rönesans sonrası bilimsel, teknolojik gelişmelerden faydalanacaktı.

Alman tarihçi Georg Schreiber ise Fatih'in stratejik vizyonunu İtalya ve Fransa üzerinden daha da batıya götürerek İspanya'daki Endülüs Müslümanlarına kadar uzatmaktadır.[26] Böyle bir stratejik öngörünün tek ve önemli bir şartı vardı. Osmanlı kuvvetlerinin İtalya'da güvenli bir konuş durumuna geçinceye kadar sürekli denizden desteklemesi gerekiyordu. Çoğu deniz stratejlerinin gözden kaçırdıkları bir diğer husus da, aynı anda Rodos ve İtalya'ya karşı başlatılan bu harekât ile Rodos Şövalyeleri ile Papalık'ın birbirlerine yardım etme olanağının ortadan kaldırılmasıydı. Fatih'in bu eşsiz stratejisi ile, önce aynı anda hem İtalya'ya, hem de Rodos gibi büyük bir adaya deniz aşırı harekât yapabilecek bir donanma oluşturulmuş ve Adriyatik'te Venedik karşısında nisbi deniz üstünlüğü ele geçirilmişti. Ama Türk tarihinin birçok sayfasında tekrar ettiği gibi, gücün yetmediği durumlarda lider hedef alındı. Avrupalılar beşinci kol faaliyetleri ile henüz 52 yaşındaki bu muhteşem Padişah'ı zehirlettiler.[27]

Fatih Sultan Mehmed Han'ın vefatı, bütün Osmanlı ve İslam âlemini büyük bir mateme boğdu. Vefat haberi Roma'ya ulaşınca, Italya'da günlerce şenlik yapıldı. Papa, bütün Avrupa kiliselerinde üç gün çanlar çaldırıp, şükür ayinleri yapılmasını emretti. Eğer Fatih Sultan Mehmed Han bir müddet daha yaşamış olsa idi, belki dünya tarihinin akışı ve bugünkü coğrafyası değişecekti.

İtalya'nın Boşaltılması (1481)

Otranto'da Türk garnizonu, Roma üzerine yürüyecek büyük orduyu boş yere bekliyordu. Umutları kırılınca, Otranto komutanı kenti kuşatmış olanlarla uzlaşma yapmaktan başka çıkar yol göremedi; bütün isteği serbestçe gitmeleri için güvence verilmesiydi. Ancak Napoli Kralı Don Alfonso'nun savaşçıları sözlerinde durmayarak kenti terkeden Türklere saldırdılar ve bir kısmını tutsak aldılar. Fatih'in ölüm haberini alan Gedik Ahmet Paşa, acele İtalya'dan ayrılmıştı. Başkomutanın, donanmanın tamamını ve ordudan esaslı bir kuvveti alarak gitmesi, Türk askerini İtalya'da çok

25 Balkanlar üzerinden 1529 ve 1683 yıllarında Viyana'ya yapılan iki seferin başarısız olduğunu hatırlamakta fayda var

26 Schreiber s. 101

27 Fatih Sultan Mehmet'in ölümüne sebep olan bir Rum doktordu. Görünüşde Müslüman olmustu ama içten bir İslam düşmanıydı ve yükselerek Fatih'in doktoru oldu. Azar azar zehir vererek Fatih'in ciğerleri parçalanarak, kan kusarak ölmesine sebep olmuştur.

güç şartlar altında bırakmıştı. Ahmet Paşa Otranto'da 8000 asker, 1.5 senelik mühimmat ile Hayreddin Paşa'yı bırakmıştı. Gedik Ahmet Paşa'nın kuvvet çoğunluğu ile İtalya'dan ayrılması, kalan kuvvetleri Napoli kuvvetleri karşısında zor durumda bıraktı. Taranto Katedrali'nin camiye çevrilmesi, Hristiyan güçlerinin birleşmesine yardımcı oldu. Hayrettin Paşa, askeri kırdırmaktansa k aleyi teslim etti. Böylece İtalya'ya ayak basmalarından 15 ay sonra Osmanlı kuvvetleri geri gönderildi. Napoli Kralı, Türklerin tekrar İtalya'ya çıkmaması için II. Bayezıt'la anlaşmaya vardı. İtalya'da kalan Osmanlı kuvvetlerini Arnavutluk'a geri götürmeye dört hafif kadırga yetti. Otranto'da Osmanlı deniz gücünün caydırıcılığı Türklerin katliamını önlemiştir. Her an yeni kuvvetlerin İtalya'ya nakledilip çıkarılabilme kabiliyetine sahip olunması, Otranto Kalesinde kuşatılan Osmanlı kuvvetlerini kurtarmıştır. Bir başka önemli konu da, Papalık ve Venedik'in şehzadelerden Bayezıt'ı Cem'e tercih etmeleri idi. Çünkü Cem, babası Fatih'in siyasetini devam ettirebilecek bir yeteneğe sahip iken, Bayezıt pısırık bir karaktere sahipti.[28] Her iki ülke, Fatih'in ardından Bayezıt'ın tahta çıkması için, Osmanlı idaresi içinde her türlü illegal faaliyeti gösterdiler ve başarılı oldular. Bu örnek, uluslararası çıkarların, bir ülkedeki politik güce yapılan dolaylı müdahelerin ne kadar eskilere dayandığını göstermektedir. Yapılan anlaşma, Bayezıt'ın yetersizliğini göstermektedir. Yenen değil, yenilen bir ordunun kabul edebileceği bir anlaşma yapılmıştır. Bu sonuç, Hristiyanların birleşik bir donanma oluşturarak, Türkleri kendi topraklarında vurma cesareti veren denizci stratejilerin uygulanması yolunu da açmıştır.

Anlaşma Şartları

Buna göre, Türklerin İtalya'ya bir daha çıkartma yapmamak vaadi karşılığında, Napoli, Hayreddin Paşa'nın götüremediği bütün Türk toplarını, Napoli Krallığı dahilindeki bütün Türk ve Müslüman esirleri Türkiye'ye yollamıştır. Osmanlı Donanmasına, dostça olmak şartıyla, Adriyatik ve Yunan Denizi'nde serbestçe dolaşabilme hakkı da tanındı. Böylece pek velveleli başlayan bir hareket, sönük şekilde bitti. Avrupa böyle bir şey ümid etmemişti. Anadolu'daki karışıklıklar durumu bu hale getirmişti.[29]

Stratejik Değerlendirme

Osmanlı Donanmasının güçlü olduğu bir dönemde yapılan bu anlaşma, deniz gücünün kullanılmasından haberdar olmayan aciz bir idarenin eseridir. Donanmanın en önemli özelliği, kara harekâtına doğrudan bağımlı olmamasıdır. Aksine, denizaşırı harekât veya kıyılara yakın kara harekâtı için her zaman donanma desteği gereklidir. Anadolu'daki iç karışıklıklar ne olursa olsun, dikkatli bir denizci strateji ile hem Avrupa kontrol altında tutulabilir, hem de ordunun destek gereksinimleri karşılanabilirdi. Burada tamamen karaya angaje olan, denizci vizyonundan yoksun bir yönetim zafiyetinden bahsedilebilir. Deniz aşırı harekâtta donanma desteği olmaksızın

28 Emre Kongar, Hoca Efendinin Sandukası. 1989 Remzi Kitapevi s.123
29 Öztuna s. 138

başarı sürdürülemez. Nitekim Otranto ancak 13 ay Türk hâkimiyetinde kalabilmiştir Ahmet Paşa tam bir sorumsuzluk örneği vermiştir. Diğer taraftan, toprak fethetmek için aynı anda binlerce mil ötedeki iki farklı yere çıkarma yapma kabiliyetindeki bir deniz gücüne sahip olan Osmanlı Devleti, Anadolu'nun hemen dibindeki adaları korumakta ve kontrol etmekte büyük sıkıntılar içindeydi. İmkansızlıklardan değil, denizcilik sisteminin ve geleneğinin olmamasından kaynaklanan bu çelişkili durum, Limni Subaşısı Hüseyin'in Eylül-Ekim 1482'de göreve başladıktan sonra, İstanbul'a gönderdiği Rapordan da açıkça anlaşılmaktadır [30]: **...yukarıda sözü edilen mektubun içeriği üç kere gönderildi. Ters bir rüzgârla karşılaşıldı ve mesaj adaya bırakıldı. Çünkü atlıyı yollayacak gemimiz yok. Kulunuzun gelişinden önce, beş ya da altı ay kadar oluyor, Katalan (İspanyol) kayıkları geldi, adanın gemilerine el koydu ve büyük zararlar verdi. Şimdiki durumda, padişahımın saadetlu saltanatında, hiç kimse zarar vermedi, ama haberleşmenin asla kesintiye uğramaması için küçük bir at gemisi gereklidir. Cennetmekân hükümdarımız (Fatih) bir at gemisi yollamıştı, ama buradaki kale kumandanı ve kadı onu kullanılmış buldukları için kabul etmediler.** Bahse konu at gemisi, adanın merkez ile lojistik gereksinimler de dâhil olmak üzere ulaştırmasını ve haberleşmesini sağlayacak bir gemidir. İstanbul'un fethinden 29 yıl geçmesine rağmen, Osmanlı hâkimiyetindeki adalarla Anadolu arasında güvenli bir ulaşım ve iletişim sistemin kurulamadığı görülmektedir. Bugün Türkiye, Ege'de Gökçeada ve Bozcaada olmak üzere iskâna açık sadece iki adaya sahiptir. Bu adalara bile, düzenli ve güvenilir deniz ulaştırmasının ancak 1980'li yıllarda sağlandığı ve ulusal ulaştırma politikamızda denizlerin rolünün hala % 3'ü geçmediği dikkate alınırsa, yedi asır sonra, bu gün dahi denizcilik geleneğimiz ve sistemimizin olmadığı çok acı bir gerçektir.

İkinci Bayezıt'ın Deniz Siyaseti ve İspanya Seferi

Fransız tarihçi Vatin, Osmanlı deniz siyasetinin öncüsü olarak II. Bayezıt'ı görmektedir. Bayezıt'ın tahta çıktıktan sonra deniz gücünün önemini kavradığı anlaşılmaktadır. Yalnız çok sayıda gemi yaptırmakla kalmadığı gibi, yeni türde gemilerin deneyini de yaptırdı ve bunun ötesinde, Osmanlı denizciliğinin başlıca sorunlarından birini ilginç şekilde çözümlemeye de çaba gösterdi: **Vasıflı insan gücü eksikliğini gidermeye çalışmak.** Gerçekten de, 1495 yılında ünlü Kemal Reis'ten başlayarak Müslüman deniz akıncılarının (korsanların) suçunu bağışlayıp hizmetine almaya ilk defa karar veren, bu padişahtır. II. Bayezıt, bir yandan yükselmekte olan İspanyol gücüne karşı deniz akıncılığını kullanarak ve öbür yandan da, 1488 yılında yapılan Kilikya seferinde olduğu gibi birleştirilmiş gerçek kara-deniz harekâtını tasarlayarak farklı deniz stratejileri geliştirdi ve uyguladı.[31]

30 Nicolas Vatin, Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar 2004 s. 20
31 Vatin s. 125

İspanya Seferi

Müslüman Beni-Ahmer Devleti'nin elçisi Gırnata Prensi 1487'de II. Bayezıt'dan yardım istedi. Elçi, Hristiyanların istilaları karşısında **Denizlerin** ve **Karaların Sultanı** olan Bayezıt'tan yardım dilemekte idi. Elçinin mektubunda 700 yıldır bu kıtada hüküm süren Müslümanların buradan çıkarılacağı, şiir olarak dokunaklı bir şekilde anlatılmaktaydı. Bayezıt, dini bütün bir Padişah ve ayrıca kendisi de şair olduğu için, İspanya sahillerini tahrip etmek üzere bir donanma göndermekle buna cevap vermiş oldu. Donanma komutanlığını Kemal Reis adı ile Hristiyan donanmalarına korku salan amirale verdi.[32] İspanya'ya bir ordu çıkartmayı düşünmeyen II. Bayezıt, İspanya sahillerini yakıp yıkmak suretiyle Katolik Hükümdarların Endülüs'e karşı son taarruzunu durdurmayı denemeye karar verdi. Kemal Reis, sırasıyla Cerbe, Malta, Sicilya, Sardunya ve Korsika Adalarını vurdu. Bu adalar İspanya idaresinde veya nüfuzunda bulunan adalardı. Güney İtalya kıyılarını da yaktıktan sonra Balear Adaları'na geldi. Bu takımadaları da altüst etti. Sonra Aragon sahillerini vurdu. Hemen hemen bütün İspanyol limanlarını bombardıman etti. Birçoğuna asker çıkarıp yağmalattı. Sonra güneye indi. Bir kaç ay önce İspanyolların Araplardan aldığı Malaga Limanı'nı fiilen zaptettikten sonra çekildi. Cebelitarık Boğazı'ndan geri döndü. İspanya sahilleri çok zarar görmüştü. Fakat bu, Katolik Hükümdarların azmini kıramadı. Binlerce kilometre uzaklıktaki Osmanlı Devletinin İspanya'ya müdahele gücünün kısıtlı olduğunu bilen İspanyollar, saldırılarına devam ederek Endülüs'ü yıkmışlardır. Gırnata şehrinin büyük meydanında 500.000 küsur yazma kitap yakılmıştır. Bütün Avrupa kütüphanelerindeki kitapların toplamından daha fazla olan bu kitapları Müslümanlar, sekiz asırdan beri dünyanın her tarafından toplamışlardı. Gırnata düşer düşmez 300.000 Arap, soluğu Fas ve Cezayir sahillerinde almıştır. Türk Donanması, bu göçü, kudretli topları ile korumuştur. Bu Arap göçü, İspanya, özellikle Endülüs, yani güney İspanya için gerçekten ekonomik bir yıkım olmuştur. O parlak ipek, bakır, porselen, çini, kadife, mücevher sanayi ve sanatları, İspanya'dan ebediyen göçmüştür. Arapların gitmesinden sonra, Endülüs'ün bakır ve kurşun madenlerini İspanyollar işletememişlerdir.[33]

Stratejik Değerlendirme

Kemal Reis'in İspanya ve İtalya kıyı ve limanlarına karşı yapmış olduğu bu sefer; karadan komşu olmayan uzak ülkelere karşı, deniz kuvvetlerinin seyyaliyet özelliğinden yararlanarak, bir politika uygulama vasıtası olarak kullanılmasına çok iyi bir örnek teşkil etmektedir. Ancak harekâtın nihai amacı ile seçilen hedefler uyum içinde olmadığından istenilen sonuca ulaşılamamıştır. Amacı, Endülüs'ü yıkılmaktan kurtarmak olan bu stratejinin hedefi, ya doğrudan İspanya yarımadasına asker çıkararak müdahele etmek veya İspanya için Endülüs kadar değerli bir adanın veya toprak parçasının ele geçirilmesi olmalıydı. Bu seferde, İspanya'dan Cezayir'e yapılan insan nak-

32 Hammer s. 212
33 Öztuna s. 158-159

li ve tahliyesi hariç, yağma ve talanın yarattığı korku, kin ve nefret dışında elde edilen bir şey olmamıştır.

Venedik'ten Üs Talebi

Sultan Bayezıt, 1487'de, Mısır (Memluklular) ile savaşta olduğu sürece Venediklilerin elindeki Kıbrıs Adası'nın Magosa limanından, Osmanlı Donanmasının faydalanmasını talep etti. Venedik Senatosu Mısır ile barış durumunda bulunulduğundan bu talebi reddetti.[34]

Stratejik Değerlendirme

Osmanlı'nın genişlemesi devam ederken, 1487'de doğu Akdeniz'de ortaya çıkan deniz üssü ihtiyacı, daha sonraları Yavuz Sultan Selim'in 1517'deki Mısır seferinde de dikkate alınmamış, Kıbrıs'ın önemi ancak 100 yıl sonra 1571'de fark edilmiştir. Venedik'in Osmanlı Devletinin üs talebini reddetmesindeki en önemli neden ise, Mısır üzerinden Avrupa'ya taşıdıkları baharat ticaretinin kaybedilme korkusudur. Bir deniz cumhuriyeti olan Venedik'in, can damarını teşkil eden bir deniz yolunu kendi iradesi ile kesmesi herhalde düşünülemezdi.

Şehzade Cem'in Na'şının İstanbul'a Getirilmesi

II. Bayezid, Cem için Rodos Şövalyelerine ve Papa'lara tam 600.000 duka altın ödemiştir. Cenaze için bile Napoli Kralına ayrıca para ödenmiştir. Birçok başvurusu atlatılan Sultan Bayezid, sonunda donanması ile Napoli'yi tehdit etmiş, sekiz gün içinde cenazenin teslim edilmemesi halinde, güney İtalya'ya asker çıkaracağını, zorla gelip cenazeyi alacağını bildirmiştir. Bu ültimatomdan telaşa düşen Kral Frederico, cenazeyi gemiye bindirmiş, donanmasından bir filo ile beraber Avlonya Limanı'na (Arnavutluk) yollamıştır. Avlonya'da cenaze, Osmanlı Donanması tarafından top atışıyla selamlanarak askeri merasimle teslim alınmıştır. Avlonya'dan Mudanya'ya kadar tabutu, Osmanlı Donanmasından bir filo getirmiştir.[35]

Stratejik Değerlendirme

Bu olayda Deniz Gücünün iki tarihi fonksiyonu gerçekleşmiştir.

- Deniz gücü, deniz aşırı bir ülkeye karşı varlığı ile caydırıcılık sağlayarak, devlet politikasının başarıyla uygulanmasını gerçekleştirmiş,
- Bir devlet büyüğünün cenazesini törenle ülkeye naklederek, devlet protokolu görevini yerine getirmiştir.

34 Hammer s. 212
35 Öztuna s. 172

Venedikle Mücadele-I

Bu dönemde Venedikle denizlerde yapılan mücadelenin en önemli aktörü Kemal Reis idi. Kemal Reis'in ilk ve önemli başarısı, 1496'da, Rodos büyük-amiralinin gemisini zapt, amirali esir ve Rodos donanmasını imha etmekti. Bu büyük bir zaferdi, çünkü Akdeniz'e açılan en kritik noktada yer alan Rodos engeli şimdilik ortadan kaldırılmıştı. Böylece, Venedik'le yapılacak savaşta Rodos'tan gelecek yardımın beli kırılmış oluyordu. Yeni bir donanmanın faaliyete geçmesine kadar geçeçek sürede, Osmanlı-Venedik mücadelesinde önemli kazançlar sağlanabilirdi. Çağdaş bir Arap tarihçisi: **Rodoslular, Kemal Reis'ten Azrail'den daha fazla korkarlar** demektedir. Kemal Reis'in başarısında, kendisi tarafından bulunan yeni bir teknoloji rol oynamıştı. Kemal Reis'in deniz harp tarihinde yaptığı en büyük yenilik, uzun menzilli topları harp gemilerine tatbiki olmuştur. Bu suretle Türk gemileri, çok uzak mesafeden düşman gemilerini ve sahillerini döğmek imkânını elde etmişlerdir. Bu durum, başlangıçta Hristiyan gemilerini Türk gemileri karşısında aciz bırakmış, fakat sonunda Hristiyan gemileri de uzun menzilli toplarla donatılmışlardır. Böylece o zamana kadar yakın mesafeden top ateşi açan donanmalar daha uzak mesafeden vuruşmaya başlamışlardır. 1497 yılında İtalya'nın altı hükümeti, **Papalık, Floransa, Piza, Milan, Napoli ve Venedik,** Padişahın dostluğunu yahut yardımını kazanmakta birbirleriyle yarışa giriyor ve acele ediyorlardı. Çünkü bu devletlerin yaşamları tamamen doğu Akdeniz'deki serbest deniz ticaretine bağlıydı. Bu ticaret için sağladıkları ayrıcalıklar ve dokunulmazlıklar Osmanlı Devletinin kararın bağlıydı. Osmanlı Devleti bu dönemde 160 gemilik bir donanmaya ve 63.000 kişilik bir taşıma kapasitesine sahipti. Türklerin İnebahtı dedikleri Lepanto, Korent Körfezi'nin girişinde olan boğaza yakınlığından dolayı körfezin en önemli limanıydı. Bu liman 26 Ağustos 1499'da ele geçirildi. Preveze Beyi Mustafa Paşa'ya, gelecek yıl Modon ve Koron'un fethinde kullanılmak üzere kırk gemi yapım işi verildi. Ayrıca Osmanlı Donanması da kışı Omur Bey limanında geçirdi. Nitekim 1499–1500 kışında Preveze Beyi Mustafa, Bayezıt'ın yapılmasını emrettiği kırk gemiyi yaptırmış idi. Bunlardan 20 tanesi tersaneden çıkmak üzere hazır hale gelmişlerdi. Karanlık bir gecede Venedikliler bu gemileri yaktılar.[36]

Stratejik Değerlendirme

Venedik'in doğrudan Türk gemilerini hedef alarak Osmanlı Donanmasının daha fazla güçlenmesini önlemeye çalışması, denizci bir devlet olduğunun en önemli göstergesidir. Venedik, sürekli olarak Osmanlı Deniz Gücünün kendi hâkimiyet alanı olan Adriyatik'e girmesini engelleme stratejisi uygulamıştır. Bu maksatla Osmanlı Donanmasına, fırsatların uygun olduğu her yerde saldırmıştır. Osmanlı İmparatorluğunun yükselme ve genişleme devrinde, Donanmanın kış mevsimini olabildiğince İstanbul dışında geçirdiği görülmektedir. Daha sonra tamamen kış mevsiminin İstanbul'da geçirilmesi, hem Donanmanın İstanbul gibi Akdeniz'den çok uzak bir

36 Öztuna s. 221

yerde sıkışıp kalmasına hem de, personelin atıl kalarak, denizcilik eğitimlerinin gevşemesine neden olmuştur. Bu dönemde, Osmanlı Devletinin Preveze'de ve diğer limanlarda (Sinop, Trabzon, Gelibolu, Karamürsel, Gemlik) gemi inşa etme kapasitesine sahip olduğu da anlaşılmaktadır. Bu durum, denizci strateji için çok önemli bir avantaj sağlamaktaydı. Daha sonraları, gemi inşa endüstrisindeki süratli gelişmeler, aynı anda tüm tersanelere yayılamamış ve nerede inşa edilirlerse edilsinler, gemilerin donanımları İstanbul'dan başka yerde yapılamaz hale gelmiştir.

Venedikle Mücadele-II

II. Bayezıt'ın hükümdarlığının son döneminde, Venediklilere karşı tekrar askeri güç kullanma ihtiyacı ortaya çıktı ve iki devlet arasında 1499'dan 1502'ye dek bir savaş yaşandı. Çatışma alanının Adriyatik olması önemliydi. Venedik, Adriyatik'i eskiden beri bir Venedik gölü olarak görüyordu; her iki kıyıdaki kentler Serenissima (Venedik) Cumhuriyeti'nin yörüngesine çekiliyor ve Korfu'daki Venedik askeri üsleri Adriyatik Kanalı'nı kontrol ediyordu.

Mora'nın güney batı bölümünde de Venedik gemilerine, Doğu Akdeniz'e yaptıkları yolculuklarda koruma sağlayan kaleler vardı. Bu savaş sürecinde Venedikliler, Patras Körfezi'ni de koruyan kıstaktaki son anakara üsleri olan Lepanto (İnebahtı)'yu, ayrıca Mora'daki Modon, Koron ve Navarino (Navarin) kalelerini de kaybettiler. Osmanlıların bu yerleri kolayca ele geçirmeleri, Doğu ile Batı arasındaki deniz çatışmasının bu aşamasında, kara ordusunda sahip oldukları askeri teknolojik üstünlüğün bir göstergesiydi. Modon ve Koron'un zayıf surları Osmanlı top ateşine karşı koyamadı. 1503'te yapılan anlaşma yedi yıllık bir genel barış sağladı.

Venedik çok sert bir şekilde cezalandırılamazdı. Çünkü doğu Akdeniz'den gelen malların dağıtımındaki yardımı kaybedilemeyecek kadar değerliydi 1520'de Kanuni Süleyman'ın tahta geçişinden sonraki bir ay içinde çıkarılan bir fermanla Venedik Cumhuriyetinin ticari imtiyazları onaylandı. Hem Osmanlılar hem de Venedikliler, Portekizlilerin Hint Okyanusu'ndaki yayılışından endişe duyuyorlardı; İskenderiye üzerinden geçen geleneksel ticaret yolunu, kendi çıkarlarına en uygun biçimde kullanmalarını sağlayacak düzenlemeleri yapma konusunda ortak bir niyete sahiptiler.[37]

Stratejik Değerlendirme

Osmanlı Devleti'nin en parlak döneminde dahi deniz ticaretini kendi gemileri ve personeli ile yapmayıp, Venedik'in taşeronluğuna vermesi son derece dikkat çekicidir. Bunun nedenleri arasında;

- Türklerin Batılı anlamda derin bir denizcilik kültürüne ve mesleğine sahip olmamaları,

- Osmanlı Devletinin otarşik yapısı, (kendi kendine yeterliliği), yani deniz ticaretinden sağlanacak gelirlere mutlak bağımlı olmaması,

37. Williams s. 41-42

- Müslümanlar üzerindeki devletçiliğin ve devlet kontrolunun serbest ticareti ve girişimciliği engellemesi, aksine yabancılara serbestiyet tanınması,

gibi sebebler ilk akla gelenleri oluşturmaktadır.

Sapienza Deniz Savaşı

Bu savaş, Osmanlı Devletinin yayılması sonucu ekonomik çıkarları doğrudan tehlikeye giren Venedik Cumhuriyeti'nin direnme ve bir çıkış noktası aramak için zorunlu olarak başvurduğu bir savaştır. Sürekli güç kazanan Osmanlı Donanması, Venedik Donanması ve ticaret gemilerinin kullandığı üs, liman ve adaları ele geçirerek, hem Venedik'in Doğu Akdeniz ve Ege'deki deniz ticaretinden elde ettiği kazançları büyük ölçüde azaltmış, hem de önemli toprak kayıplarına uğratmıştı. Venedik için artık bıçak kemiğe dayanmıştı. Osmanlı Deniz Gücünü ortadan kaldırmadıkça yaşamasına imkân yoktu. Bu maksatla, 28[38] Temmuz 1499'da, 200[39] parçalık büyük Venedik Donanması Mora yakınlarındaki Modon limanı açıklarına gelmişti. Bu savaşta, devasa bir **Kara İmparatorluğunun** deniz gücü ile, varlığını ve yaşamını denizlere bağlamış Akdeniz'in en güçlü **Deniz Cumhuriyeti** karşı karşıya gelmiştir. Bu nedenle, jeopolitik amaç ve hedefler açısından bakıldığında, Sapienza Savaşı kazanan için çok farklı bir stratejik sonuç yaratacaktı. Nitekim öyle oldu. Amerikalı tarihçi Fisher, savaş öncesi Osmanlı Donanmasının durumunu şöyle anlatmaktadır:[40] **Gelibolu ve İstanbul'da bulunan bir Venedik casusu, Osmanlı Donanmasının 158 değişik tip gemiden oluştuğunu, bunların içinde normal ölçüde 78 kadırga, 25 uzun kadırga ve 2 yeni 1800 tonluk gemi bulunduğunu bildirmiştir. Bu gemiler o zamanlar dünyanın en büyük gemileridir.[41] Bunlara ilave olarak, Karadeniz'de, İzmit'te, Selanik'te, Negroponte'de (Eğriboz) ve Valona'daki gemilerle Osmanlı Donanmasının toplamı 250'yi bulmaktaydı. Kürekçi personel için 15.000 Azab askeri,[42] eğitimden geçirilmişti.[43] Çünkü Hristiyan kürekçiler savaş esnasında sadık olmayabilirlerdi. Donanmanın hareketinden önce, eksik kalan 1.500 kürekçinin tamamlanmasına kadar, İstanbul'un kapıları üç gün süreyle kapatıldı.** Venedik Donanmasına Amiral Antonio Grimaldi, Osmanlı Donanmasına Kemal Reis kumanda ediyordu. Mora'nın güneyindeki **Sapienza Adacığı** yakınlarında iki donanma karşılaştı. Osmanlı Donanması sayıca üstün olmasına rağmen, Venedik daha büyük kalyon ve kadırgalara sahipti. Daha sonra Amiral Loredano, Grimaldi'yi takviye etti. İki komutanın arasındaki anlaşmazlık ve çekememezliğin savaş alanına yansıması Osmanlı Do-

38 Bazı kaynaklar bu tarihi 27 Temmuz olarak vermektedir..

39 Batılı tarihçilerin çoğunluğu bu rakamı 100-120 olarak vermektedir.

40 Sydney Nettleton Fisher, The Foreign Relations Of Turkey 1499-1512 University of Illinois Pres 2000 p.61

41 Hristiyan Yani usta tarafından yapılan ve Kemal ve Burak Reislerin kaptanlığına verilen kalyon tonajında yapılan ilk gemiler.

42 Azab, Osmanlı devletinde çoğunlukla garnizon askeri olarak görev yapan bir askeri birimin adıdır. Sözcüğün anlamı "bekar erkek"tir. Daha evlenmemiş genç erkekler azab yazılabilirlerdi. Tersane ocaklarında çalıştırılan askeri sınıfa bekâr olmaları koşulu ileri sürüldüğünden ötürü Azab denirdi. Osmanlı Donanmasında gemilerde görevli savaşçı askerlere bugünkü deyimiyle deniz piyade askerlerine verilen isimdir.

43 Osmanlı kürekçi tedarik sistemi için Osmanlı Devletinin Denizci Stratejisi bölümüne bakınız

nanmasının zaferini kolaylaştırdı. Grimaldi Venedik'e döndüğünde idam edildi. Tarihin büyük deniz savaşlarından biri olan **Sapienza Deniz Savaşı**, Türklerin tarihte kazandıkları dünya çapındaki ilk açık deniz savaşıdır. Bu cehennemi vuruşmada iki taraf ta büyük kahramanlıklar göstermiş, 400 harp gemisi ve onbinlerce denizci karşı karşıya gelmiştir. Türk Donanmasına Kemal Reis tarafından koydurulan yeni toplar, Venedik deniz toplarından çok üstün silahlardı. Hem çok uzun menzilli idiler, hem de çabuk ve sık ateş edebiliyorlardı. Bu teknoloji farkı, savaşın kazanılmasında önemli bir rol oynamıştır. Bu zaferden sonra bir kaç girişimde bulunan ve başarısız olan Venedik'in, artık üslerini savunacak hiç gücü kalmamıştı. Savaşta büyük yararlılık gösteren ve şehit olan Barak Reis'in anısına Sapienza Adası'na **Barak Reis Adası** ismi verilmiştir.[44] Denizci bir devlete karşı ancak deniz gücü ile kesin bir sonuç alınabilirdi. Bu zafer ile Osmanlı Devleti, hem karada hem de denizde büyük bir hareket serbestliğine kavuştuğu gibi, deniz ticaretinden, limanlardan, gümrüklerden aldığı vergilerle de yüksek bir mali kazanç sağlamıştır. Denizdeki savaş devam ederken II.Bayezıt, karadan İnebahtı'yı ve Mora Yarımadası'nın büyük bir kısmını ele geçirmişti. İskender Paşa ise Bosna-Hersek üzerinden tüm Dalmaçya kıyıları boyunca ilerlemeye devam ederek, Eylül ayı sonlarına doğru Venedik şehrine 60 km. mesafedeki Tagliamento kasabasına kadar geldi. Venedik'te büyük bir korku hasıl oldu. Kış şartları nedeniyle İskender Paşa Bosna-Hersek'e geri döndü.

Stratejk Değerlendirme

Venedik şehrini karadan veya denizden doğrudan hedef alan bir stratejinin, şartların uygun olmasına rağmen Osmanlı Devleti tarafından neden uygulanmadığı bu gün bile cevabını bulmakta zorlandığımız bir sorudur. Oysa Kahire, Bağdat, Budin ve başarısız olmasına rağmen iki defa Viyana doğrudan hedef alınmıştır. Sapienza Zaferi, sonuçları bakımından Preveze'den daha görkemli olarak kabul edilebilir. Deniz Gücü dengesi açısından Venedik'in operatif ve teknik üstünlüğü kırılamamış olmasına rağmen, Osmanlı Ordusu ile koordineli yapılan bu harekât ile Yunanistan'daki Venedik'e ait stratejik şehir, liman ve kalelerin denizden takviye alması önlenmiş ve kara harekâtının başarısı sağlanmıştır. Sonuçta Venedik'in deniz ticareti için kolları budanmıştır.

Denizde Üçüncü Haçlı Seferi

Dengeyi sağlamak amacıyla, Osmanlı Devleti 1499 kışını süratli bir gemi inşa faaliyeti içinde geçirmiştir. İstanbul'dan gönderilen ustalar ve malzeme ile İnebahtı'da 34, Preveze'de 8, Valona'da 30 yeni gemi inşa edilmiş ve 1500 yılına caydırıcı bir deniz gücü ile girilmiştir. Sapienza mağlubiyetinin hemen ardından, 1501 yılında Papa'nın teşvikiyle, Papalık, Venedik, İspanya ve Fransız ve Rodos Donanmaları Osmanlı Devletine karşı birlikte hareket etmeye karar vermişlerdir. Bu, Hristiyan iktidarlarının Türklere karşı kapsamlı ve organize olarak ilk birleşmeleri olmuştur. Burada bir

44 Öztuna s. 183

savunma ve kontrol politikası doğmuş bulunuyordu. Birleşik Donanma Türk gemilerine karşı denize çıkmakta gecikmemiştir. Şöyle ki;

- Fransa, 1501 yılının Eylül ayı ortalarında 10.000 piyade ile birlikte Midilli Kalesini kuşatmış, Ekim sonuna doğru Çanakkale Boğazı'ndan çıkan Osmanlı Donanması nedeniyle geri çekilmek zorunda kalmıştır. Fransız Donanması geri çekilirken Rodos ve İspanya Donanmaları da Çanakkale önlerine gelmişler ancak Fransız Donanması ile birleşememişlerdir.
- Venedikliler Preveze limanına girerek 8 Osmanlı kadırgasını yakmıştır.
- Papalık Donanması Çanakkale Boğazı'na kadar gelerek bazı Osmanlı adalarını yakıp yıkmıştır.[45]

Stratejik Değerlendirme

Bu olayın analizinde, **Denizci Strateji** açısından çok önemli özellikler göze çarpmaktadır.

- Avrupa gemi teknolojisi, yelken (Gali, Kalyon) devrine geçmiş, gemiler büyümüş, süratleri artmış böylece kısa sürede Akdeniz'in bir ucundan Ege'ye, hem de kış şartlarında gelebilmişlerdir. Avrupa donanmaları için artık mevsimsel koşullar ortadan kalkmıştır.
- Osmanlı Donanması ise kürekle çekilen kadırga tipi gemilerden oluştuğu için, Fransız kuşatmasından ancak 45 gün sonra Çanakkale Boğazı'ndan çıkabilmiştir. Bu gecikmenin Osmanlı Donanmasının kürekçi tedarik sisteminden kaynaklandığı şüphesizdir. Bu sefer için ancak İstanbul ve civarından büyük ölçüde paralı kürekçi sağlandığı ve bununda gecikmeye neden olduğu değerlendirilmektedir. Çünkü kürekçi tedarik sistemi ileride açıklanacağı üzere, Mart- Eylül dönemini kapsamaktadır.
- Hepsinden önemlisi, Avrupa devletlerinin, Osmanlı kara ordusundan en güçlü olduğu dönemlerde de çok fazla çekinmemesidir. Çünkü bu ordunun, arazi ve iklim şartları, personel sayısı ve lojistik olanakların sınırları içinde ilerleyebileceği mesafe ve fethedebileceği topraklar kısıtlı ve belirli idi. Oysa Osmanlı Deniz gücü, her zaman, her yerde kendilerinin hem güvenliğini hem de, gelir kaynaklarını tehdit edebiliyordu. Bu nedenle Osmanlı Deniz Gücü, Avrupa için yok edilmesi gereken en hayati stratejik hedef haline gelmişti. Bu hedef için dini lider Papa bile fetva vermiş ve Osmanlı Deniz Gücünün yok edilmesi için birleşilmesini istemişti.

Avrupa devletleri bu amaca ulaşmak için mücadeleden hiç bir zaman vazgeçmemiş ve tarihi süreç içinde bu maksatla altı defa bir araya gelmişlerdir. Bunların tarih ve sonuçları aşağıdadır:

45 Öztuna s. 186-187

1457 Rodos, Sakız, Midilli, Limni, Gökçeada, Taşoz, Semadirek sonuç başarılı

1474 Sakız, Midilli, İzmir, Antalya sonuç başarılı

1501 Midilli sonuç başarısız,

1538 Preveze sonuç başarısız,

1571 İnebahtı (Lepanto) sonuç başarılı,

1827 Navarin sonuç başarılı

İnebahtı'dan sonra Osmanlı Deniz Gücünün her toparlanışında bir darbe vurularak, Osmanlı Devleti ve toprakları yavaş yavaş kemirilmiştir.

Yavuz Sultan Selim'in Deniz Siyaseti

1514'de Şah İsmail (İran) üzerine açılan seferde, ordunun yiyeceğini Trabzon'a kadar taşımakla görevlendirilen donanma, yetersiz kalmıştı. Ayrıca, donanmanın teçhizatı da eksik olduğundan, süratle gelişen Batının denizcilik teknolojisinin uygulandığı Hristiyan donanmalarına karşı koymakta güçlük çekiliyor idi. Bundan başka, fetihten beri İstanbul'da Rumların eski şantiyelerinden başka tersane de yoktu. Sonra bu şantiyeler oldukça harap hale gelmişlerdi. Gelibolu Tersanesi de yetersiz kalmaya başlamıştı. Uykusuz gecelerinden birinde Padişah Yavuz Sultan Selim bütün bunları hatırladı. Çaldıran Savaşı'nda vezirlik payesine yükseltilmiş olan Piri Paşa'yı huzuruna çağırdı. Ona şu anlamda hitap etti:[46]

- **Eğer bu akrepler (Hristiyanlar) denizi gemilerle kapatıyorlarsa, eğer Venedik Doçu'nun, Papa'nın, Fransa ve İspanya krallarının bayrakları Rumili sahillerinde dalgalanıyorsa, buna sebeb ancak senin duraksaman ve benim hoşgörümdür. Lakin ben her halde kuvvetli ve kesretli (büyük) bir donanma sahibi olmak isterim.**

- Piri Paşa cevaben: **Padişahım, siz bu kulunuzun arzetmek istediği şeyi benden önce açıkladınız. Yarın yüksek huzurunuza girdiğim zaman vezirleri ve özellikle beni azarlayınız. Hemen bir tersane inşası ve kendi masrafımızla 500 harp gemisi donatılmasını emrediniz. Batılılar bu yapımı haber alır almaz korkuya düşeceklerdir. Göreceksiniz ki tezgahların yapımından, 40 kadırganın denize indirilmesinden önce birbirlerine düşecek ve vergi ödemeye geleceklerdir. Şu surette bu donanım masraflarından büyük bir kısmı onların altınları ile ödenecektir.**

Yavuz Sultan Selim Mısır seferinden önce, 1515 yılında **"Akdeniz gibi kapalı bir deniz ta Cibralta'ya kadar ancak bir padişaha bile yetersizdir"** diyerek, donanmayı geliştirmeye başladı. Donanmanın 400 gemiye ulaştığı haberleri, hedefteki Memlukllular tarafından korkuyla takip edilmekteydi.[47] Sapienza sonrası gücü zayıflatılan Ve-

46 Hammer s. 262

47 İdris Bostan, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s.52

nedik donanması da dikkate alındığında, Osmanlı Deniz gücü gemi sayısı ve kontrol ettiği denizalanı bakımından Osmanlı Devletini bir deniz imparatorluğu görünümüne sokmuştu.

Donanmanın Mısır Seferine Katılması

24 Ocak 1517'de Kahire'nin fethi ile Mısır'ın ele geçirilmesini takiben 19 Mayıs 1517'de Osmanlı Donanması İskenderiye'ye demir attı. Doğu Akdeniz'deki deniz üstünlüğü, Mısır'ın fethi ile birlikte kıyılara da yayılmış oluyordu. Mısır Seferi sonrasında Memluk Donanmasına el konuldu Kıbrıs'ı elinde tutan Venedik, Mısır'a ödediği vergiyi bundan sonra Osmanlı Devletine ödeyeceğini açıkladı. Haziran ayının ilk haftasında İskenderiye'ye gelen Yavuz, Donanmayı denetledi. Donanma, toplarını ateşleyerek Yavuz'u selamladı. İskenderiye'de 57 gün kalan Donanma, Mısır'ın ileri gelenlerinden 1800 kişi ile birlikte İstanbula geri döndü.[48]

Stratejik Değerlendirme

Mısır Seferinde, deniz gücünün kara harekâtı ile birlikte koordineli kullanılamadığını görmekteyiz. Osmanlı Donanmasının Mısır'ın fethinden ancak dört ay sonra Mısır'a gelmesi, bu güce, bir gövde gösterisi ve taşımacılıktan öteye bir anlam verilmediğini göstermektedir. Süratle devam eden karadaki fetihlerin yanında, donanma ikincil bir güç olarak gelişmeye çalışmaktadır. Yavuz'un yukarıdaki bahse konu donanma ihtiyacının boyutu ve amacı nedir? Fethedilen toprakların korunması mı? Akdeniz'deki adaların fethi mi? Yoksa tam anlamıyla bir deniz imparatorluğu mudur? Bu sorunun cevabını Braudel şöyle vermektedir:[49] *Suriye (1516) ve Mısır'ın (1517) fethinden sonra Doğu Akdeniz havzasının sahillerinin efendileri olan Türkler kendilerini, deniz fethetmeye muktedir bir de savaş donanması yaratma zorunluluğu karşısında buldular.* Braudel'e katılmamak mümkün değil, Osmanlı Devleti, genişlemeden kaynaklanan jeopolitik gereksinimler nedeniyle deniz kuvvetini geliştirmek zorunda kaldı. Donanmanın büyütülmesi, üç jeostratejik alandaki gereksinimden kaynaklanmaktaydı.

- Birincisi ve en baskın olanı, daha fazla genişlemek için orduya lojistik destek sağlamak,
- İkincisi korsanlık stratejisi ile ganimet toplamak,
- Üçüncüsü ise kıyıların savunulmasıdır.

48 Öztuna s. 247
49 Fernand Braudel, Akdeniz ve Akdeniz Dünyası İmge Kitapevi Ankara 1993 s. 168

Barbaros Kardeşlerin Deniz Harekâtı

Barboros kardeşler 1512 yılı dolaylarında birdenbire Mağrip kıyılarında görülür oldu. Tarih yazıcı Lopez de Gomara daha sonra Barbaros kardeşler hakkında şöyle yazacaktı: İspanya'nın korsanların elinden gördüğü tüm kötülüklerin başlangıcı, Barbaros Oruç'un denizlerimize yelken açmaya, topraklarımızı talan ve yağma etmeye giriştiği günlerdir. Oruç ve beraberindekiler güvenli ve derin bir limana sahip olan, korsanlık için ideal konumdaki Cerbe Adası'na yerleştiler. İspanya ile İtalya arasındaki deniz hatlarını vuruyorlardı. Ana hedefleri hacimli mal (kumaş, silah, buğday ve demir cevheri) taşıyan, askeri refakati olmayan ticaret gemileriydi. Zaptedilen gemiler Cerbe'ye götürülür, orada sökülür ve çıkan kereste ağaçsız kıyılarda yeni akıncı gemileri yapmakta kullanılırdı.[50] 1514 yılı sonlarında sefere çıkan Hızır Hayreddin Reis. Balear Adaları'nın en doğudaki parçası olan Minorka'yı bastı. Dönüşte Korsika umumi valisinin 8 parçalık filosunu mağlup etti. Tunus'a döndükten bir kaç hafta sonra 1515 yılının ilk aylarında, şiddetli kışta gene sefere çıktı. 20 gemi zaptedip 3.800 esirle beraber Tunus'a döndü. Armatörlükten korsanlığa geçen Barbaros kardeşlerin (Oruç, Hızır ve İlyas) deniz gücü, Osmanlı, Venedik, Portekiz, İspanya, Fransa ve Ceneviz donanmalarından sonra geliyordu. Bir kaç yıl sonra, Ceneviz ve Fransa'yı geçerek dünyanın beşinci deniz gücüne sahip oldular. İspanya sularına kadar uzanan Barbaroslar, Endülüs'ten sürülen Müslümanlara ve Yahudilere yardım ettiler. Binlercesini Kuzey Afrika'ya taşıdılar. İslam âleminin minnetini kazandılar.[51] Müslümanların Cezayir'e taşınması, büyük bir başarı idi. Bir keresinde Hızır Reis, 36 parça harp gemisi ile Valencia'nın 60 kilometre yakınında bulunan Oliva kıyılarına yaklaşarak, 10.000 göçmeni gemilerine almıştı. Aydın Reis de en büyük tehlikeleri göze alarak aynı şeyleri yaptı. Binlerce Endülüslü'yü diri diri yakılmaktan kurtardı.[52]

Stratejik Değerlendirme

Henüz Osmanlı Devleti hizmetine girmemekle beraber, Barbaros kardeşlerin özellikle batı Akdeniz'de sürdürdükleri korsanlık faaliyetleri, dolaylı olarak Osmanlı Devletinin güvenliğine ve genişleme stratejisine yardımcı oluyordu. Bu faaliyetler, hem Avrupa'nın denizci devletleri olan İspanya'nın kuzey Afrika'ya yayılmasını önlüyor, hem de deniz gücünü diversiyona uğratıyordu. Garp Ocakları olarak adlandırılan kuzey Afrika'daki Türk denizcileri her mevsim harekât yapmaktaydılar. Osmanlı Donanması gibi sadece yaz aylarında denize çıkmıyorlardı. Böylece hem denizcilik kabiliyetleri artıyor, hem de düşmanı sürekli baskı altında tutabiliyorlardı. Endülüs'ten kuzey Afrikaya gelen Müslümanların bu bölgeye çok önemli katkıları oldu. Teknoloji, ilim ve bilimde çok ileri seviyede olan Endülüs Müslümanları, bölgenin kültür ve medeniyetine renk kattılar ve aynı zamanda bu bölgede Gelibolu çapında bir tersanenin kurulmasını ve gemi inşa sanayinin ilerlemesini sağladılar.

50 Roger Crowley, İmparatorların Denizi, April Yayıncılık Ankara 2008 s. 52
51 Öztuna s. 282
52 Öztuna s. 297

Osmanlı-Garp Ocakları İlişkisinin Başlaması

Oruç, 1515'te İstanbul ile ilişkiye geçti. Seyrüseferci ve haritacı Piri Reis'i, ele geçirilmiş bir Fransız gemisini hediye olarak sunması ve kendisi namına koruma rica etmesi için Yavuz Sultan Selim'e gönderdi. Oruç'un ölümünden sonra Hayreddin'in ilk işi ağabeyinin gömleğini ve yarattığı efsaneyi kelimenin tam anlamıyla giymek oldu; sakalını kınayla kızıla çevirdi. İkinci edimiyse daha da kurnazcaydı. Mağrip'teki durumun çok zor ve tehlikeli olduğunu anlamıştı. Arap kıyılarında yabancı bir işgalci olarak tutunacaksa, sadece askere ve donanmaya değil, dini ve siyasi otoriteye de sahip olması gerekiyordu. Ağabeyinin bağımsız devlet düşünden vazgeçmeye karar verdi. İstanbul'a yeni armağanlar ve ve resmi bir maruzat götürecek bir gemiyi yola çıkardı. İsteği, Cezayir'in Osmanlı İmparatorluğu topraklarına dahil edilmesiydi. Sultan Selim buna latif bir yanıt vererek Hayrettin'i resmen Arap Cezayir'in askeri valisi olarak atadı ve bu görevin geleneksel nişanları olan atı, kılıcı ve törensel tuğu gönderdi.[53]Yardım olarak 1518 yılında 2000 seçkin Osmanlı askerini Cezayir'e gönderdi. Bunların içinde Hızır'ın şiddetle muhtaç olduğu topçular da vardı. Resmi Osmanlı askeri, ilk defa Cezayir'e ayak basıyordu. Padişah, tam donanımlı iki ağır savaş kadırgasını Hayreddin'in emrine verdi. Bu gemilerle, bol cephane, tüfek ve malzeme de yollamıştı. Üstelik Anadolu'dan Cezayir'e gitmek ve levend yazılmak isteyen gönüllülerin, Osmanlı gemileri ile her türlü masrafları devlet tarafından ödenmek üzere nakledileceği ilan edildi.[54] Bir kaç ay içinde müracaat edenlerden seçilen 4.000 kişi eğitilerek Cezayir'e nakledildi. Bu önemli bir dönüm noktası idi, çünkü Osmanlı İmparatorluk merkezi ile yapılan bu ilk temas, Mağrip korsanlarının savaşını, yöresel bir sınır çatışmasından, İspanya ve Osmanlı devleti arasındaki büyük bir savaşa dönüştürme sürecini başlatıyordu. Oruç'un kuzey Afrika'daki genişleme stratejisi, Arap hanedanlarını son vererek bölgenin Türkleştirilmesi hedefini de öngörmekteydi. İspanya'nın hemen karşı kıyısında oluşan bu yeni ve kontrolsuz güç merkezi İspanya'nın güvenliğini doğrudan tehdit etmekteydi.

İkinci Rodos Seferi Hazırlıkları

1519'da Yavuz Sultan Selim, ölümünden hemen önce, değişik büyüklüklerde ve üç tanesi 700'er tonluk 150 gemi yapılmasını emretti. Aynı zamanda, denize çıkmaya hazır 150 kadırga donatıldı. Yavuz Sultan Selim'in bir taraftan Rodos'a karşı, limanlarda kuvvetli bir donanma hazırlamaya çalıştığı, öbür taraftan da, İran Şahı'na karşı yeni bir sefer planlamakta olduğu anlaşılmaktadır. Mısır Seferi esnasında Osmanlı Donanması İskenderiye'ye giderken Rodos açıklarında bir süre varlık göstermişti. Fakat Rodos Üstad-ı Azamı, sadece hakaretli bir mektup almakla kurtulmuştu. Yavuz, sefer ihtiyaçlarının en küçük detaylarına kadar, her şey hazırlanmadan işe girişmek istemiyordu. Bir gün Eyüp Camii'nden çıkarken, büyük kadırgalardan amiral gemisi[55] olan birinin limanda bütün yelkenlerinin açılmış olduğu-

53 Crowley s.57

54 Bkz. Prof. Dr. Mustafa Akdağ, Türkiye'nin Sosyo-Ekonomik Tarihi

55 Baştarda tabir edilmektedir.

nu gördü. Baştanbaşa öfke kesilerek bunun kimin tarafından verilen emir üzerine denize indirilmiş olduğunu sordu. Sadrazam Piri Paşa, gemiler biter bitmez denize indirilmelerinin bir gelenek olduğunu açıklayarak Kaptan-ı Derya Cafer Bey'i zor kurtarabildi. Yavuz bir gün vezirlerine dedi ki: *Siz beni Rodos fethine itmek istiyorsunuz, fakat Rodos'u almak için ne kadar barut gerekmektedir ve sizin ne kadar barutunuz vardır? Bunu biliyor musunuz?* Vezirler birden bire karşılaştıkları bu soruya cevap veremediler. Ancak ertesi günü gelip, dört aylık kuşatmaya yetecek kadar barut mevcudu olduğunu söylediler. Bunun üzerine Yavuz, kızgınca onlara dedi ki: *Dört aylık barut ile ne yapılabilir? Oysa ki, bunun iki katı bile yetmez. Benim de Fatih Sultan Mehmet gibi sonunda geri çekilerek mahçup olmaklığımı mı istersiniz? Bu türlü hazırlıklarla savaşa başlayıp da Rodos'a gidemem. Hem öyle sanıyorum ki ahiret yolculuğundan başka artık seferim yoktur.*[56]

Nehir Filoları

1521 yılında Belgrad'ın zaptı ile beraber, hemen Tuna Nehri ve kolları üzerinde tezgahlar kurulmuş ve devrin en büyük nehir filoları inşa edilmişti. Tuna üzerinde sefer yapan gemilerin sayısı 1050 civarında idi. Bu gemilerin inşası için lazım olan elemanlar ve bazı malzeme Belgrad çevresinde bulunmadığından, mühendis, kalfa, demirci, marangoz gibi personelin İstanbul'dan getirilmesi gerekmiştir. Bu surette 16. asrın başlarındaki gemi inşa tekniği, orta Avrupa'ya Türkler tarafından tanıtılmış oldu. Venedik şehrindeki Devlet Arşivinde bulunan vesikalarda, Venediklilerin kullandığı gemiler içinde **"Karamürsel"** tipi teknelerin olduğu ve bu gemilere Kara- Mursal adını verdikleri görülmektedir. Ayrıca Cenova'da bulunan 16. Yüzyıla ait Türk gemilerine ait resimler üzerinde onların manevra kabiliyetlerini öven bilgiler bulunmaktadır.

Bu bağlamda; **"En az rüzgârla hareket edebilen Osmanlı Şayka Gemisi"** ibaresi mevcuttur. Osmanlı gemi inşa tekniğinin yüksek olduğunu gösteren örneklerin, o devirdeki en büyük rakibi olan Venedik belgelerinde yer alması ayrı bir övünç kaynağıdır. 16. Asırda Tuna Kaptanlığı ile Dicle ve Fırat üzerinde Şat Kaptanlığının kurulması nehir ulaştırmasının önemini açıklamaktadır. 1534 yılında Bağdat'ın zaptı ile Basra Körfezi'ne inen Kanuni orduları, Fırat ve Dicle nehirlerinin ulaşım imkânlarından faydalanmışlardır. Fırat nehri üzerinde Birecik'te bir gemi tezgahı kurulması, Bağdat'ın zaptı ile Dicle nehrinin taranmasına başlanması, nehir ulaşımının stratejik öneme haiz olduğunu göstermektedir. Kanuni İran seferinde, Van gölünden istifade etmeyi düşünmüş ve bu gölde 3 kadırga inşa ettirerek ulaşımda faydalanmıştır. 169 yıl sonra ise, 1703 yılındaki İran Seferinde, Tatvan iskelesinde yeni inşa edilen 10 adet geminin kullanılmıştır.

56 Hammer s.285-286

Rodos'un Fethi (1522)

Rodos gibi büyük ve stratejik öneme sahip bir adanın, o zamanın koşulları içinde fethedilmesi son derece zordu. Adanın stratejik önemi;

- Anadolu'ya çok yakın olması nedeniyle sürekli bir tehdit kaynağı olması,

- Ege'den Doğu Akdeniz'e giden en kısa deniz yolunu kontrol eden bir konumda olması,

- Çok iyi bir deniz üssü özelliğine sahip olmasından kaynaklanıyordu.

Rodos Şövalyeleri, Rodos Adası'nın ötesinde, Alimnia, Chalki, Sömbeki, Tilos, İncirli, İstanköy, Kalimnos ve Leros'ta egemendiler. Anakarada ise, eski Halikarnas şehrinde, bugünkü Bodrum ilçesinin adını aldığı St. Pierre Şatosu'na sahiptiler.[57] Rodos seferinin esas sebebi, Şövalye'lerin korsanlıkları ve Anadolu-Suriye-Mısır deniz yolundaki Türk ticaret gemilerini vurmaktan vazgeçmemeleri idi. Ayrıca Rodos yönetimi, Canberdi Gazali İsyanında top, silah ve topçu personel göndermek suretiyle isyancıları da desteklemişlerdi. 1522'deki Rodos Seferi'nde Osmanlı Donanmasının 300-700[58] gemi arasında olduğu göz önüne alınacak olursa, tersanelerdeki faaliyetin büyüklüğü hakkında fikir edinmek mümkün olabilecektir.[59]

Osmanlı Donanmasına azaplar, yani deniz piyadesi bindirilmişti. Palak Mustafa Paşa, Derya Kaptanı olmakla beraber, donanmanın komutası Kurdoğlu Muslihiddin Reis'te idi.[60] Mustafa Paşa, gemilerde yüklü 30.000 savaşçıyı Rodos'un açık bir limanına çıkardıktan hemen sonra, 300 kadırga ile Şövalyelerin gözleri önünde Marmaris Körfezi'ne gitmiş ve aynı gün Padişah ile 100.000 askerini yükleyerek Ada'nın kumsalına boşaltmıştı. Takvimler 28 Temmuz 1522'yi gösteriyordu. Yani, Kanuni'nin Belgrad'a saldırı emrini verdiği günün birinci yıldönümüydü. Yüz kuşatma topu ile, Fatih döneminde İstanbul surlarında onarılmaz gedikler açan on iki büyük bronz top, güllerini Rodos'un surlarına fırlatıyorlardı. Atılan top güllerinin sayısının 85.000 olduğu tahmin edilmektedir. Bu gün bile Rodos surlarında izleri görülen bu heybetli gülleler, meşhur Osmanlı topçusunun gücü hakkında bir fikir vermektedir. 120.000 savaşçı, 30.000 tayfa, 300 savaş gemisi ve bu kadar kalabalık bir ordunun ihtiyacını karşılayacak kadar çok köle ile kuşatılan Rodos Adası'nda halk, kentin duvarları arkasına çekilmişti.[61] Osmanlı kaynaklarına göre ise, gemilerde 40.000 kürekçi ve 20.000 Azap (deniz piyade) vardı.[62] Bir gemide ortalama 250-300 kürekçi olduğu dikkate alınırsa, Rodos Seferine katılan gerçek savaş gemisi sayısının 130-160 arasında olduğu söylenebilir. Osmanlıların savaş gemisi bakımından sayısal üstünlüklerine rağmen, denizdeki egemenlik Rodoslularda kalmıştı. Osmanlı Donanması, ilk ku-

57 Vatin s. 13

58 700 sayısı abartılıdır. Fransız amiral Jurien de la Graviere gemi sayısını Mısır filosu da dahil olmak üzere 400 olarak belirtmektedir. Bkz. Doria ve Barbaros, Profil Yayıncılık 2006 s. 102

59 Bostan s.4

60 Öztuna s. 336

61 A. de Lamartine Osmanlı Tarihi Sabah Yayınları 1991 s.400-401

62 Vatin s. 335

şatmada olduğu gibi yerel deniz üstünlüğünü sağlayamamıştı. Tüm kuşatma boyunca, Rodoslular, Lindos, İstanköy, ya da Bodrum'daki St. Pierre şatosuyla olan irtibat gibi, Girit ve Batı ile olan irtibatı da sürdürdüler. Son dakikaya kadar takviye kuvvetler limana girebildi. Osmanlı Donanmasının en büyük şansı, Venedik veya Papalık Donanmalarının Osmanlı Donanmasına saldırı planlamaması oldu. Rodos ve Marmaris limanlarında, fırtınadan ve denizcilik tecrübesinin eksikliğinden 30–40 kadar Osmanlı gemisi harekât dışı kaldı.[63] Osmanlı Donanması lojistik faaliyetler ve asker nakli dışında, denizci strateji açısından önemli bir başarı sağlayamadı. Sayı eşitsizliğine karşın kuşatma neredeyse başarısızlığa uğrayacaktı. Yüzyıllardır Kutsal Diyar'da[64], Kıbrıs'ta ve Rodos'ta bulunan şövalyelerin, savunma tahkimatı sanatını kusursuzlaştırmaları boşuna değildi. Kuşatmanın başladığı 29 Temmuz'dan Ağustos ayının sonlarına kadar 3.500 gülle, surların tek bir parçasını bile delmeyi başaramamıştı. Ada 600 şövalye ile 5.000 savaşcı tarafından savunulmaktaydı. Şövalyelerin topçu kuvveti, bütün noktalarda beklenmedik ve şaşırtıcı bir kararlılıkla karşılık vermişti. Venedikli bir mühendis olan ve acilen Girit Adası'ndan getirilen Gabriel Martinengo, savunmanın bu temel kısmını olaganüstü bir beceri ile yönetmiştir. 4 Eylül günü İngiliz kulesindeki korkunç patlama Şövalyelerin moralini bozarken, Osmanlı ordusunda da hastalık ve bezginlik ortaya çıkmıştı. 24 Eylül 1522'de yapılan büyük saldırı 15.000 insanın canına mal olmuştur. 30 Kasım'da korkunç bir havada İspanyol ve İtalyan kuleleri yönünde denenen son bir saldırı, Osmanlılardan 3 bin askerin ölmesine neden oldu. 10 Aralık günü Süleyman, surların diğer tarafında bulunanlara bir ültimatom gönderdi. Şövalyelere, üç gün içinde şehri teslim etmeleri haline canlarına kıymayacağını söyledi. Kuşatmanın başından beri ateşlenen 12 bin top ateşi, Rodosluların cephaneliklerini tamamen boşaltmıştı. 21 Aralık günü Şövalyeler teslim şartlarını kabul ettiler.[65] Yaklaşık altı ay süren kuşatmadan sonra, yetmiş yaşındaki Büyük Üstat Villiers de l'Isle Adam, onurlu bir şekilde teslim oldu. Kanuni, adamlarının yarısını kaybetmişti ve Türklerin geri çekilmek zorunda kaldıkları durumlar olmuştu. Bu nedenle şövalyelerin ve onlarla birlikte gitmek isteyen Rodosluların, kadırgalarına binip adadan ayrılmalarına izin verdi. 1 Ocak 1523'te Büyük Üstat ve şövalyeleri iki yüzyıldır yurtları olan güzel ve bereketli adadan bir daha dönmemek üzere ayrıldılar. Rodos Karak'ının güvertesinde De l'Isle Adam'ı gören Sultan'ın, Bu Hristiyanı bu yaşta yurdundan ayrılmaya mecbur ettiğime üzülüyorum, dediği söylenir.[66]

Rodos Seferini noktalamadan önce, gelecekte, Akdeniz'deki gemi teknolojisini çok yakından etkileyecek Rodos Karak'ı adı verilen gemiden de bahsetmek faydalı olacaktır. Ünlü İngiliz deniz tarihçisi Bradford, yelken çağının ilk habercisi olan, Fransa'nın Nice limanında inşa edilen, zamanının teknoloji harikası Saint Mary adlı bu gemiyi şöyle anlatmaktadır [67]: *Büyük Karak, şövalyeler 1522'de Türkler tarafından*

63 A.g.e. s. 341
64 Kudüs
65 Jurien de la Graviere. Doria ve Barbaros Profil Yayıncılık 2006 s. 104–105
66 Bradford s. 322
67 A.g.e. s. 282

adadan kovulmadan kısa süre önce inşa edildi. Ortaçağın en olağanüstü teknelerinden biri olarak tarikatın sancak gemisiydi ve son Rodoslu Büyük Üstat Villiers de l'Isle Adam, adayı muzaffer Sultan Süleyman'a teslim sonrası şövalyeleriyle birlikte bu tekneye bindi. Kadırga, düşmanlarına karşı savaşta uzun yıllar şövalyelerin başlıca silahıydı; fakat Büyük Karak, bu denizde kadırganın egemenliğine son veren Yelken Çağı'nın habercisiydi.[68] *History of the Order of Saint John of Jerusalem'de J. Taafe, bu tekneyi şöyle betimler: Bu konuda bizim cankurtaran sandallarıyla boy ölçüşürdü; ne kadar çok delik açılırsa açılsın batmazdı. Veba Nice'e geldiğinde, ölü sayısı o kadar çoktu ki, pis kokan hava nedeniyle gökteki kuşlar ölüp yere düşerdi; fakat onun güvertesinde hiç kimse hasta bile olmadı ve bu durum, işçilerin gerekli vidaları, çivileri ve öbür demirleri yapmak için yaktıkları büyük ateşe bağlandı... Yedi katlıydı; öyle ambarları vardı ki, herhangi bir erzak için karaya ayak basmadan altı ay denizde kalabilirdi, hatta su için bile; çünkü bu süre boyunca en taze ve en berrak su sağlanabiliyordu; tayfa peksimet değil, her gün pişirilen beyaz ekmek yerdi, tahıl el değirmenleriyle öğütülürdü ve bir seferde iki bin somun pişiren fırını vardı. Gemi altı kat metal kaplamayla kaplıydı; suyun altındaki iki kat, bronz vidalarla(demir vidalar gibi aşınmayan) perçinliydi ve öyle ustaca inşa edilmişti ki, asla batmazdı, hiçbir insan gücü onu batıramazdı. Muhteşem odalar, beş yüz kişi için bir silah deposu; fakat öbür şeylerden söz etmek bir yana, bir sürü toptan elli tanesi olağanüstü boyutlardaydı; bütün bunları taçlandıran ise, bu muazzam teknenin inanılmaz hızlı olması ve yelkenlerini idare etmenin şaşırtıcı ölçüde kolay olmasıydı....*

Beş ay sonra, 29 Aralık 1522'de Kanuni, Rodos şehrine girdi ve kaleyi gezdi. O günlerde Hristiyanlık âleminde Noel kutlanıyordu. Papa II. Hadrianus, Roma'da Saint Pierre kilisesinde Noel ayini icra ederken, kilisenin saçağından bir taş düştü ve Papa'nın ayaklarına doğru yuvarlandı. Kardinaller bu olayı, aylardan beri devam eden Rodos'un düşmesine işaret saydılar. Gerçekten de öyle olmuştu. Rodos'un düştüğünü öğrenen Papa VI. Hadrianus üzüntüsünden öldü.[69] 1522'de Kanuni'nin Rodos Adası'nı fethetmesi, ona bağlı 8 adanın da ele geçirilmesini sağladı. Bunlar: Leros (İleri), Kos (İstanköy), Kalimna (Kelmez), Nisiros (İncirli),Telos (İlegi), Halçe (Halki), Limonya ve Sime (Sömbeki) adaları idi. Böylece Kanuni'nin futuh-u aşere'si (On fetih)'i tamamlanmış oldu. Rodos kuşatması, modern savaşlar tarihinde Türklerin ilk defa olarak kullandıkları bombalar ve lağıma karşı lağımların icadı ile önemlidir.[70] 1523 yılında ele geçirilen İstanköy Adası'nda Osmanlılar, 123 top, 46 tüfek, 96 oluklu ok, 1400 gülle, barut ve yüzlerce zırh parçası ile kendilerine bağladıkları yetenekli topçular, arkebüzcüler ve kundaklı yayla silahlanmış askerler bulmuşlardı.[71] Rodos'un fethi olayının önemi çok büyüktü: Akdeniz'in doğu havzası, hiç rekabet kabul etmez bir şekilde Müslüman denizcilerin eline bırakılmıştı; Avrupalı filolar, artık Sultan'ın isteğine göre orada görünebilecekti....

68 Akdeniz dışında Portekizlilerin 1500 yılının hemen başlarında yelkenli gemilere geçtiğini burada hatırlatalım.
69 Öztuna s. 341
70 Hammer s.301
71 Vatin s. 15

Rodos'un düşüşü, Hristiyanların kalbinde sancıyla yankılanmıştı.[72] Alman tarihçi Schriber bir yandan, Rodos'un Batı dünyasından, 70 yıl önce Konstantinopolis'in aldığından çok daha az yardım almasını utanç verici bir olay olarak değerlendirmekte, diğer yandan, İspanya'nın bütün dikkatini Amerika'daki kolonilerine vermesi, İsveç'in Danimarka'nın egemenliğinden yeni sıyrılması, Almanya'daki reform olayının sarsıntıları, V. Karl ile I. François'in aralarındaki savaşın devam etmesi nedenleriyle bunu normal karşılamaktadır.[73]

Macaristan Seferi Sırasında Deniz Harekâtı

Kanuni, Macaristan seferinde iken, 12 Eylül 1532'de, Andrea Doria 35 yüksek bordalı gemi (Kalyon) ve 35 kadırgadan oluşan donanması ile Koron ve Patras'ı ele geçirdi. Korent sahillerini yakıp yıktı.[74] Eylül ayı Osmanlı donanmasının İstanbul'a dönerek topraklarını denizden gelecek tehlikelere karşı korumasız bıraktığı bir aydır. Nitekim Doria rahatlıkla kuvvetlerini kararya çıkararak Koron kalesini hem denizden hem de karadan topa tutarak kolaylıkla zafer elde etmiştir. Doria Kasım ayı sonuna kadar bölgede kalmıştır. Yunanistan'ı anayurt sınırları içinde sayan Osmanlı Koron'un fethinden son derece rahatsız olmuştu. Resmi Osmanlı donanmasının yetersiz kaldığı yönler fena halde afişe edilmiş korkunç bir zaaf ortaya çıkmıştı. Kanuni bu gelişmelerden sonra Hayrettin'in Cezayir'den çağrılmasına karar verdi.[75]

Stratejik Değerlendirme

Üç kıtaya yayılmış dünyanın en güçlü ülkesinden çekinmeyen Venedik Cumhuriyeti, sürekli ve her mevsim denizlerde faaliyet gösteren, deniz ticareti ile zenginleşen, gerekli üs ve limanlarını elde tutmaya çalışan stratejisi ile Denizci Devlet'in bütün unsurlarını taşırken, Osmanlı Devleti, kıyılarını ve topraklarını denizden gelen saldırılara karşı koruyamayan sadece kara gücüne dayalı sanal bir İmparatorluk özelliği göstermekteydi. Mayıs 1533'te karadan ve denizden ablukaya alınan Koron, Osmanlı Donanmasının sevk ve idare yetersizliği nedeniyle Venedikliler tarafından denizden takviye almıştır. Haziran 1533'de Doria, güpe gündüz Osmanlı Donanmasının gözü önünde Koron'a girebilmiş; taşıdığı yiyecek ve silahları indirmiş, girdiği gibi çıkmıştır. Andrea Doria'nın Koron'a erzak götürmesi, 16. Asrın deniz tarihinde en iyi yönetilmiş harekâtlarından biri olarak gösterilmektedir.[76] Bu nedenle Koron, ancak iki yıl sonra 1 Nisan 1534'de denizden değil kara kuşatması ile geri alınabilmiştir. Bu ve benzeri olaylar, Osmanlı Deniz Gücünü sevk ve idare edecek gerçek bir denizciye olan gereksinimi, başta Padişah olmak üzere tüm yöneticilere acı örneklerle hatırlatmaktaydı. Bu dönemdeki ironik durumu, Fransız tarihçi Lamartine çok radi-

72 Graviere s. 106
73 Schriber s. 115
74 Vatin s. 329
75 Crowley s. 78
76 Graviere s.187

kal ve gerçekçi bir şekilde ortaya koymaktadır [77]: **Şarlken, Almanya'da Osmanlı Devleti önünde silinirken, İtalya, Papalık ve İspanya donanmalarını yöneten Cenevizli Amiral Andrea Doria, denizde karşılaştığı Osmanlı kadırgalarını yakıyor, Mora kıyılarına saldırıyor ve korkusuzca Çanakkale Boğazı çevresinde dolaşıyordu. Karalarda yenilmez bir güce sahip olan Osmanlı Devleti, denizlerde pek az egemen olabiliyordu. Göçebe ırkların denizcilik taraflarının zayıf olması bir yana, Osmanlıların denizcilikteki başarısızlıklarının başka bir nedeni daha vardı. Osmanlılar karada tek başına vuruşurlardı. Oysa denizde, köleleri Rumlarla beraber dövüşmek zorunda kalıyorlardı. Mükemmel denizci, fakat daima köle ya da devletin uyruğu durumundaki Rumlar, Osmanlıları savaş alanında başarılı kılan kahramanlık ilkesine asla sahip değildiler. Ayrıca deniz savaşları, sertlik ve cesaretten başka şey istemeyen kitle savaşlarına da benzemiyordu. Bu savaşlar bir sanattı. Kısa zamanda bir ordu kurmak mümkün olmakla beraber bir donanma kurmak kolay değildi. Deniz savaşının tek aracı olan kadırgaların, yapılması zahmetli, silahlandırılması güçtü. Denizin üzerinde manevra yapılması beceri isteyen bir işti. Bu donanmaları yaratacak ve koruyacak deniz yönetimine Osmanlılar asla sahip olamamışlardı. Üç deniz, iki boğaz ve bir adalar grubu üzerine oturmuş olmalarına rağmen onları istila ederek sahip olmayı başaramamışlardı...**

Koron'un savunulması ve bu stratejik üssün elde tutulması, süratle Avrupa içlerine doğru yayılan Osmanlı Devletine karşı kısmi bir zafer anlamına geliyordu. 1529 Viyana Kuşatması'nın ardından gelen tehditkâr haberlerle korkunç bir üç yıl geçiren ve her an Türk'ün nefesini sırtında hisseden Avrupa rahat bir nefes almıştı. Bu durum tüm Hristiyanlar için bir moral kaynağı olmuştu.[78]

Barbaros Hayrettin'in Osmanlı Emrine Girmesi

Osmanlı siyasetinin kurnaz ilham kaynağı olan İbrahim,[79] denizin mutlak efendisi olması için Sultan'ın donanmasına gözü pek bir reis gerektiğini anlamıştı. Bu reisi, kuzey Afrikalı korsanların dışında bulamamıştı.[80] 1533 yılında Hayreddin, Kanuni'nin yazılı bir emrini aldı ki: Bunda, Şarlken'e karşı denizden yapılacak olan sefer hakkında gerekli tedbirleri görüşmek üzere hemen İstanbul'a hareketi emrolunuyordu. Barbaros, evlat edinmiş olduğu Hasan Ağa'yı yerine vekil bırakarak 1533 Ağustos ayının başında, Cezayir Filosu ve Levent Gemileri ile İstanbul'a yelken şişirdi. Çanakkale'ye yaklaşınca; Cezayir Filosunu Cezayir'e, Levent Gemilerini korsanlığa göndererek, kendi malı olan 18 gemi ile Boğazdan içeri girdi. Marmara Denizi'ne girmeden önce Gelibolu'ya uğranarak iki gün boyunca kadırgaların bakımı yapıldı. Daha sonra, düzenli bir sıra halinde, sancakları ve bayrakları asılı dört yelkenli; korno sesleri eşliğinde Saray Burnu'na yönelip, tıpkı uçarak gelen arılar gibi, top-

77 Lamartine s. 424.

78 Kumrular s. 188

79 Pargalı lakabıyla da bilinen İbrahim Paşa birkaç lisan bilen, tarih, coğrafya, harp tarihi konularıyla meşgul olan ileri görüşlü bir devlet adamıydı.

80 Graviere s. 194

larla donanmış Haliç'e demir attı.[81] Barbaros'un İstanbul'da karşılanışı şahane oldu. Yalnız Akdeniz'i değil Avrupa'yı, Afrika'yı titretmiş bu efsanevi şöhretin sahibini yakından görmek onu sevgi ile kucaklamak için İstanbul halkı, daha sabahın erken saatlerinde sokaklara dökülmüş, denizin üzerine taşmışlardı. Top sesleri ve gönülden kopan alkış tufanı, yaşa sesleri arasında karaya ayak basan Barbaros, kendisine tahsis edilen At Meydanı'ndaki Derya Kaptanı Ahmet Beyin sarayına gitti. Yalnız kendi gücü ile korsanlıktan krallığa yükselen ve sonunda saltanatını, istiklalini feda ederek, Cezayir'i Osmanlı Devletine bağışlayan bu yaman adamı çok merak eden Kanuni Sultan Süleyman, protokol kurallarının gerektirdiği belirli zamanı beklemeye dayanamayarak hemen ertesi günü kabul etti. Barbaros'un saraya gidişi de pek şahane idi. İstanbul halkı gene sokaklara taşmış, gözler kamaştıran, hayret uyandıran muhteşem kafileyi seyrediyor, alkışlıyordu. Önde 500 Habeş delikanlı ve 500 Habeş cariye; her birinin başı üzerinde, içi altın ve gümüş eşya dolu birer tepsi, bunların gerisinde Avrupa'nın çeşitli ırklarının güzellerini teşhir eder gibi, her biri birbirinden güzel ve müstesna 200 bakire. Bunların taşıdıkları içleri yakut, zümrüt, elmas gibi kıymetli taşlarla dolu altın veya gümüş tepsiler, bu güzellerin güzellikleri kadar göz alıyordu. Daha geride; yükleri top top çuhalar, ipek ve atlas kumaşlar, sedef, amber, fildişi gibi daha nice kıymetli eşya olan yüzlerce deve ve katır.. Daha arkadan kabzaları ve kınları ince işlemelerle bezeli çeşitli silahları taşıyan halis kandan Arap atları ve nihayet, sanki Barbaros'un ve Leventlerinin sembolü imiş gibi, arslanlar ve kaplanlar. Bütün bunlar Barbaros'un Kanuni'ye takdim edeceği hediyelerdi. Kanuni, gözler kamaştıran bir ihtişam içinde tahtına gömülmüştü. Elbisesinin etekleri öpülmek üzere kasten ve itina ile yere serilmiş; vezirleri, paşaları, saray adamları tahtın etrafına sıralanmışlardı. Barbaros, etrafında on sekiz reisi olduğu halde tam bir vekar içinde ilerledi, Kanuni'nin eteğini atlayarak elini öptü ve teklifsizce karşısına oturdu. Etraftakilerin haset ve şaşkınlıklarına karşı, Kanuni, Barbaros'un samimiyetinden hoşlanmıştı. Ona iltifat etti; İspanya'ya, Doria'ya ait sualler sordu. Osmanlı İmparatorluğunun Akdeniz'de takip etmesi gereken siyaset hakkında görüşünü öğrenmek istedi. Barbaros bu soruları, Padişahı hayran bırakan bir şekilde cevaplandırdı.[82] Tüm Akdeniz'de Müslümanlar için Hayreddin **(Dinin Koruyucusu)** olarak, Hristiyan düşmanları için Barbaros **(Kızıl Sakal)**[83] olarak ünlenen Hızır, önemli bir adamdı. Yedi dil bilen Hayreddin, cahil bir korsan değildi. Kardeşi Oruç kadar cesur ve dayanıklıydı; aynı zamanda mükemmel bir yönetici, olağanüstü bir taktikçi ve kendi döneminin herhangi bir yöneticisi kadar yetenekli bir devlet adamıydı.[84] Hayrettin, İstanbul'a geldiğinde, maalesef İbrahim Paşa İstanbul'da değildi. Büyük Vezir, önce Tebriz'in fethiyle, bir yıl sonra da Bağdat'ın fethiyle sonuçlanacak olan sefere hazırlanmak üzere Suriye'ye gönderilmişti. İbrahim'in İstanbul'da bulunmaması, onu kıskananlara ve ondan hoşnut olmayanlara cesaret vermişti. **"Sultanın etrafında bunca deneyimli general, sa-**

81 A.g.e s. 193

82 Tevfik İnci Donanma Dergisi Sayı: 409 1954 s. 20-21

83 Hızır Hayreddin kızıl sakallı değildir, ağabey'i Oruç Reis'in intikamını alıncaya kadar sakalına kına yakma kararı almıştır.

84 Bradford s. 314

kalını savaşlarda ağartmış bunca paşa bulunurken, filonun komutanlığını bir korsana vermek akıllıca mıydı? Dini imanı olmayan, Hristiyan bir anadan doğmuş bu korsan kadırgalar verilirse, bir gün gemilerimizi alıp götürebilir" demişti bu köklü Osmanlılar. Bu söylentiler, Büyük Sultan'ın henüz sağlamlaşmamış kararını yavaş yavaş sarsmaya başlamıştı. Süleyman'dan önce hiç bir padişah, Bab-ı Ali'nin kökleşmiş geleneklerinde kendisine örnek teşkil edebilecek buna benzer hiçbir uygulamada bulunmamıştı. Büyük Vezir'in dışında hiç kimse Boğaz'ın denizcilerine böyle bir hakarette bulunma cesaretinde bulunamazdı. İbrahim, hafiyeleri aracılığıyla efendisinin tereddütlerinden haberdar olmuş ve Süleyman'a, Barbaros'u kendisine göndermesi için yalvarmıştı: Bu denli büyük sorumluluk vereceği kişiyi kendisi ölçüp tartmak istemişti. Cezayir Kralı, Aralık 1533'te İstanbul'dan Halep'e gitti.

İbrahim ilk bakışta, 67 yaşında olmasına rağmen bu atik ve yaşlı adamda, bunca zamandır Peygamber'den dilediği adamı bulmuştu. **"Gerçek bir denizci bulduk; onu hiç tereddüt etmeden filonun generali (Kaptan Paşa) ve divan üyesi paşa ilan edin"** diye yazmıştır Padişah'a. İstanbul'a döndüğünde Barbaros, Süleyman'ın elinden bir imparatorluk alameti olan yatağan (kılıç) ve yeni generalin (Kaptan Paşa) Osmanlı egemenliğinde olan bütün limanlarda ve bütün adalarda sahip olacağı mutlak gücün bir sembolü olan adalet asasını almıştı.[85] Halep'te yapılan divan toplantısında Barbaros Hayrettin Paşa'ya Beylerbeyliği ünvanı tevcih olundu. Bütün kış, İstanbul Tersanesi'nde ve bizzat Barbaros'un gözetimi altında, gemi inşasına harcandı. Donanma denize çıkacağı zaman 84 gemi hazır bulunuyordu. Hayreddin'in gemilerinden onsekizi kadırga idi. Bunlardan beşi de arzuları ile devlet hizmetine girmiş korsanlara aitti.[86] Barbaros'un, Cezayir'den birlikte getirdiği yardımcıları ve danışmanları, İstanbul tersanelerini baştan sona yeniden düzenlediler. Gemi tasarımı, personel, eğitim ve yönetim bakımından Türk filosunun kalitesini iyileştirdiler ve gelecek yıllarda Bab-ı Ali'ye yararlı olacak bir model kurdular. Bu dönemde, İstanbul'da Fransa Kâtibi olan Jean Chesneau, efendisi I. François'ya gönderdiği raporunda: **Barbaros görevi almadan önce Türkler, bazı korsanlar hariç, denizcilik sanatı hakkında hiç bir şey bilmiyorlardı. Bir filoya tayfa bulmak istediklerinde, Yunanistan ve Anadolu dağlarına gidip çobanları getirir. Onları kadırgalarda küreklerin başına oturtur ve öbür gemilerin güvertelerinde çalıştırırlardı. Bu çok yetersizdi; çünkü ne kürek çekmeyi, ne gemici olmayı biliyorlardı, hatta denizde ayakta bile duramıyorlardı. Fakat Barbaros, derhal bütün sistemi değiştirdi** diyordu. Amiral Jurien de la Graviere daha sonra şu yorumu yapar: **Sistemi öyle değiştirdi ki, bir kaç yıl içinde yenilmez ünvanını kazandılar.**[87] Kaptanı Derya oluşunu Barbaros, hatıralarında şöyle anlatmaktadır: **Padişah-ı alem dahi çok memnun oldu. Kürk kaftan giydirip, beni Kaptan-ı Derya eyledi. Ben de gayri Tersane-i Amire'ye nizam verip, donanma düzüp gemiler inşa etmekliğe giriştim. Kafiristan iklimlerinde: - "Barbaroşo, Gran Senyör'e (Kanuni) Kaptan Paşa olmuş. Gö-**

85 Graviere s. 195-196
86 Hammer s. 338
87 Bradford s. 315

zünüz aydın, işte şimdi belayı bulduk!" diye, kafirler kan kuşandılar. Allah tea-la korkularını ziyade eyleye.[88] İran seferi esnasında Kanuni, devletin bütün deniz kuvvetleri komutanlığını, Avrupa'nın Barbaros (Barberousse) adı altında tanıdığı ve hayatı hakkında en inanılmaz efsanelere tarihçilerin gerçeklik vermekten haz duydukları Hayrettin'in elinde toplamıştı.[89] Barbaros 1534'de Kaptanpaşa olduktan sonra, aklını Macaristan ve İran'a takmış Osmanlı dünyasına, yepyeni bir yayılma menzili getirdi. Kadırgaları siyah ve alçaktı. Böylece denizde, uzaktan görünmeden bekliyorlar, gece olunca sahile sürpriz saldırılar yapıyorlardı. Fransızlarla Osmanlılar arasında Habsburglara karşı ittifak, karada hep belirsiz kalmış olsa da, Barbaros sayesinde denizde gerçekleşti. Kanuni devrinde, Barbaros Hayrettin Paşa'nın Kaptanı Derya olması ve Cezayir'in Osmanlı Devletine bağlanması, Osmanlılara çok büyük olanaklar sağlamıştır.

Bunlar;

- Çok iyi durumda bir donanma,
- Çok iyi yetişmiş bir denizci kitlesi ve denizci komutanlar,
- Batı Akdeniz'de önemli üs ve limanlardı.[90]

Kanuni İran'a, Barbaros Akdeniz'e: Stratejik Aldatma ve Şaşırtma

Barbaros'un 1534 deniz seferi, İran seferi ile koordine edilmiş son derece önemli bir harekâttı. Stratejik amacı, Şarlken'in (V. Carlos) Kanuni'nin İstanbul'dan uzaklaşması fırsatını kullanmasını önlemekti. Barbaros komutasındaki Osmanlı deniz gücü, bu şaşırtma harekâtı için son derece elverişli bir unsurdu. Barbaros 28 Mayıs'da 70 gemi[91] ile batı istikametine denize açılırken, Kanuni komutasındaki Osmanlı ordusu da, 14 Mayıs günü son hazırlıkların yapılacağı Diyarbakır'a ulaşmıştı. Bu stratejik aldatma ve operatif baskını Fransız Amiral J. Graviere şöyle anlatmaktadır: Süleyman'ın uzun süreli yokluğu sayesinde, kendi hallerine bırakılmış Hristiyanların, Osmanlılara karşı üstünlüklerini yeniden sağlamak için on sekiz ayları vardı. Bu zamanı kullanamamalarının nedeni öncelikle bölünmeler olduğu gibi; aynı zamanda Barbaros'un, Sultan'ın emirlerine uygun olarak 1534 yılının yaz aylarında İtalya ve Afrika kıyılarında meydan getirdiği şaşırtmacayı da göz önünde bulundurmak yerinde olur.[92] Barbaros, alışılmışın dışında ilk defa 1534 ve 1535 yıllarının yaz ve kış aylarını Akdeniz'de geçirerek, Kanuni'nin İstanbul'a döndüğü 8 Ocak 1536 tarihine kadar, Hristiyan güçlerini büyük oranda bloke etmiştir. Türk Donanmasının Orta Akdeniz'de üstünlüğünü kanıtladığı 1534 yılının etkisi uzun süre hissedilmiştir. Tunus'un ertesi yıl V.Carlos'un kuvvetlerince geri alınmasına karşın, Akdeniz'de gerçek ağırlığı olan sadece iki güç bulunduğu artık açıktı: İspanyollar ve Osmanlılar. Roma İmparatorluğu'nun çökü-

88 Öztuna s. 310-311
89 Hammer s. 337
90 Erol Mütercimler Misakı Milli Donanması 1992 Yaprak Yayınevi. s. 22
91 Crowley s. 79
92 Graviere s. 199

şünden beri Akdeniz'in bu kadar az sahibi olmamıştı; çünkü Venedik ve Ceneviz'in ikisi de büyük ölçüde gerilemişti. Fransa'nın güney kıyısı ve bir kaç küçük İtalyan devleti dışında, 16. Yüzyılın sonuna gelindiğinde, bütün deniz bu iki düşman güç arasında neredeyse eşit bir şekilde paylaşılmıştı. Türk filosunun büyük bir dalga gibi İtalya kıyılarına sökün ettiği 1534 yazı, bu yeni dönemin başlangıcıydı. Türk başarıları ile ilgili haberler, Avrupa'nın tüm saraylarında ve bakanlıklarında bir ürperti yarattı. Türk tehdidi artık kendisini sadece karadan hissettirmiyordu. Barbaros'un hareketleri, güneyde deniz üzerinden bir kıskaç hareketinin gelişmekte olduğunu çok açık bir biçimde gösteriyordu. Son yıllarda Müslüman korsanların faaliyetleri, ticari sigorta primlerini feda edici bir düzeye çıkarmıştı ve şimdi tekrar yükseliyordu. Mısır ve Suriye artık Sultan'ın topraklarıydı ve Doğu'yla ticareti büyük ölçüde durmuştu. Venedik, kadırga filosunu canlandırmak için ek vergiler koyma zorunda kaldı. Diğer taraftan Barbaros tehlikesi, İspanya'nın mali durumunu da etkiledi. İmparator bir yandan Fransızlara ve Türklere karşı yaptığı savaşlara para kaynağı bulmaya çalışırken, bir yandan da Türk korsanlarına karşı alınacak tedbirleri finanse etmek zorunda kaldı.[93] O zamana kadar batı ticaret yolları fazla etkilenmeyen Ceneviz, kapıdaki tehlikeyi gördü. Onlar da büyük ticaret karlarını korumak için, daha fazla savaş kadırgası inşa etmek amacıyla vergileri artırmak; Türk saldırıları olasılığına karşı izleme kuleleri ve kıyı savunma hatları inşa etmek zorunda kaldılar. Deniz kıyılarını süsleyen kalelerin ve kulelerin çoğu, 16. Yüzyılın bu dönemine aittir. Güçlü savunma noktaları ve sığınma merkezleri Maltız Takımadası'na, Sicilya'nın etrafına, İtalya, Sardinya, Korsika ve Balear Adaları kıyılarına, İspanya'nın Akdeniz kıyısına saçılmıştır. Old Calabria'da Norman Douglas şöyle yazar: **Uğursuz Torre di Guardia (gözetleme kulesi) Türk teknelerinin geldiğini görmek için denizin tarandığı sarp bir kayalık adı – tüm güneyde varlığını sürdürür. Barbaros da izini bırakmış; birçok tepe, çeşme ya da şato onun adını taşır.** Birçok kıyı kasabası ve balıkçı köyü bu dönemde ıssızlaşmaya başladı; sakinleri daha içerdeki köylere, dağların doruklarına taşındılar. Tehdit altında olan kıyı bölgesinin büyük bir bölümü insansızlaştı ve tarım geriledi. Kıyı balıkçılığının her zaman ekonomide önemli bir rol oynadığı Sicilya gibi adalar ciddi biçimde etkilendiler; çünkü balıkçılar, kendilerini bir Türk teknesinin kürekleri-nde bulmaları olası sularda tehlikeye girmek istemiyorlardı. Korsanlar çağı başlamıştı ve neredeyse iki yüzyıl boyunca Akdeniz bir korsan yuvası oldu. Deniz ticaret yollarının kesilmesine neden olanlar sadece Türkler ve Mağripliler değildi; saflarında birçok Avrupalı da vardı. Bunlardan bazıları kendi ülkelerinin adaletinden kaçmak için gönüllü sürgüne çıkanlardı; bazıları ise Türkleşmiş ve köle kalmaktansa Müslümanlığa sarılmıştı. Baş Rahip Diego de Haedo, Fas, Cezayir ve Tunus'tan çıkıp gelen kadırgaların komutasında bulunan kaptanlardan birçoğunun Hristiyan dönekler olduğunu söylüyordu. Barbaros'un sağ kolu ve daha sonra kendi zamanının en büyük Müslüman denizcisi olarak onun yerine geçen Turgut, Anadolu'da Hristiyan bir ailenin oğluydu. Son derece yetenekli bir kaptan olan Uluç Ali, Calabrialı bir İtalyandı.[94] Kraliçe

93 Kumrular s.189
94 Bradford s. 316-317

İsabel'in 13 Aralık 1534'te imparatora yazdığı mektupta yer alan **"Türk'ün donanmasıyla Hristiyanlık âlemine elinden geldiğince zarar vermek için yeniden geri dönmeyeceğinden asla emin olamayız"**[95] sözleri bu harekâtın siyasi, psikolojik ve askeri boyutlardaki başarısını açıkça ortaya koymaktadır.

İspanyol Raporlarında Osmanlı Deniz Gücü

Barbaros'un hareketlerini yakından takip ederek, sürekli istihbarat toplayan İspanya'nın, Osmanlı Deniz gücü hakkında hazırladığı 1534 yılına ait rapor, oldukça önemli bakış açıları ve değerlendirmeleri içermektedir şöyle ki[96]: *Barbaros 28 Mayıs 1534 tarihinde 52 kadırga ile İstanbul'dan ayrılmıştır. Diğer gemiler Gelibolu'dadır. Fakat Barbaros'un yeterli adam bulamaması nedeni ile 70 kadırga ile denize açılacağına kesin gözü ile bakılmaktadır. Sözü edilen Barbaros'un donanmasında Lanternalara (Amiral gemilerinin taşıdığı özel fener) sahip olan üç kadırga vardır. Birincisi, 150 Hristiyan esiri olan kendi kadırgasıdır. İkincisi, Ragusa'ya (Dubrovnik) bağlı adalardan Mezo Adası halkından olan ve 11 Haziran 1534 günü Büyük Türk'ü (Kanuni Süleyman) taşımakla görevli 15 kadırga ile İstanbul'da bırakılan, çok saygı değer Murat Ağa'nın kadırgasındadır. Üçüncü Lanterna, Sardunya asıllı ve Barbaros'un en çok güvendiği Hasan Ağa'nın (evlatlığı) kadırgasındadır. Bu son iki kadırganın her birinde 100'er Hristiyan esiri bulunduğu gibi, her iki kadırganın komutasına bağlı 10'ar kadırga da bulunmaktadır. Diğer kaptanlardan Salih Reis'in 190, Tavaco Reis'in 50, Cazadiablo'nun (Aydın Reis) 50 Hristiyan esiri vardır. Bu son üç kaptan Türktür. Ondan sonra, Cenovalı Hamza Reis'in 50, İspanyol Alcady Baly'in 50, Napoli'li Hachmat Setan'ın 50, Rum Ramadan'ın 50, İspanyol Haly Levan'ın 50 Hıristiyan esiri vardır. Toplam esir sayısı 1233'tür. Diğer kürekçiler denizi hiç görmemiş Bulgar ve Sırplardır. Hristiyan oldukları için hala zincire bağlıdırlar. Savaş erleri ve azaplar (deniz piyade) da Sırbistan ve Bulgaristan'dan seçilmiş Türklerdir. Bunların silahları ok, yay ve kısmen de uzun namlulu Türk tüfeklerinden ibarettir. Aynı zamanda, donanmada 60.000 kental peksimet yüklü olup, Negroponte (Eğriboz) adasından alınacak 36.000 kental ile toplam 96.000 kental peksimet donanma için sağlanmış olacaktır. Kadırgaları o kadar alçaktır ki, nerede ise deniz ile aynı seviyededir. Kürekle çekilenlerin bazıları iyi durumda olmasına rağmen, çoğu beş para etmez. Barbaros'un Donanması denize açıldıktan sonra, hava şartlarının iyi olmasına rağmen bir burnu dönebilmek için nerede ise üç saatten fazla uğraşmıştır. Donanmada çok sayıda varil bulunmaktadır. Biri Sakız Adası'nda ele geçirilmiş Ragusalı, diğeri Vizcava'lı olmak üzere, Koron ve Modon'un takviye ve savunmasında kullanılmak üzere top ve barut yüklü iki büyük geminin varlığından da bahsedilmektedir. Barbaros'un kendi kadırgası hariç, demir güllesi atan hiç bir top olmayıp, bütün kadırgalarda taş atan toplar bulunmaktadır. Her kadırga için 100 taş güllesi ve 34 kental barut bulunmaktadır ki, bunlar da hiç bir şey ifade etmez.*

95 Kumrular 198

96 Muzaffer Arıkan Denizcilik Tarihimizle İlgili İspanyol Belgeleri Dz.K.K.1995 s. 228

Stratejik Değerlendirme

Osmanlı Donanması hakkındaki bu raporun en önemli özelliği, gayet net bilgiler içermesidir. Gemi sayıları, amiral ve komuta gemilerinin sayısı, komutanların isimleri, Hristiyan esirlerin sayısı, barut ve yiyecek miktarları, top güllelerinin tipi gibi taktik ve lojistik olarak Barbaros'un savaş gücüne tesir edecek verilerin gayet ustaca toplandığı görülmektedir. Bu rapor, İspanya'nın istihbarat toplama imkânlarının, o günün koşullarına rağmen çok iyi düzeyde olduğunu göstermektedir. İspanya'nın, Osmanlı Deniz Gücüne karşı uyguladığı siyasi ve askeri stratejisinin unsurları;

- Dini birlik altında Avrupa'yı bir araya getirme,
- Osmanlı Donanmasındaki Hristiyan unsurlardan yararlanma,
- Gemilerin ateş gücü ve manevra kabiliyetini artırma olarak sıralanabilir.

Gemilerde kürekçi olarak kullanılan Hristiyan esirlerin sayısı yanında, gemi kaptanlarından Türk olmayanlar da ismen sayılmaktadır. Barbaros açısından diğer enteresan bir husus ise, komuta makamlarında Türk amiral ve reisleri (kaptan) kullanırken, gemi komutanı olarak da, Cenevizli, Rum, Napoliten ve hatta İspanyol asıllı kişileri kullanmaktan çekinmemesidir. Bunun iki nedeni olduğu söylenebilir.

- Birincisi, bu şahıslar şimdiye kadar ciddi ve güvenilir testlerden geçirilmişler ve haklarında kesin bir olumlu kanaat edinilmiştir.
- İkincisi, denizcilik alanında bunların yerine konulabilecek kabiliyette Türk asıllı kaptan bulunamamıştır.

Barbaros gibi bir derya dâhisinin, gemilerini sıradan insanlara teslim etmeyeceği açıktır. Nitekim dört sene sonra 1538'de Preveze Deniz Savaşı'nda bu raporlardaki değerlendirmelerin ne kadar yanlış olduğu, Hıristiyanlar tarafından çok acı bir şekilde anlaşılacaktır. İspanyol istihbarat raporunda yer alan bir diğer önemli konu da, kürekle yürütülen gemilerdeki manevra ve hız zafiyetidir. Raporu hazırlayan İspanyolların, 16.Yüzyılın hemen başında Portekizliler ile birlikte yelkenle yürütülen Kalyon tipi gemilere geçiş yaptıkları dikkate alındığında, Barbaros'un kürekle yürütülen gemilerinin bir burnu üç saatte dönememesi alay konusu yapılmaktadır. Ancak bu husus, geç kalınmış bir realiteyi ifade etmektedir.

Maalesef, Osmanlı Donanması ancak 150 yıl sonra Kalyon tipi gemilere tam bir geçiş yapabilecektir. Bu tarihte, Avrupa denizciliği, gemi teknolojisi ve seyir teknikleri bakımından Osmanlı Devletini geçmişti. Bununla beraber gemilerindeki ateş gücü ve askeri organizasyon açısından, Osmanlı Donanması hala üstünlüğünü sürdürmekte idi. Preveze Zaferi'nden 33 yıl sonra İnebahtı' da, bu üstünlük de kaybedilecek ve Osmanlı Donanması bir daha toparlanamayacaktır.

İspanyol İstihbarat Raporları

Napoli Kral Naibi Villafranca Markisi'nin, İspanya Kralına gönderdiği 28 Temmuz 1534 tarihli mektupta[97] Osmanlı Deniz Gücüne karşı birleşmenin öneminden bahsedilmektedir: *Siz, Majestemizin de belirttiği üzere kadırgalarımız, Barbaros'un kadırgaları ile boy ölçüşecek kadar güçlü değillerdir. Prens Andrea Doria'nın, Antonio Doria'nın, Sicilya'nın ve Papa'nın kadırgalarına yeterince piyade askeri ilave etmek suretiyle ancak, Barbaros'un filosuna saldırabileceklerini, hatta onlara zarar da verebileceklerini ifade etmeliyim. Bu takdirde ancak, kadırgalarımızın Türk Donanmasının saldırdığı her yere kolaylıkla takviye ve yardım edebilecekleri, her türlü malzemeyi ulaştırabilecekleri açıktır. Bütün kadırgalarımızla güçlü bir donanma oluşturulabilir ki, düşmanlarımızın tasarladıklarını gerçekleştirmeleri tasavvur dahi olunamaz.*

Osmanlı Devleti'nin İstihbarata Karşı Koyma Önlemleri

Osmanlı Devletinin, yükselme devrinde, yabancıların istihbarat toplamalarına karşı Osmanlı Devletinin de çok sıkı karşı tedbirler aldığı görülmektedir. Bu durum, esir düşen iki denizcinin ağzından aşağıdaki gibi anlatılmaktadır[98]:

- Venedik elçileri (Balyos) her ay denizden veya karadan Venedik'e bir rapor gönderirler. Aynı zamanda Balyoslar kendi hükümetlerinden her ay aldıkları yazıyı Büyük Senyör'e(Padişah), kendisi yoksa vekiline götürerek Türkiye dışında olup bitenlerden bilgi verirler. Mesela, İspanya Kralı şuradadır, bu kadar askeri vardır, şu işin peşindedir. Fransa Kralı filan yerdedir, şu kadar kuvveti vardır, falanın hakkından gelmiştir; Papa bunu yapmıştır, filanca prens ayaklanmıştır gibi şeyler.

- Herhalde bizim krallar da Venediklilerden Türkler hakkında bilgi alıyorlardır.

- Türklerin temkinli olmaları yüzünden dediğin olmaz. Venedikliler Divan'da görüşülenleri öğrenemezler. Bu bakımdan Türkler kendi aralarında da tedbirlidirler. Sefere çıkmadan önce Donanma kumandanı bile gideceği yeri ve günü bilmez.

- Nereye gideceklerini bilmeden nasıl yola çıkar?

- Bunun nasıl yapıldığını anlatayım. Gemilerin açılacağı gün Büyük Türk, (Kanuni) Donanma Kumandanına hil'at giydirir ve eliyle mühürlediği emri, kurmayı ile birlikte belirli bir yere gittikten sonra açmasını ve emrini yerine getirmesini söyler. Sinan Paşa, Trablusgarp'ın alınmasını sağlayan sefere çıkarken ne yapacağını bildiren kapalı talimatı, Sicilya'daki Rigoles Hisarı açıklarında açması, oraya kadar kimseye sataşmaması emrini almıştı.

Barbaros'un İlk ve Son Yenilgisi (1535)

Orta Akdeniz'de yaklaşık iki buçuk ay süren kapsamlı ve başarılı bir deniz harekâtından sonra Barbaros Hayrettin'in filosu 16 Ağustos 1534'de Tunus'a demir attı ve yeniçerileri karaya çıkarttı. Sevilmeyen Hafsi hükümdarı Mevlay Hasan tek

97 Arıkan s. 215

98 Manuel Serrano Y. Sanz Türkiye'nin Dört Yılı 1552-1556 s.150-151

bir el silah atmadan kenti terk etti. Tunus'un düşmesi Karl'ın telaşını misliyle arttırmıştı. Kent, Mağrip kıyılarındaki konumu itibariyle tüm Akdeniz'e hâkimdi; Kuzey Afrika ile Sicilya arasındaki, biraz doğusunda, ama tam karşısında Malta'nın yer aldığı yüz mil genişliğindeki dar boğaza bakıyordu... Tunus kütlesel akınlar, hatta belki İtalya'nın işgali için bir çıkış üssü oluşturabilirdi ki, doğal atlama hedefi şüphesiz Malta olacaktı. Güney Afrika'ya uzanan geleneksel güzergah oradan geçiyordu ve Araplar da 9. Yüzyılda aynı yolu kullanmıştı. Hayrettin'in meşhur içsel sesi o hamleyi çoktan öngörmüştü. İtalya'ya akın yaptığı sıralarda düşünde, Malta'nın kendisine vaat edildiğini görmüştü. 1534 yılının sonlarına gelinene dek Batı Akdeniz'in tamamı Barbaros'un yeni armadasının yaydığı dehşetin etkisi altına girmişti. Kanuni, İran seferine çıkarken V. Karl da bu fırsattan istifade etmeyi ciddi bir şekilde düşünmüştü. En azından İspanya'nın güvenliği yönünden hayati önemde olan kuzey Afrika kıyılarındaki stratejik hedefleri ele geçirmeyi planlamıştı. Bu bağlamda, Karl 1534–1535 kışında kendisini Tunus'a karşı açılacak deniz seferi ile bizzat ilgilenmeye karar verdi. İmparatorluğun her yerinden asker ve gemi istedi. Antwerp'ten (Bugünkü Belçika) kalyonlarda kürek çekmek üzere zincire vurulmuş Protestanlar gönderildi. Almanya, İtalya ve İspanya'dan gelen askerler kıyılardaki toplanma noktalarına yığıldı. Doria filosunu Barselona'da topladı. Malta Şövalyeleri dünyanın en hacimli efsane gemisi St. Anne ile geldi. Portekizliler 23 karavel ile bir başka büyük kalyon gönderdi. Papa ise özel bir birliği finanse etti... Armada 1535 yılının Haziran ayı başlarında Sicilya açıklarında toplandı. 74 kalyon, 300 çeşitli türden yelkenli gemi ve 30.000 adamdan oluşuyordu. Sefer, böylece 14 Haziran günü Sardunya'da büyük bir şovla başladı. Donanmanın kuzey Afrika ulaşması iki günden az zaman aldı. 15 Haziran gününden itibaren, La Goletta liman şehrini kuşatma hazırlıkları başladı. Barbaros Hayrettin'in limandan yaptığı taarruzlar nedeniyle, bir aydan fazla zaman geçmesine rağmen sonuç alınamadı. 14 Temmuz'da büyük can kaybına rağmen kale ele geçirildi. Barbaros, ordusunu Tunus surları gerisine çekti. Durumun kötüye gittiğini değerlendiren Barbaros Hayreddin, kuşatmadan sıyrılıp yanındaki bir kaç bin Türk ile Cezayir'e doğru uzaklaştı. Karl, 21 Temmuz sabahı engellenemeyen bir zafer havasıyla, Müslüman cesetlerini atının ayakları altında çiğneyerek kente girdi. İspanya'nın pratik kazanımları oldukça fazlaydı.

- Kukla hükümdar Mevlay Hasan tekrar Tunus tahtına geçirilmiş,
- İspanyol askerleri La Goletta garnizonuna yeniden yerleşmiş,
- Önceki yaz İstanbul'dan çıkan Osmanlı Donanmasının neredeyse tamamına yakını(82 gemi) yakılmış,
- Barbaros'un konuşlandığı üs ortadan kaldırılmış ve Mağrip ile İstanbul arasındaki bağlantı kopartılmıştı.

Sonuncusu, Batı Akdeniz'deki jeostratejik dengeyi değiştirmesi yönüyle en önemlisi idi.[99] Bu olay, Barbaros Hayrettin Paşa'nın denizcilik mesleğindeki ilk ve son yenilgisidir. Karl aslında hemen Barbaros'un peşine düşüp Cezayir'i de almak iste-

99 Crowley s. 84-85

miş, ama ordu dizanteriden kırılmıştı. 17 Ağustos'ta Napoli'ye yelken açtı. İmparator Napoli'ye halkın kutlamaları sürerken ulaştı. Barbaros'un öldüğüne dair yaygın söylentiler vardı; kıyılar şenlik havasına dalmıştı ve bu haber, kilise ayinleriyle, top atışları, geçit alayları ve festivallerle müjdeleniyordu.[100] St. John Şövalyeleri, Malta göklerine havai fişekler atar ve şükran ayinleri yaparken, olası sonuçlardan kendilerini artık daha da uzak hisseden ve genelde daha hoppaca eğilimlere sahip olan Venedikliler, karnavallar ve maskeli balolar düzenlemek için yeni bir bahane bulmuşlardı.[101] Neşe hiçbir yerde Balear Adaları'nda olduğu gibi kendinden geçme düzeyinde değildi. Mayorka Adası'nın Palma kentinde sakalına kına yakılmış (Barbaros'u temsilen) ve dili kesilmiş bir hükümlü, Türk kıyafeti giydirilip ite kaka kent meydanına çıkartıldı. Dehşete düşmüş olan adam halkın bağırışları arasında diri diri yakıldı.[102]

Barbaros Hayrettin'in İntikamı (Ekim 1535-Ocak 1536)

Ölüm yaşlı korsanın yakınından bile geçmemişti. Tunus'tan kurtulmuş, toparlanmış, 15 kalyonunu epey batıdaki Bone'de bir araya getirmişti. Sonra da Dorya'yı atlatıp Cezayir'e yönelmiş, filosuna orada daha fazla gemi katmıştı. Ve şimdi Hristiyan denizine dehşet salmak üzere geri gelmişti. Kimliğini gizliyerek Minorka Adası'nın Mahon limanına yaklaşan kalyonlar, şehrin üzerine Tanrı'nın gazabı gibi çöktü. Şehri yağmaladı.1800 kişiyi esir aldı ve şehrin savunmasını tamamen yıktı. Hristiyan denizinin kabusu baş döndürücü bir sarsıntıyla geri dönmüştü. Bir ürperti, savunmasız kıyılar ve adalar boyunca gemiden gemiye, İtalya ve İspanya'daki limanların birinden diğerine geçerek yayıldı. Karl'ın, muazzam güç ve para harcayarak giriştiği sefer nerdeyse tamamen boşa çıkmıştı. İmparator, Barbaros'u sadece tökezletmişti... Genelde hoşgörüsüz olan Süleyman onu, gemilerin kaybından ötürü affetti ve yeni bir filo hazırlaması emrini verdi.

Stratejik Değerlendirme

Barbaros'un 1534 kışını İspanya ve İtalya'ya bu kadar yakın bir coğrafyada geçirmesi sorgulanabilir. Ancak, Barbaros, Cezayir'in hemen yanında İspanya'ya müzahir bir yönetime sahip Tunus'un yönetiminin değiştirilmesini önemli görmüştür. Yeni yönetimin yerleşmesi, idari ve askeri organizasyonların sağlamlaştırılması maksadıyla oldukça uzun bir süre Tunus'ta kalmasının gerekli olduğu değerlendirilebilir. İkinci olarak Karl'ın niyet ve planları hakkında yeterli istihbaratın alınamadığı düşünülebilir. Son olarak Barbaros, İspanya gücünü yenebileceğini veya püskürtebileceğini düşünmüş olabilir. Nitekim kuşatmaya bir aydan fazla direnmiştir. Sonuç olarak, Osmanlı deniz gücü, Tunus'ta baskına uğramıştır. Osmanlı deniz gücünün hemen hemen tamamına yakını kaybedilmiştir. Bu, İspanya için önemli bir başarıdır. Barbaros, askeri dehası ve denizcilik maharetini göstererek kuşatmadan sıyrılmayı başarmıştır. Hastalık ve diğer nedenlerle, İspanya deniz gücünün Barbaros'u takip etme-

100 Aynı sevinç gösterileri Hristiyan dünyasında Fatih'in ölümünde de yaşanmıştı

101 Maskeli balo geleneği günümüzde de Venedik şehrinde devam etmektedir.

102 Crowley s.86-87

mesi büyük bir hatadır. Garp Ocakları donanmasının, Barbaros'u takviye ederek yeniden harekâta hazır duruma getirmesi, İstanbul'dan binlerce mil uzaklıktaki bu üssün ve donanmanın stratejik önemini ispatlamıştır. Böyle bir takviye imkânı olmasaydı. Barbaros'un süratle İstanbul'a dönmekten başka bir çaresi kalmayacaktı.

İtalya ve Korfu Seferi (1537)

Osmanlı Donanması Kanuni'den altı gün önce 11 Mayıs 1537'de, 280 parça[103] gemi ile Barbaros'un komutasında İstanbul'dan ayrıldı. Donanmaya, kara askeri de bindirilmişti. Mükemmel bir koordinasyon ile Osmanlı Donanması, kara ordusundan iki gün önce Arnavutluk'un Avlonya Limanı'na vardı. Bu harekâtla, 1471'den 56 yıl sonra, Osmanlı Donanması ikinci defa Temmuz 1537'de Otranto'ya asker çıkarmıştır. Lütfü Paşa komutasındaki sekiz bin atlı ve daha çok sayıdaki piyade taburu ile Otranto şehri ve Castro Kalesi ile Puglia'daki Ugento şehri ele geçirilmiştir. Ancak Osmanlı ordusu 21 gün sonra geri çekilmiştir. Andrea Doria'nın Nazır Figuero'ya Korfu'dan gönderdiği 14 Temmuz 1537 tarihli mektubunda, Türk Donanması hakkında verdiği bilgiler ilgi çekicidir: *...Türk Donanmasına yetişemediği için zorunlu olarak burada kalan Cenevizli bir mürted (dönme) yakaladık. Bu mürted, donanmayı takip eden yiyecek yüklü gemiler ile donanmada, İskenderiye'den gelmiş çok sayıda silahlı yeniçeri bulunduğunu da ifade etti...*[104]

Stratejik Değerlendirme

Yelken ve kürek döneminde, gemici ve özellikle savaşçı personelin yiyecek ve su ihtiyacı, denizde her zaman önemli bir sorun teşkil etmekteydi. Bu belgeden anlaşıldığına göre Osmanlı Donanması muharip gemilere ilave olarak, su ve yiyecek gibi stratejik gereksinimleri karşılamak maksadıyla, lojistik destek gemileri de kullanmaktadır. Onbinlerce yeniçeri yanında sekiz bin atın da beslenme gereksinimi dikkate alınmıştı. Benzerini ancak İkinci Dünya Savaşı'nda gördüğümüz bu uygulama, deniz gücünün daha uzun süre denizde ve görevde kalmasını sağlamaktadır. Almanlar, her iki dünya savaşında da, okyanuslardaki savaş gemilerini, belirli randevu noktalarında ticaret gemileri ile buluşturarak ikmal ederken, ABD Deniz Kuvvetleri, Pasifik'te, dev lojistik destek gemilerini Osmanlı Donanması gibi vurucu filolarla beraber bulunduruyordu. Bu strateji, ABD deniz gücünün Japonya karşısında sağladığı üstünlüğün de en önemli faktörlerinden birini teşkil etmiştir.

Korfu Kuşatması

Hedef değiştirilerek 25 Ağustos'ta Korfu kuşatılmış, 25.000 asker adaya çıkarılmış, adanın tamamı ele geçirilmiş, ancak Korfu Kalesi alınamamıştır. Oniki gün sonra bu kuşatma da kaldırılarak 14 Eylülde Korfu boşaltılmıştır.[105] Venediklilerin beklenmedik

103 Crowley gemi sayısını 170 olarak vermektedir. Bkz. s.93
104 Arıkan s. 244
105 Öztuna s. 400-401

direnişi Süleyman'ı şaşırtmış, ama yıldıramamıştı. Büyük Vezir Ayaz Paşa, divan üyesi Mustafa Paşa, Yeniçeri Ağası, Akıncı Beyi, Rumeli Beylerbeyi, Lütfü Paşa'ya yirmibeşbin asker daha götürme emrini almışlardı. Piyade erlerinin bile çıkamayacağı zannedilen kayaların tepelerine toplar çıkarılmıştı. Büyük Sultan'ın gözü önünde savaşan Osmanlı ordusu mucizler yaratmıştı. Surların altına mayın döşemek mümkün değildi; toplara, daha güçlü, daha iyi yönlendirilmiş ve daha iyi kullanılan toplar karşılık vermekteydi. Aniden saldırıyı hızlandırma kararı alınmıştı. San Angelo Kalesi tek başına karşılık vermiş ve dört hücümu geri püskürtmüştü. Barbaros, ordunun yardımına gelmek istemiş; yalnızca iki kadırgayı batırmayı başarmıştı. Titreyen Sultan sonunda, geri çekilme işaretini vermişti. Lütfi Paşa ve Hayreddin, bunca kana ve çabaya mal olan bu kuşatmadan vazgeçilmesine itiraz etmeye çalışmışlardı; ama Süleyman kararlıydı. İslam taraftarlarının pek çok sevdikleri bir atasözü: **Emir ağızdan çıkınca uyulması gerekiyor.** Zaten o anda üzücü bir mesaj, Sultan'a dört muhafızının bir top atışında hayatlarını kaybettiklerini haber vermekteydi. **"Böyle bin kale, benim tek bir yeniçerimin canına değmez"** diye haykırmıştı Süleyman. Akıncılar (Tımarlı Sipahiler ve Piyadeler) veya Azaplar (Deniz Piyade) neyse de; ama eski ordunun (Kapıkulu, Hassa Ordusu) askerleri, yeniçeriler böyle kolay kolay kasaba gönderilir gibi gönderilemezdi.

7 Eylül'de Türk ordusu gemilere binmeye başlamış; 1 Kasım'da Süleyman üzüntülü ve umutları boşa çıkmış olarak İstanbul'a dönmüştü. Bu savaş, bizzat kendisinin yönettiği yedinci ve yanında İbrahim'in (Pargalı meşhur başvezir ve damadı) bulunmadığı ilk savaştı. Sultan ilk kez Venediği savaş alanında görmüştü. Süleyman ve Barbaros, nihayet cesaretlerine layık düşmanla karşılaşmışlardı. Hürrem Sultan'ın kıskançlığına kurban giden zavallı vezirin, Venedik'e karşı özel bir saygısı vardı. İktidarda olduğu sürece, bütün çabası Venedik davasını diğer kafir devletlerin davasından ayrı tutmaya yönelikti. Kendi başına kalan Süleyman'ın sabırsızlığı, imkânsız olacağını düşündüğümüz şeyi gerçekleştirmişti; Hristiyanların onları bölen rekabeti, bir an için unutmasını sağlamıştı. Tanrı, İbrahim'i yitirmesine karşılık Süleyman'a Barbaros'u vermemiş olsaydı, Osmanlı bayrağı sonsuza dek Adriyatik'ten kovulacaktı. Barbaros, İslam'ı küçük duruma düşmekten kurtarmıştı. İlkbahar Hristiyan filolarının birleşmesine zaman tanımadan önce Barbaros, Takımadalarda (Ege Denizi) yapılacak büyük seferde Hristiyanlara destek çıkabilecek noktaları fethetmekle meşgul olmuştu. Sonbaharın ortasında filonun üçte ikisi, Lütfi Paşa'nın (Serdar) emri altında Boğaz'daki (İstanbul) kış karargahlarına dönerken, Barbaros 70 kadırgayla ve 30 galyotla [106] birlikte Ege Denizi'ni katetmekteydi. Syra'ı (Siros), Loura'yı, Patmos'u, Nio'yu, Stamplie'yi, Egine'i boyun eğdirmişti. Paros, Anti-Paros, Tine onurlu bir direnişten sonra teslim olmuşlardı. Naxos bir koşulla Dukalığını korumuştu. Bu Dük, Babı-Ali'ye vergi ödemeyi kabul etmişti.[107] 1537 yılı itibariyleVenediklilerin Ege ve mücavir deniz alanlarında, beheri bir, iki yahut üç kaleye sahip yirmi beş adası vardı. Bunların hepsi alındı. On ikisi vergiye bağlandı. Geri kalan 13 ada talandan geçirildi.[108]

106 Baş ve arka tarafları birbirinin aynı olan eski cins bir gemi. "http://tr.wiktionary.org/wiki/galyot"dan alındı
107 Graviere s.231-232
108 Crowley s. 94

Stratejik Değerlendirme

1537 yılında yapılan İtalya ve Korfu Seferi, siyasi ve askeri hedefleri doğru dürüst belirlenmeden karar verilen, onca emek ve paranın boşa harcandığı bir seferin en güzel örneğini, oluşturmaktadır. Venedik ile 35 yıldır barış devam etmektedir. Türk Donanması doğu Akdeniz'de nisbi deniz üstünlüğünü sağlamıştır. Osmanlı'nın Avrupa ve Asya'daki topraklarında güvenlik ve idari açıdan bir sorun bulunmamaktadır. O zaman bu seferin asıl amacı nedir? Bu seferin iki amacından biri olan ganimet elde etmek, geçersiz; ordunun ve donanmanın ataletini gidermek geçerli bir neden sayılabilir. Osmanlı Devleti'nin futühata dayananan ekonomik yapısı, belirli aralıklarla askeri harekâtı zorunlu kılıyordu. Oysa deniz ticareti ve üretime dayanan bir yapı oluşturabilseydi, çok daha güçlü bir ülke haline gelebilirdi. Osmanlı Devleti'nin İtalya ve Adriyatik'te gerçekleştirdiği bu rahat ve risksiz harekâtın temel nedeni, donanmanın deniz üstünlüğünü sağlamasıdır. Aksine bir durumda, her iki çıkarma harekâtının da başarıya ulaşması mümkün olamazdı. Donanma, kara ordusuna yüksek bir manevra kabiliyeti ve geniş bir coğrafya da harekât yapma olanağı sağlamıştır. Ganimet için yapıldığı açık olan bu harekât, Batı dünyasının savunma refleksini geliştirerek, bir ittifak içinde birleşmesine neden olmuştur. Bir başka açıdan bakıldığında, Osmanlı'nın en güçlü döneminde, Kanuni zamanında meydana gelen bu olaylar, Barbaros'un Kaptanı Deryalığına rağmen Osmanlı Devleti'nin Ege'deki adalarda tam bir kontrol sağlayamadığını göstermektedir.

İstanbul'un fethini takiben 1462 yılına kadar fethedilen Ege Adalarının, takip eden yaklaşık 75 yıl boyunca Venedik-Osmanlı arasında fasılalarla el değiştirdiği görülmektedir. Ege Adalarının sürekli el değiştirmesiyle oluşan Anadolu Yarımadası'nın güvenlik sorunu, Osmanlı deniz gücünü bitmeyen bir mücadele içine sokan çok çapraşık bir durum yaratmıştır. Bundan daha da önemlisi, Girit ve Kıbrıs gibi doğu Akdeniz'i kontrol eden son derece stratejik konumdaki iki adada Venedik egemenliğinin hala devam etmesidir. Osmanlı kıyılarını tehdit eden bu iki ada dururken, İtalya ve Korfu'ya öncelik vermek, ne bugünün ne de o günün jeopolitik ve jeostratejik gerçekleri ile bağdaşamaz. Sonuç olarak, Osmanlı Devleti'nin Deniz ve Adalar politikasının, İstanbul'a yönelik Mısır ve Suriye çıkışlı buğday, baharat ve diğer ticari mallar gibi stratejik deniz ulaştırmasının güvenliği dışında, tamamen vergi ve yağma ekseninde yürütüldüğünü söyleyebiliriz. Onbinlerce asker çıkarılan ve yağma edilen İtalya'daki harekâtın neden elle tutulur bir hedefi yoktur? Kanuni gibi cihangir bir sultan, Barbaros'un ısrarına rağmen Adriyatik'in kapısı konumundaki Korfu'nun Venedik için anlamını neden tam anlamıyla idrak edememiştir? Korfu Adası kuşatmasının kaldırılmasında, Kanuni'nin özel korumasını yapan kapıkulu askerlerinin kaybedilmesinin, önemli bir rol oynaması nasıl açıklanabilir? Bu soruları, jeopolitik bütünlüğe ulaşmış bir imparatorluğu yönetenlerin, etraflarındaki denizlere ait ilgi ve çıkarların farkında olmadıkları şeklinde cevaplamak en kestirme yoldur. Ancak sorunun bundan çok daha derin ve ciddi olduğu, bu olumsuz gelişmelerin bir imparatorluğun zirvede olduğu bir sırada başlamasından anlaşılmaktadır. Osmanlı Devleti,

adaları, idari ve askeri yapı içinde uygun bir yere oturtmayı başaramamıştır. Osmanlının toprak bütünlüğü kavramı, yaya veya at sırtında ulaşılabilecek yerlerle sınırlandırılmıştı. Üzülerek söylemek gerekirse, o dönemde, İmparatorluk yönetiminde, saray entrikası ile safdışı edilen Pargalı İbrahim Paşa ve 72 yaşındaki Barbaros dışında Osmanlı Devletinin geleceğine ait uzun vadeli stratejik bir vizyon çizecek kimse yoktu. Savaşa yönelik teknolojik gerçek ise şuydu. Korfu kalesini savunan Venedik'in top teknolojisi ve bunun sağladığı ateş gücü Osmanlı ile boy ölçüşecek düzeye erişmişti. Bu teknoloji aynı zamanda gemilere de uygulanmaya başlamış ve yüzen dev kaleler savaş alanına sürülmüştü. Osmanlı'nın Hristiyan dünyasını diversiyona uğratmak için kullanabileceği tek devlet olan Venedik, güç gösterisi ve ganimet dışında bir amacı olmayan Korfu Seferi nedeniyle, Kutsal Birliğin kucağına itilmişti. Venedik, stratejik siyasi karar arifesinde ikilemde kalmıştı. Venedik Doç'u, bir yandan Sultanın, Venedik Cumhuriyeti'nin açıkça Fransız-Osmanlı ittifakına katılması çağrısını savuşturmaya çalışıyor, öte yandan da Papa'nın Osmanlılara karşı oluşturmaya çalıştığı Kutsal Birliğe girmemeye çabalıyordu. Ancak 1537'de Osmanlı Donanmasının Korfu'yu harabeye çevirmesi, Venedik'i Kutsal İttifak'a itti.[109]

Kanuni Döneminde Deniz Siyaseti

Kanuni'nin deniz siyasetinin planlanması ve yürütülmesinde Sadrazam İbrahim Paşa'nın etkisi yadsınamaz. Barbaros'un Osmanlı emrine alınması, divan üyesi yapılması ve fikirlerine itibar edilmesi onun ileri görüşlülüğü ve devlet adamlığının bir sonucudur. Kanuni'nin bu siyasetteki esas rolü ise son sözü söyleme hakkı olan bir padişah olarak İbrahim Paşa ve Barbaros'a olan güvenidir. Bu yıllarda Osmanlı Devleti, Barbaros'un komuta ettiği Türk Donanmasını, en az Türk ordusu kadar önemli bir vurucu kuvvet olarak telakkiye başlamış ve siyasetini buna göre ayarlamıştı. 1800 yıllık bir geleneği olan ve dünyada birinci silahlı kuvvet sayılan Türk Ordusu yanında, donanmaya da aynı gözle bakılmaya başlanması, Osmanlı Devletinin tarihinde bir dönüm noktası sayılabilir. Barbaros, bir yandan Osmanlı'nın deniz siyasetini yönlendirirken, bir yandan da denizlerden gelmesi olası tehdit ve tehlikeleri anında Divan'a aksettiriyordu. İki Osmanlı bandıralı ticaret gemisine, herhangi bir sebebten Venedik limanından hareket izni verilmemesini Barbaros Divanda uzun uzun anlattı. Bunun ilişkileri bozacağını anlayan Venedik Doç'u, İstanbul'a özel bir temsilci göndererek resmen özür diledi ve Türk gemileri hemen bırakıldı. Protokolda vezirlerden sonra gelmesine rağmen, Barbaros, devletin en nüfuzlu şahsiyeti olmuştu ve bu nüfuzunu ölünceye kadar korudu. Kanuni'yi, deniz gücünün kara gücünden daha az önemli olmadığı hususunda ikna etti. Kanuni de, Donanmanın devamlı bir gelişme içinde bulunması için Derya Kaptanından hiç bir şeyi esirgemedi. Barbaros öldükten sonra da bu deniz siyasetine devam etti.[110]

109 Williams s.48
110 Öztuna s. 404-405

Stratejik Değerlendirme

Barbaros Hayreddin Paşa'nın girişimleriyle, Osmanlı bandıralı iki ticaret gemisinin hak ve hukukun korunması için savaşı bile göze alacak girişimlerde bulunulması; Osmanlı Devleti'nin, vatandaşlarının ve deniz ticaretinin korunmasına ne kadar önem verdiğini ve bunu sağlayacak yeterli deniz gücüne sahip olduğunu göstermektedir. Derya Kaptanı olarak Barbaros'un rakip devletlerin deniz siyaseti ile ilgili hareketleri ve uygulamalarını şahsen ve yakından takip etmesi, görevine ne kadar düşkün olduğunu gösteren bir başka kanıt olarak dikkati çekmektedir. Buna rağmen, Türk tarihinin en büyük denizcisinin, hiç bir zaman vezir (Büyük Amiral) rütbesini alamadığı, o zaman derya kaptanlarına vezir rütbesi verilmemesi dolayısıyle bir gerçektir. Barbaros, hayatının sonuna kadar beylerbeyi (Oramiral) rütbesini taşımıştır. Üstelik derya kaptanlığı makamının verilmesi de, devlet reisi olan padişaha değil, hükümet reisi olan sadrazama ait bir işti. Padişah, sadrazamın yaptığı atamayı usulen onaylardı. Kanuni bu hususdaki prensipleri değiştirmedi. Kanuni zamanının iç ve dış politikalarına yön veren ileri görüşlü Sadrazamı İbrahim Paşa, Osmanlı Devletinin bekası için Kanuni'ye şunları söylemişti; *Kadırgalar inşa etmek, toplar dökmek yetmez, Osmanlı ordusu ve donanması, dünyadaki yerini muhafaza edebilmek için savaşın karmaşık sanatında bütün ulusların önünde olmalıdır.* Yay ve kundaklı yay, kendi dönemlerinde işe yaramışlardı.

Artık karada olduğu gibi denizde de zafer ateşli silahlardaydı. Sadrazamını dinleyen Süleyman, her çektiride 80 çaplık ve her ince kadırgada da 60 çaplık ya da 48 çaplık bir top bulundurmasını emretmişti. İstanbul'un cephaneliği de, gemilerdeki yeniçerilere 600 arkebüz verecekti.[111] Bu paralel de kabul edilen, Osmanlı deniz siyasetinin temeli şu idi ki, Türk Donanması, dünyanın geri kalan donanmalarının toplamından daha güçlü olmalı ve daima aynı seviyede tutulmalı idi. Belki gemi sayısı bakımından değil, fakat teknelerin mükemmelliği, personelin eğitim ve disiplini, deniz topçusunun menzil üstünlüğü bakımından bu husus, 16. Asır boyunca gerçeğin ta kendisi olmuştur. Bu asırda Osmanlı filoları, blok halinde kocaman ordular taşıyacak güçteydiler. Bilindiği üzere, dünya tarihinde Türkiye'den sonra ancak iki devlet İngiltere ve ABD, aynı deniz siyasetini gerçekleştirmeye muvaffak olmuşlardır. 19.Asırda İngiliz Donanması, dünyadaki bütün donanmaların toplam gücünden üstün seviyede tutulduğu gibi, İkinci Dünya Harbi'nden sonraki yıllarda da aynı hususu ABD gerçekleştirmeye muvaffak olmuştur.[112]

Preveze Öncesi Deniz Harekâtı

Süleyman'ın emirleri kesindi. 1538 tarihli deniz seferine ne bir eksik ne bir fazla, 150 kadırgayla çıkılacaktı. Ancak Mayıs ayı geçmesine rağmen, İstanbul Tersanesi kışın başında kızağa konmuş gemilerden yalnızca 40 tanesini tamamlayabilmişti. Barbaros Hayrettin Paşa, ısrarla denize açılmayı istemiştir. Doria'nın Takımadaları (Ege)

111 Graviere s. 111
112 Öztuna s. 475-476

işgal etmesine izin verirse, Suriye'den ve Mısır'dan gelen ticaret malları[113] tehdit altında olacaktı; Salih Reis, o sıralarda Boğaz'a (İstanbul) doğru 20 ticaret gemisini koruyarak İskenderiye'den yola çıkmıştı. Kandiye (Girit) civarına gitme cesaretleri olursa, bu av, Hristiyanlar için umulmadık bir şey olabilirdi.7 Haziran 1538'de Barbaros, vezirlerin tereddütlerine galip gelip yelkenleri açmıştı. Filo, Sarayburnu'ndan birer birer geçerken pencereleri Boğaz'a açılan köşkünden padişah gemileri sayar:

- Seksen gemi mi! Bütün filo bu kadar mı?

- Sultanımız! Acilen hazır olan gemileri çıkarmak zorunda kaldık. Salih Reis bir-iki gün içinde İskenderiye'den gelecek ve Andre Doria'nın -Lanetli Andre- yoluna çıkmasından endişe ettik. Bir kaç gün içinde Ali Paşa, filonun geri kalan kısmıyla Hayreddin'e yetişecektir.

- Peki, ama bu gemiler daha fazla gecikmesin

Anılan gemiler ancak 15 Haziran'dan sonra Barbaros'a Ege'de katılmışlardır.[114] Barbaros, önce Kiklat Adaları'nı Venediklilerden temizledi. Geçen yılki seferden sonra Venedikliler, bu adalardan bir kaçına yeniden asker çıkarmışlardı. Yedi gemi dolusu ganimet ve esir, İstanbul'a yollandı. Ege, Venediklilerden temizlenmiş, sıra, bu denizi Akdeniz'den ayıran adalara gelmişti. Temmuz 1538'de Girit'e harekât başlatılmıştır. Barbaros, yedi gün içinde adanın bütün kıyılarını bombardıman etmiştir. Türk levendleri sahilden içeriye doğru yerleşim yerlerinin çoğunu basmışlardır. Kaleler bile basılmış, topları sökülüp götürülmüştür. Büyük ganimet toplanmış, 15.000 seçkin esir alınmıştır. Adayı savunmaya çalışan Venediklilere ağır zayiat verdirilmiştir. Hanya, Kandiye ve Resmo gibi, adanın kuzey kıyısında bulunan savunmaları güçlü büyük kaleler düşürülememekle beraber, surlara kadar banliyöleri taranmış, tam 466 köy, kasaba ve şehir tahrip edilmiştir. Korfu'da olduğu gibi, Venedik savunmasının ateş gücü kalelerin düşmesini engellemiştir. Ahali, Adanın ortasındaki dağlara sığınmıştır. Divan'dan bu yönde bir talimat almadığından Barbaros, Girit Adası'nı fethe teşebbüs etmemiştir. Hâlbuki bu yıllarda Girit fethedilseydi, İmparatorluğun fevkalede yararına olacak, 17. Yüzyılda 27 yıl sürecek uzun Girit harpleri olmayacak, ara desteği kesilen Kıbrıs'ın fethi daha da kolaylaşacaktı. Dünya çapındaki bir strateji uğruna kuzey Afrika, Hindistan gibi çok uzak yerleri tutma gayreti,[115] İmparatorluğu bu yıllarda Girit ve Kıbrıs gibi gelecekte çok daha önemli hedeflerden alıkoymuştur.[116] Graviere, Barbaros'un bu harekâtının Osmanlı Donanmasında her yıl Ege adalarına (Takımadalar) yapılan düzenli bir vergi ve ganimet harekâtına yol açtığını belirtmektedir.[117]

113 Özellikle buğday İstanbul için hayati bir maddeydi.
114 Hammer s. 347
115 Çünkü aynı yıl (1538) Hadım Süleyman Paşa 76 gemi ile Hindistan seferine çıkmıştır
116 Öztuna s. 475--176
117 Graviere s. 236

Stratejik Değerlendirme

Planlanan gemilerin sefere yetiştirilememesi kabul edilebilir bir mazeret olamaz. Bu durum, Osmanlı Devletinin en şaşalı döneminde planlama ve disiplinin bozulmaya başladığını göstermektedir. Bu sefer, kara veya ada fütühatına destek sağlamanın dışında, Osmanlı Devletinin klasik deniz gücü kullanma doktinine uygun bir seferdir. Ve amacı, güç gösterisi ve ganimettir. Bu husus, Graviere tarafından da doğrulanmaktadır: *O dönemde her yeni sefer, değişmez bir şekilde Takımadalara (Ege) bir ziyaret yapmakla başlardı. Türkler oraya vergi toplamaya ve köle getirmeye giderlerdi. Barbaros Volos Körfezi'nin dibindeki Skiathos adasından başladı ve buradan 3.400 kürekçi temin etti. Temmuz'un ilk günlerinde İstanbul'dan 90 ve Mısır'dan da Salih Reis'in yönettiği 20 gemi gelmişti. Bu kez filo tamdı.*[118]

Barbaros'un bu seferinden çıkarılacak jeopolitik, jeostratejik ve operatif dersler ve sonuçlar şunlardır.

- Osmanlı Donanmasının kışın İstanbul'da yatması ve sadece yazları sefere çıkması uygulaması nedeniyle, Ege'deki adaların birçoğu kışın savunmasız kalmaktadır. Bu nedenle, Venedik gibi her mevsim denizde dolaşan bir ülke tarafından yeniden rahatlıkla ele geçirilmektedir. Yani, Venedik deniz gücü tehdit olma özelliğini sürdürmektedir.

- Adalara karşı uygulanan Korsan Harekâtı amacından sapmış, bir nevi katliam ve yağmaya dönüşmüştür.

- Osmanlı tarafından ele geçirilen adalarda, bu adaları Venedik veya başka devletlere karşı savunabilecek yerel ve kalıcı bir sistemin kurulmadığı anlaşılmaktadır.

- Siyasi ortamın çok uygun ve askeri dengenin Osmanlı Devleti lehinde olduğu bir durumda, Girit ve Kıbrıs'ın ele geçirilmesinin düşünülmemesi, Osmanlı Devletini yönetenlerin **Denizcilik Öngörüsü**'nden ne kadar yoksun olduklarını göstermektedir.

Preveze Deniz Savaşı

Sapienza'dan sonra, tarihimizdeki ikinci büyük deniz savaşı olan **Preveze Deniz Savaşı**'na ilişkin karşılıklı hedef ve stratejiler oldukça farklıydı. Bu savaşın Avrupa'lılar açısından hedefi: **Yaşamlarını ve güvenliklerini artık dayanılmaz bir duruma sokan Osmanlı Deniz Gücünün etkisiz hale getirilmesiydi.** Osmanlı Devleti açısından ise, belirlenen elle tutulur bir hedef ve strateji olduğunu söylemek zordur. Çünkü 7 Haziran 1538'den, 27 Eylül 1538'e kadar geçen dört aylık dönemde Osmanlı Donanması, Ege Denizi'nde bulunmuş ve Venedik'e ait üs ve limanları hedef alarak, bu adalara karşı **Korsan Harekâtı** yapmıştır. Doğrudan;

- Venedik Donanmasını,

118 Graviere s. 235

- Venedik şehrini veya
- Venedik'in müttefiki bir ülkeyi hedef alan bir strateji uygulanmamıştır.

Korfu civarında toplanan Haçlı Armadası 600' den fazla gemiden oluşuyordu. Bunlardan 308'i gerçek savaş gemisi diğerleri ise küçük harp ve nakliye gemileri idi. Donanmanın küreklerini çeken 10.000 forsa dışında, Haçlı Donanmasına 60.000 savaşcı asker bindirilmişti. Armadada her biri 2.000'den fazla asker taşıyan yirmiye yakın dev gemi vardı. Bunlar kat kat güverteleri ve koca-topları ile gerçek birer yüzer kale gibiydi. Barbaros'un liderlik yeteneğini ve denizcilik tecrübesini göstermek amacıyla, savaştan hemen önce gemi komutanları (reisler) ile yaptığı toplantıda söylediklerini belirtmek gerekmektedir: *Oğullar, gaziler! Müşavere, Peygamberin sünnetidir. Ve akıl akıldan üstündür. Her kimin gönlünde, derya işlerine dair bir tedbir varsa, söylesin. Bazı karındaşlar bizim hakkımızda: Paşa kendi tedbir eylemez ve tedbir edenin dahi sözünü dinlemez demişler. Haşa, yolunda olan söze muhalefet etmem, isterse bir çocuk söylesin. Siz cümleniz benim oğullarım ve karındaşlarımsınız. Ve lakin bazı gazi kaptanlarımız demişler ki: Paşamız bu kafir donanmasına ehemmiyet vermez, halbuki bunlar 120 pare teknedir, bizler isem 80 pare tekneyiz. İmdi bu kafirlerden çekinmek gerektir. Kaptanlarımız bu şekilde dedikodu edip, bir miktar yürekleri bulanmış. İmdi oğullar! Onların sözleri gerçektir, yalan değildir. Benim kafirden endişem yoktur. 120 pare gemi değil, isterlerse 200 pare gemi olsunlar, Benim Cenab-ı Rabbülalemin'e sadakatim gayet sağlamdır. Yardım edici odur, düşmanın çokluğuna bakmayalım.*

Osmanlı Donanması 122 gemiden ve forsalar dışında 20.000 savaşcı askerden oluşuyordu. Bu surette forsalarla beraber en az 120.000 insan deniz üzerinde karşı karşıya gelmiş bulunuyorlardı ki, bu, şimdiye kadar görülüp işitilmiş bir şey değildi. Dünya tarihinde bu kadar büyük bir armadanın bir araya gelmiş olmasını Barbaros, bir felaket gibi değil, talihin bir armağanı olarak düşünüyordu. Bu armada mağlup edilirse, Akdeniz'deki Türk üstünlüğünün artık uzun zaman için tartışma konusu olmayacağını biliyordu.

Türklerin üç üstün yanı vardı;

- Barbaros Hayrettin Paşa'nın yüksek askeri dehası ve deniz tecrübesi,
- Türk Reislerin birbirlerine uyumu (Komuta Birliği),
- Manevra kabiliyeti ve uzun menzilli ateş gücünden kaynaklanan teknolojik üstünlük

Sapienza Savaşı'ndan bu yana, Türk deniz topçusu Avrupa'ya oranla üstünlüğünü korumuştu. Türk topları düşman gemilerine ateş yağdırırken, kaptanlar öyle bir mesafe muhafaza ediyorlardı ki, kısa menzilli düşman toplarının gülleleri, Türk teknelerinin bir kaç metre önüne düşüp gidiyordu. Bu durumu gören Andrea Doria, gemilerine, Türklere iyice yaklaşmaları emrini verdi. Fakat bu anda Barbaros, düşman donanmasını bir kaç parçaya ayıracak şekilde yarma hareketini başarmış ve Turgut Reis'e düşmanı çevirme emrini vermişti. Sonuç büyük bir zaferdi. Doria, kaçışını gizlemek için

amiral gemisinin pupasında yana borda fenerini söndürmekle suçlanmıştır.[119] Barbaros o sırada Bulgaristan'da bulunan Sultan'a savaşı anlatan bir ulak gönderdi. Atlı ulaklar Osmanlı İmparatorluğu'nun Yunan topraklarından geçip Bulgar kasabası Yanbolu'ya ulaştılar. Muhteşem Süleyman zaferin bir işareti olarak kasabanın aydınlatılmasını emretti ve İstanbul'a özel bir ulak gönderdi. Böylesine büyük bir zaferden dolayı Allah'a şükretmek için Ayasofya'da ve kentin tüm camilerinde özel bir tören düzenlenmesini emretti. Barbaros bir ünvan daha kazandı. Bundan sonra Sultan'ın topraklarında **Denizin Padişahı** olarak anılacaktı.

Stratejik Değerlendirme

Barbaros, genellikle küreklerle donatılmış ve bu sayede rüzgâr kesildiği zaman da komuta edilebilen küçük, hareket yeteneği fazla gemilere sahipti. Bu gemilerin kusuru, küreklerinden dolayı bordalarına top konulamaması idi.; toplar sadece baş tarafta bulunuyor, bundan dolayı sayıca da sınırlı kalıyordu. Bazı deniz tarihçileri ve analistler, savaşın hemen başında rüzgârın tamamen durması nedeniyle, büyük ölçüde yelkenli gemilerden oluşan Haçlı Donanmasının manevra kabiliyetini kaybetmesini, yenilginin asıl nedeni olarak göstermektedirler. Mevcut kuvvet mukayesesine göre, ateş gücü Osmanlı'dan daha yüksek olan Haçlı Donanmasının, rüzgârsızlık nedeniyle bunu tam olarak kullanamamasının yenilgiye tesir ettiği muhakkaktır. Ancak, yenilgiyi tamamen buna bağlamak, Türk Donanmasını hafife almak demektir. Savaşın kaderini, Türk topçusunun yüksek ateş hızı ve isabet yüzdesi belirlemiştir. Teknoloji ile personelin bütünleşmesi Osmanlı'ya zaferi getirmiştir. Burada Graviere'nin gündeme getirdiği Osmanlı gemilerindeki neccar olarak adlandırılan marangozların savaş esnasındaki inanılmaz başarıları ve fedakarlıkları söylemeden geçemeyiz. Şöyle ki: *Üzerinde bin delik açılmış çok sayıda Osmanlı kadırgası, doğramacıların faaliyeti sayesinde su üstünde durabiliyorlardı. Halatlardan oluşturulmuş iskemleler üzerinde uzun bordalardan sarkıtılmış, hiç bir koruma sağlamadan tehlikeye atılan bu cesur işçiler, suyun geçtiği delikleri kapamak amacıyla daha önceden bunun için hazırlanmış odundan tıkaçları (takoz) büyük tokmak darbeleriyle geminin gövdesindeki deliklere sokuyorlardı.*[120] Barbaros'un taktiği, açık deniz savaşlarında bir çığır açtı, 1588 yılında, yani tam 50 yıl sonra İngiltere-İspanya Deniz Savaşında Sir Francis Drake ve 1805 yılında, yani Preveze'den tam iki buçuk asır sonra, Trafalgar'da Amiral Nelson olmak üzere büyük İngiliz amiralleri bu taktiği kullanmak suretiyle, üstün düşman kuvvetlerine karşı şaşırtıcı başarılar elde ettiler. Graviere de, Preveze Zaferini şöyle değerlendirmektedir: *Preveze Savaşı, az kan dökülmesine rağmen büyük deniz savaşları arasında yer almayı hak eden bir savaştır. Burada günümüze de uygulanabilecek birden fazla ders yokmudur? Benim buradan çıkarmak istediğim ilk ders, "Deniz Stratejisinde" fazla incelikli olmakla bir şey kazanılamayacağıdır. Sözde bilgisiyle şaşkına dönmüş ve doğru yolu kaybetmiş Doria'nın lehine söyleyebileceğimiz tek şey, harekete geçmemesinin neler doğuracağını anlamamış olmasıdır. Kuşkusuzca yalnızca bir zafer*

119 Graviere s.264
120 Graviere s. 258

olanağını kaçırmış olduğunu düşünmüştür; oysa o günden itibaren İnebahtı Savaşı'na (1571) kadar 33 yıl boyunca Türklerin sürekli bir yükseliş sağlayacağını fark etmemiştir. Amalfi Savaşı'nda gördüğümüz gibi, Preveze'de de devletlerin kaderinde donanmanın oynayabileceği önemli rolü gördük.[121]

Preveze Savaşı'nın Siyasi ve Askeri Sonuçları

Preveze'nin askeri sonuçları ilk bakışta fazla büyük görünmüyordu, ama siyasi ve psikolojik sonuçları müthişti. Sadece birleşik bir Hristiyan donanması Osmanlıların tasarrufunda olan kaynaklarla boy ölçüşebilirdi. Ve 1538'de Türklere karşı koordineli bir deniz seferi açmanın işe yaramayacağı en açık bir şekilde kanıtlanmıştı.Hristiyan dünyasının bu savaşta aldığı en önemli ders, Osmanlıya karşı **Komuta Birliği** sağlanmış bir deniz gücünün başarılı olabileceğinin anlaşılmasıydı. Nitekim İnebahtı'da Papa tarafından organize edilmiş böyle bir gücü oluşturmayı başaracaklardı. Preveze, tüm Akdeniz'i Osmanlı hâkimiyetine açmıştı. Venediklilerin Preveze'den yanlarına kar kalan tek şey, yüzer kale olarak adlandırılan büyük kalyonlarının gösterdiği performanstı. Onları, yüzer top platformlarının değerini göstermek ve gereğinde kullanmak üzere bir tedbir unsuru olarak sakladılar.[122] Türkleri kuzey Afrika'nın büyük bir bölümünün efendisi yapmış Barbaros, bu zaferle Orta ve Batı Akdeniz'de egemenliğini kurmuş ve şimdi de, birleşik bir Avrupa donanmasını yenilgiye uğratarak, Süleyman'ın Yunanistan ve Levant'taki konumunu güvenceye almıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nun doruk yıllarının 1538 ile 1566'da Süleyman'ın ölümü arasında geçen yıllar olduğu söylenebilirse, bu itibarın büyük bir bölümü, amirale dönüşen ve yeni lakabını gerçekten de hak eden bu Türk korsana verilmelidir. Bu savaşta Haçlılar, gemilerinin yarısını kaybetmişlerdir. 128 esas savaş gemisi ve birçok nakliye gemisi top atışı ile batırılmış, bir çoğu da zaptedilmiştir. Karanlıktan yararlanarak kaçan diğer gemilerin de çoğu hasarlı idi. Denebilir ki, Türk topçusundan isabet almayan hiç bir düşman gemisi kalmamıştır. Türk zayiatı ise bir kaç gemiden ibaret olmuştur.[123] Preveze galibiyeti ile Hristiyanların **"Kutsal Bağlaşması"** daha önce Türklere karşı kurulmuş birçok birlik gibi parçalandı. Venedik, barış imzaladı, Kıbrıs ve Giritle birlikte daha birçok ada kendisinde kaldı. Buna karşılık Karadeniz'de ticaret gemilerini dolaştırma iznini yitirdi.[124] 27 Eylül'deki Preveze Deniz Zaferi'nden sonra, Kanuni, kahraman denizcinin hizmetlerine mükafaat olarak Hassa-i Hümayun'dan alınmak üzere Barbaros'un tahsisatına 100.000 akça eklemiştir.[125] 1538'deki Preveze Deniz Savaşı'nın kazanılması, Akdeniz'deki Osmanlı deniz üstünlüğünün perçinlenmesi anlamına gelmektedir. Osmanlıların Akdeniz'in tümünü istedikleri gibi kullanabilmeleri önleyen Girit, Kıbrıs ve Malta engel olarak kalmıştır. Özellikle, İtalya Cumhuriyetlerinin ve Papalık'ın sürekli baskı altında tutulması açısından, Sicilya ile kuzey Afrika'nın birbirine yaklaştığı noktada bulunan ve Akdenizi doğu ve batı olarak ikiye

121 A.g.e s. 268-269-277
122 Crowley s. 98
123 Öztuna s. 478,481-482
124 Schreiber s. 173
125 Hammer s. 348

ayıran Malta Adası denizci strateji açısından çok önemli idi.[126] Preveze (1538) yenilgisinden sonra Venedik, 1540 Ekim ayında yaptığı bir anlaşma ile 300.000 düka altın tazminat ödemeyi ve Mora'daki Nafplia ve Monemvasia kalelerini teslim etmeyi kabul etti.Venedik Cumhuriyeti bir yandan para sağlayarak Papalığı hoşnut etmeye, öte yandan düşmanlarıyla görüşme yaparak Osmanlıları kızdırmamaya çalışmak gibi çifte sorun yaşıyordu. Blanchard, Preveze zaferini şöyle değerlendirmektedir: *Türk Bahriyesi Preveze Savaşı ile en yüksek noktasına çıkmıştır. Denize hâkimiyet olmadan dünyaya hâkimiyet iddia olunamaz. Şu halde bu yeni doğan bahriyenin karşısında ne mühim bir ödev vardı. Önce Boğazlar, sonra Marmara, arkadan Karadeniz, sonra Ege ve en nihayet Doğu Akdeniz kıyılarını, buralarını yağma ve tahrip eden düşmanlardan temizlemek.. Vaktiyle Hristiyanların Anadolu sularında idame ettikleri huzursuzluğu ve emniyetsizliği bundan sonra onlar için batı istikametinde ve daima daha ileriye yaymak. En nihayet siyasi dengede deniz üstünlüğünün muazzam ağırlığını hissettirmek.*[127]

Preveze Sonrası Venedik Faaliyetleri

Preveze yenilgisinden bir ay sonra 27 Ekim 1538'de, Andrea Doria, Karadağ kıyısında bulunan Castelnuavo kalesini işgal etti. 3-4 bin kişilik bir garnizonu buraya yerleştirdi. Ayrıca üç Türk kasabasını da Venedikliler ele geçirmişlerdi. Castelnuavo, işgalinden 9 ay 14 gün sonra 10 Ağustos 1539'da Barbaros'un evlatlığı Hasan ve Turgut Reisler tarafından geri alındı.[128]

Stratejik Değerlendirme

Venedik, Preveze'deki büyük güç kaybına rağmen coğrafi avantajı ile, yakın bölgelerdeki kayıplarını telafi ederek yaşam mücadelesi vermekteydi. Osmanlı Donanmasının klasik kullanılma stratejisi nedeniyle, bu yerlerin geri alınması yine bir başka yaza kalmıştı. Kışın savunmasız kalan bu ve benzeri yerler için, bu gün ABD'nin yaptığı gibi, ileriden konuşlandırma stratejisi geliştirilmeli ve uygulanmalıydı. Batı Akdeniz'deki Garp Ocakları Donanmasının uygulamaları buna çok güzel bir örnektir.[129] Aynı uygulama Ege ve Adriyatik için yapılsaydı, yani bu bölgelerde daimi bir filo kuruluşuna geçilseydi, Avrupa tam bir ablukaya alınacak ve belki de Osmanlı Devletinin geleceği çok farklı olabilecekti. Osmanlı Devleti, 15. Yüzyılın sonunda Arnavutluk dahil, Mora ve Peleponnes Yarımadası'nı tamamen ele geçirerek, buradan İtalya'ya rahatlıkla atlayacak bir stratejik konum elde etmişti. Osmanlı Devleti bu konumundan istifade ile, **"Korfu Adası'nı ele geçirmek ve burada yeterli bir deniz gücü bulundurmak"** gibi çok kolay ve basit bir stratejiyi uygulamak suretiyle, Venedik'i Adriyatik'e hapsetmeyi düşünememiştir. Korfu Adası Adriyatik için çok özel bir konumdadır. Adanın bu stratejik konumunu Braudel şöyle anlatmaktadır[130]: *Gerçekte evin anahtarı daha güneyde,*

126 John Keegan, Savaş Sanatı Tarihi 1995 s.496-97
127 Blanchard s. 24
128 Öztuna s. 482
129 Bkz. Bölüm II, Garp Ocakları Deniz Gücü ve Stratejisi
130 Fernand Braudel s. 154

düpedüz Korfu'dadır. Ve Venedik 1386'dan beri buraya sahiptir. Doğu kıyısından korunaklı, fakir ve dağlık ve bu nedenle de koruyucu olan bu adada işte trafik yoğunlaşmaktadır. Adriyatik'ten çıkmak ve oraya girmek, çoğunlukla Korfu'nun önünde resmi geçit yapmak demektir. Venedik Senatosunun bir tutanak metninin dediği gibi, bu ada seyrüsefer için olduğu kadar, tamamen başka veçhelerden ötürü de bütün Venedik Devletinin kalbidir. Korfu'nun doğusundaki tüm sahil şeridinin ve toprakların sahibi Osmanlı Devleti'nin bu öngörmezliğinin, yıllarca Anadolu'nun hemen dibindeki Sakız, İkarya ve diğer bazı adaları yabancı idaresinde bırakmasından ne farkı vardır?

Barbaros Hayreddin Paşa'nın Gizemli Sancağı[131]

Barbaros'un gemisinde kullandığı sancak, diğer derya kaptanları ve serdarların kullandığı sancaklara göre önemli farklılıklar göstermektedir. Bu yönüyle bu sancak üzerindeki sembollerin yorumlanmasında çok farklı değerlendirmeler yapılmıştır ve yapılmaktadır. Sancak halen İstanbul Beşiktaş'taki Deniz Müzesinde sergilenmektedir. Müzede sancak hakkında şu bilgiler verilmektedir: Sancağın en üstünde Kuran-Kerim'in Fetih suresinden alınan **"Fethin yakın olduğunu inanmışlara müjdele** ya **Muhammed"** cümlesi yer almaktadır. Sancağın, bu ibarenin altında kalan kısmının dört köşesinde ucu yukarı açık olan ayların içinde, İslamın ilk dört halifesinin ismi yazılıdır. **Ebubekir** sağ üstte, **Ömer** sol üstte, **Ali** sol altta, ve **Osman** sağ alttadır. Ebubekir ile Ömer isimlerinin arasında, parmak ucu sola bakan açık bir el resmi bulunmaktadır. Bu el, evrenin ve üç hak dininin yaratıcısı ve dinlerin koruyucusu **"Allah"**ı temsil etmektedir. Sancağın tam ortasında pergel şeklinde Hristiyanları temsil eden üçlü teslis sembolü bulunmaktadır. 16. Yüzyılda Osmanlı Donanması üç dinin de hüküm sürdüğü ticari coğrafyaya egemen olmuştur. Bu nedenle Hristiyanlığın simgesi de sancağa işlenmiştir. Hristiyanlığın simgesinin hemen altında altı köşeli bir Yahudi yıldızı bulunmaktadır. Bu yıldız;

- Ortadoğu öğretisinde nazar boncuğu
- Uzakdoğu öğretisinde eril-dişi simgesi
- Hz. Süleyman'ın mührü
- Davut Peygamberin yıldızı, anlamlarına gelebilir.

Barbaros ve Osmanlı Donanması, Akdeniz egemenliği ve fetihleri süresince Yahudi ticari oligarşisiyle işbirliği yapmış, tüm ikmal gereksinimlerini bu tüccarlardan sağlamıştır. Bu yıldızın kullanılma amacı, Museviliğin yaygın olduğu toprakların da Osmanlı egemenliğinde ve korumasında olduğunu vurgulamaktadır. Müzedeki bu açıklamalar herhangi bir belgeye dayandırılmamakta olup, zaten açıklama metninin başında da **"söylentiye"** göre ibaresi bulunmaktadır.132 Müzede belirtilen açıklamalarda katılmadığımız ve Sancak'taki sembollere ait şahsi değerlendirmelerimiz şu şekildedir. Çağımızda olduğu gibi, 16. Yüzyılda da askeri birliklerde kullanılan san-

131 Bkz. s. 42

132 Müzedeki bilgilerde bazı değişiklikler yapılmış olup, şimdi ikinci değerlendirmeye yakın bir yorum sergilenmektedir.

caklar birlik komutanlıklarını temsil etmektedir. Nitekim İnebahtı'da yenilgiye uğrayan Müezzinzade Ali Paşa'nın sancağı da yine aynı müzede sergilenmektedir. Dolayısıyla Barbaros'un sancağına ait yorum ve değerlendirmelerin Osmanlı Devletine teşmil edilerek açıklanması son derece yanlıştır. Sancakta yer alan sembollerin ise tarih ve din açısından yaklaşımla iki farklı şekilde açıklanması mümkündür;



Barbaros Hayrettin'in Sancağı

Birinci Değerlendirme

Müslüman bir komutanın sancağında Kuran-ı Kerim'den ayetler bulunması normal ve yaygın bir kullanım şeklidir. Ancak Hristiyan ve Yahudi dinine ait semboller kanatimizce, daha önce bahse konu edilen İspanyol istihbarat raporunda da açıklandığı üzere, Barbaros'un donanmasında, başta gemi komutanları olmak üzere her dinden personelin bulunmasından kaynaklanmaktadır. Bu durum, günümüzdeki ABD donanmasına benzemektedir. ABD gemilerinde her dinden insan görev yaptığından, bu gemilerde imam, papaz ve haham bulunmaktadır. Barbaros'un sancağındaki bu semboller, her dinden insana, hem uğrunda yaptığı savaşın dinine uygun olduğunu, hem de dinen korunacağı ve mükafatlandırılacağı duygusunu vermektedir. Bu sancak, 16. Yüzyıldaki Hristiyan-Müslüman çatışmasına dayanan Osmanlı-Batı mücadelesinde, modern, toleranslı ve ileri görüşlü bir yönetimi temsil etmesi yönüyle ne kadar hayret verici bir dizayndır. Diğer taraftan, Yahudilerin, Osmanlı Donanmasının ikmal işlerinde görev alması, Müslüman tüccarların yetişemediği yerler için doğrudur. Yahudilerin

İspanya'dan kovulmasından sonra Osmanlı Devletinin bunları himaye altına alması, Osmanlılarla Yahudiler arasında halen devam etmekte olan bir güven ortamı yaratmıştır. Ayrıca, Yahudi tüccarların Osmanlı Devleti içindeki yaygın faaliyetleri yanında, dürüst ve güvenilir bir ortam yaratmış oldukları cihetle, donanmanın ikmal işlerinin bunlara verilmesi normal bir uygulama olarak gözükmektedir.

İkinci Değerlendirme

Altı köşeli yıldız, insanlık tarihi boyunca çok farklı uygarlıklar tarafından bolluk, bereket ve refah simgesi olarak kabul ediliyordu. Eski Türklerde sık olarak kullanılan altı köşeli yıldız, ters olarak iç içe geçmiş iki üçgenden oluşmaktadır. Üçgenler, Güneş ve Ay'ı simgelemektedir. Ön-Türk dilindeki adı UÇU-EKİ'dir, "GÖK İKİLİSİ" anlamına gelmektedir. İslamiyet'te MÜHR-Ü SÜLEYMAN diye YAHUDİLİK ve HIRİSTİYANLIK'ta DAVUD'UN YILDIZI diye bilinir. Selçuk ve Osmanlı sanatında, çiniler, tabaklar, sahan ve siniler üzerinde, tahta ve tavan süsleri arasında çok sık kullanılmıştır. En tipik örneklerinden biri Hacıbektaş kazasında türbenin içindeki ASLANLI ÇEŞME'dekidir. MÜHR-Ü SÜLEYMAN, Yüce ALLAH'ın CELÂL ve CEMÂL sıfatlarını sembolize eder. Bu yüzden GÖK İKİLİSİ, yani İKİ İLÂHİ VASIF açıklaması son derece yerindedir. Altı Köşeli Yıldız Yahudiler'den ve İsrail Devleti'nden çok önce, bizde Anadolu'da kullanılmıştır. Teke Beyi, Müberizüddin Mehmet'in 14 Mayıs 1373 yılında Antalya burçlarına diktiği bayrakta beyaz zemin üzerine kırmızı ALTI KÖŞELİ YILDIZ vardı!...[133] Altı köşeli yıldız aynı zamanda, Hazar Türklerinin bayrağını teşkil eden bir işarettir ve tamamen Türk işaretidir. Pergel şeklindeki sembole gelince bunu Hz.Ali'nin kılıcı Zülfikar ve yine eski bir Türk işareti olarak iki farklı şekilde yorumlayanlar bulunmaktadır. Barbaros'un sancağında ki pergele benzer işaret ilk bakışta Hz. Ali nin Zülfikar adı verilen kılıcını anımsatmaktadır. Kılıcın yalnız sap kısmını dikey olarak ele alırsak, Karatay kültündeki Ön-Türkçe OK damgasının tıpatıp aynısıdır. Ve Oğuzların işaretidir. Ancak bu damga çatallanmaz. Diğer taraftan yine, Ön-Türk alfabesinde Yunanca Lambda diye bildiğimiz harfe benzeyen bir damga daha vardır ki, sancaktaki pergele benzer, buna UÇ damgası denir. Anlamı Komutan, lider demektir. İkinci görüş ve değerlendirmelere göre Hayreddin Paşa'nın Sancağında, sadece Türklük ve Müslümanlık temelinden kaynaklanan liderlik, komutanlık, bolluk bereket ve zafer sembol ve yazıları yer almaktadır ve uluslararası bir politik ve dini açılımı yoktur.

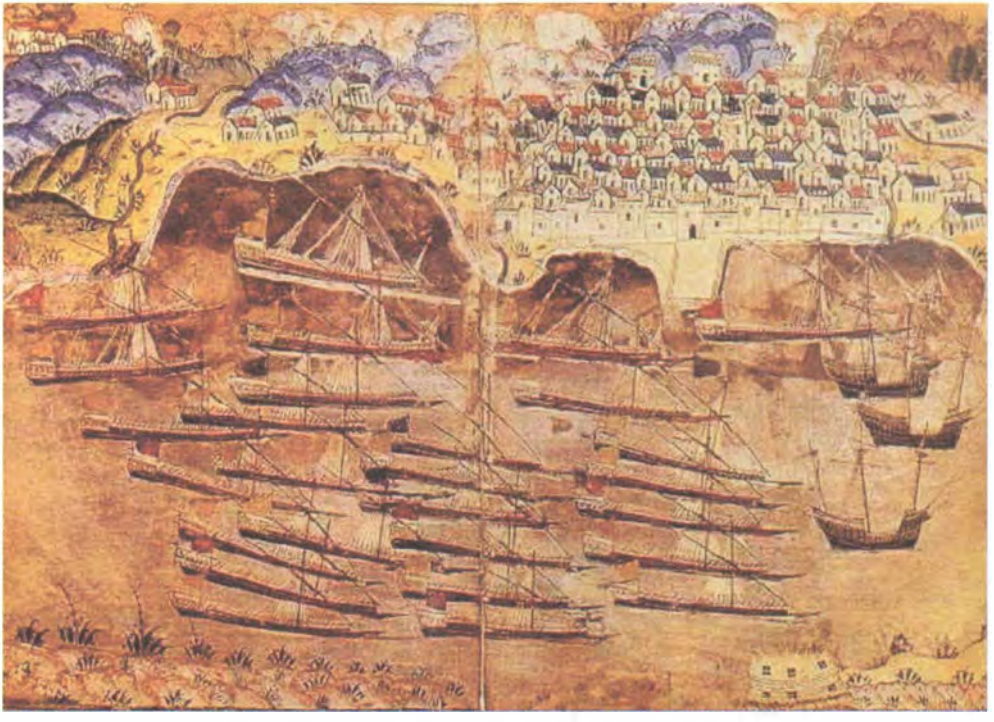
Barbaros'un Fransa Seferi

Preveze sonrası 1541'de Cezayir'e yüklenen İspanya Kralı Şarlken, burada da başarılı olamamıştı. Avrupa'da bozulan güç dengeleri Fransa Kralını, Hristiyanlığın baş düşmanı olarak kabul edilen Osmanlı Devletinden yardım istemek zorunda bırakmıştı. Bu maksatla, Şarlken'e karşı Kanuni Sultan Süleyman'dan yardım isteyen Fransa Kralı I.François, 1541 yılında İstanbul'a, aslında bir bahriyeli olan Polin'i elçi ola-

133 Bkz. T. Gülensoy, Orhun'dan Anadolu'ya Türk Damgaları

rak göndermişti. Polin, görevini başarıyla yapmış ve Fransa'ya yardım etmek üzere, Barbaros kumandasındaki Türk Donanmasının 15 Mart 1543'de Fransa sularına harekata etmesini sağlamıştı. Türk Donanması, 154 parça harp gemisinden oluşuyor ve forsalar dışında 30.000 asker taşıyordu. Türk Donanması, Napoli ile Roma arasında bulunan Gaeta'yı[134] ele geçirdikten sonra kuzeye çıkarak, Tiber Nehri ağzındaki Roma şehrinin bir iskelesi olan ve Roma'ya 15 kilometre uzaklıktaki Ostia limanına geldi. Türk Donanmasının Roma kapısına, yani Papa'nın ikametgahına gelmesi, Avrupa'da büyük korku ve heyecan yarattı. Barbaros'un kadırgasında bulunan Fransız elçisi Polin, Derya Kaptanının ayaklarına kapanarak yalvarmış ve Roma'ya karşı bir harekâtı engellemiştir. Polin, Roma'yı işgalin, Divan'ın emirlerine aykırı ve seferin hedefine ters olduğunu, böyle bir şey olursa bütün Hristiyan aleminin, Fransa kralı I. François'yı affetmeyeceğini, Papa'nın kralı afaroz edeceğini, Fransa'ya yardım yerine çok büyük zarar verileceğini söylemiştir. Bunun üzerine Barbaros, Roma'nın işgalinden vazgeçmiştir. Bununla beraber Roma'da onbinlerce ahali, kuzeye çekilmek üzere şehri terke başlamış, büyük panik olmuştur.

Osmanlı Donanması 20 Temmuz 1543'de Lyon Körfezi'ne geldiğinde Fransa kadırgalarının komutanı, Dük Denkyen Fransuva de Baryon, Hayrettin Paşa'ya muhteşem bir karşılama töreni hazırladı. Fransız kaptanları dünyanın en büyük bahriyelisini deniz merasimi ile selamladılar. Fransız gemilerinin direklerinden Hz.Meryem adı-



Türk Donanmasını Toulon'da gösteren bir graviir. (Matrakçı Nasuh)

134 Aynı yerde bugün ABD 6. Filosunun Karargahı bulunmaktadır.



Türk Donanmasını Nice'de gösteren bir Fransız Gravür



Türk Donanması'nın Nice Şehrini Bombardımanında Patlamayarak Duvara Saplanan ve Korumaya Alınan Türk Topu



Türk Donanmasını Nice'de gösteren bir gravür. (Matrakçı Nasuh)



Türk Askerleri için camiye çevrilen Aziz Mary Katedrali

na olan sancak indirilip yerine al renkli ve al yıldız süslü Osmanlı sancağı asıldı. O dönemlerde müttefik donanmalarda hangi devletin amirali komutanlık görevini üstlenmişse, mensup olduğu milletin sancağının çekilmesi özel bir kuraldı. Osmanlı donanması şehirdekileri top ateşiyle selamlamıştı. Türk gemileri yardımlarına geldiği için sevince gark olan Fransızlar, Osmanlı Kaptan-ı Deryası'nı görülmemiş törenlerle karşılamışlardı. Barbaros, şehrin ileri gelenlerinin verdiği ziyafette baş köşeye konulan bir tahta oturtulmuştu ve herkesin nazarları, bu efsane denizciye odaklanmıştı. Bütün Avrupa ise Fransızların Türklerle olan beraberliğine son derece kızmıştı. Fransuva'nın ilk isteği Nice Şehri'nin geri alınması idi. Şehir, Şarlken'in kuvvetlerinin elindeydi ve zaten Barbaros, Fransa Kralı I. François tarafından Nice'i kurtarması için davet edilmişti. Nice şehri bombardıman edildi ve ele geçirildi. Ancak kesin sonuç için harekât baharda devam edilecekti. Ayrıca caydırıcı bir güç olarak Osmanlı donanmasının kışı Fransada geçirmesi gerekliydi. Barbaros, Fransa ile ek bir anlaşma yaparak ihtiyaçlarının karşılanması ve leventlerin maaşlarının verilmesi şartıyla kışı Fransa'da geçirmeye karar verdi. Toulon Limanı, kışlamak için en uygun yerdi. Ama nasıl? Güya kendilerini yardıma çağırmış olan Fransızlar savaşa bile doğru dürüst hazırlanmamışlardı. Ne böyle muazzam bir orduyu besleyebilecek erzak toplamışlardı, ne de yeterli para tahsis etmişlerdi. O zamanlar bir şehri dolduracak kadar kalabalık sayılan bu kadar asker nerede yatıp kalkacak, nerede yiyip içecekti? Barbaros'un adamları ile Fransız makamları arasındaki tartışmalar tatsızlıklara yol açıyordu. Hatta yeniçeriler, bu işe kendilerini bulaştıran Fransız Sefiri Polin'i öldürmeyi bile planlamışlardı. Nihayet evler boşaltıldı ve askerler yerleştirildi. Boşalttıkları ahaliyi Müslümanlarla temas kurmasınlar diye (Müslüman olacaklarından korkmaları nedeniyle) ücra köylere yerleştirmişlerdi. Toulon şehri, kısa bir zamanda eni konu bir Müslüman şehrine dönmüştü. Kadılar göz açıp kapayıncaya kadar mahkemelerini kurmuşlardı; müftüler din hizmetleri veriyordu; gemilerde bulunan tüccarlar da hazır gelmişken bir şeyler alıp satmanın derdine düşmüşlerdi. Bir süre sonra, sağlanan lojistik desteğin yetersiz kalması üzerine, leventlerinin aç kalmasına tahammül edemeyen Barbaros, sonunda bir Fransız tüccardan borç almak zorunda kaldı. Bütün çağdaş Fransız kaynakları, "Türk Mahallesi"ndeki düzen ve disiplinden söz ediyor, idarecilikteki başarılarını ve âdil davranışlarını övüyorlardı. Bu arada subaylar ve idareciler birbirlerine hediye vermekle meşguldü. Barbaros, Fransız komutan Orsini'ye, üzerine 12 Osmanlı padişahının resmedildiği abanoz ve fildişinden bir kutu hediye etmişti. Fransızların mukabil hediyesi ise bir yerküre üzerine yerleştirilmiş saat olmuştu. Nisan 1544'te Osmanlı donanması bu tatsız seferden, en azından Güney Fransa'nın işgaline engel olmayı başarmış olarak geri dönüyordu. Tabii Fransız Büyükelçisi Montluc'ün şu unutulmaz cümlelerini Avrupa topraklarına serperek: *"Türklerin herhangi bir kimseyi incittiklerine dair şikâyet olmamıştır. Nazik davranmışlardır. İaşeleri için aldıkları her şeyi, karşılığında para vererek almışlardır."* O günleri yaşayan Toulonlular, Türklerin gelişiyle birlikte namaz kılınmaya başlanan şehrin birden sükûnete büründüğünü ve "Sancakbeyleriyle dolu ikinci bir İstanbul" haline geldiğini anlatmışlar birbirlerine yıllar yılı. İngiliz tarihçi Crowley ise, Osmanlı donanmasının Fransa seferinin din, dil, kültür farklılığından doğan bazı sıkıntı ve an-

laşmazlıklara sebeb olduğunu yazmaktadır, şöyle ki: Türk Donanması, dört ay sonra 11 Temmuz'da Toulon'a demirlemiştir. Osmanlı donanmasındaki gemilerin tipleri nedeniyle 30.000 askerin gemilerde kalması mümkün değildi. O nedenle Toulon şehrinin bazı mahalleri boşaltılmış, katedral camiye dönüştürülmüştü. Para olarak Osmanlı sikkesinin geçerliliği dayatılmıştı ve kentte beş vakit ezan sesi duyuluyordu. Tuhaf ortak yaşam biçimi, kısa zamanda iki tarafa da sıkıntı verecek şekilde tatsızlaştı. Fransa Kralı bütün Avrupa'yı şoka sokan ittifakın gereklerini yerine getirme konusunda kaçamaklara başvurmaya ve ayak sürümeye başladı. Müttefikinin yüreksizliğini hakir gören Barbaros ise bunun üstüne Fransız donanmasını tümüyle kaçırıp fidye için alıkoydu. François, sonunda çekip gitmesi için Barbaros'a 800.000 altın ecu ödemek zorunda kaldı; yoksulluğa düşen, ama kurtulan Toulon halkı ancak böyle huzura erdi..[135]

Stratejik Değerlendirme

Bu olay, kara yolu ile ulaşma olanağının bulunmadığı ülkelere karşı Osmanlı Donanmasının politik amaçlarla kullanılmasına en güzel örneklerden birini teşkil etmektedir. O zamanın teknik olanakları dahilinde ve bu kadar büyük bir askeri gücün lojistiği de düşünüldüğünde, Osmanlı Devletinin gerçekten bir dünya devleti olduğu daha iyi anlaşılır. Nitekim, 29 Eylül 1543'ten Mayıs 1544 ayı sonuna kadar 8 ay gibi uzun bir süre Toulon'da kalan Osmanlı Donanması caydırıcılık görevini en iyi şekilde yapmış ve Fransa'yı Şarlken'in olası bir saldırısından korumuştur. Avrupa'nın doğusu ile batısını denizden birleştiren Osmanlı-Fransa ittifakı, Osmanlı tarihçilerine göre Hristiyan birliğinin bölünmesi olarak nitelendirilirken, jeostratejik gerçek, kıta Avrupa'sında yeni bir güçler dengesi yaratmasıydı.[136] Türk Donanmasının kışladığı aylar süresince Toulon şehri, büyük bir donanmayı beslemek mecburiyetinde kalmıştır. Türkler, müttefiklerine karşı iyi davranmışlar ve Toulon'dan bir dost olarak ayrılmışlardır.[137] Bu anı için yapılan bir tablonun altındaki şiirin kıtalarından birinde şöyle yazmaktadır:

Ne hoş geliyor pupa yelken

Sıra sıra Türkler ile bu donanma

Barbaros ve ordusu hep birden koşuyor bize yardıma[138]

Bazı kaynaklara göre ise, son zamanlarda Fransa Kralı ile Barbaros arasında meydana gelen anlaşmazlıklar nedeniyle fidye ödenerek, Barbaros'un Toulon'dan ayrılması sağlanabilmiştir. Gerçekçi perspektifden bakıldığında Osmanlı donanma varlığının ve 30.000 kişilik bir ordunun Fransa'nın güneyini 8 ay süre ile işgal ettiği söylenebilir. Çünkü Fransa'nın Osmanlı Donanması üzerinde hiç bir tasarrufu bulunmamaktaydı. Aksine, ekonomiden maliyeye, idareden adalete tamamen Osmanlıya ait

135 Crowley s.102

136 Ana Maria Carabias Torres, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s.259

137 Bu konu, Fransız kaynaklarından araştırılması gereken bugünkü Türk-Fransız ve Avrupa ilişkilerine katkıda bulunabilecek çok önemli bir olaydır.

138 H. Şehsuvaroğlu, Deniz Tarihimize Ait Makaleler Dz.K.K 1965 s. 14

bir olan bir sistem, Fransa topraklarında serbestçe uygulanmıştır.. Her ne olursa olsun bu olay, farklı iki kültürün, farklı iki inancın Avrupa topraklarında bir araya geldiği ilk siyasi ve askeri ittifakı oluşturmaktadır. Bu yönüyle konunun Fransız kaynaklarından da incelenmesi ve daha gerçekçi bir durum tespiti yapılması gerekmektedir.

Barbaros'un Son Seferi ve Vefatı (1544)

Barbaros, 1544 yazında İtalya kıyılarından ve çevresindeki denizlerden 6.000 tutsak topladı.... Hayrettin'in 1544'deki son seferi Müslüman filolarının denizde artık istediği gibi gezindiğini ortaya koymuştur. O silip süpürme harekâtları Akdeniz'de yapılan ve Osmanlı'nın kazanmakta olduğu tam ölçekli bir savaşın bölümleriydi. Köle toplamak imparatorluk politikalarının uygulamalarından sadece biriydi ve etkisi muazzamdı. Barbaros'un ilk imparatorluk armadasının 1534'te denize açılmasını izleyen on dört yıl boyunca çok büyük sayılarda insan İspanya ve İtalya kıyılarından alınıp kaçırıldı.

Barbaros Hayrettin bu olaydan 3 sene sonra 80 yaşını geçkin şanlı bir ihtiyar, muhteşem Osmanlı İmparatorluğu'nun en büyük kaptanpaşası ve dünyanın en cesur ve en usta gemicisi şerefiyle vefat etti. (Temmuz 1546) "Öldüğüm zaman beni denizin sesini duyacağım bir yere gömünüz!" dediği için Beşiktaş'ta ki türbesine gömülmüştür.[139] 1546 yılına ait Türk salnameleri bu olayı yalın bir biçimde kayda geçirir: **Denizin Padişahı öldü.** [140] Türk tarihçisi Hacı Halife, bize, ölmez denizcinin Peygamber'e kavuştuğu 953 Hicri yılının, ebcet hesabı ile **"Deniz Padişahı öldü"** anlamını ifade ettiğini bildirmektedir. Barbaros Hayreddin, 60.000 altın ve 2.000 köle bıraktı. Kölelerinden 800'nü Padişaha vasiyet ettiği gibi, 200 köle ile borç verdiği 30.000 altını da Sadrazam'a hibe etti. Böylece geriye kalan 1.000 köleyle, 60.000 dükaya da oğlu sahip oldu.[141] Barbaros donanmanın başında olduğu sürece Osmanlı Deniz Gücü zaferden zafere koştu. Barbaros'un ölümünden sonra Türklerin denizde üstünlüğü aynı yüzyıl sonlarına doğru çöktü.[142] Barbaros'un ölümünden sonra, Donanmay-ı Hümayun, her sefere çıkışında, bütün toplarını kuru sıkı ateşleyerek Beşiktaş'ta onun türbesi önünden gemi gemi, filo filo geçerek Marmara ve Akdeniz'e açılmıştır. Daha önce levendler, bölük bölük gelip türbeyi ziyaret eder ve Fatiha okurlardı. Beşiktaş önünden ayrılan Donanma Sarayburnu'na gelince, bu dehşetli merasimi seyreden ve Alay Köşkünde bulunan padişahı da, ikinci defa toplarını ateşleyip selamlardı. Öyle ki, donanmanın bir kısmı Beşiktaş önlerinden geçerken, baştaki filolar Sarayburnu'na erişmiş bulunurdu. Bu surette Beşiktaş ve Sarayburnu'ndan aynı anda yükselen binlerce top sesi, Karadeniz'e kadar yayılırdı. Bu tüyleri diken diken eden bir merasimdi ki, tarifi kabil değildir. Merasimin inceliği, Osmanlı kanından gelmiyen bir ölüye, padişah ile aynı derecede saygı gösterilmesidir ki, peygamberler ve Mevlana gibi bir iki evliyay-ı **kiram** (evliya soyundan) hariç, Osmanlı Türkiyesi'nde

139 www.tarihintanıkları.com
140 Bradford s. 321–322
141 Hammer s.356
142 Goodwin s. 112

hiç kimse ölümünden sonra böyle bir mucize yaratmamıştır.[143] Osmanlı Devleti'nin kaptan paşaları da, hil'atlerini Barbaros'un Beşiktaş'taki türbesinde giyerlerdi, bu törende dua edilir ve fakir fukaraya yemek verilirdi.

Barbaros Hayreddin Paşa'nın anısına 1941-1943'te İstanbul'un Beşiktaş semtinde dikilen Barbaros Anıtı, ünlü heykelciler Ali Hadi Bara ile Zühtü Müridoğlu tarafından yapılmıştır. Heykelin arkasında Yahya Kemal Beyatlı'nın şu dizeleri yazılıdır:

Deniz ufkunda bu top sesleri nerden geliyor?
Barbaros, belki, donanmayla seferden geliyor!
Adalar`dan mı? Tunus`dan mı, Cezayir`den mi?
Hür ufuklarda donanmış iki yüz pare gemi
Yeni doğmuş aya baktıkları yerden geliyor;
O mübarek gemiler hangi seherden geliyor?

Donanmanın Seferden Dönüş Töreni

Osmanlı Donanmasının sefer dönüşü de, en az sefere çıkışı kadar ilginç özellikler taşımaktadır. Donanmanın Kanuni devrinde seferden İstanbul'a dönüşü, esir düşen İspanyol bir denizcinin ağzından şöyle anlatılmaktadır:

Yolumuza devam ederek, Aya Mavra (Sancta Maura), İnebahtı (Lepanto), Patras, Pire, Eğriboz, Nara, Kilidülbahir, Çanakkale Boğazı, Gelibolu, Marmara Adası'na uğradıktan sonra İstanbul'a geldik. Kanuni Sultan Süleyman saraya bağlı bir cihannüma'dan (seyir yeri) donanmayı seyretti. Bütün gemiler kendi bayraklarını çektiler. En üste de Muhammed'in sancağını astılar. Bunların altında ise zaptedilen gemilerin bayrakları, haçları, Meryem Ana'nın tasvirleri ters olarak asılmıştı. Külhanbeyler bunları okladılar. Bazı direklere Ulu Türk'ün (Kanuni) sancağını ve bunun altına da İmparator'un (İspanya Kralı) ve Prens Doria'nın sancaklarını, yine ters olarak asmışlardı. 150 kadırga ve çektirme ile beraber bir kaç Fransız kadırgası ve büyüklü küçüklü 300 kadar gemi, hep birden top ateşine başladılar. Her gemi üç defa ateş ediyor ve yeniden toplarını dolduruyordu. Bir saat kadar böyle devam ettikten sonra Donanma limana girdi ve kışın demirledikleri tersanede boşaltıldı. Bu iş üç saat sürdü. Ulu Türk esirleri görmek isteyince, 2000 esiri ayaklarından zincire vurdular. Kaptan ve subay olanların boyunlarına demir çember taktılar ve bizden aldıkları boru ve trampetleri çalıp, bayrakları sürükleyerek esirlerin hepsini saraya götürdüler. Türkler zurna çalıyor ve bizim çalgılarımızla alay ediyorlar. Ulu Türk, esirlerin beşte birini, yani kendi payına düşenleri seçtikten sonra, bütün esirler Galata'daki kulelere gönderildi. Ulu Türk'e ait olanlar onun kulesine, diğerleri başka kulelere kondular.[144]

143 Öztuna s. 23-24
144 Serrano s. 15

Fransa'nın Denizden Destek Talepleri ve Tavizlerin Başlaması

On yıl sonra 1553'de, Fransa elçisi, Türk Donanmasının tekrar yardıma gelmesini talep ediyor ve Kanuni de, yeni kaptan paşasının Turgut Reis'le beraber Fransa sularında görünmelerini ferman eyliyordu. Bu ferman üzerine Piyale Paşa, 1553 baharında Turgut Reisle birlikte 60 parçalık bir kuvvetle Akdeniz'e açılmıştı.[145] 1553 yılında Sardunya Krallığı'na bağlı Terranova bölgesi Turgut Reis tarafından Fransızlarla koordineli olarak yağmalandı ve yakılıp yıkıldı. 1557 yılı sonunda II.Henry'nin elçisi, Valona'ya, oradan da Napoli'ye asker ve donanma göndermesini istemek için tekrar İstanbul'a geldi. Elçi ayrıca iki milyon düka altın borç talebinde de bulundu. Daha çok Macaristan'la ve kendi iç meseleleriyle ilgili görünen Süleyman bu isteklere cevap vermedi. Nisan 1558'de Osmanlı Donanması denize açılarak, Napoli Körfezi'ne girdi ve Sorrento'yu yağmaladı. Ardından Batı Akdeniz'e devam etti ve önceden planlandığı gibi Korsika'da Fransız Donanması ile buluşmak yerine Minorka'da demirledi. Fransızlar, Osmanlılara güvenerek İspanyollar ile ateşkeslerini bozmuşlardı ve bu durumdan rahatsızdılar. Bu nedenle İspanya ile barış yapmak zorunda kaldılar.Yeni Papa IV. Pius reform çalışmaları ve Osmanlı ilerleyişine karşı koymasıyla tanınan bir Papa olmakta kararlıydı.[146] 1563 yılında yapılan antlaşma uyarınca Floransa, bütün Osmanlı ülkesinde Venedik'in sahip olduğu hakları elde etmiş bulunuyordu. Osmanlı ülkesindeki Floransa tüccarları, sadece kendisi tarafından tayin olunan konsoloslaın kaza (yargılama) hakkı altında bulunacaklar ve Floransa sancağına Karadeniz'de serbestçe ticaret müsadesi tanınmış olacaktı. [147]

Stratejik Değerlendirme

Osmanlı Devletinin deniz ticareti ayrıcalıkları yanında, yargılama hakkı gibi çok önemli bir egemenlik hakkından da vazgeçmesi idari yapıdaki bozulmaların da başladığını göstermektedir. Güçlü bir donanmanın kullanımı ile ilgili, hedefleri iyi saptanmış tutarlı bir politikadan yoksunluk, bu gücün sadece korsanlık ve yağma amacıyla kulanılmasına ve milli gücün israfına neden olmaktaydı.

Osmanlı Deniz Gücünün Avrupa Üzerindeki Etkisi

Amerika'dan altın gelmesine rağmen İspanya; Almanya, Fransa, Beneluks ülkelerinde sürdürdüğü din ve hâkimiyet savaşlarının giderlerinin karşılanmasında zorluk çekiyordu. Ayrıca, İspanya için İtalya ve Mağrip ile irtibatın sürdürülmesi, hem bir güvenlik meselesi hem de hayati bir ekonomik meseleydi.1547'de Karl ve kardeşi Ferdinand, Macaristan'daki toprakları için Süleyman'a yıllık vergi ödemeyi kabul ettikleri bir anlaşmayı bizzat imzalamışlardı. Süleyman ise imparatorluk mührünü bir memur vasıtasıyla bastırdı. Bu durum onları Süleyman'ın gözünde vasal statüsüne indirgemişti ve belgede Karl adı sadece İspanya Kralı unvanıyla geçiyordu. 1550'lerde İs-

145 Öztuna s. 36
146 Williams s.51-52
147 Hammer s. 43

panya Kralı Karl'ın Osmanlı ile giriştiği rekabeti kaybetmekte olduğu açıkca anlaşılmıştı. Almanya ve Benelüks ülkelerindeki Protestanların bitmeyen dertleriyle, Fransa ile girilen ve bitmek bilmeyen savaşla, artık Amerika'dan gemilerle gelen altın ve gümüşün kontrol edemediği, sarmal şeklinde yükselen borçla uğraşan imparator, denizlerle gereğince ilgilenemeyecek kadar meşguldü. Süleyman ile yapılan kesik ve aralıklı barışların da duruma fazla katkısı olmuyordu, çünkü Osmanlı donanması denize açılmadığı zaman bunu Mağrip korsanları yapıyordu. İtalya kıyılarının, Sicilya'nın, Balear Adaları'nın ve İspanya'nın yağması aralıksız sürüyordu. Harap haldeki ekonomi ve demografik çöküş özellikle güney İtalya'yı etkiliyordu. Bazı durumlarda yerel valiler halkı Osmanlı akınlarından korumak için bölgenin tamamen boşaltılması emrini veriyorlardı. İspanya-İtalya arasındaki kesintilerle süren ticaret felç olmanın eşiğine gelmişti. İspanya İmparatorluğu'nun Akdeniz'e kıyısı olan bölgeleri tamamen insafsız akınların tehdidi altındaydı. Bir Fransız piskoposu 1561 tarihinde şöyle yazıyordu: *Turgut, Napoli Krallığı'nı öyle bir idam ilmiğinin içinde tutuyor ki, Malta'dan, Sicilya'dan ve başka komşu limanlardan çıkan gemiler onun tarafından kontrol ve taciz edilmeden bir yerden bir yere gidemiyor.* Saldırıların İtalya'ya yönelik geniş kapsamlı bir işgal harekâtının ön girişimleri olduğu söylentileri batı Akdeniz'de tekrar yayılmaya başladı. Biribiri ardından gelen papalar bu söylentilerle Roma'da ürperiyor, birlikte eyleme geçilmesi için ricalar yayınlıyordu. Mağrip'te ise İspanyol kaleleri teker teker düşüyordu. St. John Şövalyeleri (Malta Şövalyeleri) tarafından Karl adına korunan Trablusgarp 1551'de gitti ve Müslüman korsanlar için yeni bir üs meydan geldi....Afrika kıyılarına yapılan İspanyol seferlerinin hepsinin sonucu felaket ve ölüm oldu. Karl gut hastasıydı, mali durumu tamamiyle Alman bankerlerin insafına kalmıştı. Karl 1556'da tacını oğlu Felipe'ye devretti. Felipe zamanında ise İspanyol donanması Mağrip'te yok edildi...

Kuzey Afrika korsanları şimdi artık Atlantik'e açılıyor Amerika ile Avrupa arasındaki kalyon trafiğini aksatıyordu. Kısa süreli Cerbe galibiyeti hüsranla sona erdi. Piyale Paşa Cerebe'yi kısa sürede geri aldı. Yaşanan felaket İspanya açısından ve insanların sayısından daha önemli şeyler ifade ediyordu.;mesele 30 kalyon, 5.000 asker ve (her ne kadar yeri çok zor doldurulacaksa da) 6.400 kürekçide değildi. Önemli olan 600 deneyimli denizci, 2000 arkebüzcü ve deneyimli asker nesliydi. Cerbe yenilgisi, İspanya ile İtalya'yı etkilere eskisinden daha fazla açık hale koymuştu. Osmanlı, deniz gücünün doruğundaydı. Taraflardan birinin, hâkim olunamaz denizi tamamıyla denetimi altına iddia edebileceği bir an varsa, o gün yaşanmaktaydı. [148] İstila korkusu İtalya ve İspanya'da sinsi bir düşman gibi dolaşıyor, insanlar kendilerini yeni sefer mevsimine hazırlıyorlardı. Her mevsimin başında İstanbul'dan büyük bir filonun kısa zaman sonra yola çıkmasından korkulduğuna dair gizli haberler geliyor am bir şey olmuyordu. Süleyman'ın ise başka sorunları ve öncelikleri vardı: Oğulları arasında doludizgin süren iç savaş, İran sorunu, vezirleri arasında güç mücadelesi, salgın hastalık ve kıtlık.[149]

148 Crowley s. 121

149 İstanbul'un iaşe işlerini devlet üzerine almıştı. Diğer bir çok konularda olduğu gibi bu meselede de sıkı bir devletçilik cari idi. İstanbul şehrine lüzumlu olan buğday, et, erzak Rumeli şehirleri ile Marmara sahillerinden, Karadeniz kıyısındaki memleketlerden, pirinç, mercimek Mısır'dan, yağ Kefe'den getirtiliyordu. Rodoscuk yani Tekirdağ, Marmara'da en mühim ticaret merkezi idi. Zira, İstanbul'un iaşesini, en çok bu denizdeki iskeleler

Stratejik Değerlendirme

Avrupa'nın, Osmanlı benzeri Tımar sistemi gibi toprağa dayalı idari, mali ve askeri bir sistemi olmadığından, askeri giderlerin karşılanmasında büyük güçlükler yaşanmaktaydı. Avrupa gelir sistemi, büyük ölçüde deniz ticaretine dayalı idi. Kraliyet topraklarından alınan ayni ve nakdi vergiler büyük askeri harcamalar karşısında yetersiz kalıyordu. Deniz ticareti ise hem Akdeniz'de hem de Atlantik'te Türklerin tehdidi altındaydı. Kıta Avrupası'nda ise Osmanlı ordusu Viyana kapılarını zorluyordu. Gerek Garp Ocakları Donanmasının, gerekse Osmanlı Merkez Donanmasının korsanlık ve ganimet stratejisi Avrupa deniz ticaretini hemen hemen durdurmuştu. Ancak Venedik, Osmanlı koruması altında ve imtiyazlı statüsü ile deniz ticaretini devam ettirebiliyordu. Ayrıca Venedik donanması, Osmanlı deniz gücü karşısında Hristiyan dünyasının tek potansiyel karşı gücünü oluşturuyordu. Bu nedenle, Osmanlı Devleti'nin, Fatih'in 1481'de yarım kalan İtalya fethini tamamlayarak Papalık'ı kontrol altına alması ve Venedik'in varlığına son vermesi gerekiyordu. Çünkü Venedik, Osmanlı ana kıtasına en yakın tehditti. Girit ve Kıbrıs gibi iki dev ada hükümranlığı altındaydı. Ayrıca, İtalya üzerinden Viyana daha rahat işgal edilebilirdi. Ancak Osmanlı, Avrupa'nın deniz üstünlüğünü kaybettiği, mali ve ekonomik bir kriz içinde bulunduğu, siyasi bütünlüğün çöktüğü bu dönemde, Avrupa'nın bile beklediği, İtalya'ya yönelik bir harekâtı öngöremedi.

Malta Seferi (1565)

1556-1564 yılları arasında geçen 8 yıl boyunca Osmanlı, Akdeniz'deki tartışmasız üstünlüğünü devam ettirdi Bu tarihten sonra İspanya'nın kuzey Afrika'daki Gomer şehrini fethetmesi ve Malta filosunun Müslüman ve Osmanlı koruması altındaki gemilere saldırması denizlerdeki stratejik dengeyi Osmanlı aleyhine bozmaya başladı. Orta Akdeniz'deki fırtına sonunda 1564 yılında koptu. O yaz St.John Şövalyeleri, yankıları Süleyman'ın sarayındaki çinili köşkte hissedilecek bir dizi olayı tetikledi. 4 Haziran günü, Malta filotillası Mora Yarımadası'nın batısında Osmanlı kadırgalarının eşlik ettiği devasa bir kalyona saldırdı. Şiddetli bir savaştan sonra şövalyeler gemiyi ele geçirdi. Gemi Osmanlı sarayının önemli karakterlerinden biri olan Haremağası için iş yolculuğuna çıkmıştı ve Venedik'e gidecek 80.000 düka değerinde malla yüklüydü. Kalyon Malta'ya götürüldü ve kısa bir zaman içinde incinen Osmanlı onurunun etkili bir simgesi haline geldi. Malta Şövalyelerinin cüreti bununla da kalmadı. Şövalyeler Anadolu kıyıları açıklarında silaylı bir ticaret gemisini ele geçirdiler. Gemide Kanuni'nin kızı Mihrimah Sultan'ın 107 yaşındaki süt annesi bulunuyordu ve gemideki yolcular Hac yolculuğundan dönüyordu. Gemiler, Romegas adlı korsanın komutasında 300 hatırlı esirle Malta'ya dönerken, yapılan olağanüstü hakaretten doğan öfke İstanbul'a ulaşmıştı bile. Mihrimah'tan utanç ve öfke feryatları yüksel-

sağlardı. Bazen kıtlık olan eyaletlerde buğday ve arpa fiyatı artardı. Mesela 1564'de Mısır'da kıtlık olmuş, buğday ve bakliyat fiyatı artmış, bununla ilgilenen Divan-ı hümayun durumu düzeltmek üzere alakadarlara, Mısır beylerbeyine ve defterdarına bir hüküm göndermişti. Kaynak: Osmanlı Müesseseleri, Teşkilatı ve Medeniyeti Tarihine Genel Bakış, Prof. Tayyip Gökbilgin

di, sarayda yankılanarak Süleyman'ın kulağına kadar ulaştı. Kızı tarafından aziz tutulan ve şimdi Malta'da ölmeye mahkum edilen yaşlı hanımın kaçırılması başı başına bir üzüntü kaynağıydı.

Malta Seferi'nin detaylarına geçmeden önce, bu stratejik adanın yeni sakinlerini hatırlamak faydalı olacaktır. 1522'de Rodos'tan çıkarılan St.Jean Şövalyeleri Messina'daki (Sicilya Adası) 8 yıllık bir göçmenlikten sonra 1530 sonbaharında Malta'ya yerleştiler ve Malta Şövalyeleri adını aldılar. İspanya Kralı V. Charles, Malta Şövalyelerinin varlığının Sicilya ve Güney İtalya'daki varlıkları için yararlı bir savunma hattı olacağını açıkca görüyordu. St. Jean Şövalyeleri, hemen Malta'da savunma surları ve kuleleri inşa etmeye ve yaşamlarını Rodos'ta geliştirdikleri modele uygun düzenlemeye başladılar. Aslında Charles'ın kendilerine Malta'yı vermelerinden pek de memnun değillerdi; sadece başka seçenekleri olmadığı için kabul etmişlerdi. Bir kere, Malta'da fiilen hiç bir savunma önlemi yoktu; bu yüzden, hazinelerinin iyice yoksullaştığı bir zamanda, pahalı bir inşaata başlamak zorundaydılar. İkincisi, Rodos'tan sonra bu adaları çorak ve çirkin buldular. Şövalyelerin tüm paraları ve askeri yetenekleri, Malta'yı bir zamanların Rodos'u kadar güçlü ve güvenli yapmaya adandı. Bu arada, Orta ve Doğu Akdeniz'in deniz yollarında kol gezen kadırgaları, Müslüman gemi sahiplerine varlıklarını hissettirmeye başladı. Malta'nın, düşmanı taciz etmek için stratejik olarak çok daha iyi bir üs olduğu anlaşıldı. Malta, Barbaros döneminden beri büyük ölçüde Türk denetiminde olan Kuzey Afrika topraklarına baskın yapmak için ideal bir yerdi. Ada, V. Charles'ın düşündüğü gibi, Sicilya'nın ve İtalya'nın korunması bakımından da kusursuz bir ileri karakoldu. Şövalyeler, çok geçmeden çapulcu korsanları yakalayıp, Hristiyanlara yaşattıkları şeyi onlara da tattırmaya başladılar.[150]

Sefer Kararını Etkileyen Gelişmeler

Sefer kararı öncesi diğer gelişmelere gelince; İspanya Kralı, Afrika'daki sömürgelerinin en önemlilerinden biri olan Cerbe Adası'nın elden çıkışına pek üzülmüş ve yine o sahilde bir başka müstahkem mevkiin zaptı suretiyle zararını gidermeyi düşünmüştür. Bu amaçla Gomer de Velez şehri ve kalesi 1564'de İspanya tarafından fethedilmiştir. Ayrıca Osmanlı Sarayının haremine ait ticaret eşyası yüklü bir gemi de, yine aynı yıl yedi Malta kadırgası tarafından ele geçirilmiştir. Bu iki olay, Kanuni'nin şiddetli öfkesine yol açmıştır. St. Jean Tarikatı'nı Rodos'tan sürdükten 42 yıl sonra, yetmiş yaşına gelen Kanuni, onları Malta'dan da kovmanın zamanının geldiğine karar verdi. Son zamanlarda Şövalyeler'in faaliyetleri İmparatorluğun ticaretine o kadar zarar vermişti ki, Turgut Reis de dahil olmak üzere, danışmanları bu Hristiyan düşmanlara karşı harekete geçmesi için sürekli yalvarmaktaydılar. Turgut şöyle diyordu: *Bu engerek yuvasını dumana boğup onları dışarı çıkarana kadar, başka yerde iyilik yapamazsınız.* Ulu Cami'nin İmamı, Malta zindanlarının Türk esirlerle dolu olduğunu ve Peygamber'in gerçek evlatlarının, İmparatorluğun deniz yollarına saldı-

150 Bradford s.323

ran kadırgaların küreklerinde kırbaçlandıklarını Sultan'a hatırlatmıştı. İmam; *Çığlıkları arşa yükselen ve Resülullah'ın kulaklarını tırmalayan bu talihsizlerin zincirini ancak yenilmez kılıcınız parçalayabilir,* diye haykırdı. Esasen kuzey Afrika'ya yerleşen İspanya'nın, Tunus ve Cezayir sahillerine de hâkim olmak durumunda olduğu hususunda vezirler, Padişah'a hatırlatmalarda bulunuyorlardı. Ayrıca zaptedilen gemideki eşya kendisine ait olan bostancıbaşı ile harem kadınlarının devamlı şikayetleri de, Padişah'ın Malta'nın fethi için karar almasına yardım etmiştir. Hristiyan tarih yazıcılarınına göre, hasta sultanı Malta'yı işgal etmeye yönelten etken, (Haremağası'nın gemisinin kaybı, Mihrimah Sultan'ın sütannesinin kaçırılması gibi) kayıplarının derdine düşmüş harem çevresinin bitmek bilmeyen yakınmalarıdır. Akdeniz'in imparatoru olarak Mekke'ye hacıya giden hacıları koruyamamak elbette ki dindar sultanın gururunu incitmişti.[151] Bir de Padişah'ın dindar kızı Mihr-i Mah Sultanın Malta'nın alınmasını kutsal ve güzel bir teşebbüs olarak desteklemesi bu arada hatırlanmaya değer.[152] Ancak Malta'nın alınması ve bunun derhal yapılması için çok daha derin stratejik nedenler vardı. Adaya vurulacak bir darbe deniz stratejisinden anlayan her Hristiyan tarafından yıllar önce öngörülmüştü. Barbaros adayı fethetmeyi 1534'de düşlemişti. Turgut bu konuda iznini almak üzere 1551'de sultana bizzat çıkmış ve *"O yılan yuvasında duman tutmadan yapacağınız her şey nafile kalır"* demişti. Malta sonsuza dek görmezden gelinemeyecek kadar merkezi, stratejik ve sorunlu bir yerdi. Hem denizin yüreğini kontrol etme olanağı sunuyor, hem de Süleyman'ın kuzey Afrika'daki topraklarına kalıcı bir tehdit oluşturuyordu. Osmanlılar Cerbe zaferini daha öte bir konuma taşımakta başarısız olmuştu ve bu beklenmedik soluklanma İspanya'nın toparlanmasını sağlamıştı. Felipe, olabildiğince hızlı şekilde kalyon yaptırıyordu. 1564 Şubat'ında deniz kuvvetlerinin başına bilge bir kişi ve deneyimli denizci olan Don Garcia de Toledo'yu getirdi. Don Garcia Afrika kıyısındaki tahkimatlı korsan üssü olan Penon de Valez'i gerialdı. Bu küçük zafer, İspanyollar tarafından tüm Avrupa'ya gereğince büyütülürek ve Süleyman'ın öfkesini kabartacak şekilde duyuruldu. İki taraf da Malta'yı Orta Akdeniz'in kilidi konumunda görüyordu.[153] Garcia 1564 güzünde Felipe'ye gönderdiği raporda, Malta'nın elde tutulmasının İspanya'nın güvenliği için önemini vurguluyordu. Raporda ayrıca, Malta'nın Avrupa'nın merkezine vurulacak daha derin darbeler için üs oluşturacağı, Sicilya, İtalya ve İspanya kıyıları, hatta Roma'nın bile tehlikeye girebileceği belirtiliyordu. Böylece Süleyman, 6 Ekim 1564 günü toplanan divanda Malta'ya gitme kararı aldı. Bu karar Hristiyan tarih yazıcılarının kayıtlarına şöyle yansıdı: Sultan, rakibi olan İspanya kralının gücünü kırmak ve imparatorluğunu genişletmek amacıyla(...) ve Afrika'nın yöredeki tüm krallıklarını ve İtalya'yı kendisine yıllık vergi ödemeye mecbur etmek ve hem ticari, hem özel Hristiyan deniz yollarını denetim altına almak üzere donanmayı, en azından büyük bir kalyon filosunu göndermeye karar verdi. Bir ay sonra Sultan kuman-

151 Crowley s. 131

152 Hammer s. 50-51

153 Bunun en azından Osmanlılar için doğru olmadığını söyleyebiliriz. Malta'lı korsanlar Osmanlı gemilerine saldırmasaydı. Kimsenin bu sefere çıkmaya niyeti olmadığı tarihi bir gerçek olarak ortadadır.

danlarını atadı ve sefere bir dini anlam kattı: *Malta Adası'nı fethetmeye karar verdim ve bu sefere kumandan olarak Mustafa Paşa'yı tayin ettim. Malta Adası kafirlerin baş karargahıdır. Maltalılar Müslüman hacıların ve tüccarların Mısır'a giderken doğu Akdeniz'de tuttuğu yolları nicedir engellemektedir. Piyale Paşa'ya da İmparatorluk Donanması ile sefere katılması emrini verdim.*[154]

Stratejik Değerlendirme

Bir savaşa karar vermek için, ne kadar kişisel nedenlere dayanıldığı, Malta gibi İstanbul'dan çok uzak bir adaya yapılacak harekâtın ekonomik, askeri ve lojistik yönlerinin daha dikkatli bir şekilde planlanmadığı görülmektedir. Ayrıca Ada fethedilse bile, böyle bir stratejik konumdaki adanın elde tutulması için ne kadar güç ve para gerektiğinin de gözönüne alınmadığı açıktır. Daha doğrusu, coğrafi konum olarak Napoli ve Venedik'e daha yakın, aynı zamanda kıraç ve tamamen dışarıya bağımlı olan Malta'nın elde tutulabilmesi, adanın sürekli desteklenmesine bağlıydı. Osmanlı Devletinin Malta'ya en yakın merkez üssü Preveze'de yani, Adriyatik'teydi. Osmanlı Donanmasının idari ve operatif yapısı içinde, burada devamlı bir deniz gücünün bulundurulması da mümkün değildi. Fatih'in düşüncesi gerçekleşse, yani güney İtalya ve Sicilya Adası Türk topraklarına katılsaydı, Malta o zaman elde tutulabilirdi. Ancak, daha önce de bahsedildiği gibi, Osmanlı deniz seferlerinin ana amacı, Osmanlı Devleti'nin otoritesini göstermek, ganimet toplamak, intikam almak ve suçluları cezalandırmaktı. Eğer daha gerçekçi bir strateji izlenseydi, hedef doğrudan Malta Deniz Gücünü ortadan kaldırmak olurdu. Bu maksatla on binlerce askere değil, sadece güçlü bir donanmaya ihtiyaç vardı. Bu donanma da mevcuttu. Malta Donanmasına karşı Garp Ocakları bile yeterli idi. Ama Osmanlı Askeri Doktrini içinde Donanmanın bağımsız kullanılması sadece Korsanlık Stratejisi ve ganimet elde etmek maksadıyla mümkündü.

Harekât Hazırlıkları

Süleyman, imparatorluğunun kaynaklarını Akdeniz'in Haçlılardan o yana gördüğü en büyük harekât için seferber etmeye hazırlanıyordu. Bu son derece karmaşık ve uzak ikmal yolları açısından da uzun menzilli bir operasyon olacaktı. Malta Adası Rodos değildi. Rodos, Süleyman'ın topraklarının hemen yakınındayken, Malta, Hristiyan Sicilya'ya çıplak gözle görülebilecek, yani büyük bir kalyon filosunun çıkış yaparak vurabileceği kadar yakındı. Rodos verimli ve iyi sulanan topraklara, bir işgal ordusunu barındıracak ve kışlamayı göze almasını sağlayacak arazi olanaklarına sahipti. Malta ise hiç bir olanak sunmuyordu. Afrika ile Sicilya arasındaki su yolunun ortasında, rüzgârla altüst edilen, sürekli güneş altında kavrulan bir yerdi. Üstünde tek bir ırmak yok, ancak bir kaç ağaç vardı. Kış yağmurlarının kayalara oyulmuş sarnıçlara toplanması gerekiyordu. Kısacası, istila için gelen ordu orada kaldığı sürece gereksineceği her şeyi, yiyeceği, keresteyi, kuşatma malzemelerini yanında getir-

154 Crowley s. 132- 133

mek zorundaydı. Osmanlılar her ne kadar Kuzey Afrika korsanlarından gelecek kısıtlı malzemelere güvenebilirse de, bu konuda yine uzun ve hassas ikmal yollarına bağımlıydı. Zamanlama da kritikti; ne çok erken yelken açılması gerekiyordu ne de çok geç. Fırsat penceresi sadece bir kaç aylığına aralanıyordu. Maltalılar, Turgut'tan özellikle korkuyorlardı. 1551'deki akınında 5.000 insanı köle almış, Gozo Adası'nı iskan edilmeyen bir kara parçası haline koymuştu.

Hiç bir Osmanlı seferi ayrıntılı hazırlıklar tamamlanmadan başlamazdı. Harem'den yükselen telaşlı çağrılara rağmen, Malta'nın işgali düşüncesi yıllara dayanan bir keşif ve haberalma çalışmalarının sonucuydu. Malta, konunun üstadı Piri Reis tarafından Kitab-ı Bahriye'de tarif edilip haritalandırılmıştı ve Turgut adaya yaptığı sayısız akınla bu bilgilere ayrıntı katmıştı. Tüm bunlara rağmen, kuşatmadan kısa zaman önce balıkçı kılığına girmiş Osmanlı mühendisleri Malta'yı ziyaret etti, ellerindeki olta kamışlarını surların ölçüsünü almakta kullandı ve tahkimatların güvenli verilere dayalı planlarıyla geri döndüler. Bir deyişe göre Süleyman kalenin gerçeğe çok yakın, ölçekli bir maketini yaptırdı. Osmanlı yüksek komutası, su kaynaklarının, güvenli demirleme konumlarının, savunmanın zayıf ve güçlü noktalarının nerelerde olduğunu biliyordu. İstanbul'da bu bilgilere dayanarak ve tamamen durumun özeline yönelik bir strateji kararlaştırıldı. Liman, herşeyden önemli olan donanmanın korunması açısından birincil öneme sahipti. Bunu su kuyularının denetim altına alınması izliyordu. Arazi kireç taşından oluştuğundan tünel kazılması mümkün değildi. Bu nedenle topçu sınıfı ön plana çıkıyordu. İnsan ve malzeme toplanması işi karmaşık bir planlama ve lojistik destek gerektiriyordu. Sefer organizasyonu söz konusu olduğunda hiç bir şey Osmanlı merkezi yönetimi ile yarışamazdı. Tartışılamayacak derecede kesin emirler imparatorluğun her köşesine gönderildi. Askerlere İstanbul ve güney Yunanistan'da teslim olacakları yerler bildirildi. Seferi organize etmekle görevli memurların eyalet valilerine ve yönetcilerine bitmek bilmez bir nakarat gibi, takıntı düzeyinde tekrarladığı noktalar vardı.

- Hububat meselesi son derece önemlidir...

- Barut kıt olacaktır...

- Gülle, barut ve ateşli silahlarda kullanılan diğer mühimmat, ihmaliniz nedeniyle elimize ivedilikle eriştirilemezse, Allah muhafaza siz de kendinizi kurtaramayacaksınızdır...

- Kaybedecek tek bir dakikanız olmayacaktır...

- Bulunduğunuz yerde her ne çeşit meyve ya da yiyecek bulunuyorsa, tüccarlara onları donanmaya teslim etmesi için eşlik ediniz..

- Emrim size erişince, gemiler için hızla peksimet kavrulmasını sağlayın, dikkatle yükleyin ve gönderin...

- İhmalden sakının...

- Malta seferine katılacak gönüllü kaptanlar bulun...

Karşı casusluk faaliyetlerine karşı, yabancıların İstanbulun ana kesimlerine giriş çıkışı yasaklanmıştı. Gemi yapımı ağır ilerleyen, gürültülü, emek yoğun bir işti ve hareketliliği izleyenlerin büyük bir askeri girişimin hazırlıklarının sürdüğünü gözden kaçırmasına imkân yoktu. Yüzlerce mevsimlik işçi amelelik etmek için tersanenin kapılarına yığılıyordu. Hava, 1564–1565 kışı boyunca testere sesleri, çekiç ve örs çınlamaları, balta gürültüleriyle yankılandı. Katran kaynatılan kazanlardan yükselen duman hayvan yağının ve talaşın kekremsi kokusunu bastırdı. Operasyonun lojistiği tüm kente ve ötelerine yayılmıştı. İstanbul'a ve Gelibolu'ya insan grupları ulaşmaya başladı. Kıyı kesimlerinden gelen deneyimli denizciler, Balkanlar ve Anadolu'dan gelen ve daha önce hiç deniz görmemiş olan, ama kürekler için gerekli olan ham kas gücünü oluşturacak dayanıklı köylüler akın edip geldi. Masraflar muazzamdı. Hazine gelirlerinin % 30'nu kapsayacaktı. Aralık ayında Sultan kumanda yapısı konusundaki kararlarını verdi. Sefere şahsen katılmayacak, ona İran ve Macaristan seferlerinde bulunmuş, gençliğinde şövalyelere karşı Rodos'ta çarpışmış olan Mustafa paşa vekalet edecekti.[155] Ona, donanmadan sorumlu olan Cerbe kahramanı Piyale Paşa eşlik ediyordu ki, Hristiyan tarih yazıcılara göre Süleyman, başkumandan konumundaki Mustafa Paşa'ya[156] "Piyale'yi oğlu yerine koyma, diğerineyse Mustafa'yı babası gibi onurlandırma ve hizmette kusur etmeme" emrini vermişti. Ayrıca Turgut Reis'de şöyle yazmıştı: *Askeri tecrübene güvenimiz tamdır. Mustafa Paşa'ya denizden yardım etmen ve donanmamızı başka ülkelerin Malta'ya yardıma göndereceği düşman donanmasından koruman gerekli.* Mart ayı boyunca kalyonlar, kadırgalar ve mavnalar hazırlanıp yüklendi. Bir kuşatma için gerekli her şey tamamlanmıştı. Aralarında devasa gülleler atan iki bazilikanın da olduğu 62 top, 100.000 gülle, 2.000 ton barut, arkebüz ve musket mermileri, oklar ve tolgalar, siper ve tünel kazma gereçleri, kurşun, halat, bel, kürek, küskü, kereste, askeri korumak için hazırlanmış ahşap paravanlar, savunmada kullanılacak çok sayıda hayvan derisi, yün balyası, eski çadır ve yelken, inanılmaz miktarda çifte kavrulmuş peksimet ve başka her türlü besin maddesi, çıkılan her seferin belkemiğini oluşturan imparatorluk saymanları tarafından kaydı tutularak gemilere yüklendi. Yola çıkış günü olan 30 Mart'ta Osmanlıların sergilemekte herkesten üstün olduğu emperyal tiyatro gösterilerinden biri daha sahnelendi. Mustafa Paşa sancağı ve kumandanlık kılıcını teslim alıp büyük bir gürültü eşliğinde sancak gemisi **"Sultana'ya"** adım attı. Yirmisekiz kürekçi sırası olan, incir ağacından yapılma ve kızıl-beyaz sancak taşıyan gemi Sultan'ın kişisel hediyesiydi. Piyale Paşa'nın da Derya Kaptanı olarak kendi baştardası vardı ki, kıç tarafı denizcilikte otoriteyi simgeleyen (üç fener, ipekten yapılma yeşil sancak, üstüne hilal işli, yaklaşık bir metre kare büyüklüğünde dövme gümüş plaka gib) unsurlarla süslüydü ve imparatorluk gücünü simgeleyen, tepesinde altın küre olan atkuyruğu kılından yapılma tuğu taşıyordu. Sultan'ın kendisi de üçüncü bir bayrak gemisiyle, kıç tarafı yine hilallıer ve altın varakla yazılmış Kuran ayetleriyle bezeli Baştarda-i Hümayun ile temsil ediliyor-

155 Fatih hariç, Osmanlı padişahlarının hiç biri donanmayla sefere çıkmamıştır. Fatih Trabzon'u fethettikten sonra İstanbul'a donanmayla dönmüştür.

156 Mustafa Paşa 75 yaşındaydı.

du. Zamanında sultan her sefere bizzat önderlik ederdi. Ama şimdi kumandanlar savaşı vekaleten idare ederken, kendisi sadece tuğu ve ihtişamla dekore edilmiş sancak gemisiyle temsil ediliyordu. Yanlı ya da yansız izleyen herkes için olağanüstü bir manzaraydı. Armada sabah namazından sonra yola çıktı. Üstlerine Kuran'dan ayetler, hilaller ve palalar işlenmiş bayraklar rüzgârda dalgalanıyordu. Kürekler Haliç'in durgun sularını yardı. Kıyı tabyalarındaki toplar selam atışlarıyla gürledi, kösler vuruldu, zurnalar çığlık attı. Beyaz başlıklı yeniçeriler, yeşil sarıklı din adamları, beyaz urbalı derleme askerler gemilerin güvertelerinde dimdik ve taş gibi hareketsiz duruyordu. Devasa armada imamların hayır duası mırıltıları, tempo davullarının gürültüsü arasında Sarayburnu'nu dönüp batıya Akdeniz'e yöneldi. Osmanlı deniz tarihinin en büyük seferi bir anlatıma göre " bir zafer atmosferi" içinde başlamıştı. Ve tüm bu şaşaaya rağmen tedirginlik tonu yansıtan mırıldanmalar da vardı. Derinlemesine yapılan planlara ve hassas uygulamaya karşın sefer bahar rüzgârını yakalmak için biraz aceleye gelmişti. Osmanlılar riskleri iyi hesaplamışlar mıydı? Yeterli asker derlemişler miydi? Tüm bunlar biraz acele mi olmuştu? Nitekimbir kaç gün içinde gemilerin bazılarının yeniden kalafat edilmesi ve karinalarının yağlanması gerekecekti. En büyük gemilerden biriyse Yunanistan açıklarında yüzlerce insan ve değerli barut kargosunun kaybına neden olarak battı. Ayrıca kürekçi sayısını tamamlamakta da artık alışagelen zorluklar vardı. Sefere çıkılması herkesi mutlu etmiş değildi. Askerler özellikle de atlarından ayrı kalan süvari sınıfı uzun deniz yolculuklarından hoşlanmıyordu ve savaşın sert geçeceğine dair söylentiler vardı. Hatta bu nedenle bazıları ücretini ödeyerek affını istemişti. Asker sayısını tamamlamak için mahkumlara af çıkartılması gerekti. Sultan'ın yanında kalmaktan gayet hoşnut olan Sadrazam Ali Paşa'ya atfedilen bir yorum tüm bunları, yani hem riskleri, hem de kumanda yapısındaki sakıncaları özetliyordu. Mustafa ve Piyale Paşa'ların gemilerine binişini izlerken ironik bir tavırla, *"Keyifli, her zaman kahve içip enfiye çekmeye hazır iki adam birlikte adalara zevk yolculuğuna çıkıyor"* diye mırıldanmıştı. Bir de hayırlı olmayan bir alamet yaşandı. Yola çıkma telaşı içindeki filo önemli bir ritüeli[157] ihmal etmişti. Barbaros' un Boğaz kıyısındaki Beşiktaş'taki mezarı ziyaret edilmemişti ki, bu artık adettendi ve denizde başarının tılsımı olarak kabul edilirdi olmuştu.[158] Venedikliler de, Osmanlı Donanmasının İstanbul'dan Malta'ya 49 gün süren intikali süresince bol bol zaman bularak Kıbrıs, Girit ve Korfu'yu savunmak üzere hazırlık yaptılar. Maltalı'lar ise asıl hedefin Malta olduğuna inanıyorlardı.

Harekâta tahsisli kuvvetler şu şekilde idi:[159]

Osmanlı Kara Gücü:

Anadolu Sipahisi	7.000 kişi
Karaman Sipahisi	500 kişi

157 Anane, gelenek
158 Crowley 133-141
159 Schreiber, sipahi ve yeniçeri sayısını altışar bin olarak vermektedir.

Midilli Sipahisi	500 kişi
Yeniçeri	4.500 kişi
Rumeli Sipahisi	3.500 kişi
Tunus	810 kişi
Cezayir	2.500 kişi
Lojistik Destek	13.000 kişi
Toplam:	31.310 kişi

Osmanlı Deniz Gücü:

Merkez Donanma	181 kadırga, kalyon ve mavna
Rodos	10 kadırga
Midilli	2 kadırga
Cezayir	17 kadırga
Cezayir	27 kalyon
İskenderiye	6 kadırga (Uluç Ali Reis)
Tunus	13 kadırga, 10 kalyota (Turgut Reis)
Toplam	266 parça gemi

Turgut Reis, Kanuni'nin gözüne o kadar girmişti ki, Serasker Mustafa Paşa ve Derya Kaptanı Piyale Paşa'ya Turgut Reis'in kuşatma ile ilgili öğütlerini dinlemeyi emretmişti.

Karşı Hazırlıklar

Malta'nın savunmada bulundurabileceği toplam şövalye sayısı 600 civarında, yani yarım yüzyıl önce Rodos'ta olduğundan fazla değildi ve bunların çoğu Avrupa'ya dağılmış durumdaydı. 10 Şubat günü Malta Üstadı tüm şövalyelere adada toplanma emri gönderdi; bunlardan 500 kadarı kuşatma başlamadan gelmeyi başardı. Erzak sağlama girişimleri de hızlanmıştı. Birgu ile Senglea bölgelerine çömleklerle muazzam miktarda su taşındı. Gemiler gıda maddesi almak üzere İtalya'ya gönderildi. Bu kolay bir iş değildi. Çünkü o dönemde Akdeniz havzasında kuraklık vardı ve tahıl darlığı çekiliyordu. Maltalı meşhur korsan Romegas denize açıldı ve denetimine takılacak talihsiz yük gemilerini Malta boğazında çevirip yüklerini sorgulamaya başladı. Nüfusun savaşamayacak bölümü, kadın ve çocuklar, yaşlılar, özgürlüğü geri verilmiş Müslümanlar ve fahişeler zoraki göçe tabi tutularak Sicilya'ya nakledildi, ama Maltalı sivillerin önemli bir bölümü başvuruda bulunarak yerlerinde kalma izni aldı.[160] İspanya Kralı Felipe açısından çıkılan sefer her nereye yönelikse, aslında ispanya'nın

160 Crowley s.146-147

kendisine açılmıştı. 7 Nisan günü, *"Türk filosu geçmiş yıllardan daha fazla kalyonla gelecek"* diye yazıyordu güncesine. Barselona tersaneleri tam kapasiteyle çalışıyordu ve gitgide yükselen panik dalgasının etkisiyle özel gemilerin envanterinin de çıkartılması emredilmişti. Denizin her tarafından panik yükseliyordu. Tehlike devasa, tepki en alt düzeydeydi. Papa bunu şöyle değerlendiriyordu. *"Armadanın gücüne bakılırsa, ya bize ya da Katolik krala (II. Felipe) zarar vermek üzere geliyor ve Türkler zafer için, imparatorluk için ve dahi kendi dinleri için savaşan cesur insanlardır. Zaten küçük güçlerimiz ve Hristiyanlık içindeki bölünme düşünülürse, korkmalarını gerektirecek bir şey de yoktur."* İspanyollar Cerbe'deki felaketten sonra donanmayı yeniden kurmak için sıkı çalışıyordu. Felipe, 1564 yılının Ekim ayında deniz kuvvetleri komutanı konumundaki amirali Don Garcia de Toledo'yu Sicilya genel valiliğine atadı. Yeni göreviyle Don Garcia, tüm Orta Akdeniz üzerinde ve Malta'nın savunulmasında stratejik sorumluluk almış oldu. İspanyol donanması Napoli, İspanya, Sicilya ve Cenova filolarının birleşiminden oluşuyordu. 1565 yılının Haziran ayına gelindiğinde Don Garcia henüz 25 kalyonu bir araya getirmeyi başarabilmişti.[161]

Malta Harekâtı

18 Mayıs 1565 sabahı St. Angelo ve St. Elmo'dan duru şafak ışığında güneydoğuya bakanlar, yelkenlerin otuz mil kadar ötedeki ufuk çizgisinden görünmeye başladığını gördü. Ekinler ve hayvan sürüleri hala tarlalardaydı. Osmanlı savaş makinesinin hızı, etkinliği ve lojsitik yetenekleri orta Akdeniz'i bir kez daha hazırlıksız yakalıyordu. Bütün ahali kale kapılarına yığıldı. Giacomo Bosio Osmanlı Donanmasının ihtişamını şöyle anlatır: *Tüm yelkenler açık olduğundan, doğuya doğru ufkun yarısı beyazla kaplanmıştı. Manzara soluk kesiciydi. Yüzlerce gemi sakin deniz üstünde ve dev bir hilal şeklinde ilerliyordu.*[162] Osmanlı Donanması İstanbul'dan hareketinden 49 gün sonra, Malta'ya varmıştı. Ertesi gün, Turgut Reis'in gelişini beklemek isteyen Piyale Paşa'nın görüşüne aykırı olarak Serasker Mustafa Paşa, 20.000 asker ile beş sahra topunu karaya çıkardı. St. Elmo Kalesine karşı düzen alındı. 12 gün sonra, 2 Haziran'da Malta'ya ulaşan Turgut Reis, St. Elmo Kalesinin sonradan kendi kendine düşeceğini açıklayarak, ona hücum edilmesini hatalı buldu. Ancak bir kere başlandıktan sonra vazgeçmenin küçüklük olacağını söyledi. 16 Haziran 1565'te Turgut Reis şehit oldu. Na'şı Trablus'a götürüldü. Bradford, Turgut Reis'in ölümü ile değişen durumu şöyle değerlendirmektedir[163]: Şövalyeleri Trablus'tan sürmüş olan Turgut yaşasaydı, Malta'da da benzer bir başarı elde edebilirdi. Geldiği andan itibaren, başa çıkılmaz yetenekleriyle kuşatmanın şeklini bütünüyle değiştirmişti. Büyük ölçüde onun birlikleri ve topçuları dizişi sayesinde, Saint Elmo sonunda düşmüştü. **Doria et Barberousse**'de Amiral Jurien de la Graviere onun hakkında şöyle yazmıştı: Turgut Barbaros'tan üstündü. Canlı bir deniz haritası olan Turgut, bilimi cesaretle birleştirdi. Onun bilmediği hiç bir koy, yelken açmadığı hiç bir kanal yoktu. Etrafındaki herkes

çaresizken araç ve çare bulmada dahiydi, büyük tehlikelerden beklenmedik yöntemlerle kurtulmada üzerine yoktu. Eşi bulunmaz bir kaptandı; Şövalye Romegas (Malta kuşatması sırasında orda olan ve St. Jean Tarikatı'nın en büyük denizcilerinden biri) dışında, deniz savaşlarında bir eşi yoktu. Karada, V. Charles ile II. Philipe'nin en iyi generalleriyle karşılaştırılacak kadar becerikliydi. Esirliğin güçlüklerini biliyordu ve kendi esirlerine insanca davranırdı. Her bakımdan bir karakterdi. Hiç kimse ondan daha fazla Kral ünvanı taşımaya layık değildi.. Onunla ilgili anlatılan bir öyküye göre, bir kaç yıl önce Maltız adalarında öleceği Turgut'un içine doğmuştu. Kardeşinin öldürüldüğü küçük Gozo Adası'na baskındaydı ve şöyle dediği anlatılır: *Bu adada ölümün gölgesini hissettim! Benim de şövalyelerin toprağında öleceğim yazılmış.* St. Elmo düşünce İtalya kıyılarında ciddi bir panik yaşanmaya başlamıştı. Papa IV. Pius şöyle yazıyordu: *Malta'nın kafir düşmanın eline geçmesi halinde Sicilya ile İtalya'nın ne kadar büyük bir tehlike altına düşeceğinin,* Hristiyan halkları nasıl felaketlerin tehdit edeceğinin bilincindeyiz. Roma, Osmanlı savaş makinesinin en uç hedefinin kendisi olduğunu gayet iyi biliyordu. [164]

Stratejik Değerlendirme

Crowley'in bu değerlendirmesine katılmak zordur. Malta Seferinin ne kadar kişisel nedenlere dayandığı yukarıda açıklanmıştır. Yaşlanmış ve ölümüne bir yıl kalmış Kanuni de dahil olmak üzere, Pargalı İbrahim Paşa'nın ölümünden sonra Osmanlı yönetiminde Avrupa'yı deniz yolu ile istila etmek gibi bir ileri görüş ve cesaret hiç bir zaman olmadı. Fatih 1480'de bu vizyona sahipti. Ancak zehirletilerek bu olasılık ortadan kaldırıldı. Kanuni zamanında böyle bir düşünce olsaydı, Barbaros zamanında karadan ve denizden koordineli olarak Venedik şehri alınabilir, oradan İtalya'nın tamamı üzerine harekât yapılabilirdi. İspanya Kralı, Cerbe'de kaybettiği donanmanın nelere mal olduğunun farkında olarak, Sicilya'da konuşlu donanmasına hücum emri vermekten çekiniyordu. Kendi donanması Cerbe'den sonra çok büyük maliyetler karşılığında inşa edilmişti. Onu ikinci kez kaybetmeye niyei yoktu. İspanya için donanmanın kaybedilmesi, Malta'nın kaybedilmesinden daha büyük bir kayıp olurdu. Kara harekâtı devam ederken, Osmanlı donanması bölgede caydırıcılığını devam ettiriyordu. İspanya'nın güvenliği için deniz gücü hayati bir unsurdu. Çünkü Afrika, Akdeniz, Atlantik, İngiltere, Hollanda ve Fransa ile olan askeri dengeler ancak donanma ile mümkündü. Osmanlı için ise donanma, sadece bir güç nakli ve ganimet toplama aracıydı. Bu bakış açısı ve vizyon, her iki ülkenin geleceğini de belirleyecek kadar farklı bir kırılma noktasını oluşturuyordu.

Harekâtın Sonu

Bu olaylardan sonra Cezayir Beylerbeyi Hasan, 27 Kalyon ve 2500 adam ile Malta'ya geldi. Hasan, Barbaros Hayreddin'in oğlu ve Turgut Reis'in damadı idi. Kendisi bu büyük isimlerin şerefini korumak için Saint Michel kulesi hücumunu biz-

164 Crowley s.222

zat yönetmek istedi. Mustafa Paşa kendisine 6.000 adam verdi. Hasan, kendi gemilerinin komutasını Rum dönmesi olup, korsanlık hayatında saç sakal ağartmış olan Kandelisa'ya bırakmıştı. Kuşatma iki ay daha sürdü. Bu süre içinde Saint Michel Kulesine 10 defa hücum edilmişti.

Kuşatma savaşı muazzam ölçülerde insan gücü gerektiriyordu, ama Osmanlıların da inanılmaz işgücü kaynakları vardı; tünel kazıyor, duvarlar yükseltiyor, üstü örtülü siperlerle hızla ileri hatlara uzanıyor, hafriyat yapıyor, toplarının konumlarını değiştiriyorlardı. Mustafa Paşa gerçekten de koca bir strateji külliyatını uygulamaya koymuştu; toplarını bir yerden bir yere aktarıyor, yemek saatlerinde ya da gecenin en sakin zamanlarında ani saldırılar düzenliyor, sinir bozmak için değişken dokulardaki topçu ateşi düzenlerine başvuruyordu. 18 Temmuz'da işkence altındaki Türk tutsağı, Sicilya'da yapılan yığınak konusunda Osmanlı kampında ciddi bir endişe olduğunu söyledi. Kara kuşatmasında sorumluluk almayı kabul etmeyen Piyale, donanmaya yelken açma ve toparlanan düşman armadasına yönelik keşif ve karakol emri verdi. Bu da, kara ordusunda Adada terk edildiğine yönelik korku dalgalanmaları doğmasına neden oldu.[165] Osmanlı kampında hastalık başgöstermişti. Zamanın hiç bir ordusu kamp kurarken hijyene ve düzenlemeye Osmanlınınki kadar özen gösteremezdi, ama Malta'nın arazi yapısı çok elverişsizdi. Ordu şövalyelerin özenle kirlettiği su kaynaklarıyla çevrili alçak ve bataklık bir arazide kamp kurmak zorunda kalmıştı. Askerler bunaltıcı yaz sıcağı altında ve gömülmemiş cesetlerin kokuştuğu bir arazide tifüse ya da dizanteriye yakalanmaktan korkar olmuştu.[166] Mustafa Paşa ise zamanın tükenmekte olduğunun farkındaydı elbette. Otağında yapılan savaş konseyi toplantıları daha yüksek ve hararetli karşılıklı şikayetlere sahne olmaya başladı. Eski tartışma bir kez daha su yüzüne çıktı: Ordu ve donanma orada kışlayabilir miydi? Zafere ulaşmadan geri dönecek olurlarsa Sultan ne yapacaktı? Yardım filosu ile ilgili söylentiler ne kadar ciddiydi? Piyale orada kışlama önerisini bir kez daha reddetti, ama ada çevresindeki devriye seyirlerinin güçlendirilmesi emrini verdi. Emirde şöyle deniyordu: *Malta Adası'nın bazı kesimlerinin gözlenmesi ve korunması babında doğan acil lüzum üzerine sana 30 kalyonla bu görevi yerine getirmeni emrediyorum... Sözüme karşı çıkan herkes uygun cezaya çarptırılsın.*[167] Ağustos ayının başlarında Sicilya'da 11.000 adam ve 80 gemi toplanmıştı. Nihayet, Sicilya Hidivi'nin yardımcı kuvvetlerinin de adaya başarı ile çıkmış olmasından dolayı; Mustafa ve Piyale Paşalar 11 Eylül 1565'te, kuşatmayı kaldırma kararını vermeyi uygun buldular. [168] Bradford, kuşatmanın kaldırılma nedenini şöyle anlatmaktadır: Kuşatma baharda başlamıştı ve Türkler, Malta'nın Rodos'tan farklı olarak birliklerine çok az yiyecek sağlamasından ve ana takviye kaynaklarından uzak olmalarından ötürü sıkıntı çekmekteydiler. Malta'ya saldırılarını sıkıntıya sokan ve adanın ellerine geçmesini engelleyen şey, kısmen uzun iletişim hatlarıydı.[169] Malta savaşının korkunç son anları, Maltalı Hristi-

165 Crowley s.228
166 A.g.e s. 227
167 Crowley s. 246
168 Hammer s. 51-52
169 Bradford s. 324

yanlar için büyük önem taşıyan St. Paul Koyu'nda yaşandı. Geri çekilen Müslümanlar için mesele cepheden sağ kurtulmakla sınırlı değildi. Kalyon kümeleri kıyıdan uzakta kalırken, bir dizi kürekli küçük tekne askerleri almak için koya girmişti. Askerler önce kumsala, oradan koyu çevreleyen resiflere ve sonra da denize itildi. Sığlıklar kıyıma sahne oldu. Maltalılar ve İspanyol askerleri bata çıka ilerlemeye çalışan Türkleri kılıçtan geçirerek koyun sığ sularına girdi. İnsanlar telaşla teknelere doluşmaya çalıştıkları teknelerin alabora olmasına yol açıyordu. Sonunda kalyonlar toplarını sahile çevirince Maltalı ve İspanyollar geri çekildiler. Menzil dışına çekilip sırılsıklam ve gücünü tüketmiş halde filonun gidişini izlediler. Kıyıda ve sığlıklarda türbanlar, palalar, kalkanlar ve sayısı kestirilemeyen ceset kalmıştı. Balbi şöyle yazıyor: Verdikleri ölünün sayısını o zaman bilemedik, ama iki ya da üç gün sonra cesetler su yüzüne çıkmaya başladı. Koydaki koku öylesine kesifti ki, kimse yaklaşamadı. Karanlık basınca filo tekrar kıyıya yanaşıp su ikmali yaptı, sonra da yelken açıp uzaklaştı. Ordunun olasılıkla yarısını oluşturan 10.000 adam kıraç arazilerde hayatını kaybedip orada kalmıştı. Maltalılardan ise 8.000 kişiden ancak 600'ü silah taşıyacak durumdaydı ve 500 şövalyeden 250'si ölmüştü. Malta ölüm kokuyordu. Verilmesi kaçınılmaz haber İstanbul'a ulaştı. Mustafa ile Piyale haberi önceden göndermiş, sonra donanmayı Haliç'e geçe karanlığında sokmuştu. Haber kentte yayılınca topyekûn bir keder yaşandı. Süleyman'ın tepkisiyse, alışılmadık derecede sessizdi. Mustafa görevini kaybettiyse de iki kumandanın da kellesi yerinde kaldı. Süleyman, Malta kuşatmasında savaşanların terfi ve parayla ödüllendirilmesini emrini verdi. Malta'daki yenilgi, imparatorluk kayıtlarında çabucak karartıldı. "**Malt**a yok" deyişi gündelik dile yerleşti. Malta da Viyana gibi Osmanlı zaferlerinin başını alıp gitmesine vurulan, ihmal edilebilir ölçekte bir tökezleme olarak kabul edildi.[170]

Stratejik Değerlendirme

Malta gibi kayalık ve anavatandan oldukça uzak bir adaya karşı yapılan bir harekâtın, zaman koordinasyonun bu kadar zayıf olması askeri bakımdan kabul edilmesi mümkün olmayan bir husustur. Diğer taraftan;

- Kürekli kadırgalar ve onların yetersiz yelken gücüyle, 49 günde Malta'ya ulaşılması,
- Kuşatmaya geç başlanması (19 Mayıs),
- Çok sayıdaki askerin gemilerde uzun süre tutulmasının yarattığı atalet ve motivasyon eksikliği,
- Lojistik desteğin yetersizliği,
- Turgut Reis'in gecikmesi,
- Daha önceden, üzerinde mutabakat sağlanmış bir harekât ve hücum planının olmayışı,

170 Crowley s. 257-258

- Bir ada harekâtında bile Derya Kaptanının sözünün dikkate alınmaması,

- Ada etrafında deniz kontrolunun sağlanamaması nedeniyle Ada'nın takviye alması,

Malta Seferinin başarısızlıkla sonuçlanmasının önemli sebebleri arasında sayılabilir. Osmanlı Donanmasının istila maksatlı harekât yarı çapının, yaklaşık 1000 deniz mili civarında olduğu, hem kara askerinin taşınması, hem de lojistik destek açısından Anadoluya dayanmak zorunluluğunun bulunduğu bu harekâtta anlaşılmıştır. İleri harekât ve lojistik destek üslerinin olmayışı veya zamanında tesis edilmeyişi harekâtı çıkmaza sokmuştur.Örneğin, 1481'deki Otranto Seferi sonrasında burada bir üs tesis edilebilseydi, Malta seferine hayati katkılar sağlayabilirdi. Hatta Osmanlı kuvvetlerinin kışı Malta'da geçirerek baharda kuşatmaya devam etmesi mümkün olabilirdi. Diğer taraftan Malta Adası ele geçirilse bile bu adanın elde tutulup tutulmayacağı tartışılabilir bir konudur. Osmanlı Devleti Ege'deki kendine çok yakın adaları bile elde tutamamış azınlıkları vergiye bağlamakla yetinmiştir. Malta başarısızlığı, Batılıların, birleşmeleri halinde Osmanlı Donanması ile başa çıkabileceklerini ve Osmanlı komuta yapısında Barbaros'tan sonra ortaya çıkan zafiyetleri anlamalarını sağlamıştır. Bu sefer, Osmanlı devlet yöneticilerinin, **Deniz Gücüne** ve denizci komutanlara bakış açılarını gösteren ve yeterli kuvvete sahip olunduğu halde, sadece sevk ve idare eksikliği nedeniyle kaybedilmiş savaşlar için çok acı bir örnek teşkil etmektedir. Bu kadar güçlü bir donanma, küçük bir adanın denizden takviye almasını engelleyememiştir. Denizlerde uğranılan yenilgi ve başarısızlıkların temelinde yatan esas neden; Osmanlı Deniz Gücünün, Kara Gücü gibi devlet yapısı içinde kurumsallaşarak bir gelenek oluşturamamasıdır. Malta başarısızlığının acısını beş yıl sonra yine, kişisel ve sudan sebeblerle Kıbrıs'tan çıkarmaya çalışacak Osmanlı Devleti, Kıbrıs'ı fethetmesine rağmen İnebahtı'da denizcilik geleneğinin yoksunluğu nedeniyle Donanmasını kaybedecektir. Bu donanmayı yerine koymakla öğünecek Osmanlı Devleti, Barbaros, Turgut Reis, Uluç Ali Reis gibi denizcilerin ardından denizci personel yetiştirecek kurumları olmadığından, var olan bir donanmanın hiç bir işe yaramadığını, yüzbinlerce şehit ile alınan adaları birer birer kaybederek acı bir şekilde öğrenecektir.

Anlatımların çoğu, Malta Seferinde, Türklerin 20–30.000 arasında adam kaybettiği konusunda hem fikir görünüyor.[171] Osmanlı, tarihinin en görkemli dönemlerinden biri olan Kanuni'nin padişahlığı döneminde sadece iki büyük terslikle karşılaştı. Biri, 1529'da Viyana kapıları önündeki başarısızlığıydı, öbürü ve çok daha büyüğü 1565'te Malta'da. Malta kuşatması, Osmanlı İmparatorluğu'nun genişlemesinin son noktasıydı. Bu tarihten sonra Türklerin Batı Akdeniz'e zorla girmek için hiçbir gerçek girişimde bulunmamaları anlamlıdır. 1565'teki Malta kuşatması, görünüşte Osmanlı yükselişinin durdurulduğu anın işaretiydi. Türkler ve kuzey Afrika kıyısın-

171 Tamamı 31.000 olan Osmanlı Kara Gücü dikkate alındığında, Bradford tarafından verilen zayiat rakamları oldukça abartılı gözükmektedir. Bununla beraber Osmanı zayiatlarının 10.000'in üzerinde olduğu değerlendirilmektedir.

dan öbür Müslümanlar sonraki yüzyıllarda da Batı Akdeniz havzasının deniz yollarında avlanmaya devam edeceklerdi; fakat ana dalga dinmişti.[172] Malta'nın alınamaması, Süleyman'ın Akdeniz'deki yayılışının hazin sonu olarak görülebilir; ne var ki, Süleyman'ın ve haleflerinin olayı böyle değerlendirdiğine dair pek fazla kanıt yoktur. Batılılar, Malta kuşatmasının kaldırılmasını çok daha dramatik bir dönüm noktası olarak değerlendirdiler. Bunu izleyen yıllarda Kutsal Birlik oluşturuldu ve Avusturyalı Don Juan komutasında kurulan Donanma 1571' de İnebahtı Zaferine imza attı.[173] Malta Seferi, Avrupa açısından iki önemli sonuç doğurmuştur: Birincisi Hristiyan gücünün, Türk-Müslüman kimliği üzerindeki gücünü gösteren stratejik bir kırılma noktası, ikincisi ise Avrupa'da güç birliği yapma ideolojisini yaratmasıdır.

İkinci Selim'in İktidarı ve Avrupa'nın Yeni Stratejsi

Osmanlı idari yapısı içinde savaş kişisel iradeye kalmış bir şey değildi. İslamiyet tarafından yetki verilmiş emperyal bir projeydi. Osmanlı devlet mekanizması savaşa gereksinim duyuyordu. İkinci Selim tahta geçmek üzere Edirnekapı'dan İstanbul'a girerken bunu anladı. Yeniçeriler ayaklanarak geleneksel bahşişin dağıtılması için sarayın kapılarını tuttular. Donanma komutanı olan Piyale Paşa atından alaşağı edildi. Mesele alelacale altın ve gümüş sikkeler dağıtılarak halledildi. Selim gereken dersi almıştı. Bu korku ile hiç bir sefere katılmayan ilk sultan oldu. Sokullu Mehmet Paşa Osmanlı Devletinin alışılmış stratejisini devam ettiren kişi oldu. Sokullu Osmanlı tarihine damgasını basmış bir vezirdi. Kanuni'ye Paşa, Yargıç, Eyalet Valisi ve hatta Barbaros'un ölümünden sonra Donanma Komutanı olarak da hizmet etmişti. Sokullu'nun birinci hedefi, gücün doruğuna erişmekti. Ancak Selim'in hocası Lala Mustafa Paşa ve Piyale Paşa ile rekabet içindeydi. Bu anlaşmazlıklar Akdeniz siyasetini yakından etkiledi. [174]

Avrupa Güç Dengeleri

Selimin dönemi Osmanlıya en kararlı ve en uzun muhalefeti gösteren Papalık makamının da değiştiği bir döneme denk geldi. Malta kuşatmasına önderlik eden ve Avrupa'yı Osmanlı'ya karşı sürekli cesaretlendiren Papa IV. Pius, 9 Aralık 1565 günü ölmüştü. Yerine çobanlıktan gelme, engizisyonun ciddi yüksek yagıçlarından Kardinal Michelle Ghisleri V. Pius olarak Papa oldu. Yeni Papa'nın gözlerini kamaştıran proje, Haçlı rüyasının yeniden hayat geçirilmesiydi. Avrupa'nın Malta'da tutunması Hristiyan dünyasının somut edimlerinden çok şansın yardımıyla gerçekleşmişti. Yeni Papa Hristiyanlığı tehlike altında görüyor ve Avrupa'nın birleşmesinden başka çare olmadığını düşünüyordu. Amacı hristiyan güçleri kutsal ittifak altında birleştirmekti. Bu maksatla, göreve başladıktan dört gün sonra Hristiyan denizlerini kalyonlarıyla koruması için II. Felipe'ye verdiği parasal yardımı yeniledi. Akdeniz'deki en güçlü Hristiyan armadası olan İspanya donanması; Yeni Dünya'daki koloniler, kuzey

172 Bradford s. 325-326
173 Williams s. 53-54
174 Crowley s. 266-268

Afrika'daki ileri karakolların güvenliği, içerdeki Müslümanların temizlenmesi, Osmanlı tehdidi ve rakip Fransa ile olan gerginlik arasında tam bir diversiyona uğramıştı. İspanya'ya güney Amerika'dan gelen gümüş bile yetmiyordu. Daha fazla paraya gereksinim vardı. İspanyol savaş gücünü 1540'lar boyunca Amerika'dan gümüş külçesi taşıyan kalyon filoları sağlamıştı. Ancak bu kaynak akışı enflasyonu roket gibi yükseltmişti. Örneğin deniz savaşında kritik bir maliyet unsuru olan peksimetin fiyatı 60 yıl içinde dört katına çıkmış, bir İspanyol kalyonunu yönetmenin bedeli orantısal olarak üçe katlanmıştı. Savaş artık pahalı bir oyundu. Sadece iki süper güç, yani Osmanlılar ile Habsburglar ciddi ölçekte savaşlar açmak için gerekli kaynaklara sahipti. İspanya kralı Felipe'nin Akdeniz'e yönelik bir stratejisi yoktu; bin bir türlü soruna sadece küçük ve kademeli tepkiler veriyordu.

1566'da Flander'de[175] çıkan ayrılıkçı isyana kuvvet ayırmak zorunda kalınca, Akdeniz'de kımıldayamayacak duruma düşmüştü. Venediklilere ise kimse güvenmiyordu. Cerbe'de yardıma koşmamışlardı. St.Elmo Kalesi'nin düşüşünü alenen kutlamışlardı. Ve Venedikliler de kendi çıkarlarına darbe inene kadar İslam dünyasıyla alışverişi sürdürmekten mutluluk duyacak, sonra yardım istemek için Hristiyan dünyasına geri dönecekti. Önceliği Flander olan İspanya, Papa'nın kutsal birlik çağrılarına direnirken para yardımı almaya devam etti. Ama Cerbe yenilgisini unutmamıştı. Barselona'da kalyon yapımına devam etti ve 1567 yılında kalyon sayısını 100'e çıkardı. Bu sayı Osmanlıya karşı yetersiz olmakla birlikte oldukça caydırıcı bir güçtü.[176] İspanya'daki Müslüman kalıntıları hala sorun olmaya devam ediyordu. Güney İspanya'nın Müslüman nüfusundan geri kalanlar imparatorluk kararnamesi ile güç kullanılarak Hristiyanlığa döndürülmüştü. Bunlar Morisko olarak adlandırılmaktaydı. Ama mesele kapanmamıştı. Çünkü o insanlar nasıl oluyorsa asimile edilebilen türden değildi. Türklerin gölgesi deniz üzerinde uzayarak yaklaştıkça, Moriskoların gizli Müslüman olduğu, Osmanlıların açacağı kutsal savaşta ülkenin içine uzanacak beşinci kolu oluşturacağı korkusu yaygınlaşmaya başladı.

Felipe sonunda, 1 Ocak 1567'de İslamiyetin İspanya'daki son kültürel izlerini silmeyi amaçlayan bir emir yayımladı. Arapça, peçe ve hamam artık yasaktı. Bu bardağı taşıran son damla oldu. 1567 yılının Noel gecesi Alpujarra'dan inen dağlı Moriskolar, Granada'daki Elhamra Sarayı'nın duvarlarına tırmandı ve Allah aşkına ayaklanma çağrısı yaptı. İsyan hemen yayıldı. Ayaklanma Türklere yönelik kaygıları dev bir ekrana yansıtmıştı sanki. Moriskolar 75 yıldan beri İstanbul'dan yardım istiyordu. 1560'ların sonuna doğru temsilciler göndererek başvuruda bulunmuşlardı. 1569'da Türklerin uzun vadede İspanya'yı işgal etme girşiminde bulunacağına dair yoğun bir korku vardı. O yıl Granada'lı Moriskolara cesaret vermek ve yardım etmek için yelken açacakları iddia ediliyordu. Sokullu, Toulon'un üs olarak kullanılması için Fransa kralına doğrudan talepte bulunmuştu. Ve o karışıklık içinde Uluç Ali de İspanyol kuklası rejimi devirerek Tunus'u almıştı. Karl'ın en gurur duyduğu başarısı tek bir

175 Hollanda, Belçika, Lüksemburg'un kapsadığı bölge
176 Crowley s. 269-272

darbede alaşağı edilmişti. Uzaklar birden yakın oluvermişti. İstanbul sanki binlerce kilometre doğuda değildi. Nitekim Selim 1570 yılının hemen başında Cezayir'den asker ve silah gönderilmesini emredecek, arkebüzler gelecek, güney İspanya dağlarında kısa zamanda 4.000 Türk ve Berberi savaşçı toplanacaktı. [177] İç savaş üç yıl sürdü; bu durum Osmanlı filosunun işin içine karışması gereği için iyi bir neden ve elverişli bir fırsattı; ne varki İstanbul'da artık büyük savaşçı Muhteşem Süleyman tahtta oturmuyordu. Ardılı olan II. Selim ise donanmayı İspanya yerine Kıbrıs'a gönderdi.[178] Felipe 19 Ekim 1569 tarihinde orduyu Moriskoların yağmalanması için serbest bıraktı. Ateş ve kan savaşı 1570 yılı boyunca devam etti. Karl 1 Kasım 1569'da isyana destek verdikleri gerekçesiyle Morisko nüfusunun ülkeden ihraç edilmesi emrini verdi. Başkumandan Don Juan, bunun mantığını kabul ediyor

Ama yürek burkucu buluyordu. 5 Kasım'da şöyle yazacaktı: *Dünyanın en hüzün verici manzarasıydı. Yola çıkış anı geldiğinde öylesine yağmur, rüzgâr ve kar vardı ki, feryad edip dövünen insanlar birbirine sıkı sıkıya tutunmak zorunda kalıyordu. Bir krallığın tabasının ülkeden gönderilmesinin düşünülebilecek en acı görüntü olduğunu kimse inkâr edemez.* İsyan bastırıldı. Vaat edilen Türk armadası hiç gelmedi. Aslında gönderilmesi belki hiç düşünülmemişti bile, belki de Sokullu daha derinlerdeki niyetleri gizlemek için Moriskoları kullanmıştı. Ama olgu çok farklı bir etki yaptı ve Felipe'nin stratejik gerçeği kavramasını sağladı. Türkler Orta Akdeniz'de yenilgiye uğratılmadığı sürece İspanya daima tehdit altında olacaktı. Morisko isyanı ayrıca Felipe'nin Papa tarafından yapılan birleşmiş Hristiyan savaş gücü çağrılarına gösterdiği direnişi de zayıflattı.

16. Yüzyıl Sonlarında Osmanlı'nın Stratejik Deniz Durumu

Osmanlılar ise denizden büyük ölçüde uzak durmaya devam ediyordu. Piyale Paşa 1566'da Adriyatik'te 130 kalyonla[179] gözükerek Hristiyan dünyasında yeni ürpertilere neden olmuştu. Avrupa'da Osmanlı hedefleri konusunda her türlü rivayet dolaşıyordu. Venedikliler alarmda ve tedirgindi. Girit ve Kıbrıs için kaygılanmaya başlamışlardı. Ürkek Venedikliler 1567'de yeni bir anlaşma yaptılar. Bir İspanyol raporunda şöyle yazıyordu: *Türk sadece kendini eğlendirmekle, iyi zaman geçirmekle, yemek içmekle ilgileniyor; tüm devlet işlerini başbakanının ellerine bırakıyor.* Avrupa ve Ortadoğu'daki kıtlık ve hastalıklar da stratejik durumu etkileyen önemli faktörler olarak öne çıkmaktaydı. Bunlar, düşük hasat, nüfusu sürekli kabaran kentlerde azalan hububat, veba salgınlarının ve kıtlığın patlamasıydı. 1566'da Mısır ve Suriye'de açlıktan ölümler yaşanmıştı. 1567'de İspanyol ajanları İstanbul'da ekmek sıkıntısı olduğunu haber veriyordu ve 1568'de kentte çıkan veba salgını aralarında Fransız ajanı Petromol'un da bulunduğu çok kişinin ölümüne neden olmuştu.

177 Crowley s. 278–279

178 Georg Schreiber, Türklerden Kalan, Milliyet Yayınları 1984 s.179

179 Gemilerin kadırga olması gerekir. Osmanlı o dönemde henüz kalyon tipi gemilere geçmemişti.

Stratejik Değerlendirme

Yeni Padişahın ne kendisinin, ne de etrafındaki danışmanlarının bölgesel veya kıtasal bir stratejik vizyonu vardı. Malta'dan bir yıl sonra tahta geçtiğinde Osmanlı savaş makinesinin mutlaka çalışması gerektiği ona hatırlatılmıştı. Osmanlı'nın Akdenizdeki tek güçlü rakibi İspanya ile mücadele alanı çok farklı ve yaygındı. Kuzey Afrika ve İtalya bölgeleriyle birlikte İspanya henüz Batı Akdeniz'de egemenliğini sağlayamamıştı. Osmanlı ise Venedik'i vergiye bağlayarak Girit ve Kıbrıs elinde olmamasına rağmen kara gücünün caydırıcılığı ile doğu Akdeniz'i kontrol edebiliyordu. O dönemde aynı zamanda Osmanlı deniz gücü de bu caydırıcılıkta önemli bir rol üstleniyordu. Cerbe'ye kadar uzanan Osmanlı deniz gücünün tek eksikliği, hala kadırgadan kalyona geçilememesi ve ordudan bağımsız kurumsal bir yapıya kavuşturulamamasından dolayı sürekli bir faaliyetten ve bağımsız bir stratejiden yoksun olmasıydı. Bu nedenle deniz gücü için seçilen hedefler, konjonktürel gereksinimlere ve sadrazamların kişisel öngörülerine göre tayin ediliyordu. Bu nedenle 1566–1570 arasındaki 4 yıllık dönemde İspanya'nın içinde bulunduğu zafiyet alanlarından yeterince yararlanacak bir strateji izlenememişti. Orta Akdeniz'in tam merkezindeki Malta, Avrupa için tam bir dönüm noktası olmuştu ve onlar için yaşamsal bir jeopolitik gerçeği önlerine sermişti. Hristiyanlığın ve Avrupa'nın güvenliği Ege'den başlıyordu. Bunun fiziki hedefi ise Osmanlı deniz gücüydü. Bu güç yok edilmeden ne Afrika'da ne de orta ve batı Akdeniz'de güvenlik mücadelesi sona ermeyecekti.

Süveş Kanalı ve Don -Volga Nehirlerinin Birleştirilmesi Projeleri

Enerjik mizaçlı Sokullu, yeni fetihlere engel oluşturan bariyerlerin aşılması için öngörülü projeler başlatmıştı. Osmanlı gemilerinin Hint Okyanusu'na doğrudan erişimini sağlayacak olan Süveyş Kanalı'nın yapımına girişilmesini emretti. Ayrıca buna benzer başka bir projeyi, Karadeniz ile Hazar Denizi'ni birleştirecek, İran'daki düşmana denizden de saldırmayı mümkün kılacak ikinci bir kanalın yapımına yönelik planı da geliştirmeye koydu.Bu maksatla, Kefe Sancak Beyliğine tayin edilmiş olan defterdar Çerkes Kasım Bey görevlendirilmiştir. 3.000 yeniçeri ile 20.000 süvari bunun için Ejderhan'a gönderildiği gibi, 4 Ağustos 1569'da da 15 kadırga ile Özi (Azov)'ye 5.000 yeniçeri ve 3.000 amele götürülmüştür. Bundan başka Ejderhan'ın kuşatılması ve kanalın kazılmasında piyadelere yardımcı olmak üzere 30.000 Tatarın yeniçerilere katılması emrolunmuştur. Fakat Prens Srebiyanov komutasındaki 15.000 Rus, işçilerin üzerine giderek bunları dağıttılar. Öte yandan Ejderhan garnizonu kuvvetli bir çıkış yaparak kuşatanları püskürttü. Tatar ordusu da Ruslara yenildi. Ayrıca Türklerin bataklıkta, çöllerde kılavuz olmak üzere beraberlerine aldıkları bir takım Tatarlar da, kötü niyetle, onların yollarını şaşırttılar. Bu girişimin başarılı bir sonuca ulaşmamasında, Osmanlılara bağımlılığının artmasından başka bir şey görmeyen Kırım Hanı Devletgiray'ın haince telkinleri de, yenilgi ve kayıplarla moralleri bozulan Osmanlı askerlerinin cesaretlerinin kırılmasına bir ek sebeb teşkil etti. Devletgiray'ın adamları Türk askerlerine telkin ettileri, **"Bu kuzey eyaletinde kışın dokuz ay devam etti-**

ği, yazın da ancak gece üç saat sürdüğü cihetle, ya istirahattan mahrum olmaları, yahut ta gün batışından bir buçuk iki saat sonra yatsı namazı ve güneş doğmadan önce de sabah namazı kılmalarını gerektiren din emirlerini ihmal etmeleri lazım gelecektir" sözleri beklenen sonucun doğmasına sebeb oldu. Asker memnuniyetsizlikten baş kaldırmaya kalkıştı. Kasım Bey, projelerini bırakarak askeri Özi'ye götürdü. Oradan gemilere bindirdi. Dönüşte, deniz ortasında donanma hızlı bir fırtınaya tutuldu. Gemiler perişan oldu. Bir kaçı battı. İstanbul'a sadece 7.000 kişi dönebildi.[180]

Stratejik Değerlendirme

Kanal projesinin sahibi olarak Sokullu Mehmet Paşa bilinmektedir. Bu girişimin fikir babasının Kasım Bey olduğu ve şüphesiz Sokullu'nun onayını aldığı, tahsis edilen personel ve gemilerden anlaşılmaktadır. Osmanlı Devletinin bu tarihe kadar uyguladığı deniz politikası ve kanalın yılda sadece 4–5 ay kullanılabileceği dikkate alındığında, askeri açıdan fazla bir işe yaramayacağı, ancak Rusya'nın sahip olduğu zengin hammaddelerin Karadeniz'e, buradan İstanbul ve diğer yerlere naklinde büyük fayda sağlayacağı söylenebilir. Şüphesiz bu projeden faydalanmanın ilk şartını, Kırım Yarımadası'nın ve Azak Denizi'nin kontrol altında bulundurulması teşkil etmektedir. SSCB tarafından bu gün hayata geçirilmiş olan bu proje ile Kuzey Denizi yılda 4–5 ay gibi kısa süreli de olsa birbirine bağlanmış durumdadır ve Rusya'nın ticari hayatında önemli bir rol oynamaktadır.

Kıbrıs Seferi

Kıbrıs Seferi çeşitli nedenlerle 50 yıl gecikmiş bir seferdir. Buna rağmen zamanlama açısından doğru bir karardır. Avrupa'daki güç mücadelesi nedeniyle biraraya gelinmesi çok zor olan bir zaman dilimi değerlendirilmiştir. Yaklaşık 4000 yıllık Kıbrıs tarihi boyunca adanın coğrafi konumundan kaynaklanan güç mücadelesi hemen hemen hiç değişmemiştir. Bugün de aynen devam etmektedir.

Geçmişten Fethe Kıbrıs

1522'de Rodos'un alınmasından sonra Kıbrıs bir anomali, Müslüman denizinde izole halde, Venedik'ten bile yüzlerce mil uzaklıkta toprakları verimli bir Hristiyan karakolu olarak kalmıştı ki, bu da istanbul'daki Sultanlar için hem provokasyon, hem de baştan çıkarma unsuru olarak algılanmasına neden oluyordu. Bir Venedikli orasını"kurdun ağzına uzanmış bir ada" olarak tanımlamıştı. Malta gibi Kıbrıs da daima imparatorların ve kutsal savaşların gölgesi altında yaşamıştı. Beyrut sadece 60 mil uzaklıktaydı. Asurlar, Persler ve Fenikeliler gelip geçmişti. Yunanca konuşan özgün halkı Bizans döneminde Ortodoks yapılmıştı. Araplar adayı 300 yıl ellerinde tutmuş, İslam dünyası üzerindeki hak iddiasından hiçbir zaman vazgeçmemişti. Haçlılar batıdan geldiklerinde adayı bir Pazar yerine, Hristiyan savaşının toplanma alanına çevirmiş, palmiyeler arasına Gotik katedraller inşa etmiş ve başkent

180 Hammer s: 71

Lefkoşe'yi(Nicosia) birçok dil konuşulan bir yer haline getirmişti. Liman kenti Magosa (Famagusta) ise yeryüzü üstündeki en varlıklı yerleşimdi. Venediklilerin adayı el çabukluğu ve kurnazlıkla aldığı yıl olan 1489'a gelinene dek kutsal savaş dalgası yön değiştirmiş ve Osmanlılar doğu Akdeniz'in efendisi olma yolunu yarılamıştı. Kıbrıs adası Venedik egemenliğinin neredeyse başından beri Osmanlı fetih listesinde önemli bir yer tutuyordu. Venedikliler tarafsızlığı korumak için sultana vergi, vezirlere rüşvet vermiş, onursuz bir ödün politikası güderek bu durumdan hoşnut ellere her yıl binlerce duka altın kaydırmıştı. Bütününe bakıldığında, öyle bir politika gütmek savaş filoları kurmaktan ucuza geliyordu, ama gereği halinde çekilecek yer de bırakmıyordu. Kıbrıs kısa vadede Venedik'i bir refah dalgasına boğdu. Orta platonun tahılı, güney kıyısının tuzu, sert şarabı, şekeri, pamuğu ve serfler tarafından plantasyon köleliği koşullarında yetiştirilen "altın bitkisi" (safran) kesintisiz aktı. Ancak Venedik Kıbrıs'ta kötü bir yönetim gösterdi. Adaya hemen hemen hiç bir yatırım yapmadı. Karşılığında hiç bir şey vermedi. Tek yönlü bir ticaretti bu. Yunan kökenli ezilmiş Kıbrıs köylüsü yoz bir yönetim altındaydı ve acımasızca vergilendiriliyordu. Yönetim 1516'da 26.000 köleyi özgürlüklerini kendilerine satarak ilave para elde etme önerisi getirdiğinde, sadece bir adam 50 duka altın bulabilmişti. Ada aynı zamanda Venedik tarafından istenmeyen kişilerin sürgün edildiği bir yerdi. Katiller ve siyasi karşıtlar Magosa'ya gönderilyordu. Ancak Kıbrıslılar bir zamanlar Maltalıların yaptığı gibi başlarındaki derebeylerine karşı ayaklanma gücünden yoksundu. Gizlice karşı kıyıya çıkıp sultana başvurularda bulunuyor, yalvarıp yakarıyorlardı. 1560'larda iki Kıbrıslı ellerinde Süleyman'a hitaben yazılmış, kölelerin adada Osmanlı egemenliğini istediğini belirten bir mektupla İstanbul'da ortaya çıktı, ama kentteki Venedik ajanı zamanın sadrazamına rüşvet vererek adamların kendisine teslim edilmesini sağladı. İki Kıbrıslı ortadan yok oldu.1562'de bir köylü ayaklanması girişimi, ardından hepsi Tanrı'dan gelen işaretler olarak kabul edilen şiddetli fırtınalar, kıtlık, salgın hastalıklar, depremler ve ekmek için kalkışılan yerel ayaklanmalar. Ve 1567'de dinmek bilmeyen istila söylentileri hepsinin üzerine çıktı. Selim'in saltanatını tam anlamıyla meşru kılması gerekiyordu. Büyük Osmanlı mimarı Sinan Edirne'de yapılacak yeni cami kompleksinin planlarını hazırlıyordu, ama geleneğe göre sultanın adına yapılacak caminin masraflarının kafirler tarafından karşılanması gerekiyordu ve bu para ancak fetihle gelebilirdi. Mekke'ye uzanan son derece önemli Hac yolunun ve doğunun zenginliklerini İstanbul'a aktaran Mısır ticaret güzergahının tam üstüne oturmuştu; dahası Venedikli yetkililer bölgeyi Hristiyan korsanlardan temizlemekte tamamen etkisiz kalıyordu. Kıbrıs Osmanlı etki alanının tam merkezinde oturup kalmıştı ve bir Mısır hazinedarını taşıyan gemi 1569'da korsanlar tarafından ele geçirilince Selim kararını verdi. Ada mutlaka alınmalıydı.[181]

II. Selim henüz veliaht ve Manisa Valisi iken, Mısır'dan ısmarladığı bazı eşyalar, Kıbrıs şövalyeleri tarafından zaptedilmiş, Babıâli'nin bu eşyanın geri verilmesine dair yaptığı girişime, Kıbrıslılar, **Bu hasarata cesaret edenler, bizim adanın takımların-**

181 Crowley s. 283-287

dan olmayıp, Girit ve Malta Adaları korsanlarının işidir cevabını vermişler ve giden memurları adeta hakaretle karşılamışlardı. Bu olay, II. Selim'i, daha veliahtlığında Kıbrıs'ın fethi meselesini düşünmeye sevketmişti. Tahta çıktığı senelerde Hac yolunun da üzerinde olan bu Adanın deniz trafiğine verdiği güçlüklerden şikayet edenler çoğalmıştı.[182] Kıbrıs'ın fethi için verilen kararda, Portekiz doğumlu Jozef Nasi denilen bir Yahudinin de katkısı olmuştur. Nasi, hediyelerle, borç para vermekle ve özellikle nefis şaraplarıyla Sultan Selim'e o kadar hoş görünmüştür ki, henüz Kütahya Valisi iken şehzadenin mahrem nedimlerinden biri olmuştur. İşte bu kurnaz Yahudi, Venedik dukaları ve Kıbrıs şarabı ile şehzadenin eğilimlerini okşayarak onda zaten mevcut bulunan Kıbrıs Adası'nı fetih arzusunu hızlandırmıştır. Şehzade tahta çıkınca da bu adama karşı teveccühünü azaltmamıştır. II. Selim'in Belgrad'dan dönüşünde Nasi ayaklarına kapanmış ve buna karşılık Padişah, kendisine iltifatlarda bulunmuştur. Nasi'ye Naksos Dükası ünvanı verilmiştir. Böylece, Venediklilerin Akdeniz adalarındaki üstünlükleri; Naksos ile 12 belli başlı Siklad Adasının Dukalığına yükseltilmiş olan bir Yahudinin menfaatine de uygun olarak ve bazı tarihi sebeblerle söndürülmüştür. 1569 yılında Kıbrıs'ın Osmanlı'ya teslimini talep eden diplomatik girişimlerden bir netice alınamaması üzerine, İstanbul ve Türk limanlarındaki Venedik gemilerine el konuldu. İstanbuldaki Venedik kolonisi tutuklandı. 13 Eylül 1569 gecesi bütün Venedikliler, şehirdeki muazzam patlama ile uyanmışlardı. İstanbul Tersanesi'nden sonra Avrupa'nın en büyük tersanesi olan Venedik Tersanesi'nin barut deposu, Osmanlı Gizli Teşkilatı tarafından havaya uçurulmuştu. Şehirde büyük panik oldu ve zarar her türlü tahminin üzerindeydi.[183] Sultan'ın özel elçisi Kubat mesajını Venedik yetkililerine 28 Mart 1570 günü iletti ki, içerik o daha kente ulaşmadan biliniyordu ve yanıt hazırlanmıştı. Venedik Senatosu 195'e karşı 5 gibi görülmemiş bir oy çokluğuyla savaş kararı aldı[184]. Macaristan ve Yemenle barış yapan, İspanya'daki Morisko isyanını destekleyen ve Fransa'ya barış önerileri yaparak Hristiyan birleşmesini önleyen Sokullu, Venedik'e karşı açılacak savaşın ön şartlarını hazırlamıştı. İki yüz yıllık Pan-Hristiyan hareketlerin deneyimi Sokullu'yu ister istemez endişendiriyordu.

Harekâtın İcrası

Kıbrıs Harekâtı 13 ay sürdü. 1 Temmuz 1570'de başlayan harekâtın can alıcı noktası, adadaki Venediklilerin takviye almasını önlemekti. Donanma, Ekim ayına kadar Kıbrıs sularında bulunarak, herhangi bir takviyeye fırsat vermedi. Kıbrısta, Lefkoşe kuşatmasının sürdüğü yedi hafta boyunca Piyale Paşa, donanma ile Rodos sularını dolaştı. Bu sırada Cezayir Beylerbeyi Uluç Ali, Tunus'tan İspanyolları çıkarmış, dört Malta gemisini zapt etmişti. Uluç Ali'nin yabancı gemilerden aldığı bayraklar Kıbrıs Ordusuna gönderildiğinde, Lala Mustafa Paşa bunları Lefkoşe duvarları altına açtırdı. Bu manzara kuşatılanların morallerini iyice bozdu. Piyale Paşa, Rodos sularında-

182 Şehsuvaroğlu s. 113

183 A. de Lamartine, bu sabotajın Kıbrıs Seferini çok arzulayan zengin yahudi Nassi tarafından bir kaç korsana para vererek yaptırıldığını yazmaktadır. Bkz. A. de Lamartine Osmanlı Tarihi Sabah Yayınları 1991 s. 501

184 Hammer s. 76

ki karakoldan dönünce Serasker Lala Mustafa Paşa, Piyale Paşa'ya son genel hücumu desteklemek üzere her kadırgadan 100 kişi çıkarmalarını emretti. Lefkoşe ve Larnaka alındıktan sonra Magosa kuşatmasına başlandı. Ancak, Donanma, bölgede, Sakız Beyi emrinde 40 gemi bırakarak Piyale Paşa ve Uluç Ali Reis komutasında 15 Eylül 1570'de alışılmış bir şekilde İstanbul'a geri döndü. Venedikli komutan Marco Querini ise 16 Ocak günü bir düzine kalyon ve kent savunmasını destekleyecek 1.700 askerle dolu dört adet yüksek bordalı yelkenli ile denize açıldı. Querini cüretkar bir komutandı ve Ramazan'ın ilk gününü seçti. On günde Magosa'ya ulaştı. Dört gemi limana girerken Osmanlılar tarafından fark edildi, ama Querini tuzak kurmuştu. Gözden uzak bir yerde beklettiği kalyonlarla birden ortaya çıkıp Osmanlıları tamamen gafil avladı ve kendi yelkenlileri savunmacıların tezahüratı altında limana girerken düşman gemilerinden üçünü paramparça etti. Querini sonraki üç hafta boyunca yakıp yıkarak, tahkimatları ve liman düzenlemelerini dağıtarak, ticari gemileri ele geçirerek, en önemlisi Bragadin'in adamlarına cesaret ve moral aşılayarak kıyılarda dolaştı. Querini giderken daha fazla yardım geleceği sözü vermiş ve bir tekne dolusu esir hacıyı da rehin tutulmaları için geride bırakmıştı. Querini'nin başarılı harekâtı Osmanlı yüksek komutasını şok etmiş, önemli sonuçlar doğuracak bir dizi tepkiyi tetiklemişti. Selim öfkeliydi ve gururunda açılan yarayı kabullenemiyordu; imanın koruyucusu sıfatıyla hac yollarının açık ve tehditten uzak tutulması kritik bir görevdi.[185] Bu takviye ve kışın gelişi kuşatma işinin süratle başarıya ulaşmasını engelliyordu. Takviye için Kıbrıs'a gelen Venedik gemileri, bazı Türk gemilerini batırdıkları gibi, İstanbul'dan asker aylığı getirmekte olan gemiyi de ele geçirmişlerdi. Padişah, bu olaylardan, ada önünde beklemekle görevli Sakız ve Rodos Beylerini sorumlu tuttu. Birincisinin başı kesildi. İkincisi de deniz şeflerinin iftihar alameti olan fenerden yoksun kaldı. (Rütbesi indirildi) [186] Sadrazam Sokullu Mehmet Paşa, Piyale Paşa'yı Meis Adası'ndaki Hristiyan Donanmasına saldırmamakla suçlamış ve makamından geri çekmişti. Derya Kaptanlığına ise kökeni yeniçeri olan Müezzinoğlu Ali Paşa getirildi. Derya Kaptanlığının denizcilerin elinden alınarak saray adamlarına verilmesi bu olayla başlamış ve Osmanlı tarihinde gelenekselleştirilmiştir.[187] Bir başka yardım gücünün çıkıp gelme korkusu Osmanlıları alışılmadık prosedürler uygulamaya itiyordu. İlk olarak, Kıbrıs'ı kollamak için denize her zamankinden çok daha erken açıldılar. Şubat'ın ortasında 20 kadırga Girit'i gözaltında tutmaya gönderildi. Yeni Kaptanı Derya Ali Paşa da 21 Mart'ta İstanbul'dan yola çıktı. Denize erken çıkmakla donanma kaçınılmaz bir şekilde uzun bir sefer mevsimini açmış oluyordu. Eğriboz Beyi'nin 40 kadırgası ile İstanbul'dan gelen Uluç Ali Reis'in 40 kadırgası, Sakız'da buluşarak Nisan 1571'de Kıbrıs'a takviye asker çıkardılar. Bu süre içinde Lala Mustafa Paşa Anadolu sahilinden Kıbrıs'a asker ve mühimmat taşımak üzere karamürsel ve mavnalardan kurulu aktif bir ulaştırma sistemi kurdu. Baharla birlikte gelen gemiler Lala Mustafa Paşa'ya taze insan gücü getirmişti. Zaten Kıbrıs, Anadolu kıyılarına çok yakın olduğundan,

185 Crowley s. 312-313
186 M. Arıkan Denizcilik Tarihimizle İlgili İspanyol Belgeleri Dz. K. K. 1995 s. 110
187 Atif Büyüktuğrul Lepanto'ya İlişkin Gerçekler Dz. K.K. Dergisi Sayı: 477 1972 s.6-7

ne kadar adam ölürse ölsün yenilenmeleri önemli bir mesele değildi. Lefkoşe'den alınan zengin ganimetin haberi duyulmuştu ve Paşa Magosa talanının daha iyi olacağı haberini yayıyordu. Maceracılar ve başıbozuklar sürüler halinde çıkıp geldi. Nisan ayına girildiğinde 100.000 kişi dolayında insandan oluşan muazzam bir ordu toplanmıştı. Osmanlılar Sultanın kuşatmaya gönderdiği asker sayısıyla övünüyor ve her biri ayakkabısının tekini atsa kalenin hendeğinin dolacağını söylüyordu. Ancak o askerlerin büyükçe bir bölümü lağımcılardan oluşuyordu ve bunlar sadece kazmayla silahlanmıştı. Surlar içindeyse 4.000 Venedikli ve bir o kadar da yerli Yunanlı vardı.[188]

Lala Mustafa Paşa'nın koşullu teslim önerisi ateşli bir dirençle karşılanmıştı. 31 Temmuz'a gelindiğinde kent dizlerinin üstüne çökmüştü. Son kedi de pişirilip yenmişti ve geriye 400'ü yaralı olan sadece 900 Venedikli kalmıştı. Magosa 68 gün boyunca dövülmüş, bu bombardımanlarda 150.000 top atışı yapılmış, savaşa ve salgın hastalıklara olasılıkla 60.000 Osmanlı askeri de kurban verilmişti. Bragadin pes etti. 1 Ağustos günü Lala Mustafa Paşa'ya verilmek üzere bir mektup teslim etti. Mevzilere beyaz bayrak çekildi. Sonrasında kabul edilen cömert koşullar Lala Mustafa Paşa'nın ordusundaki kaybın büyüklüğünün bir ölçüsüdür. Tüm Venedikliler bayrakları dalgalanarak adayı terk etmekte serbestti; Osmanlı gemileri onları güvenlik içinde Girit'e kadar götürecekti; Yunanlı halk ise ister gidebilir, ister kalıp kişisel özgürlüklerine ve mülklerine layığıyla sahip çıkabilirdi. Venedikliler toplarını da almak istedi, ama Mustafa Paşa beş taneden fazlasına izin vermedi. Tüm Venedik kaynakları Mustafa Paşa'nın mührünü bastığı belgedeki koşulları kabul etmektedir. Mustafa Paşa ise daha sonra kendi versiyonunu kuşatma sırasında orada bulunan tarihyazıcı Ali Efendi'ye aktarmıştır. Buna göre; Querini'nin Ocak ayında tutsak ettiği 50 Türk Hacı hala Venediklilerin elindeydi ve bunların Osmanlılara teslim edilmesi her iki taraf arasında karara bağlanmıştı. İşte o noktada korkunç bir şey gerçekleşti. Tutsak Hacılar barış anlaşması imzalandıktan sonra işkenceyle öldürülmüşlerdi. Öyleyse, dedi Paşa, "Anlaşmayı ihlal ettiniz." Venedikliler ise olayı farklı anlatır. Querini, Ocakta adadan ayrılırken Müslüman tutsakların büyük bölümünü yanında götürmüş, sadece altısını geride bırakmış ve bunlar da bir şekilde kaçmıştı. Bunu öne sürünce, "Onları katledip etmediğini bilmiyormusun ? " diye öfkeli bir yanıt geldi... Paşa sonrasında Bragadino'dan, gemilerinin Girit'ten güven içinde dönmesini sağlayacak sayıda rehine istedi. Kabul etmeyince tutuklanarak işkenceyle ödürüldü. Bragadino'nun teatral ölüm süreci, Osmanlı egemenliğindeki her yerde alkışlarla karşılanmadı. Denilir ki, Sokullu olayı duyunca dehşete düşmüştür.[189]

Kıbrıs'ın fethi, yaklaşık 50.000 şehidin hayatına mal olmuştur. Magosa'da harcanan zaman, asker ve kaynak Osmanlıların Venedik ile olan savaşında ciddi engeller doğuracak kadar fazlaydı. Adanın geliri Sadrazamın giderlerine tahsis edilmiş, sonraları bu gelirin büyük bir kısmı Valide Sultanın tahsisatı arasına konulmuştur.[190]

188 Crowley s. 316-317
189 A.g.e s.330-332
190 Hammer s. 78

Fransız tarihçi Lamartine, Kıbrıs Adası'nın fethi esnasında Ada Komutanı Venedikli Bragadino'ya yapılan işkencenin[191] bu zaferi gölgelediğini şöyle değerlendirmektedir[192]: **...Doğanın ve fatihlerin yüzyıllar boyu çekiştiği Kıbrıs Adası işte bu biçimde Osmanlıların eline geçti. Osmanlılar bu fetihden orduları için gurur, zulümleri için nefretten başka bir şey kazanmadılar. Yönetimlerine geçen Ada, bir daha ekonomisini düzeltemedi. Venedikliler, onunla en zengin sömürgelerinden birini kaybediyorlar; Osmanlılar da savaş yüzünden verimsizleşen bir toprak ile nüfusu azalmış bir Ada kazanıyorlardı. Her iki taraf da kaybederken kazanan yalnızlık oldu...**

Kıbrıs Seferi sırasındaki, Papa'nın gayretleri ile oluşturulan Haçlı Donanmasının faaliyetleri ise şu şekilde cereyan etti [193]: Venedik, Papalık ve İspanya birleşik planına göre 200 galiden kurulu Hristiyan Donanması Temmuz 1570 ayı içinde Girit Adası'nın Suda Limanı'nda toplanacak ve Osmanlı kuvvetlerinin ikmal yollarını kesmek ve bu kuvvetleri yenilgiye uğratmak üzere Kıbrıs'a gidecekti. Hristiyan Donanması bundan bir ay sonra Suda Limanı'nda toplanmış, komutanlar arasındaki anlaşmazlıklar nedeniyle burada da iki haftalık bir zaman kaybetmişlerdir. Osmanlıların Lefkoşe'yi ele geçirdikleri haberi burada kendilerine ulaşmıştır. Bu gecikmeye rağmen Hristiyan Donanmasının Türk ikmal yollarını kesip adadaki harekâtı etkilemesi mümkündü. Fakat komutanlar arasındaki anlaşmazlıklar donanmanın kesin harekât yapmasını önlemişti, Şöyleki:

- Papalık Filosundan başka Hristiyan Donanmasına da komuta eden Marcantonio Colonna, önceden hazırlanan birleşik plan gereğince Kıbrıs'a karşı harekâta başlamak istiyordu.

- Venedik Filosuna komuta eden Girolamo Zane ise Ege Denizi'ne gitmeyi ve buradaki Türk kalelerine saldırmayı teklif ediyordu. (Bu kararı nedeniyle Girolamo Zane, Venedik Senatosu tarafından görevinden alınmış ve mahkemeye verilmiştir)

- İspanyol Filosu komutanı Gianderea Doria ise, Kıbrıs Adası'nın Osmanlılar tarafından alınmasıyla kendi vazifesinin son bulduğuna hükmetmiş ve İspanya'daki üssüne dönüvermişti.

Stratejik Değerlendirme

Kıbrıs Seferi, Osmanlı Devletinin karada ve denizde en güçlü olduğu devirde yapılmasına ve başarıya ulaşmasına rağmen, yönetimdeki çürüme başlangıcının bütün emarelerinin de görülmeye başlandığı bir harekât olmuştur. Bu harekâtın askeri yönü, özellikle deniz kuvveti yönünden, bu gün bile alabileceğimiz derslerle doludur. O nedenle Kıbrıs'ın fethine yönelik harekâtın yakından incelenmesi gerekmektedir. Kıbrıs Adası'nın hedef seçilmesi son derece isabetli idi. Venedik'in en büyük ge-

191 Bu işkence bu gün dahi İtalyan gazetelerinde Türklere karşı olumsuz propaganda amacıyla kullanılmaktadır. Bkz. Nilgün Cerrahoğlu: İnebahtı Niye Unutulmadı? Cumhuriyet Gazetesi 9 Ağustos 2004

192 A. de Lamartine Osmanlı Tarihi Sabah Yayınları 1991 s. 507

193 Atif Büyüktuğrul Lepanto Deniz Muharebesine İlişkin Gerçekler Dz. K.K. Dergisi Sayı: 477 1972 s.6-7

lir kaynakları Mısır, Suriye, Anadolu ve batı Avrupa limanlarına giden deniz ticaretinden sağlanıyordu. Rodos, Girit ve Kıbrıs bir bütün teşkil ediyor, batıya akan her türlü gıda, ham ve mamul maddelerin atlama taşlarını oluşturuyordu. Rodos 1522'de fethedilmişti. 1480 yılında aynı adaya yapılan harekât tam zaferle sonuçlanmak üzere iken, deniz gücünün adayı tam ablukaya alamaması nedeniyle, ada takviye almış ve bunca emek ve kan boşa gitmişti. Osmanlı Donanması, Rodos'tan bu yana 50 yıldır hiç bu kadar büyük bir adaya harekât yapmamıştı. Şimdiki tabirle "Sea Lift" kabiliyeti, yani gücü denizden taşıma kapasitesi ve onu denizde koruyacak savaş gemileri, hiç bir ülke ile kıyas edilemeyecek bir seviyede idi. Bu harekâta değişik tip ve tonajda toplam 360 gemi katılmıştır. Toplanma yeri olarak Finike Limanı kullanılmıştır. Bu günün ABD Deniz Kuvvetlerinin dünyadaki kabiliyeti neyse, o zamanlarda Osmanlı Donanması da aynı durumdaydı. Preveze yenilgisinin üzerinden geçen 40 yıl boyunca, başta Venedik ve İspanya Donanmaları olmak üzere Batılı denizci ülkeler, özellikle kalyon ve top teknolojisinde önemli ilerlemeler kaydetmişlerdi. Ancak Osmanlı Donanmasına karşı içinde bulundukları psikolojik korkuyu bir türlü atamamışlardı ve ilk hamleyi yapma cesaretleri yoktu. Kıbrıs için oluşturulan Komuta Heyetine bakıldığında, Kara Serdarı ve Müşterek Kuvvetin Komutanı Lala Mustafa Paşa, Deniz Serdarı Piyale Paşa Kaptanı Derya olmak üzere görevlendirilmişti. Bu komuta yapısı, zamanın şartları ve Osmanlı askeri sistemi içinde uygun bir komuta yapısı idi. Kıbrıs önlerine gelindiğinde, çıkarmanın yeri konusunda anlaşmazlığa düşüldü. Piyale Paşa, Magosa'ya çıkılarak harekâta buradan başlanmasını, Lala Mustafa Paşa ise, öncelikle Lefkoşe'nin alınmasını istiyordu. Şüphesiz, bu harekâtın çıkış noktasına, İstanbul'dan hareket etmeden önce karar verilmesi gerekirdi. Kıbrıs harekâtında donanmanın kara ordusunun bir parçası olarak kullanıldığı açıkca görülmektedir. Gemilerden çıkarılan personelin karada savaşa iştirak etmesi, nakliye gemilerine doğrudan karacı komutan tarafından komuta edilmesi gibi uygulamalar bunu göstermektedir. Donanmanın, Kıbrıs'a yönelik Venedik takviyesini engelleyememesi başlı başına bir fiyaskodur. Venedik gemileri her mevsim denizde harekât yaparken, Piyale Paşa'nın harekât sona ermeden yılların alışkanlığı ile donanmayı İstanbul'a götürmesi affedilmez stratejik bir hatadır. Burada harekâtı doğrudan etkileyen en kritik nokta, Venedik gemilerinin Magosa'ya gelerek 21 gün süre ile kalması ve daha sonra elini kolunu sallayarak çekip gitmesidir. Kıbrıs gibi büyük bir adada kara harekâtı devam ederken, önemli limanların ablukaya alınmaması deniz stratejisi açısından kabul edilecek bir şey değildir. Ana donanmanın harekâtın sonuna kadar bölgede kalması gerekmekteydi. Böylece, Kıbrıs, çok daha az kayıpla ve daha kısa zamanda fethedilebilecekken, alınan bu takviye, Venediklilerin 6 ay daha direnmelerini sağlamıştır. Donanmanın, kara kuvvetlerinin bir branşı ve sadece taşıma vasıtası, Derya Kaptanlığının sıradan herhangi birine verilebilecek bir makam olarak görülme zihniyeti, maalesef İmparatorluğun en güçlü olduğu zamanda başlamıştı.

İnebahtı'ya Doğru Gelişmeler

Hristiyan dünyası Kıbrıs'ın elden çıkmasını engelleyememişti. Papa'nın birleşme gayretleri olumlu sonuç vermesine rağmen, Hristiyan blokunun stratejik hedefi henüz netleşmemişti. Osmanlı'nın Adriyatik ve Balkanlar üzerinden Venedik'i karşı uyguladığı oldukça ciddi korkutma ve sindirme stratejisi, Hristiyan blokunun kararlılığını pekiştirdi ve hedefinin belirlenmesini kolaylaştırdı. Bu hedef, Osmanlı donanmasıydı.

Osmanlının Stratejik Aldatma Planı

1571 yılının ilk aylarındaki Osmanlı askeri faaliyetleri, büyük bir stratejik hedefe yönelik bir planının varlığını düşündürmekteydi.

- Yeni Derya Kaptanı Müezzinoğlu Ali Paşa, Mart ayında destek için Kıbrıs'a yelken açmıştı
- İkinci Vezir Pertev Paşa başka bir filoyla Mayıs başında İstanbul'dan ayrılmıştı
- Üçüncü Vezir Ahmet Paşa, Nisan sonunda Venedik'in Adriyatik kıyılarına doğru kara ordusuyla harekete geçmişti
- Uluç Ali Reis ise Trablusgarp'tan doğuya hareket etmişti.

Görüntü Kıbrıs'ın alınmasından daha geniş hedeflere yönelikti. Savaşın Adriyatik'in merkezine taşınması, hatta Venedik'in alınıp daha da uzaklara yönelinmesi amaçlanmıştı. Sokullu, retorik bir ifadeyle Venediklilere, Türklerin egemenlik alanının Roma'ya kadar uzanması gerektiğini söylüyordu. Mayıs ayı sonunda Pertev ve Ali Paşalar filoları birleştirerek Girit'i yakıp yıkmaya başladı. Böylece Osmanlının gerçek anlamda; Girit'i fethetmek, Venedik'i haritadan silmek, İtalya'da bir kıyı başı tutmak gibi hiç bir stratejik hedefinin olmadığı anlaşıldı.

Ali Paşa'nın filosu Temmuz ayı boyunca ve Ağustos başında peşinde alevlerden oluşan bir yıkım izi bırakarak Venedik deniz imparatorluğu boyunca ilerlemişti. Osmanlılar Girit'ten batıya yönelmiş, Mora Yarımadası'nı dolaşarak bir kez daha Adriyatik'in efendisi haline gelmişti. Ordu da o arada bir kıskaç harekâtı gerçekleştirmek amacıyla karadan eşgüdüm içinde ilerliyordu. Venedik filo komutanı Venier sıkışıp kalmamak için Korfu'daki üssünü terk etmek zorunda kalmış, Venedik filosunu İspanyolları beklemek üzere Messina'ya çekmişti.

Venedik şimdi tamamen savunmasızdı ve haberler her gün kötülüyordu. Temmuz sonunda deneyimli korsanlar olan Uluç Ali Reis ile İtalyan rahipliğinden dönme Kara Hoca akınlarını neredeyse kentin kapılarının eşiğine kadar götürmüştü. Gemiler kentten görülebilecek mesafeye yaklaşmış, Kara Hoca kumandasındaki bir Osmanlı süveri birliği San Marko havzasına kısa bir abluka uygulamıştı. Panik içinde alınan savunma tedbirleri uygulamaya konuluyor, kentin çevresindeki adalar tahkim edilip üzerlerine top bataryaları yerleştiriliyordu. Osmanlı hilali bu kez gerçekten çok yakındaydı.

Hristiyan İttifakı

25 Mayıs 1571 günü taraflar Vatikan'daki Dala de Concistoro'da tarihi bir belgeye imza koydu. Kutsal İttifak'ın kuruluşu 7 Haziran günü Venedik'te muazzam bir kalabalığın karşısında resmen duyuruldu. St. Marco Kilisesinde Doç'un da katıldığı görkemli bir ayin yapıldı. İttifak algılanan doğası itibariyle hem savunmacı, hem de saldırgandı. Sadece Türklere yönelik bir savaşı işaret etmiyor, onların Cezayir, Tunus ve Trablus'taki itaakatkar uzantılarını da hedef alıyordu ki, bu Felipe için için çok önemli bir vurguydu. [194] Anlaşmanın konusu, **Hristiyan adının ebedi düşmanı olan Osmanlı Devletinin gücünü düşürmekti.**[195]

Papa V. Pius'a göre Kıbrıs Adası'nın Osmanlılar tarafından alınması, Avrupa'nın Ortadoğu ile irtibatını kesmişti. Bundan sonra Osmanlı Devletinin İtalya Yarımadası üzerinden Avrupa'ya saldırması kolaylaşmıştı. Roma'da imzalanan ittifak anlaşmasının başlıca maddeleri şunlardı:[196]

- Papa, Kral, Malta Şövalyeleri ve Venedik Cumhuriyeti arasında 1571 yılında, Türk ve Türklere bağlı eyaletlere karşı ebedi bir taaruz ve müdafaa yapmak üzere bir ittifak kurulmuştur.
- İttifakın kuvvetleri 200 Gali, 100 gemi, 50.000 piyade ve 9.000 at olacaktır.
- Savaş hazırlığı her yıl Mart ayında tamamlanacak; bütün Armada, tesbit edilecek limanda harekete hazır bulundurulacaktır.
- Türkler, topluluğun herhangi bir üssüne saldıracak olurlarsa, ihtiyaca göre Armadanın bütünü ya da bir kısmı derhal bu Türk harekâtına müdahele edecektir.
- Topluluğun dört temsilcisi her yıl kış aylarında Roma'da toplanacaklar; müteakip ilkbaharda tekrar buluşacaklardır.
- Papalık hükümeti 12 Gali(kalyon), 3.000 asker ve 260 at tahsis edecektir.
- Savaş masrafları altıya bölünecek üç tanesini İspanya, iki tanesini Venedik ve bir tanesini Papalık ödeyecektir.
- Papa, kendisine düşen hisseyi ödeyecek durumda bulunamazsa, savaş masraflarının beşte üçünü İspanya ve kalanını Venedik ödeyecektir.
- Venedikliler geçici olarak Papa'ya top ile donatılmış 12 Gali verecekler; Papa da bu gemileri masrafları kendisine ait olmak üzere askerle donatacaktır.
- Savaş masrafları tahmin edilenin üzerine çıkarsa, devletler fazla masrafları da kendilerine verilen oran içinde ödeyeceklerdir.
- İttifakın buğday ve yiyecek maddeleri miktar ve fiyat üzerinden yapılacak belirli anlaşmalarla karşılanacaktır.
- Türklerin Garp Ocakları denizcileri İspanya'ya saldırırsa, ittifak donanması tamamı veya ihtiyaca uygun bir kısmıyla derhal müdahele edecektir.

194 Crowley s. 314-315
195 Hammer s. 79-80
196 Afif Büyüktuğrul Lepanto Deniz Muharebesine İlişkin Gerçekler Dz.K.K. Dergisi Sayı: 477 1972 s.6-7

- Türklerin Roma plajlarına (Ostia) saldırması halinde gene aynı şekilde hareket edilecektir.

- Venedik kıyılarının da Türk taarruzuna uğraması halinde, aynı şekilde hareket edilecektir.

- İttifak içinde üç devlet temsilcisinin katılacağı bir konsey kurulacak ve bu konseyin üçte ikisinin çoğunlukla vereceği kararlar ittifak kararı sayılacaktır.

- Don Juan d'Austria ittifak kararlarını uygulayacak Birleşik Donanmanın ve kara kuvvetlerinin başkomutanı olacak; bunun görev yapmasına mani bir durumda komutayı Marcantonio alacaktır.

- İttifak Armadası birleşik harekât yaptığı durumlarda bütün gemiler ittifak bayrağı çekeceklerdir.

- Fransa, Portekiz ve Roma kral ve imparatorlarına ittifaka katılma hakkı tanınacaktır.

- Diğer Hristiyan devletler de ittifaka katılmaya çağrılacaklardır.

- Elde edilecek ganaim, verdikleri harp masrafı oranında devletlere bölünecektir.

- Türklerden geri alınacak arazi eski sahiplerine iade edilecek; sadece Tunus, Trablusgarp ve Cezayir İspanya Kralına verilecektir.

- Ragusa'nın (Dubrovnik) tarafsızlığı tanınacaktır.

- Papalık ittifaka dahil devletler arasında çıkacak anlaşmazlıklarda hakemlik görevini yapacaktır.

- Hiç bir devlet, ittiafakın onayı olmadan Türklerle ayrı bir barış anlaşması yapmayacaktır.

Stratejik Değerlendirme

Kıbrıs'ın fethi, Avrupa'yı ayağa kaldırmıştı. Çünkü Osmanlı Donanmasının, taşıma ve denizaşırı harekât yapma kabiliyeti en üst noktadaydı. Sıranın Girit, Sicilya ve daha sonra da Venedik, Napoli ve Papalık'a gelmesinden korkuyorlardı. Bunun tek çaresi vardı: **Osmanlı Donanmasını yok etmek.** Bunun için Papa'nın çağrısı ile büyük bir Haçlı Donanması hazırlanmaya başladı. Avrupa'nın seçtiği hedef doğruydu. Tekrar Kıbrıs'ı geriye almaya çalışmak yerine, daha uzun süre güvenliklerini sağlayacak tek yol olan, Osmanlı'nın deniz aşırı taşıma gücünü ortadan kaldırmaktı. Anlaşmada İttifakın **ebediliği** ile Türklerin doğrudan Roma plajları yoluyla Papalık'a saldırması ihtimalinin de öngörülmesi çok dikkat çekicidir. Roma'ya saldırı ihtimaline anlaşmada yer verilmesinin, 1553 yılında Barbaros'un Toulon'a giderken Roma'ya saldırmak istemesi ve Fransız Elçisinin yalvarmaları ile durdurulmasından kaynaklanlandığı değerlendirilmektedir. İttifakın ebediliği ise, Avrupa'nın, artık Türk tehlikesinden kurtulmanın bir yaşam sorunu haline geldiğini göstermektedir. Osmanlı Donanmasının birinci görevi Kıbrıs'ta harekât devam ederken, Avrupa'dan deniz yolu ile Kıbrıs'a olabilecek takviyeleri önlenmekti. Bu maksatla, Haçlı Donanması bu-

lunacak ve imha edilecekti. Bu seferde karacı Müezzinoğlu Ali Paşa Serdar olarak, karacı Pertev Paşa da donanmanın başı olarak görevlendirilmişti. İstanbul'dan hareket eden donanma, Kıbrıs yerine İtalya'ya doğru yöneldi. Bu yanlış bir hareketti. Çok büyük bir deniz harekât alanında, o devrin teknik imkân ve kabiliyetleri ile gemilerin süratleri dikkate alındığında, düşmanı bulmaya çalışmak yerine harekât bitene kadar Kıbrıs sularında kalmak daha doğru bir stratejiydi.

Hristiyan İttifakın Harekât Hazırlıkları

Lala Mustafa Paşa, Magosa'ya olanca gücüyle yüklenirken, Kutsal İttifak'ın donanma hazırlıkları da alabildiğince hantal ilerliyordu. Müttefikler, Sicilya'nın kuzeyindeki Messina'da buluşacaklardı. Müttefik Filonunun başkomutanlığına İspanya Kralı Felipe'nin üvey kardeşi Don Juan getirildi. Don Juan zafere, kabul edilmeye, en uç noktada da kendi tacını sahiplenmeye büyük özlem duyuyordu. Sonunda 20 Haziran günü Don Juan, şaşaalı bir şekilde süslenmiş kalyonu Real'in güvertesine çıktı. Yol üzerindeki Nice, Cenova, Civitavecchia (Roma'nın liman kasabası), Napoli ve Messina gibi limanlar sanki Haç'ın birer durağı olup çıkmıştı. Papa genç kumandanı muhteşem bir biçimde takdis etmesi için Kardinal Granvelle'yi Napoli'ye göndermişti. Don Juan, törende Papanın özel armağanı olan yedi metre uzunluğundaki cennet rengi (mavi) bayrağı teslim aldı. Üzerinde İsa peygamberin çarmıha gerilmiş haldeki sıfatıyla, ittifak katılımcılarının sembolleri vardı. İspanyol askerleri tarafından Napoli sokaklarında dolaştırılıp Real'in ana direğine çekildi.

Dört ay önce benzer bir tören de İstanbul'da yapılmıştı. Selim, kırlangıç kuyruğu şekillli, benzer ama daha bile büyük bir sancağı Ali Paşa'ya ihsan etmişti. Onunki parlak yeşil (yani yine cennet rengi) üzerine yekpare ibrişimle Allah'ın 99 adının işli olduğu ve 28.900 kez tekrarlandığı bir sancaktı. Her iki bayrak da uzun zamandan beri güdülen birbirine denk amacı ve Tanrı tarafından bahşedilecek zafer beklentisini vurguluyordu.[197] Don Juan 22 Ağustos'ta Messina'ya ulaştığında Magosa'nın akibeti donanmadan hala saklanıyordu....Limanda demirlemiş halde salınan 200 gemi vardı. Binlerce İspanyol ve İtalyan askeri dar sokaklara doluşmuştu. Bu manzara Papa Pius'un kişisel başarısıydı, ancak Avrupa ve Akdeniz'deki jeopolitik gelişmeler bu süreci hızlandırmıştı. Katolik kral Felipe, kurulacak birliğin başına geçerek Hristiyan aleminin dünyevi lideri sıfatıyla şan kazanmak istiyordu. Ama stratejik çıkarları Sicilya'dan öteye uzanmıyordu, hatta Kıbrıs'ın düşmesiyle Venedik'in gücünün azalması kimi açılardan onun için bir avantajdı. İttifakın oluşturacağı güç Batı Akdeniz'in savunmasına yöneltmeyi, Tunus'u geri almayı amaçlıyordu ve para konusuna da sıkı sıkıya odaklanmıştı. Havada asılı kalan Papalık yardımları İspanyol katılımı için belirleyici bir önem taşıyordu. Venedikliler ise Kıbrıs'ın geri alınması için saldırıya yönelik bir harekât yapılmasını dayatıyor ve Tunus'un lafını bile etmiyorlardı.[198]

197 Crowley s. 327-328
198 A.g.e s. 309

Hristiyan İttifakında İdari ve Psikolojik Çatlaklar

Çağın büyük kumandanlarından, Romegas ve St. John Şövalyeleri, Gian'Andrea Doria ile Colonna, deneyimli İspanyol amirali Bazan, Malta'ya yardıma koşan tek gözlü Ascanio, her an parlamaya hazır ruh haliyle Venedikli Sebastiano Venier, o yılın başında Kıbrıs'a yaptığı cüretkar akın Osmanlıların başına bir sürü dert açan Querini ve Girit ile Adriyatik'ten gelen diğerleri, Hristiyanlık adına savaşmak için bir araya gelmişlerdi. Aslında o muhteşem Pan-Hristiyan operasyonunun yüzeydeki parlak görüntüsünün hemen gerisindeki arbede, birbiriyle çatışan egoların ve amaçların oluşturduğu huysuzluk ve tartışma dolu bir bütün vardı. Yol boyunca İtalyan ve İspanyol askerleri arasındaki çekişme eksik olmamış, önce Napoli sonra Messina sokaklarında kavgalar çıkmış, insanlar birbirini öldürmüştü. Subaylar düzeni sağlamak için bir kaç günah keçisi bulup asmak zorunda kalmıştı.

Kumandanlar birbirini kıskançlık ve şüpheyle süzüyordu. Venedikliler dudak bükerek korsanlara benzer olarak tarif ettikleri Doria'dan nefret ediyorlardı; kolay öfkelenen ve huysuz tabiatlı kumandanları Venier bitmek bilmeyen ertelemeler nedeniyle sabırsızlık ve öfkeden deliriyordu. İspanyolların savaşmaya hiç de istekli olmadıklarından kuşkulanıyordu ve Don Juan'dan emir almaya dayanamıyordu.Karşı cephede ise herkes Venedikliler güvenilmez kabul etmişti. Çok sayıda gemi getirmişlerdi, ama insan gücünden acınacak kadar yoksunlardı. St.John Şövalyeleri neredeyse yeminli düşman kesilecek kadar nefret ediyordu onlardan ve bu duygu içlerinden birinin sahte Venedik sikkesi yapma suçuyla kentte idam edilmesiyle iyice pekişti. Tüm bunların yanı sıra, askerlerin çoğu ödemelerin gecikmesi nedeniyle huzursuzluk içinde kaynaşmaya başlamıştı.

Kısaca bu sefer de, Preveze'de, Malta'nın kurtarılması girişiminde ve Kıbrıs'a yönelik başarısız yardım harekâtında su yüzüne çıkan bölünmelerin hepsi mevcuttu. Yani Osmanlı ordugahında Hristiyan girişiminin daha önce de sık sık yaşandığı gibi başarısız olacağına ilişkin bir görüş yerleşmesi haksız değlidi. Öte yandan bu bir yanılgıysa, kayıplar daha büyük olabilirdi ve öyle bir olasılık bile İstanbul'da ciddi endişe yaratıyordu. Ağustos'un sonuna gelinirken, nihayet kritik bir soru tüm o trompet seslerinin ve kutlamaların önüne geçiyordu: Savaşma riski alınmalı mıydı, alınmamalı mıydı? Mevsimin sonu gelmişti ve düşman her tarafı sarmıştı. Düşünceler bir kez daha karşıtlık gösteriyordu. Venedikliler ve agresif İspanyol amirali Bazan savaş için bastırıyordu. Öte yandaysa, ülkesinden gelen filoyu riske etmeme emriyle hareket eden Doria vardı. Gerçekten de, İspanya söz konusu olduğunda geride elli yıllık bir deniz savaşları yenilgisi yatmaktaydı. Preveze ile Cerbe, düşündükleri ve yaptıkları her şeyin gerisinde dev bir gölge gibi dikiliyor, uyarılar telkin ediyordu: Dikkatli ol, tedbirli ol, sakıngan ol.[199]

199 Crowley s.338-339

Hristiyan ve Müslüman Komutanlar

Savaşların kaderi, büyük ölçüde komutanların kaderi ve karakteri ile bağlantılıdır. Bu nedenle Akdeniz'in ve Avrupa'nın kaderini çizen bu savaşın baş aktörleri Don Juan ve Müezzinzade Ali Paşa'yı daha yakından tanımak faydalı olacaktır. Ali Paşa ilk bakışta başka bir dünyaya ait bir yaratık gibiydi. Don Juan yarım kan da olsa Avrupa kraliyet ailesine mensupken, Ali Paşa fakir bir aileden geliyordu ve babası İstanbul'un 200 kilometre kadar batısındaki eski Osmanlı başkenti Edirne'de müezzindi. İmparatorluk memuriyet terfi sisteminin kademelerini birer birer geçerek dördüncü vezir konumuna gelmişti ve şimdi de zamanında Barbaros Hayrettin'in yaptığı Kaptan-ı derya, yani donanma komutanı görevini üstlenmişti. Ali paşa insanların hakkında iyi sözler söylediği birisiydi: Cesur ve cömerttir, doğasında asalet vardır ve sanatı hem bilir, hem de aziz tutar; iyi konuşmacıdır, dindardır ve temiz bir yaşam sürmekten yanadır. Yine de Don Juan gibi sisteme dışarıdan dahil olmuş birisiydi. Sultan'ın yönetici elitlerinin çoğunluğunu seferlerle derlenmiş çocuklarının oluşturduğu Hristiyan dönmelerden, yani sarayda büyüyen ve her şeyini ona borçlu kişiler arasından yetiştirilmesi gelenek halini almıştı.Sokullu Bosnalı idi; Piyale çocukken Macaristan'daki bir savaş alanından alınıp getirilmişti. Ali ise eyaletlerde doğup büyümüş, sultanın sarayındaki önemli kişilerce dışarıdan gelmiş biri olarak, yani kusurlu görülen bir etnik Türk idi. Egemen elitlerin bir parçası değildi. Tıpkı Don Juan gibi kanıtlaması gereken şeyler vardı; hükümdarın gözünde başarılı duruma yükselmek için son derece istekliydi; o da pervasızlık düzeyinde bir cesarete sahipti ve rakibininkine benzer bir onur düsturundan güdüm alıyordu: **Geri çekilmek korkaklıktır.** Kritik nokta, her iki komutanın da deniz savaşı konusunda fazla bir deneyimi olmamasıydı. Akdeniz üzerinde girişilen rekabetin geniş ölçekli deniz savaşları yapılmaksızın sürüyor olması raslantısal bir durum değildi. Preveze bile aslında sırıp geçen bir darbeden çok öte sayılmazdı. Barbaros Hayrettin, Turgut Reis, Uluç Ali, Andrea Doria ve ikinci kuşaktan yeğeni Gian Andra Doria, Piyale Paşa ve Don Garcia son derece tedbirli davranmışlardı. Bunun çok geçerli nedenleri vardı. Denizin koşullarını, vefasızlığını ve değişkenliğini iyi kavramışlardı; rüzgârların aniden durmasının ya da şiddetlenmesinin, kıyıya yakın yapılacak yapılacak bir manevranın, küçücük bir taktik avantajın kaybedilmesinin nasıl bir ziyana yol açacağını biliyorlardı. Uzun zaman içinde edinilmiş deneyimler zaferle felaket düzeyindeki yenilginin arasında kağıt inceliğinde bir sınır olduğunu göstermişti.;riskler de buna göre tartılıyordu. O zamana dek denizlerde görülmüş en büyük iki filonun başındaki iki adam işte bu deneyimlerin hiçbirinden geçmemişti ve doğrudan düşmanı bulup savaşma isteği içindeydi. Özellikle Ali'nin bu konudaki emirleri sarihti. Koşullar olayların kolaylıkla parlayabileceği şekilde oluşmuştu.[200] Yirmi iki yaşındaki Don Juan, yakışıklı, atılgan ve cesur, bilgili, şövalye tavırlı birisiydi ve zafere karşı dinmek bilmez bir iştahın güdümüyle hareket ediyordu., yani tedbirli ve sağ görülü kardeşinin bir anlamda karşı teziydi. Felipe'nin kabul edilmez gördüğü riskleri kolayca göze alabilirdi.[201]

200 A.g.e s.325-326
201 A.g.e s. 323

Hristiyan Başkomutana Tavsiyeler

Başkomutan Don Juan, Osmanlı Serdarı Ali Paşa gibi, karacı bir komutandı ve deniz tecrübesi yoktu. Ancak Don Juan, Avrupa'da İspanya için başarılı savaşlar yapmıştı. Karizmatik ve güvenilir bir lider örneğiydi. Bu noktada denizcilik konusundaki bilgi ve deneyim eksikliğinin, eski denizci İspanyol komutanlar tarafından Don Juan'a yazılan mektuplarla giderilmeye çalışılması son derece ilgi çekicidir ve zaferi etkilediğinden hiç şüphe yoktur. Don Juan'ın emrinde Gian Andrea Doria, Veneria, Marcantonio gibi tecrübeli denizci komutanlar olmasına rağmen, eski denizci komutanların mektuplarından gelen tavsiye ve bilgiler çok daha fazla işe yaramıştır. Çünkü emrindeki komutanların gerek kendi aralarında gerekse Don Juan'a karşı olan davranış ve düşüncelerinde tam bir güven yoktu. Oysa gelen mektuplardaki bilgi ve tavsiyeler, samimi, gerçekçi ve her türlü kişisel çıkardan arınmış ve Osmanlıya karşı bir deniz zaferine susamış komutanlara aitti. Savaşın sevk ve idaresinde Don Juan'ın bu bilgi ve tavsiyeleri kullandığı açıkça görülmüştür. Bu mektuplarda sadece, deniz harekâtına ait taktik ve teknik bilgiler yoktu, aynı zamanda Avrupa'nın Hristiyanlığın geleceğine ilişkin jeopolitik ve stratejik görüş ve değerlendirmelerde vardı. Bu noktada ilgi çekici bir durum, İspanya'nın eski denizci komutanlarının ne kadar geniş bir vizyona sahip oldukları da ortaya çıkmaktadır. Bu açıdan bakıldığında aslında Ali Paşa daha şanslıydı. Çünkü başta Piyale ve Uluç Ali Reis olmak üzere son derece tecrübeli ve cesur denizcilere sahipti. Ancak ona meptup yazarak onu ikna edebilecek Barbaros ve Turgut Reis gibi denizciler yoktu. Olsa da her şey Ali Paşa'nın Sadrazam veya Sultan'ın emirlerini nasıl yorumlayacağına bağlıydı. Zaten Osmanlı askeri ve idari sistemi içinde Serdarların verilen emirleri yorumlama, sorgulama, durum ve şartlara göre yeniden değerlendirme alışkanlıkları yoktu ve olamazdı.

Şimdi İnebahtı Deniz Savaşı'ndan önce Don Juan'a gelen mektuplara bir göz atalım.[202] Preveze ve Malta harekâtına katılan **Don Garcia de Toledo:** Kumandan ben olsam, sekiz ya da dokuz bin deneyimli Flanders savaşçısı olmadıkça Majesteleri'nin filosunu çatışmaya sokmaktan alabildiğince kaçınırdım, çünkü (Tanrı esirgesin) yenilgi halinde alınacak zarar, zafer halinde gelecek kazançlarla kıyaslanamayacak kadar kötü olur. Ayrıca filomuzun farklı kişi ve odakların sahipliğinde[203] olduğunu da aklınızdan çıkartmayınız ve unutmayınız ki, tek malikiyet, irade ve sadakatten gelen, yani Preveze'de savaştığımız türden bir filo bunun öneminin farkında olacaktır. Türkler yandaşınız Venedikliler üzerinde psikolojik avantaj sağlamıştır ve hatta inanıyorum ki, bizim karşımızdaki avantajlarını da fazla yitirmiş değillerdir. Filoyu tek bir bütün halinde düzen almaması konusunda tarafımdan uyarılmanız gerekiyor, çünkü o kadar çok sayıda gemi mutlaka karmaşa doğmasına yol açacaktır ve bazıları diğerlerini (Preveze'de olduğu gibi) engelleyecektir.

Gemileri üç filotilla halinde düzenlemeniz ve her birimin kanatlarının uçlarına en fazla güven duyduğunuz, kimi özel talimatları ayrıca verebileceğiniz kaptanla-

202 Crowley s.341-342

203 Don Garcia, Birleşik Filo'da tam bir emir komuta birliği olmadığını ima etmektedir.

rın kumanda ettiği kalyonları koymanız gerekir. Ve bir hususu da mutlaka sağlayanız ki, o da filotillalar arasında birbirlerini engellemeden manevra yapacak kadar mesafe kalması olsun. Barbaros tarafından Preveze'de kullanılan düzenleme buydu.[204] Gerçekte, büyük bir karmaşaya yol açmadan iki kez üst üste ve aynı yönden ve etkili top atışı yapmanın imkânı yoktur. Benim tavsiyem, gemi kaptanının komutuna kulak vermekten ve arkebüzü, vurulduğunda düşmanın kanı üzerinize saçılacak kadar yaklaştıktan sonra ateşlemekten yanadır. Ne dediğini bilen kaptanların ağzından duyduğum şudur ki, topçunun salvosuyla pruva mahmuzlarının çarpışma gürültüsü ya iç içe girmelidir ya da birbirinin ardından gelmelidir.

Alba Dükü: Ekselansları tüm askerlere her zaman yüzünün gülen yanını göstermeye çalışmalıdır, çünkü bu meselede asıl ağırlığı onların oluşturacağı yaygın olarak bilinir ve siz Majestelerinin bugün bir birliğe, yarın bir başkasına birkaç iyi söz etmesi önemlidir. Siz Ekselansları'nın onların maaş ödemelerine bizzat dikkat ve mümkün olduğu ilk zamanda yapılmalarına nezaret ettiğinin bilinmesi hararetle tavsiye edilir ki, bunlar denizde seyir halindeyken mümkün olmadığında, gündelik koşulların olabileceğin en iyisine getirilmesi ve tayının düzenli verilmesi ve en önemlisi bunların zat-ı âlinizin emri ve gayreti sayesinde gerçekleştiğinin bilinmesi hususu önemlidir ve tersi görüldüğünde sorumluların emrinizle cezalandırılması en etkili yoldur.

İttifakın Savaş Kararı

Sayıları yetmişi bulan kıdemli denizciler 10 Eylül günü kader belirleyecek olan toplantıda bulunmak üzere Don Juan 'ın sancak gemisi Real'in güvertesinde bir araya geldi. Don Juan iki seçenek öne sürdü:

- Düşmanı arayıp bulmak

- Ya da Don Garcia'nın öğüdünü izlemek, yani savaş için ilerlemeyip düşmanın gelmesini beklemek, hatta onların bunu yapmasını sağlamak için her fırsatı kullanmak

Papalık donanmasıyla Venedikliler derhal saldırmayı savunuyordu, Doria ile İspanyollar ise tedbirden yanaydı. Don Juan kendi tavrının saldırmaktan yana olduğunu lafı dolandırmadan belirtti ve bu yaklaşım oybirliğiyle kabul edildi...Bu aşamada geriye dönmek büyük bir itibar kaybına neden olacaktı ve Don Juan, İspanyolların katılmaması halinde bile Papalık ve Venedik donanmalarına kumanda ederek seferi sürdüreceğini açıkca bildirmişti. Doria ile Rquesens de diğerlerinin dikkatli bakışları altında savaştan yana oy kullanmak zorunda kaldı.... Don Juan 16 Eylül 1571 sabahı erken saatlerde yelken açarken, Don Garcia'ya şöyle yazmıştı: Aldığımız istihbarata bakılırsa, düşman donanması her ne kadar İttifak'ın kine büyüklük açısından üstünlük sağlayacak durumda olsa da, ne gemi kalitesinde bizden üstünler, ne de insan gücü. Ve ben de bu işe vesile olan Göklerdeki Babamız Tanrı'ya duyduğum güvenle

204 Hristiyanlar Preveze'yi hala hatırlayıp dersler alırken Ali Paşa'nın 33 yıl önceki büyük zaferin nasıl kazanıldığından bile haberi olmadığı kısa süre sonra anlaşılacaktı. Çünkü o bir karaca idi ve 280 yıllık Osmanlı tarihinde ilk defa bir karaca komutan Derya Kaptanı yapılmıştı.

gidip onları bulmaya karar verdim... 208 kalyonum, 26.000 askerim, 6 kadırgam ve başkaca 24 gemim var... Tanrıya inancım şudur ki, düşmanla karşılaşırsak bize zaferi verecek olan yine O'dur.[205]

Osmanlının Harekât Hazırlıkları

Osmanlı Donanması için bu uzun bir sefer mevsimi olmuştu. Gemiler Mart ayından beri denizdeydi; insanlar yorgundu... Aylardan beri gemilerde olan askerler terhisini istiyor, Ahmet Paşa'nın kara ordusunda firarlar görülüyordu. Bunlara ilaveten Hristiyan filosunun kışlamak üzere limanlara çekileceğine dair kuvvetli bir inanç vardı... Messina'ya sızarak istihbarat toplayan Kara Hoca, 60 kalyonluk bir filotillayı gözden kaçırmıştı. Hesabı 140 gemiydi, ama Don Juan 208 gemiye sahipti. Ali Paşa düşmanın bu orantısız güce rağmen saldırgan eğilim göstermesine şaşırmıştı. Ama haberi yine de İstanbul'a iletti. Donanma, İtalya sularında dolaşıp, akınlar yaparak Girit ve Adriyatik'teki limanları topa tuttu. Bu sırada, güneyden Haçlı Donanması tarafından Kıbrıs'ın takviyesi pekala mümkün olabilirdi. Neyse ki, 1 Ağustos 1571'de fetih tamamlanmıştı. Kışın sürekli İstanbul'a dönme alışkanlığı bulunan donanmanın bu kez, Yunanistan'ın batısındaki üs ve limanlarda kışı geçirmesine karar verildi. Bu uygulama, Barbaros'tan bu yana 40 yıldır yapılmamıştı. Donanmanın büyük bir kısmı İnebahtı Limanına çekildi. Preveze'nin 50 mil kadar güneyinde bulunann tahkimatlı İnebahtı limanının konumu, Barbaros'un Doria karşısındaki konumuna benziyordu. Ve tıpkı Barbaros örneğinde olduğu gibi hücüm edilmesi neredeyse olanaksızdı. İnebahtı iyi tahkim edilmiş, surlarla sıkı sıkıya sarılmış bir limandı ve körfezin iki ucuna yerleştirilmiş top tabyaları tarafından öyle iyi korunuyordu ki, Piri Reis'in deyişi ile istenmedik bir kuş uçup içeri giremezdi.

Tüm bunlar olmasa bile hâkim rüzgârlar filoya yapılacak doğrudan bir hücumu olanaksız kılıyordu. Ali Paşa öylece oturup düşmanın kendini açıkta tüketmesini bekleyebilir, sonra tüm gücüyle saldırabilir ya da savaştan tamamıyla kaçınabilirdi. Aslında savaşmamak için geçerli ve tatminkar nedenleri vardı.[206] Hristiyan filosu 4 Ekim günü Kefolanya Adasına ulaşmıştı. Bu sırada bölgeden geçen bir Girit gemisinden Magosa'da Bragadin'e yapılan işkencelerin haberi alındı. Bu haber çeşitli anlaşmazlık ve güvensizliklere gebe atmosferin bir anda değişmesine neden oldu. Venediklilerin intikam isteği ateşlenmişti. Kırk mil uzaktaki İnebahtı'da ise Osmanlı savaş konseyi son olarak toplanmıştı. Anahtar konumdaki kumandanların tümü oradaydı. Ali ve Pertev Paşalar, deneyimli denizciler Uluç Ali ve Kara Hoca, Barbaros'un oğulları Mehmet ile Hasan ve İskenderiye valisi Şuluk Mehmet. Osmanlı Harp Divanında görüşmeler şöyle cereyan etti:

Uluç Ali Paşa: *Donanmamız eksiktir ve altı aydır denizde gezen gemiler bozgundur. Korfu'dan İnebahtı'ya gelince sipahi, yeniçeri ve leventler izinli izinsiz dağılmışlardır. İnebahtı Boğazı hisarlarından küffar donanması içeri giremez, çıkılmak büyük hatadır.*

205 Crowley s. 343-345
206 Crowley s.351



Pertev Paşa: *Muharip ve kürekçi personel çok eksiktir. Ayrıca kıyı sancaklarındaki personelin bir bahane ile izin alıp gittiği anlaşılmıştır. Her hususta donanmamızda eksiklik oluşmuştur. İnebahtı Limanı'nda oturalım, üzerimize kafir gelirse savaşalım. Kötü nam sebebi olmaktan çekinirim.*

Müezzinoğlu Ali Paşa: *Elbette islamın gayreti ve padişahımızın ırz ve namusu bu değildir. Her gemide beşer onar adam eksik olsa ne olur?*

Pertev Paşa: *Gemilerimizin eksik malzeme ve asker ile liman dışına çıkması uygun değildir.*

Ali Paşa: *Bana İstanbul'dan gelen emirler kesindir, ben makamımdan değil başımdan korkarım.*

Uluç Ali Paşa: *Madem düşman üzerine gitmeye karar verdiniz, bari derya tarafına gidelim, deryaya çıkalım. Zira kara görünürse, adalar arasında savaş zor olur.*

Ali Paşa: *Bana gelen emirlerde, küffarın donanması her nerede ise üzerine varıp karşı koyasınız diye buyrulmuştur. O nedenle kıyıyı tutmak daha iyidir.*

Uluç Ali Paşa: *(Sinirlenerek) Hani Hayrettin Paşa ile Turgutça ile savaş görenler niçin konuşmazlar?*

Daha sonra, Uluç Ali Reis, Barbaros, Turgut, Salih, Piyale Paşalar gibi çok büyük deniz savaşlarını pek üstün düşman kuvvetlerine karşı kazanmış amirallerin, daima açık denizde vuruşmayı kabul ettiklerini, kıyıya yaklaşmamaya azami dikkat ettiklerini anlattı. Buna rağmen Ali Paşa kıyıdan uzaklaşmayı tehlikeli buldu. Divanda, savaşın hesabının Uluç Ali'den değil kendisinden sorulacağını ileri sürdü.

Uluç Ali Paşa: *Düşman gemileri pusudadır, donanmayı açıktan orsa ederek(döndürerek) geçirelim.*

Bunun üzerine Ali Paşa şu meşhur cahilane cevabı verdi.

Ali Paşa: *Ben Cihan Padişahı Hazretlerinin donanmasına "kaçtı" namı koydurtmam.*

Bu cevap üzerine Uluç Ali Paşa, amiral gemisini terk etmiştir.

Kuvvet Mukayesesi

İnebahtı'da toplanan **Osmanlı Donanması**, muhtemel bir çatışma olasılığına göre dört gruptan oluşmuştu.

Merkez Grup	: Müezzinoğlu Ali Paşa emrinde	65 kadırga
Sağ Grup	: İskenderiye Valisi Mehmet Soluk emrinde	65 kadırga
Sol Grup	: Cezayir Beyi Uluç Ali Reis emrinde	65 kadırga
İhtiyat Grup	: Amurat Turgut emrinde	70 kadırga



Türk tarafının savaşçıları 34.000, kürekçileri 41.000[207], denizcileri 13.000 idi. Donanmada 750 top vardı.

Messina'da toplanan **Kutsal İttifak Donanması** da dört gruptan oluşmuştu.

Merkez Grup	: Don Juan d'Austria, Sebastiano Veniero ve Marcantonio Colonna birleşik komutasında 62 gali ve 2 yüzer kale
Sağ Grup	: Jean Andrea Doria komutasında 53 tane Papalık ve Ceneviz galisi, 2 yüzer kale
Sol Grup	: Venedikli Agostino Barbarigo komutasında 55 gali ve 2 yüzer kale
İhtiyat Grup	: Santa Kroce komutasında 30 Napoli galisi

Kutsal İttifakın savaşçıları 48.000, kürekçileri 4.355, top mevcudu 1815 idi.[208]

Stratejik Değerlendirme

Burada dikkati çeken ve harbin kaderini etkileyen en önemli husus, Osmanlı Donanmasındaki kürekçi sayısının Hristiyan Donanmasından yaklaşık 10 misli fazla olmasıdır. Bu rakamlardan, Batılıların kalyon, yani yelken devrine Türklerden ne kadar önce geçtikleri açıkça görülmektedir. Kürekçilerden boşalan alanlar ise yüksek ateş gücü sağlayan toplarla doldurulmuştur. Hristiyan Donanmasındaki 3 misli olan top sayısı bunu açıkça ortaya koymaktadır. Yelkenlerin sağladığı yüksek sürat ve manevra gücü, ateş gücü üstünlüğü ile birleşince, Osmanlı Donanmasına karşı Barbaros'tan kalma şartlı bir korku ve çekingenlik içindeki Hristiyan Donanmasına, zafer için sadece savaşı başlatmak kalmıştır.

İnebahtı Savaşı

Korfu'ya yaklaşan Don Juan'a da aynı oranda netameli bir istihbarat ulaşmıştı... Osmanlıların 160 kalyonu olduğu, savaşçı sayısında sıkıntı çektiği ve Uluç Ali Reis'in filodan ayrıldığı bilgisi gelmişti. Aslında Osmanlı gemi sayısı 300 civarındaydı ve Uluç Ali de Modon'da ganimet boşalttıktan sonra geri dönmüştü. İki tarafta birbirini küçümsüyordu artık. Haberalma fiyaskoları ciddi sonuçlar doğurmak üzereydi. 28 Eylül 1571 günü İspanya Kralı Felipe, Don Juan'a kışı geçirmek üzere Sicilya'ya çekilmesi ve ertesi yıl seferi yeniden açmasını emreden mektup yazıyordu. Roma'da ise Papa aynı şeyin tersini iman gücüne sığınarak yapıyordu. Öncü kuvvetler 29 Eylül günü Osmanlı filosunun tamamının İnebahtı'da (Lepanto) olduğunu bildirdi.[209] Ekim ayına girilirken Kutsal İttifak donanması Arnavutluk'un Avlonya kıyılarında idi. Don Juan filoyu son kez teftiş etti. Kalyonlar savaşa hazırlandı. Ve hassas manev-

207 Kürekçilerin sayısının savaşçılardan fazla olması hala Kadırga teknolojisi kullananan Osmanlı Donanmasının bir özelliğidir.
208 Afif Büyüktuğrul Lepanto Deniz Muharebesine İlişkin Gerçekler Dz.K.K. Dergisi Sayı: 477 1972 s.11
209 Crowley a. 346-347

ralardan geçirildi.Her kaptanın savaş planından tamamıyla heberdar olması sağlandı. O sırada Ali Paşa da İstanbul'dan bir dizi emir alıyordu. Komutanlarla imparatorluk merkezleri arasında 15-20 günlük mesafe vardı. Ancak Osmanlı belgelerinden anlaşıldığı kadarıyla, Selim ya da Sokullu, seferin gidişatı üzerinde ciddi bir merkezi denetim dayatıyordu. Filonun bakım ihtiyacı ve insan gücünün büyük problem olduğundan haberdar olmalarına rağmen 19 Ağustos'ta verilen emirlerin geçerli olduğu hatırlatılmaktaydı: **Düşman filosu gözükecek olursa sen ve Uluç Ali tam bir uyum içinde hareket ederek karşısına çıkmalı** ve **yenmek için tüm cesaretinizi ve zekanızı kullanmalısınız.** Savaştan önce ulaşamayan başka bir fermansa daha da net ifadeler içeriyordu: **Size, düşmana dair güvenilir bilgiler elde ettikten sonra kafirlerin filosuna Allah'a Peygamber'e tam imanla saldırmanızı emrediyorum.**[210] Osmanlı merkezi idaresinin binlerce kilometre uzaklıkta, harekâta komuta eden kişiye manevra alanı ve özgürlüğü tanımadıkları açıktır.

Savaşın oluş şeklini ünlü Fransız tarihçi Alphonse de Lamartine şöyle anlatmaktadır:[211] Müezzinzade Ali Paşa, zaferi elde edecek son darbenin Don Juan'ın yeşil bayraklı Amiral gemisini bordalamak olduğunu sandı. İki kadırga, şiddetle birbirine çarptı, sarsıldı, ayrıldı, tekrar yan yana geldi. Küpeşteden denize yuvarlanan yaralılar, dalgaların arasında birbirlerini boğazlamayı sürdürüyorlardı. Deniz akan kanlardan bulanmıştı. Dümenlerden ve küreklerden kan sızıyordu. Çevrelerini kaplayan duman ve ok bulutu, iki komutandan hangisinin kazandığını herkesin gözünden saklıyordu. Don Juan ile Ali Paşa, kargaşa içinde birbirlerini arıyorlardı. Tam karşılaşacakları sırada İspanyol gemisinden açılan top ateşi Ali Paşa'yı seren direğinin yanına yatırdı. İspanyolların zafer çığlıkları, Osmanlıların acıyla haykırmalarına karışınca, gök uğuldadı. Don Juan rakibinin cesedi üzerinden geçip, güvertede hala dövüşmeye devam eden bir avuç Leventi yok etmek için ileri atıldı. Afrikalılar kadar vahşi olan İspanyollar, Ali Paşa'nın kafasını baltaları ile kestiler. Sarığından kan damlayan kelleyi gören Leventler ya denize atladılar, ya da teslim oldular.Don Juan Osmanlı Amiral gemisinden Osmanlı Sancağını[212] indirdi ve seren direğine İspanyol sancağını çektirdi. Askerlerin kendisine getirdiği Ali Paşa'nın kellesini dehşetle geri iten Don Juan onu denize attırdı. Fakat kendisinden daha az iyi yürekli olan askerleri, kelleyi denizden çıkardılar ve Osmanlıları korkutmak için seren direklerinin tepesine çiviledilerr....

Uluç Ali Paşa, komutasındaki 20 kadırga ile, rüzgârsızlıktan ve hareketsizlikten uzak düşmüş olan Giovanni Andrea Doria'nın kadırgaları ile kendi arasındaki boşluğa daldı. Malta Amiralinin gemisini rampaladı (bordaladı) Yüzlerce şövalyeyi yere serip elleri ile Messina Komutanını kellesini kesti. Tam bu sırada Osmanlı Donanmasının esas kuvvetlerinin başında olan Ali Paşa'nın kadırgasından Osmanlı Sancağının indirildiğini ve yerine İspanyol Sancağının çekildiğini farketti. İşte o zaman Uluç Ali Paşa zaferden umudunu kesti ve komutasındaki kadırgaları, sağda ve merkezde ra-

210 Crowley s. 348-349

211 Alphonse de Lamartine Osmanlı Tarihi 2 Cilt Sabah Yayınları 1991 Cilt. I s.512-513

212 Müezzinzade Ali Paşa'nın Sancağı İstanbul'daki Deniz Müzesinde sergilenmektedir.

kipsiz kalmış olan Haçlı Donanmasının elinden kurtarmak için 40 kadırgasıyla Andrea Doria'nın yarı yarıya kopmuş çemberini yarıp fora yelken açık denize açıldı. Sol kanatlarının birden bire anlaşılamayan bir nedenden ortadan kaybolması, Osmanlılarda, Uluç Ali Paşa'nın, Doria'nın top ateşi altında yenik olarak kaçtığı kanaatinin doğmasına yol açtı. Osmanlılardaki mücadele ruhu Uluç Ali Paşa ile birlikte uçup giderken, İspanyolar ve Venedikliler tarafından henüz ele geçirilmemiş olan gemiler de rüzgârın ve akıntının etkisine kapılarak kayalıklara çarpıp parçalandılar.

Yenilgi sonrası büyük ölçekli bir yağma başlamıştı. Ölüleri balık avlar gibi çekip almak ve sonra da soymak için denize kayıklar indirildi. Askerler, denizciler, eski hükümlüler gece çökene kadar keyifle talan yaptı. Türk gemilerinde, özellikle de paşalarınkilerde bolca altın ve gümüş süsleme olması nedeniyle çapul da bol oldu... İncil'de dünyanın sonunun anlatıldığı bölümlerin tablolaştırıldığı sanısı veren bir yıkım sahnesiydi İnanılmaz ölçüde bir kitlesel ölüme tanık olunmaktaydı. Böyle bir kıyımın üzerine 1915'te Batı Cephesinde (25 Eylül–19 Ekim) yapılan çarpışmaya kadar çıkılmayacaktı.[213]

Zaferin veya Yenilginin Nedenleri

İnebahtı (Lepanto) muharebesine her iki tarafın 180.000 askeri katılmıştır. Osmanlı'nın 41.000 kürekçisi bu sayının dışındadır. 1916 yılındaki Skajerrak Deniz Savaşı'na ise sadece 100.000 kişi katılmıştır. Lepanto Savaşı'na kadar, kürekli savaş gemilerinin başında tek top taşıyan Gali geliyordu. Keşif hizmetlerinde kullanılanlar ise daha küçük ve süratli Galilerdi. Osmanlı Donanmasında bu gemilere Kadırga küçüklere ise Çektiri adı verilmişti. Lepanto Savaşı'nda Osmanlılar Kadırgalara yedişer tane top eklemişlerdi. Bunlara Galeotto, dev Gali denebilirdi. Genel gemi inşa mimarisi bu olduğu halde, Venediklilerin 36 top taşıyan gemiler yapmaları Lepanto Savaşı'nın teknik baskını sayılabilirdi. Ancak bunların sayısının az olması (sadece 6 tane) ve seyir sürati ile top atış hızının düşüklüğü, savaşta beklenen teknik baskını sağlayamamıştır. Nitekim yabancı kaynaklar bu Galilerden söz ettikleri halde Osmanlı kaynaklarında buna ilişkin bir bilgi bulunmamaktadır. Buna rağmen bu savaşta silah ve ateş gücü üstünlüğünün Haçlı Donanmasında olduğu belli idi.[214] Akdeniz'de mevcut bütün savaş kadırgalarını % 80'ninin katıldığı, kürek ve yelken çağının bu son ve en büyük deniz savaşında Hristiyan Müttefik Donanmasını kazandığı ezici zaferi, örneğin Guilmartin, Cipolla ve Pryor'un da içinde yeraldığı bütün Batı literatürü başlıca dört etmenle açıklar:

- Osmanlı kadırgalarının genellikle 3 pruva topuna karşılık özellikle İspanyol ve Venedik kadırgalarının ortalama 5 pruva topu taşıması sonucu, Müttefikler açısından başlangıçta oluşan topçu üstünlüğü.

- Hristiyan Donamasının ön safına yerleştirilen altı büyük galleasse veya mavnanın, Osmanlı hatlarının içinden geçerken hayli büyük karışıklık ve tahribat yaratması.

213 Crowley s. 384

214 Büyüktuğrul Lepanto Deniz Muharebesine İlişkin Gerçekler Dz.K.K. Dergisi Sayı: 477 1972 s. 4

- Rampa muharebesinde ispanyol deniz silahendazlarının tüfekleriyle büyük ateş üstünlüğü kurmaları
- Venedik kadırgalarının çevik bir manevrayla Osmanlı sağ kanadını Skrofa burnu sığlıklarına sürerek imha etmeyi başarması.[215]

7 Ekim 1571'de müttefik kuvvetler ile Osmanlı Donanması arasında gerçekleşen savaş, Akdeniz'in tarihinde çok anlamlıydı. Binlerce yıldır denizin efendisi olan kürekli kadırganın ağırlıklı rol oynadığı son muharebeydi. Bundan böyle deniz savaşlarının sonucunu belirleyen ağır silahlı yelkenli gemiydi. Avusturyalı Don Juan, savaş kayıtlarında şunları anlatır: Ali Paşa'nın kadırgası üzerindeki çarpışma tam bir saat sürdü. İki kez birliklerimiz Türk gemisinin ana direğine ulaştı, fakat adamlarımızı teknenin ön kısmına süren Müslümanlar tarafından çekilmek zorunda kaldık. Fakat bir buçuk saat sonra Tanrı bize zaferi bahşetti ve Paşa 500 Türkle birlikte ele geçirildi. Bayrakları ve sancakları indirildi ve ana direğe Haç çekildi.[216]

İnebahtı Deniz Savaşı'nın Sonuçları

Sonuçta Türkler 142 gemi 30.000 insan kaybetti. Binlerce şehit ve 3460 esir verildi. 30.000 Hristiyan forsa azad edildi. Hristiyan zayiatı ise, 15 gemi, 8.000 ölü, 20.000 yaralıdır. Yaralıların içinde Don Kişot'un yazarı Cervantes'de bulunuyordu. Bu savaşta sol kolunu kaybetmiştir. Uluç Ali Paşa bu çatışmadan kendini şerefle kurtaran tek komutan olmuş, 30 kadar gemisi; daha sonra yeniden oluşturulan donanmanın nüvesini teşkil etmiş ve kendisine çok kibar davrandıkları esir Cervantes'i ambarında taşımıştır. Savaşta, isabet almamış hiç bir Hristiyan gemisi yoktu. Haçlı Armada da yiyecek de tükenmişti. Türklerden ele geçen erzak olmasaydı pek zor durumda kalacaklardı. Bu felaket Türk tarihinde **Sıngın Donanma Harbi** diye meşhurdur. Sıngın Türkçe'de kırılmış, yenilmiş, mağlup demektir.

Avrupa'daki Yansımaları

Büyük Hristiyan zayiatı bu zaferin Avrupa'da tantanalı bir şekilde kutlanmasına engel teşkil etmemiştir. Çanlar çalındı, şenlik ateşleri yakıldı, kilise ayinleri düzenlendi. Dükkan sahipleri kapılarına **"Türk'ün ölümü dolayısıyla kapalı"** yazarak işyerlerini bir haftalığına kapattı.. Pius **"Tanrım, gözleri mağfiretine tanık olduğuna göre bu kulunu artık alabilirsin"** diye dua etti.. Ali Paşa'nın büyük yeşil sancağı Madrid'te saraya çekildi.[217,218] Don Juan, Sultan Selim'in yeğeni Ali'nin kızının yazdığı rica mektubu üzerine sağ kalan erkek kardeşini serbest bıraktı... Ancak Venedikliler denizlerdeki üstünlüğün gemilerden çok insanlara bağlı olduğunu anlamıştı. Papa'nın kapıldığı dehşete aldırmadan Venier'e acilen erişimi dahilindeki tüm yete-

215 Tosun Terzioğlu-Halil Berktay, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s.126-127
216 Ernle Bradford, Akdeniz İş Bankası Kültür Yayınları 2004 s. 327
217 Crowley s. 390
218 Anılan sancak halen İstanbul'da Deniz Müzesi'nde bulunmaktadır. Sancak Madrid'den sonra, zafer nişanesi olarak Papalık'a gönderilmiş ve 1964 yılına kadar Vatikanda kalmıştır. 1964 yılında Papa iyi niyet göstergesi olarak bu sancağı Türkiye'ye iade etmiştir.

nekli denizcileri gizlice ve en uygun şekilde öldürme emrini verdiler; İspanya'dan da aynı şeyi yapmasını rica ettiler. Papa V. Pius bu başarının anısına Roma'da Santa Maria Arocoeli Kilisesine bir sandık örtüsü armağan etti ve ayrıca "Sevgili Meryem'in Zaferi" yortusunu gelenekleştirdi. Ardılı XII. Gregor da 7 Ekim tarihini " Tespih Çekerek Şükretme" yortusu olarak saptadı. Bu yortular, günümüzde de halen coşkulu bir şekilde, İtalya'da, Fransa'da ve İspanya'da kutlanmaktadır. Tizian, Paolo Veronese, Tintoretto ve Vasari gibi büyük ressamlar bu zaferi tablolarında ululadılar. Savaşı tasvir eden bakır oymalar Avrupa'nın bütün kentlerinde satıldı. Bu resimlerde Hristiyanların başarıları abartılı bir şekilde resmedildi. Bunlardan bir kopya Napoli'deki Deniz Orduevi'nin salonunda bulunmaktadır. Tuna kıyısında yukarı Bavyera'da Ingolstadt'ta "Maria in Victoris" kilisesi yaptırıldı. Buraya sunulan armağan gümüşten yapılmış bir kadırga maketidir. En güzel hatıra parçası ise Barselona katedralindedir. Katedralin yanındaki küçük kilisede bugün hala mumlar yakılıp ilahiler söylenerek, dualar edilerek " Lepanto'nun İsa'sı" ululanır. Önünde ayin yapılan İsa heykeli zaferi kazanmış olan Don Juan d'Austrai'nın amiral gemisinin burnunda yer almaktadır. Tahtadan yontulmuş bu İsa'nın vücudu, Türklerin attığı bir top güllesinden korunmak için hafifçe yana kaymış olarak imal edilmiştir. Aradan geçen dört yüzyıldan fazla zamana rağmen, İnebahtı Zaferi her vesile ile Avrupa'da gündeme getirilmektedir. Nilgün Cerrahoğlu 9 Ağustos 2004 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde İtalyan Gazeteci Paolo Rumiz'in La Repubblica Gazetesinde yayınlanan Lepanto (İnebahtı) hakkındaki dizisini konu almış. Diziden ilginç bir kaç nokta olarak şunları aktarıyor[219]: İkinci Viyana kuşatmasından yaklaşık bir yüzyıl önce, Avrupa'da Türklere karşı kazanılan ilk büyük zafer olan İnebahtı Savaşı, Kıbrıs yüzünden çıkıyor. II. Selim Kıbrıs'ı aldıktan sonra Venedikli Vali Marcantonio Bragadin'in derisini yüzüyor... Buna kızan Venedikliler Papa ile birleşip Osmanlılara karşı devasa bir Haçlı Ordusu oluşturuyorlar. Dört saatte 30.000 ölü ile tarihin en kanlı çatışmalarından biri olarak hatırlanan savaşı, Rumiz **"Doğu'nun Trafalgarı"** diye tanımlıyor. Tarih denizinde yolculuğa çıkan gazeteci; Venedik şehrinin San Marco Meydanı açıklarından start aldığı " Sant Andrea Kalesi" nin tepesinde hala **"Büyük Zafer"** yazan bir plaket olduğunu söylüyor. **"Büyük Zafer"**le İnebahtı'nın kastedildiği o kadar açık ki" diyor Rumiz: "İsim ve tarih düşülmemiş. İnebahtı' Venedik'te telaffuz edilen, ağza alınan bir sözcük değil, Ama herkes bu ithafla ne kastedildiğini biliyor.

Stratejik Değerlendirme

Avrupa'da iz bırakan, halkın yaşam kültürüne girerek festival ve kutlamalara yol açan ve büyük bir dönüm noktası olarak kabul edilen İnebahtı Savaşı'nın son zamanlarda tarih bilincinden ve stratejik vizyondan uzak Avrupalı gazeteciler tarafından ele alındığı görülmektedir. Bu yüzeysel ve gerçekleri saptıran yaklaşımların, Türkiye'nin Avrupa ile entegrasyonu sürecinin olumlu bir yola girdiği bir dönemde ele alınması dikkat çekicidir. Bu savaşın Avrupalılar açısından üç önemi bulunmaktadır.

219 Nilgün Cerrahoğlu İnebahtı Neden Hala Unutulmadı? Cumhuriyet Gazetesi 9 Ağustos 2004

- Türkler'in de yenilebileceği fikri ortaya çıkmış, Avrupa'nın Osmanlı'ya karşı duyduğu kompleks, bir dereceye kadar azalmıştır.

- Osmanlı Donanmasının büyük bir kısmının imha olması nedeniyle, Girit, Malta ve diğer adalar ile İtalya'ya yönelik muhtemel istila tehlikesi ortadan kalkmıştır.

- Batı ile Osmanlı Deniz Gücü arasında denge sağlanmıştır.

Blanchard, Lepanto Savaşını şöyle değerlendirmektedir[220]: Bu savaşta zafer, pek çok parlak günlerden sonra Peygamberin şerefli sancağını ilk defa olarak terketmiştir. Bu olayın önemini, Osmanlı Bahriyesinin ulaştığı kudret noktasını ve şöhreti göstermek için Fransız amirali Jurien De La Gravier'in yorumunu siz nakletmekten daha iyi bir şey elimden gelmez. Amiral; **Türkleri 16. Asırda yenmek, İngilizleri Ebukır ve Trafalgar'da yenmek kadar zordu. İşte zekâ böyle düşmanlara karşı kendisini gösterir** demektedir ve ben, bu büyük muharebeye katılan İtalyan kaptanlardan birisinin hissettiği hayreti de buna ilave etmekten daha iyi bir şey yapamam. Bunda, uzun zamanlar yenilmez kabul edilen bir düşman hakkında yapılabilecek en güzel iltifatı göreceksiniz. Bu kaptan: **Herşeye rağmen Türklerin de başkaları gibi insan olduğunu nihayet anlayabildim diyor.**

Bu savaşın Osmanlılar için en acı sonucu, yitirdiklerinin yerine kısa zamanda yenilerini yaptıkları kadırgalar değil, bileşik yay kullanan askerlerinin sayısındaki kayıpların çokluğu idi. İnebahtı Savaşı bir istisna idi. Eğer sahile yakın sulardaki bir çarpışmaya gerçek bir donanma savaşı denebilirse, bunun ilk örneği İnebahtı idi. Yine de zafere giden yol, ne mahmuzlama taktiğinden ne de top atışından geçmiştir. Her iki tarafın güverte askerlerinin kısa mesafede kullandıkları silahlarla gerçekleşmiştir. Hristiyanların arkebüz ve misket tüfeklerine karşılık, Osmanlılar geleneksel Türk silahı olan bileşik yay kullanmışlardı. Osmanlıların 60.000 askerden 30.000'ini yitirmesi, Akdeniz üzerindeki egemenlik açısından dönüm noktası olmuştu. Yetenekli denizci-okçular yalnızca bir kuşak boyunca yetiştirilemeyeceği için, İnebahtı Savaşı, Osmanlı deniz gücünün altın çağının kapandığını, tekrar yerine konamayacak yaşayan bir geleneğin ölümünü simgeliyordu.[221]

Osmanlıların gemi, insan ve çeşitli malzeme kayıpları büyük olmuş; bir Türk donanmasına o zamana kadar verilen en büyük zarar meydana gelmiştir. Kötü haber Padişaha 13 Ekim günü Edirne'de ulaşmıştı. Selaniki, Selim'in haber karşısında alt üst olduğunu ve üç gün üç gece uyumadan oturduğunu yazmaktadır. Katip Çelebi de kendi cephesinden, bu olayın Müslümanların tamamını derinden yaraladığını ve camilerde Tanrıya yakarmak için dua edildiğini belirtmektedir. II. Selim ayrıca, Pertev Paşa'nın azledilmesine ve mallarının müsaderesine karar vermiştir.[222]

Şimdi yenilgiyi hazırlayan stratejik hataları sıralayalım;

- Derya Kaptanı olarak, denizden hiç anlamayan birine görev verilmesi,

220 Blanchard s. 33

221 John Keegan, Savaş Sanatı Tarihi 1995 s. 497-498

222 Robert Mantran, Osmanlı İmparatorluğu 1995 s. 95-96

- Verilen görevin doğrudan denizle ilgili olmasına rağmen, son söz ve karar yetkisinin yeniçeri ocağından gelme Serdar Müezzinoğlu Ali Paşa'da olması,
- Donanmanın Girit ve Adriyatik'teki kale ve limanları topa tutması yerine, doğrudan Haçlı Donanmasının merkezi Venedik şehrine taarruz edilmemesi,(Venedik donanması bu sırada Messina'ya kaçmıştı)
- Alışılmışın dışında donanmanın kışı İstanbul dışında geçirmesi,
- 184 gemi ile İnebahtı'da bulunan donanma personelinin izinli izinsiz memleketlerine gitmesi,
- Savaşın İnebahtı Limanı'ndan dışarı çıkılarak kıyıya yakın bir bölgede kabul edilmesi,

İtalyan tarihçi L. Valensi İnebahtı Savaşını, Venedikli gözüyle şöyle değerlendirmektedir:[223] Lepanto savaşı Batı için harika bir zafer gibi göründü. Hristiyanlığın kazandığı en önemli zaferlerden ilkiydi. Gerçekte zafer hiç kimsenin değildi. Hristiyanlar darbenin arkasını getirecek yetenekte değildi. Lepanto'dan sonra her iki tarafta çatışmadan kaçındı. İnebahtı, Kutsal Birlik'in zaferi, Hristiyan ve Türk arasındaki güç dengesini temelden değiştirmiş değildir. Birinciler kazandılar. Osmanlı Donanmasını yok ettiler, 30.000 düşman öldürüp, 3000 tutsak aldılar. Bu yenginin kutlamaları Kilise ve halkı, şair ve ressamları, kompozitör ve şarkı üreticilerini ayağa kaldırdı. Venedik'te, yenginin haberi gelir gelmez, "Onlar Meclisi" bir ya da birkaç ressamı deniz savaşını ölümsüzleşirmek için görevlendirir. İl Tintoretto çalışmaya koyulur, Vasari, Roma'da öyle yapar. Titiano, II. Philip için çalışır ve daha başkaları da gelir. Yalnız, Venedik çatışmadan bitkin çıkmıştır ve Birlik'in kuruluşu sırasında verilmiş kararın tersine, savaşı bırakır ve ilk önce ayrı barış imzalar, Kıbrıs'ın kaybını ve yararlandığı ticari ayrıcalıkların yenilenmesi karşılığında Büyük Türk'e vereceği yıllık haracın artırılmasını kabul eder. Öbür ortaklara gelince, İnebahtı'dan sonra Osmanlı'ya karşı hücumlarını sürdürmezler. Hristiyan Donanması batı Akdeniz'e çekilir ve Türk'e doğu Akdeniz'in kontrolunu bırakır. Ama o bir kaç ayda kuvvetlerini yeniler. Osmanlı Donanması 1574'de Sicilya ve güney İtalya'ya saldırır. 1574'de Tunus'un alınmasıyla kuzey Afrika'da egemenliğini sağlamlaştırdığından, Türk, bu kez gücünü İran'a ve Habsbourg'lara çevirir. Donanmanın yeniden eski haline getirilmesi faaliyetleri, gerçekten zamanının süper gücü konumunda olan Osmanlı Devletine yakışır bir şekilde planlanmış ve icra edilmiştir. Tersanedeki işçi sayısı 1800'den 2652'ye çıkarılmıştır. Malzeme tedariki yönünden hiç bir sıkıntı ile karşılaşılmamıştır. Ancak böyle kısa zamanda inşa edilen gemilerin çokluğu, mali ve personel tedariki yönünden Osmanlı Devletini oldukça sıkıntıya sokmuştur. Yeniden inşa faaliyeti için gereken kaynaklar, Hazineden ve İmparatorluğun tümünden toplanan olağanüstü vergiler ve ekabiran ile yüksek görevlilerin bağışları sayesinde karşılanmıştır. Kıbrıs ganimetinin bir bölümünün de bu yeniden inşa amacı doğrultusunda kullanılmış olması muhtemeldir. Kürekçi tedariki ve asker devşirmeleri için taşra valilerine haberler gönderildiği bilinmektedir. Bunun dışında, Karadeniz'den zorla kürekçi

223 L. Valensi, Venedik ve Babıâli 1987 s. 118-119

toplandığını ve gemilere bindirilecek denizci ve askerlerin maaşlarını ödemeleri için gemi reislerine para verildiği belgelerden anlaşılmaktadır. Bunların forsa değil de, ücret alan ve çoğu Müslüman olan tertipler olduğunu kaydetmek uygun olacaktır.[224]

Stratejik Değerlendirme

Osmanlılar açısından bakıldığında, kaybedilen gemilerin yerlerine 5-6 ay gibi çok kısa bir sürede yenileri inşa edilmesine rağmen, kaybedilen denizci personelin yeri uzun yıllar doldurulamamıştır. Bu savaş aynı zamanda Batı teknolojisinin yarattığı ateş gücü karşısında, kendisini yenilemediği takdirde, Osmanlı Donanmasının ve Ordusunun hiç bir şansı olamayacağının da bir göstergesi olmuştur. Nitekim bu tarihten sonra denizlerde, kaybedilen prestiji geri alabilecek hiç bir başarı kazanılamamış, donanma kadroları ehil olmayan komutanlara arpalık olarak dağıtılmaya devam edilmiştir. Osmanlı'nın çok kısa bir zamanda 158 yeni gemiyi devreye sokması, 1941 yılında Amerikalıların uğradığı Pearl Harbour baskınından sonra çok kısa zamanda Pasifik'teki güç dengesini sağlayacak sayıda gemi inşa etme başarıları ile büyük bir benzerlik içermektedir. Venedik, Papalık ve İspanya'dan farklı olarak, geçimi sadece denizlere dayanan bir ülke olduğundan, bu savaş, onun hem savaş gemilerini, hem insan gücünü büyük oranda azaltmış, ayrıca Kıbrıs gibi çok önemli ve stratejik bir ticari ve askeri üsten de mahrum bırakmıştır. Bu nedenle çok akıllı bir politika uygulayarak Osmanlı Devleti ile anlaşmıştır. Bu anlaşma, Osmanlı Donanmasına Ege, Adriyatik ve doğu Akdeniz'de daha rahat hareket etme serbestisi sağlamış, ancak bu fırsatı doğrudan Papalık ve İspanya deniz gücünün yok edilmesi için değil, yine ülke fethetme ve korsan harekâtı gibi sonuç alıcı ve kalıcı olmayan yerlerde heba etmiştir.

Kıbrıs ve İnebahtı Savaşlarından sonra Venedikle 7 Mart 1573'de imzalanan bu anlaşmaya göre;[225]

- Venedik hükümeti 300.000 düka olan Kıbrıs Seferi harcamalarını üç yıl içinde ödeyecekti.
- Sopoto Kalesi toplarıyla beraber Osmanlılara geri verilecekti,
- Anta Adası'na sahip olmaya karşılık, konulmuş olan 500 düka 1500 düka olarak ödenecekti,
- II. Sultan Selim, babası tarafından imzalanan ve kendi tarafından yenilenen kapitülasyonların tamamiyle muhafazasını taahhüt ediyordu.
- Venedik Hükümeti, Kıbrıs Adası için her yıl vermekte olduğu 8.000 düka vergiden kurtuluyordu.
- Arnavutluk ve Dalmaçya'daki Venedik ve Osmanlı ülkelerinin sınırları eski durumlarına konuluyordu.
- İki devlet tüccarlarından savaş sırasında müsadere olunan eşya ve gemiler ödenecekti.

224 Robert Mantran, Osmanlı İmparatorluğu İmge Yayınevi 1995 s. 98-99
225 Hammer s.83

Bu Anlaşmada, Denizci bir devlet olan Venedik'in en büyük kazancı, deniz ticareti ayrıcalıklarını içeren kapitülasyonlar maddesidir. Diğer maddelere bakarak sanki Osmanlı Devleti kazançlı gibi görünmesine rağmen, aslında, Venedik yine kazançlı çıkmıştır.

İngiltere'nin Osmanlı Devletinden Yardım Talebi[226]

1580 ve 1590'lı yıllarda İngiltere ile İspanya arasında soğuk rüzgârlar esiyordu. Osmanlı Akdeniz politikası gereği İspanyollar'ın karşısında, İngilizler'in ise yanındaydı. Osmanlı, Katoliklere karşı Protestanlığı öne çıkarma politikası izliyordu. İngilizler, Fransa'ya yapılan donanma yardımı örneğinden hareket ederek Habsburglar'a karşı direnebilmek için tek şanslarının Osmanlı İmparatorluğu'ndan yardım almak olduğunu biliyorlardı. III. Murat döneminde (1574-1595) Osmanlı İmparatorluğu ile ilişkiye geçerek, Avrupa'nın yarısına sahip İspanyollar'ın güçlü donanmasının İngiltere'yi işgalini engellemek için yardım istediler.

1587'de, İngiltere, kadırgalardan oluşan bir Osmanlı Filosunun İspanya, İtalya ve Afrika sahillerine gönderilmesini, bu surette İspanya'nın Hollanda'daki kuvvetlerinden bir kısmını bu bölgelere ayırmak zorunda kalacağını, İspanyollara karşı böyle müşterek bir harekâtın Osmanlı Devletinin de menfaati gereği olduğu, İspanya Kralı Filip'in Avrupayı ele geçirmesi halinde, Hristiyanlığın bütün kuvvetiyle Türk İmparatorluğuna dönebileceği şeklinde bir değerlendirmeyi de içeren bir teklif yapmıştı. Bu konuda, İngiliz arşivleri'nden çıkan bir mektup, İngiltere'nin 400 yıl kadar önce Osmanlı Donanması sayesinde İspanyol işgalinden kurtulduğunu ortaya çıkardı. İngiltere'de başlayan ateşli tartışmaların ardından, İngiltere Eşitlik ve İnsan Hakları Komisyonu Başkanı Trevor Philips'in **"Kraliçe Elizabeth'in Türkler sayesinde İspanyollar'ın elinden kurtulduğu bilgisinin resmi tarihlere eklenmesi gerektiği"** şeklindeki açıklaması, yaşanan tartışmaları yeniden alevlendirdi. The Guardian gazetesinde yayınlanan **"Türkler'e Niçin Teşekkür Etmeliyiz"** başlıklı haberde (John Ezard, 1 Haziran 2004), Kraliyet Holloway Koleji öğretim üyesi Jerry Broton, İngiltere'yi 1588'de işgal etmeye hazırlanan İspanya Donanması'nın, Osmanlı Donanması'nın Akdeniz'deki manevraları sayesinde ikiye bölündüğünü ve bu sayede İngilizlerin İspanyolları yenebildiğini belirtmişti. Jerry Broton, kraliyet arşivlerinde bulduğu ve Kraliçe'nin askeri Danışmanı Sir Francis Walsingham'ın, 24 Haziran 1587'de İstanbul'daki İngiliz Elçisi William Harborne'a gönderdiği bir mektupta Osmanlı İmparatorluğu'nun İspanyolların "yenilmez armadası" olan donanmasını Doğu Akdeniz'de saldırılarla zayıf düşürmeye teşvik etmesinin istediğini ortaya çıkarmıştı. Jerry Broton'un Osmanlı Devleti'nin bu zaferde büyük rolü olduğunu söyleyerek Ada'da başlattığı tartışmalar, İngiltere Eşitlik ve İnsan Hakları Komisyonu Başkanı Trevor Philips'in de buna destek vermesiyle yeni bir boyut kazandı.

Kraliçe'nin askeri danışmanı F. Walsingham, 24 Haziran 1587'de İstanbul'daki İngiltere elçisi William Harborne'e gönderdiği mektupta padişahı İspanyollar'a karşı ha-

226 http://www.barbaros.biz/Ingiltereye_Osmanli_Yardimi.htm

rekete geçirmek için elinden ne geliyorsa yapmasını ve İngilizler'in iyi insanlar olduğunu anlatmasını istemektedir. Mektup, aynı zamanda askeri danışmanın, askeri politik değerlendirmesini, Osmanlı'dan taleplerini ve Osmanlı'ya verilecek mesajları da içermekte ve bu yönüyle diplomatik, jeostratejik ve jeopolitik unsurlar taşımaktadır.

İngiltere'den-İstanbul'daki İngiliz Elçisine Mektup:

Gönderdiğiniz 9 Mart 1587 tarihli mektubunuz ulaştı. Mektubunuzdan Osmanlı Sultanı ve danışmanlarıyla devam ettirilmesi gereken münasebetlerin, emirlerimiz doğrultusunda ihtimam ve basiretle yerine getirildiğini öğrendik. Padişah'ın Hocası Sadeddin Efendi vasıtasıyla Sultan'ın kendilerine mektup göndermesinden dolayı Kraliçemiz çok sevindi. Osmanlı Padişahı, Üçüncü Murat'ın İspanya Kralı'yla antlaşma yapmaya yazdığınız suretle yanaşmamasından dolayı Kraliçenin fevkalade müteşekkir kaldığını Sultan Hazretleri'ne söyleyin... İspanyol kudretinin tehdidi, Sultan'a tabi Kuzey Afrika Beyleri'nin göndereceği kadırgalarla engellenebilir. Az bir masrafla yapılabilecek saldırıyla, İspanyol Kralı büyük ölçüde rahatsız edilecek ki, bu durumda İngiltere'nin karışmasına bile gerek kalmayacak... Tebaamıza karşı Türkler'in teveccühlerinin artması için Kraliçe'nin emri ile Sir Francis Drake'in, halen İspanyol deniz yollarında devam eden seferi sırasında kurtardığı Müslümanlar'ı ceplerine para bile koyarak serbest bıraktığını, İspanyollar'ı da Berberiler'e köle olarak sattığını söyleyebilirsiniz."

İngiltere'den gelen bu resmi talep üzerine, İngiliz Elçisi William Harborne, İspanyol Armadası'na karşı Osmanlı Donanması'ndan yardım alabilmek için III. Murat'a bir mektup sunmuştur. Bu mektupta Elçi, Papa ve onun sadık müttefiki Katolik İspanya'yı putperest (kafir) kategorisine sokarak, Osmanlı ile İngiltere'yi din ekseninde buluşturmayı amaçlamıştır. İngiltere, siyasi, dini ve kısmen de kişisel nedenlerle, Katolik mezhebinin lideri Papa ile yollarını ayırarak, İngiltere Krallığı kontrolunda Anglikan Mezhebini[227] kurmuştur. Bu nedenle Katolik olan İspanya ve Papalığı putperest veya kafir olarak nitelendirmektedirler.

İngiliz Elçisinin Osmanlı Sultanına Mektubu:

Padişahın yüce katına arzuhal ilam olunur. Saadetlü Padişahım Hazretleri sağolsun. Devletlü ve saadetlü, alemin sığındığı Padişah Hazretleri'nin yüce katlarına kullarının arzı budur ki, "İngiltere Kraliçesi" ile "Zat-ı Şahaneleri" arasında mukaddes bir sulhun vücut bulması hususunda Büyük Tanrı bu kulunuzu başlıca vasıta seçmek lütfunda bulunmuştur. Bendeniz dokuz yıl önce bu görevi sadıkane bir tarzda ve isteyerek ifade ettim ki, hususuyla Zat-ı Şahaneleri'ne bahşedilen kudret ve kuvvet vasıtasıyla bizim müşterek düşmanımız olan bütün putperestleri imha edeceklerini ummuştum. Büyük Tanrı'nın adıyla masum kulunuza acımanız için yalvarırım. Eğer bu putpereste (İspanya'ya) karşı var kuvvetinizi göndermek niyetinde değilseniz, ona zarar vermek

227 Anglikanizm, VIII. Henry devrinden beri ingiltere'nin Resmi Kilisesi'dir. VIII. Henry (1491-1547) ile Papa arasındaki bir kavgadan sonra doğmuş olan Anglikanizm'in en başta gelen hedefi Hıristiyanlığı kendi öz niteliğine yeniden kavuşturmaktır.

üzere hiç olmazsa 60 veya 80 kadırga gönderiniz. Efendim Kraliçe bir kadın olduğu ve cinsiyeti bakımından savaşa meyilli olmaması lazım geldiği halde Tanrı'nın bu konudaki emrini var kuvvetiyle yerine getiriyor. Eğer size çok sadık kalan bir hükümdar dostunuzu en nazik zamanda kendi haline bıraktığınız takdirde, sizin hareketinize bütün dünya şaşıracak. Çünkü, Efendim, sizin vaadinize ve dostluğunuza güvenerek gerek kendi hayatını, gerek devletini büyük bir tehlikeyle attı. Zat-ı Şahaneleri, Efendim ile birlikte hâkimane bir tarzda vakit geçirmeksizin bir Donanma çıkarırsanız bununla Büyük Tanrı'nın buyruğu, Şeriat'ın emri ve meydana gelen fırsatın icabı, Yüce Osmanlı Nesli'nin şan ve şerefi ve Osmanlı İmparatorluğu'nun muhafazası yolunda hareket etmiş olacaksınız. Bu yapıldığı takdirde, mağrur İspanyol ile sahte Papa ve bütün taraftarları, yalnız zafer ümitlerinden mahrum edilmekle kalmayacaklar, belki de bu tür küstahlıkların cezasını bulacaklar. Tanrı ancak kendine yakın olanları himaye eder. Sizin vasıtanızla Tanrı putperestleri cezalandıracaktır ki, arta kalanlar bizler gibi hakiki Tanrı'ya tapanlar zümresine dahil olacaklar. Hak yolunda mücadele eden bizleri Tanrı zafere ulaştıracak ve birçok nimetlere kavuşturacak.

İngiliz kamuoyunda başlayan tartışmaların ardından T.C Başbakanlığı'nın isteği ile söz konusu yazışmalar Osmanlı Arşivleri'nden araştırılmış ve Sultan III. Murat'ın, Kraliçe Elizabeth'e yazdığı bir mektup bulunmuştur. III. Murat'ın İngiltere'ye gönderdiği mektupta, **"Eskiden Osmanlı Padişahları ile dostluk edenler nasıl saygı görüp himaye edilmişlerse İngiltere Kraliçesi'ne de o şekilde muamele edilecek"** denilmektedir. Elizabeth'in elçisi vasıtasıyla ilettiği donanmaya dair isteğin anlaşıldığını belirten III. Murat yazdığı mektupta ilkbaharda büyük bir donanmanın çıkartılacağını iletmektedir. Sultan Murat İngiltere'nin dostluğunun devam etmesi halinde Osmanlı Devleti'nin himayesinin de sürekli olacağını vurgulamaktadır.

Sultan III. Murat'ın İngiltere Kraliçesi Elizabeth'e Mektubu:

İki ülke arasındaki dostluk ve Ahitname-i Hümâyûn gereğince dost ve düşmana karşı birlikte hareket edilecek. Ahitname şartlarına uyulduğu takdirde İngiliz tüccarlarına kimsenin zulüm etmek ihtimali olmaz. Eskiden Osmanlı Padişahları ile dostluk edenler nasıl saygı görüp himaye edilmişlerse size de o şekilde muamele edilecek. İspanya'da esir olan Müslümanlar'ın İngiltere tarafından kurtarılması sadakat ve bağlılığınızın göstergesi. Elçinizle göndermiş olduğunuz mektubunuzda Osmanlı Donanması'na ilişkin söylediklerinizi hususunda hepsiyle ilgili malumum olmuştur. İlkbaharda büyük bir Donanma gönderilmesi kararlaştırıldı. Allahü Teala Donanma'yı zafere ulaştırsın.

Stratejik Değerlendirme

Osmanlı'ya gönderilen bu mesajda, İngiltere'nin bölge ve dünya dengelerinden istifade ile bekasını sağlama yönündeki, klasik dış politikasını görmekteyiz. O zamanın coğrafi ve askeri şartları içinde, Avrupa'nın Filip tarafından ele geçirilmesi zayıf bir olasılık olsa bile, İspanya'nın, Osmanlı Devletine karşı bir savaşa kalkışması akıl alacak bir şey değildi.

Sapanca Kanalı Çalışmaları

Bugün dahi gündemde olan Sapanca Gölü'nün Karadeniz'e bağlanması konusu oldukça eskidir. Karadeniz'in bir kanal ile Sapanca Gölü'ne bağlanması projesi, Kanuni'den önceki dönemde gündeme getirilmiştir. Projenin sahibi Kaptan Hasan Paşa'dır. Projenin amacı Karadeniz'den İstanbul'a kereste ve diğer malların naklini kolaylaştırmaktı. Proje, Kanuni zamanında da söz konusu edilerek tasvip edilmişti. Sultan Murat zamanında 1591'de kanal açmak maksadıyla, İzmit'e 30.000 amele gönderildi. Çalışmaların kontrolu görevi, Sokullu'nun oğlu Hasan Paşa'ya verildi. Bizzat Sadrazam, Kaptan Paşa ve Anadolu Kazaskeri ile İzmit'e gidip üç gün arazinin tesviyesinin gözetiminde bulundular. Ancak böyle faydalı girişimlerin düşmanları, bu türlü işlerin halka zararlı olacağını Padişaha söyleyerek işlerin yürümesine ve gerekenlerin yapılmasına engel oldular. Sultan Murat kendisine yapılan telkinler üzerine bu konuda şöyle demiştir: **Kanallar açmaktan ise gemiler yapmak daha iyidir. İstanbul'a kereste nakli şimdiye kadar nasıl olmuşsa yine öyle olur.**[228]

Stratejik Değerlendirme

Böyle bir kanal şüphesiz, sadece kereste nakli için değil, kanalın Karadeniz sahillerindeki yerleşim yerlerinin ekonomik, sosyal ve kültürel gelişmesi için de büyük yarar sağlayacaktı. Ayrıca bu nakliyat, Osmanlı denizciliğinin gelişmesine de katkıda bulunacaktı. Aynı kanalın açılması 20. yüzyılda tekrar gündeme gelmiş ancak, Soğuk Savaş şartlarında SSCB'ye uygun bir taarruz ekseni yaratacağı gerekçesi ile vazgeçilmişti. Bu gün, İstanbul Boğazı'ndaki küçük tonajlı gemi trafiğinin azaltılması ve Anadolu içlerine Karadeniz'den yapılacak nakliyatın İstanbul gibi büyük bir şehrin hinterlandına girmeden transit olarak yapılabilmesine olanak sağlayacak böyle bir kanalın çok faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Boğazların güvenliği nedeniyle, bu konu son zamanlarda tekrar güncellik kazanmıştır.

İnebahtı Sonrası Deniz Gücü Dengeleri

1601 yılında, Osmanlıların Rumeli'nde Macarlar ve Anadolu'da asilerle çarpıştıkları sıralarda, İspanyollar, Maltalılar, Floransalılar; Cezayir'i, Tunus'u, Mayna'yı ve İstanköy'ü vurmak üzere donanmalarını birleştirdiler[229] 1604 yılında Osmanlı Devleti, Fransa, İngiltere ve Venedik ile kapitülasyonları yeniledi.[230]

Stratejik Değerlendirme

Zamanın ulaşım şartları ve genel çıkarlar dikkate alındığında, Avrupa devletlerinin Osmanlı'ya karşı her uygun koşulda bir araya getirdikleri güç, deniz gücü idi. Çünkü bu güç seyyaldi, yani modern tabirle mobil özelliğe sahipti ve Osmanlı'nın deniz aşırı topraklarına ulaşmada ve güç nakletmede en elverişli vasıta idi. Bu gün de iki okyanus kıyısında kurulmuş olan ABD'nin dünyanın her yerine müdahele edebilme-

228 Hammer s.116
229 Hammer s.137
230 A.g.e. s.143

sinde aynı vasıta, yani deniz gücü kullanılmaktadır. Zayıflayan ve caydırıcılığını kaybeden Osmanlı deniz gücü nedeniyle, Osmanlı Devleti artık kapitülasyonların verilmesinde veya uzatılmasında herhangi bir alternatif karar alma olanağını kaybetmişti. Güçlü zamanlarda verilen imtiyazlar artık otomatik olarak uzatılıyordu. 1610 yılı, Batılı denizci devletlerin, Osmanlı topraklarına karşı pervasızca saldırılarının başladığı bir yıldır. Değişik devletler, aynı zamanda veya zaman koordineli olarak, Osmanlı topraklarına farklı yerlerden çullanmaya başlamışlardır. Bu kapsamda 1611 yılında Akdeniz sahilleri, Korent, İstanköy saldırıya ve yağmaya uğramıştır. Buna bir de 1613 yılında Karadeniz sahillerini basarak talan eden Kazakların Sinop limanını ele geçirerek yakıp yıkmaları da eklendiğinde, Osmanlının deniz gücü zafiyeti daha açık olarak ortaya çıkar.[231] 17. yüzyıl başları, yelkenle yürütülen kalyon tipi gemiler ve yeni geliştirilen deniz silahları nedeniyle, denizlerdeki teknolojik üstünlüğün Avrupa'ya geçmekte olduğu ve Osmanlının bu teknolojiyi, taklit etmeye çalıştığı bir dönemdir. Bundan daha da önemlisi, bu dönem aynı zamanda, 100 yıldan daha fazla Osmanlı deniz gücünü ayakta tutan tecrübeli denizci komutanların (Reis) tükendiği bir dönemdir. Yeri asla doldurulamayacak Reis'lerin yokluğu, Batı teknolojisine yetişilmesine rağmen bundan sonra denizlerdeki seri mağlubiyetleri de önleyemedi. Buna rağmen Osmanlı idaresi, asıl sorunun kaynağının ehil denizci personel olduğunu hiç bir zaman anlayamadı.

Osmanlı Gemi İnşa Sanayii ve Teknolojisi

Osmanlı donanması 14. 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. Hatta Osmanlı belgelerine göre,1535'te İstanbul Tersanesi'nde bir İtalyan mühendisin çalıştığı bilinmektedir.[232] Gianfrancesco adlı bu ustanın teknik yardım almak üzere, İstanbul'a çağrılması konjonktürel olarak, Osmanlı çıkarlarının giderek bir tehdit çemberine alınmasına denk gelmektedir. Şöyle ki;

- Portekizlilerin Hindistan yolunu tıkamaları nedeniyle meydana gelen ekonomik kayıplar,
- Akdeniz'de gelişen yelkenli gemi inşa ve silah teknolojisinin Osmanlı'nın denizlerdeki kontrolunu zayıflatması, kıyılarını ve İstanbul'a yönelik lojistik ulaşımı tehdit etmeye başlaması,

Osmanlı'yı zorunlu olarak yeni teknolojilere yönlendirmiştir. Atatürk'ün çok açık ifade ettiği ve insanlık tarihi boyunca her zaman geçerli bir jeopolitik gerçeği burada tekrar etmek gerekirse o da şudur; **Medeniyet öyle bir ateştir ki, ona bigane kalanları yakar, yok eder.** 16. yüzyılın ortalarında Osmanlı deniz gücünün dorukta bulunduğu zaman bile, gözlemciler kimi zaman Osmanlı donanmasının yetersizliğinden söz etmişlerdir.1541'den sonra yazan Lütfi Paşa, deniz meselelerinin önemini dile getirirken

231 Hammer s. 158
232 Alain Servantie, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi s.147

"deniz seferlerinin tertibinde düşmanlar bizden üstündür" ifadesini kullanmıştır.[233] Gemi teknolojisi tarihi açısından Osmanlı denizciliğini beş aşamada incelemek mümkündür:

- Türk-Osmanlı denizciliği Geç Ortaçağda, Akdeniz kadırgalarının; latin yelken, gerçek dümen, tek sıra kürek ve mahmuz yerine civadra bastonu ile belirlendiği ikinci alt-aşamasında uç veriyor.
- Buradan devamla, Rönesans savaş kadırgası, ya da top ve kadırgalar çağına uzanıyor. Akdeniz'de Türk Korsanları, Barbaros Geliyor veya Turgut Reis öykülerimiz Akdeniz kadırgalarının işte bu üçüncü ve son alt aşamasına oturuyor.
- Sonra, 17.yüzyılda (1683–1699 arasında)oldukça zor bir kadırgadan kalyona geçiş süreci yaşanıyor.
- Osmanlı kalyoncuğu 1700–1860 arasına oturuyor.
- Bunu da Kırım Savaşı ve Sinop Baskını'nın simgelediği kırılma hattından itibaren, buhar ve çelik çağı izliyor.[234]

16. asrın başlarından itibaren gücünü giderek artıran ve denizlerde varlığını hissettiren Osmanlı Devletinin merkezi deniz üssü, İstanbul'daki Tersane-i Amire (Tersane Amirliği) idi. Tersane Amirliği Kurumu, o dönemde ve daha sonraları Akdeniz'de en büyük rakibi sayılan Venedik denizciliğinden ve onun tersane tecrübelerinden büyük ölçüde yararlanmıştır.[235] Tersane Amirliği, deniz üssü anlamındadır. Gemi inşaası yanında, onarım, sağlık, ikmal ve eğitim gibi faaliyetleri de üstlenir. İstanbul'daki en büyüğüdür. İstanbul'un deniz ulaştırmasını bile bu kurum yapmıştır.[236] İstanbul Tersanesi'nin Avrupa'dakilerle karşılaştırıldığında alt yapı ve organizasyon açısından göze çarpan bazı eksikliklerinin olduğu anlaşılmaktadır. Venedik Senatosu'na sunulan 1544 yılına ait bir raporda şu ibareler dikkati çekmektedir: **...içeride bir tersanede olması gereken şeylerin hiçbiri yoktu, ne kürek, ne demir, ne üstüpü... Tersanedekilerin başında ne nöbetçi, ne de rehber vardı...İstedikleri kadar gemi, hem de nitelikli gemiler yapacak kadar tahtaları var; ama bunu beceremiyorlar, özellikle kadırgalarda başarısız oluyorlar çünkü Hristiyanlarınkiler kadar güzel ve hafif gemiler yapmayı başaramıyorlar, onların gemileri ağır ve kötü inşa edilmiş, canları ne kadar isterse o kadar para ödedikleri bir kaç Hristiyan usta** (büyük olasılıkla Osmanlı Rumları veya Venedikli mühendisler kastediliyor) **da var yanlarında.**[237]

İmparatorluk topraklarının denizle iç içe olması sebebiyle, ihtiyaç halinde hemen her yerde gemi inşasına teşebbüs ediliyordu. İstanbul Tersanesi dışında, Karadeniz, Ege, Akdeniz, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde tersanelere sahip olan Osmanlı Devleti, Tuna ve Fırat gibi nehirler üzerinde de tersaneler bulunduruyordu. Bu tersanelerden ayrı olarak sayıları altmışbeşi geçen gemi inşa tezgahlarının varlığı da bilin-

233 S. Özbaran, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s.56
234 Tosun Terzioğlu - Halil Berktay, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s.115
235 İ. Bostan Osmanlı Bahriye Teşkilatı, TTK, 1992 s. XIII
236 İ.Hakkı Uzunçarşılı, Merkez ve Bahriye Teşkilatı Ankara 1984 s. 396
237 Alain Servantie, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s. 159

mektedir. Ancak bu tersane ve gemi inşa tezgahlarındaki gemi yapımcılığı esas olarak merkezdeki Tersane Amirliği tarafından idare ediliyordu. Buralardaki gemilerin inşası, merkezden gönderilen veya mahallindeki görevliler vasıtasıyla tamamlatılıyor ve özellikle Karadeniz ve Ege kıyılarında inşa olunanlar donanımları için İstanbul'a getirtiliyordu.[238] Osmanlı Donanmasının esas gemi tipi Kadırga ve Kalyondu. Kadırgalar, kuruluş devrinden 17. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı Donanmasındaki harp gemileri içinde en çok kullanılan ve vurucu gücü teşkil eden gemilerdi. Boyları ortalama 50 metre civarındaydı. 13 topu vardı.[239] Zaman içinde kadırgalarda da çeşitli değişiklikler yapıldı.

Blanchard, 16. yüzyılın kadırgasını şöyle anlatmaktadır: Arka kısmı yuvarlak ve ön kısmı müthiş surette sivri, uzun bir dilim tasavvur ediniz. Baş kısım sivri ve mahmuz şeklinde yükselmiş olup, bu kısım hem aborda olunduğu zaman düşman gemilerini çökertmeye ve yüksek kısımlarını ezmeye yarar, hem de düşman kadırgasına geçmek için köprü işini görür. İki direkleri vardı, bunlara, gayet dik serenlere gerilen Latin biçimi yelkenler açılır ve bunlar normal seyirlerde kullanılırdı. Kriz anlarında küreğe başvurulurdu. Kürekçilerin sayısı 150 kadardı. Her iki bordada 25 oturak vardı ve üç kişi bir küreği çekerdi. Bazı durumlarda bu insanların hayal bile edilemeyecek bir gayret göstermeleri beklenirdi. Takipte veya geri çekilmede, zafer veya selamet, kürekçilerin dayanıklılığına ve kadırganın süratine bağlı idi. Bu sürat 6-7 mile çıkardı. Teknelerin 10, 12 hatta 20 saat hiç durmadan gittiği söylenir. Bu, kürekçileri kandırmakla sağlanamaz fakat, geminin orta hattı üzerinde yapılmış olan koridor gibi yerde durarak kaptanın emirlerini dikkatle takip eden ve ellerinde öküz sinirinden yapılmış kamçılar tutan reis ve yardımcılarının şiddetli darbeleri ile temin olunurdu. Bir gemideki mürettebat en az 300 kişi olup, bu kadar insan 40 metre boyundaki gemilerde hıncahınç bir halde sıkışıp kalırlardı.[240] Çağımızda 40 metrelik bir askeri geminin toplam personelinin 40 kişi olduğu dikkate alınırsa bu sıkışıklığın boyutu anlaşılabilir. Hiç bir harp gemisi 8 yıldan fazla donanmada bulundurulamazdı. 8 yılını doldurmuş, fevkalade yıpranmışsa daha 1–2 yıl önceden, armatörlere veya Avrupa devletlerine satılarak donanmadan çıkarılırdı. 17. asrın ikinci yarısında bu kanunun terkedilmesi ve kadırgaların 8 yıldan fazla kullanılması donanmaya zarar verdi.[241]

İtalyan tarihçi Cipolla ise kadırga tipi gemiler hakkında şu bilgileri vermektedir[242]: 15.yüzyıl ortalarına doğru kadırgalar, kıç kasaralarına yerleştirilmiş bir çift topla donatılmıştı. 16. yüzyılın kadırgaları ise farklı büyüklüklerde önemli sayıda top taşıyordu. Pruva ve kıç taraftaki iki yüksek platform on beş kadar farklı ağırlıklarda topun yerleştirilmesine olanak tanıyordu. Kadırganın baş tarafının tam ortasına yerleştirilmiş 16 libre ağırlığındaki iki topla, 69 libre ağırlığında bir top daha vardı. Bu

238 Bostan. s. XIV
239 A.g.e. s. 84
240 Blanchard s. 9-10
241 Öztuna s.74
242 Carlo M. Cipolla Yelken ve Top Kitap Yayınevi 2003 s.41-43

donanım kadırgalara önemli bir ateş gücü sağlıyordu. Küreklerin yardımıyla hareket edebilen bu tekneler, Akdeniz'in sakin sularında rüzgârın yokluğunda bile ağır ve iri gövdeli yelkenli gemilere başarıyla meydan okuyabiliyordu. Kadırganın Akdeniz'de yeterince yararlı olmasına karşın, Atlas Okyanus'undaki fırtına ve dalgalara karşı koyması mümkün değildi. Mürettebatın sayısı (300–400 kişi) ile geminin tonajı arasındaki sıkı ilişki dikkate alındığında, kadırganın su ve yiyecek sağlamak için sıkça mola verdiği bir kıyı şeridi denizciliği yapmak zorunda olduğu görülür.

Stratejik Değerlendirme

Lojistik gereksinimler açısından yaklaşıldığında, kadırgaların harekât yarıçapını geminin taşıyabileceği su miktarının belirlediğini söyleyebiliriz. Osmanlı Donanmasının, kışları limanda geçirmesinin en önemli nedeni, sert iklim koşulları ve kadırga tipi gemilerde barınma imkânlarının olmamasıdır. Avrupa'nın yüksek güverteli büyük yelkenli gemileri(kalyon) mürettebatın geminin alt güvertesinde barınmasına imkân vermekteydi. Amerika'nın keşfinden sonra yerlilerden öğrenilen hamak tipi yatak bu barınma işini daha da kolaylaştırmıştı. 15. yüzyıl boyunca yelkenli geminin gücü geliştikçe, Atlas Okyanusu'na kıyısı olan Avrupa ülkeleri bu gemi tipine gereken özeni göstermiş ve onu, giriştikleri deniz savaşlarının en önemli unsuru haline getirmişlerdi. Gemi inşa sanayisinin, Osmanlı Devletinin esas sanayisinin de çekirdeğini teşkil ettiğini ve bu sanayideki gelişmelere paralel olarak her alanda itici bir güç oluşturduğunu söyleyebiliriz. Çünkü bir gemideki donanım ve kullanılan malzemenin çeşitliliği, bu malzemeleri üretecek ve işleyecek geniş bir iş gücüne ve işletmeye gereksinim doğurmaktadır. Güçlü bir donanmanın yapımı için gerekli bütün hammaddelerin, imparatorluk topraklarında, Batılıların kıskançlık dolu hayranlığını çekecek bollukta bir araya gelmesi, Osmanlı için çok büyük bir avantajdı. Osmanlı Devletinin geniş toprakları ve bu topraklardaki zengin hammaddeler ve malzemeler, gemi inşasında Osmanlıyı dışa bağımlı olmaktan kurtarmıştır. İngiliz Donanmasının en büyük mücadelesi, bu ham madde kaynakları üzerinde olmuştur. İspanya, İngiltere, Fransa ve Hollanda gemi yapımı için Baltık bölgesinden gelecek, kereste, halat, katran, demir cevheri gibi maddelere bağımlı oldukları halde, Osmanlı Devleti bütün ihtiyaçlarını kendi topraklarından karşılayabiliyordu. Yani, Osmanlı Devleti yükselme devrinde Jeopolitik bütünlüğe ulaşmış ve otarşik bir devlet yapısındaydı.

Kadırgadan-Yelkene

Yelkenli gemi ile kadırga arasındaki **"işbölümünü ters-yüz eden"** ve yelkenli gemileri etkili bir savaş gemisine dönüştürenler İngilizler olmuştur. Kürekçileri yelkenlerle, tatar yayı kullananları[243] toplarla değiştirmek, temelde insan enerjisinin yerini rüzgâr ve fizikokimya enerjisinin alması anlamına geliyordu. 17.yüzyılda Osmanlı Donanmasındaki gemi çeşitlerinde önemli bir değişme meydana geldiği görülmektedir. Asrın ikinci yarısından itibaren, kürekle işleyen (çektirme) kadırga tipi gemiler

243 Osmanlı Donanmasındaki keskin nişancı okçular kastedilmektedir.

ikinci plana düşerek yerine yelkenli gemiler, yani kalyonlar inşa edilmeye başlanmıştır. Üç direkli yelkenli harp gemileri olan kalyonlar, Osmanlılarda harp gemisi olarak ilk defa 1644 yılında Girit Seferi sırasında inşa edilmişlerdir. Boyu ortalama 60 metre civarında olup, güverte sayısına göre taşıdıkları top sayısı 58-112 arasında değişmekteydi. Her ne kadar kalyonların tutulması zaman aldıysa da, 17. asrın sonlarında, Osmanlı Donanmasındaki gemiler arasında kalyonlar birinci sırayı teşkil etmişlerdir. Gemi tipindeki bu değişiklik, pek çok değişmenin de habercisi olmuş, gemi inşasında kullanılan ahşap yine esas malzemeyi teşkil etmekle beraber, yelken bezi, önemli ihtiyaçlar arasına girmiştir. Bu değişme Osmanlı sanayii içinde önemli bir gelişme olarak kabul edilmelidir.[244] Osmanlılar gemi inşa faaliyetlerini sürdürürken, lüzumlu malzeme ve mühimmatı temin etmekte hiç bir güçlük çekmiyorlardı. İmparatorluğun mühimmat kaynakları bir donanmanın muhafazasını devam ettirmek için yeterli idi. Bu sebeble Tersane Amirliği, ihtiyacı olan hiç bir malı ithal etmediği gibi, imal edilen bazı mallar, bilhassa kalitesi dolayısıyla çok aranan yelken bezi ihraç bile ediliyordu.[245] Eyaletlerden alınan gelirler arasında, donanmanın ihtiyacı olan kereste, reçine, zift, katran, yelken bezi gibi maddelere daima öncelik tanınırdı. İzmit yöresi çınar ve çam kerestesini, Kavala demiri, Eğriboz Adası katranı, Karadeniz kıyıları keteni, Çanakkale fabrikaları bezleri sağlarlardı. Büyük kıyı kentleri tam donanımlı bir ya da iki kadırga yapmakla yükümlü idiler. Gelibolu, Selanik ve İstanbul'da bronz top dökümhaneleri, çıpa (gemi demiri) için izabe[246] fırınları ve baruthaneler kuruldu.

Blanchard, Osmanlı gemi inşa sanayii hakkında şöyle yazmaktadır[247]: İstanbul'da hiç bir zaman marangoz kıtlığı hissedilmez. Deniz inşaatında yetişmiş teknisyenler, muharebelerde, kıyılara yapılan akınlarda ele geçirilir ve icap ederse para ile tutulurdu. Bizzat korsanlar da bu hususta çok mükemmel fikirler verirlerdi. Venedikliler pek meşhur ustalar olmakla beraber, eserleri aynen taklit olunmazdı. İşte bundan dolayı Türk kadırgaları, yelkenle daha yollu giderlerdi. Venedik Cumhuriyeti'nin kadırgalarından iki misli yelkenleri vardı. Sudan yukarı kısımları daha yüksek olduğundan ve daha az top taşıdıkları için Türk gemileri daha denizci idiler. Buna mukabil kürekle seyirde geri kalıyorlardı. Bu, taktik görüşlerindeki farktandır. Fakat bu farklar olayın gidişatı üzerinde bir gün tesirlerini göstereceklerdir. O zaman her gemi, silah yönüyle kendi zafiyetini arkebüzlere karşı ok atmak suretiyle giderecektir. Padişah Bahriyesinin merkezi olan İstanbul'da bir tersane mevcuttur. Bir tersane ufak bir şey değildir. Bir tersanede kızaklar, havuzlar, çekek yerleri, cıvataları, demir aksamı, mermileri, gülleleri, ağaç kütüklerini, kürekleri, dümenleri, halatları, yelken ve direkleri, ziftleri, güherçileri, barutları koymak için mağazalar lazımdır. Ayrıca bunları yapacak olan dökümhaneler, demirleri ve topları yapan atelyeler vardır.

244 Bostan s. XIV-XV
245 A.g.e. s.253
246 Eritme
247 Blanchard s. 24

Stratejik Değerlendirme

Uzun seneler devam eden Girit Seferi, Osmanlı gemi teknolojisinde yapılması gereken bazı değişiklikleri de beraberinde getirmiştir. Bu seferler sırasında kendi kadırgalarının Venedik kalyonları karşısında yetersiz kaldığını gören Osmanlılar, kalyon inşasına hız vermişler ve 1650 yılında 30 kalyon gibi büyük bir gemi inşa faaliyetine girişmişlerdir. Ancak 1651'de Sadrazam Melek Ahmet Paşa'nın donanmaya yardım maksadıyla inşa ettirdiği büyük kalyonun suya indirilirken batması, Osmanlıların henüz kalyon inşası için yeterli teknolojik bilgiye bütünüyle sahip olamadıklarını göstermiştir. Nitekim, donanmanın Venedik kalyonları ile savaş yaptığı bu ilk senelerde, kalyoncuların acemilikleri ve tecrübesizlikleri yüzünden, bazı mağlubiyetlere uğranılması da bu fikri doğrulamaktadır. Kalyon devrine geçişte Avrupa'nın 150 yıl gerisinde kalan Osmanlı Donanması, matbaanın ve kitabın ülkeye sokulmamasından kaynaklanan silah teknolojisinde de geri kalınca, sadece denizlerde değil, karalardaki sonunu da hazırlamıştır. Can havli ile, tehlikeyi uzaklaştırmak için, 17. yüzyılın ikinci yarısında başlatılan donanmadaki yenileşme çabaları, Batılı devletlerin Osmanlı Devleti üzerindeki çıkar çatışmaları ile birleşince, Osmanlı Devletinin yıkılışını 150 yıl geciktirecek bir fayda sağlayabilmiştir. Gemi inşa sanayisinin Osmanlı sanayisine olan bir başka katkısı da, bu sanayiye malzeme sağlayan şehir, kasaba ve diğer yerleşim yerlerinin ülkenin değişik yerlerine yayılması ve her zaman alternatif olanaklara sahip olunmasıdır. Tanzimat sonrası batılılaşma ve teknolojik alandaki gelişmelerin çoğunun Bahriye kanalı ile yurdumuza girmesinin asıl nedeni, bu sanayide önceden beri mevcut ve yerleşmiş bir alt yapının bulunmasıdır.

Gemi İnşa Malzemeleri ve Tedarik Bölgeleri

Ham Malzemeler	**Temin Edildiği Yer**
Kereste	Kocaeli, Samsun, Sinop, Vize, Bolu
Ham Demir	Samakov, Sofya(Bulgaristan), Dubnice, Pazarcık, İznebol Eğridere.
Hurda Demir	Tekirdağ, Erzurum, Sinop, İznik, Bartın
Çivi	Samakov, İstanbul, Trabzon
Kurşun	Rudnik, Novo Brdo, Kratova (Sırbistan), Serebnerica, Olova (Bosna), Gümüşhane, Keban, Ergani, Üsküp
Katran	Arnavutluk, Eflak, Karadeniz ve Çanakkale Midilli, Edremit
Zift	Midilli, Avlonya (Yunanistan) Pazarcık (Bulgaristan) Gelibolu, Lapseki, Karadeniz, Edremit, Çanakkale, Taşoz, Sisam

Balık Yağı	Trabzon
Bezir Yağı	Mısır
Don Yağı	Boğdan
Boya	Tersane Amirliği İmalatı
Reçine	Akdeniz Bölgesi (İskiri, İskolar, İşkopolos, İşkeron Adaları)
Balmumu	Boğdan, Aydın, Saruhan, Hemşin, Varna
Kendir	Karadeniz, Ege, Trakya
Resen (İp, Urgan)	Tersane İmalatı, Samsun, Tire (İzmir)
İspavlu (Sicim)	Mısır,
Üstüpü	Kocaeli, Sinop, Küre, Amasra, Mısır, Trabzon

Mamul Malzemeler	**Temin Edildiği Yer**
Kürek	Kocaeli(İznik, Gemlik, Karamürsel, Karasu, Gebze) Taşköprü, Şile, Amasra,
Lenger(Gemi Demiri)	Samakov, İstanbul
Pusula	İstanbul
Fanus	İstanbul
Kirpas (Yelken Bezi)	Gelibolu, Eğriboz, Mısır, Ege Bölgesi, Benefşe, Kıbrıs
Tente	Tersane Yapımı
Yelken	Tersane yapımı
Çuha	Selanik
Yelken İğnesi	İstanbul
Makara Dili	Karadeniz

Harp Malzemeleri	**Temin Edildiği Yer**
Güherçile	Mısır, Karaman, Kayseri, Niğde, Bor, Kırşehir, Aksaray, Larende, Malatya, Suriye, Lübnan, Bağdat, Basra
Kükürt	Lut Gölü, Doğu Anadolu
Barut	İstanbul (Kağıthane, Şehremini), Selanik, İzmir, Gelibolu
Top	Tersane yapımı
Yuvarlak (Top Mermisi)	İstanbul, Banaluka, Pravişte, Sultanhisar, Birecik
Ok ve Yay	Gelibolu, Silistre, Babadağ [248]

248 Bostan s. 102- 179



Tersanelerin Sosyo-Ekonomik Etkileri

Tersanenin ve gemi inşa sanayisinin Osmanlı denizciliğinin geleceği, sosyal hayat ve ekonomi üzerindeki etkilerini daha iyi anlayabilmek için, deniz harp tarihi uzmanı Ali Haydar Alpagut'un Gelibolu Tersanesi hakkında yazdıklarına bir göz atalım[249]: Gelibolu'da halkın geçimi balıkçılığa dayandığından zaten öteden beri küçük tekneler yapılmaktaydı. İşe devlet el atınca, denizcilik birdenbire parladı. Ticaret gemilerine şimdi harp gemileri de ilave olduğundan tersane büyüdü, faaliyet arttı ve denizcilikle ilgili zenaatlar ilgi gördü. Gelibolu Tersanesinde yapılan gemiler artık Akdeniz ve Karadeniz'e gelip gidiyordu. Ancak coğrafi durum ne kadar uygun olursa olsun, ülkenin doğal serveti yardım etmezse, tersane kaynaksız kalarak ihtiyaçlarını dışardan temin mecburiyetine düşer ve bu mecburiyet gelişmesine mani olur. Kadırga devrinde tersanenin en büyük ihtiyacı eğri ve kaplama yapılacak kereste ormanları ile yelken ve halat yapacak kenevir, pamuk mahsullerinin bol miktarda yetişmesiydi. Kalyon devrinde, kereste ve keten ihtiyacı arttığı gibi, uzun yıllar seren yapılacak uzun ve düz boylu ağaç ihtiyacı başgösterdi. Her iki devirde zincirlik ve çapalık demire gereksinim vardı. Vaktiyle Gelibolu'nun arkası bu ihtiyaçları karşılayacak kadar zengin ormanlarla örtülü idi. Yarımadanın kuzey dağlarına bu sebebten Koru Dağları derlerdi. Keten her tarafında, pamuk bazı taraflarda yetişirdi. Demir de dışarıdan getirtiliyordu. Bu uygun şartlar, bilhassa Kadırga devrinde Gelibolu Tersanesini ge-

249 Ali Haydar Alpagut, Marmarada Türkler Genkur 1942 s. 62-63

lişmenin en yüksek noktasına çıkardı. Kalyon devrinde, seren meselesi harp gemilerinin İstanbul Tersanesi'nde donatılmasını gerektirdi. Yine büyük ticaret gemileri Gelibolu'da yapılır ve donatılırdı. Türk hâkimiyeti altında yaşamaya başladıktan sonra, Gelibolu Tersanesi en faal asırlarını idrak etti. Senede 150 parça harp gemisi yaptığı oluyor ve ticaret filoları bütün doğu denizlerinde dolaşıyordu. Bir tersanenin, bulunduğu ülke için ne kadar yüksek çıkarlar sağladığına, Gelibolu'dan daha parlak bir örnek pek zor bulunur. Her şeyden evvel, Tersane, yalnız yarımadanın değil, Karşıyaka Ormanlarının işlemesine de sebeb olmuştu. Bu sayede binlerce insan geçiniyordu. Ülkeye gelen demirden, çivi, zincir, çapa, tel, halat ve bunun gibi şeyler yapmak için demirciliğin her şubesi oluşmuştu. Halat ve yelken ihtiyacı pamuk ve keten sanatlarına ortam sağlamış, iplik büken, bez dokuyan, yelken biçen ve halat yapan meslekleri oldukça güçlendirmişti. Gelibolu'nun yelkenci takımı, ölçüp biçmeden, yalnız göz kararı ile yelken biçmek hususunda efsanevi bir şöhrete sahipti. Tersane sayesinde kasabanın ne kadar genişlediğini anlamak için, düşünülmelidir ki, çiviciler, demirciler, çilingirler birer müstakil çarşı oluşturmuştu. Gelibolu Tersanesi'nin zayıflamasında ve kapanmasındaki belli başlı nedenler şöyle sıralanabilir;

- Haliç Tersanesinin kurulmasında Gelibolu Tersanesinin insan ve tezgahça yarı gücü alınmış, İstanbul'a nakledilmiştir.

- İzmit ve Gemlik Tersanelerinin yanıbaşında birer sivil tersane meydana gelerek Gelibolu Tersanesinin işi azalmıştır.

- **Ege Adaları'ndaki Rumların, büyük kayık ve gemi yapmalarına müsade edildiğinden sağlam ve yüksek trandiller türemiş, doğu Akdeniz'de Rum gemiciliği Gelibolu gemiciliği ile rekabete başlamış ve tersane bu rekabetten etkilenmiştir.**

- Harp Filolarımızın küçülmesi oranında, Haliç Tersanesi büyümüş ve netice olarak Gelibolu Tersanesinin Beylik Gemi faaliyeti azalmış ve bir müddet sonra harp gemileri tekne inşaatı tamamıyla İstanbul ve İzmit Tersanelerine kaymıştır. Gelibolu Tersanesi ancak ticari varlığını muhafaza edebilmiştir.

- Koru Dağları ormanları fena idare edilerek gittikçe zayıflamış ve nihayet oralarda tersanenin işine yarayacak ağaç kalmamış, karşı yaka dağları ise ancak kaba işlere yaradığından tersanenin levazım ambarları kurumuştur.

- Dışarıdan iplik daha ucuza geldiğinden zenaat gevşemiş, sonra yelken bezleri de ayni şekilde çulhacılığı iflas ettirerek donanım sanatları sadece yelken terziliğine kalmıştır.

- **Demircilik, çilingirlik ve gemi doğramacılığı Rum unsuru tarafından, tedrici bir gayret ve sebatla zaptedilmiş ve adalarda yüzlerce Rum Tersanesi yapılınca, bu zenaatkarlar göçe başlamış ve yerlerine gelen Ermeniler gereken kudret ve liyakati gösteremedikleri için, gereken levazım İstanbul'dan getirtilerek, mahalli zenaatlardan bir kaçı daha sönmüş ve tersane için bir zayıflık nedeni olmuştur.**

Osmanlı Deniz Gücünün Başarısının Nedenleri

Donanmayı-ı Hümayun, 29 Mayıs 1456'da Gelibolu açıklarında Venediklilerle yapılan muharebeden, 7 Ekim 1571'deki İnebahtı bozgununa kadar tam 115 yıl, 4 ay, 9 gün asla mağlup olmamıştı ki, böyle bir devre, hiç bir denizci milletin tarihinde gösterilemez. Donanma, bu dönemde çok yüksek bir teknik ve ilmi seviye ile bu derecede tutunabilmişti. Amerika kıtasına Kolomb'un ayak basmasından 21 yıl sonra, 1513'te Donanmay-ı Hümayun'un elinde, Amerika'nın Atlantik kıyılarının en iyi haritası bulunuyordu. 1529'da bu harita, 16 yıllık yeni keşiflerin neticelerine göre düzeltiliyordu. Bu tarihlerde Piri Reis'in bu derece mükemmel Amerika haritası çizebilmesini Avrupalı bilginler hala münakaşa ediyorlar.

Belki bir gün bu işin nasıl olduğu üzerinde anlaşırlar. Akdeniz'in adalarını, sahillerini, limanlarını, kayalarını, rüzgârlarını hangi eser 16. yüzyılda, Kitab-ı Bahriye'deki inanılmaz mükemmellik ve tafsilat ile verebilmiştir. Türk denizcilerinin kültür seviyeleri, çok ileriydi. Birkaç dil bilmeyen Türk denizcisi azdı. Bunlar devletin istihbaratında da çalışıyor ve İstanbul'a değerli bilgiler gönderiyorlardı.[250] Ondokuzuncu boylamın doğusunda kalan bütün Akdeniz ve ona bağlı denizler (Karadeniz ve Azak dahil) Türk toprakları içinde kalıyordu. Ondokuzuncu boylamın batısı ise ikiye bölünüyordu: Güney yarısı Osmanlının, kuzey yarısı Avrupa devletlerinin (İspanya, Fransa, İtalya devletleri). Bu surette Akdeniz'in dörtte üçü Osmanlı'nın oluyordu.[251]

Stratejik Değerlendirme

Osmanlı İmparatorluğunun en parlak zamanları, Akdeniz'de deniz üstünlüğünün sağlandığı, Karadeniz ve Kızıldeniz'in bir Türk gölü; Basra Körfezi ve Hint Okyanusunun kısmen kontrol altında tutulduğu 16. ve 17. yüzyılları kapsar. Osmanlı İmparatorluğu, 16 ve 17. yüzyıllarda, Akdeniz, Karadeniz ve Kızıldeniz'de **Deniz Üstünlüğü**'nü elinde bulunduruyordu. Akdeniz, tarih kitaplarında yazdığı gibi hiç bir zaman bir **Türk Gölü** haline gelmemişti. Çünkü, bu yargının karşılığı olan **Deniz Hâkimiyeti** sağlanamamıştı. İspanya, Fransa, Venedik, İtalyan Krallıkları ve İngiltere'nin bu denizdeki faaliyetlerinin tamamiyle kontrol altına alınması, ne Osmanlı'ya ne de başka bir ülkeye hiç bir zaman nasip olmadı. Göl tabiri, Avrupalı güçlerin her dönemde, Ukrayna buğdayı, Anadolu kerestesi, Doğu Anadolu ve İran ürünlerine ulaşabilmek için çıkış hakkı sağlamaya uğraştıkları, Karadeniz ve Kızıldeniz için doğru bir yargı idi. Çünkü her iki denizdeki serbest dolaşım tamamen Osmanlı'nın iznine ve kontroluna tabi idi. Akdeniz, Karadeniz ve Kızıldeniz'de deniz üstünlüğü ve kısmi kontrolunun sağlandığı 16. yüzyılda, İngiltere'nin İspanya ve Fransa ile Avrupa'daki savaşları yanında, Atlantik'te ve Uzak Doğudaki sömürge edinme mücadelesi, Osmanlı'nın lehine olarak Akdeniz'de ciddi bir rakip olarak sadece Venedik Deniz Gücünü bırakmıştır. Bir Rus diplomatı 17.yüzyılda şöyle diyordu: Hiç kimsenin el sürme hakkına sahip olamayacağı, erden ve arı bir genç kız gibi

250 Öztuna s. 54-55
251 Bkz. harita s. 63

koruyor Karadeniz'i Bab-ı Ali, öyleki, bir yabancının kendi özel dairesine girmesine katlanabilir de Osmanlı Padişahı, yabancı bir geminin Karadeniz'e girmesine göz yumamaz ve izin veremez. Böyle bir şey ancak Osmanlı İmparatorluğunun altüst olması ile kazanılabilir. 16.asırda Osmanlı Deniz Gücünün operatif ve taktik üstünlüğü başlıca iki hususta ileri geliyordu:

-Türk gemileri hafif, binaenaleyh yürük (hızlı) ve manevra kabiliyetleri üstündü.

- Kemal Reis donanmaya düşmanlarınkinden daha uzun menzilli toplar koydurmuştu.

- En kudretli seviyesine 16. yüzyılın ortalarında ulaşmış olan Osmanlı denizciliği; kuvvetli bir inşaat tekniğine, esaslı bir denizcilik bilgisine, çok geniş bir ikmal üs şebekesine, mükemmel sefer emniyeti teşkilat ve tesislerine ve devrin güvenilir haritalarına dayanıyordu.[252]

- 15. ve 16. yüzyıllarda Osmanlı Devletinin denizlerdeki bu üstünlüğünün nedenlerini:

- Tersane sayısı, iş gücü ve gemi inşa teknolojisinde üstün olması,

- Gemi inşa için gerekli malzemenin tamamını kendi topraklarından sağlaması, dışa bağımlı olmaması,

- Kendi deniz taktiklerini oluşturabilecek, kabiliyetli ve eğitimli denizci personele ve organizasyona sahip olması,

- Devlette, denizciliğe önem veren kişilerin yönetimde olması, olarak sıralayabiliriz.

Bu kriterler ve kabiliyetler deniz ticareti hariç, Amerikalı deniz tarihçisi ve stratej Mahan'ın etkili bir **Deniz Gücü** için gerekli gördüğü kriterler ve şartlarla tamamen örtüşmektedir. Gerçekleştirilememesine rağmen, Osmanlı'nın Süveyş ve Don - Volga Kanal projeleri, Mahan'ın Panama Kanalı projesi ile benzer stratejik gerekçelere dayanmaktadır.

Buna rağmen, Mahan'ın dünyanın en güçlü donanmasına sahip olan Osmanlı İmparatorluğundan hiç bahsetmediğini görüyoruz. Mahan'ın, Osmanlı İmparatorluğu gibi 15- 17 yüzyıl arasında dünyanın en güçlü deniz kuvvetine sahip bir devlete, eserlerinde yer vermeme nedenleri bu zamana kadar sorgulanmamıştır. Bu durum, özellikle Osmanlı İmparatorluğu'nun **Denizci Strateji** ve **Deniz Gücü** açısından yeteri kadar incelenmediğini göstermektedir. Osmanlı Devletinin özellikle 15. ve 16.yüzyıllardaki başarılı uygulamaları, **büyük kara imparatorluklarının doğuşu ve bekaları ile deniz gücü arasındaki ilişkilerin** anlaşılmasında ve değerlendirmesinde, deniz tarihçileri ve stratejlere çok zengin bir malzeme kaynağı sunmaktadır. Mahan'ın eserlerindeki inceleme 17.yüzyılın ikinci yarısında başlamaktadır.

252 Danyal Bediz, 16-17 Asırlarda Osmanlı Denizciliğinin Bugüne Kadar Meçhul Kalmış Başarıları Donanma Dergisi 1967 Sayı: 458 s.3

- Bu tarihte, Osmanlı Donanmasının dünyadaki sayılı deniz güçlerinden biri olmasına ve 300 yıl müddetle Akdeniz, Karadeniz ve Kızıldeniz'in kontrolunu elinde bulundurmasına,
- 1596 yılında İspanya ile savaşırken, İngiltere'nin Osmanlı Devletinden donanmasını İspanya, İtalya ve Kuzey Afrika göndermek suretiyle yardım ve destek talep etmesine,
- Dünyanın ilk deniz piyade sınıfını kurmasına,
- 1795 yılında, ABD hükümetinin ABD bayrağı taşıyan teknelere dokunulmaması karşılığında, Cezayir Beylerbeyliği ile altında ilk başkan George Washington'un imzası bulunan bir anlaşma yaparak, 642.000 altın dolar ve yılda 12.000 Türk altını vermeyi kabul etmesine, rağmen, Mahan'ın ilgisini çekememiştir.

Asıl üzerinde durmamız ve cevabını aramamız gereken şey, Osmanlı Devletinin neden bir **Okyanus İmparatorluğu** olamadığıdır. Herşeyden önce coğrafi konumları (jeopolitik) nedeniyle bir okyanus denizciliği geliştiremediler; okyanuslar üzerinden Yeniçağın (Erken Modernitenin) açık deniz hâkimiyeti mücadelelerine ve dolayısıyla kapitalizmin ilk birikim süreçlerine taraf olamadılar.[253] Diğer askeri, idari ve ekonomik temel nedenler ise;

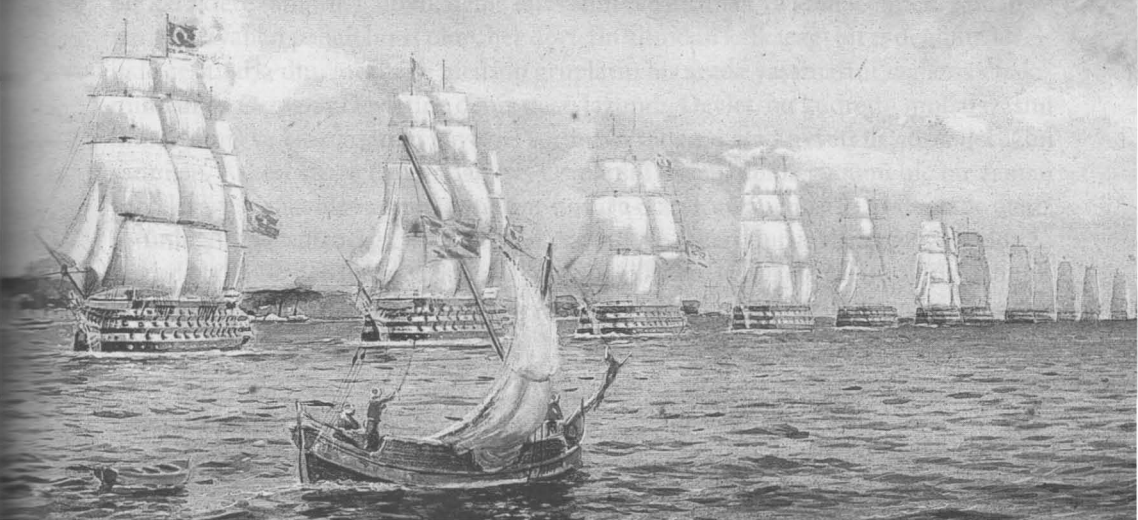
- Osmanlı Devletinin genişlemesinin büyük ölçüde kara gücüne dayanması ve denizcilikle ilgili kurumsal bir idari ve lojistik organizasyona sahip olamaması,
- Osmanlının deniz aşırı kaynaklara bağımlı olmaması nedeniyle deniz ticareti ile ilgilenmemesi,
- Osmanlı Deniz Gücünün okyanuslara açılacak teknolojiyi geliştirememesi,

Yani kısacası, en önemli neden, Osmanlı deniz gücünün, devletin refahına doğrudan bir katkı sağlayamaması, sadece bekası için kullanılmasıdır.

253 Tosun Terzioğlu, Halil Berktay, Türkler ve Deniz Kitap Yayınevi 2007 s. 115

BÖLÜM-II

OSMANLI DEVLETİNİN DENİZCİ STRATEJİSİ



OSMANLI DEVLETİNİN DENİZCİ STRATEJİSİ

Osmanlı'da Deniz Üstünlüğü ve Deniz Hâkimiyeti Kavramı

Osmanlı İmparatorluğu **Denizci Stratejinin** üç ana unsurundan biri olan **Savaş Gemileri** üzerinde yoğunlaşmış, diğer ana unsurlardan **Ticaret Gemileri ve Deniz Ticareti** ile hiç ilgilenmemiş, **Üs ve Liman** temin ve tesisinde ise yeterli düzeye erişememiştir. Bu durumun, tarihi, siyasi ve ekonomik nedenleri ne olursa olsun, **Denizci Strateji** sadece savaş gemilerine münhasır kalmış, bir bütünlük oluşturulamamış, bu nedenle deniz gücünden ülkenin zenginleşmesi ve dış politikanın uygulanmasında etkin ve verimli bir düzeyde yararlanılamamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz ticaretini tamamen yabancılara bırakması, gerileme ve yıkılma nedenlerinin en önemlisini teşkil etmektedir. Kendi ticaret gemileri olmayan, yani deniz ticaretinin getireceği refah ve maddi imkânları hayal bile edemeyen Osmanlı İmparatorluğu'nun, **ticaretin denetlenmesi, ticaret yollarının korunması, limanların işletilmesi gibi kaygıları olmadığından, Deniz Üstünlüğü ve Deniz Hâkimiyeti** kavramı;

- Deniz üzerinde işe yarayan (gelir getiren) toprak parçalarının ele geçirilmesi,
- Ordunun harekâtının desteklenmesi,
- Topraklarının ve gemilerinin denizden gelecek tehlikelere karşı korunmasından ibaretti.

Bu hedefleri öngören bir strateji için, sürekli denizde gezecek, bölgesel kontrol sağlayacak, yaygın üs/liman ve tesislere sahip bir donanmaya ihtiyaç yoktu. Yani, Osmanlı topraklarına denizden bir saldırı olmadıkça, donanmanın sadece yaz aylarında Akdeniz'in batısına doğru bir gövde gösterisi yapmaktan, maddi kazanç sağlamak amacıyla bir kısım kıyı şehirlerini ve kalelerini vurmaktan ve yağmalamaktan başka denize yönelik bir fonksiyonu yoktu.

Deniz siyaseti, Kara siyaseti gibi sınırlara dayanan statik bir siyaset değildir. İleri görüşlülük ve önceden hazırlık gerektiren ve gelişen teknolojiyi uygulayan dinamik bir karaktere sahiptir. Çünkü, deniz kuvvetini oluşturmak ve idame etmek, zaman ve paraya dayanan pahalı bir iş olup, her devletin altından kalkacağı bir iş değildir. Özellikle çeşitli ırk, din, mezhebe mensup grupların bir arada yaşamasını sağlamak bakımından da Osmanlı Devletine deniz gücü lazımdı. Devlet, bu kudretin muhafazasını ihmal etmiş ve karşılaşacağı iç ve dış sorunları sadece kara kuvveti ile çözebileceğini sanmıştı. Askeri strateji açısından ise, Osmanlı Devleti, deniz gücünü hiç bir zaman gerçek savaş mekanizmasının temel bir unsuru olarak görmemiştir. Akdeniz'de deniz üstünlüğünün sağlandığı, jeopolitik, ekonomik ve askeri durumun en uygun olduğu devirde bile, Girit, Kıbrıs, Malta gibi çok stratejik adalarının ele geçirilmesi düşünülmemiş, karadan Avrupa içlerine olan fetihlere öncelik verilmiştir. Osmanlı İmparatorluğu, Deniz Gücünü;

- Toprak fethetme,

- İmparatorluğa yapılan olumsuz bir hareketi cezalandırma, intikam alma, güç gösterme,
- Topraklarını denizden gelecek olan saldırılara karşı koruma,
- Orduyu nakletme ve denizden destekleme,

amacıyla kullanmış, sürekli olarak bir bölgenin kontrolunu elde bulundurarak, denizin ticaret yolu ile sağladığı maddi olanaklardan hiç bir zaman istifade edememiştir. Maliyesini de, tamamen ele geçirilen topraklardaki vergi ve ürünlere dayandırmıştır. Nitekim, en çarpıcı örneği oluşturan Girit Adası'nın fethine, kızlar ağası Sünbül Ağa'nın gemisinin Malta korsanları tarafından yağmalanarak kendisinin öldürülmesi, cariyelerin Girit'te satılması, ele geçirilen hazineden Girit'teki Venedik idaresinin de pay alması nedeniyle karar verilmiştir. Valide Kösem Sultan'ın İmparatorluğa yeni toprak eklemek hırsı ve Dalmaçyalı dönme Yusuf Paşa'nın Venediklilerden intikam alma isteği de bu seferi hazırlayan sebebler arasında sayılabilir.[254] Daha öncede vurgulanfığı gibi, Girit Seferi kararının altında, jeopolitik, jeostratejik veya ekonomik bir zorunluluk değil, intikam alma, güç gösterme ve ganimet elde etme gibi tamamen sübjektif nedenler yatıyordu. Olayı duyan Osmanlı Derya Kaptanı şöyle diyordu:

—Padişahım, intikam almak gerek.

—Kimden alınacak bu intikam?

—Elbette Girit keferesinden... Korsanlar Girit'e çıkmışlar, Venedikliler pay almışlardır. Bize düşmanlık yapmışlardır.

Osmanlı Donanmasında Kurumsallaşma

İstanbul'un fethinden sonra sürekli güçlenen ve büyüyen Osmanlı Kara Gücü; toprak sistemine dayalı olarak ordu (eyalet, sancak, tımar, has, zeamet) ve hazineye dayalı (hassa ordusu) ordu şeklinde kurumsallaşırken, Osmanlı Deniz Gücünün aynı kurumsallaşmayı gösteremediğini görmekteyiz. Osmanlı Ordusunun, (Hassa Birlikleri hariç) dünyanın hiç bir ülkesinde görülmemiş bir şekilde, tek kuruş harcanmadan beslenmesine rağmen, İmparatorluğun kurucularının, donanmanın masrafları için bir çare düşünmediklerinden dolayı, donanma giderlerinin devletin servetini önemli ölçüde azalttığı görülmektedir. Bu noktada, Tımar Sisteminin bir ögesi olarak Bey Gemileri Filosu'nun hazırlanma ve donatılmasının da, sözü edilen " Tek kuruş harcanmadan" yapılan bir etkinlik olduğu ileri sürülebilir. Ancak bu zor ve pahalı işin, çok zaman bu sorumluluğu taşıyan kişilerin mali güçlerinin dışına taşdığıdır ki, işte burada ek mali kaynak yaratılmasının önemi ortaya çıkmaktadır. Diğer yandan, Osmanlı Devletinin kıyılarla ilgisinin, ülkenin savunması ve buna bağlı olarak, Devletin hükümranlık hakkı gereği ülkenin diğer kısımları üzerinde kullandığı bir denetim ve gözetim yetkisinin kullanılmasından öteye geçmediği ve kıyıların ekonomik ve sosyal önemini anlayamadığı görülmektedir.[255]

254 A. de Lamartine, Osmanlı Tarihi Sabah Yayınları 1991 s. 672

255 Coşkun Güngen, XVI. Yüzyılda Osmanlı Denizciliği Dz.K.K 1997 s. 56

Gelişen teknoloji nedeniyle donanmanın en son donanım yerinin muhakkak İstanbul Tersanesi olması, Bey Gemilerinin statüsünü tamamen değiştirmiştir. Diğer bir önemli husus da, Bey Gemileri yapma ve donatma sorumluluğunun, Tımar Sistemindeki gibi bir yaptırıma dayanmamasıdır. Mükellefiyeti yerine getirmeyenin Tımarı sahibinden alınır bir başkasına verilirdi. Bey Gemileri sisteminde böyle bir yaptırım veya ceza kuralı bulunmamakta idi. Osmanlı Devletinde sadece Tersane Amirliğininin kurumsallaştığını söyleyebiliriz. Ancak, İstanbul'da bulunan Tersane Amirliği sadece teknik ve idari bir yapıdaydı. Donanma, Saha veya Bölge Komutanlığı, Filo, Filotilla, Üs gibi taktik, operatif, idari ve lojistik bir organizasyona sahip değildi. Ordunun personel ve lojistik ihtiyaçları, Osmanlı Eyalet ve Tımar sistemi içinde karşılanırken, Donanmanın kaptan ve gemici ihtiyaçları usta çırak usulü ve para karşılığı sağlanıyordu. Özellikle gemici personel Rum'lardan oluşuyordu. Donanma personeli başta Barbaros olmak üzere korsanlıktan yetişmiş, bir nevi lejyoner özellikleri taşımaktadır ve bu personelin devamı süresince Osmanlı Deniz Gücü başarı sağlamıştır. İmparatorluk, yükselme devrinde, kendilerine tanınan şerefler ve özel lütuflarla bağlı olan deniz kurtları tarafından savunuluyordu. Osmanlılar Kaptanpaşa'yı, karadaki eşit ünvan sahibinden daha üstün tutuyorlardı- onun gemi lambaları tuğlardan önce geliyordu- ve denizcilik alanında muazzam paralar ödüyorlardı; ama Deniz Gücü her zaman kara stratejisi içinde ilave bir kuvvet olarak kabul ediliyordu. Başta Garp Ocakları Donanması olmak üzere, birçok filo ve gemi adeta kiralanmak suretiyle Osmanlı Deniz Gücüne katılmıştır. Operatif deniz üsleri ve deniz eğitim kurumları oluşturulmamıştır. Denizci komutanlar, Osmanlı Devleti karar mekanizması içinde yer almamıştır. Karacı komutanlar için Enderun gibi saray içi eğitim kurumları, sancak beylikleri, eyalet valilikleri gibi kurumlar varken, denizci personel için sadece usta çırak geleneği mevcuttu. Barbaros'tan sonra, Osmanlı Donanmasının başına getirilecek korsan sınıfından dahi personel bulunamadığından, Osmanlı Deniz Gücü, Osmanlı Devletinden daha hızlı bir çöküş içine girmiş böylece kendi kendinin sonunu hazırlamıştır.

Türk'ün Milli Karakteri ve Denizcilik Kültürü

Ordu ve karada savaşmak; Türk'ün karakter ve antropolojik yapısında ve milli kültüründe çok eskiden beri yer alırken, **denizcilik ve denizde savaşmak**; Türklere çok yabancıydı. Bu nedenle Osmanlı Donanması gemi inşa tekniği ve gemi silahları bakımından çok gelişmesine ve hatta kısa bir dönem çağın en gelişmiş devleti olmasına rağmen, bu gemileri kullanacak denizci personel konusunda her devirde büyük sıkıntılar yaşamıştır. Gelibolulu Mustafa Ali Efendi'nin bir sözü, Osmanlıların denize bakış açısını bir kısmıyla da olsa gözler önüne seriyor; Ona göre, aklı başında bir insanın, şeriatın ya da aklın buyruğu ile bir adaya geçmek dışında, gemiye binmesi ve deniz yolculuğu yapması doğru değildir ve zaten topraktan yaratılmış olan insan ile koca dalgalı ve kudurmuş deniz arasında bir ilişki kurulması da mümkün olamaz.

Goodwin, Osmanlı Devletinin denizle olan ilişkisini şöyle anlatmaktadır[256]; Deniz, Osmanlı Devletindeki sistemlere karşı çıkıyordu; değişken ve aldatıcı idi; zalim rüzgârların, ani sağanakların ve tahmin edilemeyen değişikliklerin alanıydı. Topkapı, bir tür çadırdı bir gemi değil; padişahın kendisi havanın, düşmanların, korsanların keyfine ya da nasıl bir savaş gemisinin saldırılarına maruz bırakılamazsa, onun tartışılmaz emirleri de denizin kaprislerine bırakılamazdı. Osmanlılar kendi aralarında itiraf ediyorlardı: Allah, dünyayı Osmanlıların dominyonu olsun ve keyfini çıkarsınlar diye, denizleri ise sadece Hristiyanlar için yaratmıştır ve Müslüman gemiciler, Patrik, baharda denizi kutsayıncaya kadar denize açılmazlardı. Osmanlı'da denizcilik kültürünün gelişememesinin en önemli nedenlerinden biri de, hiç şüphesiz, Türklerin denizlerden gelecek gelire muhtaç olmamalarıdır. Geçim şartları ve denize bağımlılık, İngiltere ve kuzey Avrupa gibi birçok ülkeyi denizci devlet olmaya itmiş ve denizcilik kültürü buralarda yeşermiştir. Türklerde ise denizcilik kültürü Boğaz'da ve Sadabat'taki kayık sefalarından ileri gidememiştir. Bu arada başta Barbaros Hayrettin Paşa olmak üzere ünlü Türk denizcilerinin Adalarda doğup büyüdükleri ve ada kültürü ile yetiştikleri unutulmamalıdır.

Türklerin denizcilik kültürü ile ilişkileri ve Osmanlı Devlet yapısının denizcilik üzerindeki etkilerini Bradford şöyle anlatmaktadır[257]: Portekizlilerin başlattığı deniz keşiflerinin yarattığı sonuçların tamamen dışında, Türklerin faaliyetleri nedeniyle Akdeniz büyük bir değişime uğramak üzereydi. 16. ve 17. yüzyıllarda Akdeniz'e **Terk edilmiş Ok**yanus denmesine karşın, bu yalnızca Avrupalı bir bakışı temsil eder. Asla terk edilmedi; hala muazzam bir trafiği vardı. Fakat bu trafiğin büyük bölümü Osmanlı İmparatorluğu'na aitti. Avrupalılar, dayanıklı Türkler tarafından uygarlıklarının beşiğinden kısmen sürüldükleri zamanı unutmayı tercih edebilirler; fakat bu denizin tarihinde Türkler, neredeyse Araplar kadar önemli rol oynadılar. Osmanlı İmparatorluğu ile Arapların İmparatorluğu arasındaki büyük fark, iki ulusun karakterlerinde yatar. Arap kendi uygarlığının çoğunu Pers'lerden öğrenmiş olduğu ve daha sonra ona kendi katkısını-özellikle matematik biliminde- eklemiş olduğu halde, Türk sadece kendisine uygun olduğu kadarını özümsedi ve çok az katkıda bulundu. Özünde, Avrupa'ya tamamen yabancı bir göçer olarak kaldı. **Sürekli genişleyen fetihler üzerine kurulu... Dört başı mamur askeri devlet** olarak tarif edildi. Türkler, askeri devleti, köle sahibi bir oligarşi olarak görüyorlardı; Akdeniz'deki öbür ülkeler de gerekli köle tedarikçileri olarak görülürdü. Kuşkusuz Türkler, onların yönetiminde en çok acı çeken Avrupalıların bile saygı duyabilecekleri niteliklere sahiptiler. Dünyadaki herhangi bir savaşçı kadar iyi-hatta birçoğundan daha iyi- ve cesur savaşçıydılar; bir mizah duygusuyla birleşen hatırı sayılır bir asaletleri vardı; disiplinli, sadık ve dayanıklıydılar. Fakat aslında, emperyal bir güç olarak son günlerine kadar, Avrupa'ya ve Doğu'ya fırtına gibi dalan ve her an tekrar çekip gitmeleri olası Asyalı göçer bir ırk olarak kaldılar. Göçer atlıların, daha önce Vandalların ve Arapların da göstermiş ol-

256 Jason Goodwin, Ufukların Efendisi Osmanlılar 1998 s. 109
257 Ernle Bradford, Akdeniz İş Bankası Kültür Yayınları 2004 s. 309

dukları gibi, denize bir yatkınlıkları varmış gibi görünüyorlar. Bir atı bir kayıkla değiştirmek, herhalde yaşam kalitesinde o kadar da büyük bir fark değildir. Her ikisi de dayanıklılığı ve sağlamlığı gerektirir ve her ikisi de, belli bir yolculuk tutkusuna seslenir. Kuşkusuz Türkler Konstantinopolis'i elde ettikten sonra, **denizin efendisi** olma niyetinde olduklarını hemen göstermeye başladılar.

Osmanlı Devletinin Ekonomik Konsepti

Ortadoğu devlet ve toplumunun ana konseptine bağlı olan Osmanlı ekonomik kafasına göre, Devletin asıl hedefi, Padişahın gücünün sağlamlaştırılarak genişletilmesidir. Bu nedenle, toplumun tüm sınıfları ve tüm zenginlik kaynakları bu amaç için kullanılacaktır. Padişah'ın ekonomik gücünün tam olabilmesi için de, hiç kuşkusuz, aşırı servet sahibi kişi ve grupların bulunmaması gerekmektedir. Üstelik böylesine servet sahibi kişi ve gruplar, adil bir yönetimi de engelleyebileceklerdir. Oysa tüccar ve zenaatkarlar, sistemin devamlılığını tehdit edebilecek boyutlarda sermaye biriktirebilirlerdi ve gerektiğinden fazla mala sahip olmak, bir takım fena girişimlere neden olabilirdi. Gerçekten de, başta ganaim olmak üzere, kendilerine tekel ayrıcalığı sağlanan Saray'a yakın bölgesel ve uluslararası ticaretle uğraşanlar tarafından, önemli miktarda büyük sermaye birikimi sağlanabilmiştir. Devlet, tüccarların elindeki sermaye birikimine karşı olmamakla birlikte, bu tür girişimleri her zaman şüphe ile izlemiştir.

- Devletin müdaheleci olduğu ve üretimi sıkı sıkıya düzenlediği,
- Fiyatları saptadığı,
- El emeğine, mala ve hatta sermayeye el koyduğu,
- Ticari akımların bir bölümünü yönlendirdiği,
- Dış satımları yasakladığı,

bir ekonomide, sermaye sürekli olarak güven altına alınamamış ve devlet, yetkisini kullanarak zaman zaman sermayeye el koymuştur. Bu durum, sermayenin, ticaretten çok daha fazla gayrimenkula ve değerli eşyaya yatırılmasına neden olmuştur.

Bu şartlarda, tehlikeli deniz koşulları ve korsanlık gibi tehditlere açık olan deniz ticaretine sermaye yatırmak oldukça riskli bir yatırım olarak görülmekteydi. Ancak, ne derece güçlü sermayeleri olursa olsun, çok daha kolay denetlenebilecek olan Hristiyan ya da yabancı uyrukluların, gerek bu ticaretle ve gerekse diğer mali konularla uğraşmasının Devlet tarafından yeğlenmesi ise doğal görülmektedir. Özetle, yeterli girişim gücünden yoksun bireylerin oluşturduğu, büyük sermaye birikimi önünde çeşitli engellerin bulunduğu ve toprağın öncelik aldığı Osmanlı toplumunda, **denizcilik** gibi bunların tam tersi nitelikler gerektiren bir uğraşının kök salmasının son derece sınırlı olduğu söylenmelidir.[258]

258 Güngen s. 39-40

Türklerin ticaretten genel olarak hoşlanmayışları[259], bir yandan limanlarda yabancı ticarethanelerin gelişimi ve diğer yandan da Rum, Ermeni ve Yahudi aracıların rollerinin artmasını teşvik etmiştir. Türk, düşmanının ayağına, hatta barış halinde olduğu düşmanının ayağına mal satmaya gidecek kadar alçalamaz; Osmanlı zihniyeti içinde, kafir, onun ülkesinde ticaret yapabilmek için yalvarmakta ve Türk, yüceliği içinde ona bu işi yapabilmek için iznini vermektedir; ve bu izin, iki taraf arasındaki anlaşmanın ürünü olmak yerine, yalnızca Türk tarafından, sınırları iyice belirli serbestliklerin tanınması halinde tecelli etmektedir, en azından başlangıçta bu kapitülasyonların sınırları belirlidir.[260] İstanbul'un fethinin ertesinde Türklerin, Cenevizli ve Floransalı'lara, sonra da Venedikli'lere ticari ayrıcalıklar tanıdıkları, ama Karadeniz'deki deniz ticaretini kendilerine ayırdıkları bilinmektedir..Osmanlılar askeri güçlerine rağmen, ticaret alanında yeteri kadar güçlü değillerdi ve bu alanda sağlam bir şekilde örgütlenememişlerdi. Tüccar ve toptancı ağına sahip değillerdi.[261] Diğer yandan, Camillo Manfroni'ye göre, İstanbul, Türklerin eline geçince ticaret merkezi olma özelliğini yitirmiştir ve bunun nedeni de, Türklerin savaştan başka bir şey bilmezmiş gibi boyuna savaşıp durmalarıdır. Böylece İstanbul'un bu özelliği Eğriboz Adası'na intikal etmekte, bundan sonra Eğriboz'un da elden çıkması, Batılılar tarafından deniz ticaretinin elden gittiği şeklinde yorumlanmaktadır. Oysa zamanın Türk denizcileri, yine kıyıları vurmakla yetinmekte ve deniz ticaretine egemen olmayı hiç düşünmemekte, doğu ticaretinin geçiş yollarını ellerinde bulunduran Osmanlılar, aslında yalnızca geçiş ve gümrük vergilerini kendilerine saklayarak mal ticaretini Batılı kişi, gemi ve sermayelerine bırakmak zorunluluğunu duymakta ve savaş alanlarında yenilen Batılılar, ekonomik baskılarını korumayı her zaman becermektedirler.[262] Bütün bunlardan daha önemli olarak, Osmanlı Devletinin deniz ticareti ile olan ilişkisini, jeopolitik bütünlüğe ulaşmış bir imparatorluğun hayati gereksinimlerinin hemen hemen tamamının kendi topraklarından karşılanma olanağının şekillendirmiş olduğudur. Braudel'e göre bir dünya ekonomisi görünümündeki Osmanlı devleti öylesine geniş ve zengindi ki, deniz ufuklarının ötesinde birşeyler aramak onun için fazla bir anlam ifade etmiyordu.[263]

Osmanlının Deniz Ticaret Kayıpları

İmparatorluk yöneticileri, denizi yalnız askeri yönden görmüşler ve değerlendirmişlerdir. Buna karşılık yabancılar, Osmanlı himayesi ve kapitülasyonlar sayesinde, devletin deniz ticaretinin çok büyük bir kısmını ele geçirmişlerdir. 16.yüzyılda Akdeniz ticareti, hemen hemen Türklerin kontrolundaydı. Osmanlı ile dost olmayan bir bayrağın, Akdeniz'de dolaşması son derece tehlikeli ve vahim bir şeydi. 15.yüzyılda Venedik ve Cenevizlilere verilen deniz ticareti imtiyazı, 16.yüzyılda Fransa'ya,

259 Bu hoşlanmayışın temel nedenini Türklerin genetik yapısında ve kültüründe aramak yanlış bir değerlendirmedir. Asıl neden, Osmanlı ekonomik sisteminin bireysel sermaye birikimine izin vermemesidir.
260 Mantran s. 77
261 A.g.e. s. 128
262 Güngen s. 13.
263 S. Özbaran, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s.57

17.yüzyılda Avusturya, Rusya, İsveç, İspanya ve sonra da Prusya'ya verilmiştir. Fransa 1535'te kapitülasyon elde etmiş, bunlar 1569, 1581 ve 1604'te yenilenmiştir. İngilizler benzeri avantajları 1579 ve 1597'de elde etmişler ve 1581'de Levant Company'i kurmuşlardır; Hollandalılar ise aynı kolaylıklara 1612'de kavuşmuşlardır.[264] 1670'te imzalanan barış antlaşması Venedikli tüccarlara, Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaret yapma serbestisini yeniden sağlamıştır. 1673'te Fransızlar, sonra da 1674'te İngilizler ve Hollandalılar padişahtan gümrük vergilerini % 3 olarak ödeme hakkını elde etmişlerdir. Fransız ticareti ve denizciliği 1685'lerden itibaren doğu ve orta Akdeniz'de üstünlüğü ele geçirmiştir. Fransız deniz taşımacıları (kervancıları) Osmanlı deniz ticaretinin büyük bir kısmını ele geçirdiği gibi, müşterilerinin ezici çoğunluğu Müslüman tüccarlardan oluşmaktaydı. Çarpıcı bir örnek olarak Mısır'daki Dimyat limanına 1783'de giren gemilerin % 80'i Fransız bandıralıydı.[265] 18. yüzyılda 17. yüzyıldakinden daha geniş ölçekte olmak üzere, Batı'nın Osmanlı sularındaki denizcilik ve deniz ticaretine el koyduğu; bunun Cezayirli ve Rum-Türk korsanların temizlenmesiyle daha da etkin hale geldiği; Osmanlıların ulusal bir deniz ticaretini örgütlemedeki yeteneksizliklerinin sürekli bir durum olarak ortaya çıktığı görülmektedir.[266]

Stratejik Değerlendirme

Osmanlı İmparatorluğunun o günün usulleriyle bir deniz ticaret filosu meydana getirmemesi, çok büyük bir stratejik hata idi. Osmanlı Devleti, deniz savaş gücü kadar, ülkelere büyük varlıkları sağlayan deniz ticaretine önem vermemişti. Durup dururken Venedik, Fransa ve İngiltere'ye bu konuda ayrıcalıklı haklar vermenin nedeni başka türlü açıklanamazdı. Mesela Venedik, İspanya ve Portekiz Devletleri denizlere hâkim iken bütün devletleri, kendilerinin izni olmadan denizlerde ticaret gemisi dolaştırmaktan men etmişlerdi. Devletler, ticaret mallarını ya çok yüksek taşıma ücretleri ödeyerek bu devletlerin ticaret gemilerine taşıtacak, ya da çok ağır haraçlar vererek denizlerde kendi bayraklarını dolaştırabileceklerdi. Osmanlı İmparatorluğu da bu usullere uygun olarak büyük bir ticaret filosu meydana getirebilir ve ticaret yoluyla yüksek kazanç sağlayabilirdi. Halbuki o, bilek kuvvetiyle haraç almayı, denizde ticaret yapmaya tercih etmişti. Ticaret filosuna önem veren İngiliz Deniz İmparatorluğunun ömrünün uzun olmasına karşılık, Osmanlı İmparatorluğunun ömrü kısaldıkça kısaldı ve nihayet tükendi. İngiliz denizciliğinin büyük bir ananeye bağlı olarak hala yaşamasına karşılık, Osmanlı denizciliği her hangi bir an'ane bulamadı. Donanmaların **Selim Donanması, Abdülaziz Donanması ve Meşrutiyet Donanması** diye isim alması an'anesizlikten doğuyordu. Gerçekten de bu donanmalar, kendisine isim veren hükümdarın ömrü kadar yaşıyor, sonra ölüveriyordu.[267] İtalyan amirali Fioravano: Türkler hiç bir zaman denizlere sahip çıkmak istemediler, tam tersi yabancılara bol bol deniz ticaret imtiyazı vermekten başka, kendi mallarını da çok bü-

264 Mantran s. 138
265 Ethem Eldem, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s.64-65
266 Mantran s. 123
267 Afif Büyüktuğrul Donanma Dergisi Sayı.448 1965 s.12-15

yük navlunlar vererek onlara taşıttılar. Bu yüzden imparatorluklarını kaybettiler, demektedir. Deniz ticareti ile ilgilenmeyen Osmanlı'nın diğer deniz faaliyetleri de sadece kendisini çevreleyen denizlere münhasır kalmış, Okyanuslara açılamamış ve okyanus aşırı ülkelerle ilişkilerini geliştirememiştir. 1776'da bağımsızlığını yeni kazanan ABD'ye ait ticaret gemilerinin 1780'li yıllarda Akdeniz'de faaliyet gösterdiğini görmek bile, Osmanlı yöneticilerinin denize bakış açılarını değiştirememiştir. Kanuni devrinden beri Avrupa'da en iyi ilişkilerin sürdürüldüğü ve her alanda geniş ayrıcalıklar tanınan Fransa'nın, Napolyon zamanında Mısır'a saldırmasının altında yatan jeopolitik gerçeğin, **Denizci Strateji** ve deniz ticaret yollarının kontrolu mücadelesi olduğunun farkına varamayan Osmanlı yönetimi, ihanete uğrandığını, bu hareketin dostluğa sığmadığını haykırıyordu. Oysa Amiral Nelson komutasındaki İngiliz Donanması, milli deniz çıkarları için aylardır Toulon Limanı önünde nöbet tutuyordu. Osmanlı ise, donanmasını Fransa sahillerine göndererek gerçek durumu öğrenmek ve tehlikeyi daha başlangıçta nötralize etme yerine, İstanbul'daki Fransa elçisinin durumu idare ederek gerçeği saklamaya çalışan sözleri ile avunuyordu. 16 Ağustos 1838'de imzalanan Osmanlı-İngiliz Ticaret anlaşması, Osmanlı deniz ticaretinin tamamen yabancılara bırakıldığı ve ekonomik bağımlılığın güvenliğini de erozyona uğratmaya başladığı tarihi bir kırılma noktasıdır. Bu anlaşma ile Osmanlı Devleti, deniz sınırlarını tamamen kaldırmıştır; buna göre, yabancı malları Boğazlardan serbestçe geçecek. Osmanlı limanlarında bir gemiden öbürüne aktarma edilebilecek, transit serbest olacak, bu işlemlerden ayrıca hiç bir vergi alınmayacaktı.[268] Deniz ticareti ile uğraşmak, hem ticari gemi faaliyetlerinin sürekliliği, hem de bu ticaretin korunması için savaş gemileri faaliyetlerinin sürekliği anlamına gelmektedir. Osmanlı Devleti, ticaret yapmak, en azından kendi ürettiği mallarını kendisi taşımak yerine, fethettiği topraklar üzerinde uyguladığı **"karacı stratejisini"** denizlerde de uygulamaya çalışmış, ticaret gemilerinden, limanlardan, mallardan gümrük ve vergi almayı, yani kolay ve kalıcı olmayan yolu tercih etmiştir. Böylece, bir yandan denizlerden yeterince gelir temininden yoksun kaldığı gibi, ticaret gemilerinin denizci personel potansiyelinden de mahrum kalmıştır. Bugün ve geçmişte geçerli olan ve gelecekte de geçerli olacak denizcilik kurallarından biri ve en önemlisi şudur: **Ticaret gemilerinin sayısı ve tonajı bir şey ifade eder.** Çünkü bu, onun kullanma amacının fonksiyonel bir göstergesidir. Oysa; **Savaş gemilerinin tonajı, sayısı ve silahları fazla bir şey ifade etmez.** Çünkü, onu amaca yönelik olarak kullandıracak vizyon sahibi devlet adamları ve kullanacak eğitimli ve disiplinli personel daha önceliklidir. O nedenle donanmadaki personel kalitesi, en az silah ve gemi kalitesi kadar önemlidir.

Osmanlı-Venedik İlişkilerinin Stratejik Boyutu

Osmanlı Devleti Venedik Devleti ile fasılalarla iki asırdan fazla sürekli mücadele içinde olmuştur. Biri, milyonlarca kilometre kare toprağı fethederek imparatorluk haline gelmiş bir devlet, diğeri, Akdeniz'in yarısında sürekli deniz ticareti yapa-

268 H. Bayur, Türklüğün Acun Siyasası Üzerindeki Etkileri TTK 1974 s.47

rak zenginleşmiş bir deniz cumhuriyeti. Ancak Venedik'in ömrü daha uzun olmuş ve daha çabuk modernleşmiştir. Bu nedenle Venedik Deniz Cumhuriyeti'ni daha yakından tanımak gereklidir. Osmanlı, en yakınında ve en içli dışlı politik irtibatta olduğu bu devleti sürekli küçümsemiş, onun denizci stratejisini anlayamamış veya görmezden gelmiştir. Osmanlının Avrupa ile irtibatı uzun süreler hep Venedik üzerinden olmuştur. Gemi ve silah teknolojisi ile Avrupa mali ve ticari sistemi de Venedikliler kanalıyla İstanbul'a ulaşmıştır.

Evrensel Bir Model: Venedik Deniz Cumhuriyeti

Venedik küçük bir şehir devleti, ama büyük bir denizci devlet. Deniz ticaretinden sağladığı milli çıkarlarını korumak için, Osmanlı ile başlangıçta tam 29 yıl mücadele etmiştir. Venedik Deniz Gücü, savaş ve ticaret gemilerinden meydana gelen dengeli bir yapıdaydı. Çünkü hayatiyetinin teminatı deniz ticareti olan bu ülkenin, gemilerini korumak için savaş gemilerine ihtiyacı vardı. Osmanlı ile olan savaş gemileri mücadelesini kaybetmesine rağmen, ikili ilişkilerini devam ettirerek, vergi vererek, ticaret gemilerinin faaliyetlerini sürdürmesini bilmiştir. Elindeki Girit, Kıbrıs, Korfu ve diğer birçok adayı da Osmanlıya kaptırmamak için, imkânlarını sonuna kadar kullanmıştır. Çünkü bu adalar, Venedik deniz ticaretinin stratejik düğüm noktalarını teşkil etmekteydi. Mücadeleyi kaybettiği her zaman, deniz ticaretini devam ettirebilmek için ileri sürülen şartları kabul etmesini de bilmiş, deniz ticaretinden hiç bir zaman vazgeçmemiştir. Venedik'in toplam yüzölçümü dar, ancak 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. Venedik Doç'ları (Kral) ile Sultan arasındaki mücadelenin esas konusu, Asya üzerinden gelen İpek Yolu ve Baharat Yolu'nun son etapı olan Ege ve Doğu Akdeniz üzerindeki hâkimiyetti.15.yüzyıl koşullarında Osmanlı Devletinin likidite ayağı büyük ölçüde bu transit ticaretinde pay sahibi olmaya bağlıydı. Fatih Sultan Mehmet'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 koparark 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 çıkarma harekâtı düzenlenmesini önlemeyi, kısmen söz konusu kıyı kalelerini denizden ablukaya alıp, Venedik'ten ikmal ulaştırılmasını engellemeyi üstleniyordu. Orta Avrupa cephesinde ise bu sefer Tuna üzerindeki " İnce Donanma" nın orduya destek vermesi bekleniyordu. Bunlar donanmanın ikincil konumda olduğu operasyonlardı... Buna karşılık sınırlı arazisi ve küçük nüfusuyla Venedik için, donanma daima birinci öncelikliydi. Bu nedenle 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 malzemesi ile bir miktar takviye kuvvet bırakıp, bir kaç gece sonra ablukayı bu sefer tersten yararak gerisin geri denize açılıyorlardı.[269] İki asırdan daha fazla, Akdeniz'de **Deniz Üstünlüğü** mücadelesi yapan Venedik Devletinin denizci karakterini İtalyan tarihçi L. Valensi şöyle anlatmaktadır:[270] 15. yüzyıl sonundan beri Venedik, Akdeniz üstünlüğünü kaybetmiştir ve Türk Donanması önünde savunma durumuna geçmiştir. Fakat daha koruyacağı büyük çıkarlar vardır. Nedir bunlar? Türk İmparatorluğu ve doğu Akdeniz'de önemli bir ticari pozisyon ve Mısır, Suriye yolu üstünde uğrak olan Akdeniz'deki sömürgeleri. Girit, Korfu, Kıbrıs, Koron, Modon ve Mora Yarımadası'nda Noplion, Türklerle aralarında çatışma nedeni olan deniz sınırlarıdır Venedik'in. Türkler 1503'te Koron ve Modon'u, 1540'da Noplion'u, 1570'de Kıbrıs'ı alırlar. Mısır ve Suriye ise 1516'da Osmanlı kontroluna geçerler. Fakat Venedik bu iki ülke limanlarına girişi elinde tutmak ister. Venedik, surları olmayan kentti, onun savunucusu kurumlarında yatan özellikti. Venedikliler savaşın bir şey getirmeyeceğini bilirler. Avrupa'da yapılan değişik ittifak sistemleri arasında bir seçim yapmaz Venedik. Müslümana karşı ille de bir Haçlı Seferi düzenleme saplantısı yoktur Venedikli'nin. Diğer Hristiyan güçlerinin yanına, ancak çıkarları açık bir biçimde tehlikede olduğu zaman geçer. Savaş yapılır yapılmaz ilk önce Venedik başlatır barış görüşmelerini. Venedik, hayatiyeti tamamen denizlere bağlı bir devlet olduğu için, dış politikası da bu yapı ile uyumludur. Deniz ticareti onun kan damarlarıdır. Avrupa'nın herhangi bir ülkesi gibi ekecek toprakları, besleyecek hayvanları yoktur. Bütün geliri denizlere bağlanmıştır. Örnek bir denizci devlet olan Venedik; **Denizci** Strateji'nin üç ana unsuru olan, savaş **gemileri, ticaret gemileri ile üs** ve **limanları** için politik ve askeri mücadeleyi dengeli bir şekilde yürütmesini bilmiştir.

İstanbul'da Sömürgeciliğin Sembolü Bir Gemi

1593 yılında Osmanlı vakanüvislerinden Selanikli Mustafa Efendi, bir İngiliz elçisinin İstanbul'a gelişini kaydetmişti. Mustafa Efendi'nin ilgisini çeken, elçiden ziyade elçiyi getiren gemi olmuştu. Kendisi kayıtlarında şunları yazmıştı: İstanbul Limanı şimdiye kadar böyle acaip bir gemi görmedi. Denizlerden 3.700 mili aşarak gelen bu sefine (gemi) 83 adet top taşıdığı gibi, muhtelif diğer silahları da gövdesinde istiap (bulundurmaktadır) etmektedir. Devrin eşi menendi (benzeri) görülmemiş bir harikasıdır. Böyle güngörmüş İstanbul'lu bir vakanüvis, o çağlarda Avrupa'nın ters tarafı sayılan bir yerdeki, adı duyulmadık bir adadan gelen bir gemiyle niçin bu kadar ilgilenmişti? O dönemde dünyada olup bitenleri hatırlayacak olursak, Selanikli Mustafa Efendi'nin hayreti anlaşılır. O tarihlerde Portekizliler Ümit Burnu'nu dolaşıp doğu sularında seyretmeye başlamışlar, peşlerinden de Hollandalılar ve İngi-

269 Tosun Terzioğlu-Halil Berktay, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s.124
270 L. Valensi, Venedik ve Babıâli 1987 s. 32-33

lizler gelmişti.[271] Batı Avrupa'nın yüzölçümü ve nüfusu en küçük ülkelerinden biri olan Portekiz, güney Asya'da Osmanlı, İran ve Hindistan Moğol İmparatorluğu gibi üç büyük Müslüman İmparatorluğunun önleyemediği ve yıkamadığı bir ticari üstünlük kurmayı başarmıştı.[272] İstanbul'a gelen gemi, Batının kendi gücünü uzaklara taşıma anlayışıyla, keşif ve araştırma ruhunun o zamanki örneklerinden biriydi. İngilizler ve Hollandalılar, Fransızlar, İspanyollar ve Portekizliler denizcilik becerilerini birbirlerine karşı kullanarak geliştirmenin yanı sıra, silah donanımı ve manevra kabiliyeti Müslümanların sahip olduklarından çok daha üstün gemiler de geliştirdiler. Avrupa gemilerinin üstünlüğü ticaret açısından da önemliydi. Daha büyük ve manevra kabiliyeti daha yüksek gemiler, daha fazla yükü, daha süratli ve daha düşük fiyata taşıyabiliyordu. Batının ticarette artan başarısının nedenlerini araştırmak için, I. Elizabeth'in Osmanlı Sultanına gönderdiği elçiyi İstanbul'a getirip, Selanikli Mustafa Efendi'yi hayretler içinde bırakan gemiye dönelim. Elçinin güven mektubu İngiltere Kraliçesi tarafından verilmekle birlikte, elçiyi tayin ettiren, maaşını ödeyen ve elçiliğin tüm masraflarını karşılayan kraliyet makamı değil, Ortadoğu'da ticaret yapmak maksadıyla İngiltere'de kurulmuş bir anonim şirket olan Levant şirketiydi.[273]

Stratejik Değerlendirme

Bu olay, Batının, deniz ticaretinin ve onun nimetlerinin ne kadar önce farkına vardığının güzel bir örneğini teşkil etmektedir. İngiltere Kraliçesi, hem özel bir deniz ticaret şirketinin yardımları ile 3700 deniz mili mesafede açılan bir elçiliği kabul edip, hem de şirket yöneticisini elçi tayin edip desteklemekle, denizlerdeki menfaatlerinin sınırlarının da ne kadar geniş olduğunu görebilme kabiliyetinde olduğunu ispatlıyordu.

Rumların Osmanlı Deniz Ticaretini Ele Geçirmesi

18. yüzyılın ortalarından itibaren Rum tüccarlar, öbür Müslüman olmayan grupları da geride bırakarak, İmparatorluğun Batı ile ticaretinde söz sahibi oldular. Bunların yükselişinde, artan ticaret ve zayıflayan devlete ek olarak diğer bazı etmenler de rol oynadı. Batı'da ve Karadeniz'de nüfus olarak Rumların avantajı vardı; yeni oluşan göçlerle bu avantaj daha da belirgin hale gelmişti. İstanbul'daki Rumların, hem Patrik aracılığıyla ve hem de Galata bankerleri arasındaki ayrıcalıklı konumları sayesinde, bu sürece önemli katkıları oldu. Avrupa'yla ticaretin artmasına katkıda bulunan devletlerarası ilişkiler Müslüman olmayanların, özellikle de Rumların durumlarının iyileşmesine yardım etti. Spekülasyon ve kaçakçılık kuşkusuz karadaki tüccarların işine yaramıştı. Ama asıl önemli gelişme, birbiri ardına gelen savaş ve benzeri karışıklıkların Rum ticaret filosuna, doğu Akdeniz ticaretinin büyük kısmını ele geçirme olanağı sağlamasıydı. Küçük Kaynarca Anlaşması[274] sonrasında, Karadeniz ve

271 Detaylı bilgi için "Osmanlı'nın Hint Okyanusu Deniz Stratejisi" bölümüne bakınız
272 Bernard Lewis, Foreign Affairs Jan/Feb 1997 p. 114
273 Lewis p. 117-118
274 Rusya bölümüne bakınız

Tuna Nehri'nin uluslararası denizciliğe açılması Rumlara çok büyük fırsatlar yarattı. Rusya'nın Karadeniz'de ticaret filosu olmadığı için Rus bayrağı çeken Rum gemiciler, Rusya'nın güney kıyılarının ticaretini ele geçirdiler. Bu düzenlemeye göre Rumlar, Ruslar tarafından korunmakla kalmıyor, Osmanlı İmparatorluğunda normal olarak yalnız yabancılara tanınan bir dizi ayrıcalıktan da yararlanma fırsatı buluyorlardı.[275] 20.yüzyılın başlarında, 1909 yılında, henüz denizaşırı geniş topraklara sahip olan Osmanlı İmparatorluğunun deniz ticaret filosu, pek çoğu küçük tonajlı tekneler olmak üzere, toplam 272.049 tondan ibaretti. Buna karşılık, aynı tarihlerde henüz küçük bir devlet olan ve Ege Adaları'nın büyük bir kısmından mahrum olan Yunanistan Deniz Ticaret Filosu 835.857 tona, yani üç mislinden biraz fazlasına ulaşmış idi.[276]

Stratejik Değerlendirme

Osmanlı Devleti'nin farklı ırk, din ve kültüre sahip vatandaşlarının denetimindeki zafiyet ve başıbozukluk, devleti içinden kemiren çok tehlikeli bir hastalığa dönüşmüştür. Adalardaki idari boşluk Rumlara geniş bir hareket serbestisi sağlamış, deniz ticareti ile gelen zenginlik ve mali güç, çok kısa zamanda politik güç kazanmalarını sağlamıştır. Yunan İsyanının hem ideolojik hem de örgütsel yönden odak noktası olan **Filiki Eterya Örgütü**, Odesa'daki Yunan tüccarları tarafından kurulmuştur. Osmanlı toprakları dışında, deniz ticaretinin sağladığı serbestlik ile, bizzat Osmanlı vatandaşları olan Rumlar tarafından ihanet çalışmaları rahatlıkla yapılabilmiştir. Rusya'nın Yunanistan'ın bağımsızlığını kazanmasındaki etkin ve belirleyici rolünden kaynaklanan yakın ilişkiler, 150 yıl sonra aynı sıcaklıkla devam etmektedir. Osmanlı-Rus mücadelesindeki kuzey – güney ekseni Yunanistan'ın bağımsızlığını kazanmasıyla batı-doğu eksenine de yayılmıştır. Cebelitarık'tan dolaşan Rus donanması Yunanistan limanlarını kullanarak Osmanlıya ve Akdeniz'deki diğer rakiplerine karşı bir tutunma alanı yaratabilmiştir. Bugün de 200'den fazla Rus ticaret gemisi Kıbrıs (GKRY) ve Yunanistan bayrağı altında çalışmaktadır. Yunanistan-GKRY-Rusya ilişkileri, günümüzde de tarihi sürecin olumlu etkilerinden gerekli nasibi alacak kadar çok yönlü ve yüksek düzeyde devam etmektedir.

Denizci Personel Sıkıntısı

Osmanlı'nın deniz ticaretini yabancılara bırakması ve limanlarını dahi para ve imtiyaz karşılığı yabancı kullanımına açmasının bir başka çok önemli ve stratejik sakıncası da, denize yatkın insan kaynağı sıkıntısı yaratması idi. Sadece harp bahriyesi için gerekli personel sayısı son derece azdı. Eğer Osmanlı Devleti, sahip olduğu toprakları çevreleyen denizlere uygun çapta ticaret filosuna sahip olsaydı, çok daha geniş bir donanmaya yetecek ehil personel yetişmesi de doğal olarak sağlanabilecekti. İlerleyen yıllarda donanmanın gelişmesine paralel olarak denizci personel bulunmasında sıkıntıya düşülmüş, zaman zaman Garp Ocakları'ndan personel talep edilmiş-

275 Ersal Yavi, Bir Ülke Nasıl Batırılır? Yazıcı Yayınevi 2001 s.63

276 Ajun Kurter, Atatürk ve Türk Denizciliği, İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni Cilt:1 sayı:1 1984 s. 62

tir. Balkan Harbi'nde Ege'ye çıkamayan Osmanlı Donanmasının teknik donanım yetersizliği ve gemilerin eski olması yanında, eğitimsiz ve yetersiz bir personel sorunu olduğunu da bir gerçektir.

Deniz Ticaretinin Osmanlı -Avrupa İlişkileri Üzerindeki Etkisi

Teokratik bir yönetim yapısına sahip olmasına rağmen, çok uluslu ve çok dinli bir imparatorluk olan Osmanlı Devleti bugün dahi eşine rastlanmayan bir devletti. Osmanlı Devletinin savaş dönemi hariç, Avrupa ile olan siyasi ilişkileri büyük oranda deniz ticaretine dayalı ekonomik ilişkiler çerçevesinde şekillenmiştir. Dünya medeniyeti ile siyasi ve askeri güç merkezlerini bünyesinde bulunduran Avrupa ile Osmanlı Devletinin deniz sınırları yüzbinlerce kilometreyi buluyordu. Ayrıca Avrupa'nın gıda başta olmak üzere hayati ham madde ve diğer mallarının çıkış noktası Osmanlı limanlarıydı. Giderek zayıflayan ve jeopolitik bütünlüğü bozulan Osmanlı Devletinin Avrupa ile olan siyasi ilişkileri de doğal olarak deniz ticareti ekseninde verilen tavizler ve geri çekilmelerle paralel bir seyir izledi. Osmanlı askeri denizciliği, hiç bir dönemde Osmanlı kıyı ve limanlarını tam olarak koruyamadı. Gerileme devrinde öyle bir noktaya gelindi ki, güvenlik yönüyle İstanbul'a yönelik un ve diğer gıda maddelerini bile yabancı gemilere taşıtmak zorunda kalındı. Deniz yoluyla başlayan zoraki, kaçınılmaz ve doğal ilişkiler başlıca; ticaret yapma imtiyazı, limanlardan istifade, gümrük ve vergi uygulamaları ve lojistik nakliyat gibi konular üzerinde odaklanıyordu. Bu ilişkilerin durumuna bağlı olarak siyasi ve diplomatik ilişkiler yeniden şekilleniyor veya sona eriyordu. 16. yüzyılda global bir güç merkezi konumunda ve durumundaki Osmanlı İmparatorluğu'nun aslında sürekli dış ticarete ve yabancı mallara ihtiyacı vardı. Ancak Osmanlı Devleti güçlü olduğu bu dönemde, topraklarındaki ticaret yapma imtiyazını sadece kendisiyle dostluk kuran ülkelere ihsan ediyordu, bu suretle Hristiyan ülkeler arasında da kendine müttefikler ediniyordu. Deniz ticareti vasıtasıyla kurulan ilişkiler nedeniyle, İstanbul'daki elçilere ilave olarak, konsolosluklar, gümrük görevlileri gibi bir kısım yeni yabancı misyonlar da faaliyete geçmişti. Böylece Osmanlı'nın kapalı idari yapısındaki kadılar, gümrük eminleri, subaşılar ve diğer mahalli görevliler yeni bir grupla karşı karşıya geliyorlardı. Osmanlı Devleti, resmen tanınan bir topluluğun liderine veya mensubuna berat vererek, onun görev ve yetki sınırlarını belirliyordu. Böylece onun taife veya millet statüsü belirlenmiş oluyordu.

Ayrıca gerek Osmanlı yönetimi, gerekse Osmanlı halkı deniz ticareti ilişkilerinin kaçınılmaz sonucu olan kültürel değişimi de ister istemez yaşıyordu. Osmanlı Devleti, yapısı itibariyle yabancı kültürlere her zaman açık bir toplumdu. Devşirme vezirlerden, her çeşit din adamına, Arnavutundan, Rumuna, Yahudisinden, Ermenisine kadar her milletin kültürü Osmanlı topraklarında bir alaşım haline gelebilmişti. Bu nedenle Türk milleti Atatürk'ün devrimlerini süratle ve kolaylıkla benimsemiştir. Karadaki genişlemesi sona eren Osmanlının Avrupa ile olan ilişkileri statik bir karakter kazanırken, denizlerdeki ticari, teknolojik ve ekonomik gelişmelerin yarattı-

ğı dinamizm her geçen gün artmaktaydı. Böylece denizlerin Osmanlı-Avrupa ilişkilerinde ortaya çıkardığı etkileşim, Osmanlı Devleti yıkılıncaya kadar devam etmiştir. İlk açılan Mühendislik Mektebinin Deniz Harp Okulu olması bu sürece en iyi örnek olarak verilebilir.

Deniz ticaretinin sağladığı serbest ortam içinde Avrupalı misyonerlerinden yayılan Avrupa kültürü ve değerleri, ister istemez Avrupa'daki oligarşik kraliyet yönetim sistemlerine benzer bir idari sistemi de Osmanlıya dayatacaktı. Böylece Sultan'ın kontrolunda da olsa meclise dayalı bir yönetim sistemine geçilme zorunluluğu ortaya çıktı.

Derya Kaptanların Devlet İçindeki Statüsü

Kanuni'nin deniz siyasetinde, Barbaros'un çok ağır basan nüfuzu inkar edilemez, başlıca amildir. Barbaros Derya Kaptanı olarak İstanbul'a çağrıldığında, Kanuni ile görüşmesinde, Osmanlı Devletinin de, Amerika'nın keşif ve fethine katılması lüzumunu arz etti. Demek bu işe son derece önem veriyordu. Hayrettin bu konuyu Sadrazama da açtı. Bu yıllarda henüz İngilizler bile Amerika seferlerine başlamamışlardı. İbrahim Paşa: **İttisal-i memleket yoktur ve arada düvel-i uhra vardır,** (Ulaşılacak ülke yoktur ve arada diğer ülkeler vardır) diyerek Barbaros'u atlattı.[277] Zamanının en büyük imparatorluğu olan bir devletin sadrazamının, Amerika'ya denizden ulaşılabileceğini bilmemesi, Osmanlı Devletinin ne kadar kısır ve öngörüsüz kimselerce yönetildiğinin göstergesidir.

Donanmay-ı Hümayunun başı olan Derya Kaptanı, bu günkü deniz kuvvetleri komutanı değildir. Onun üzerindedir. Bugünkü deniz kuvvetleri komutanının bütün yetkilerinden başka şu hakları vardır:[278]

- Divan, yani hükümet üyesi, tam selahiyetli bir bakandır
- Bugünkü genelkurmay başkanı ile milli savunma bakanının donanma üzerindeki bütün yetkileri de onun üzerindedir,
- Kaptan Paşa Eyaleti denilen geniş ve dağınık bir eyaletin beylerbeyisi, umumi valisidir (Governer Maritime)

Barbaros'un Derya Kaptanı olmasına kadar, Derya Kaptanlığı ikinci derecede bir görevken, 1534' ten İmparatorluğun sonuna kadar, en mühim bir kaç görevden biri sayılmıştır. Denizler egemeni denen Derya Kaptanına Ege Denizi'ndeki 30 ada bağışlanmış, yardımcı olarak 600 subay verilmişti. Devlet içindeki saygınlığı hemen hemen sadrazamın saygınlığına eşitti. Avrupa'da ve Asya'da hiç bir devlet, Osmanlı Devleti kadar, doğal yapısında kendisine bu kadar üstünlük sağlayacak olanakları bir arada bulamamıştır. Ancak, Kanuni'den sonra gelen hükümdarların çıkardıkları kararnameler; karada başarılı olan Osmanlı ordusunun denizlerde de başarısını sürdürmesini sağlayamadı.[279]

277 Öztuna s. 105
278 A.g.e. s. 11
279 A. de Lamartine, Osmanlı Tarihi Sabah Yayınları 1991 s. 472-473

Barbaros'la beraber Kaptanı Deryalığın önem kazanmasının nedenlerini şöyle sıralayabiliriz.

- Barbaros'un, kuzey Afrika'daki topraklarını Osmanlı Devletinin sınırlarına katması ve hazineye büyük meblağlar kazandırması,
- Kaptan Paşa eyaletlerinden olan adalar ve kıyılardaki bölgeler tımar sistemi dışında kaldığından,.bunlardan doğrudan nakit vergi kazancı sağlanabilmesi,
- Seferde, korsanlık ve deniz akıncılığından elde edilen gelirlerin bir kısmının Derya Kaptanına ait olması,

gibi nedenlerle, özellikle gerileme ve çöküş devrinde kişisel gelir derdine düşen devlet yöneticileri için Derya Kaptanlığı cazip bir makam haline gelmiştir. Akdeniz adalarıyla bir kısım kıyı sancaklarının geliri (Has) adı ile Derya Kaptanlarına verilir, ayrıca gemi komutanlıklarından da **Caize** ismi ile bir para alınırdı.[280] Barbaros'tan önce ve sonra Derya Kaptanlığı makamının önemi, Osmanlı Hanedanı tarafından hiç bir zaman gerektiği gibi anlaşılamamıştır. Bu makam, ya gözden düşmüş vezirlere sürgün yeri, ya damat vezirlere ikbal makamı olarak liyakatsız ellere tevdi edilmiştir. 1498'de donanmanın sevk ve idaresi Kemal Reis'e verildiği halde Derya Kaptanlığı makamı kendisinden esirgenmiştir.[281] Fatih'in İstanbul'u fethi sırasında Gelibolu Sancak Beyi olan Baltaoğlu Süleyman Bey, Bulgar asıllıdır ve yıllarca önce esir alınıp Padişah'ın hizmetine verilmiştir. İleri sürülen bir görüşe göre, Baltaoğlu, belki de Deniz Kuvvetlerinin emin ve sadık bir elde bulunması için Enderun'dan alınarak bu göreve getirilmiş idi. Meslek bakımından bu göreve layık olup olmadığı konusunda bir şey söylemenin mümkün olmadığı ve nereden yetiştiği de bilinmeyen bir kişinin Donanmanın başına getirilmesi konusu, hiç kuşkusuz üzerinde tartışılması gereken bir durumdur ve **"Emin ve sadık kişi"** ile **"Denizci kişi"** arasındaki tercih, Osmanlı İmparatorluğu'nun denizcilik politikalarını belirleyecek bir olgu olarak görülmektedir.[282] Katip Çelebi'nin Tuhfetü'l-Kibar'ında denizcilik mesleğinde korsanlara danışılmasının tembihlendiği görülmektedir;

- 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[283] Cezayir'e ve denizde nice yıllar gezmiş korsanlık etmiş ola. Zira donanmanın yürümesi ve durması ona bağlıdır.[284]

Seferleri ve dolayısıyla ganaimleri azalan Derya Kaptanları, 18. yüzyıl başlarından itibaren kendi gemi komutanlarından (reislerden) da vergi almaya başlamışlardı. Derya Kaptanının, emrinde görev yapan gemi komutanlarından vergi almasının hiç bir mantıki açıklaması yoktur. Gemi komutanlarının, gemi personelinin beslen-

280 H. Şehsuvaroğlu, Deniz Tarihimize Ait Makaleler Dz. K. K. 1965 s. 71
281 Rasim Örnek, Deniz Harp Tarihi Dz.K.K. 1966 s. 9
282 Güngen s. 13-14
283 Filo komutanları
284 Bülent Arı, Türkler ve Deniz Kitap Yayınevi 2007 s.276

mesi ve geminin dış limanlarda doğabilecek onarım masrafları için devlet tarafından verilen ödenek dışında, herhangi bir geliri yoktu. Bu temelden yoksun sistem, ileride ki yıllarda Derya Kaptanlarına daha çok para veren kişilerin, gemi komutanı olabilmesi gibi son derece sakıncalı bir duruma sebebiyet vermiştir. Ayrıca, devletin gemilere tahsis ettiği paradan tasarruf etmek isteyen gemi komutanlarının, İstanbul'dan hareket ettikten sonra, bir kısım personeli, Yedi Kule açıklarında gemilerden indirerek onları evlerine yolladıkları, böylece geminin savaş gücünü tehlikeye atmaya bile cesaret ettikleri görülmüştür. Böylece, şahsi çıkarlar uğruna devlet ve kamu çıkarları çiğnenerek, devletin milli güvenliği ve bekası tehlikeye atılmıştır. Özetle, başlangıçta devlete verilenlerin onur ve şerefinden dolayı, haklı olarak önemli bir makam olan Derya Kaptanlığı, Osmanlının son zamanlarında, devletten alınacaklar için önemli bir makam haline gelmiştir. Kanuni'nin deniz siyaseti övülmeye değer. Dehasını gösterdiği başlıca alanlardan biri de bu konudur. Barbaros'a verdiği mevki ve onu en yakın danışmanı derecesine yükseltmesi unutulamaz. Ancak Barbaros'un ölümüyle, Piyale Paşa'nın Donanmanın başına geçmesi arasındaki 8 yıl içinde Derya Kaptanlığının Sokollu Mehmed ve Sinan Paşalar gibi iki generale verilmesi, doğru değildi.Bu yıllarda, Turgut, Salih, Barbaros-zade Hasan Paşalar gibi çok büyük denizciler hayattaydı. Türk denizciliğinin haşmet devrinde, derya kaptanına vezir (büyük amiral) rütbesi verilmiyordu. Kanuni, bu rütbeyi, Barbaros Hayrettin Paşa'dan bile esirgedikten başka, çok sevdiği Piyale Paşa'ya dahi, sadrazamın Piyale hakkında **vezir** rütbesi teklif etmesine rağmen, vermemek için onu torunu ile evlendirip **damat** yapmıştı. Derya Kaptanlarına vezir rütbesi verilmesi 17. yüzyılın son yıllarında görüldü. Padişah ve Divan, karadaki vezir (mareşal) rütbesine eşit bir rütbeyi denizciler için vermek istemiyorlardı. Doğrusu niçin vermek istemediklerinin de makul bir sebebini söylemek mümkün değildir. En akla gelen sebeb, binlerce yıllık gelenekle, kara ordusunun üstün durumda olmasına alışılmasıdır. Bir de Derya Kaptanlarının ekserisinin levendlikten yetişmesi, Enderun'dan yetişmemesi, Saray protokolünü iyi bilmemeleri ehemmiyetli bir sebebtir. Derya Kaptanı, emri altındaki denizcileri görevden alma ve atamaya yetkili idi. Kararlarının, üyesi olduğu Divan ve Divanın başı olan sadrazam tarafından tasdiki lazımdı. **Deniz ve donanma siyasetinden,** imparatorluğun her türlü meselesinde olduğu gibi, doğrudan doğruya **sadrazam sorumluydu.**[285]

Osmanlı Donanmasının en güçlü durumunda bile, denizciler devlet yönetiminde ve siyasetinde söz sahibi olamamışlardır. Bu durum, İnebahtı'dan sonra (1571) Avrupalıların denizlerde üstünlüğü ele geçirerek, Osmanlı topraklarına ve onun ticari çıkarlarına saldırmaya ve zarar vermeye başlayıncaya kadar devam etmiştir. Denizlerden gelen tehlikeler artmaya ve devleti tehdit etmeye başlayınca, donanmanın önemini biraz biraz anlamaya başlayan Osmanlı yönetimi, Derya Kaptanlarını da Kubbe Altında dinlemeye ve görüşlerini almaya başlamıştır. Ancak bunun için çok geç kalınmıştır. Gemi inşaa ve silah teknolojisinde, deniz ticaretinde Avrupa, Osmanlıyla kapanamayacak bir ara ile mesafeyi açmıştır.

285 Öztuna s. 19-21

Derya Kaptanlarının Kökeni

Osmanlı Deniz Gücünün 16. yüzyılın sonundan itibaren süratle zayıflaması ve devletin açık denizlerdeki çıkarları bir yana, kendi kıyılarını bile koruyamayacak duruma gelmesindeki en önemli nedenlerden biri de Derya Kaptanlığı (Kaptan Paşa) ve gemi komutanlığı makamlarının, tamamen denizi ve denizciliği bilmeyen kişilere, şahsi çıkarlar karşılığında verilmesidir. Kaptan Paşaların kökenini gösteren en göze çarpan örneklerini şöyle sıralayabiliriz;

Mehmet Kadri Paşa	Bahriye Eri	1803
Hafız İsmail Paşa	Saltanat kayığı dümencisi	1805
Hacı Salih Paşa	İmrahor[286]	1805
Hafız Ali Bey	Ruznameci, Belediye Reisi	1809
Hüsrev Mehmet Paşa	Mühürdar, Ketküda	1811
Hasan Paşa	Kasapbaşı	1833
Abdulah Paşa	Bostancıbaşı	1834
Ahmet Fevzi Paşa	Kürekçi	1837

Bahriyeden yetişmemiş kaptanlardan olan Hacı Salih Paşa, 1807'de bir İngiliz Filosunun Çanakkale'den geçmesine mani olamamış ve Burgaz Adası civarında girişilen savaşta dört gemimizin batması üzerine düşman ateşinin şiddetinden ürkerek görevini bırakıp karadan İstanbul'a kaçmıştı.[287] Kaptanı Derya İbrahim Paşa, Mora'da Tarapolice'de doğmuştu. Küçükken İstanbul'a gelip, saray mutfağına girmiş, koyun katibi ve pazar başı olmuştu.[288] Bu kişiler, Osmanlı Donanmasına komuta eden kişilerin nereden geldikleri ve denizciliğe ne kadar yatkın ve alışık olduklarına en çarpıcı örneklerinden sadece ikisidir. Saraydan çıkan ve yeniçeri ağalığından gelen tecrübesiz kaptan paşalar bir iş göremiyorlardı; Cağala zade Sinan Paşa Kaptan Paşa iken, Koca Hacı Reis adında, Turgut Reis'e yetişmiş eski bir denizcinin tavsiyesiyle hareket ettiği için, iki defada on sene süren kaptanlığında hiç bir mağlûbiyete uğramamış ve yüzüne kir bulaştırmamıştı.

Görülüyor ki, onyedinci asır başlarında eskisi gibi denizlerde başarılı olmak, yenmek değil, işi zararsızca idare etmek başarı sayılmıştı. Ne vakitten beri, birlik komutanlıkları ve gemi kaptanlıkları alınır satılır duruma gelmiş, bu nedenle büyük paralar karşılığında bu makamlara gelenler, gereken eğitimi yürütme yerine, personel giderlerinden sağladıkları büyük tasarruflarla, kendi ödediklerini karşılama ve dolayısıyla kar yollarını aramaya başlamışlardı. Bu kötü durumu kimse önlemiyor, hatta usuldendir diye herkes bu yolu tutuyordu. Necdet Sevinç, Osmanlı Deniz Gücünün geri kalmasında **"Devşirme Sistemi"** nin de rolü olduğunu, Türk soyundan gelmeyen Kaptanı Deryaların önemli bir sayı tuttuğunu, denizlerde sağlanan başarı-

286 Ahırcı başı
287 Şehsuvaroğlu s. 78
288 A.g.e. s. 39

lı icraatların tamamının Türk asıllı Kaptanı Deryaların eseri olduğunu iddia etmekte ve şöyle yazmaktadır: 1324'den 1867 yılına kadar geçen 543 yıllık süre içinde bilinen 161 Kaptan-ı Deryanın ancak 43'ü Türk, 18'i belki Türk'tür. Türk oldukları kesinlikle bilinen 43 kişi esas kabul edilirse, 161 Kaptan-ı Deryanın 118'inin başka milliyetlere mensup olduğu gerçeği ortaya çıkacaktır. Türk olmaları muhtemel 18 kişi de hesaba dahil edilirse, 543 sene süre ile görev yapan 161 Kaptan-ı Deryadan ancak 61'i Türk demektir. Sayı üstünlüğünün devşirmelerde olmasına rağmen, Osmanlı İmparatorluğu'nda yetişen büyük denizcilerin tümü de Türk ırkındandır. Hala dünyanın en büyük amirali olarak kabul edilen Barbaros Hayrettin Paşa, Kılıç Ali Paşa, devşirmelerin entrikaları yüzünden kaptanı deryalığa getirilmeyen Turgut Paşa, Uluç Hasan Paşa, Deli Hüseyin Paşa, Mezamorta Hüseyin Paşa hep Türk Milletinin evlatlarıdır. Deniz Kuvvetlerimizin imhasına sebeb olan bozgunlarda ise kaptan-ı deryalık makamında hep devşirmeler bulunmuşlardır.

Bunlar arasında milliyeti meçhul Müezzinzade Ali Paşa gibi ömründe bir sandal bile idare etmeyenler, Boşnak devşirmesi Kara Davut gibi padişah katili caniler, Boşnak devşirmesi Silahtar Mustafa Paşa gibi okuma yazması olmayan cahiller, Hırvat devşirmesi Uzun Piyale Paşa gibi, padişaha gönderilen hediyeleri zimmetine geçiren hırsızlar, milliyeti meçhul Çavuşoğlu Mehmet Paşa gibi 100 gemilik filo ile 60 gemilik düşman filosunun muhasarasında tam 40 gün hareketsiz kalan korkaklar ve Rum devşirmesi Firari Ahmet Paşa gibi Mısır Valisi Mehmet Ali Paşa'nın isyanını bastırmakla görevlendirildiği halde, donanmayı binlerce deniz savaşçısı ile birlikte asi Mehmet Ali Paşa'ya teslim eden hainler de vardır.[289]

Stratejik Değerlendirme

Devşirme Sistemi, Osmanlı idari ve askeri yapısının temel taşıdır ve genel olarak başarılı olmuştur. Avrupalılar böyle bir sistem içinde asimile edilen ve Osmanlı ideolojisine canını verecek kadar sadık hale getirilen Hristiyanların bu durumuna cevap bulmakta zorlanmaktadır. Osmanlıya büyük bir bağlılıkla başarılı görevler yapan ve Enderun'da eğitim alanların dışında kalan devşirmelerin ise yeterince asimile edilemediği anlaşılmaktadır. Bu kapsamda derya kaptanlığı makamına gelenlerin daha önceki görevlerine bakıldığında durumun daha da vahim olduğu anlaşılmaktadır. Kara savaşlarına nazaran deniz savaşlarında yapılan komuta hatalarının geri dönülmezliği dikkate alındığında, Osmanlı donanmasının yeterince devşirilememiş derya kaptanlarının elinde elim ve vahim yenilgilere sürüklenmesi tesadüf olarak nitelendirilemez. Bu nedenle, Necdet Sevinç'in yukarıdaki değerlendirmelerine önemli ölçüde katılmamak elde değildir. Tarih, bir ülkenin kaderinin bu kadar tesadüflere bağlı olmadığını bize göstermektedir. Donanmanın her toparlanışı ve bir sisteme oturtulmak istenmesi sonrasında arkadan gelenlerin bunu engellendiği açıkca görülmektedir.

289 N. Sevinç, Osmanlının Yükselişi ve Çöküşü 1999 s. 283-284

Adalardaki Yönetim Hataları

Osmanlı İmparatorluğunun **Denizci Strateji** açısından en önemli hatalarından biri de, Ege Denizi'ndeki Limni, Midilli, Sakız, Sisam, Naksos, İstanköy, Kalimnos, Sömbeki gibi Anadolu Yarımadası'nı batıdan örten ve denizden gelecek tehlikelere karşı ikaz ve savunma sağlayacak adalarda, Türk nüfus çoğunluğunu sağlayacak politikalar uygulamaması idi. Şöyleki; Osmanlı İmparatorluğu dinsel temeller üzerine dayanmakla beraber, İslam'ın devlet anlayışı ile çatışmadığı sürece, topraklarına kattığı yerlerdeki eski uygulamaları, yasaları, vergileri sürdürmeye çalışmış ve Müslüman olmayan tebaya belli sınırlar içinde ibadet ve eğitim-öğretim serbestliği tanımıştır. Yükselme Dönemi'nde toplulukların yönetime alışmaları bakımından yararlı olan ve Müslüman olmayanlara ulusal birliklerini koruma olanağı sağlayan bu hoşgörülü uygulama, 18. yüzyıldan başlayarak, İmparatorluğun aleyhine işlemiş ve büyük devletlerin de etkisi ve desteği ile İmparatorluğun çökmesini hızlandıran etkenlerden biri olmuştur.[290] Osmanlı Devleti, biraz da çok uluslu imparatorluk kavramından doğan bir yaklaşımla egemenliği altındaki yerlerde, iç barışı sağlamaya öncelik vermiş ve bu nedenle de sistemli bir İslamlaştırma ve Türkleştirme siyaseti gütmemiştir. Bu anlayışın doğal bir sonucu olarak Ege Adaları'nda gerekli sayıda resmi görevliler ve koruma birlikleri dışında Türk nüfusu yerleştirmek için özel bir çaba harcanmamıştır. Bunun içindir ki, Ege Adaları'nda nüfus yönünden Türk ve Müslümanlar hiç bir zaman çoğunluğu sağlayamamıştır. Bir fikir edinmek bakımından, 20. yüzyıl başlarında Ege Adaları'ndaki nüfus durum aşağıdadır.

Adanın Adı	Rum	İslam	Yahudi
Semadirek	3.700	-------	--------
Gökçe Ada	9.207	-------	--------
Taşoz	14.940	98	103
Limni	25.434	954	-------
Bozca Ada	5.420	1.200	-------
Midilli	125.753	14.376	320
Sakız	71.724	850	950
Nikarya	14.761	--------	-------
Sisam	50.277	300	340
İstanköy	14.550	2.020	-------
Rodos	37.777	4.854	2.445

Rakamlardan da anlaşılacağı üzere Güney Ege Adaları'nda, Rodos ve İstanköy dışında, nüfus Rumlardan oluşmaktadır. Kuzeyde ise bir tek Midilli'de kayda değer Türk nüfusu vardır. Türklerin yaşadığı adalarda da, kırsal kesimde Rumlar oturmakta ve çoğunluğu teşkil etmektedirler. Türkler ise şehirde ikamet etmekte ve azınlık-

290 Şengül Mete. 20. Yüzyıl Başlarında Cezair-i Bahri Sefid Vilayeti 1996 Doktora Tezi s.14

ta bulunmaktadırlar. Bu durum, İmparatorluğun diğer bölgelerinden adalara sistemli bir iskan politikasının uygulanmayışından ve Türklerin adaların yaşam koşullarına uyum sağlayamamalarından ileri gelmektedir.[291] Osmanlı yöneticileri adalardaki çoğunluğu sağlamaya önem vermezken, Yunanistan ise başından beri Megali İdeasını gerçekleştirmek için nüfus üstünlüğünü kullanmış ve bu amaçla adalardaki Hristiyanların sayısını artırmaya çalışmış ve Türkleri ise buradan göçe zorlamıştı. Nitekim Balkan Savaşı sırasında Midilli'yi işgal ettiğinde buradaki Türklerin kayıklarla Anadolu'ya göç etmelerine izin vermesi aslında bir lütufkarlık değil, politikasının bir sonucu idi.[292] Rumlar, Osmanlı nüfusu içinde, gemi inşa, onarım, donatım alanlarında olduğu kadar, tekne yönetimi ve tayfa kitlesi alanlarında da çoğunluğu meydana getirmekteydiler.[293] Osmanlı'nın Ege'deki hatalı denizci stratejisi, son derece gelişmiş ve yüksek inşa kapasitesine sahip Gelibolu Tersanesinin kapanmasına neden olmuştur. Şöyleki; Ege Adaları'ndaki Rumların, büyük kayık ve gemi yapmalarına müsade edildiğinden sağlam ve yüksek trandiller (balıkçı/süngerci teknesi) türemiş, doğu Akdeniz'de Rum gemiciliği rekabet unsuru olmuştur. Demircilik, çilingirlik ve gemi doğramacılığı, Rumların tekeline geçmiş ve adalarda yüzlerce Rum tersanesi yapılınca, büyük çoğunluğu Gelibolu Tersanesinde çalışan Rum zenaatkarlar göçe başlamıştır. Yerlerine gelen Ermeniler gereken kudret ve liyakati gösteremedikleri için, gereken levazım İstanbul'dan getirtilmeye başlanmıştır. Böylece Gelibolu'daki mahalli zenaatlardan bir kaçı daha sönmüş ve bu durum, Gelibolu Tersanesi için bir zayıflık nedeni olmuştur.[294]

İç pazarda da iyi bir konuma sahip olarak Rumlar, Batılılar hesabına eyaletlerde alım ve satım yapmakta, yabancılara yasak olan Karadeniz kıyılarından elde edilen her türlü malı, onlar hesabına edinmekte, hatta buğday gibi ihracı yasaklanmış ve Ege Adaları'nın kaçak ticaretinin merkezi olduğu malları da, onlar hesabına toplamaktaydılar. Rumlar aynı zamanda, sikke kaçakçılığı içinde de yer alıyorlardı ve Ege Adaları'nda, Sakız ve diğer adalarda yabancılarla akçe takasına girişmekteydiler. Büyük İzmir pazarının yakınlığı önemli bir faktördü ve İstanbul ise kendi hesaplarına ihmal edilemeyecek bir toptan ticaret merkezini temsil etmekteydi. Rumların tekne sahibi olmaları ve İmparatorluk içinde büyük ölçüde yayılmış olmaları onları avantajlı hale getirmekteydi.[295]

Ruslar, Küçük Kaynarca Atlaşmasına(1774) kadar, hiç bir zaman kendileri deniz ticareti yapmamışlar, bu işte onların bayrağını taşıyan Rumlardan yararlanmışlardır. Zaten bu Rumlar kendi denizciliklerini geliştirmek üzere faal bir şekilde çalışmaktaydılar. Dönemine ve koşullara göre İngiliz, Rus, Venedikli, Fransız, hatta Osmanlı bandırasına girerek, doğu ve orta Akdeniz'de hacmi giderek artan bir trafiğe sahip

291 Şengül Ayoğuz, 19. Yüzyıl Sonlarına Doğru Doğu Ege Adalarının Sosyal ve Ekonomik Durumu, Dokuz Eylül Üniversitesi Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi Cilt:1 Sayı:1 1991 s. 230
292 Mete s. 17
293 Mantran s. 74
294 Ali Haydar Alpagut, Marmara'da Türkler Genkur 1942 s. 62-63
295 Mantran s. 79

olmakta; böylece servet edinmekte, bu da onların kendilerini, Türklere nazaran giderek daha az bağımlı hissetmelerine yol açmaktaydı.[296] 17.yüzyıl süresince Batılıların artan etkisi, azınlığa mensup olanlara daha büyük ağırlık sağlamış, Türkler uluslararası ticaretin dışında kalmaya devam ettiklerinden, onların rolünü daha da değerli hale getirmiştir. Bu durumda, yabancılarla azınlıklar arasında, İmparatorluğun aleyhine bir cins suç ortaklığı oluşmuştur. İlgili aracılar, özellikle de Rumlar, çifte bir konumdan yararlanmak üzere, bir büyük Batılı gücün himayesine girmenin peşindedirler. Bazı aracılar, Osmanlıların tutukluğu ve geri durmaları yüzünden çok sayıdaki ilişkilerden servet kazanmışlar ve artık bir siyasi rol oynayabileceklerini kapı aralığından görmeye başlamışlardır. Türklere karşı belli bir üstünlük bilinci oluşturan bu kimseler, onların otoritesine karşı **"ulusal"** bir direnmeyi harekete geçirebileceklerini ve bunun **"ulusal ve Osmanlı karşıtı bir bilincin temini olarak"** az veya çok uzun dönemde bağımsızlığa dönüşebileceğini hesaplamışlardır. Bu süreç Rumlar tarafından 18.yüzyılda başlatılmış ve örnek olarak Slavlar tarafından izlenmiştir.[297]

Stratejik Değerlendirme

Yüzyıllar boyunca Ege Adaları'nın en temel gereksinimi olan gıda ve kereste Anadolu'dan sağlanmıştır. Anadolu'ya yakın bu adaların başka türlü ayakta kalması mümkün değildir. 1480'li yıllarda Osmanlı Devleti, düşmanı olan Rodos'a sürekli buğday, arpa, hayvan ve hatta tuzlu balık bile satmıştır.[298] Anadolu'nun doğal uzantısı olan bu adalar, İkinci Dünya Savaşı'nda yine Türkiye'den beslenmiştir. Bu gün de Midilli, Sisam, Sakız, İstanköy, Meis, Sömbeki, Kalimnos, Leros, Pserimos ve Rodos hala temel gıda maddelerinin çoğunu Türkiye'den karşılamaktadır. Çeşitli politik oyunlarla Anadolu'dan koparılan bu adaların güvenlik ve ekonomik açıdan Türkiye'nin bir parçası olması tarihi ve coğrafi bir zorunluluktur. Osmanlı İmparatorluğu ele geçirdiği kıyılar ve adalardaki halkı bir teba olarak görmüş, ekonomik ve ticari faaliyetlerine karışmamış, hatta adalarda ada halkının oluşturduğu 12 kişilik bir meclisin çalışmasına bile izin vermiş, sadece yıllık vergi almış, devlet olarak onları, ekonomik ve ideolojik olarak İmparatorluğa bağlayacak bir mekanizma geliştirememiştir. Bu bağlamda, Osmanlı Devletinin, adalar dışındaki topraklarda, sadece güvenlik, ekonominin kontrolu ve idari fonksiyonun gerektirdiği kadar Türk nüfusu yerleştirerek egemenliğini güvence altına aldığını, ancak bu uygulamanın, adalar üzerinde yapılmadığı görülmektedir.

- Adalardaki Türk nüfusun azlığı,
- Vergi ve gümrük kaçakçılığından doğan kayıplar,
- Taşımanın yabancılara yaptırılmasından doğan navlun kaybı,
- Rum tersanelerinin çoğalması ve denizciliğinin gelişmesi, ada halkının kontrolsuz kalması ve zenginleşmesine sebeb olmuştur.

296 Mantran s. 122
297 Mantran s. 82
298 Nicolas Vatin, Rodos Şövalyeleri Osmanlılar 2004 s. 37, 42,43

Osmanlı Ege Denizi'ndeki bazı adaların bile çok geç farkına varmıştır. Güvenliğini ve ekonomik çıkarlarına doğrudan etkilemeyen bir kısım adaları işgal bile etmemiş veya çok geç etmiştir. Örneğin Anadolu'ya bin metre mesafedeki Sisam Adası ancak 1550 yılında ele geçirilmiştir. 350 yıl Osmanlı egemenliğinde kalan bu ada da Türkleri hatırlatacak hiç bir şey kalmaması Osmanlı'nın Rum halkı üzerindeki toleransının en açık göstergesidir. Rum halkı dinlerini ve bütün geleneklerini korumuştur; geçmişlerinin en değerli tanıkları olarak Türklerle ilgili herhangi bir şeyi değil de, 2500 yıl önce Sisam'da yaşamış Polikrates gibi tiranları, Pisagor gibi filozofları anmaktadırlar.[299] Osmanlı Devletinin Adalar üzerinde uyguladığı bu politika ve stratejide, Türk halkının, ada üzerinde yaşama alışkanlığının bulunmamasının da belirli ölçüde bir payı olduğu söylenebilir. Adalardaki Türkler, daha çok koruma görevi yaptıkları hisarlar ve tarım açısından zengin olmayan yerlerde oturmuşlardır. Yunanlılar ise her zaman nüfus üstünlüğüne çok önem vermişlerdir. Yunanlı tarihçi Svonoros, Osmanlı İmparatorluğu hakkındaki yukarıda açıklanan değerlendirmeleri şu sözlerle teyit etmektedir: Osmanlılar, işgal ettikleri ülkelerin ticaretini, zenaatını ve ekonomisini yerli halka bıraktılar. Bu ayrıcalığın bir burjuva sınıfı yaratacağını göremediler. Helenler, ticaretle zenginleşerek Batı ile ilişki kurdular, kültürlerini geliştirdiler, bağımsızlığa hazırlandılar. Osmanlılar içinse haraç toplamak, güçlü olmak için yeterliydi.[300]

Örneğin 1522'de fethedilen Rodos Adası'nda Türkler surlarla çevrili kale içinde efendi olarak yaşadılar. Gerçi gündüzleri Rumlar ve Frenkler, işleri gereği kentten içeri giriyorlardı, ama akşam oldu mu kale kapıları arkalarından kapanıyordu. Adanın diğer yerleşim merkezlerinde Rumlar genellikle kendi başlarına buyruk kaldılar, kendi yönetim düzenleri vardı ve davalarını da kendileri çözümlüyorlardı, nitekim asıl Yunanistan toprağında da durum böyleydi. Bu bakımdan Rodos kentinin dışında Türk dönemine ait hatıralar adada pek bulunmaz.[301] İngiliz deniz tarihçisi Bradford, Türklerin Yunanistan'a ve Ege Adalarına keçi sokarak doğal dokuyu yok ettiklerini ve halkı hayvan insan ilişkisine dayanan bir ekonomik yapıya mahkum ettiklerini yazmaktadır 302: Ege Adalarının gerilemesi, ağacın doğadaki işlevinden habersiz insanın, yerine yenisini koymadan ormanları yere serdiği klasik dönemde başlamıştı. Fakat adalar bugünkü çıplak ve çorak durumuna yüzyıllarca süren Türk yönetimi altında ulaştı. Keçi adalara girdikten sonra, arkasında bir çöl bıraktı ve bunu yapmakla, adalıları neredeyse tamamen kendisine bağımlı hale getirdi. Bugün de hala devam eden kısır döngü böyle başladı. Keçi, bir adanın ekonomisinin temeli haline geldikten sonra, geriye kalan toprağı korumak için yeniden ormanlaşma umudu kalmaz. Hayvanın etine, sütüne ve kılına bağımlı olan adalılar, ağaçların büyümesi, toprağın gelişmesi ve sınırlı tarım koşullarının yeniden oluşması için on yıllarca yıl bekleyemezler. Birçok Ege adasının -insan bilgisizliğinin ve aptallığının kurbanları- rüzgârla oyul-

299 Georg Schreiber, Türklerden Kalan, Milliyet Yayınları 1982 s. 177
300 Ersal Yavi, Bir Ülke Nasıl Batırılır? Yazıcı Yayınevi İstanbul 2001 s. xvı
301 Georg Schreiber, Türklerden Kalan, Milliyet Yayınları 1982 s. 161
302 Ernle Bradford, Akdeniz İş Bankası Kültür Yayınları 2004 s. 319

muş iskelet benzeri görüntüsü, Barbaros'un zaferlerinin simgesidir.[303] Bir İspanyol denizcinin hatıralarında, Osmanlı Devletinin en güçlü zamanında, Kanuni devrinde, Ege Adaları'ndaki idari yetersizlik ve kontrolsuzluk şöyle anlatılmaktadır: Taşoz'a ikinci gelişimizde halk bize çok güçlük çektirdi ve soğuk pek fazlaydı. Bizi yolmaya bile kalktılar. Ele verirler diye çok korktum. Adada bulunan yegane Türk olan valiye teslim olmayı bile düşündüm. Çok geçmeden Midilli ve Sakız'a uğrayacak iki gemi yanaştı. İkisi de buğday yüklü Venedik gemisiydi. Kıyılardan gizlice buğday yüklendiğini öğrendim...[304]

Yaklaşık beşyüz yıllık Ege hâkimiyetinin geldiği noktayı Agamemnon Farakos, 26 Ağustos 2005 tarihli Vradini Gazetesi'nde özetlemektedir:

Geçenlerde, ünlü Lozan Antlaşması'nın metnini okuyordum. Bugün, bu antlaşmanın çözümlemek istediği sorunlardan çok daha fazla sorun yaratmış olduğu kanıtlanıyor. Ancak, bu ünlü antlaşmanın 45 maddesi dikkatlice okunduğunda, aslında adalar Yunanistanı'nı kurtaran bir antlaşma olduğu ortaya çıkıyor ve de doğrulanıyor. Türkler ve Türkiye, eski ve büyük bir deniz gücü, Osmanlı imparatorluğundan çağdaş bir otoriter devlete dönüştüğü sıralarda, denizler ve bu denizlerde olanlar için ilgilerini tamamıyla kaybetmişlerdi. 1923 yılında; Türk-Yunan savaşından galip çıkan, rakibi olmayan, yeniden tüm topraklarına hâkim olan Türkiye'nin neden bu şekilde davrandığı sadece bu bakış açısı altında yorumlanabilir...

Yunan ordusu Meriç'e püskürtülmüştü, karşı saldırıya geçme gücü yoktu, Anadolu Hellenizmi kaçak ve göçmen durumda odaklarından kopmuştu, Yunan Hükümeti boğuluyor, biraz hava almaya çalışıyordu ve buna rağmen Türkiye, Ege adaları için hiç ilgi göstermedi. Lozan Antlaşması ile Türkiye, sadece Gökçeada ile Bozcaada'yı talep etti ve aldı, bütün Ege'yi ise Yunanistan'a bıraktı. Bugün, Lozan Antlaşması'ndan 83 yıl sonra, Türkler o dönemde neler kaybettiklerini anlıyorlar, ancak bunları nasıl talep edeceklerini bilmiyorlar. Bu çerçevede, zaman zaman Ege'nin yeniden paylaşılması yönündeki ılımlı "talep" ön plana çıkarılıyor ve Türk Genelkurmay Başkanı tarafından denize doğru yeni Türk yolu aranıyor. Yunanistan için çok şükür ki, uyanma biraz geç oldu. Bu gecikme belki geçmişte cereyan eden, ancak etkili olan bir olaydan kaynaklanıyor. Çoğu kişiler, Türkiye'nin, 1827'de Navarin'de ve dört asır önce Lepanto'da (Nafpaktos-İnebahtı) uğradığı büyük yenilgiden sonra hiçbir zaman kendine gelemediğini söylüyorlar. Her iki durumda da, sadece Avrupalılar tarafından büyük yenilgilere uğradığı için değil. En önemlisi, hem İnebahtı deniz savaşında, hem de asırlar sonra Navarin'de, Türklerin gerek gemi sayısı, gerek top ve savaşçı sayısı açısından üstünlüğü aslında çok büyüktü. Buna rağmen Türkler, etraflarındaki denize sırtlarını döndürecek kadar büyük bir mağlubiyete uğradılar.

303 Ege Adalarındaki orman yokluğunu Türklerin hayvancılığına bağlamak çok büyük haksızlıktır ve bilimsel belgelere dayanmamaktadır.

304 Manuel Serrano Y. Sanz, Türkiye'nin Dört Yılı 1552-1556 Tercüman 1001 Eser s.63.

Sakız Adası'nın Sakızı

Bugün şöhreti hala devam eden ve adını lezzetli bir reçineden alan Sakız Adası'nın gizemli Sakız ağacı hikâyelerinden birini 16. yüzyıl ortalarında İspanyol denizcilerinin ağzından dinleyelim;

—Sakız Adası cennet gibi, baştanbaşa bahçe ve içinde portakal, limon ve ağaç kavunu var. Adanın halkı Rum ve İtalyan. Cenova ile daha önceleri bir bağlantısı varmış, ileri gelenler arasından seçilen yedi kişi Cenova Cumhuriyeti tarafından kabul edilirse, bunlar adayı idare ederler. Sakız Büyük Türk'e (Kanuni) cizye verir.

—Ne kadar?

—Yılda 14.000 düka karşılığı. Adaya yerleşen hiç bir Türk yoktur.

—14.000 dükayı nasıl toplayabiliyorlar?

—Hiç kimsenin kesesinden on para bile çıkmaz. Tanrı verir.

—O nasıl şey?

—Boyu ve eni dört fersah genişliğinde olan topraklarında sakız ağacı yetişir.Yılda 20 bin düka bundan elde ederler. Cizyeye yeter de artar bile.

—Bahsettiğin sakız nedir?

—Canım aktarlarda günlük gibi fakat ondan daha beyaz bir şey var ya.

—Çam ağacından nasıl zamk çıkıyorsa bu ağaçtan da öyle sakız çıkıyor.

—Buradaki sakız ağaçları böyle bir şey vermiyor sadece misvak yapılıyor.

—Sakız Adası'ndan bir fidan alıp da başka bir yere dikilse, o da sakız vermez. Oysaki başka bir yerden alınıp Sakız'a dikilen ağaçlar derhal sakız veriyorlar. Ora halkı toprağı çapalayıp ayıklayarak yeri daima temiz tutuyorlar. Sakız yere akınca kirlenmesin diye. Ağaçları çiziyorlar ve bu çizilen yerlerden sakız akıyor. Kimse tek dirhemine el uzatamıyor. Cezası idam bile olabiliyor. Mahsülü koydukları sandıkların yarısı İstanbul'a, diğer yarısı da Cenova'ya gidiyor.

—Dünyanın hiç bir yerinde sakız veren ağaç yok mudur?

—Zannetmem. Buna dair bir yazıya tarihlerde rastlanmıyor. Mısır'da bulunurmuş diyenler var ama Büyük Türk her yerde araştırdı, fakat hiç bir yerde bulunmadı. Başka yerlere diktiği ağaçlar da sakız vermedi.

—İzmir'den sonra uğradığımız ilk ada Sisam'dı. Oldukça tenha idi. Toprağı verimli ama insanı yok.

—Ada neden boştu? Ne yediniz?

—Tavuk ve koyun eti yedik. Bura halkı Barbaros'tan sonra çok zahmet çekmeye başlamış. Bu yüzden başka yerlere göç etmişler. Ayrılırken koyunlarını, keçilerini, tavuklarını bırakmışlar ve bunlar yabanileşerek kendi başlarına üremişler. Oradan geçenler karaya çıkıp bunları avlar.

—Peki bunlar kimlere ait oluyor?

—Avlayanlara. O topraklar on beş yıldır boş

—Büyük Türk olup bitenleri bilmez mi?

—Bilir ama o kadar. Andrea Doria'nın yaptıklarından İmparator haberdardı ama bilmezlikten gelmesi gerekiyordu.

—Rumlarla dolu olan bu yerlerde okul varmı? Okuma yazma biliyorlar mı?

—Ne Atina'da, ne de Yunanistan'ın herhangi bir yerinde ne mektep, ne de tarihin kaydettiği eski kültürden eser yok.[305]

Kanuni Sultan Süleyman'ın 1523'de yayıladığı bir fermanla, Rodos ve İstanköy hariç olmak üzere 12 Adalar'dan geri kalan 10 adaya idari, mali hatta adli ayrıcalık tanınmıştı. Bununla adaların idaresi halk tarafından bir yıl için seçilen ve 12 üyeden oluşan **Demogerondia** denilen yerel bir meclise bırakılmıştı. Bu meclisin başkanı **Demogeante**, belediye başkanı veya şehir kethüdası idi. Her adaya geliriyle orantılı yıllık maktu bir vergi tesbit edilmişti. Maktu vergi, Kanuni'nin Rodos'ta inşaa ettirdiği camii, imaret ve medreseden oluşan Süleymaniye Vakfı'na tahsis edilmişti. II. Mahmut Rum isyanı (1821) sırasında Osmanlılara karşı ayaklanmış olan Nikarya ile Kilimli (Kalimnos), Patmos ve Leros adalarının sahip oldukları ayrıcalıkları kaldırmasına karşın, Büyük Devletlerin girişimi ile tekrar bu ayrıcalıkları tanımak zorunda kalmıştı. Adalar Valisi Vezir Şükrü Paşa'ya gönderilen 8 Eylül 1835 tarihli fermana göre, hiçbir makam adalar halkının iç işlerine karışmayacak ve dört ada halkı seçtikleri temsilcilerini Rodos'a göndereceklerdi.[306]

Stratejik Değerlendirme

Eğer uygun ve kararlı bir nüfus ve asimilasyon politikası ile birlikte yeterli bir ekonomik sistem kurulabilseydi, Ege Adaları'nda, 1522 yılından, Yunan isyanının başladığı 1821 yılına kadar geçen 300 yıl içinde 5 ayrı Türk nesli yetiştirilebilir ve bu kritik konumdaki adaların, donanmanın yetersizliğine rağmen kolaylıkla elden çıkması önlenebilirdi. Stratejik konumdaki Rodos Adası'ndan denizcilik yönüyle faydalanmak için hiç bir özel plan yapılmamıştır. Marmaris'e çok yakın olan bu ada, sadece Anadolu'nun güvenliğine bir tehdit olarak görüldüğünden fethedilmiştir. Girit Adası ise daha uzakta olduğundan adalara yönelik harekâtta sonuncu sırayı almış, ancak bu adaya yönelik harekât için de o döneme ait geçerli bir stratejik gerekçe ortaya konamamıştır. Osmanlı, bu adalardaki yönetimin otorite ve güvenliğini, İstanbuldaki ana donanmasına ve adalardaki beylik donanmalarına dayandırmıştı. Herhangi bir olumsuz durumda Anadolu'dan bu adalara asker sevkediliyor ve isyanlar bastırılıyordu. Donanmanın güçlü ve deniz üstünlüğünün elde bulundurulduğu sürece, bu pahalı strateji başarı ile uygulandı. 17.yüzyıldan itibaren gücünü kaybeden Osmanlı Donanması, Anadolu'ya en yakın adaları bile gerektiğinde takviye edemez ve koruyamaz hale geldi. Binbir zorlukla ve çok sayıda şehitle alınan bu adalar, Osmanlı Do-

305 Sanz s.68-69

306 Şengül Mete, Trablusgarp Savaşı ve İtalya, 9 Eylül Üniversitesi Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi Cilt:3 sayı:8 1998 s. 280-281

nanmasının Çanakkale Boğazı'ndan çıkamadığı Balkan Harbi'nde iki ayda elden çıktı. Neden? çünkü adalardaki Rum nüfus Türk nüfusuna göre kat kat fazlaydı. Sakız Adası'nda isyan başladığında, 80.000 Rum'a karşı 2.000 bin Türk bulunuyordu. Diğer adalarda da durum aynıydı.[307] 1912 yılına gelinceye kadar Ege Denizi, Osmanlı İmparatorluğu ile Yunanistan arasında az çok dengeli bölüşülmüş bulunuyordu. Batı ve güney batı Ege Adaları Yunanistan sınırları içindeydi; doğu ve kuzey Ege adaları ile Girit Adası da Osmanlı egemenliği altındaydı. Bu denge 1911-1912 Türk İtalyan Savaşında ve 1912-13 Balkan Savaşlarında fiilen altüst oldu.[308] Ege Adaları, öteki Osmanlı eyaletlerinden farklı olarak, Kaptan Paşa'ya bağlanmıştı. Osmanlı Donanması, arada bir adalara şöyle bir uğramakla yetiniyordu. Adalılar kendi işinde, gücünde ticaretindeydi. Bu elverişli koşullarda Rum deniz ticareti gelişiyordu. Fener Rumları Osmanlı bürokrasisine giriyorlar, Mora ve Adalar Rumları da kendilerini deniz ticaretine veriyorlardı. Osmanlı yönetimi, deniz ticaretini adeta Rumların tekeline bırakmış, bir Rum ticaret filosu, bir Rum tüccar sınıfı yaratmak için elinden geleni yapmıştı.

Yunan İsyanı

1779 yılında Rum tacirleri, gemilerine Rus bayrağı çekme ve Rus Konsolosluğunun koruyuculuğundan yararlanma ayrıcalığını da elde ettiler. Tıpkı bu gün Amerika ve Avustralya'da yaşayan Rumların **"çifte vatandaşlık"** statüsünden yararlanmaları gibi.[309] İhtiraslı bir yayılma politikası izleyen ve Ege'yi yutma emeli besleyen Yunanistan, adaları temelli olarak topraklarına katmak istedi. Osmanlı hükümeti ise bu adaları Boğazların ve Anadolu'nun güvenliği için hayati önemde saydı ve bütün Rumeli topraklarından vazgeçebildiği halde adalardan vazgeçmedi.[310] Yunanistan'ın bağımsızlığına varan ayaklanma, Mora Yarımadası'nda 6 Nisan 1821'de patlak verdi ve çabucak diğer adalara da sıçradı. 15 Nisan'da Spetsai (Suluca), 3 gün sonra Psara (İpsara) ve 28 Nisan günü de Hidra (Çamlıca) Adaları Moralı İsyancılara katıldılar. Mora yöresindeki bu üç ada, yetenekli ve yürekli denizciler yetiştiren yerlerdi. Yunan ihtilaline en çok gemi sağlayan bu adalar oldu. Hidra'lı kaptan Yakoumais Tombazis komutasında bir ihtilal filosu kuruldu. Kimi kaynaklara göre, bu filo, irili ufaklı 180 gemiden oluşuyordu. Yunan ihtilalinin daha ilk haftalarında böyle bir filonun kurulmasıyla, Ege Denizi'nde Osmanlı-Yunan egemenlik savaşı başlamış oluyordu. Osmanlı'ya baş kaldıran, Ege'de egemenlik iddiasına kalkışan bu filo, Rum ticaret filosunun bir parçasıydı ve bir bakıma Osmanlı yönetiminin eseriydi. Osmanlı Devleti, Fatih zamanından başlayarak doğu Akdeniz'deki Ceneviz ve Venedik deniz ticaretine ezici darbeler indirmiş, bunlardan boşalan yerin öncelikle Osmanlı Rumlarınca doldurulması yolunu açmıştı. Dördüncü haçlı seferinden beri Ege'de üstünlük, Bizans'tan Venedik tüccar devletine geçmiş bulunuyordu. Yerli Rumlar, Katolik Venediklilerce eziliyor, sömürülüyorlardı. Osmanlılar, Rumlar için bir kurtarıcı olarak Ege'ye çıktılar ve

307 Öztuna s. 219
308 B. Şimşir, Ege Sorunu Cilt I TTK 1976 s. VII
309 Şimşir s. XIII-XIV
310 A.g.e. s. VIII

birçok yerlerde Rumların çağrısı üzerine adaları Venedik'ten aldılar. Osmanlı yönetimi savaşlarda Türk-Müslüman halkını kullanıyor, ticaret işlerini ise daha çok Rumlara bırakıyordu. İstanbul'daki Venedik Elçilerinin (Balyoz) çıkarttıkları kararlarla Venedikli sayılan Rumlar da vardı. Bunlar **Beyaz Venedikliler** (Veneti Albi) adıyla tanınmaktaydılar.[311]

Adalarda verilen taviz ve yönetim hataları hakkında Girit Adası da ilginç bir örnek teşkil etmektedir. Yirmibeş yıl süren savaş sonunda fethedilenYalnız Girit Adası'nın Venedik'ten alınmasında Türk-Müslüman halk 130.000 can verdi. Osmanlı Devleti çok yüksek mali kayıplara uğradı. Buna rağmen sadrazam Fazıl Ahmet Paşa tarafından Venedik'e verilen 1670 tarihli on yedi maddelik sulhnamede ile Venedik'e çok büyük taviz ve ayrıcalıklar tanındı. Çünkü Osmanlı Devleti Venedik'e karşı fethettiği bu adanın güvenliğini sağlayabileceğinden emin değildi. Venedik'e verilen tavizlerle Girit'in bütününü elde tutmaya razı olmuştu. Çünkü Osmanlı toprak istiyor, Venedik ise deniz ticaretini sürdürecek üs ve limanlar istiyordu. Sulhname bunu sağlıyordu. Şöyle ki: Savaşta zaptedildiği halde Venedik'in talebi üzerine iadesi kararlaştırılan Suda, Garabosa ve İspirlonka kalelerinin Girit'e bitişik olmadıkları gerekçesi ile geri verilmesi kabul edildi. Hatta bu kalelerin **"top altı"** mesafesinde bulunan küçük kaya ve adacıkların da Venedik'e ait olduğu kabul edildi.[312]

Osmanlı yönetimi, Rumları ticarete özendiren tedbirler de almıştı. Ege Adaları'ndan az vergi toplanıyordu. Buralarda vergiler, tek tek yükümlülerden değil, global olarak adalardan alınıyordu. Her ada için yıllık vergi öngörülmüştü. Adalılar bu global vergiyi kendi aralarında bölüşerek topluyorlardı. Vergi oranı, öteki bölgelere bakarak daha düşüktü. Osmanlı vergileri, Venedik vergilerine göre çok çok hafifti. Osmanlı, Venedik gibi ezmiyordu Egeli'yi. Yeni Hellen dostu yazarların ileri gelenlerinden biri olan İngiliz tarihçisi Profesör Dakin: Halk, Türk yönetimini Venedik yönetimine yeğ tutuyordu, vergiler daha hafif, yönetim daha yumuşaktı ve Müslümanlar Roma katoliklerinden daha hoşgörülüydü, diyor.

Korsanlık Stratejisinin Politik ve Ekonomik Etkileri

Osmanlılar İstanbul ve Trabzon'un fethi ile büyük deniz sınırlarına ulaşınca süratle gemiler yapmalarına rağmen aynı hızla denizci personel bulamadılar, II. Bayezıt zamanına kadar denizci personel tedariki konusunda hiç bir çalışma yapılmadı. İngiltere'nin yaptığı gibi en kolay ve süratli çözüm olan Anadolu beyliklerindeki korsan ve denizci personelden yararlanma yolu seçildi. Bunlar, devlet gemilerinde resmi olarak görevlendirildiler veya devlete katıldılar. Ancak hiç bir zaman sürekli bir kontrol altında tutulamadılar. Bu, bazen resmi bir devlet politikası haline de geldi. Bu nedenle bazen hukuk dışı tanımı içinde Korsan, bazen de hukuki ismi olan deniz akıncısı veya deniz komandosu olarak nitelendirildiler. Emekli Fransız Amiral Graviere din faktörü ile güçlendirilmiş korsanlık faaliyetlerini şöyle anlatmaktadır: Bu dö-

311 Mantran s.69

312 İdris Bostan, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s.36

nem korsanlar için son derece elverişli bir dönemdi; yelkenlerini hangi yöne çevirseler, mükemmel avlanma alanı bulacaklarından eminlerdi. Akdeniz, Nisan ayından itibaren Hristiyan gemileriyle dolup taşmaktaydı ve Müslüman sancağının korumadığı her türlü gemi de, gerçek inananlara Tanrı tarafından gönderilen meşru bir fırsat olarak algılanmaktaydı. Bu deniz korsanlarının vicdanını hiç bir gereksiz ayırım rahatsız etmiyordu: Cenevizli, Venedikli, Napolili, İspanyol; hepsi de iyi birer ganimet olarak değerlendiriliyordu. Onları meşgul eden tek şey, ganimetlerini saklayabilecekleri güvenli bir yer ve kölelerini elden çıkartabilecekleri bir pazar sağlamaktı.[313] 15. ve 16. yüzyıl başlarındaki en meşhur Türk korsanları Hayri Bey (1521'de Osmanlı Devleti adına Suriye-Mısır kıyılarını denetliyor), Kara Hasan (1497'de Osmanlıya katılıyor), Piri Reis'in amcası Kemal Reis (1495'te Osmanlıya katılıyor), Kurdoğlu Muslihiddin (1517'de Osmanlıya katılıyor), Kara Mahmud (1521'de Osmanlıya katılıyor), Kara Durmuş'tu.[314] Anadolu'daki korsanların büyük çoğunluğu Sığacık, Foça, Didim bölgesinde konuşlanmışlardı. Batı Akdeniz'de ise Türk korsanlarının büyük merkezi Cezayir'di. Cezayir, yalnız batı Akdeniz'de değil, Atlas Okyanusu'nda da donanma bulundurmaktaydı. Cezayir Donanması, 16. ve 17. asırda İspanya ve Venedik'ten sonra dünyanın en kudretli deniz gücüydü. Korsanlar, Türk ticaret gemilerini ve ticaret yollarını himaye eder, emir alınınca Donanmay-ı Hümayun'a katılıp sefere çıkar ve açık deniz muharebesine katılırlardı. Devletin sulh halinde bulunduğu, padişah tarafından "aman" verilmiş Hristiyan devletlere ve hiç bir şekilde Müslüman devletlere ait gemilere dokunamazlardı.[315] 1499-1502'de Venediklilerle yapılan savaş, denizcilerin etkinliğindeki patlamayla çakışır. Deniz akıncılığı daha çok desteklenmektedir ve bu eyleme sahne olan coğrafi bölgeler daha çok sayıdadır. 1501 yılının başında II. Bayezıt tüm levendler için genel bir izin çıkarır. Böylece Pandora'nın kutusunu açan Babıâli, başlattığı hareketin denetimini kısa sürede yitirir. 1500'den 1503'e kadar Kara Durmuş ve onu izleyenler, Venedik ile olan çatışma nedeniyle Osmanlıların emrinde görev yaptıktan sonra, yasa tanımazlar ve kıyıları yağmalarlar. Bunu izleyen yıllarda çok sayıda Türk korsanı Batı Akdeniz havzasına, Cezayir bölgesine geçer. Yavuz Sultan Selim, 1515 yılında, önemli deniz hazırlıkları çerçevesinde, tüm reislerin deniz akıncılığına katılmasına izin verir. 1517 yılında, Osmanlı Donanması, Yavuz Sultan Selim'e Mısır'da ulaşır ve bunu izleyen yıllarda, Türk korsanlığının aynı anda her yere yayıldığı görülür. Yeniden Osmanlı Devleti durumu denetleyemez duruma gelir. 1517 yılının sonunda Kurdoğlu, Midilli ve Naksos'u yağmalayarak yasa dışı eyleme girişir.[316]

Osmanlı Donanması, 1518 yılında Sakız Adası geçidinde 112 korsanı yakalayarak kafalarını keser. Ancak, kısa süre sonra Kanuni, Rodos'a karşı düzenleyeceği 1522 seferi için yeniden deniz akıncılarını ve korsanları görevlendirecektir. Bu nedenle, Osmanlı deniz akıncılığının evrimi kaotik bir görünüm arzeder. Elinde henüz yeterli bir

313 Julien de la Graviere, Doria ve Barbaros, Profil Yayıncılık 2006 s. 83
314 Vatin s.76
315 Öztuna s 88-89
316 Aynı Kurdoğlu'nun 1522'deki ikinci Rodos Seferinde Donanmanın başına getirilmesi denizci personel sıkıntısının boyutunu göstermektedir.

donanma ve yetenekli usta denizciler bulunmayan Osmanlı Devleti, bazı dönemlerde görev verdiği, bazı zamanlarda da üzerlerindeki denetimi yitirdiği korsanların insafına kalmıştı. Bazı anlarda beliren birdenbire yükselme, parlama izlenimi bu durumdan kaynaklanmaktadır.[317] 15. yüzyılda resmi korsanlık ile resmi olmayan korsanlık arasındaki farkı ortaya koymak için, çalışmalar yapılıyordu. Fransa, Hansa Birliği, Kastilya ve İngiltere arasında gerçekleştirilen ikili görüşmelerle belirli mesafeler kaydedilmişti. O dönemden başlayarak da **resmi korsan**, hükümdarın izniyle tahtın düşmanlarına karşı denizde silahlanan ve ganimetinin yasallaştırılmasını veya geçersiz kılınmasını, donanma komutanlığı'nın yetkisine bırakan kişi olarak tanımlandı. Öte yandan **adi korsan** tanımı ise, hiç bir denetim altında olmaksızın herkese saldırıp herkesi yağmalayanlar için kullanılıyordu. Böylece **resmi korsan** saygıdeğer biri, **adi korsan** haydut haline geldi. Okyanus ve kuzey bölgesinde tam olarak yaşama geçirilemeyen bu tanımlar, resmi korsanlık yararına işledi. 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 depozito alma şartı konmaya başlandı.[318] Akdeniz'de durum daha karmaşıktı. Akdeniz, Hristiyan ve Barbar Korsanlar[319] arasındaki silahlı çatışmalara sahne oluyordu, zira burada resmi ve resmi olmayan korsanlık birbirine karışmıştı. Herkes birbirini korsanlık ve kafirlik ile suçluyordu. Bir kaç yüzyıl boyunca devlet, denizcinin serüvenci ruhundan yararlanmıştır; yağlı ganimetler elde ederken, sadece adi korsanlığın değil, resmi korsanlığın da, ekonomi üzerinde bir parazit olduğunun, zira hiç bir şey üretmeden mal ve enerjileri boşa harcadığının farkında bile olmamıştır.[320] 1580'de Osmanlı padişahından aldıkları ahitnameye dayanarak Akdeniz sularında serbestçe dolaşmaya başlayan İngiliz kalyonları ticaret gemilerinin korkulu rüyası haline gelmişti..23 Kasım 1600 tarihli İstanbul'daki Venedik balyosunun raporuna göre, İngilizlerin Akdeniz'de kayda değer bir ticaret hacimlerinin olmadığı, asıl amaçlarının tepeden tırnağa silahlandırıp erzak ve mühimmatla doldurdukları gemilerle açık denizde haydutluk yapmak olduğu yazılmaktadır.[321] Türkler olsun, Mağribi Araplar (Garp Ocakları) olsun, 16. yüzyıldan 18. yüzyıla kadar, gayriresmi korsanlığı önemli bir ekonomik unsur olarak görmeyi sürdürdüler. Buna karşılık Akdeniz'in kuzey, yani Hristiyan kıyılarında, teknolojik gelişme ve ekonomik üstünlük başgösterdi. Hristiyan gayriresmi korsanlığı, marjinal bir intikam ya da tatmin eylemine dönüşmeye ve kadırgalara forsa bulmak için yapılan köle avlarıyla sınırlı kalmaya başladı. Sonuç olarak, Hristiyanlar değerli Müslüman forsalarını (İtalya'da **turchi da remo** diye bilinir) nadiren salıverirken, Türkler ve Araplar, Hristiyan esirlerini fidye karşılığı serbest bı-

317 Vatin s. 118-119
318 Bülent Arı, Türkler ve Deniz Kitap Yayınevi 2007 s. 270
319 Kuzey Afrika'daki Türk Korsanları kastedilmektedir.
320 Michel Mollat du Jourdin, Avrupa ve Deniz 1993 s. 207-208
321 Arı s. 272

rakmaya daha gönüllüydüler. Aldıkları esirleri özel olarak bu işle uğraşan kardeşlik cemiyetlerine ve kurtarıcı dini tarikatlara (Triniterler, Nolaskenler, Lazaristler) götürüyor, bu kurtarıcı tarikatlarla birlikte çalışan Hristiyan ya da Yahudi tüccarlar da bu durumu karlı bir ticari ilişkiye dönüştürme fırsatını kaçırmıyorlardı.[322] 17. ve 18. yüzyıllarda Kuzey Afrika korsanları Cezayir, Salee, Tunus ve Trablusgarp limanlarında üslenmişlerdi. Avrupa'dan da ünlü gemiciler gelip bunların yanında korsanlık yapıyorlardı. 1625'te 60 kadar Hollandalı kaptanın Cezayir korsanlarıyla birlikte yelken açtığı biliniyor. 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 Hoerewarď dır. Yine Süleyman Reis adıyla yelken açan ve fazla bilinmeyen Veenboer ise 1620'de Hristiyan gemilerine saldırırken öldürülmüştür. Sadece kuzey Afrika kıyılarında **"Barbaresk"** denilen korsanlar 19. yüzyıla kadar talanlarını sürdürdüler, gemileri ele geçirdiler; ne var ki bunları hep korsan olarak yaptılar, gerçek anlamda hiç bir deniz savaşı olmadı; korsanlar İstanbul'daki Sultan'ın buyruğunu gittikçe daha az dinlemeye başladılar. Çoğu kez bunlar ya tek başına çalışan korsan kaptanlardı, ya da küçük filolardı, hiç bir zaman siyasal bir amaca yönelmediler. Cezayir, Tunus ve Trablus'taki resmi makamlar da bunlarla yalnızca ganimetlerinden vergi almak amacıyla ilgilendiler. Bradford, Osmanlı Devletinin Korsanlık Stratejisini çarpıcı ve gerçekçi bir şekilde şöyle değerlendirmektedir [323]: 1538 baharında Ege Adaları'nı hallaç pamuğu gibi atan Barbaros, Girit'e de saldırdı; fakat Kandiye surlarının çok güçlü olduğunu görünce, kıyıdaki balıkçı köylerini ve mezraları talan etmeye yöneldi. Bu harekâtta seksenden fazla köy ıssızlaştı ve gençleri köleleştirip, küreklere mahkûm edildi. Bir yönetici, amiral ve savaşçı olarak Barbaros'a hayran olmak olanaklıdır; yine de, Osmanlı İmparatorluğu'nu insanın bildiği en verimsiz yapılardan biri haline getiren yanını temsil eder. Ege'de, Batı İtalya'da ve öbür yerlerdeki muharebeler, amansız bir etkinlikte ve hatırı sayılır bir stratejik yetenekle yürütülse de, temel de yıkıcıydı. Ne o, ne ardılları, yerine koymak üzere yıkmadılar; Türkler, Vandallara benzeyen fatihlerdi. Bir ülkeyi talan eder, insanlarını köleleştirir ve geride sadece harabe ve ıssızlık bırakarak çekip giderlerdi. Yöneticileri, sorumlulukları altına giren topraklara fazla ya da hiç aldırmadılar; yeter ki, vergiler ödensin ve köleler (gerek duyulduğunda) gelsin. Araplar, aldıkları toprakların tarımını geliştirmiş, Doğu'dan öğrenilen ileri ekim ve sulama yöntemlerini tanıtmışlardı. Ne var ki, Türkler çiftçi değildi; Yunanistan'a ve Ege Adaları'na tek katkıları, oralara çok sayıda fidan katili keçi sokmak oldu. Türklere esir düşen İspanyol bir denizci de Türkler hakkında şunları anlatmaktadır:[324] *Esir düşenlerden birisi hakkında kürekçiler bir şikayette bulunurlarsa, bunları şiddetle hatta ölümle cezalandırırlar. Bunu diğer gemi kaptanları duyup ona göre davransınlar, kürekçileri dövmesinler diye yaparlar. Esir düştüğüm gün, iki kişiyi buna benzer bir sebebten cezalandırdılar. Birisinin bilek, burun ve kulaklarını kestiler, diğerini kazığa çaktılar. Bir de eden bulur diye boynuna levha astılar.* 1815 Viyana Kongresi'ne kadar korsanlık

322 Giovanni Ricci, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s. 168
323 Ernle Bradford, Akdeniz İş Bankası Kültür Yayınları 2004 s. 318-319
324 Manuel Serrano Y. Sanz, Türkiye'nin Dört Yılı 1552-1556 s. 10

serbestti. Fakat bu kongreye katılan devletler, korsanlığın kanun ve devletler hukuku dışı olduğunu kabul ettiler. Bunun üzerine 1817'de Cezayir'de bulunan hemen hepsi İspanyol ve İtalyan 1200 esir serbest bırakıldı. Bundan böyle Cezayir, korsanlık yolu ile esir aldıkları insanlara köle değil, harp esiri muamelesi yapacaktı. Tunus ve Trablusgarp ise, korsanlıktan tamamen vazgeçiyordu.[325]

Stratejik Değerlendirme

Osmanlı Devleti, en geniş sınırlara ulaştıktan sonra da resmi korsanlığı devam ettirmiştir. Bu bir yerde, Donanmanın sadece yaz aylarında kullanılmasından doğan, sınırların ve toprakların korunmasındaki yetersizlik ve zafiyetin giderilmesine yönelik bir meydan okuma veya dehşet yaratma ihtiyacından kaynaklanıyordu. Ancak, daha sonraları süratle maddi çıkar amacına dönüştü. Genel stratejik düşünce içinde, Girit ve Kıbrıs Adaları çok geç fethedilmiş, Rodos ve Ege Adaları gibi önemli hedefler ele geçirilmekle beraber, Avrupa'nın yumuşak karnını teşkil eden Malta hariç; Sicilya, Korsika, Sardunya, Minorka gibi adaların ele geçirilmesine yönelik hiç bir harekât icra edilmemiştir. Bu adalara sadece yağma maksatlı akınlar yapılmıştır. Barbaros Hayrettin Paşa'nın hatıralarında konuya ilişkin çarpıcı bir örnek yer almaktadır:[326]

Uygun bir rüzgârla Misine Adası'na (Sicilya) geldik. Burada Arçile kalesi denen bir kale vardı. Burası gayet zengin bir vilayetti. Bu kaleyi alıp askere yağma ettirdim. Bundan sonra da Kızıllık denen kale ile Anabolu'yu aldım. Elhasıl o taraflarda berbad ü harap kılmadığımız yer kalmadı. Gemilerde, Müslümandan çok esir oldu. O zaman kırk tekneye bütün esirleri ve ganimetleri koyup İslambol'a yolladım. Hepsi on altı bin esir idi... Hayrettin, 1514'de Minorka'yı bastığında kıyıya kuyruğuna mesaj iliştirilmiş bir at bırakmıştı: Cehennemin yıldırımıyım ben. İntikam arzum son adamı öldürene ve kadınlarınızı ve kızlarınızı köle edene dek yatışmayacak. Bu tür şeylerin etkisi çarpıcı oluyordu. Birçok geminin mürettebatı korsanlar üzerine gelince dövüşmeden teslim oluyordu; kimisiyse kendini denize atmayı yeğliyordu.[327] İspanya kıyılarında insanlar; Barbarossa, Barbarossa, sen kötülüğün kralısın diyerek şarkılar söylüyorlardı. Abartılı olmakla beraber, Barbaros Hayrettin Paşa'nın, özellikle İspanyollara karşı duyduğu kin ve intikam ile uyguladığı yaygın ve ölçüsüz şiddetin, ağabeyi Oruç Reis'e İspanyollar tarafından yapılan muameleden kaynaklandığı açıktır. Şöyle ki; Oruç'un kafası ve metal kolu kesildi. Kolu, zafer kupası olarak bir mızrağa geçirildi. Ölü bedeni meşalelerin ışığında Telemsen surlarına çakıldı. Batıl korkulardan kaynaklanan vampire kazık çakma kabilinden bir edimdi bu. Gözleri hala meydan okuyarak parlayan grotesk kızıl sakallı baş ise, ölümün kanıtı olarak çürümeye başlayana kadar Mağrip'te dolaştırıldı, sonra İspanya'ya gönderildi. Orada başı gören insanlar haç çıkararak gerilemekten kendini alamadı.[328] Deniz ticareti ile uğraşmayan, bunu ikinci sınıf bir meşgale olarak gören Osmanlı Devleti için, savaş halinde bulunulan ülkelerin, insanlarına, mallarına, mülk-

325 Öztuna s. 122
326 Barbaros Hayrettin Paşa'nın Hatıraları Tercüman 1001 Eser S. 126
327 Crowley s. 53
328 A.g.e s.56

lerine, tarlalarına, yiyeceklerine zarar verilmesinde hiç bir sakınca görülmüyor, bu gibi eylemler büyük takdirle karşılanıyordu. Korsanlık, diğer güçlü denizci ülkelerin de zaman zaman uyguladıları bir strateji olmakla beraber, içeriğinde sadece ticaret gemilerinin engellenmesi, yağmalanması ve esir alma vardı. Doğrudan şehirleri topa tutmak, sivil halkı öldürmek, tarlalardaki ekinleri yakmak, hayvanları telef etmek, yakıp yıkmak bu yöntemin dışında kalmaktadır. Böyle bir stratejiyi yaşam alanı olarak uygulamaya koyan, Osmanlı Devleti gibi bir cihan devletinin, bu eylemlerinin, ganimet elde etme yanında, Hristiyanlara karşı dini bir mücadele amacı taşıdığı da söylenebilir. Denizde, Korsan Harekâtı'nı bir strateji olarak seçmek, zayıflık ve yetersizlik göstergesi olup, küçük çaplı deniz kuvvetlerinin, kendilerinden daha güçlü deniz kuvvetlerine karşı zorunlu olarak uyguladıkları bir stratejidir. Denizlerde üstünlük sağlamak isteyen büyük deniz güçleri, doğrudan düşmanın deniz gücü unsurları olan savaş gemileri, üs ve limanları ile ticaret gemileri üzerinde kuvvet konsantrasyonu sağlayarak, taarruzi ve kesin sonuç alıcı bir strateji izlemek zorundadırlar. Korsanlık gibi; talan, yağma, esir alma, yakıp yıkmayı esas alan bir strateji, tarihte hiç bir zaman kalıcı başarı sağlayamamıştır. Bu strateji; Garp Ocakları Donanmasının, İspanya gibi batı Akdeniz'in en güçlü donanmasına ve Avrupa'nın en güçlü kara gücüne karşı zorunlu olarak uyguladığı bir strateji olmuştur. Hatta Garp Ocakları Deniz Gücü, İspanya'nın zayıf olduğu dönemlerde, doğrudan onların savaş gemileri ve limanlarına taarruz ederek, büyük bir deniz gücü gibi hareket etmesini de bilmiştir. Garp Ocakları gibi, yetersiz toprakları ve insan gücü ile, hayatiyetini devam ettirebilmek için denizden başka seçeneği olmayan ülkeler için, korsanlık ve haraca bağlama stratejisi son derece doğal karşılanmalıdır. Osmanlı Devletinin Korsanlık Stratejisi uygulama zorunluluğu, Osmanlı İmparatorluğunun idari yapısının sağlamlığına rağmen mali ve ekonomik yapısının fetihlere ve savaşlara dayanmasının bir sonucudur. Mali ve ekonomik sistem ağırlıklı olarak üretime ve ticarete dayanmış olsaydı, Korsanlık Stratejisine bu derece ihtiyaç duyulmayabilirdi. Ersal Yavi, Osmanlı Devleti'nin bu çarpık idari yapısını şöyle anlatmaktadır[329]: Osmanlı düşünce sistemi içinde, savaşlar bir bunalım ögesi ya da etmeni olarak yer almazlar. Tam tersine savaşlar bir kazanç kaynağıdır. Savaşlardan ganaim elde edilir, fatihlere dağıtılacak ve üzerinde tarım yapılacak yeni topraklar kazanılır. Bu topraklar, ayrıca anavatandaki topraksız fazla nüfusun iskanında ustaca kullanılır. Fethedilen bölgeler halkı ise, maliye için vergilendirilebilir yeni nüfus demektir... Osmanlı mali sistemi ayaklarını;

- Merkezi Hazine,
- Tımar Alanları
- Padişah Hazinesinin

Oluşturduğu bir saçayağı üzerine oturtmuştu..Sistemin iyi işlediği dönemlerde, Osmanlı maliyesinde herhangi bir sıkıntı başgösterdiğinde, bu üç ögenin sistem içindeki rol ve ağırlıklarındaki küçük oynamalarla sıkıntılar geçiştirilebiliyor ve denge tekrar kurulabiliyordu. Karadaki fetihlerin tamamlanması ve 1683 yılında Viyana kapısından geri dönülmesinden sonra, Osmanlı Donanmasının icra ettiği harekâtın tamamı resmi

329 Ersal Yavi, Bir Ülke Nasıl Batırılır? Yazıcı Yayınevi İstanbul 2001 s.92-93



korsanlık stratejisine dayalı ganimet elde amacına yönelik olmuştur. Başlangıçta kara muharebelerinin taşıma ve ateş destek vasıtası olan Osmanlı Donanması, sonradan yöneticilerin ve Hassa Ordusunun gelir kapısı haline gelmiştir. Büyük kara seferleri, jeostratejik ve idari sistemdeki şartların zorlamasıyla 10–15 yılda bir yapılırken, deniz seferleri her yıl Nisan-Ekim ayları arasında yapılmaktaydı. Bu olanak deniz kuvvetlerinin seyyal (mobil) olma özelliğinden kaynaklanmaktaydı. Girit, Kıbrıs, Malta, Korfu gibi büyük adalara yönelik fetihlerin, yükselme devri sonu gerileme devri başlarına gelmesi tesadüf değildir. Kara savaşlarının tükenen gelir ve ganimetinin denizlerde aranma ihtiyacıdır. Bu durum SSCB'nin dağılması sonrası kendisine düşman ve hedef arayan NATO'nun durumuna çok benzemektedir. Osmanlı Devleti de yeni düşmanlarını ve ganimet elde etme yollarını bu adalarda bulmuştur. Coğrafi, lojistik ve teknolojik şartlardan kaynaklanan Osmanlı Ordusunun kara harekât yarıçapı, İstanbul'dan çok uzaklara gidilmesini ciddi şekilde engelleyince, yeni düşman ve hedefler denizlerde aranmıştır. Böylece Osmanlı Devleti gibi bir cihan devleti 17. yüzyıl ortalarından itibaren resmi korsanlık stratejisine teslim olmuştur. Maalesef, **Korsanlık Stratejisinden** kalma, kötü imajımız, Türk Milletinin Avrupa milletlerinden daha üstün olan milli hasletlerine rağmen, günümüzde de devam etmektedir. Çünkü insanoğlu kendi çektiği acıları, korkuları nesilden nesile aktararak, gelecek nesillerini koruma içgüdüsü ile hareket eder. Oysa yapılan iyilikler, yardımlar ve güzel davranışlar çok çabuk unutulmaktadır. Fatoş Karahasan'ın 15 Ağustos 2004 tarihli Milliyet Gazetesinde yayınlanan haberi[330], Korsanlık Stratejisinin Türk imajı üzerinde Avrupa'da bıraktığı olumsuz izlerin bu gün hala devam ettiğini ve zaman içinde, milli kültürden hükümet politikalarına yansıyan ideolojik bir boyut kazandığını göstermektedir. Haber şöyledir: Avrupa'daki müzelerdeki tablolar, sarıklı, cüppeli Türk askerleriyle savaşan Avrupalı kahramanlar, Osmanlı Donanmasını imha eden efsanevi denizcilerin tasvirleriyle doludur... İtalya'nın güneyindeki kentler ve kasabalar yaz aylarında Türklerden, Barbaros'un askerlerinden kendilerini kurtaran kahramanların onuruna azizlere dua ederler. Törenler folklorik özellikler taşır gibi görünse de, egemen ideoloji kendisini sürekli biçimde yeniden üretmektedir. İtalya'nın önde gelen gazetelerinden La Republica'da 7 Ağustos'ta 2004'te yayınlanan bir yazı Türk imajının aslında çok da değişmediğini ortaya koymakta. " Türk'ün İzleri Üzerinde" başlıklı yazıda Adriyatik kıyılarındaki yerleşim birimlerinde, hafızalarda yer alan öykülerden söz ediliyor. " La Bataglia di Lepanto"(İnebahtı Deniz Savaşı) isimli kitapta anlatıldığına göre, 1499'daki bir çatışma beklentisi öncesinde, her şeyi yıkacak, parçalayacak, dağıtacak korkunç Türklerden halkı kurtaracak kişinin kutsanacağı vaad ediliyor. Gazetedeki makalede, savaşa giderken uyuşturucu almış Osmanlı askerlerinin resimleri, kaçırılan ve tecavüz edilen kadınların öyküleri yer alıyor. "Venezia e I Turchi" (Venedik ve Türkler) isimli kitaplar gibi yayınlarda, Venediklilerin Türkler'den eşcinsel ilişkiyi öğrendiklerini ve buna kızan Venedik Dükalığı'nın, ahlakı düzeltecek çözüm olarak sokak kadınlarına izin verdiğini anlatıyor... Kabul etmemiz gerekiyor ki Avrupalılar için Türkiye uzaktan bakılan, belki biraz merak edilen, bazen çekici ve gizemli bulunan ama çok da sevilmeyen insanların ülkesi..

330 Milliyet Gazetesi Business Eki 15 Ağustos 2004



Denizci Stratejide Din Faktörü

Osmanlının Akdeniz siyasetini, Osmanlı-Akdeniz ve Osmanlı-Avrupa ilişkileri çerçevesi içinde ele almak ve her iki siyasetin tespitinde devrin şartlarını da hassasiyetle gözönünde bulundurmak gerekir. Çünki, Osmanlıların doğu ve güney Akdeniz siyasetlerinde İslam ülkelerinin varlığı dizginleyici bir rol oynarken, batı ve kuzey Akdeniz politikaları için böyle bir engel söz konusu olmadığı gibi, aksine daha da teşvik edici olmuştur. İçinde bulundukları şartların gereği olarak, Türklerin ister istemez **Hristiyan Dünyası** karşısında **İslam Aleminin** temsilcisi ve bayraktarı olarak yer almaları, onları belirli politikaları izlemeye mecbur bırakmıştır. Erken Yeniçağ İtalya'sının günlük dilinde Turco (Türk) kelimesi, aslında sadece Osmanlı sultanlarının tebaasını değil, tüm Müslümanları kastetmek için kullanılıyordu. Türkler genellikle günahkar Hristiyanlara verilmiş ilahi cezanın vasıtası olarak görülüyordu.[331] Bu nedenle, Türkler ister kara Avrupa'sında, ister Akdeniz'de başarı kazanmış olsunlar, bu başarı Müslüman toplum tarafından İslam dünyasının bir başarısı olarak kabul edilmekteydi. Ayrıca, İslam ülkelerinin müşterek ideallerini temsilen, Avrupalıların korsanlık olarak nitelendirdikleri gaza faaliyetleri deniz gazileri tarafından sürdürülmekte, çoğu zaman bu faaliyetler devlet politika ve kontrolunu aşmaktaydı.[332] Batı istikametinde doğrudan Hristiyan ülkelerini hedef alan İslam yayılması doğal olarak, Hristiyanlık âlemindeki Haçlı ruhunun geri gelmesini kolaylaştırmıştır. Bu kapsamda her iki tarafında uyguladığı politik ve askeri stratejilerde, din faktörünün yer alması kaçınılmaz olmuştur. En çarpıcı örnek olarak, Hristiyan âleminin Barbaros adını taktığı Hızır Reis'in kahramanlıklarına ait haberler İslam'ın Reisine (Kanuni) ulaştığında, bu tutkulu Müslüman'a, bitmek bilmeyen enerjisinin karşılığında şanlı ve herkesin arzuladığı Hayreddin (dinin hayrı) adı verilmiştir.[333] Hayrettin, Allahın onu Hristiyanları korkutmak üzere gönderdiğini ve kehanet kabilinden rüyalarla yönlendirildiğini savunuyordu.[334] İspanya'daki Ben-i Ahmer Devleti'nden, Endenozya'daki Açe Hükümdarlığı'na kadar birçok Müslüman devletin doğrudan Osmanlı Devletinden yardım istemesi, Osmanlı Devletinin Müslüman dünyasının lideri olarak kabul edilmesinden ileri geliyordu. Osmanlı Sultanları, öncelikle geleneksel İslam dünyasının yegâne önderleri olmayı; önce siyasal sonra dinsel önder olmayı ve nihayet İran Körfezi veya Kızıldeniz'den Akdeniz'e yönelik kara geçitlerinin efendileri haline gelerek, Asya ile Avrupa arasındaki ticaretin anahtarlarını ellerinde tutmanın yollarını aramışlardır.[335] Katolikliğin son kalesini koruyan Rodos Şövalyeleri ile Osmanlı Devleti arasındaki mücadelenin temelinde de din faktörü başı çekmiştir. Ticari ve ekonomik ilişkilerin sürekliliğine rağmen Rodoslular, Osmanlı ile olan ilişkilerinde din faktörünü öne sürerek Batı'dan yardım talep etmişlerdir. 31 Mayıs 1481 günü Rodos'taki Tarikatın lider yardımcısı, Guillaume Caoursin, suçları nedeniyle hak ettiği günahla-

331 Giovanni Ricci, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s. 163
332 Arıkan s.14
333 Gravieres. 85
334 Crowley s.53
335 Mantran s. 127

rın cezasını en sonunda cehennemde çeken kişiye (**Fatih Sultan Mehmet**) karşı hakaretleri sıralarken, şeytani bir neşe saçmıştı. Bu metni simgeleyen bir minyatür, olayın hangi ruh hali içinde öğrenildiğini gösterir; minyatürde, ölüm döşeğindeki Fatih'in ruhunu ele geçirmeye çalışan yeşil şeytanlar görülür. Böylece Rodos ve onunla birlikte tüm Hristiyanlık, zalimin ölümü ve başlayan iç savaş nedeniyle huzura kavuşmuştu. Ama Tarikat adına konuşan Caoursin, daha da ilerisini görüyordu: Bölünmüş imparatorluk kolayca işgal edilebilir, çünkü Şehzadeler bölününce, saldırgana kolayca yenik düşerler. Gerçekten de, sunulan bu fırsatı gözardı etmemek gerekir. Çünkü eğer kara ordusu Macaristan sınırında belirirse, eğer haçın hayat veren simgelerini taşıyan ve bayrak direğine çeken bir donanma Ege Denizi'nde, Çanakkale ve Marmara Boğazlarında seyrederse, bu zavallı ejderhalar imanın güçleri tarafından hemen paramparça edileceklerdir. Doğu, Batı'dan Latin askerler ve halklar bekliyor.[336] 1481 Otranto Seferinde Türkler tarafından öldürülenlerin kemikleri, Türklerin İtalya'dan çekilmesi sonrasında, küçük bir kilisenin avlusuna törenle gömüldü. O günden bu yana kilisenin adı Capella dei Martiri' (Şehitler Kilisesi) dir. Otranto halkı her yıl bu ölülerini şehitler diye anarak törenler yapar. Türklerin İtalya'ya girdikleri döneme ait bu olayın etkisi günümüze kadar uzanmıştır.[337] 1514 yılında Sardunya kral naibi Rebelledo, hükümdarın emri üzerine isteyen herkese "Türkler, Mağripliler ve Kafirlerle " denizde ve karada savaşma ruhsatı veriyordu.[338] Böylece ırksal, coğrafi ve dinsel bu üç sembol, Müslüman ortak paydasında düşman olarak tanımlanıyordu. 16. asrın ilk yarısında, İspanya ile Garp Ocakları arasındaki deniz gücü mücadelesi de, daha çok kutsal ve dini bir karakter taşmaktadır. O dönemdeki aşırı Müslüman- Hristiyan düşmanlığı Valencia Kral Naibi Kalabrya Dükünün İspanya Kraliçesine yazdığı 12 Kasım 1529 tarihli mektupta açıkça görülmektedir:.... Kutsal dinimizin düşmanları olan Türkler ve Mağriplilerin seferleri, yağmaları ve bunlardan meydana gelen zararlar yüzünden, sizin çok büyük işler başarmanız gerekmektedir.....kutsal dinimizin düşmanlarının durumu, müdafaasız bulunan bu denizlerde bize nazaran daha güçlü görünmektedir. Aynı kutsal ve dini uygulamalar Osmanlı yönetimininde de görülmektedir. Osmanlı'nın her kara ve deniz seferi daima Müslümanlığı kabul etmeyen Hıristiyanlara karşı yapılmıştır. 1538 Preveze Deniz Savaşı öncesinde İspanya Kralına gönderilen mektuplarda kullanılan **Mağripli itler** ve **Hristiyanlık adına savaş** ifadeleri, 16.yüzyılın daha hemen başlarında içerisinde bulunulan durumu açıklıkla ortaya koymaktadır. Papa V. Pie, daha da ileri giderek, **"Türkleri insan türünün düşmanı"** olarak adlandırmıştı. Mayıs 1571 yılında, donanma ile denizde bulunan Serdar Müezzinzade Ali Paşa'ya gönderilen bir raporda şöyle yazmaktadır: Kafirlerin saldırı niyetleri burada (İstanbul'da) herkes tarafından öğrenildiği zaman, ulema ve bütün Müslüman topluluğu tarafından dinimizin şerefini, ülkemizi ve Halifelik topraklarını korumak amacıyla, hemen müttefik donanmasının yerini tespit edip derhal saldırıya geçilmesine karar verilecektir. Mart 1517 tarihinde Papa III. İnnocentus, Türk-

336 Vatin s. 141
337 Schrieber s. 102
338 Giovanni Serreli, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s.179

lere karşı harekete geçirmek istediği Haçlı ordusunun harcamalarını karşılamak için Avrupa'daki bütün kiliselerden % 10 oranında vergi almak için girişimlerde bulunmuştur. Katolikleri ve İspanyolları sevmeyen İngiltere Kraliçesi I. Elizabeth, 1565'teki Malta kuşatması sırasında şunları söylüyordu: Türkler Malta Adası'na karşı üstün gelse, Hristiyan dünyanın geri kalan kısmı için peşinden hangi tehlikenin geleceği belli değil. Ada'nın kahramanca savunulması Hristiyan güçlerin hayranlığını uyandırmıştır. [339] Yine 16.yüzyılın ortalarında, 7 Ocak 1566 tarihinde ve 1571 İnebahtı (Lepanto) Deniz Savaşı'nın hemen öncesinde başa geçen Papa V. Pius, eski bir engizisyoncu da olarak, Türkler ve Protestanları en büyük iki düşman olarak görmekte ve Hristiyanlığın birliğini gerçekleştirmek istemekteydi. Kral II. Philip de, Şarlken tarafından konulan, ancak uygulamaya girmeyen yasaklar üzerinde durarak, önce Müslümanlara ait hamamları tahrip ettirmiştir. Müslümanlar için ayin kabilinden bir gusül yeri olan hamamların böylece tahribi ise, Müslümanlar üzerinde son derece olumsuz etki yapmıştır. Bu uygulamaların, İnebahtı Deniz Savaşı'nın hemen öncesinde olduğunu bir kez daha vurgulamakta yarar görülmektedir.[340] Malta Şövalyeleri de gemi vurmak amacıyla sağa sola filolar göndermekteydi. Bu işleri yaparken, ya da başka cinayetler işlerken öne sürdükleri gerekçekleri vardı: Biz imansızlarla savaşıyoruz.[341]

Hint Okyanusu'nda Dinci Strateji

Vasco da Gama, Kalküta Limanı'na ikinci kez geldiğinde, bir yerli ona Portekizlilerin Asya'da ne aradığını sormuştu. Gama'nın yanıtı **"Hristiyanlar ve baharat"** oldu. Portekizli amiral Albuquerque, 1511'de Malakka'ya hücum ettiğinde, subaylarına, eli kulağında olan savaşa kendilerini iki nedenden dolayı mümkün olduğunca vermeleri gerektiğini anımsatmıştı.

- Yüce Tanrımıza yapacağımız en büyük hizmet, ülkedeki Arapları ele geçirip Muhammed dinini yok etmek...

- Kralımız Don Manuel'e vereceğimiz hizmet ise, baharat kaynağı olan bu şehri almaktır.

İspanyol gezgin ve tarihçi Bernal Diaz, kendisini ve kendisi gibileri Hindistan'a çeken sebebleri araştırırken Avrupa'yı "Tanrıya ve O'nun yüce varlığına hizmet edebilmek, karanlıkta yaşayanlara iman ışığını getirmek ve herkesin arzusu olduğu üzere, zengin olabilmek için" terk ettiklerini yazmıştı. Diğer yandan Portekizlilerin Hint Okyanusu'ndaki emelleri, ticari olmanın yanında İslam dünyasını kuşatmak ve Ortadoğu ile Hindistan'da Hristiyanlığın yeniden güç kazanmasını sağlayacak bir haçlı ruhunu sembolize etmektedir.[342] Misyon ve haçlı idealleriyle hareket eden "Fatihler" ortaçağ tacirinin iflas ettiği yerde başarılı olmuştu; ticaret ve din arasındaki ortaçağ Avrupa'sının vicdanına azap veren karşıtlığı aşmayı başarmışlardı. Avrupalılar

339 Bradford s. 325-326
340 Coşkun Güngen, XVI. Yüzyılda Osmanlı Denizciliği Dz.K.K 1997 s. 60-62
341 Scheriber s. 185
342 Graviere s. 71

kuşkusuz **dinsel şevke** kapılıyorlar, hoşgörüsüz olabiliyorlardı. Avrupalıları kıta dışına iten sebeb din değildi, ama hep önemli olmuş ve deniz aşırı ülkelere giden Avrupalıları hep bir arada tutmuştu. Dinsel fanatizm, savaşta cesareti, tehlikelere dayanma yeteneğini ve zaferlerde küstahlığı beslemişti.[343]

Stratejik Değerlendirme

Üzülerek söylemek gerekirse, 500 yılı aşkın süre sonra bile, dünyamızın bu bölgesinde, yani Avrupa ve Ortadoğu'da, eskiden olduğu gibi hala açıkca dile getirilmeyen, ancak altında dini düşünce ve saplantılar olan birçok çatışma ve kutuplaşmalara şahit olmaktayız. Bu konuda en güncel örneği, Nilgün Cerrahoğlu dile getirmektedir [344]: İtalya'nın tanınmış strateji dergisi Limes'de yer alan "Avrupa'nın İslam Dini ile bir arada nasıl yaşayacağı " konusu ile ilgili olarak dergide şunlara yer verildiğini yazıyor:

- Eski Kıta'nın (Avrupa) ideolojisi Hristiyanlıktır.
- Jeopolitik, ekonomik, semantik-retorik canavarlar yaratan Avrupa'nın Hristiyanlık ideolojisi bu gün hala faal.
- Bazı hükümetler, İnebahtı (Lepanto) silahlarının gürültüsünü andıran garip bir saplantıyla Avrupa'nın Hristiyan kökenleri üzerinde hala ısrar ediyor. Türkler sessiz kalsa da, Avrupa Müslümanlarını pek hoşnut eden bir şey değil bu...
- İslam tehdidinin bertaraf edilmesi ve "Avrupa'dan İslam'ın kovulması" ile özdeş anlamda kullanılan İnebahtı; bu gün hala referans alınan bir kavram olarak kullanılıyor. Çünkü Avrupa'da İslam'ın "ötekileştirilmesi" Türkler üzerinden İnebahtı'da olmuş.

Cerrahoğlu'nun makalesinden açıkca anlaşıldığı gibi, İnebahtı Deniz Savaşı'nın vuku bulduğu andaki çok önemli askeri ve siyasi etkilerinin çok kısa zamanda unutulduğu, ancak etnik **(Türk)** ve dini **(Müslüman)** etkilerinin aradan geçen dört asrı geçen zamana rağmen Avrupa'da hala devam etmekte olduğu anlaşılmaktadır. Ertuğrul Gemisinin 1887 yılında Osmanlı Devleti tarafından Japonya'ya gönderilmesinin altında yatan esas neden, Asya Müslümanları üzerinde Osmanlı Padişahına, yani Halife'ye siyasi destek sağlamaktı. Ertuğrul Gemisi bu görevi başarılı bir şekilde yerine getirmiş ve Asya Müslümanlarının siyasi ve ekonomik desteği sağlanmıştır. Bu destek, İstiklal savaşı ve sonrasında Atatürk'e duyulan sevgi ve güvenle maddi yardıma dönüşebilmiştir. Akdeniz'deki resmi veya gayri resmi korsanlık faaliyetleri, ister istemez din faktörünü de içine alan bireysel ve toplumsal sonuçlar yaratmıştır. İslam dünyasında yaşayan azımsanmayacak sayıda Hristiyan esir, ister inanarak isterse bir hesap sonucu olmuş olsun, haç çıkarmaktan vazgeçip dininden dönmüş, dönemin deyişiyle " Türkleşmiş" ti. Kandan gelen hiç bir 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, acıma-

343 Carlo M. Cipolla, Yelken ve Top Kitap Yayınevi 2003 s.70
344 Nilgün Cerrahoğlu, Türkiye Kilit Ülke Cumhuriyet Gazetesi 19 Temmuz 2004

sız bir yasadan kaçan haydutlar da din değiştiriyordu. Bütün bunlar aksi tercihte bulunanların, yani İslamiyeti bırakıp Hristiyanlığı seçenlerin neden bu denli az olduğunu, dinsel nedenlerden daha iyi açıklar.. Hristiyanlarla Türkler arasındaki Akdeniz ilişkileri –askeri, ekonomik, toplumsal ve bireysel- her halükarda din faktörünü göz ardı edemez... Avrupa'da 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 (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. Osmanlı deniz gücüne İtalyan bakışı, zamanın akışıyla birlikte sürekli olarak yenilendi.... 1683'te 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 taktis ettiği Avusturya ve Polonya arasındaki Kutsal Birlik, yeni yaşam gücü bulmuş gibi olan Venedik'i de kapsayacak biçimde genişletildi.[345] Din unsurunun öne çıktığı bu yeni siyasi oluşum, Venedik gibi bir deniz cumhuriyetini ister istemez Avrupa'nın kıtasal stratejilerinin içine çekmişti.

Kürekçi ve Denizci Personel Tedarik Sistemi

Her ülkenin deniz gücünün yönetiminde olduğu gibi, Osmanlı deniz gücünün yönetiminde de en stratejik faktör insan faktörüydü. Bunu, zamanın deniz teknolojisi açısından ele aldığımızda yukarıdan aşağıya derya kaptanları, gemi reisleri, tayfalar ve en nihayet kürek devrinde çok önemli olan kürekçi personel şeklinde sıralamak mümkündür. Denizde sevk ve idare edecek ehil personelin içinde en önemlisi gemi komutanlarıdır. Esir düşen denizci personelin de değeri taşıdıkları ünvana göre belirlenmektedir. Buna çok ilginç olarak değerlendirilebilecek bir örnek vermek gerekirse, Cezayir'de Hızır Reis'e esir düşen 36 İspanyol gemi komutanı gösterilebilir: İspanyollar, esir düşen 36 gemi kaptanını kurtarmak için Hızır Bey'e müracaat ettiler. 36 gemi kaptanı için 120 bin altın bedel üzerine anlaşma sağlandı. Bir süre sonra İspanyollar bu parayı gönderdiler. Hızır Bey şehrin ileri gelenlerini toplayarak fikirlerini sorduğunda ulema, ittifakla bu anlaşmaya itiraz etti. İşte gerekçesi; Bu zikr olunan kaptanlar hep yarar kafirlerdir. Bu asıl kafirleri yine kafirlere satmak Şer'i değildir. Zira kin anlar ehl-i derya derdine derya çıkub ehl-i İslam'a zarar ve gezend eylerler. Bu örnek hangi milletten olursa olsun denizcilik mesleğinin evrenselliğini ve ehliyetli personel bedelinin paradan daha yüksek olabileceğini göstermektedir. Osmanlı Devletinin Barbaros'u ve bazı derya kaptanlarını bir yana bırakırsak, gemi reisleri ve tayfalarda

345 Giovanni Ricci, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s. 170-171

sürekli olarak yabancılardan devşirilmiş veya dönme personel kullandığı bilinmektedir. Kürekçi personel tedariki için ise, Tımar ve Sancak idaresine dayalı oldukça iyi çalışan bir sisteme sahip olduğu görülmektedir. Günümüzdeki petrolle çalışan motorların önemi ne denli büyükse, kürekçi temini ve idamesi de yelkenli devrine çok geç geçen Osmanlı Donanması için o denli önemliydi. Geniş topraklara ve okyanuslara kadar yayılan Osmanlı Devleti başlangıçta kürekçi tedariki konusunda fazla bir sıkıntı çekmedi, ancak her yıl değiştirilen kürekçilerin deniz savaşlarındaki etkisi giderek azaldı ve eğitimleri sorun olmaya başladı. Bütün bunlara rağmen Osmanlı'nın "**Kürekçi Tedarik Sistemi**" imparatorluk idaresine yakışır bir düzene sahipti.

Kürekçi Personel Sistemi

Kalyon devrine, Avrupa'ya göre 150 yıl geç giren Osmanlı Donanmasının kürekle yürütülen kadırgaları için, kürekçi temini önemli bir sorundu.. Kürekçiler, donanmanın en kritik unsurunu teşkil ediyorlardı. Hareketsiz bir geminin içine en gelişmiş silahları ve en savaşçı personeli koysanız bile, bir işe yaramayacağı açıktır. Osmanlı Devleti, kürekçi teminini çok düzenli, ciddi ve yaptırımı olan bir sisteme oturtmuştur. Anadolu ve Rumeli'de tesbit edilen yerleşim yerlerinden, her yıl ilan edilen sayıda kürekçi verilmesi zorunluydu. Kaç hanenin bir kürekçi vereceği savaş ve barış durumlarına göre değişiklik göstermektedir. Bu sistemin işlerliğinin takip ve kontrol sorumluluğunun doğrudan Kadılıklara verilmesi, kürekçi teminine devletin verdiği önemi göstermektedir. Ortalama 15–20 hane bir kürekçi temin etmekten sorumlu idi. Talep edilen sayıdaki kürekçinin, her yıl Nevruz gününde (21 Mart), İstanbul'da Tersane Amirliğinde bulundurulması gerekiyordu.

Stratejik Değerlendirme

Donanmanın normal olarak Mayıs ayı içinde sefere çıktığı dikkate alınırsa, kürekçilerin eğitimi için 2- 2.5 ay gibi bir süre kalmaktadır. Bu süre içinde yüzme, kürek çekme, gemi ve deniz yaşamı konularında binlerce kişiye eğitim verilmesinin zorluğu ortadadır. Bu konuda elimizde herhangi bir belge bulunmamakla beraber, kürekçilerin hızlı bir eğitim sürecinden geçirildiği anlaşılmaktadır. Normal olarak Eylül-Ekim aylarında İstanbul'a geri dönen donanmanın, kürekçileri de evlerine geri döndükleri için, donanma gelecek Nevruz'a kadar yaklaşık 5–6 ay süre ile kürekçisiz, yani atıl ve fonksiyonsuz kalmaktadır. Bu durum, stratejik çapta bir kuvvet için son derece sakıncalıdır. Nitekim Osmanlı Donanması kışı geçirmek için 1571'de İnebahtı (Lepanto) Limanı'na gelir gelmez, kürekçi, savaşçı ve gemici personelden çoğu izinli izinsiz memleketlerine dönmek için gemilerinden ayrılmış, bu durum yenilgide en büyük nedenlerden birini teşkil etmiştir. İstanbul'daki meyhaneciler, bozacılar, peremeciler (kayıkçı ve mavnacı esnafı), hammallar ile Yahudi, Ermeni ve Rum taifelerinden de kürekçi temin edilmekte idi. Örnek olarak 1646–1650 yılları arasındaki esnafın verdiği kürekçi miktarları aşağıdadır.[346]

346 Bostan s. 200-203

Meyhaneciler	227
Bozacılar	30
Peremeciler[347]	110
Hammallar	40
Yahudiler	150
Rumlar	100
Ermeniler	100
Toplam	657

Yanlış anlamaya meydan vermemek için, Müslüman olmayanların bizzat kürekçilik yapmadıklarını, onun yerine istenilen sayıda kürekçiyi kiraladıklarını veya ücretini ödediklerini belirtmek faydalı olacaktır. Bir kadırga için 190- 245 arasında kürekçiye ihtiyaç bulunmaktadır. Buna göre, yukarıda belirtilen sayıya göre, İstanbul'dan toplanan kürekçilerle ancak üç gemi donatılabilmektedir. Bu nedenle, Müslüman olmayanlar ile meslek erbabının yüklenen bu mükellefiyet fiiliyatta fazla bir anlam ifade etmemektedir. Ancak;

- Gayrimüslimlerin büyük bir kısmının bu şehirde yaşaması,
- Anadolu ve Rumeli halkına karşı uygulamada adaleti sağlama,
- Acil ve olağanüstü durumlarda eksik kürekçileri mahallinden tamamlama düşüncesinin, böyle bir uygulamaya sebeb olduğu değerlendirilmektedir.

Osmanlılar yükselme devrinde, Yunanistan ve Arnavutluk'tan para karşılığında kadırgalarda çalışacak Hristiyan kürekçiler de getirtiyordu. Kırım'ın ele geçirilmesinden sonra, Kırım Hanlığı tarafından gönderilen esir Ruslar da Osmanlı Donanmasında kürekçi olarak kullanılmıştır.[348] Osmanlı Donanmasındaki esir kürekçilerin (Forsa), toplam kürekçilerin % 13'ü civarında olduğu dikkate alınırsa, Osmanlı donanması yılın yarısını atıl bir durumda geçirmektedir. Oysa İspanya, Venedik, Portekiz, İngiltere, Fransa gibi, deniz ticareti ile de uğraşan ülkeler, devamlı esir ve köle kürekçi kullandıklarından yılın tamamında faaliyette bulunma kabiliyetindeydiler.

Ayrıca, bu ülkeler, 16. yüzyıl başından itibaren kürekçiye ihtiyaç duyulmayan Kalyon tipi gemileri kullanmaya başlamışlardır. Yılın tamamına yakın bir kısmını denizde faaaliyet halinde geçiren ve Avrupalılar gibi Kalyon tipi gemiler kullanan Garp Ocakları Donanması için böyle bir sorun yaşanmıyordu. Osmanlı Donanması gibi yılda 5 veya 6 ay kullanılan bir donanma için elbetteki yılın geri kalan kısmında onbinlerce kürekçiyi besleme ve barındırmanın bir anlamı yoktur. Burada şu hususa dikkat etmek gerekmektedir. Osmanlı Donanması kürekçi bulamamaktan değil, uygulanan yanlış denizci strateji nedeniyle, hem kendi kendini atıl ve foksiyonsuz hale

347 Kayıkçılar
348 Kantemir s. 438

sokmakta, hem de ülke güvenliğinde büyük bir boşluğa neden olmaktaydı. Onbinlerce kilometre kıyı şeridine, binlerce adaya ve stratejik deniz ulaştırma yollarına sahip bir cihan devletinin bu stratejisinin gerçek nedenini anlamak mümkün değildir. Bir donanmanın yılın yarısını atıl bir durumda geçirmesinin en büyük sakıncası, personelin gemiye ve denize olan alışkanlığını kaybetmesidir. Bunun tekrar istenen düzeye çıkarılabilmesi için en az 3–4 ay gibi bir süre gerekir ki, Osmanlı Donanmasının harekât süresi Mayıs ayından Eylül'e kadar zaten tamamı 5 aydır. Donanmanın bu şekilde kullanılmasının sakıncası, Donanmanın her yıl gittikçe azalan bir güçle, özellikle personel açısından yeniden yapılanma zorunda kalmasıdır. Buna bağlı bir başka önemli konuda, İstanbul'a dönüşte izin verilen 1000–2000 kişinin 8–9 ay bedavadan maaş almasıydı.[349]

Osmanlı Donanmasının kullanılma stratejisinin çarpıklığından kaynaklanan bu ironik durum, bir İspanyol denizci tarafından şöyle anlatılmaktadır:

—Görüyorum ki her yerde esirlik kötü ama ben bizim gemilerde kürek çekmeye razıyım.

—Yanılıyorsun. Bizim gemilerde bir sene kürek çekmektense, Türklerde dört sene çekmeye razıyım. Bir defa bizde kürek bütün sene çekilir. Türklerde ise yazın; sonra bizde peksimeti çok az verirler, onlarda ise doyasıya veriyorlar. Sonra onların peksimetleri daha iyi.[350]

—İkiyüz, beşyüz kadırga donatırlar sözü palavradır. Evet, yüz kadırgayı denize indirebilirler ama donatamazlar. Üstelik savaş halindeyken ancak yetmiş parça gemi donatabilirler. Barış zamanında da olsun olsun yüzyirmi.

—Madem o kadar geliri var, neden istediği kadar gemi donatamıyor?

—Tayfa olmayınca gemi ve para ne işe yarar ? Bütün ülkede yüz parça gemiye yetişecek kadar gemici bile yok. Diyelim ki bulundu, ya kürekçiler. Her gemi için en az 160 kürekçi lazımdır. İstanbul'a gelen budala kürekçilerin sayısı üç, dört bini geçmez.[351]

Sefer esnasında diğer en önemli sorun, başta kürekçiler olmak üzere personelin yiyecek ve su gereksinimiydi. Zamanın gıda saklama koşuları dikkate alındığında bunun ne kadar kritik bir konu olduğu ortadadır. Osmanlı Devleti bu maksatla, denizci strateji gereği kurmadığı ileri deniz üsleri yerine, şartların zorlamasıyla mecburi gıda ikmal üsleri kurmuştu. Bu durumu Profesör Danyal Bediz belgelere dayalı olarak şöyle anlatmaktadır: Stratejik önemi haiz olan ve Donanmanın güzergahı üzerinde bulunan sahillerde sık yiyecek ikmal istasyonları vardı. Donanma gemilerinin çoğu kürekli idi. Kürekçilerin temin ve idaresi güç olduktan başka bunların beslenmesi de zor ve masraflı idi. Her gemide kürekçi adedi fazla olduğundan geminin kumanyası ancak bir kaç gün yeterli oluyordu. Bu sebebten harp gemilerinin etki ve harekât sahaları oldukça dar kalmakta idi. Bu sakıncanın giderilmesi için kıyılarda yiyecek ik-

349 Süleyman Nutki, Muharebat-ı Bahriyye-i Osmaniyye Dz.K.K. 1993 s. 63
350 Manuel Ferrao Y. Sanz, Türkiye'nin Dört Yılı 1552–1556 s. 67
351 Sanz s.112

mal istasyonları ve ikmal üsleri kurulması gerekiyordu. Bu istasyon ve üslerde genel olarak zahire ve hububat ambarları, değirmenler, fırınlar, peksimet imalathaneleri ve su sarnıçları büyük bir özenle kurulmuştu.[352]

1565 yılında 49 günde Malta'ya ulaşan Osmanlı Donanmasının gıda ve su ihtiyacının ne boyutlarda olduğunu burada hatırlamak faydalı olacaktır. Gemilerdeki mürettebat, başlangıçta Kaptan Paşa'nın emri ile sahil vilayetlerinden toplanan gönüllü Levent ve Tımarlılardan oluşurken, kürekçiler de bunlardan olurdu. Bir fikir edinmek bakımından, Sapienza Savaşı (1499) öncesi, kürekçi personel için 15.000 azap askeri eğitimden geçirilmişti. Çünkü Hristiyan kürekçiler savaş esnasında sadık olmayabilirlerdi. Donanmanın hareketinden önce, eksik kalan 1.500 kürekçinin tamamlanmasına kadar, İstanbul'un kapıları üç gün süreyle kapatılmıştır. Zamanla gittikçe artan oranlarda savaş esirleri ile diğer esir ve kölelerden kürekçi yapılmaya başlandı. Balkanlara, güneye ve batıya yapılan seferlerde alınan savaş esirleri yanında, Kırım Hanlarının gönderdiği esirler de İstanbul esir pazarlarından geçerek kadırgalarda küreklere bağlanmaya başladılar. Asıl gemi mürettebatı, yani tayfalar ve dümenciler arasında çok sayıda Rum ve Batı ülkelerinden gelmiş dönmeler vardı. Osmanlı'nın zorunlu kürekçi tedarik sistemi 16.yüzyılın ikinci yarısından itibaren hem kürekçi hem de denizci personel sıkıntısı içine giren Venedik tarafından da uygulanmaya başlanmıştır. Akdeniz'deki gemici sıkıntısı nedeniyle, Akdeniz kentleri ve devletleri Kuzeyli denizcileri istihdam etmeye başlamışlardır.[353] Barbaros'tan sonra Osmanlı Donanmasında hiç bir zaman, savaşlarda kendilerini at üzerinde çok rahat hisseden arkadaşları gibi, gemilerine hâkim usta bir denizci sınıf yetiştirilememiştir. Özellikle amirallerin tecrübeli deniz subayları arasından değil, politik ve şahsi nedenlerle sivil siyaset adamlarından seçilmeleri, çok kötü sonuçlar vermiştir.[354]

Savaşçı Personel Sistemi

Gemilerdeki savaşçı personele gelince bunlar;

- Tımarlı Sipahi ve Zaimler,
- Kapıkulu Askerleri
- Yeniçeriler,
- Cebeciler (İstihkâm, Lojistik)
- Topçular
- Levendler'den oluşuyordu.

352 Danyal Bediz, 16-17 Asırlarda Osmanlı Denizciliğinin Bugüne Kadar Meçhul Kalmış Başarıları Donanma Dergisi 1967 Sayı: 458 s.10
353 Braudel s. 171
354 Fisher Sydney Nettleton, The Foreign Relations of Turkey 1481-1512 p.61

Tımarlı Sipahiler

Kaptanı Derya Eyaletine bağlı sancaklar ile daha önceden tesbit edilen zeamet ve tımar sahipleri, sancakbeyleri ile birlikte donanma hizmetinde savaşcı olarak sefere katılmaya mecburdular. Kaptanı Derya Eyaleti'nin sancak beylerine Derya Beyi denilirdi. Ve her derya beyi, kendi sancaklarındaki zaim ve tımar erbabıyla beraber kendi has ve salyanelerine göre, bir, iki veya üçer kadırga ile sefere giderdi. Yeterli olmadığında diğer eyaletlerden de tımarlı sipahi alınırdı. Tımarlı sipahilerden hükümlerde emredildiği şekilde seferde hazır bulunmayanların dirlikleri ellerinden alındığı gibi, çeşitli cezalar da tatbik edilmekteydi.

Kapıkulu Askerleri / Deniz Topçusu

Tımarlı sipahiler daimi silâhaltında bulundurulmadığı için ve devletin lüzum gördüğü anda bunları toplamak vakit alacağından donanmaya, yeniçeri, cebeci gibi daimi silâhaltında bulunan muvazzaf sınıflardan da yeteri kadar asker tayin olunurdu. Top dökmek ve savaşlarda top kullanmak üzere iki kısımdan oluşan topçu ocağı, Kapıkulu Ocağına bağlı olup, donanmada gemilerdeki topları kullanmak üzere hizmet etmekteydiler.[355]

Stratejik Değerlendirme

Donanmanın kendine ait bir topçu sınıfının olmayışı çok büyük bir eksikliktir. Kara topçusunun, gemi gibi hareketli bir platform üzerinde ve değişken hava koşullarında (rüzgâr, dalga, nem, sis, ısı) çok başarılı sonuçlar alması beklenemezdi. Nitekim kalyon devrine geçişle birlikte, denizlerde önemli bir zafer kazanılamamasının altında yatan en önemli nedenlerden biri de, donanmanın kendine has özel yetiştirilmiş deniz topçusu olmamasıdır. Çünkü kalyon devrinde, deniz savaşlarının sonuçları büyük ölçüde, deniz topçusunun başarısına endeksliydi. Bu durum, saç tekneler ve onlara has sabit ve döner topların (taret) yapımına kadar böyle devam etmiştir. Ancak bundan sonra donanma, kendisine ait bir topçu sınıfı oluşturabilmiştir. 15. yüzyılda Osmanlıların oldukça büyük ve ağır toplar ile donatılmış harp gemileri yaptıklarını bütün Avrupa tarihçileri yazarlar. 1499'da, deniz gücü ile bütün dünyaya dehşet salan Cenova, İspanya ve diğer Avrupa devletleri, donanmalarını birleştirip Osmanlılar üzerine geldiler. Osmanlıların zaferiyle neticelenen pek çok deniz savaşı (Sapienza Deniz Savaşı) yapıldığı gözönünde bulundurulursa, o dönemdeki Osmanlı Bahriyesinin azameti kendiliğinden görülür. Sultan Abdülaziz, 1867'de Kraliçe Victoria'ya 15. yüzyıla ait bir Osmanlı topunu hediye olarak göndermişti.[356] Bu top, Türklerin sahip olduğu en büyük top olmamasına karşın, kalibresi 635 mm, namlusu 140 mm kalınlığındaydı. Ve bu canavar, toplam 19 ton ağırlığındaydı. Bu gün Londra Kulesi'nde bu topa hayranlıkla bakılıyor ve Lizbon Müzesi'nde ise 1533'de yapılmış

355 Bostan s. 230-240

356 Salim Aydüz, Osmanlılarda Ateşli Silahlar Sanayii için Bkz.
http://www.osar.com/modules.php?name=Encyclopedia&op=content&tid=501415

ağırlığı 19 tonu aşan, her biri yüz on libre (yaklaşık 40 kg) gelen ağır taş gülleler fırlatan bir başka Türk topu da sergilenmektedir. Dev Osmanlı toplarının üretimi için çok miktarda bakıra ihtiyaç vardı, ama Osmanlılar Anadolu'da zengin maden yataklarına sahipti.[357] Kadırga devrinde, topların sayısının son derece az olması (bir kadırgada 12 top) ve esas sonucun, mahmuzlama sonrası yapılan rampa muharebesinde kullanılan kılıç, tüfeng ve ok silahları ile alınması nedeniyle özel topçu sınıfına fazla ihtiyaç duyulmuyordu. Bu dönemdeki topçuların büyük çoğunluğu korsan sınıfından dönme veya azınlıklardan oluşmaktaydı. Kapıkulu Askerlerinin donanmada topçu olarak görevlendirilmesi Kalyon devrine geçilen 17. yüzyılda başlamıştır. Deniz Topçusu, hiç bir zaman fevkalede olan Türk sahra ve kuşatma topçusu düzeyine çıkamamıştır. Tamamen İstanbul'da dökülen toplar mükemmel idi, fakat acemi topçular Venedikli topçularla başedebilecek durumda değillerdi. 17.yüzyılda zorla devşirilmiş İngiliz, Fransız ve Flamanlar da topçu olarak kullanılmışlardır. [358]

Deniz üzerinde topçuluk sanatı, çok farklı özelliklere sahip ve beceri gerektiren bir iştir. Çünkü hem topların içinde bulunduğu gemi hareketlidir, hem de hedefler hareketlidir. Ayrıca rüzgâr, basınç, nem gibi deniz ortamına has değişkenler topçuluk sanatını etkilemektedir. Bu çok yönlü deniz ortamında, tamamen bilime dayanan özel bir eğitim gerekliydi. Bu maksatla, 19. yüzyılda Fransız mühendis Baron de Tott, İstanbul'da derse başladığı zaman., deniz subay adaylarının hiç biri bir üçkenin iç açıları toplamı kaçtır sorusunu cevaplandıramamıştı. Baron de Tott[359] anılarında Türklerin başarısızlıklarını iki temel nedene bağlamaktadır[360]:

- Bakır madenlerinin bolluğu ve
- Büyük toplara olan tutkuları

Onlar demir topların ergitilmesi sanatını geliştirememişti. Senyör Peyssonel, 18. yüzyılın ikinci yarısında halen, Türkler demir toplara sahip değil ve onları nasıl üreteceklerini bilmiyorlar ya da küçümsüyorlar. Onların bütün topları bronzdan, gemilerinin bordasında başka topları da yok; bazı kalelerinde veya gemilerinin bordasında demir bir top mevcutsa, bu ya savaşta ele geçirilmiş bir toptur, ya da İsveçliler, Danimarkalılar veya başka Avrupalılardan satın alınmıştır, diye gözlemliyordu. Osmanlıların demir döküm teknolojisine sahip olmamaları gerçekten çok ilgi çekici bir konudur. Bunun en önemli nedeninin, yüksek ısı kaynağı olan kok kömürünün yokluğu olması kuvvetle muhtemeldir.

357 Cipolla s.50
358 Dr.E. Eickhoff, Almanya Büyükelçisi (1985-1992) Dz.K.K Dergisi Sayı:557 1993 s.28-29
359 Osmanlı Donanmasında uzman olarak görev yapan Fransız mühendis
360 Cipolla s.106

Levendler

Osmanlı Donanmasında deniz piyadesi olarak vazife yapan levendler, gemilerde savaşçı sınıfı oluşturuyorlardı. Dolayısıyla bir geminin inzibat, disiplin ve harp gücünün temin edilmesinde rolleri büyüktü. Yine deniz harplerinde, gemilerin birbirine yanaşması (rampa) esnasında levendlerin göstereceği gayret, neticeye tesir etmekte, harbin kazanılmasında önemli rol oynamaktaydı. Levendlerin seçiminde dikkat edilen kıstaslar; İstanbul'a yakın yerleşim yerlerinden ve denize alışık kişilerden olmalarıydı.[361]

Kalyon Tipi Gemilere Geç Geçişin Nedenleri

Kalyon; uzun süre yabancı ve yerli deniz tarihçilerinin Osmanlı deniz gücü üzerinde yaptıkları değerlendirme ve tartışmaların odak noktasını oluşturmuştur. Özellikle Osmanlıların Kalyon tipi gemilere geçişte Batı'ya oranla neden 150 yıl geriden geldiği konusu en çok tartışılan husus olmuştur. Birçok tarihçi bunu, Osmanlı Devletini yönetenlerin denizcilik vizyonuna sahip olamamasına bağlamıştır. Şüphesiz bu da önemli bir faktördür. Ancak materyalist bir yaklaşımla konunun idari, ekonomik, coğrafi, askeri ve sosyolojik olmak üzere çok geniş bir yönü bulunmaktadır. Onaltıncı yüzyıl ortalarından başlayarak 18. yüzyıl ortalarına kadar devam eden süreçte Osmanlı İmparatorluğu bütün ihtiyaçlarının kendi topraklarından sağlayabilen otarşik bir yapıya ulaşmıştı. Bugünün bilimsel tabiriyle Jeopolitik Bütünlüğe erişmişti. Bu açıdan, gerek ticari gerekse askeri gereksinimlerin karşılanmasında kadırga tipi gemiler yeterliydi. Çok sayıda kürekçi gerektiren kadurga tipi gemiler için geniş Osmanlı topraklarından rahatlıkla kürekçi temin edilebiliyordu. Buna karşılık kalyon tipi gemilerdeki yelken ve diğer sistemlerin kullanılması için yeterli eğitim merkezleri ve yetenekli gemici alt yapısı mevcut değildi. Kadırgalar da bile Yunanlılar gemicilik işlerinde en çok kullanılan milletti. Diğer yandan kadırga tipi gemi yapımında uzmanlaşan İstanbul Tersane Amirliği, kalyon inşası için gerek alt yapı (kızak, donanım vb) gerekse usta personel konularında tam yeterli donanıma sahip değildi. Son olarak Osmanlı'nın bol limanlı, bol sığınaklı, korumalı uzun kıyıları sahip coğrafyası, kadırga tipi gemilerin kullanımında hem tasarruf sağlıyor, hem de harekât ve lojistik ihtiyaçlarını rahatlıkla karşılıyabiliyordu. Kalyon tipi gemilere geçilmesi ile birlikte, yani 18. yüzyılda hem tersaneler geliştirildi, hem de yelken kullanan Gabyar sınıfı personel oluşturuldu.

Kalyon-Kadırga Savaş Gücü Mukayesesi

Kürek devrinden, yelken devrine geçilmesiyle, kadırga tipi gemilerin yerini kalyon tipi gemiler almıştır. Kürekçilerin yerine daha fazla top ve savaşçı personel koyma imkânı doğunca, gemilerin manevra kabiliyetlerinin artmasına paralel olarak, hem tonajları büyümüş, hem de ateş ve savaş gücü önemli ölçüde artmıştır. Aşağıdaki tabloda Kadırga ile Kalyon arasındaki personel ve silah mukayesesi görülmektedir.

361 Bostan s. 241-244

	Kadırga	Kalyon	Fark
Gemici (Reis dahil)	35	98	+ 63
Savaşçı	100	248	+148
Top Adedi	12	112–130	+100
Kürekçi	196	------	- 96
Toplam Personel	331	346	+ 15

15 kişilik bir personel farkına rağmen, toplarda 8 misli, savaşçı sayısındaki 2.5 misli artış ile Kalyon'un Kadırgaya olan savaş yeteneği üstünlüğü açık bir şekilde görülmektedir. Burada çok önemli bir noktayı gözden kaçırmamak gerekmektedir. Kürek devri bitince, bir nevi tımar sistemi gibi devlete fazla yük getiwrmeyen kürekçilerin yerini, yelken devrinde kalyoncular almıştır. Bunlar daimi kadrolu olup, yeniçeriler gibi bunlara da kalyoncu kışlaları yaptırılmış ve devletin personel giderleri artmıştır. İstanbul'daki Levend semtinin adı, zamanında buralarda denizci personelin barındırılmasından kaynaklanmaktadır. 1782'de, Kasımpaşa'daki **Kalyoncu Kışlası** tamamlanıp da kalyoncular bu kışlaya konduktan sonra, kalyoncuların başları olan kalyoncu çavuşları, tersane sorumluluk sahası içinde bulunan, Kasımpaşa, Galata ve Beyoğlu semtlerindeki aşayişin temininden de sorumlu oldular. Bunlar kısa süre sonra Galata ve Beyoğlu cihetlerini haraca kesmeye başladılar... Kalyoncu sınıfı kısa zamanda zapt ve raptı olmayan bir sınıf olarak çıktı. Sefere çıkmadan önce her zaman akıl almaz taşkınlıklar yapmalarına rağmen, hükümet, bir olaydan çekindiğinden olayların üzerine gitmedi ve her şeyi oluruna bıraktı. Kalyona geçişle birlikte, kalyonların serenleriyle, yelkenlerine bakan ve yelkenleri açarak armaları muhafaza ile düzeni sağlayan **Gabyar Sınıfı** kuruldu. Bunun üzerine Natika Adaları halkından ücretle Gabyar alındı.[362]

Denizci Strateji Uygulamasındaki Hata ve Eksiklikler

Osmanlı Devleti, tarım/tahıl ekonomisi ile savaş/haraç gelirlerine bağlı bir devlet olarak doğdu, öyle kaldı. Gelişen sömürgeci endüstri ekonomisinin boy hedefi olarak yıkıldı. Ekonominin önemini anladı; ama verimini artıracak önlemleri alamadı. Türkolog Melikoff'un söylediği gibi, **Toprağa toprak kattı; ama değere değer katamadı.** Sömürgeci değil, varlığı koruyucu (statükocu) oldu. Çok sıkıştığında kendi insan kaynaklarını (Anadolu'yu) zorladı; toplumdan gelen tepkilerle, ayaklanmalarla uğraştı durdu. Turgut Reis ile Barbaros Hayrettin gibi korsanlardan devşirdiği kaptanlarla Akdeniz'e bir süre egemen oldu. Hint Okyanusu'na ulaştı; ama haraç için çıktı çoğu savaşlara. Denizle deryayı ekonomik amaçla ya da ticaret maksadıyla kullanamadı.[363]

Bu genel değerlendirmeden sonra, Osmanlı Devletinin **Denizci Strateji** uygulamalarındaki hata ve eksiklikler şöyle sıralanabilir:

362 Erdoğan Dümen, Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri Dz.K.K. Yayını İstanbul 1993 s. 101
363 Ersal Yavi. Bir Ülke Nasıl Batırılır? 2001 s. xvı

- Osmanlı Devleti, en güçlü olduğu dönemde dahi, deniz gücünü yanlış hedeflere karşı kullanarak adeta erozyona uğratmıştır. Milli gücüne hiç bir katkı sağlamayan Girit Seferi, 22 yıl süre ile başta Osmanlı Deniz Gücü olmak üzere milli kaynaklarımızı tüketmiştir. Etrafındaki denizlerde üstünlük ve kontrol sağlayamadıktan sonra, bütün adaların ele geçirilmesinin hiç bir şey ifade etmeyeceği, Doğu Ege Adaları'nın 6 ay gibi kısa bir sürede elden çıktığı 1913 yılına kadar anlaşılamamıştır.

- Denizden ve denizcilik kavramından çok uzak Osmanlı devlet adamları, denizleri de karalar gibi mütalaa ederek, deniz üzerinde gezen gemileri vergiye bağlamanın, vermeyenlerin cezalandırılmasının yeterli olacağını zannederek, deniz ticaretini yabancılara bırakmış, denizin esas nimeti olan taşımacılıktan gelir sağlamayı gerçekleştirememişlerdir.

- Osmanlı Devletinin bir parçası olan Garp Ocakları Eyaletine de, Osmanlının yanlış deniz politikası yansımış ve Garp Ocakları da deniz ticareti ile uğraşmamıştır. Oysa Garp Ocaklarının coğrafi konumu ve Osmanlı idaresine bağlı olması, doğu Akdeniz'den gelen malların Avrupa'ya ulaştırılması ve Atlantik yoluyla gelen malların doğu Akdeniz'e ulaştırılması için çok avantajlı bir durum yaratmakta idi.

- Adalardaki yanlış iskan ve yönetim politikası nedeniyle artan ve zenginleşen Rum nüfusu, bu adaların kısa sürede elden çıkmasına neden olmuştur.

- Donanma için, İstanbul dışında, başka bir ana veya ileri üs tesisi düşünülmemiştir. Bu durum, donanmanın hareket kabiliyetini azalttığı gibi, Osmanlı topraklarını, sürekli olarak düşman deniz tehdidine karşı açık durumda bırakmıştır.[364]

- **Deniz Üstünlüğü** için sürekli hareket ve varlık gösterilmesi zorunlu iken, ilkbaharda denize çıkıp, kış başında İstanbul'a dönmeye dayanan bir denizci strateji ile Akdeniz'e bütünüyle hâkim olmak mümkün olamamıştır. Osmanlı Donanması, batı Yunanistan ve Adriyatik'teki üs ve limanlarında konuşlanarak, orta ve doğu Akdeniz'de devamlı faaliyette bulunsaydı, Avrupa devletlerinin bölge halkına yönelik gizli ve açık faaliyetlerini önleyecek, hem de topraklarının güvenliğini daha etkin ve kolay sağlayabilecekti.

- Osmanlı Devleti Avrupa'daki fetihlerinde Viyana'dan daha öteye geçemediğinden, İngiltere, Fransa, İspanya, Hollanda gibi Avrupa'nın gelişmiş ülkeleri ile olan siyasi, ekonomik ve askeri ilişkilerini sadece deniz ortamını kullanmak suretiyle yapabilirdi. Nitekim Şarlken'e karşı Fransa'nın yardım talebi, Barbaros Hayrettin Paşa komutasında bir deniz filosu ile karşılanmıştır. Bu olay, deniz kuvvetlerinin bir dış politika enstrümanı olarak II. Bayezıt devrinden sonra, tarihimizdeki ikinci kullanımıdır. Cezayir Donanması da, daha sonra Fransa'yı cezalandırmak için Fransız topraklarına karşı korsan harekâtı icra etmiştir.

364 Aynı durum Cumhuriyet Döneminde de uzun süre devam etmiş, Gölcük dışındaki tek deniz üssü olan Aksaz Deniz Üssü ancak 1980'li yılların ortalarından itibaren faaliyete geçmiştir.

- Yine aynı şekilde 1596 yılında, İngiltere'nin İspanya'ya karşı yardım talebi kabul edilerek, uygun çapta bir deniz filosu gönderilmesine karar verilmiş, ancak gerçekleşmemiştir.

- Osmanlı donanmasının ağırlıklı olarak İstanbul'da konuşlanması, deniz yolu ile Avrupa ile sağlanabilecek ilişkileri kısıtlamıştır. Garp Ocakları Filosunun daha da güçlendirilmesi ve burada daha geniş yetkilerle bir idare kurulabilseydi, Osmanlı'nın Avrupa ile daha yakın teması sağlanabilir ve böylece onun teknolojik açıdan geri kalması bir dereceye kadar önlenebilirdi. Aynı şekilde Hindistan ve Basra Körfezi ülkeleri ile olan ilişkiler de sadece donanma ile sağlanabilmekteydi.

- Osmanlı deniz harp tarihinde, Preveze dahil, doğrudan düşman donanmasını hedef alan bir tek deniz harekâtı yoktur. Preveze Savaşı, Avrupalı devletlerin, çok güçlendiği için hayati tehlike meydana getirdiği değerlendirmesi ile bir araya gelerek, Osmanlı Deniz Gücüne karşı başlattığı bir savaştır. Yani bu savaşta da inisiyatif, Avrupalılardan gelmiştir. Avrupalılar bu savaşta yenilmişlerdir, ancak doğru hedef tayin etmişler, doğru strateji seçmişler, ancak uygulamada başarılı olamamışlardır. Haçlı Donanması daha sonra da, yine doğru denizci strateji ile gücünü Osmanlı Donanması üzerinde kullanmış ve bu gücün hiçbir zaman toparlanmasına fırsat vermeyecek şekilde,1571'de İnebahtı'da, 1771'de Çeşme'de, 1827'de Navarin'de, 1853'de Sinop'ta müteakip darbeleri vurmuştur. Böylece, Avrupalılar ve Ruslar Akdeniz'de, hem savaş hem de ticaret gemilerini kısıntısız dolaştırmaya başlamışlardır

- Osmanlı Deniz Gücünün en kuvvetli zamanında bile uyguladığı **Korsan Harekâtının**, Avrupalı devletlerin yönetimi ve halkı üzerinde yarattığı korku, kin, nefret ve savunma refleksi onları daima uyanık olmaya ve onları bu tehlikeden en kısa zamanda kurtulmaya sevk etmiştir. Sadece **Ganimet Elde Etme Stratejisi**, bir anlamda **Korsanlık Stratejisinin** gizli amacı ve tamamlayıcısı olmuştur. Kıbrıs'ın fethinden sonra, güçlü Osmanlı Donanması, 5 ay (Mayıs 1571- Ekim 1571) Ege ve Adriyatik'te dolaşmış, korsanlık stratejisi uygulayarak kaleleri bombardıman etmiş, limanları yağmalamış, ticaret gemilerini batırmıştır.

- Donanmanın kurumsallaşması ve sürekli denizci personel yetiştirilmesi hiç bir zaman düşünülmemiş, Donanma, Osmanlı Devleti tamamen köşeye sıkışıncaya kadar usta çırak usülü ile personel tedarik etmeye çalışmıştır. Kalyon devrine geçildiğinde denizci ve topçu personel sıkıntısı had safhaya çıkmış hiç bir zaman soruna kalıcı bir çözüm getirilmemiştir.

BÖLÜM-III

OSMANLI DEVLETİNİN HİNT OKYANUSU DENİZCİ STRATEJİSİ



OSMANLI DEVLETİNİN HİNT OKYANUSU DENİZCİ STRATEJİSİ

Portekiz'in Hint Okyanusu'na Girişi

Türklerin İstanbul'u fethinden çok önce uzak Batı'da, Portekizli dahi prens, dünya tarihini değiştirecek bir dizi olayı harekete geçirmişti. 1394 doğumlu Denizci Henri olarak bilinen Portekizli Henri, yaşamının erken bir döneminde **Haç kuşanmış** ve olanaklı olan her yerde Müslümanlara karşı savaşmaya karar vermişti. Akdeniz havzasının öbür ucundaki Türk başarısıyla ilgili haberler, Henri'nin Mağriplilerin Portekiz'i bir daha ele geçirmelerini önlemek ve ülkesine yakın kıyı bölgelerinde onların gücünü kırma kararlılığını güçlendirdi. Denizci Henri'nin düşü, Doğu'yla ticareti sürdürebilmek için, Cenevizlilerin ve Venediklilerin kontrol ettiği dolaylı yollara bağımlı olmadan Afrika'yı dolanan bir yol bulmaktı. 1425 yılında Cebelitarık'ın karşı yakası olan Septe'nin alınmasıyla birlikte Portekizliler, Akdeniz'in en batı ucunda Kuzey Afrika kıyısına yerleştiler. Portekiz filosu ve ordusunun Septe'yi alması, Akdeniz tarihinde alışılmadık bir olaydı. İspanya'dan ayrı bir ülke olarak Portekiz ilk kez yüzyıllardır Müslümanların yönettiği topraklara girmişti. Kuzey Afrika'da bir imparatorluk kurmaları beklenebilirdi (ve gerçekten de, çevredeki düşmanlarıyla kapışmaya yetecek insan gücüne sahip olsalardı, memnuniyetle kurabilirlerdi). Sonraki hareketleri, büyük ölçüde bir tek adamın dehası sayesinde, onları Akdeniz havzasından çıkarıp, dünyanın okyanus yollarını açmaya götürdü. Denizin uzak kuzeydoğusunda (Bizans) bütün bir uygarlık çöktüğünde ve Doğu'nun kapısı Avrupa'ya kapandığında, denizin batı ağzında başka bir kapı açılıyordu.[365] Arab gemici İbnü Macid'in, Vasco de Gama'ya Ümit Burnu yolunu göstermesi ve 16. asırdan başlayarak Portekizlilerin bu yolu kullanarak Hindistan'a ve Endenozya'ya ulaşmaları, dünyada o zamana kadar kurulu bulunan ekonomik sistemi tamamen değiştirdi. Portekizlilerin gelişi, Hindistan'daki Arapları hiç de memnun etmemişti. Sahile ilk çıkan gemiciler, İberia'daki İspanyol mezaliminden kaçmış Arapların küfürleri ile karşılandılar. Hristiyanların buralara kadar el atmış olmaları, Arapların huzurunu kaçırmıştı. Calicut, çağın en uygar şehirlerinden biriydi. Din bağnazlığının en koyu olduğu bu dönemde, bir Asya ülkesinde gördükleri özgürlük anlayışı, Portekizlileri oldukça şaşırtmıştı. Calicut'ta bol miktarda tarçın, karanfil, biber, zencefil, inci ve değerli taşlar vardı, fakat bunlarla değiştirmek için altın, gümüş, mercan ve al renkli kumaşlar vermeleri gerekiyordu. Bu durum, takas yapmamak ve değerli gördükleri her şeyi en ucuz yoldan ele geçirmek amacıyla gelmiş Portekizlilerce yeterli sayılmadı. Hele sıra, getirdikleri armağanları İmparatora vermeye gelince, büsbütün sıkıldılar. İmparatora sundukları on iki parça keten kumaş, on iki kırmızı kukulelatalı pelerin, on iki tencere, bir kasa şeker ve bir fıçı yağ, Batı dünyasının tabi kaynaklar ve uygarlık bakımından Asya'dan ne kadar geri olduğunu ortaya koymaktaydı.[366]

365 Bradford s. 304-305
366 J.G. Leithauser, Dünyamızın Fatihleri Milliyet Yayınları 1971 s. 124-125

Vasko da Gama, önce Kızıldeniz'e açılarak Arapların ticaret gemilerini kovalamaya ve huzursuz etmeye başladı. Bu taktiğe Hint Okyanusu'nda da devam etti. Bu arada Mekke'ye yaptıkları Hac Seferinden dönen Hintli zenginlerle dolu bir Arap gemisini ele geçiren Da Gama, teknedeki ganimetleri kendi gemisine aktardıktan sonra, Hristiyanların denizlerdeki üstünlüğünü ispat için Arap gemisini içindekilerle birlikte ateşe verdi. 260 erkek ve 50 kadın feci şekilde sulara gömüldüler. Kadınlar, küçük çocuklarını Avrupalılara doğru uzatarak merhamet diledilerse de, Da Gama gözünü bile kırpmadı. Sadece, bu tekneden yirmi kadar erkek çocuğunu Hristiyanlaştırmak ve rahip yapmak amacıyla yanına aldı [367] Bunu izleyen yıllarda, Portekizliler karada ve denizde pek çok kanlı savaşlar yaparak Hindistan ticaretini tam anlamıyla ele geçirdiler. Vasko da Gama'nın Koçin'de (Cochin) kurduğu üsse yerleştiler. 1509'da Diu Deniz Savaşı'nı kazanarak Malacca şehri alındı. Böylece Molucca Adaları'na kadar uzanan baharat yolu Portekizlilerin eline geçmişti. Masallar Ülkesi Hindistan'dan sağlanan gelir, inanılması güç seviyelere yükselmişti. Komutanlar ve askeri valiler Hint ülkelerini baştanbaşa yağma ediyor, bazı serüvenciler bir gece içinde akıl almaz servetlere el koyabiliyorlardı. Hilekarlık, rüşvet ve ahlaksızlığın her çeşidi almış yürümüştü.[368]

Portekiz Müdahelesinin Ekonomik ve Askeri Etkileri

Endenozya ve Çinhindi, baharat mallarının merkezi olup, bu mallar Kalküta'da toplanıyordu. Kalküta'da toplanan uzakdoğu baharat malları Hint ve Arap gemiciler tarafından Basra ve Süveyş'e taşınmakta idi. Buralarda develere yüklettirilen mallar Basra üzerinden Halep'e, Süveyş üzerinden de İskenderiye'ye götürülüp Venedikli'lere satılmaktaydı. Venedikliler bu malları Venedik'e götürüyor ve oradan da Avrupa'ya dağıtıyorlardı. Venedikliler yaptıkları bu taşımacılık işlerinden muazzam kar elde ediyorlardı. Portekizin bu sisteme müdahelesi, gelişmekte olan Avrupa endüstrisinin aleyhinde olduğu için paranın dışarıya kayması, dolayısıyla piyasanın yoksullaşması demekti. Geleneksel olarak Mısır ve Venedik'ten transit geçen baharat ticaretinin Portekizlilerin eline geçmesi, Venedikliler için büyük sıkıntı ve üzüntü kaynağı olmuştu. Mısır'daki Venedik elçisine, daha 1502 Ekim'inde, Memluk Sultanını, Portekizlilere karşı kışkırtması emri verilmişti.[369] Portekizlilerin bu faaliyetleri Akdeniz'de kısa sürede (1503 tarihinde) etkisini göstermiştir. Lizbon'da karabiberin fiyatı Venediklilerin satışının 1/5'ine düşer. Ama Memlûk sultanlarının, baharat mallarının fiyatını yüksek tutmak istemeleri de Venedik mallarının fiyatlarının yüksek olmasında bir etkendir. Böylece Venedik ticareti kısa zamanda 600.000 düka'dan 100.000 dükaya düşer. Ama bu durum sadece Venediklileri değil Memluk Sultanlığını da vurmuştur.

En mühim gelir kaynağından mahrum kalan Sultan Kansu Gavri, ticaret yollarının değişmesinden dolayı azalan gelirleri tebaâsına ağır vergiler yükleyerek telafi etmek istemiştir. Bu da tebaâsının sıkıntı çekmesine ve ezilmesine sebep olmuştur. Du-

367 Leithauser s. 128-129
368 A.g.e s.129-130
369 Alain Servantie, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s. 148-149

rumdan memnun kalan Portekiz böylece baharat ticaretinden hatırı sayılır bir pay elde etmiştir. Deniz seferleri geleneksel ticarete devam eden Osmanlı taciri; esnaf ve sanayisi için bir yıkım olmuştur. Maden akımı, fiyat artışları, maden-mal kaçakçılığı Osmanlının ekonomik hayatına büyük darbe vurmuştur. Arap, Hintli, İranlı, Türk armatörlerin tekelindeki deniz ticareti hem el hem de yön değiştirmişti. Hindistan ticareti ile sağlanan şeker ve çay 5 misli, karabiber 8 misli fiyata satılıyordu. Bu seferlerin kazancı, Avrupa için artarken Osmanlı için gittikçe azalmaktaydı. Yeni ticaret yolu daha uzun olmasına rağmen yerinden alınarak kendileri tarafından taşınan mallar daha fazla kar getiriyordu. Ayrıca gemi ile bir seferde, kara yolu, yani kervanlarla taşınanlara kıyasla 5-6 misli mal taşınabiliyordu. Aslında o dönemde savaş gemilerini, bordasında toplar taşıyan ticari gemilerden ayırt etmek çok zordu; ticari gemiler de savunma veya korsanlık amacıyla epeyce donanımlıydı.[370] Baharat ticaretinin yön değiştirmeye başlamasından en çok etkilenen Venedik ve Osmanlı Devleti oldu. Venedik, birden sütü kesilen bir çocuğa dönmüştü. İskenderiye, Kahire ve Beyrut pazarlarında baharat fiyatları görülmemiş şekilde dalgalanmaya başladı. Fransız deniz tarihçisi Graviere bu noktada çok haklı olarak şu soruyu sormaktadır[371]: Aslında Venedik ve Bab-ı Ali eski öfkelerini gündeme taşımak ve Avrupa'da savaş başlatmak için yanlış bir zamanı seçmişlerdi. Bunların çıkarları için, o zamana kadar çok verimli olan Uzak Doğu ticaretini Akdeniz güçlerinin elinden almakla tehdit eden ortak düşmana (Portekiz) karşı, gemilerini ve siyasetlerini Hint Okyanusu'nda birleştirmeleri daha yerinde olmaz mıydı? 1509 yılından itibaren Portekiz gemilerinin Ümit Burnunu dolaşarak, Hindistan ticaretini Afrika'nın batısına kaydırmaları, Kızıldeniz'e girerek Süveyş terminalini ve Cidde limanı yoluyla Kutsal toprakları tehdit etmeleri, Osmanlı İmparatorluğunu, en haşmetli zamanında zor duruma sokmuştu. Bu sıkıntı;

- Anadolu üzerinden gelerek İstanbul, Trabzon, Sinop, İskenderun, İzmir'den Avrupa'ya ihraç edilen tüm yerli ve yabancı malların transit, depolama, nakliye, gümrük ve iskele vergilerinden mahrum kalınması,
- Mısır'ın ve kutsal toprakların bir istila tehditi olmasa bile, tecavüze açık hale gelmesi,
- Basra-Dicle-Birecik-Doğu Akdeniz ticaret yolunun kapanma tehlikesinden kaynaklanmaktaydı.

Baharatın Ortaçağ Avrupa'sında çok önemli bir yeri vardı. Bunun, Avrupalı'nın ağız tadıyla ilgili lüks bir ihtiyaca karşılık verdiği, hiç bir zaman düşünülmemelidir. Baharata Batı ülkelerince neden bu kadar değer verildiğini anlamak için, o dönemin hayat şartlarını incelemek gerekir. Bu çağda Avrupa mutfağı genellikle baharata dayanmaktaydı. Patates ve birçok sebze cinsleri henüz bilinmiyordu. Buna karşılık büyük tüketimi olan etlerin uzun süre bozulmadan saklanması gerekmekteydi. Ortaçağ Avrupa'sının yemek listesi, bu güne kıyasla çok sınırlıydı. Ne çay biliniyordu, ne kahve,

370 M. Mollat du Jourdin, Avrupa ve Deniz 1993 s. 92
371 Graviere s.222

ne de kakao... Ancak çok zengin ailelerin şeker ve şarap almaları mümkündü. Halkın çoğunluğu, büyük bir gıda yoksunluğu içindeydi. Yalnız tat bakımından çok kuvvetli olan ilaçların iyi edici nitelikte olduğuna inanılıyor, bu nedenle baharat ayrıca ilaçları tatlandırmakta kullanılıyordu. Ortaçağ insanının kuvvetli kokulara da çok ihtiyacı vardı. İçinde yaşadığı pisliğin kokularını başka türlü bastırma imkânı yoktu.[372] 1518'de Antonio de Saldanha komutasındaki Portekiz filosu baharat dolu Müslüman gemilerini ele geçirdi ve Afrika sahillerindeki Barbori'de ateşe verdi. Portekiz'in Hindistan Filosu, Hint Okyanusu'nda rakipsizdi. Onlar her yeri tahrip ediyorlar, Müslüman gemilerine saldırıyorlardı.[373] 1525 yılından önce Osmanlı bayrağı, Arap gemilerinin Hindistan ürünlerini getirdikleri bölgelerde görünmemişlerdi. O dönemde Sultan Süleyman yirmi kadırgayla birlikte yemen kıyılarını yağmalamak ve Selim'in istila döneminde Mısır Sultanı'nın egemenliğini kabul eden şeyhleri vergiye bağlamak için Selman Reis'i Kızıldeniz'e göndermişti. Yirmi yıl sonra Portekizlilere karşı mücadele veren Gucerat racası, kafirlerin zulmüne karşı müminlerin emirinin yardımını istemiştir. Sultan, Mısır Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa'ya Süveyş'de bir filo inşa edip başına geçmesini emretmiştir. Deniz yoluyla Antalya'dan gelen odunlar Nil üzerindeki gemilerle Kahire'ya taşınacaktı; deve sırtında da Kızıldeniz'in kıyılarına götürülecekti.[374]

Osmanlının Bölgedeki Gemi İnşaa Faaliyetleri

Venedikliler, 1512'de Memluklulara yardım etmeyi Hristiyanlık adına redderken, siyasi ve ekonomik durumu kötüye giden Venedik 1531'de İstanbul'a bir usta göndermeye razı oldu. Venedikli 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 akçe gündelikle tersanede işe başladı. Diğer taraftan Mısır'da ele geçirilen Venedik gemilerinin askerleri de Süveyş'e nakledilerek orada inşa edilen donanmanın yapımında çalıştırılmışlardır.[375] Mısır ve İran'ın fethi üzerinden 20 yıl geçmesine rağmen, Portekiz'in Hint Okyanusu Filosuna karşı koyabilecek bir deniz gücü meydana getirilememişti. Osmanlı'nın zamanı ve kaynakları olduğu halde, bu gücü oluşturamamasının nedenlerini şöyle sıralamak mümkündür.

- Basra ve Süveyş Tersanelerinin kalyon inşa teknolojisine sahip olmaması ve kapasite yetersizliği,
- Gerekli gemi inşa malzemesinin bölgede bulunmaması,
- Hedef ve stratejilerin yanlış seçilmesi, denizcilik vizyonundan yoksunluk,
- Akdeniz'den Kızıldeniz'e doğrudan deniz kuvveti gönderme imkânının olmaması (Süveyş Kanalı Açık olsaydı, durum çok farklı olabilirdi.)

372 Leithauser s. 20-21
373 Özbaran p. 93
374 Graviere s. 222
375 Alain Servantie, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s. 156

Süveyş Kanalı'nın açılması projesi, Kanuni zamanında tasarlanmakla beraber, bir türlü gerçekleştirilememişti. Bu konudaki emir çok geç olmasına rağmen, ilk defa II. Selim tarafından 12 Ocak 1568 tarihinde Mısır Beylerbeyi'ne verilmiştir. Şöyleki: Donanmamın denizden Kızıldeniz'e geçmesi için bir kanal açılmak lazımdır. Buyurdum ki, emir alınınca, asla gecikilmeksizin, oradaki bilgili mimar ve mühendisleri toplayıp, görevlendirerek bildiresin ki, varıp Akdeniz ile Kızıldeniz'in aralarını ilmi şekilde incelesinler, kanal açılmaya müsaitmidir ve uzunluğu ne kadar olur ve yan yana kaç gemi geçebilir, bilgi edinip bildiresin ki, ona göre gereken temin edilerek kazdırılsın. Aziz Allahın izni ile bitirildiğinde..."

400 yıl Osmanlı egemenliği altında kalan Arap topraklarının tek belirgin özelliği vardı. Buralarda, Balkanlar ve Anadolu'da uygulanan **Tımar** sistemi yoktu. Bu nedenle doğrudan alınan vergiler, eyaletlerin ihtiyacı karşılandıktan sonra İstanbul'a hazineye gönderiliyordu.[376] Bu sistemin, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ndeki Osmanlı Deniz Gücü açısından şu sakıncası vardı; Kürekçi ve denizci personel temini, tamamen parayla sağlanmak veya İstanbul'dan gönderilmek zorundaydı. 17. yüzyıl sonlarına kadar, kürekle yürütülen Kadırga tipi gemiler kullanmak zorunda olan Osmanlı Donanması için kürekçi temini hayati önemini daima korumuştur. Venedik'teki Portekiz Büyükelçisi Pero Caroldo'nun 24 Kasım 1531'de yazdığı raporda;[377]

- Süveyş'te 10 büyük kadırga, 40 küçük kadırga, 20 büyük nakliye, 10 küçük nakliye gemisinin hazırlanmakta olduğunu,
- Sultan'ın Süveyş'e yelken bezi, halat, silah ve cephane gönderilmesi için emir verdiğini,
- Develerin Süveyş'e bütün keresteyi taşıdığı,
- Ayrıca 3000 usta, kürekçi ve diğer personelin Süveyş'e gönderildiği belirtiliyordu.

Bu rapor, Süveyş ve Basra'da donanma inşa etmek ve idame etmenin ne kadar zor olduğunu, her şeyin dışarıdan taşınmasının gerektiğini göstermektedir. Özellikle denizci personel ve kürekçi temini en büyük sorunu teşkil etmekteydi. Süveyş'te hazırlanan savaş gemileri, Süleyman Paşanın kontrolunda ve Venedikli bir ustanın denetiminde gerçekleştiriliyordu. Osmanlı donanması hazır olmasına rağmen, İstanbul hükümeti, Hindistan'a gitme projesinden vazgeçti. Yabancı tarihçiler, Akdeniz'in daha önemli ve hayati olması nedeniyle bu projeden vazgeçildiğini yazmışlardır. Süveyş'teki silahlar ve cephane, Akdeniz tarafına nakledildi. Bir müddet sonra Süleyman Paşa'ya Irak'taki Safavilere karşı harekât için ana kuvvetlere katılması emredildi. Bu nedenle Hindistan seferi yedi yıl geçikmiş oldu.[378]

376 Özbaran p.27
377 A.g.e. s. 96
378 Özbaran p. 97

Stratejik Değerlendirme

Venedikli bir ustanın Süveyş'e gönderilmesinden, Osmanlıların bilmediği, Okyanuslara dayanıklı Kalyon tipi gemilerin yapımının planlandığı anlaşılmaktadır. Nitekim 1552'de Piri Reis'in Basra seferinde altı adet kalyon tipi geminin bulunduğunu dikkate alırsak, Venedikli ustanın burada neden bulunduğu ispatlanmaktadır. Bu çok ilerici bir görüştür: **Teknolojiyi, nerede bulunursa alıp kullanmak.** Başka bir Venedik raporu ise, Venedik topçuları, kürekçileri, marangozları, kalafatçıları ve subaylarının da Osmanlı Donanmasının ihtiyaçlarının karşılanmasında yardımcı olduklarını söylemektedir. Hindistan Seferinin ertelenmesi, Portekiz Armadası ile baş edebilecek bir deniz gücünün oluşturulamaması yanında, Anadolu'nun doğu ve güney bölgelerinin güvenliğinin, Osmanlı'nın baharat ticareti gelirlerinden vazgeçebilecek kadar önemli olduğu anlamına gelmektedir. Bu olayda, deniz gücü bakımından en büyük olumsuzluk, hazırlanan donanmanın yedi yıl süreyle hareketsiz kalmasıdır. Bu kadar uzun süre hareketsiz ve eğitimsiz kalan bir donanmanın başarılı olma şansı olamazdı ve nitekim Hindistan'a bile zor vardı. Ayrıca geçen yedi yıl içinde ağaç gemilerin bakım ve tutumları için harcanan masraflar da önemli bir kaynak israfı olmuştur.

Selman Reis'in İstanbul'a Gönderdiği Rapor

Süveyş'teki Donanma Komutanı Selman Reis'in 2 Haziran 1525'de İstanbul Hükümetine gönderilmek üzere Mısır Beylerbeyine sunduğu rapor; Portekiz'in Hint Okyanusu'ndaki Denizci Strateji uygulamaları ve Osmanlı Devleti'nin bir amiralinin olaylara bakışı ve değerlendirmesi açısından çok önemli bilgileri içermektedir. Rapor şu şekildedir:[379] Selman Reis Portekizlilere karşı kullanılabilecek Osmanlı **Harp Gücünü** şöyle belirtmektedir.

Gemiler:

6 Baştarda (Büyük Kadırga)
8 Kadırga
3 Kalyete (Küçük Kadırga)
2 Kayık (Biri harap durumda)

Silahlar:

7 Badaluşka (Büyük kuşatma topu)
13 Yan topu
57 Zarbozan (çeşitli çaptaki gemi topları)
29 Şayka (Top monteli küçük kayık)
95 Demir top
97 Prangı (Gemi topu)

379 A.g.e p. 100-103

400 Kental Barut(100 kental 45 kg)

Gereksinim Duyulan Harp Malzemesi ve Personel:

50 Kalafatçı, 20 Neccar (Marangoz), 2 Haddad (Dökümcü), 2 Demirci, 2 Hızarcı

500 Kental zift

200 Kental beyaz kurşun (kalafat için)

200 Kental üstübü (pamuklu iplik)

10000 Arşın yelken bezi

200 Kental bezir yağı (keten tohumu)

500 Kürek

20 Topçu personel

1000 Cesur genç denizci

Yukarıda bahsedilen gemi ve silahların hazır olabilmesi için bir milyon 200 binden fazla altın sikke ve yılların gayreti gereklidir. Bu gemiler ve silahlarla, Hindistan'da kafirlerin elinde bulunan kaleler ve limanlar ele geçirilebilir ve muhafaza edilebilir. Portekizliler yukarıda bahsedilen gemilerin bir müddet sonra kullanılamayacağının farkındadırlar. Öğrendikleri zaman onlara karşı savaşa gireceklerdir. Şüphesiz gerçekten çok açıktır ki, her gemi ağzı açık bir ejderhaya benzemektedir. Onu gerçekten görmeden, bu gemi ve silahların gücünün neler yapabileceğini tahmin etmek veya açıklamak herhangi biri için mümkün değildir. Suçlu Portekizin, Hindistan topraklarındaki pervasız faaliyetlerini işiten birinin, Cidde Limanında hareketsiz yatan bu silah ve gemileri gördüğünde acı dolu duygulardan kaçınması imkânsızdır. Portekiz, bu gemi ve silahların korkusu nedeniyle, gemilerini Süveyş Körfezi'ne gönderememektedir. Ancak, eğer onlar bu gemilerin kullanılamaz durumda ve personel eksikliği olduğunu öğrenirlerse, Büyük Armadanın onlar için gelmesi kaçınılmazdır. Cidde'deki bu gemilerden başka, suçlu Portekiz'i caydıracak hiç bir şey yoktur.

Portekiz tarafından zaptedilen Hindistan eyaletlerinin durumu şu şekildedir:

- İlk olarak İran'a bağlantı sağlayan Hürmüz Adası Limanı; Orada küçük bir kale inşa ettiler. 200 askeri burada konuşlandırdılar ve adayı ele geçirdiler. Her yıl buraya 50-60 büyük gemi gelmekte, vergi toplamakta (100.000 duka) ve Portekiz'e göndermektedirler.

- Sonra, ilk olarak Hindistan'ın **DİU** Limanı geliyor. Bu limandan 2 günlük seyahat mesafesindeki yere, son iki yılda bir kale inşa ettiler ve 100 kafir burada bulunuyor. Etraftaki topraklardan ve diğer yerlerden kıymetli eşyalar, mücevherler toplayıp bunları kutulayıp Portekiz'e gönderiyorlar.

- Yukarıdaki bahse konu kaleden 5 günlük seyahat mesafesinde, **GOA** olarak bilinen yere bir başka kale inşa ettiler. Burada 1000 kafir bulunduğu söyleniyor. Onların karargahları bu kalede bulunuyor. Onun etrafındaki eyaletler zengin ve bu-

rada oturanlar bu kafirlere düşmandır ve bu eyaletler onların gelişlerine mani olmak için, düşmanı devamlı gözetlemektedir.

- GOA'nın aşağısında 2 günlük seyahat mesafesindeki CALİCUT'da da bir kale inşa ettiler. Kaledeki 300 askerle kasabayı işgal ettiler. Her tüccarın çanta ve ceplerinin arandığı, hiç kimsenin en ufak bir parçayı bile kaçırma şansının olmadığı söyleniyor. Buldukları bütün elmasları ve diğer mücevherleri, paketleyip Portekiz'e göndermektedirler.

- CALİCUT Limanından 2 günlük seyahat mesafesinde, meşhur COCHİN(Kuçi)'de bir kale inşa ettiler. Şehri elde tutmak için buraya 300 asker yerleştirdiler. Her ne mal buluyorlarsa Portekiz'e yolluyorlar.

- COCHİN'den 2 günlük seyahat mesafesinde bulunan SEYLAN Adası Limanının kontrolunu ele geçirdiler. Burada bir kale inşa ettiler ve kontrol için 100 asker yerleştirdiler. Bu adada aşırı miktarda Kimyon bulunduğu anlaşılıyor ve Adem Peygamberin adanın ortasındaki Surandip denilen yerdeki yüksek dağın üzerinde gömülü olduğu sanılıyor.

- Portekizliler aynı zamanda SUMATRA olarak adlandırılan büyük adanın limanını da kontrol etmektedirler. Burada 200 asker vardır. Sumatra'nın karşısında bulunan MALACCA Limanı da 200 askerle ele geçirildi. Baharatın tamamı bu adalardan gelmektedir. Şimdi bu baharat Portekiz'e gidiyor.

- Önceleri Portekiz bu limanları bizden almadan önce, baharattan kazanılan bu büyük gelirler Mısır'a geliyordu ve çok miktarda mal burada bulunuyordu.

- Suçlu Portekiz, yukarıda bahsedilen limanları sadece 1000 kişi ile elinde tutuyor. Bu nedenle, bizim gemilerimiz hazır olunca ve Allahın izniyle onlara karşı hareket edelim, onların tamamının yok edilmesi kaçınılmazdır. Bir kalenin bir diğerini desteklemesi mümkün değildir ve onlar toplu bir güçle başa çıkamazlar.

Raporun Değerlendirilmesi

Selman Reis'in Raporuna, **Denizci Strateji** açısından baktığımızda, Osmanlı Devletinin bu denizdeki resmi politikasını da yansıtan şu gerçekler ortaya çıkmaktadır.

- Selman Reis, okyanus şartları ile Portekiz gemilerinin yüksek manevra kabiliyeti ve üstün ateş gücünün farkında değildir.

- Portekiz hakkında bilgi toplarken, daima karada inşa edilen kaleler, içinde bulunulan asker sayısını anlatmaktadır. Portekiz deniz gücündeki toplam gemi sayısı, nerede konuşlandıkları, faaliyetleri, materyal ve personel durumu hakkında hiç bir bilgi yoktur. Oysaki denizci bir komutan olarak hedefi, Portekiz Deniz Gücü ve onun hakkında detaylı bilgi edinmek olmalıydı.



- Selman Reis'in bahse konu yerleri Portekiz'in 1000 kişi ile kontrol ettiklerini söylemesi ve buraların geri alınması ile her şeyin düzeleceğini zannetmesi, **Deniz Gücünün** kullanımı ve etkisi hakkında hiç bir fikri olmadığı ve Portekizlileri Süveyş Körfezi'ne girmekten caydıracak tek kuvvetin buradaki gemiler olduğunu söylerken, gemileri kara kuvvetlerinin bir parçası olarak düşündüğü anlaşılmaktadır.

- Selman Reis, Portekiz'in bu kritik üs ve limanları asker ve kaleler ile elde tuttuğunu zannetmektedir. Denizci bir komutanın, karacı gibi düşünmesi, Osmanlı'nın denize bakış açısının İstanbul'dan çok uzaklara yansımasından başka bir şey değildir.

- Süveyş'te bir donanma inşası ve donatılması için gerekli alt yapı mevcut değildir. Her şeyin İstanbul'daki Tersane Amirliğine bağlı olduğu anlaşılmaktadır.

-Selman Reis'in doğrudan Portekiz Deniz Gücünü hedef olarak düşünmesi gerekirken, limanlar ve kaleleri öncelikli hedef olarak kabul etmesi denizcilik vizyonundan uzak olduğunu göstermektedir.

- Selman Reis genç ve cesur denizci talep etmektedir. Deniz Kuvvetlerinde personel her zaman gemiden daha önemlidir. İngiltere gibi bunun acı tecrübelerini yaşayan milletler çok iyi bilirler. Yetenekli denizci personel olmaksızın en iyi gemi ve silahlar hiç bir işe yaramaz. Selman Reis'in 1000 kişi talep etmesi Süveyş Donanmasının durumunun iyi olmadığını göstermektedir.

- Anavatanla deniz bağlantısı ve gerekli ham madde kaynakları olmayan coğrafi şartlarda, deniz gücü oluşturmak ve idame etmek çok zordur. İngiltere ve İspanya uzun süre, gemi inşası için gerekli olan kereste, zift, demir gibi maddeleri Baltık bölgesinden sağlamışlardır. Ancak bu devletlerin ana vatanları ile bağlantıları vardı ve donanmaları bu taşımayı sağlıyordu. Süveyş Kanalı 15. veya 16. yüzyıllarda açılabilseydi Hint Okyanusu'ndaki deniz gücü dengeleri büyük oranda değişebilirdi.

Irak'ın Fethi Sonrasında Basra Körfezi'ndeki Stratejik Deniz Durumu

1534'de İran seferi sonrasında Bağdat'ın alınmasıyla, Basra Körfezi ile coğrafi olarak irtibat sağlanmış oldu. Şimdi iki körfezin dibinde, iki Osmanlı Filosu ve bu körfezlerin çıkışlarını tutan Portekiz Deniz Gücü vardı. Portekiz, Basra Körfezi girişindeki Hürmüz Boğazı'nı kontrol eden Hürmüz Adası'nı 1517'de ele geçirmişti. Bu uygulama, deniz gücünün ekonomik çıkarlara sağladığı katkıyı gösteren en güzel örneklerden birini teşkil etmektedir. Osmanlılar, Mısır'ın fethinden 17 yıl sonra, deniz ticareti bakımından çok stratejik bir körfeze erişmişlerdi. Basra'nın alınması hitamında burada bir tersane kuruldu. Gerekli kereste Maraş'tan getiriliyor, Birecik üzerinden Fırat yolu ile Basra'ya ulaştırılıyordu. Simao de Costa adlı bir Portekiz ajanı, 1563'te Basra Körfezini ziyaret etmişti. Costa, 22 oturaklı 5 yeni kadırga rapor etmişti. Basra'nın alınmasını müteakip güneye doğru kıyıların ele geçirilmesi Portekizlileri çok tedirgin etmişti.

Osmanlı Donanmasının Hindistan Seferi

1532 yılında, Süveyş'te, Portekizlilere karşı savaşmak üzere, irili ufaklı 60 kadırga inşa edilmiş olup halen donatılmaktaydı. Gemiler nihayet stratejik çapta bir sefer için hazır olabilmişlerdi. 22 Haziran 1538'de Süveyş'ten yola çıkan Süleyman Paşa, Mısır'dan hareketinden tam 72 gün sonra 2 Eylül 1538'de 74 gemi, 3000 savaşçı ve büyük toplarla Diu'ya vardı. Gucerat Racası tarafından kuşatma altında tutulan Diu Kalesine hücum için 8 Eylül günü karaya asker çıkaran Süleyman paşa, 30 Ekim günü kaleye genel bir hücum başlattı. Bu hücumda, 400 askerini kaybeden Süleyman Paşa, bir Portekiz filosunun yaklaştığı haberi üzerine kuşatmayı kaldırararak 5 Kasım 1538'de Mısır'a dönüşe geçti. Bu başarısız bir seferdi. Hint Okyanusu'nda başarısız olan Süleyman Paşa'nın seferi Kızıldeniz'de ise tersine çok iyi sonuçlar vermiştir. Süleyman Aden'i ele geçirmiş, Portekiz taraftarı olduğu konusunda kuşku duyulan Emir Bin Davud'u kovmuş ve Yemen bölgesine yeni bir vali atamıştır. Böylece Osmanlı'nın Süveyş'teki varlığının, Portekiz Filosunu caydırmaya devam etmesi sağlanabilmiştir. 1541'de kuvvetli bir Portekiz filosu, Süveyş'teki Osmanlı kadırgalarını imha etmek istedi. Bu da başarısız oldu. İki İmparatorluk birbirlerine resmi mektuplar göndererek bir şekilde anlaşmak istediler. Osmanlı Sarayının **Baharata**, Portekizlilerin **Buğdaya** ihtiyaçları vardı. Sultanla Kral arasındaki bu iletişim 16. asrın orta-



larına kadar devam etti. **Karacı strateji** uygulaması nedeniyle, Süleyman Paşa'nın zaten sayı ve teknik olarak yetersiz filosu, Gucerat'taki Müslüman Hintlilere top ve silah yardımı dışında hiç bir başarı sağlayamadı. Atıl bir güç olarak geri döndü.

Piri Reis'in Basra Seferi

Piri Reis'in ölümüne neden olan, Basra Seferi stratejik ve idari açıdan çok tartışılan bir olaydır. Piri Reis'in suçlu olup olmadığı konusunda çok değişik yaklaşımlar

vardır. 1552 Nisan ayında 25 kadırga, 4 kalyon ve 850 kişi taşıyan bir başka gemi ile Süveyş'ten hareket eden Piri Reis'e verilen emir;

- Hürmüz Adası'nı ele geçirmek,
- Mümkün olduğu takdirde Bahreyn Adası'nı da almaktı.

Portekizli tarihçi Couto'ya göre ise bu seferin amacı, Basra Geçidi'nin (Hütmüz Boğazı) emniyetini sağlamaktı. Önce Basra girişindeki Muscat ele geçirildi. 19 Eylül'de Hürmüz'e varıldı. [380] Piri Reis'in bu seferinde iki husus dikkati çekmektedir.

Birincisi, Osmanlı Filosunda 4 kalyonun bulunmasıdır. Üç direkli yelkenli harp gemileri olan kalyonlar, Osmanlılarda harp gemisi olarak ilk defa 1644 yılında Girit Seferi sırasında inşa edilmişler ve kullanılmışlardır. Bu gemiler gerçekten kalyon ise, 50 yıldır bölgede bulunan Portekiz gemileri ile denge sağlamak maksadıyla, Venedikli ustaların yardımıyla, öncelikle Süveyş'te inşa edildikleri anlaşılmaktadır.

İkincisi, Süveyş'ten Hürmüz'e beş ayda gidilmesidir ki, Osmanlı Filosunun kürekle yürütülen kadırga tipi gemilerinin ne kadar yetersiz olduğunu göstermektedir. Bu yavaşlık, hem muharebe esnasında bir dezavantaj teşkil ediyor, hem de, düşmanın daha önceden bilgi almasını kolaylaştırıyor ve baskın imkânını ortadan kaldırıyordu. Oysa Portekizliler aynı mesafeyi, kalyon tipi gemilerle 20- 25 günde alabiliyorlardı.

Çok iyi çalışan Portekiz istihbaratı nedeniyle, Hürmüz Valisi Alvaro de Noronha, karşı koymak için gerekli hazırlıkları yapmıştı. Buna rağmen Türkler Hürmüz şehrini ele geçirmeyi başardılar. Kaleyi bombardımana tuttular. 700 kadar Portekiz askeri kaleyi savunuyordu. Ancak karşı taarruza cesaret edemediler. Portekiz kaynaklarına göre, Hürmüz halkının en zenginlerinin Kishm Adası'nda[381] yaşa§dığı haberini alan Piri Reis, bu adaya çekildi. Adada direnişle karşılaşmadı. Adanın zengin topluluğu, ortalama sermayeleri 20 bin Cruzodos olan 30 kadar tüccardan oluşuyordu. Ayrıca 80 bin altın Cruzados sermayeli bir İspanyol Yahudisi vardı. Ekim ayı sonlarına doğru Piri Reis, bütün ganimetlerle birlikte Basra'ya hareket etti. Goa'daki (Hindistan) Portekiz Karargâhı Osmanlı tehdidini haber almıştı. Alfonso de Noronha, 80'den fazla gemi ve çok sayıda seçkin asker ile Hürmüz'e gitmeye karar verdi. Diu'ya vardığında, Osmanlı Filosunun Basra'ya çekildiğini haber aldı. Şahsen Hürmüz'e gitmekten vazgeçti, yeğeni Antonio de Noronha'yı gönderdi. Noronha Kasım ayı sonlarına doğru 28 büyük, 12 küçük gemi ile Hürmüz'e vardı. Biraz hasarın dışında Hürmüz'de hiç bir tehlikenin olmadığını gördü.[382]

Stratejik Değerlendirme

Yeterli deniz gücü olmadan, hiç bir deniz geçidinin veya alanının kontrol edilmesi mümkün değildir. Piri Reis'in Hürmüz'de kalıp kaleyi ele geçirmesi gerekirdi.

380 Özbaran p. 131
381 Bakınız harita s. 113
382 Özbaran p.131-132

Portekiz Filosunun yokluğundan istifade ederek 850 askerle kaleyi ele geçirme fırsatını kullanamamıştır. Şüphesiz, Piri Reis çok iyi savunulan kaleyi ele geçirse bile bu zafer geçici olacaktı. Daha sonra bölgeye gelecek Portekiz Filosu, önce Osmanlı Filosunu etkisiz hale getirecek, daha sonra kaleyi tekrar kuşatarak geri alacaktı. Teknolojik ve matematiksel gerçeklerden kaynaklanan deniz gücü dengesizliği, bunu göstermekteydi. Belki de Piri Reis, bu zaferin boşuna bir gayret olacağını görmüş, ganimet toplayarak Bab-ı Ali'ye yaranacağını sanmıştı. Buna rağmen, bir asker olarak, Piri Reis'in görev anlayışı çok hatalıdır. Hedefi ele geçirerek verilen görevi icra etmek yerine, bir nevi yağmayı tercih etmiş ve korkarak Basra'ya çekilmiştir. Yaşı ve yüksek kariyeri başını kurtarmasına yetmemiştir.

Murat Reis'in Basra Seferi

Portekizlilerin Hürmüz'e ve Kızıldeniz'e ulaşması sonrası, korku sırası Türklere gelmişti. Portekizliler her an misilleme yapabilirlerdi. Portekiz Filosu Pero de Taide İnferno komutasında Kızıldeniz'de karakol yapıyordu. Sultan, Basra'da bulunan Osmanlı gemilerini Süveyş'e getirmek için acele bir kaptan tayin etti. Atanan yeni kaptan Murat Reis, 15 kadırga, 1 kalyon ve 1 yük gemisini Süveyş'e getiremedi. [383]

Stratejik Değerlendirme

Süveyş, Akdeniz'e olan çok kısa mesafesi, Mısır'a yakınlığı nedeniyle o dönemde Basra Körfezi'nden çok daha stratejik öneme sahipti. Piri Reis'le başlatılan Basra Seferi şu sakıncaları da beraberinde getirmiştir.

- Süveyş Filosu'nun yarısı kaybedilmiştir.
- Süveyş Körfezi ve Kızıldeniz, denizden gelecek tehlikelere karşı savunmasız bırakılmıştır
- Filodan arta kalan gemiler Basra Körfezi'nde mahsur kalmışlardır.

Kısacası, Dimyat'a pirince giderken, evdeki bulgurdan olunmuştur. Süveyş'teki savunma zafiyetini, ciddi olarak değerlendiren Bab-ı Ali, ısrarla Basra'daki gemilerin acele Süveyş'e geri getirilmesini emretmiştir.

Seydi Ali Reis'in Basra Seferi

Bu kez Seydi Ali Reis görevlendirilmiştir. Ali Reis, 2 Temmuz 1554'de 15 gemi ile Basra'dan hareket etti. Portekiz'in Basra Körfezi'nde sadece 4 gemisi olduğunu öğrenmişti. Portekiz Filosu o tarihte Muscat'ta bulunuyordu. Haberi alan Portekiz Amirali Fernando de Menezes, 25 kalyon, 6 karavel ve 12 grap (kürekli gemi) ile Khawr Fakkan[384] yakınlarında Osmanlı Filosu ile karşılaştı. 9 Ağustos 1554'de, Osmanlı ve Portekiz Filoları kendilerinin en şiddetli deniz savaşını yaptılar. Portekizliler Lima Körfezi'ne çekilmeye zorlandılar. Ali Reis Miratül Memalik adlı eserinde bunu bir

383 Özbaran p. 133
384 Bakınız harita s. 113

başarı olarak kabul eder. Ancak, Portekiz armadası onarıldı ve yeniden donatıldı. 16 gün sonra, Menezes 24 gemi ile Osmanlı Filosuna 25 Ağustos'ta tekrar angaje oldu.. Bu defa Osmanlılar ağır kayıplar verdiler. Ali Reis bu savaşı Barbaros'unkilerden daha müthiş olarak açıklamaktadır. Ali Reis kalan 7 gemi ile Yemen'e doğru yola çıktı. Batılı rüzgâr onu, Hindistan kıyılarına döndürdü. Sonunda Gucerat'a geldi. Ve orada bir müddet kaldı.[385]

Stratejik Değerlendirme

Kürekli Osmanlı filosu 15 günde bölgeden uzaklaşamamış ve Hindistan'dan kalkan süratli Portekiz filosu tarafından yakalanmıştır. Bu savaş, Portekizlilerle Osmanlılar arasındaki gerçekleşen iki deniz savaşından en önemlisidir. İlki, Murat Reis'in, gemileri Basra'dan çıkarmak için yaptığı başarısız deniz savaşıdır. Savaştan alınacak derslere gelince;

- Yeterli deniz gücü oluşturmadan muharebeye girişmek intihardır.
- Portekizliler çok kısa zamanda birliklerini takviye etmişlerdir.
- Osmanlı kadırgalarının okyanuslara ve denizdeki taktik uygulamalara uygun olmadığı bir kere daha ortaya çıkmıştır.
- Portekiz haber alma sistemi çok iyi çalışmıştır.
- İstenilen bir yere gidemeyen bir deniz gücü ile Osmanlı Filosu komik duruma düşmüştür.

Osmanlılar Basra Körfezi'nde hiç bir zaman büyük bir donanma tutmayı başaramadılar. Basra'da gemi inşasında kullandıkları malzemeler uzak yerlerden sağlanıyordu. Örneğin kereste Anadolu'nun güneyinden, Maraş civarındaki dağlardan geliyordu. Basra Donanmasının başındaki görevli Lahsa Kaptanı burada üslenen gemilerin komutanıydı. Bölgedeki gemilerin işlevi Portekizlileri ve bazen de yerel Arap faaliyetlerini gözetlemekten ibaretti. Şattül-Arap Bölgesindeki Osmanlı idarî egemenliği hep güçlüklerle karşı karşıyaydı ve Arapları kontrol altında tutmak için sürekli bir deniz gücü gerekliydi.

Hint Okyanusu İçin Genel Stratejik Değerlendirme

16. yüzyıl başlarında, Osmanlı Devleti, tüm gücüyle Avrupa istikametinde genişleyerek **jeopolitik bütünlük** sınırlarına ulaşma çabasındaydı. Karadeniz ve Anadolu tamamen kontrola alınmış, Mora, Eğriboz ve Balkanlar ele geçirilmiş, Macaristan ve Avusturya hedef listesine girmişti. Mısır'daki Memluklu Devleti ile ekonomik ve siyasi anlaşmazlık doruk noktasına varmıştı. Aynı dönemde, Portekiz deniz gücünün Hint Okyanusu'na girmesi, Osmanlı'yı diversiyona uğratmış, hiç beklemediği bir zamanda ve coğrafyada yeni bir güç mücadelesine sürüklenmiştir. Bu durum, Mısır ve İran'ın fethine hayati öncelik kazandırmıştır. Yaşamsal jeopolitik gereksi-

385 Özbaran p. 134

nimler aynı zamanda organize olma ve kurumsallaşmayı da zorunlu kılar. Avrupa'da da böyle olmuştur. Osmanlı kara gücü karşısında tutunamayan Avrupa, en kolay geliştirilecek yanını, yani, deniz gücünü öne çıkarmıştır. Böylece hem okyanuslara açılarak zenginleşmiş, hem de Osmanlı kara gücü karşısındaki askeri dengeyi kendi lehine çevirmeyi başarmıştır. Avrupa, deniz gücü vasıtasıyla, pasif ve statik durumdan çıkarak Osmanlıya her yönden ve her zaman saldırabilecek dinamik bir yapıya kavuşmuştur. Eğitimden, ticarete, gemi inşasından, devlet yönetimine, denizci doktrinden, savaş stratejilerine kadar her alanda kurumsallaşan Avrupa denizciliği, 16.yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı deniz gücü karşısında jeostratejik ve teknolojik üstünlüğü ele geçirmiştir.

Öncelikle, Hint Okyanusu'nda ortaya çıkan bu ekonomik ve siyasi değişim, Osmanlı'nın jeopolitik bütünlüğünü tehdit eden üç stratejik faktör ortaya çıkarmıştır. Bunlar;

- Süveyş-Basra-Akdeniz eksenli baharat ve ipek yolu deniz ticaretinin sona ermesi,
- Ekonomik ve jeostratejik (Kızıldeniz) değeri yüksek Mısır bölgesinin Portekiz kontroluna girme olasılığı,
- Mekke, Medine ve Kudüs gibi kutsal merkezlerin Hristiyanların eline geçme olasılığıydı.

Bu üç faktörden ilki fiili olarak 1503'de başlamıştır. Osmanlı, kendi jeopolitik etki alanının tamamen dışında kalan Portekiz faaliyetlerine doğrudan müdahele edememiştir. Bu nedenle dolaylı müdahele stratejisi izlemek zorunda kalmıştır. Bu bağlamda Osmanlı'nın iki seçeneği vardı.

- Birincisi; Osmanlı donanmasını kullanarak doğrudan Portekiz Devleti üzerine kuvvet uygulamak,
- İkincisi; Hint Okyanusu'na ulaşmak için Mısır ve Irak'ı ele geçirmekti.

Doğrudan Portekiz Anavatanına Kuvvet Uygulamak (Seçenek No:1)

1480 yılında Osmanlı Devleti, 140 parça gemi ile İtalya'ya 18 bin kişi çıkarma kabiliyetinde bir donanmaya sahipti. 1492'de de Kemal Reis, Müslümanları korumak maksadıyla İspanya ve İtalya limanlarına akın tipi deniz harekâtı icra etmişti. Ayrıca Osmanlı donanması 28 Temmuz 1499'da, Sapienza'da 200 gemilik Venedik donanmasını mağlup etmişti. Dünyanın büyük deniz savaşlarından biri olan **Sapienza Deniz Savaşı**, Türklerin tarihte kazandıkları dünya çapındaki ilk açık deniz savaşıdır. Buna rağmen, tutucu Osmanlı askeri ve idari yapısı içinde kurumsallaşamamış, orta ve batı Akdeniz'de yaygın üs ve liman zinciri olmayan, kalyon teknolojisine geçememiş bir donanmanın, Cebelitarık'tan çıkarak İstanbul'dan yaklaşık iki bin deniz mili uzaklıktaki Portekiz'e ulaşması, teknolojik ve lojistik olarak mümkün değildi. Ayrıca doğrudan Portekiz anavatanına yapılacak bir harekâtın, Hint Okyanusu'ndaki

Portekiz faaliyetlerini durduracak kesin bir sonuç vermesi de çok zayıf bir olasılıktı. Akdeniz'de Portekiz'e doğrudan kuvvet uygulanması amacıyla kullanılabilecek Garp Ocakları Donanması ise, ancak 1520'lerde fonksiyonel bir güç haline gelebilecekti. Fransız tarihçi Graviere'nin; "1520 yılında kuzey Afrika korsanları İspanya sahillerine yaptıkları akınlarda öylesine büyük bir terör salmışlardı ki, kıyılardaki bütün halk kaçıyordu. 1531'de ise Cezayir korsanları, İspanyol Yarımada'sıyla Kuzey Afrika kıyısı arasındaki denizin mutlak efendileriydi." şeklinde ortaya koyduğu gerçekler, Garp Ocakları Donanmasının bölgedeki gücünü ispatlamaktadır. Bu noktada sormamız gereken soru şudur; neden Garp Ocakları Donanması, 1520'den sonraki yıllarda, Portekiz üzerinde doğrudan bir baskı aracı olarak kullanılmadı? Buna rağmen 1538 Preveze Zaferini takiben 1541'de Barbaros'un yaptığı Toulon Seferiyle birlikte Portekiz'de doğrudan saldırıya uğrama korkusu yaşandığı Portekiz belgelerinden anlaşılmaktadır. Bu itibarla Osmanlılarca düşünülmeyen veya gündeme getirilmeyen böyle bir seçeneğin, denizci strateji ve jeopolitik gerçekler yönüyle 1538 sonrası tatbik kabiliyeti kazandığı anlaşılmaktadır.

Mısır ve Irak'ı Ele Geçirmek (Seçenek No:2)

Portekiz'in Hint Okyanusu'na girişi başlangıçta en çok Memlukluları etkiledi. Memluk Sultanı Kansu Gavri, 1504'de Papa'ya, Portekizlilerin baharatları Ümit Burnu yoluyla doğrudan Avrupa'ya götürmelerinden şikayet eden bir mektup yazdı. Papa'dan, bu sorunun çözümüne yardımcı olmasını rica ediyor, aksi takdirde Kutsal Kabri ve hükmü altındaki topraklarda bulunan tüm kiliselerle Hristiyanlığın kutsal yerlerini yakıp yıkacağını bildiriyordu. 1509'da, Portekizlilerin, Hintli bir prensin isteği üzerine gönderilen Memluk donanmasını Diu önlerinde yenilgiye uğratması üzerine, Memluk Sultanı Kansu Gavri Osmanlılardan gemi ve top yardımı istedi.[386]Bu talep aynı zamanda Memlukluların Portekizlilerle tek başına başa çıkamayacağı anlamına gelmekteydi. Bu bağlamda, Osmanlı Devleti, doğrudan sonuç alabilecek ve tatbik kabiliyeti olan ikinci seçeneği süratle uygulamaya koydu; ve o dönemde rakipsiz durumdaki ordusunu kullanarak 1514'de İran'ı, 1517'de Mısır'ı fethetti. Bu fetihler, Portekiz'in Hint Okyanusu'na müdahelesine karşı bir tepki stratejisiydi. Mısır'ın fethi ile bölgenin Portekiz kontroluna girme ve kutsal merkezlerin Hristiyanların eline geçme olasılığı önlenmiş oldu.

Onyedi yıl sonra, 1534'de fethedilen Arap Yarımadası ve Basra bölgesi ile de Osmanlı'nın Ortadoğu'daki teritoriyal jeopolitik yapılanması tamamlandı. Böylece, 1534 yılından itibaren Osmanlı Devleti coğrafi olarak Okyanusa ulaştı. Ancak, bölgede güçlü bir deniz kuvvetine sahip olamaması nedeniyle, jeopolitik açıdan fiili bir okyanus imparatorluğu olamadı. Çünkü binlerce mil uzunluğunda kıyılara ve çok geniş bir deniz alanına sahip bu coğrafyada, Portekiz deniz gücünden kaynaklanan tehdide karşı koyma vasıtaları hemen hemen hiç yoktu. Bölgedeki deniz güvenliği boşluğu, Osmanlı jeopolitiğinin en önemli ve kritik boyutunu teşkil etmekteydi. Ulaşılan

386 Alain Servantie, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s. 148-149

bu coğrafi konumla birlikte Osmanlı için, biri zorunlu, ikisi isteğe bağlı olmak üzere üç stratejik hedef daha ortaya çıktı. Bunlar;

- Ortadoğu'da yeni sahip olunan kıyıları, geçitleri ve şehirleri korumak,
- Portekiz deniz ticaretine mani olmak,
- İslamın Halifesi olarak Hindistan ve Uzakdoğu'daki Müslümanları korumak ve Hristiyan misyoner faaliyetlerini engellemek,

Osmanlı Devleti, bu stratejik hedeflere ulaşmak için bölgedeki deniz gücünün artırılmasının gerekli olduğunu çok çabuk kavradı. Portekiz ise, bölgeye getirdiği deniz gücünü güvenli bir konuşlanmaya geçirmenin peşindeydi. Bu hedefler, Avrupa'nın en ucundaki küçük bir denizci devlet ile küresel bir kara imparatorluğunu Hint Okyanusu'nda çatışmaya zorladı. Karşı karşıya gelinen alanın deniz ortamı olması, her iki devlet arasındaki güç farklılığını bambaşka bir boyuta taşıdı. Her iki ülkenin deniz gücü yapılanması arasındaki büyük farklılıklar ise, planlamadan uygulamaya kadar her aşamada çatışmanın karakterini belirledi. Şimdi çatışmaya ve uygulanan stratejilere yön veren her iki ülkenin askeri doktrinlerine bir göz atalım.

Portekiz Deniz Gücü Yapılanması

Yaşam mücadelesinde doğrudan denize gücüne dayanan Portekiz; askeri, ekonomik ve siyasi kurumsallaşmasını deniz ortamında mücadele esasına göre yapılandırmıştı. Gemilerle yaklaşık 3 bin deniz mili uzaklıktan nakledilen Portekiz kara gücü, sadece denizci stratejinin gereksinim duyduğu üs, liman, kritik geçit ve kanalları korumak amacıyla kullanıldı. Zaten, o dönemdeki nüfusu 1,5–2 milyon civarında olan Portekiz'in etkili bir kara gücü oluşturması da mümkün değildi. Portekizli Amiral ve Goa Valisi Francisco de Almedia, 16. yüzyılda, denizlerdeki gücün, mevcut durumun kilit taşı olduğunu açıkça söylemişti. Portekiz Kralına "Gemicilikte başarılıysanız, Hindistan ticareti sizindir, eğer gemicilikte başarılı değilseniz kısa zaman içinde karada bir kale elde etmeniz gerekecek, bu böyle bilinsin" diye yazmıştı. Bu aynı zamanda Krala, "Portekiz tesadüfen denizlerde bir yenilgiye uğrayacak olursa, sömürgeleriniz, yerel güçler hoşgörü göstermedikleri sürece bir günden fazla dayanamayacaktır." diye yazmış olan Albuquerque'nün de düşüncesiydi.[387] Portekiz 15. yüzyılın son çeyreğinde top tüccarları açısından eşsiz bir pazar olmuştu. Portekizlilerin deniz ötesi yayılması, henüz iç endüstride üretilmeyen deniz toplarının kullanım olanağına bağlıydı. Deniz ötesi ticari spekülasyonların sağladığı önemli kazançlar, ihtiyacı etkin talebe dönüştürüyordu. Portekiz kralları, dışarıdan ateşli silahları getirmekle kalmamış, topçuları ve top dökümcüleri de getirmişti. Portekiz gemilerindeki toplar ve topçular çoğunlukla Alman ve Flaman kökenliydi.[388] Portekizliler, denizcilik teknolojisinde, gemi direklerinin sayısını artırarak ve birden fazla yelken takarak Avrupa'da başı çektiler. Bu durum, hem gemilerin manevra yeteneğini, hem de da-

387 Cipolla s. 73
388 A.g.e s. 16-17

yanıklılığını artırdı. Güçlü omurga ve meşe kaplama ile inşa edilen Portekiz gemileri, ağır topların geri tepmesine de dayanıklı hale getirildi. Kadırga tipi gemilerde bu topların kullanılması mümkün değildi. 1498'de Portekizlilerin sahip olduğu donanım, Çin ve Hint denizlerinde bütünüyle yeni ve beklenmedik bir şeydi ve bu Portekizlilere büyük bir üstünlük sağlamıştı. Vasco da Gama, Calicut'a geldiği zaman Avrupa topları, Asya'daki hiç bir topla karşılaştırılamayacak kadar etkiliydi.[389] Özetle, Avrupa'nın daha kaba, ama çok daha geniş çaplı metalürji endüstrisi, gemilerin ateş gücünü önemli ölçüde artırmıştı. Bir deniz devleti olan Portekiz'in gemi kaptanından, miçosuna kadar denizci personel açısından herhangi bir sıkıntısı yoktu. Denizcilik okulları, balıkçı ve ticaret gemileri ile kurumsal bir bütünlük içindeki Portekiz denizcilik gücü, takip eden 12 yılda, Hint Okyanusu'nda da denizci stratejiye uygun bir konuşlanmayı sağladı. Hint Okyanusundaki Portekiz denizci stratejisi;

- Mümkün olduğunca çok ticari malı Avrupa'ya kendi gemileri ile taşımak ve bunları pazarlamak,
- Basra Körfezi ve Kızıldeniz yoluyla yapılan deniz ticaretini engellemek,
- Hindistan'da, Yemen'de ve Umman denizi kıyılarında elde ettiği üs, iskele ve limanları elde tutmak ve çoğaltmaktı.

Bu strateji yaklaşık 150 yıl süre ile başarı ile uygulanmış ve Osmanlı Devleti üzerinde önemli ekonomik ve mali etkiler meydana getirmiştir. Bu bağlamda Goa (1510), Malakka (1511) ve Hürmüz Adası (1515) gibi stratejik noktalarda deniz üsleri kurdular. Açıkcası, farklı deniz şartlarının gerektirdiği değişik teknikleri uygulayan Portekiz Deniz Gücü üzerinde, Osmanlıların kesin bir zafer kazanması çok zordu. Coğrafi şartlar ve yelkenli gemilerin yüksekliği, Portekiz gemilerinin yüksek ateş gücü, Osmanlıların karşılaştıkları başta gelen engellerdi.[390] İtalyan tarihci Cipolla Hint Okyanusu'ndaki Portekiz üstünlüğünün teknik yönlerini şöyle açıklamaktadır[391]: Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda Müslümanların başarısızlığının gerçek nedeni, zamanla aşılmış olan deniz savaşı tekniklerinde gizliydi. Osmanlılar, tıpkı geleneksel düşmanları Venedikliler ve Maltalılar gibi, Atlas Okyanusu ülkelerince gerçekleştirilen gemicilik devriminin kapsamını ve önemini kavrayamamışlardı. Modern çağ başladığı zaman ortaçağda kalmışlardı. Gemilerinde bulunan topları (hep kendi eski yöntemleriyle) kullanırken, yelkenlilerden de yararlanıyorlardı, ama temelde insan enerjisine bağımlı kalmayı sürdürmüşlerdi; göğüs göğüse çarpışma ve bordalama gibi eski yöntemlere tutunmuşlardı. Kadırgalar da deniz güçlerinin ana dayanağı olarak kalmıştı. Portekizliler de kadırga kullanıyorlardı, ama onların donanmasında en önemli unsur, okyanuslara açılan yelkenliydi. Büyük kadırgalar küçük iç denizlerde çok daha başarılı olma imkânına sahipti. Ne Portekizliler, ne de Hollandalılar, Kızıldeniz kıyılarında demirlememiştir. Ama okyanusta kadırgaların hiç şansı yoktu ve büyük yelkenlilerin topları için iyi birer av oluşturuyorlardı. Os-

389 A.g.e s. 56
390 Özbaran p. 95
391 Cipolla s. 54-55

manlılar okyanuslara açılan yelkenlilerden yararlanmayı 16. yüzyıl sonlarına doğru öğrenmişlerdi.[392] 17. yüzyılın ilk yıllarında kuzey Afrika kıyılarındaki yerliler korsanlık amacıyla önemli bir donanma meydana getirmişti.[393].

Osmanlı Deniz Gücü Yapılanması

Osmanlı Devleti ise, dünyanın en zengin ülkesi olmanın ve her türlü gereksinimini kolaylıkla karşılayabildiği jeopolitik bütünlüğe erişmenin verdiği güçle; Ordunun bir kolu gibi kabul edilen deniz gücünün kurumsallaşmasına gerek duymamıştı. Osmanlı idari ve eğitim yapısı içinde deniz gücü yer almıyordu. Bu nedenle, Osmanlı askeri doktrini; karada, rakibin ordusunu yok ederek, o ülkeyi kontrol altına almayı öngörmekte iken, denizde doğrudan rakibin deniz gücünü yok ederek, deniz alanlarının kontrolunu öngören bir doktrin veya strateji mevcut değildi. Deniz gücü, Osmanlı siyasetinde kara birliklerini nakletme ve onlara lojistik destek sağlama, korkutma, sindirme ve resmi korsanlık stratejilerinin en çok kullanılan enstrümanıydı. Hint Okyanusu'nda da aynı tutum ve strateji devam ettirildi. Denizci strateji açısından gelinen bu noktada belirtilen stratejik hedeflere ulaşmak için yapılması gereken tek şey vardı. Portekiz deniz gücü ile başa çıkacak bir deniz gücü oluşturmak. Osmanlı Devleti, Süveyş bölgesinde deniz gücü oluşturma konusunda doğru kararı verdi ve bölgedeki yetersiz lojistik ve teknik olanaksızlıklara rağmen, bölgeye kaynak aktararak kararını gerçekleştirmeye çalıştı. Bölgedeki Portekiz deniz gücü, okyanuslara uygun, yelkenle yürütülen ve ateş gücü yüksek kalyon tipi gemiler kullanıyordu. Osmanlı ise, Akdeniz'de bile bu teknolojiye henüz geçmemişti.

- Kalyon tipi gemiler, Osmanlının kullandığı kadırga tipi gemilere nazaran, ateş gücü bakımından 8 misli, taşıdığı savaşçı personel sayısı bakımından da 2,5 misli daha güçlüydü.

- Kurumsal yapıdan çok uzak Osmanlı deniz gücü, korsan kökenli gemi kaptanları ile çoğunluğu Rumlardan oluşan gemici personel kullandığından sürekli bir personel sıkıntısı yaşamaktaydı. Donanmanın kendi topçu sınıfı yoktu, savaşçı personel ile gemi topçu personeli de ordudan sağlanıyordu.

Yelken ve kürek arasındaki savaş gücünü doğrudan etkileyen fonksiyonel farklılık çok açıktı; Osmanlı'nın beş ayda gittiği Süveyş–Hürmüz arasındaki mesafeyi, Portekizliler 20–25 günde gidebiliyorlardı. Mısır'ın fethi sonrası başlatılan stratejik bir deniz gücü oluşturma çabaları, 1532 yılına gelindiğinde, yani 15 yıl sonra ancak 60 gemilik bir güce ulaşabilmişti. Bunlardan sadece 10 tanesi Okyanus şartlarına uygundu. Bu güç, 6 yıl süre ile atıl vaziyette bekletildi. Beklemenin sebebi olarak, Kanuni'nin Irak Seferi'nin tamamlanması bir dereceye kadar makul görülebilir ise de,

392 Burada Garp Ocakları Donanması kastedilmektedir. Osmanlı Merkez Donanması ancak 1667 yılında Girit Savaşı'ndan sonra yelkenli gemilere (kalyon) geçiş yapmıştır.

393 Yazarın yerliler olarak nitelediği bölge, Osmanlı İdaresine bağlı Cezayir, Tunus ve Trablusgarp Beylerbeyliklerinden oluşan, Garp Ocakları Eyaletidir. Yazarın kullandığı korsanlık ve yerliler ifadelerinin buradaki önemli deniz gücünü başıboş ve kontrolsuz göstererek küçümsemeyi amaçladığı değerlendirilmektedir

takip eden 4 yıl neden beklendiğinin askeri ve politik bir açıklamasını yapmak oldukça zordur. Irak harekâtı ile koordineli olarak 1534'de Barbaros'un Akdeniz'de başlattığı Stratejik Aldatma Harekâtı[394] ve Avrupa'daki değişken güç dengeleri bu emrin verilmesini geciktirmiş olabilir. Aynı dönemde ise, bölgedeki Portekiz deniz gücü, 190 harp ve 210 nakliye gemisi ile muazzam bir seviyede idi. Bu deniz gücü, aynı anda 26 bin kişiyi taşıma kabiliyetinde idi. 1538 yılına gelindiğinde, coğrafi, lojistik, teknolojik ve personel kısıtlamaları nedeniyle Osmanlı ancak 76 parçalık bir deniz gücüne ulaşabilmişti. Bu muazzam deniz gücü dengesizliği Osmanlı'yı ister istemez savunma stratejisine zorladı. Osmanlı'nın zamanı ve kaynakları olduğu halde, bölgede etkili bir deniz gücü oluşturamamasının nedenlerini şöyle sıralamak mümkündür.

- Basra ve Süveyş tersanelerinin kalyon tipi gemi inşa teknolojisine sahip olmaması ve kapasite yetersizliği,
- Gemi inşa malzemesinin ve denizci personelin bölgede bulunmaması,[395]
- Hedef ve stratejilerin yanlış seçilmesi, denizcilik vizyonundan yoksunluk,

Osmanlı Deniz Stratejisi

Osmanlı'nın Avrupa ve Akdeniz'i de kapsayan genel stratejisi de dikkate alındığında, Hint Okyanusu bölgesi ile ilgili kısa zamanda düzeltilmesi mümkün olmayan handikapları vardı. Akdeniz'deki deniz gücünden kaynaklanan sıkıntılarını, coğrafi koşulların farklılığı nedeniyle çok daha fazla ve daha şiddetli olarak Hint Okyanusu'nda hissetti. Avrupa'daki fütuhatın devam etmesi ve doğudan Anadolu'ya uzanan jeostratejik hatların güvenliği nedeniyle donanmaya çok ihtiyaç duyulduğu bir dönemde, kaçınılmaz bir başka mücadele alanı daha ortaya çıkmıştı. Bu durum, önceliğin Akdeniz'de kalmasını gerektirdi. Çünkü;

- Hint Okyanusu'ndaki Osmanlı çıkarları hayati ve acil değildi,
- Portekiz'den kaynaklanan çok katı ve zorlayıcı gerçeklerle mücadele için zamana ihtiyaç vardı,
- Avrupa ve Akdeniz'deki siyasi ve askeri dengeler daha öne çıkmıştı,

Osmanlı Devleti'nin Hint Okyanusu **Deniz Stratejisi**; deniz gücü yetersizliği nedeniyle, 1509 yılında Portekizliler ile başlayan, Afrika'nın batısından geçen yeni deniz ticaret yolunun kullanılmasını engellemek değil, daha ziyade, Portekiz'in bölgedeki kolonizasyon ve üs edinme faaliyetlerini durdurmayı ve kıyılarını koruma-

394 Barbaros 28 Mayıs 1534'de batı istikametine denize açılırken, Kanuni komutasındaki Osmanlı ordusu da 14 Mayıs 1534 günü son hazırlıkların yapılacağı Diyarbakır'a ulaşmıştı. Bu stratejik aldatma ve operatif baskını Fransız Amiral J. Graviere şöyle anlatmaktadır: **Süleyman'ın uzun süreli yokluğu sayesinde, kendi hallerine bırakılmış Hristiyanların, Osmanlılara karşı üstünlüklerini yeniden sağlamak için on sekiz ayları vardı. Bu zamanı kullanamamalarının nedeni öncelikle bölünmeler olduğu gibi; aynı zamanda Barbaros'un, Sultan'ın emirlerine uygun olarak 1534 yılının yaz aylarında İtalya ve Afrika kıyılarında meydan getirdiği şaşırtmacayı da göz önünde bulundurmak yerinde olur.**

395 Bu bölgedeki Osmanlı idari sisteminde toprağa dayalı sistem yerine eyalet sistemi geçerliydi. Bu nedenle özellikle kürekçi tedariki tamamen paralı ve esirlere dayalı bir sistemle yürütülüyordu.

yı amaçlıyordu. Hedef olarak doğrudan Portekiz Deniz Gücü alınsaydı, netice kesin ve zaman çok daha kısa olacaktı.[396] Ancak, güç dengesizliği doğal ve zorunlu olarak Osmanlıyı savunma stratejisine mahkûm etti.[397] Bölgede olanaklar dâhilinde oldukça uzun sürede oluşturabilen Osmanlı Deniz Gücü, hem caydırıcı etkisi, hem de savunma stratejisi içinde gerçekleştirilen taarruzi deniz harekâtı ile Süveyş ve Basra bölgelerinde, Portekiz deniz gücünün etki alanını daraltarak önemli ölçüde marjinalize etmeyi başardı.Bu kapsamda, etkin bir kıyı savunması yapılması, Aden ve Hürmüz gibi kritik geçitlerin ele geçirilmesi hedef alınmıştı. Osmanlının Süveyş'te oluşturduğu deniz kuvveti ve Aden'in ele geçirilmesi, Portekiz'in Kızıldeniz'e girişini caydırıcı bir etki yapmıştır. Osmanlı'nın Hint Okyanusu'nda taarruzi strateji kapsamında kabul edilebilecek sadece bir olay vardır. O da, Piri Reis'in 1552'deki Hürmüz seferidir. 1538'deki Diu seferi ise, amaç bakımından Hint kıtasındaki Portekiz karşıtı Müslüman güçlere silah, malzeme ve savaşçı tedarikini öngören bir destek seferidir.

Hint Okyanusu'na, Avrupa eksenli güç dengeleri açısından bakabilmek için, 1533 yılı itibariyle Akdeniz'e bir göz atmak gereklidir; Akdeniz'de şiddetlenen deniz üstünlüğü mücadelesi devam etmektedir. Barbaros, İstanbul'a davet edilerek donanmanın başına geçirilmiştir. Mısır'ın fethi sonrası yaşanan idari organizasyonda bir takım sıkıntılar vardır. Barbaros çağrıldığında, Sadrazam İbrahim Paşa bu sorunları çözmek amacıyla Mısır'da bulunmaktadır. Irak seferi hazırlıkları son aşamaya gelmiştir. Barbaros'un bu seferle koordineli olarak Akdeniz'de uygulayacağı, stratejik şaşırtma harekâtı için gemi inşası hızlandırılmıştır. Bu şartlar altında bile, Süveyş'e kaynak aktarılmış ve bölgesel bir deniz gücü yaratılması planlanmıştır. Bu büyük bir başarıdır. Ayrıca, Barbaros'un, Süveyş donanması için çok olumlu tavsiyeleri olduğu da kabul edilmelidir. [398] 1571'deki İnebahtı (Lepanto) yenilgisinden sonra Akdeniz'deki deniz gücü dengesi, Avrupa lehine değiştiğinden, Hint Okyanusu'ndaki donanmaya yeterli kaynak aktarılamamış, Portekizlilerin sahneden çekilmesinden sonra ise, İngiltere, Hollanda, İspanya ve Almanya, bölgedeki sömürge ve deniz ticaret faaliyetlerinde rekabet içine girmişlerdir.

396 **Denizci Strateji**' de ilk hedef, onun en önemli iki unsuru olan savaş ve ticaret gemileridir.

397 **Denizde Savunma Stratejisi**; karşı tarafın faaliyetlerinin her türlü fırsattan istifade ile zorlaştırılması, yavaşlatılması ve kazançlarının pahalıya mal olmasını amaçlayan bir stratejidir.

398 Kurumsallaşamayan bir deniz gücünün, Osmanlı merkezi idari sisteminde yarattığı olumsuzluklar ve sıkıntılar meydan da iken, Süveyş'teki mütevazı çaptaki bir deniz gücünden ne beklenebilecektir? Derya kaptanlarının gelişi güzel seçilmesi, gemilerde kullanılan topçu personelin ordudan alınması, toplama gemici kaptan ve personel çalıştırılması, denizcilik okulunun olmaması, kabul edilmiş stratejik doktrin ve konsept yokluğu gibi son derece hayati eksikliklere rağmen, Osmanlı donanmasının Sapienza ve Preveze gibi son derece önemli jeopolitik sonuçlar doğuran zaferleri nasıl kazandığı sorusunun cevabı nasıl verilebilir? Benim cevabım, o dönemde Kemal Reis, Barbaros, Turgut Reis, Piyale Paşa, Uluç Ali Reis gibi korsan kökenli deneyimli denizciler ile Osmanlı mali ve askeri gücünün bir araya gelmesi şeklindedir.

Portekiz'in Deniz Stratejisi

Portekizliler doğu imparatorluklarını şaşırtıcı bir hızla inşa ettiler. Birçok stratejik noktayı işgal ederek, Hint Okyanusu üzerinde kontrol sağlamak için deniz güçlerini kullandılar özellikle Kızıldeniz ve Basra Körfezi girişini ablukaya alarak, ticaret ve baharat akışını, Asya'dan, Ümit Burnu yolu ile Portekiz'e çevirdiler. Portekiz denizcileri, ticaretin Kızıldeniz yolu ile yapılmasına müsade etmiyorlardı. Kızıldeniz ile Malabar/ Hindistan arasında çalışan ticaret gemilerine Portekizliler tarafından hasar veriliyordu.[399] Portekizliler, Hindistan veya Endenozya'dan gelen ve Ortadoğu'ya giden her gemiyi kontrol etme imkânına sahip değillerdi. Bu kadar büyük bir deniz alanının, o çaptaki bir deniz gücü tarafından kontrolu fiilen mümkün olamazdı. Ama, Portekizliler İngilizlerin Atlantik ve Akdenizde yaptıkları gibi, kritik geçit ve kanalları kontrol eden noktaları işgal ederek üs haline getirdiler ve kuvvet tassarrufu sağlayarak, geniş bir deniz alanını optimum şekilde kontrol etmeyi başardılar. Onlar için öncelikli olan, Kızıldeniz ve Basra yolunun kapatılması idi. Çünkü bu yol, onların ticari kazançlarını engelleyen yoldu. Doğu Afrika'ya veya Ümit Burnu yolu ile İngiltere'ye, Hollanda'ya veya Almanya'ya baharat taşıyan ticaret gemileri onları daha az ilgilendiriyordu. Portekiz'in denizci stratejisinin ilk hedefi, Mısır ve İran üzerinden Akdeniz ve Anadolu'ya ulaşan tarihi baharat yolunu kesmekti. Bu maksatla, Hindistan- Süveyş ve Hindistan-Basra hatlarında çalışan ticaret gemilerine karşı orantısız güç kullanan bir korku stratejisi uyguladı.[400] Portekiz, bölgede, rakip bir deniz gücü olmadığından, Osmanlıların Süveyş ve Basra'da oluşturduğu deniz gücünü, **bu denizlere hapsetme stratejisi** ile, hem kendine yönelik tehdidi ileriden karşılayıcı bir durum kazanmış, hem de Süveyş ve Basra Körfezi yoluyla, Akdeniz'e yönelik ticarete mani olarak bir taşla iki kuş vurmuştur. Bu arada başarısız olmasına rağmen, Süveyş'teki Osmanlı Filosuna da saldırmıştır. Osmanlı Devletinin aksine, Portekiz'in **Deniz Stratejisi**' nin bütün unsurlarını tam olarak uyguladığı görülmektedir. Şöyle ki;

- Kritik, geçit, boğaz ve kanallları kontrol eden üs ve limanları ele geçirmiştir.
- Düşman deniz gücünü doğrudan hedef alan bir strateji ile Cidde'deki Osmanlı Filosuna taarruz etmiştir.
- Kendi ticaret gemilerinin emniyetini sağlamış, Müslüman ticaret gemilerini engellemiştir.
- Anavatanından binlerce mil uzakta olmasına rağmen, Hint Okyanusu'ndaki deniz gücünü harekâta hazır durumda idame edebilmiştir.
- Üs, liman ve kalelerdeki karacı personelin lojistik desteğini sağlamıştır.

399 S. Özbaran, Ottoman Response to European Expansion 1994 p. 69-70

400 Örneğin, hac seferinden dönen Hintli zenginlerle dolu bir Arap gemisini ele geçiren Da Gama, teknedeki ganimetleri kendi gemisine aktardıktan sonra, Arap gemisini içindekilerle birlikte ateşe verdi. 260 erkek ve 50 kadın feci şekilde sulara gömüldüler. Kadınlar, küçük çocuklarını Avrupalılara doğru uzatarak merhamet diledilerse de, Da Gama gözünü bile kırpmadı. Sadece, bu tekneden yirmi kadar erkek çocuğunu, Hristiyanlaştırmak ve rahip yapmak amacıyla yanına aldı. Bkz.Leithauser s.128.-129

Portekiz, Basra Körfezi girişini kontrol eden Hürmüz Adası'nı 1517'de ele geçirmiş ve 1622 yılına kadar aralıksız 105 yıl elinde tutmayı başarmıştır. Bu büyük bir askeri başarıdır ve Portekiz'e sağladığı ticari avantajlar büyüktür. Portekiz'in Hint Okyanusu'na müdahelesi, ekonomik çıkarlar yanında, Hristiyanlığın yayılmasını da amaçlayan bir misyona sahipti. Bu bağlamda, 1517'den sonra Halifeliğin Osmanlıya geçmesi, Hristiyanlığın yayılmasını önlemek ve Müslümanları korumak görevlerini de beraberinde getirmiştir. Din faktörü, Portekiz'in Hint Okyanusunda uyguladığı denizci stratejinin önemli boyutlarından birini oluşturmuştur.

Bölgesel Etkiler

Portekizlilerin sahneden çekilmesinden sonra, İngiltere, Hollanda, İspanya ve Almanya bu denizdeki sömürge ve deniz ticaret faaliyetlerinde rekabet içine girmişlerdir. Portekiz kanalıyla Avrupa'nın Hint Okyanusu ve ötesindeki Pasifik'e açılması, hem Avrupa'da hem de dünyada büyük çaplı jeopolitik değişiklikleri de başlatmıştır. Şöyle ki;

- Batı sömürgeciliğinin kapısını Portekizliler açmıştır,

- Paylaşım alanlarının genişliği ve kaynakların bolluğu İngiltere, İspanya ve Hollanda arasındaki olası bir çatışmayı önlemiştir,

- Batı, Hindistan ve uzakdoğuya resmi deniz gücü ile değil anonim şirket statüsündeki ticari deniz gücü şirketleri ile girdi. Böylece bugünün Küresel ekonomik sistemin temelleri ilk defa bu bölgede atılmış oldu.

- Hollanda ve İngiltere'nin Doğu Hindistan Kumpanyaları bölgede sağlam ve etkili bir ticari organizasyon sağlamıştır.

- Avrupa'nın Portekiz'le başlayan Hint Okyanusu ve Uzakdoğu macerası Hollanda, İngiltere ve Almanya ile İkinci Dünya savaşı sonuna kadar devam etmiştir.

- O günlerden günümüze kadar uzanan en canlı örnek Çin'deki Makao bölgesidir. 1557'de güney Çin kıyısında Hong Kong'dan 60 km mesafedeki Makao'da Portekiz kolonisi kuruldu. Portekiz kökenlilerin yaşadığı ve Portekizce konuşan bu azınlık, AB üyesi Portekiz ile Çin arasında stratejik ortaklığın mimarı olmuştur. Çarpıcı bir örnek olarak, Çin, Portekiz'de işlettiği yaklaşık 2000 Çin lokantasında 10.000 Portekizliyi istihdam etmektedir.

Sonuçlar

- Osmanlı'nın kalıcı jeopolitik çıkarları Avrupa ve Akdeniz merkezli olduğundan, Hint Okyanusu bölgesi ikinci öncelikli bir coğrafya olarak kabul edilmiştir.

- 1534'den itibaren Okyanusa ulaşılmasına rağmen, Osmanlı güç merkezi ile Hint Okyanusu arasında doğrudan jeostratejik bir deniz irtibatının olmaması ve bölgedeki kaynak zafiyeti güç oluşturma ve tatbikine imkân vermemiştir.

- Osmanlı, Mısır ve Irak'ın fethi ve takip eden 50 yıl içinde Portekiz'e karşı önemli ölçüde caydırıcı ve dengeleyici bir deniz gücü oluşturmayı başarmıştır.

- Osmanlı, Hindistan kıtası hariç, bölgede, kuvvet/etki oranı bakımından başarılı bir savunma stratejisi uygulamıştır.

- Herşeyden önce Osmanlı, jeopolitik şartların uygunsuzluğu nedeniyle bir okyanus denizciliği geliştirememiştir. Bu nedenle, bölgedeki deniz gücü mücadelesi Osmanlı açısından, kazananı çok önceden belli bir prestij mücadelesi olmaktan öteye gidememiştir.

BÖLÜM-IV

GARP OCAKLARI DENİZ GÜCÜ VE DENİZ STRATEJİSİ



GARP OCAKLARI DENİZ GÜCÜ VE DENİZ STRATEJİSİ

Kuzey Afrikada Deniz Gücü Oluşumu

Müslümanların ve Yahudilerin İspanya'dan atılmasından sonra, Afrika'nın kuzeyinde Hristiyan karşıtı bir güç yapılanması kaçınılmazdı. Yüksek teknoloji ve medeniyet erbabı bu topluluk, çok kısa zamanda aradaki denizi kullanarak eski vatanlarına güç nakletmeyi başardı. Afrika'daki kıt kaynakların, Avrupa kıtasından ve ticaretinden elde edilecek ganimetlerle karşılanması onlar için jeopolitik bir zorunluluktu. Avrupa literatüründe Berberi, Osmanlıların Garp Ocakları (Tunus, Cezayir, Trablusgarp) adını verdiği bu oluşum denizcilik konusunda büyük ilerlemeler kaydetti. Cezayir'i, kendi hesabına 1516'da Oruç Reis fethetti. Kardeşi Hızır Reis (Barbaros) ülkenin fethini tamamladı. Hızır Bey, Tunus Sultanlığı ve Telmesan Beyliği arasında Cezayir'in yaşayamayacağını, Osmanlı padişahının himayesine girmekten başka çare kalmadığını değerlendirdi. Ahali ve ayanın kabulü üzerine 1519 sonbaharında dört parça gemi donatarak 40 esir padişaha, 40 esir de paşalara hediye olmak üzere Yavuz Sultan Selim'e gönderdi. Selim bu itaatten memnun kalarak gelen dört gemi ile Hacı Hüseyin'i sancak, berat ve harp malzemesiyle birlikte Cezayir'e gönderdi. Padişah'ın gönderdiği ferman Cezayir'de okundu ve bundan böyle Hızır Bey Osmanlı himayesine girmiş oldu.[401] İspanyolların Morisko adını verdiği İspanyol Müslümanların kuzey Afrika'da oluşturduğu Hristiyan karşıtı cephe için, Amerikalı tarihçi Andrew C. Hess **"Beşinci Osmanlı Cephesi"** adını kullanmaktadır.[402] İspanyol tarihçi Francisco Lopez de Gomara için, Oruç Reis, Batı Akdeniz'deki Türk zaferlerinin yaratıcısıdır: Oruç Reis, 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... Başka İspanyol tarihçi Diego Haedo'ya göre Oruç Reis, Türkleri Berberiye'ye getiren ve onlara Batı'nın zenginliklerini tatmayı ve onlardan faydalanmayı öğreten ilk kişidir.[403] 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 sebebten dolayı, Oruç Reis tüm Berberistan'ı kapsayan bir Müslüman birliği kurmayı hedefleyen bu hareketin öncüsü olarak kabul edilir. Bu yüzden Oruç, Kuzey Afrika'daki İspanyol yayılmasını önleyen daimi bir engel oldu.. Diğer bir deyişle, " Müslüman dünyanın koruyucuları" olarak kabul edilen Osmanlıların evrensel görevini Afrika'da devam ettiren kişi oldu.[404] 1520 yılında kuzey

401 Bülent Arı, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s. 280
402 Paulino Toledo, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi 2007 s. 233
403 Toledo s. 232
404 A.g.e s. 236-237

Afrika korsanları İspanya sahillerine yaptıkları akınlarda öylesine büyük bir terör salmışlardı ki, kıyılardaki bütün halk kaçıyordu.[405] 1531'de Cezayir korsanları, İspanyol Yarımada'sıyla Kuzey Afrika kıyısı arasındaki denizin mutlak efendileriydi; Barbaros, 36 galyotuyla[406] bu havzanın bir ucundan diğerine sürekli gidip gelmekteydi. Endülüs kıyılarında zulüm altında bulunan Mağripliler ona kollarını uzatmaktaydılar. Güpegündüz onların yardımına gidip, güneşin altında, bayrağı asılı gemilerle hepsini kurtarmaktaydı. Hiç bir Kastilya gemisi, onu bu operasyonlarda asla rahatsız etme gafletinde bulunmamıştı. Yedi sefer yaparak, İspanya'nın elinden yaklaşık 70 bin kişi kaçırmıştı. Onun sayesinde birçok ayaklanmanın çölleştirdiği Afrika, gözle görülür biçimde nüfuslanmaktaydı ve bunun değerini iki katına çıkaran unsur da, sanayi işi yapabilen nüfusun çoğalmasıydı... Dökümhaneler, şantiyeler durmadan çalışmaktaydı; dalgakıran çalışmaları büyük bir enerji ile devam etmekteydi.[407]

Aşiretten Deniz Eyaletine

Kuzey Afrika'daki Garp Ocakları Eyaleti (Cezayir Beylerbeyliği) denilen devletin kurucuları Oruç ve Hayreddin'di. Oruç, 1516'da Cezayir şehrini zapt ederek Türk hâkimiyetinin temellerini atmış, Hayreddin ise, paşa ve beylerbeyi ünvanlarını kabul etmek suretiyle ülkeyi Osmanlı hâkimiyeti altına koymuştur. Osmanlı hâkimiyetine girdikten sonra, Cezayir Beylerbeyliği adını alacak olan Garp Ocakları ile Osmanlı Devleti arasındaki ilk temas, Oruç Reis'in Yavuz Sultan Selim'e (I. Selim) pahalı aramağanlar ve köleler göndermesi ile 1516 yılında başladı. Selim'i duygulandıran bu itaat, 14 Osmanlı gemisinin Oruç ve Hızır'ın filosuna katılmasını sağlamıştır. Böylece Osmanlı Devleti, deniz güçlerinin karşı karşıya gelmesi sonucu İspanya'nın siyasi rakibi ve hedefi durumuna gelmiştir. Garp Ocakları açısından ise, Osmanlı gibi bir devletin himayesinde olarak Hristiyan devletleriyle çatışmak onlara o devrin usulleri içinde yasal bir statü kazandırmıştır. Yabancı kaynaklarca[408], Selim'in cihat kapsamında değerlendirilen bu desteği, henüz İspanya'nın tamamından çıkarılamayan Mağriplilere şüphesiz büyük moral vermiştir. Kuzey Afrika ile İspanya kıyıları arasında, Osmanlı desteği ile hızlanan savaş beklenmedik boyutlara ulaşmıştır. Artık ani saldırılara sadece tek başına bulunan gemiler maruz kalmıyordu; bir kaç hafta içinde İspanyol ve Cenevizli gemi konvoyları da bütünüyle kaçırılmıştır.[409] Bu bilgilerden Birinci Dünya Savaşı ile başlayan ticaret gemilerinin topluca korunmasını amaçlayan **"Konvoy Sistemi"**nin 16. yüzyılın hemen başlarında kullanılmaya başlandığı anlaşılmaktadır. Oruç'un ölümünden sonra, Barbaros (Hızır), kaptanlarından Hacı Hüseyin'i; Memlukları yenen, İran'ı fetheden I. Selim'e, Halifenin beylerbeyinden biri olmak istediğini ilan etmek için göndermiştir. Artık Selim adına her Cuma hutbe okutulacak ve onun adına para basılacaktı. Oruç, boyun eğerek, Sultanın yalnızca bir kaç gemiyle kendisine destek vermesini sağlamıştı; Barbaros ise, İmparatorluğun Sultanını, Cezayir Ocağı'nın savunmasına dahil etmişti. Selim Hacı

405 Graviere s. 174
406 Bir çeşit kadırga
407 Graviere. s. 179
408 A.g.e s.89
409 A.g.e s. 89

Hüseyin'in teklifini büyük bir memnuniyetle kabul etmişti.; Barbaros'un elçisi, kuru bir bağımsızlıktan vazgeçip, Mısır'dan Allahın ve Peygamberi'nin şanını yüceltmek isteyen sadık Müslümanlara verilen sancağın alametleri olan kılıç, at ve davul ile dönmüştü. [410] Böylece Osmanlı Devleti jeopolitik açıdan Akdeniz'in güneyini tamamen kontrol altına almıştır. Osmanlı Devletinin jeopolitik bütünlüğünün bozmak amacıyla, Şarlken 1533'de kuzey Afrika'daki Cezayir Penon'u karşılığında, Bab-ı Ali'ye Koron'u teslim etmeyi önermiştir. Sadrazam İbrahim Paşa'nın cevabı ise şöyle olmuştu: Cezayir Sancağı Hayreddin'e aittir; onu, onun elinden almak Sultan'ın elinde değildir. Hristiyanların lehine Müslümanları mağdur etmek onun şanına yakışmaz. Koron'a gelince; onu bir anlaşmayla değil, kendi silahlarımızla geri alacağız.[411] Kanuni devrinde Cezayir, bir Türk Beylerbeyliği, yani Eyaleti olarak teşkilatlandırıldı ve 1830'a kadar Türk idaresinde kaldı. Avrupalılar tarafından Krallık sayılan, ekonomik ve askeri gücü bakımından bir Avrupa krallığına denk kuvvette olan Cezayir Eyaleti, daima denizcilikten yetişmiş beylerbeyilerin idaresine verilirdi. Cezayir Beylerbeyliği'nin Donanması, Avrupa büyük devletlerinin donanması gücünde, çok büyük bir deniz kuvvetiydi.[412] Cezayir Korsanları 16. asırda, çağlarının birinci denizcileri idi. Türkler, Akdeniz'in istisnasız her yerinde faaliyet gösteriyorlardı. Türklerin uğramadığı hiç bir Akdeniz limanı gösterilemezdi. Sardunya, Sicilya, Korsika, Malta Türklerin her yıl çıkartma yaptıkları adalardı. Hatta Korsika'yı bütünüyle Turgut Reis fethetmişti. Pantelleria Adası, Malta'nın yanındaki Gozzo Adası uzun yıllar Türklerin elinde kalmıştı. İspanya, Akdeniz'deki bu adaları savunmak için büyük fedakarlıkları göze alıyordu. 16 ve 17.asırlarda Cezayir Eyaletinin Donanması, tek başına dünyanın başlıca deniz kuvvetlerinden biri idi. 16.asırda Cezayir Donanmasından kuvvetli deniz kuvveti olarak sadece üç dünya devleti vardı: İspanya, Venedik ve Portekiz. 17.asrın ikinci yarısından sonra, Cezayir Donanmasından üstün olan donanma sahibi dünya devletleri sadece İspanya, Venedik, İngiltere, Fransa, Hollanda idi. Cezayir Beylerbeyisi olan oramiral, derya kaptanına bağlı en mühim amiraldi. Atlas Okyanusunu Avrupa'ya bağlayan deniz yolları da onun sorumluluk sahası içindeydi. Cezayir Beylerbeyinin emrinde ayrıca bir kaç derya sancak beyi (tümamiral) vardı. 16.asrın ikinci yarısında kurulan Trablusgarp (Libya) Beylerbeyliği de aynı statüde bir oramiraldi. Bu makamda, 1565 yılına kadar Turgut Reis bulunmuştu. Cezayir Eyaletinin Barbaros üzerinde bırakılması, bir nezaket eseri değildir. Bu devirde Cezayir, Türk deniz siyasetinin odağını teşkil ediyordu ve uluslararası deniz rekabet alanına İstanbul'dan daha yakındı.

Stratejik Değerlendirme

Osmanlı Deniz Gücü'nün bir unsuru olan, Cezayir, Tunus ve Trablusgarp'taki gemilerin oluşturduğu, **Garp Ocakları Donanması,** uzun bir süre Akdeniz'in batısında, kontrolu başarıyla elde bulundurabilmiştir. Garp Ocakları Donanması, yabancı kaynaklarda **Cezayir Donanması veya Berberi Donanması** olarak geçmektedir. Merkeze

410 A.g.e s. 99-100
411 A.g.e s.182
412 Y. Öztuna, Türk Tarihinden Yapraklar MEB Yayınevi 1969 s. 169-170

olan coğrafi uzaklığın yarattığı koordinasyon zorluğu nedeniyle, Garp Ocakları için otonom bir idare tarzı kabul edilmiş, donanmanın esas kısmı sürekli İstanbul'da bulundurulmuş ve merkezden idare edilmiştir. Bu donanmaya verilen ana görev: **Osmanlı'nın Afrika'daki topraklarının muhafazası** idi. Bu maksatla, uygulanan **deniz stratejisi** ise;

- Denizden kuvvet çıkarmalarına mani olmak,
- Başta İspanya Donanması olmak üzere, bölgedeki donanmaların güçlenmesine fırsat vermemek,
- İngiltere, Hollanda, İspanya, Malta ve ABD ticaret gemilerinin faaliyetlerine müsade etmemek veya vergiye bağlamak,
- Rusya, İngiltere ve Hollanda Savaş gemilerinin Akdenize girişlerini engellemek, esaslarına dayanıyordu.

Garp Ocakları (Tunus, Trablusgarp, Cezayir) Donanması, Osmanlı Donanmasına nazaran daha çağdaş ve personeli daha eğitimli idi. Bunun nedenlerini;

- Garp Ocaklarının, Osmanlı başkenti İstanbul'dan uzak ve özerk bir yönetime sahip olması,
- Varlığının devamının, sadece denizden gelecek gelirlere bağlı olması,
- Sürekli denizde olduklarından, yabancı donanma ve gemilerle daha sık temas etmeleri,
- Avrupa'nın teknoloji, kültür ve medeniyetine daha yakın olmaları,
- Büyük bir tersaneye sahip olmaları
- Kalyon (yelkenli) yapımına ve kullanımına daha erken geçmeleri, teşkil etmektedir.

Akdeniz'in batısındaki deniz şartlarının daha sert olması, yaz kış devamlı denizde faaliyet göstermeleri nedeniyle, Garp Ocakları gemileri, Osmanlı gemilerine göre teknik ve donanım açısından daha üstün durumdaydı. Garp Ocaklarının 16.yüzyılda kullandıkları Mağribi teknelerin borda ve küpeşteleri çok daha yüksek olup, hem yelken hem kürekle kullanılabiliyordu. Donanımı iki veya üç direkli latin yelkenli idi. Barbaros Hayrettin, kendi malı olan emrindeki çeşitli gemileri Osmanlı Donanmasına getirip tanıtıyordu. Garp Ocakları'ndaki üslerde **"Derya Ekolü"** üzerinde yetiştirilen reis ve leventler, Osmanlı Donanmasındaki Kalyon diyebileceğimiz büyüklükteki gemilerin idaresinde hiç bir yabancılık çekmediler. Kalyonculuk daha fazla denizcilik bilgi ve tecrübesi, rüzgâr ve akıntı hesabı, matematik ve maharet gerektiriyordu.[413]

İngiltere-Garp Ocakları İlişkileri

I. Elizabeth devrinde İspanya'nın ünlü **Yenilmez Armada**'sının yenilmesinden sonra, İngiltere'de donanma ve denizciliğin serpilmesi ve gelişmesi, Divan'ı kuşkulandırır. Divan-ı Hümayun'a göre İngiltere, ikinci derece bir devlettir ve İspanya'ya düşman olduğu için desteklenmesi de lazımdır ama İngiliz gemilerinin olur olmaz Akdeniz'e dalmaları Osmanlıyı sinirlendirir. 1580'de Akdeniz'e girmek cesaretini gösteren 49 gemiden müteşekkil bir İngiliz Donanması, Garp Ocakları Donanması ta-

413 Selim Sırrı Altıer, Osmanlı Bahriyesinin Yelken Devri ve Türk Korsanları 1995 s.98

rafından tamamı esir edilerek Cezayir'e getirilir. 1619–21 yılları arasında, yalnız 3 yıl içinde 400 küsur İngiliz ticaret ve harp gemisi zapt edilip çoğu Cezayir'e getirilir. Bu dönem de, Cezayir'in Akdeniz donanması 30-40 toplu 70 harp gemisinden ibaret olup, Atlas Okyanusu'nda bulundurulan filolar bunun dışındadır. Daha sonraki bir tarihte yazmasına karşın, İspanyol Baş Rahip Diego de Haedo'nun History Of Algiers'inde, Garp Ocakları Donanmasının (Berberi Korsanların) etkinliği hakkında bir fikir edinilebilir: Hristiyanlar boş yatan kadırgalarıyla limanlarda böbürlenirken, keyiflerince eğlenirken, günlerini ve gecelerini ziyafetlere katılarak, kağıt oynayarak ve zar atarak geçirirken, Kuzey Afrikalı korsanlar hiç bir kaygı ve korku duymadan, özgür ve mutlak hükümran gibi doğu ve batı denizlerini geçiyorlar. Hatta keyif için tavşan avına çıkmış gibi rahatça dolaşıyorlar. Kâh Hindistan'dan gelen altın ve gümüş yüklü bir gemiyi, kah Flanders'den gelen zengin bir gemiyi kapıyorlar; kah İngiltere'den, kah Portekiz'den gelen gemiyi avlıyorlar. Kâh, Venedik'ten, kâh Sicilya'dan bir gemiye yanaşıp götürüyorlar ve biraz daha ileride Napoli, Livorno ya da Ceneviz'den gelenlere üşüşüyorlar; hepsi de büyük ve harika zenginliklerle dolu. Bazı kereler de, yanlarına rehber olarak dönekleri[414] de alarak, kasten öğle vakti ya da canları istediği zaman sahile fırlıyor, hiç bir şeyden çekinmeden yürüyor, on, on iki, on beş fersah ülkenin içine giriyorlar; ve güvende olduklarını sanan zavallı Hristiyanlar gafil avlanıyorlar; kasabalar, köyler ve çiftlikler yağmalanıyor; sonsuz sayıda ruh, erkekler, kadınlar, çocuklar ve memedeki bebekler berbat bir esarete sürükleniyorlar. Değerli eşyalarını gasp ettikleri bu zavallı insanlarla birlikte, ellerini ve kollarını sallayarak, gülen gözlerle teknelerine geri dönüyorlar. Çok iyi bilindiği gibi bu yaz Sardinya, Korsika, Sicilya, Calabria'yı, Napoli, Roma ve Cenova civarını, tüm Balear Adaları'nı ve tüm İspanya kıyısını yakıp yıktılar; İspanya'da, orada yaşayan Faslılardan ötürü istedikleri gibi yiyip içiyorlar; Berberi'de doğan Mağriplilerden daha ateşli Muhammedi yoktur, korsanları barındırıp bakarlar, onlara öğrenmek istedikleri her konuda bilgi verirler. Bu korsanlar, evlerinden yirmi ila otuz günden fazla uzakta kaldıktan sonra, yuvalarına zengin, tekneleri esirlerle ve servetle dolu dönerler; bir kerede ve pek zahmet çekmeden, tamahkar Meksikalının ve açgözlü Perulu'nun zahmetle ve terle topraktan kazarak çıkarttığı ve susuz tüccarın da bin bir tehlikeyi göze alarak bir araya topladığı, doğudan ya da batıdan getirdiği tüm meyveleri devşirerek. Böylece bu Hırsız Yatağı'nın evlerini, çarşılarını ve dükkanlarını altın, gümüş, inci, amber, baharat, ilaç, ipek, kumaş ve kadifelerle süslediler; bu yolla o kenti (Cezayir) dünyanın en zengin kenti yaptılar: Öyle ki, nedensiz değil, Türkler ona kendi Hindistanları, Meksikaları, Peruları der.[415] O zamanlar yeni dünyadan (Amerika kıtası) gelen hazineler İspanya'nın Cadiz Limanı'na gelmekteydi. Korsanlar boğazın dışına çıkmakta tereddüt etmemişlerdi. Kader bu gözü pekliklerini ödülsüz bırakmamıştı. Bu alanda en ufak ganimet üzerinden alınan yüzde onluk bir payla Cezayir'in devlet hazinesine inanılmaz büyük paralar kazandırıyordu.[416]

414 Cezayir'de tüm Hristiyan uluslardan çok sayıda dönek vardır, üstelik korsanların geneli döneklerden başkası değildi ve hepsi Hristiyan dünyanın kıyılarını, hatta karayı iyi tanırdı

415 Bradfords. 313-314

416 Graviere s.189

Garp Ocakları Donanmasının Atlas Okyanusu Faaliyetleri

Osmanlı Devleti, Garp Ocakları deniz gücünden politik ve askeri alanda yeteri kadar istifade edememiştir. Bu güç 16. yüzyıldan itibaren, Atlas Okyanusu'na çıkabilen, Kanarya Adaları, İngiltere, İrlanda, Danimarka sahillerine kadar akınlar yapabilen üstün bir kabiliyete sahipti. Türk korsanları, Asor Adaları'na da seferler yaptılar. Bu adalar Avrupa kıtasının en batı topraklarını teşkil ederler, Portekiz'e aittir, Cebelitarık'tan 2 bin kilometre uzaklıktadır. Murat Reis 1586 ve 1587' de Kanarya Adaları'nın en kuzey doğuda olanını, Lanzarote'u vurmuştur. Bu ada Cebelitarık'tan bin iki yüz kilometre mesafededir. 1625 yılında Murat Reis komutasında 15 parçalık bir filonun Cezayir'den hareketle, Cebelitarık Boğazı'ndan çıkarak, Atlas Okyanusu'na açıldığı, İngiltere'nin Bristol Körfezi ağzındaki Lundy Adası'nı[417] işgal ederek üs haline getirdiği, 4-5 yıl süre ile bu üsse dayanarak İrlanda, İzlanda, Danimarka ve İskandinav limanlarına akınlar yaptıkları, İngiliz, Danimarka ve İzlanda resmi ve yazılı kaynaklarından anlaşılmaktadır. Lundy Adası, Amerika ve Akdeniz'e gidecek büyük yelkenli gemilerin toplandığı stratejik bir noktada bulunmaktadır. İngiltere'ye karşı yapılan deniz akınlarından en meşhuru 1631 yılında yine Murat Reis tarafından gerçekleştirilen Baltimore seferidir. Bu şehir. Cebelitarık'tan 2 bin km mesafededir. İngiltere, yıllarca, Türkleri Scilly ve Lundy Adaları'ndan atamamıştır. Böylece İngiltere adalarında Türkler iki üs edinmiş oldular. Lundy üssünü elde eden Türkler, 1631'de birçok İngiliz limanını da vergiye bağlamışlardı. 1654 yılında, 30 yıl sonra, Türkler hala Bristol Kanalı'nda idiler. İngiltere Kralı I. James ve oğlu I. Charles'ın bütün gayretlerine rağmen, İngiltere kıyılarının sadece 10 kilometre ötesinde olan bu ada, Türklerden geri alınamamış, bu yüzden birçok İngiliz amirali Kral tarafından azledilmiştir. İngiltere ile Fransa arasındaki Manş Denizi, Fransa ile İspanya arasındaki Biskay (Gaskonya) Körfezi, Portekiz'in Atlas Okyanusu'ndaki Asor ve Afrika kıyılarına yakın Maderia Adaları, Türk gemilerinin 16. ve 17. Asırlarda devamlı gezdiği ve vurduğu yerlerdir...[418] Cezayir Filolarının Atlantik seferleri, 18.yüzyılda da devam etti. Portekize ait Yeşil Burun Adaları'ndan birini ele geçirerek burasını, Atlantik'e çıkış için ileri bir üs haline getirdiler. Cezayir Donanması 18.yüzyılın ikinci çeyreğinde hala gücünü korumaktaydı. Garp Ocakları Donanmasının Batı Akdeniz'deki akıllı stratejisi Avrupa Devletlerini son derece sıkıntıya sokmuştu. Yalnız İngiltere'nin son yıllarda 256 gemisini ele geçirmişlerdi. 1708'de kuzey Afrika'daki tek İspanyol üssü olan Vahran limanı vire ile teslim oldu. 200 İspanyol subayı ve Malta Şövalyesi ile 1800 er, Türklerin eline geçti.Bu surette İspanyolların Cezayir'de iki asırdan beri ellerinde tuttukları tek üs, Vahran (Oran) şehri fethedildi.[419] 18. Yüzyılın ikinci yarısı başlarken, İngiltere henüz Cezayir'le başa çıkacak güçte değildi. 14 Temmuz 1776'da Cezayir Donanmasının, İspanya'nın Cezayir'e saldırısını başarıyla durdurması üzerine, Osmanlı Hükümeti gemi yapımında kullanılmak üzere stratejik malzeme göndermiş ve bunlarla Cezayir tersanelerinde 12 kalyon yapılmıştır. 1780 yılın-

417 Bakınız harita s. 120
418 Öztuna s. 96-102
419 Öztuna s. 108

da Cebelitarık'tan çıkarak, İspanya'nın Cadiz Limanına taarruz eden Cezayir Donanması, İspanyol Donanmasını büyük bir yenilgiye uğratmıştır. Bu savaş, deniz gücünün doğrudan düşman deniz gücü üzerinde, kesin sonuç alınacak şekilde kullanılmasına çok güzel bir örnek teşkil etmektedir. Böylece; İspanya, Afrika kıyılarına karşı 25 yıl süre ile harekât yapamaz hale getirilmiştir. İspanyollar Cezayir'e karşı 1783 ve 1784'de peşpeşe yaptıkları iki saldırıdan Cezayir Donanmasının gücü nedeniyle bir netice alamamışlardır.

ABD- Garp Ocakları İlişkisi

1783'te, Avrupa ölçülerine göre mütevazı da olsa, yeni bir denizci devlet, denizlerde müstakil bayrak gezdirmeye başladı: Birleşik Amerika. 1790'da nüfusu 3.9 milyon, 1800'de 5.3 milyondan ibaretti. Osmanlının kuzey Afrika eyaletlerindeki nüfus bundan çok fazla idi. Daha 25 Temmuz 1785'te, Atlantik'te Cadiz açıklarında, bu yeni bayrağı taşıyan ilk gemi Cezayir gemileri tarafından zabtedildi. Bu gemi, Boston limana bağlı, Kaptan Isaak Stevens'in idaresindeki Maria idi. Az sonra, Philadelphia limanına bağlı, Kaptan O'Brien'ın Dauphin'i de aynı akıbete uğradı. Cezayir'e getirildi. 1793 Ekim ve Kasım aylarında 11 ABD gemisi daha Türkler tarafından elegeçirildi. Kongre, 27 Mart 1794'te, Türk korsanlarına karşı koyacak güçte harp gemileri inşa edilmesi veya satın alınması için, Başkan George Washington'a 688.888 altın dolar harcama yetkisi verdi. Türk korsanları sayesinde, ABD donanmasının temelleri atılıyordu. İş bununla da kalmadı; ABD, Cezayir Donanması ile baş edemeyeceğini hemen anladı. Bu, ancak büyük Avrupa devletlerinin harcı idi. Başa çıkacak bir deniz gücü oluşturana kadar, Cezayir'le anlaşmaya varmayı daha pratik saydı. 5 Eylül 1795 anlaşması ile ABD, Cezayir'deki esirlerin iadesi ve gerek Atlantik'te, gerekse Akdeniz'de ABD sancağı taşıyan hiç bir tekneye dokunulmaması karşılığında, 642.000 altın dolar ve yılda 12.000 Türk altını (216.000 dolar) ödeyecekti. Türkçe ve 22 madde olan Anlaşmaya, Başkan George Washington ve Beylerbeyi Hasan Dayı imza koydular. Böylece ABD yıllık vergiye bağlanmış oldu. Bu, iki asırı geçkin ABD tarihinde, yabancı bir dille imzalanan tek anlaşma olduğu gibi, yabancı bir devlete vergi ödemeyi de kabul eden tek ABD vesikasıdır. Bu anlaşma, ABD tarihi ve bu cihan devletinin istikbali bakımından önemliydi. Önce, ABD Donanmasının çekirdeğinin kurulmasına, sonra da, Akdeniz'de Amerikan bayrağına güven kazandırarak, genç devletin ticaretle meşgul olan vatandaşlarının, dünyaya yayılmasına sebeb oldu. ABD gemileri, bu sayede Doğu Akdeniz'e ve Anadolu limanlarına da gelebildiler. Henüz Pasifik'le en küçük bir ilgisi olmayan ABD, Atlantik ve Akdeniz'de bol bol sancak gösterme fırsatını bulabildi.[420] 1812'de ABD'nin Cezayir Konsolosu Lear, Cezayir Beylerbeyine yıllık vergi olarak 216.000 altın dolarını ödedi. Bu, ABD'nin Türklere ödediği son vergi oldu.[421]

Rusya-Garp Ocakları İlişkisi

Rus Donanmasının 18.yüzyıl sonlarında, İngiliz amiraller idaresinde Akdeniz'e girmesi, Divanı son derece sinirlendirmiş, Rusların Cebelitarık'tan geçişlerini engelliyemeyen Cezayir Beylerbeyi Mehmet Paşa'ya ağır hükümler yazılarak, hiç olmazsa Rusların Cebelitarık'ta yollarının kesilmesi, Baltık Denizi'ne erişememelerinin temini istenmiştir. Şöyle ki: **Moskof keferesinin, Sebte Boğazı'ndan donanmay-ı menhusesinin** (uğursuz donanmasının) **huructan men'ine** (girişine mani olunması) **dair kaptan-ı derya Gazi Hasan Paşa tarafından bundan akdem** (önce) **sana ba-tahrirat** (gönderilen yazılı emir) **vakı olup sipariş muktezası üzere kefere-i merkuumenin** (emrin gereği olarak adı geçen kafirlerin) **donanmasının boğazdan Akdeniz'e salıverilmemesi.... ne tarik** (yol) **ile olursa olsun Moskovlu'nun Sebte Boğazından çıkmaması içün... müsaraat eylemen babında** (acele etmen hakkında)...**Evail-i Rebiü'l-a'hır 30 Aralık** 1788. Kaptanı Derya ve Padişah, birbiri ardınca Cezayir Beylerbeyi Mehmet Paşayı azarlıyorlardı. Bir ay sonraki başka bir iradesinde I.Abdülhamit, Cezayir Beylerbeyine şöyle diyordu: **Moskovlu'nun ve Nemçelü'nün** (Avusturyalı) **tüccar gemilerini almaları için Trieste ve Alikorna sularına korsanlığa çıkmaları hususuna irade-i şahanem ta'alluk etmekle, emr-i a'li-şanım ısdar** (yüksek emrim çıkarılmış) **ve kapdanı-ı derya Gazi Hasan Paşa tarafından irsal olunmuştur** (yollanmıştır).

Garp Ocaklarının Denizci Strateji Uygulamaları

Bu dönemde, Osmanlının Merkez Donanması hala kadırga tipi 10-12 toplu, kürekli gemilerden oluşmakta ve gelişen denizcilik teknolojsi ve silahları karşısında gücünü ve etkisini gittikçe kaybetmekteydi. Garp Ocakları Donanması, İspanya, İngiltere ve Fransa gibi denizci devletlere karşı deniz gücü dengesini sağlayarak, bu devletlerin gücünü kırıyor ve onların Osmanlıya karşı birleşmelerini önlüyordu. Aksi takdirde ikinci bir Lepanto'nun meydana gelmesi kaçınılmazdı. Garp Ocaklarının **"Denizci Strateji"** uygulaması son derece başarılı idi. Şöyle ki;

- Cebelitarık'tan çıkarak bu Boğazın batı yaklaşma sularını kontrol altında tutmak üzere, Kanarya Adaları ve Asor Adaları'nda üsler elde ettiler; böylece Cebelitarık'ın kontrolunu tamamen ele geçirdiler.1586 ve 1587 yıllarında tekrarlanan Kanarya Adaları seferleri bu nedenle batıda büyük akisler yarattı.
- Bu adalara ilave olarak, İngiltere'nin batısındaki ve güneyindeki adaları da ele geçirerek, Amerika kıtasından Avrupa'ya akmaya başlayan deniz ticaretini kontrol altına almaya çalıştılar.
- İspanya Deniz Gücüne karşı sürekli dengeyi koruyacak taarruzi bir strateji izlediler. Batı Akdeniz'de, İngiltere ve Fransa ile 1778'den sonra ABD deniz ticaretini kontrol altına aldılar.

Coğrafi pozisyonu, lojistik imkânları ve insan gücü son derece sınırlı olan bu deniz gücü, yaklaşık 50 yıl süre ile bu stratejiyi başarıyla uygulayabilmiştir. Garp Ocaklarının, Cebelitarık'ın batısında, İspanya, İngiltere, Portekiz ve Fransa'yı batıdan ku-

şatacak şekilde **Bölgesel Deniz Kontrolu** sağlaması ve bunu o devre göre oldukça uzun süre devam ettirmesi, Osmanlı Devleti'nin hem güvenliğine, hem de ekonomisine büyük katkılar sağlamıştır. O tarihlerde İngiliz Donanması, yeni yeni oluşturulmaktaydı, 1620'de Akdeniz'de ilk defa görülen İngiliz Filosu 6 kraliyet, 12 özel gemiden meydana gelmişti. 1616 yılında ise İngiltere'de bahriye namına hiç bir şey yoktu. 1631 yılında İngiliz Donanması savaş gemisi mevcudu 50 civarındaydı. Bu dönemde İspanya hariç, Garp Ocakları Filosu karşısında ciddi ve savaş deneyimi olan bir deniz gücü olmadığı anlaşılmaktadır. Garp Ocakları Donanmasının Atlantik'teki faaliyetlerinin; akınlardan ve esirlerden sağlanacak maddi gelir teminine yönelik olduğu, başkaca herhangi bir siyasi ve askeri gereksinimden kaynaklanmadığı, Osmanlı bandırası ile yapılan bu harekâtın, dolaylı olarak, batıdan gelecek tehlikelere karşı Osmanlı topraklarının emniyetini sağladığı, 18.yüzyıldan itibaren İngiltere ve Hollanda Donanmalarının Atlantikte ve Manş Denizi'nde üstünlüğü ele geçirmesinden sonra, Garp Ocakları Donanmasının Atlantik'te benzer faaliyetlerde bulunmadığı/ bulunamadığı anlaşılmaktadır. Yine de, Garp Ocakları Donanmasına ait 15 parçalık bir filonun, 1625'den başlayarak 30 yıl süre ile, bölgedeki sayılı deniz güçlerine rağmen İngiltere, İrlanda, İzlanda, Danimarka ve İskandinavya sularında dolaşması çok büyük bir başarıdır. Akdeniz iklimin tuzlu ve sıcak sularından kalkarak, 2 bin deniz milini aşkın mesafedeki İzlanda ve İskandinavya kıyılarına kadar akınlar yapabilecek ve bu sularda uzun süre kalabilecek bilgi, teknoloji, cesaret, disiplin ve denizcilik tecrübesine sahip olan Garp Ocakları Donanması, 18.yüzyıl ortalarına kadar kendisinden çekinilecek bir deniz gücü olma durumunu korumuştur. Bu tarihi gerçekler; Osmanlı gemilerinin okyanusların büyük dalgalarına dayanıklı olmadığı, yeterli adet ve kalitede silahlarla donatılmadığını ileri süren Bernard Lewis gibi tarihçilerin değerlendirme ve savlarının tamamen doğru olmadığını ispatlamaktadır. Bernard Lewis'in değerlendirmeleri, sadece Osmanlı'nın Hint Okyanusu'ndaki gemileri için geçerlidir. Osmanlı Deniz Gücünün, Hint Okyanusu'nda Portekiz gemi teknolojisine yenik düştüğü yadsınamaz bir gerçektir. 1661-1662'de Saint-Tropez Antibes, Mantiques, Narbonne, Agde gibi Fransa'nın Akdeniz şehirleri, birçok defa Cezayir Donanması tarafından vuruldu. Türkler, Toulon yakınlarındaki Hyeres Adalarını zabt ederek, Cote d'Azur ve Lyon Körfezi üzerindeki Fransız şehirlerini vurmak için, yıllarca üs olarak kullandılar. XIV. Louis'nin, Türkiye ile harp halinde olmamasına rağmen Girit'teki (Kandiye) Venediklilere çok büyük yardım yaptığı yıllardı. Bu harekâtla, Güneş Kral'ın, anavatanında burnu kırılmıştı.[422]

Fransa'ya karşı girişilen bu harekâtta, Cezayir'in **Denizci Strateji**'ye uygun olarak iki başarılı uygulamasını görüyoruz.

- Birincisi, potansiyel düşmana kolayca ulaşmayı sağlayacak üs edinmek,
- İkincisi, donanmayı bir politik uygulama aracı olarak kullanmak.

Fransa'nın cezalandırılması, Osmanlı Devleti ile kara sınırı olmadığından ancak

422 Öztuna s. 95

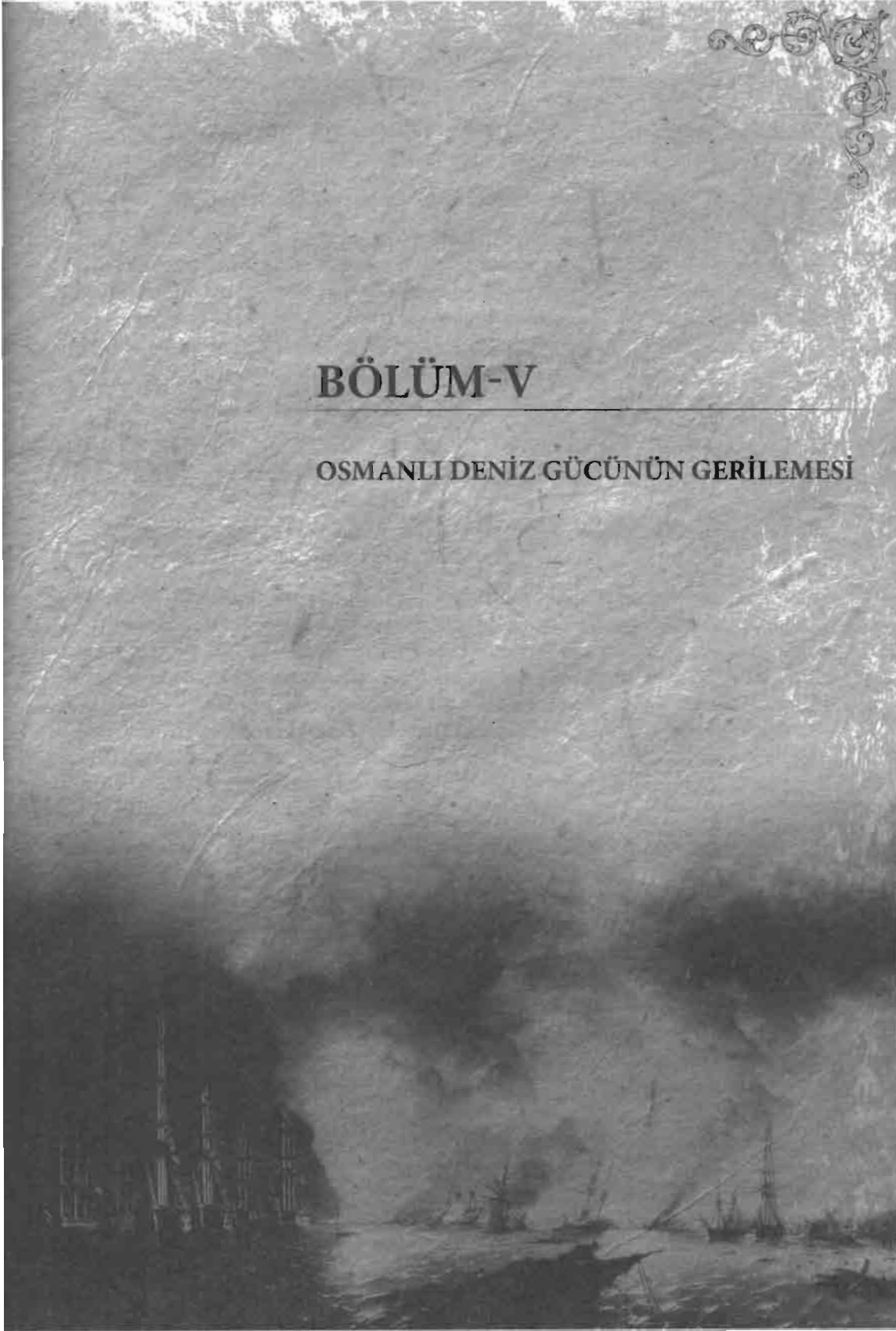


deniz gücü ile yapılabilirdi. Güçlü bir denizci devlete yakışır şekilde, Fransa hem cezalandırılmış, hem de müteakip hareketleri caydırılmıştır. Aynen, çağımızın en güçlü denizci devleti ABD'nin sınırları ötesindeki politikalarını uygulaması gibi. Garp Ocakları Donanmasının başarısının altındaki esas neden, denizdeki faaliyetlerinin sürekli olmasındadır. 15. yüzyıl ile 16. yüzyılın ilk yarısında, özellikle Barbaros döneminden itibaren donanma faaliyetlerinin arttığı ve kışın İstanbul'a dönmeyerek Adriyatik ve Ege'de kalındığı bilinmektedir. Bu dönem, Osmanlı Donanmasının en güçlü ve başarılı zamanlarıdır. 16. Asrın sonlarında Türkler, Akdeniz'de İspanya'ya göz açtırmamışlardır. 15. Asrın sonlarında Kemal Reis ile başlayan İspanya'ya karşı deniz harbi, kesintisiz devam etmiştir. 16. Asrın bütünü ile 17. Asrın ilk yarısında İspanya, en güçlü Hristiyan devleti olarak, dünyanın en büyük sömürge imparatorluğuna ve en kudretli Hristiyan donanmasına sahipti. 1780'li yıllardan itibaren Garp Ocakları Donanmasının yavaş yavaş Batı teknolojisi karşısında gücünü kaybetmeye başladığını görülmektedir. Özellikle silah gücü, bu üstünlüğün odak noktasını oluşturmuştur. O nedenle İngiltere'nin desteği ile oluşturulan Rus Donanmasının durdurulması faaliyetlerinin, Garp Ocaklarınının hayatiyetini tehdit etme riskinin büyüklüğü yanında, Osmanlı Devletinin giderek azalan desteği de Garp Ocaklarını Cebelitarık'ın kontrolu görevini yapamaz hale getirmiştir. Osmanlı Devletinin, Merkez Donanmasını sefere çıkartarak, Cezayir Donanmasının da desteği ile doğrudan düşman savaş ve ticaret gemileri üzerinde kuvvet konsantransyonu yapması gerekirken, gücü limitli Cezayir Donanmasına baskı yapmayı ve hatta ona Korsanlık yapmayı bir emir olarak vermeyi tercih etmek gibi, tamamen güçsüzlük ve acizlik göstergesi olan bir yolu seçmiştir. Tersine, Osmanlı Hükümetinin talebi üzerine, Garp Ocakları 1781 yılında Cezayir'den 12 kalyon ve 3 çektiri, Tunus'tan 6 ve Trablusgarp'tan 8 kalyonla Osmanlı Donanmasını desteklemiştir. Bu destek karşılığı, Cezayir gemilerine 28 bin, Trablus'a 16 bin ve Tunus'a 12 bin altın verilmiştir.[423] Bu paraların ne amaçla verildiği bilinmemekle beraber, personelin maaş, iaşe ve gemilerin bakımı için olduğuna şüphe yoktur. Garp Ocakları 19.yüzyıla kadar, hatta Amerikalılar resmen korsan faaliyetlerinin durdurulmasını talep edene kadar, yine de kendisinden çekinilecek bir deniz gücü olma özelliğini korumuştur.

423 E. Dümen, Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri Dz. K. K. 1993 s. A-3,4

BÖLÜM-V

OSMANLI DENİZ GÜCÜNÜN GERİLEMESİ



OSMANLI DENİZ GÜCÜNÜN GERİLEMESİ

Osmanlı Devletinin Gerilemesinde Deniz Gücünün Etkisi

Osmanlı Devleti'nin gerileme ve çöküşünü hazırlayan en temel öge, Deniz Gücünün zayıflaması nedeniyle, ülke topraklarının **Denizci Avrupa Devletleri (Maritime States)** tarafından her taraftan tehdit edilebilir hale gelmesidir. Deniz çıkarlarının ülkelere getirdiği kazançları bilmediği, ya da bu çıkarlardan kendi rızası ile vazgeçtiği için haritadan silinmeye aday olmuş herhangi bir devlete, Osmanlı Devletinden daha iyi bir örnek göstermek mümkün değildir. Yoksa;

- Üç kıtanın en verimli yerlerine yerleşmiş,
- Akdeniz'in en büyük parçasını kontrol edebilen,
- Hindistan ve Uzak Doğunun ham madde ve pazarları ile Avrupa arasında yer almış,
- Boğazlar, Tuna ile Karadeniz'in diğer büyük akarsu yollarını elinde tutmuş,

Osmanlı Devleti için küçük bir devlet haline gelmek asla mümkün olamazdı. İtalyan tarihçi Cipolla, Avrupa'nın Osmanlı Devletinin karadaki genişlemesi karşısında bir şey yapamamasına rağmen, denizlerdeki üstünlüğü ile dengeyi lehine çevirmesini bir paradoks olarak değerlendirmektedir: Türklerle Avrupalılar arasındaki güçler dengesi 17.yüzyıl boyunca karada Türklerin aleyhine gelişmişti. Denizlerde ise denge bir yüzyıl önce (16. yüzyılda) Türklerin aleyhine dönmüştü. Gemilerinde yenilmez olan Avrupalıların karadaki güçsüzlüğü, hem Avrupa'nın genişlemesinin özelliklerini, hem de tuhaf bir paradoksu gösteriyor. Paradoks şöyle: Avrupa gözüpek bir biçimde deniz aşırı ülkelere doğru yayılıyor, Asya, Afrika ve Amerika kıyıları üzerindeki hâkimiyetini saldırgan bir yolla kabul ettiriyordu.

Oysa doğu cephesinde Osmanlı ordularının baskısına boyun eğerek geri çekilmekteydi. Kuzey Sırbistan'ı Osmanlılar 1459'da işgal etmişti, 1466'da ise Bosna-Hersek'i. Venedik Negroponte'yi (Eğriboz) 1470'de kaybetti. 1468'den sonra Arnavutluk da elinden çıktı. 1526'da Macar Kralı Layoş'un ordusu Mohaç'ta kılıçtan geçirildi. 1529'da Viyana kuşatıldı. 1531'de Macaristan yakılıp yıkıldı. Avrupalılar 1596'da Haçova'da ağır bozguna uğradılar. 1606'da İstanbul'daki Batılı diplomatlar, Osmanlılardan gelecek yeni saldırılardan ürküyorlardı ve Viyana'nın yazgısı onları kaygılandırıyordu. Osmanlılar 1683'de Viyana'yı kuşatmıştı. Avrupalılar savaş gemilerinin devrim yaratan özellikleri sayesinde yirmi-otuz yıl içinde okyanuslarda hâkimiyetlerini pekiştirmişlerdi. Avantajları donanmalarıydı, üstünlükleri yaklaşık üç yüzyıl boyunca denizlerle sınırlı kalmıştı.[424]

424 Cipolla s.74

Stratejik Değerlendirme

Bu değerlendirmeye tamamen katılmak mümkün değildir. Avrupa, doğal olarak direnç olmayan veya daha az olan istikamete doğru yönelmiş, karadaki kuvvet ve teknoloji yetersizliği nedeniyle, kıtanın ortasındaki ülkeleri kaderleriyle başbaşa bırakmıştı. Ancak kıyılarını her zaman şiddetle savundu. Yunanistan, Arnavutluk ve Adriyatik kıyılarının elden çıkması nedeniyle Sırbistan; Arnavutluk, Bosna-Hersek'in kaybedildiğinin farkındalardı.

O nedenle her zaman Osmanlı Donanması bir numaralı hedefleri oldu. İtalya'nın doğu sahilleri, Kıbrıs, Malta ve Girit'e' karşı denizden yapılan Osmanlı taarruzlarına müthiş bir dirençle karşı koydular. Denizlerdeki teknolojik üstünlükleri ile eninde sonunda karadaki topraklarını geri alacaklarını çok iyi biliyorlardı. Onun için Batıya doğru genişleyerek hem deniz güçlerini geliştirdiler hem de zenginleştiler. Bu zenginlik 18. yüzyıldan itibaren Avrupa'ya Akdeniz hâkimiyetini getirerek kaybedilen topraklarını geri alınması yolunu açtı. Yazarın **Paradoks** olarak değerlendirdiği Avrupa'nın davranışı, askeri stratejinin kuvvet tasarrufu ve hedef öncelikleri prensipleri içinde kolaylıkla açıklanabilen jeopolitik ve jeostratejik şartların zorladığı akıllı bir stratejiden ibarettir.

Avrupa-Osmanlı Güç Dengesindeki Değişimler

İlk 16.yüzyıl Venedik Elçi Raporlarının hepsi, kapalı veya açık olarak, Osmanlı kurumları ile Venedik kurumları ve daha genel bir biçimde, Hristiyan kurumları arasında bir karşılaştırma içeriyordu. Birçok noktada bu karşılaştırma Türklerin lehine dönüyordu. 1575'ten sonra, bazı Türk edimleri yine Hristiyanlara örnek diye öneriliyorsa da, bu ilişki ters dönüyor. Türklerin değerlendirilmesi olumsuzluk, yokluk, azlık, yitirme ölçüleriyle yapılıyordu.[425] 16.asrın son yıllarından itibaren, Osmanlı Donanması gerek teknoloji, gerekse denizci personel ve deniz taktikleri yönünden üstünlüğünü kaybetmeye başladı. 1683'deki Viyana bozgunu, Osmanlı Ordusunu eski atılgan karakterinden uzaklaştırıp, kendi sınırlarına düşmanın taarruz etmesini bekleyen pasif bir karaktere sokarken, donanması da, engincilik kabiliyetini kaybetmiş **Kale Donanması**[426] haline girmişti.

Karadan ve denizden Osmanlı Devletine karşı saldırı savaşları bundan dolayı başlamıştır. Saldırıların çoğu da denizden gelmiştir. 17.yüzyıl başlarından itibaren Akdeniz kadırgaları, Hollandalı'ların ve İngilizler'in Atlantik için donatılmış gemileriyle boy ölçüşebilecek durumda değildi. 1607 yılında Sir Thomas Sherley, tek bir İngiliz savaş gemisinin on Türk kadırgasını yenebileceğini söyledi ve Akdeniz'deki yenilikleri, özenle izleyen Osmanlılar, kalyon (yelkenli) çağında çok yavaş hareket ettiler. Hiristiyanlığa karşı, sadece Akdeniz'de girişilecek maceralar için, birinci sınıf bir donanma adına, almak zorunda oldukları muazzam vergilerden çekiniyorlardı.

425 L. Valensi, Venedik ve Babıâli 1987 s.99-100

426 "Kale Donanması" deyimi Rauf Orbay'ın kullandığı özel bir terimdir. Kendileri bu terimle, Osmanlı Donanmasının açık denizlerden çekilip limanlarda düşman bekleyen bir donanma haline geldiğini anlatmaktadır.

Bu yüzden bir kaç istisna dışında, Osmanlı Donanma Tarihi, giderek hızlanan bir çöküş tarihidir. Savaş gemileri, parasızlıktan ve bilgili denizci noksanlığından dolayı, Tophane'de çürüdü. Denizi yalnız korsanlar anlıyordu ve onlar sancaklarını düşen direklere çivilemek yerine, bağımsız çalışmayı yeğliyorlardı. Bunun sonucunda Osmanlılar şiddetli şoklara uğradılar. 1687'de Boğazdan geçmeyen bir Rus Donanmasının, Yunanistan açıklarında karşılarına çıkması onları yıldırım düşmüş gibi şaşırttı. Coğrafya bilgisinden o denli yoksundular ki, Rus Donanmasına, kendi akıllarına göre, Adriyatik'e açılan gizli bir kanaldan geçmesine izin verdikleri için Venediklilere ciddi biçimde serzenişte bulundular.[427]

Batı'nın, Osmanlı Deniz gücünün içinde bulunduğu zafiyetten yararlanmadaki tereddüdünü, İngiliz tarihçi Toynbee şöyle anlatmaktadır: Türklerin 14. ve 15. yüzyıllardaki fetihlerine Batının karşılık vermesi, okyanusu fethederek İslam âlemini çevirmek şeklinde olmuştur. Portekizliler Afrika yolundan Hindistan'a, İspanyollar Atlantik-Pasifik yolundan Filipinler'e ulaşarak yeni cepheler açtılar. Gerçekten Batı alemi okyanusları fethederek 16. yüzyıl sonunda Müslümanların boynuna kemend atmayı başarmıştır. Fakat 19.yüzyıla kadar bu kemendi sıkmaya cesaret edememiştir.

Piyale Paşa'nın Katli

Trablusgarp Beyi Mehmed Dayı, Himaroğlu Mehmet Kaptan vasıtasıyla Derya Kaptanı Piyale Paşa'ya değerli hediyeler yollamıştı. Gelen eşya içinde iki sofralık altın ve iki sofralık gümüş sahan takımı ve altın gülleler vardı. Altın sahanların kenarına Padişah'ın adı yazıldığı gibi, gümüş sahanlardan bir takımının kenarına yine Padişah'ın, diğerlerinin kenarına da sadrazamın adları işlenmişti. Piyale, İstanbul'a dönünce sahanları yerlerine taktim etmiş, fakat altın gülleleri kendisine saklamıştı. Ayrıca bir takım altın sahanı da kendisine alıkoymuş bulundu. Himaroğlu bir sebebten velinimeti Piyale'ye kırgındı. Naima'nın deyimiyle "Himaroğlu eşşeklik edip" durumu Galata Kadısı bulunan Cinci Hoca'ya açıkladı. Bunun üzerine Piyale, Padişah'ın huzuruna çağrıldı. Bir taraftan da evi araştırılarak üzerlerinde Padişah'ın adı yazılı sahanlar ele geçirildiğinden 1644 yılında derhal boğuldu.[428]

Girit Seferi

Bu sefer, deniz gücünün Osmanlı devleti üzerindeki etkilerini en çarpıcı örneklerle gözler önüne seren bir savaştır. Bu savaş aynı zamanda Batı ve Osmanlının Girit Adasına sahip olmayı, güvenlik ve ekonomik sebeblerden ziyade bir prestij sorunu haline getirdikleri psikolojik boyutlu bir savaştır. Bu nedenle detaylı incelenmesinde fayda görülmüştür.

427 Jason Goodwin, Ufukların Efendisi Osmanlılar 1998 s. 113
428 Hammer s.232

Savaşın Nedenleri

Girit, Ege Denizi'nin anahtarıydı, bu anahtarı almak için er geç sultanlardan biri saldırıya geçecekti, beklenen bir şeydi bu. Ama bu girişimin hiç de önem verilmeyen, henüz pek genç, üstelik işi gücü haremin zevklerine dalmak olan Sultan İbrahim tarafından yapılacağını, Venedik doğrusu son ana kadar hiç ummuyordu. Savaş nedeni olarak gösterilen olay, aslında bir bahaneydi. Gerçi acı bir olay cereyan etmişti ve Sultan bu olaya öfkelenmekte yerden göğe kadar da haklıydı, ama bunda Venedik Cumhuriyeti'nin bir suçu yoktu; bütün suç, bir defa daha yine Malta kadırgalarında, talan düşkünü Malta Şövalyelerindeydi. Bu kadırgalardan altısı, 1644 Eylül ayında Girit ile Rodos arasında yer alan Kerpe (Karpathos) Adası önlerinde on Türk gemisinden oluşan bir konvoya rastladı. Türk gemilerinin arasında bir de çok iyi donatılmış, olağanüstü büyüklükte bir kadırga vardı.

Maltalılar saldırdılar. Zorlu vuruşmada generallerini, yüksek rütbeli subaylarını ve 110 savaşçı kaybettiler, ama ganimetleri korkunç derecede büyük oldu. Ele geçirdikleri Türk gemileri yüksek düzeyde kimseleri Mısır'a götürmekteydi: Bunların arasında Sultan'ın en sevdiği karılarından biri, genç bir şehzade, Kızlarağası Sümbül Ağa ve Bursa ile Mekke kadıları vardı da vardı; Zaferden sonra Maltalılar Girit'e geldiler, ganimetlerinin bir kısmını burada sattılar, Hristiyan forsaları karaya çıkarıp serbest bıraktılar, sonra da üslerine dönmek üzere yola çıktılar. İstanbul'da Sadrazam Venedik Balyozunu (Elçi) çağırtarak bu olaydan dolayı şiddetle azarladı, ama bu azarlayış da şimdiye kadarkinden daha fazla kaygılanmak için bir neden değildi. Ancak yine de ne olur olmaz diye Venedik, Girit'teki garnizonunu takviye etti ve orada üslenen savaş gemilerinin sayısını ondan yirmiye çıkardı.

Harekâtın İcrası

Bu arada Türkler büyük bir donanma hazırlamışlardı. Bu hazırlığın Malta'ya karşı girişilecek cezalandırma seferi için olduğunu söyleyip hatta ikmal yapmak amacıyla Girit'te bir limandan yararlanıp yararlanamayacaklarını sordular. Venedik bu öneriyi tabii reddetti. 1645 Nisan ayında Türk donanması Altınboynuz'dan hareketle açık denize yelken açtı.; yolda daha başka gemilerle güçlendirilerek Mayıs sonlarında, o zamanlar Venediklilerin Cerigo ve Candia dediği, Kitara ve Girit adaları arasında göründü. Donanma iki adanın arasından geçip de kuzey batıya yönelince, Girit de, Venedik de rahat bir soluk aldı: Açıkça belli olmuştu ki, sefer gerçekten Malta üzerineydi. Türk gemileri üç hafta kadar Pllos Körfezi'nin (Navarin) sakin sularında Tunus ve Trablus'tan takviyeler gelinceye kadar bekledi. Donanma ancak yeniden denize açıldığında, gemilerin kaptanları seferin hedefini öğrenebildiler. Hedef Girit'ti... 25 Haziran 1645'de başlayan harekât sonunda 18 Ağustos'ta Hanya ele geçirildi.

Yusuf Paşa Türk alışkanlıklarının tersine bir tutum izlemiş, böylece Girit'teki Rumlara karşılaştıkları Türk egemenliği, ilk günlerde hiç de gaddarca görünmemişti. Zaten Rumların Venediklileri sevmeleri için pek az nedenleri vardı; Venedikli, on-

ları korsanlardan yeterince koruyamadığı gibi, yüksek vergiler alıp angarya çalışmalara zorlamıştı. Venedikliler Türklere karşı yürüttükleri savaşta yerli halktan pek az destek görebildiler; bu halk ancak 1646 yazında Messara ovasında bütün ürün ellerinden alındığı zaman Türklerden nefret etmeye başlamıştır. Türkler ilkin Hanya'yı köprübaşı olarak ellerinde tuttular; büyük kiliseyi camiye dönüştürüp istihkamları güçlendirdiler. Venedikliler ancak kentleri savunabildikleri ve kırsal kesimdeki yerli halk hiç bir direnişte bulunmadığı için, Türkler bir buçuk yılda bütün adayı egemenlikleri altına almayı başardılar. Sadece Rumların "**Megalokastron**" Büyükkale dediği Kandiye kenti, adanın doğusundaki Ostia ve kuzey kıyısındaki üç küçük liman hisarı Venediklilerin elinde kaldı. Fakat bu başarıya rağmen Türkler, yine de zafer sevincini yaşayamadılar ve daha sonraki yıllarda durumları iyice güçleşti. Venedik, Türklerin adayı istilasını önleyememişti, ama işgal ordusunun ikmalini güçleştirecek veya tümüyle önleyecek kadar güçlüydü.

Stratejik Değerlendirme

1645 yılında başlayan Girit Seferi ile Venedik'in doğu Akdeniz'deki en önemli ve en son toprakları da tehlikeye girmişti. Bu adanın Osmanlıya kaptırılmaması için her şey yapılmalıydı, aksi takdirde bu, Venedik deniz ticaretinin ve dolayısıyla Venedik devletinin sonu olurdu. Girit Savaşının bu kadar uzun sürmesinin (21 yıl) birçok nedeni arasında en başta geleni, Osmanlı Deniz Gücünün zayıflaması ve bu gücün yanlış kullanılmasıdır. Bu nedenle, Girit Adası'na gerekli insan ve lojistik destek zamanında ulaştırılamamıştır. Osmanlı Devleti yaşamı boyunca, hiç bir zaman, Girit Seferi'nde olduğu kadar deniz kuvvetlerine bağımlı olmamıştır. Girit'in Venedik ve Avrupa için ne anlama geldiğini ve Osmanlı Devletinin bu savaşta içine düştüğü durumu daha iyi anlamak için sadece Venedik Deniz Gücünün harekâtını takip etmek yeter. Venedik, Osmanlının Girit Adası'nı takviyesine mani olmak amacıyla deniz gücünü doğrudan Osmanlı toprakları içinde kullanmış ve Çanakkale Boğazı'nı kendisine mesken tutmuştur.

Her yıl, Osmanlı Donanmasını Çanakkale'de karşılayarak ona başlangıçta, kendi iç sularında darbe indirerek, Girit'e yönelik takviyeleri büyük ölçüde engellemiş, kendisi ise, Girit Adası'na yönelik takviye ve destek harekâtını, Avrupalı diğer devletlerin de yardımıyla rahatlıkla sürdürmüş ve Ada etrafında çok etkili bir abluka uygulamıştır. Gerileme devrinde olmasına rağmen, hala dünyanın sayılı devletleri arasında olan Osmanlı Devleti ise, Çanakkale Boğazını mesken tutan Venedik Deniz Gücü karşısında, kendi kıyılarını bile koruyamayarak aciz duruma düşmüştür. Venedik Deniz Gücüne karşı, kıyılara yerleştirdiği topçu bataryaları vasıtasıyla mücadele stratejisini seçen, donanmasını hala İstanbul'da tutmaya devam eden Osmanlı Devleti, deniz gücünün tek çaresinin, yine deniz gücü olduğunun bir türlü farkına varamamıştır. Venedik, Çanakkale Boğaz ağzını kontrol eden Bozcaada ve Limni'yi de ele geçirerek taarruzi deniz stratejisi için çok kritik iki üs elde etmiştir. Denizlerde rakipsiz olduğu dönemlerde bile, Venedik Devletinin yanı başında bir üs elde etmeyi hiç

düşünmeyen Osmanlı Devleti, her seferinde karşısında bulduğu bu denizci devleti şaşkınla izlemiştir. Venedik, Osmanlı Devletinin asker ve lojistik destek aldığı Çeşme, Eğriboz, Bosna, Selanik gibi her limanda Osmanlı Donanmasının karşısına çıkıyordu. Bunda çok iyi çalışan istihbarat ağının da katkısı vardı. Bu dönem de, Osmanlı Donanmasına denizci personel temini de önemli bir sorun olarak ortaya çıkmış, denizden korkan, ilk top atışında kendini denize atan, gemisini karaya oturtan, savaştan kaçan, emirleri dinlemeyen bir denizci grubu oluşmuştur. 1646 yılından sonra Osmanlı Donanmasının bir kaç yerde yenilmesi, İstanbul'un karışıklığı, ayda bir vezir değişikliği ve hazinenin açık vermesinden dolayı, donanma bir türlü düzeltilemiyordu. Çanakkale Boğazı'ndan çıkmakta güçlük çeken Osmanlı Donanması, 300 yıldan beri devam ettirdiği sadece yaz aylarında sefere çıkma geleneğini sürdürürken, Venedik ve Avrupa Donanmaları her mevsimde denizlerde dolaşıyorlar ve milli çıkarlarını koruyorlardı. Çünkü Batılılar, her havada ve deniz koşullarında rahatça kullanılabilen tamamen yelkenle giden, top sayısı ve ateş gücü yüksek kalyon tipi gemiler kullanırlarken, Osmanlı Donanması ise hala kürekle yürütülen kadırga ve çektirilerden oluşuyordu. Girit Savaşı'ndaki kayıplar ve zararlar Osmanlı Devletine kalyon tipi gemilere geçmesini zorla kabul ettirmiştir.

Girit Savaşının Osmanlı Yönetiminde Yarattığı Sıkıntılar

Osmanlı Deniz gücünün yetersizliği, Girit gibi İstanbul'dan çok uzaktaki büyük bir adaya yapılan deniz aşırı savaşın, hem uzamasına hem de çok büyük insan ve maddi kayıplara sebeb olmuştur. Salih Paşa'nın sadrazamlığa yükselişi üzerinden henüz bir ay geçmişti ki, İstanbul, Hanya Fatihi Yusuf Paşa'nın 21 Ocak 1646'daki trajik ölümü ile çalkalandı. Sultan İbrahim, bir gün Silahtar Yusuf Paşa'yı çağırarak, Girit Adası fethini tamamlamak için 30 gemi ile hareketini emretmişti. Yusuf Paşa, gemilerin tersanede bulunduğunu ve henüz kış ortası olduğunu söyleyerek gitmekten çekiniyordu. Sultan İbrahim: Git, yoksa seni öldürürüm deyince, Yusuf Paşa diretmekte devam etti. Bunun üzerine boğularak öldürüldü. Yusuf Paşa'nın ölüme uğraması, serbestçe konuşmalarından olduğu kadar, evinde büyük hazineler bulunması ümidinden de doğmuştur. Onun Harem'deki düşmanları, Girit'ten dönüşünde birçok hediyeler getireceğini umdukları halde bir şeye kavuşamayınca, Padişah'a iki mermer sütun verip de kendisine bir altın sütun saklamış olduğu söylentisini yaydılar. Ancak idamından sonra bu sütunun kırmızı benekli bir sarı mermer olduğu anlaşılmıştır.[429]

Stratejik Değerlendirme

Bu olayda, Osmanlı Deniz Gücünün sadece yaz mevsiminde kullanıldığı bir kere daha doğrulanmaktadır. Bu tarihte henüz kalyon devrine, yani yelkenli gemilere geçilmediğinden ve Osmanlı Donanmasının kürekçi tedarik sistemi gereğince, kürekçiler Mart başında Tersaneye geldiklerinden, Yusuf Paşa'nın hem kürekçi, hem de gemici personel yokluğu nedeniyle, Padişah'ın emrini yerine getirmesi müm-

429 Hammer s. 239

kün olamazdı. Bir Padişahın bu hususu bilmesi gerektiği dikkate alındığında, Yusuf Paşa'nın ölümüne neden olan amacın, gizlediği iddia edilen altın sütun olma olasılığı daha fazladır. Ayrıca, 1649 yılının 20 Ağustos günü Girit'te Kandiye Limanı kuşatması devam ederken gemilerden 4 bin levent de karaya çıkarak kuşatmaya iştirak etmişlerdir.[430] Gemi personelinin kara savaşında kullanılması, hele, içinde bulunulan askeri durumda, yani deniz üstünlüğünün olmadığı bir ortamda, gemilerin personelsiz bırakılması son derece sakıncalı ve riskli bir uygulamadır.

Sakız Adası'nın Özel Statüsü

Sakız Adası, uzun yıllar, Ege adaları içinde sosyo-ekonomik ve kültürel açıdan Yunan kültüründen farklı bir statü içinde olmuştur. Bu durum, Sakız'a Osmanlıların tanıdığı ve uzun süre devam eden ayrıcalıklardan kaynaklanmıştır. 1462'de Midilli'nin Osmanlılar tarafından fethedilmesini takiben, Sakız Adası'nda yaşayan Latinler, yani İtalya'dan gelme Katolikler (Ceneviziler) İstanbul'a hemen yüklüce bir para gönderip, böylece bir süre için barışı satın aldılar. Rumlarla Katolikler genellikle uyum içindeydiler, ama arasıra siyasal çatışmalar da olmuyor değildi. Egemenlik Cenevizlilerdeydi; Cenova Cumhuriyeti'nden tüccarlar da adanın ekonomisini ellerinde tutmaktaydı. Şarap, zeytinyağı, meyva, ipeğin yanı sıra adanın kendine özgü çok değerli bir ürünü daha vardı. Bu, "Mastiks-Çengel Sakızı" denilen üründü ve 1481 yılında Sultan'ın haremine gönderilmeye başlanmıştı. Bütün Akdeniz'de ancak bir kaç adanın yazgısı, Sakız'ınki gibi böyle güzel olabilmiştir. Sultan'ın egemenliğine girdiği zaman dahi, sadece başkentin kalesinde bulunan küçük bir birliğe ve birkaç yönetici görevliye katlanmak zorunda kalmış, bunun dışında tam bir serbestlik içinde kendi hayatını yaşamıştır. Arada bir adaya gelen yabancılar, hep buranın verimliliğinden ve kadınlarının güzelliğinden söz etmişlerdir. Üstelik adadaki Katolikler de günümüze kadar yerlerinde kalmışlar, yalnız adanın diğer halkı bibi Rumca konuşur olmuşlardır. Venedikliler 1694 yılında Sakız Adası'nı işgal ettiler. Sakız Adası nüfus, din ve ırk bakımından diğer adalardan oldukça farklı bir yapıya sahipti.

Jeopolitik açıdan o devir ve günümüz için örnek olabilecek bir idare kurulmuştu Şöyleki; önceleri Sakız Adası'nın büyük bir bölümünde, Katolik Roma dininde olan bir halk oturmaktaydı. Bu halk, birçok kuşak önce, yani Ada daha Türk egemenliğine girmeden önce Venedik'ten ve İtalya'nın başka yerlerinden gelmişler ve Katolik-Roma dinini de getirerek, buraya yerleşmişler ve adayı son kuşaklarına kadar iskan etmişlerdir. Bunlar, adanın öteki halkının (Rum) yararlandığı haklardan yararlanırlardı, yani dinlerini özgürce uygulamakla kalmayarak, aksine bunlardan daha fazla kiliseleri vardı. Ayrıca, Fransız Büyükelçisinin ve Papa'lıka sadık diğer hükümdarların nüfuz ve yetkisi sayesinde Osmanlı Devletinin öteki tebasından daha fazla olarak Bab-ı Ali'den birçok bağışıklıklar ve ayrıcalıklar elde etmişlerdi. Fakat Girit Savaşı ile birlikte, Katolik halk, Venedik Cumhuriyetinin casusları oldu ve İstanbul'daki ve adalardaki Türk donanmasına ait bilgileri, Venedik donanmasına bildirmeye başladılar. Ni-

430 A.g.e. s. 254

hayet Venedikliler bütün Mora'yı ele geçirdikten sonra, Ada'daki Katolik halk o kadar cesarete geldi ki, kendi adalarını da San Mark'ın (yani Venedik Cumhuriyetinin) egemenliği altına sokmayı düşünmeye başladılar. Bunu haber alan Rumlar, durumu Osmanlı Devletine bildirdiler. Katolik Sakız halkının çağrısıyla Adaya gelen Venedikliler (1694) üç gün içinde adayı alarak hem Türklere hem de Rumlara eziyet ettiler. Rumların kiliselerini kapattılar. Sakız Adası, iki din arasında değil, iki Hristiyan mezhebi arasındaki çekişmenin kurbanı oldu. Sonuç tabi ki uzun vadede Rumların lehine gelişti. Çünkü Osmanlı Devleti buradaki tüm Katolikleri temizleme kararı aldı.[431]

Mezamorta Hüseyin Paşa ve Kalyon Devrine Geçiş

1664 yılından itibaren, artık Osmanlı Donanmasında da fazla miktarda kalyon bulunuyor ve bu sayede Venediklilerin Akdenizde yarım asra yakın bir zaman elde ettikleri üstünlük ellerinden alınıyordu. 1690 senesinde Derya Kaptanı Mısırlızade İbrahim Paşa ile Akdeniz'e yirmi dört kıta çekdiri, on beş adet kalyon ile firkateler çıkarılmıştı. Osmanlı Devleti gerileme devrine girdiğinde, Donanma, Mezamorta Hüseyin Paşa sayesinde bir nefes alabilmiştir. Bu bağlamda, kalyon devrine geçişin hızlanması, kurumsallaşma yolundaki atılımlar, modernleşme girişimleri dikkati çekmektedir. Donanmanın modernleşmesi ve güçlenmesi, Osmanlı devletinin ömrünün uzamasında ve imparatorluk çıkarlarının savunulmasında doğrudan etkili olmuştur. İleride de görüleceği üzere, gerileme devri, deniz gücü açısından artık kişisel başarıların ve tercihlerin rol oynadığı bir dönem olarak göze çarpmaktadır. Bu nedenle, Mezamorta Hüseyin Paşa ve benzerlerinin uygulamalarının incelenmesi ve değerlendirilmesi gerekmektedir. Mezomorta Hüseyin Paşa'nın Derya Kaptanı olma hikayesi oldukça ilgi çekicidir. Lamartine bunu şöyle anlatmaktadır[432]: Cahil ve çekingen Kaptanı Deryaların emrinde çok önceden beri meşhur olan Mezomorta Paşa, kendi komutasına bir donanma verilmesini istiyor ve Sakız Adası'nı Venediklilerin elinden kurtaracağını söylüyordu. Bir gün Divan Toplantısını görünmeden kafes arkasından izleyen Padişah II. Mustafa, Paşa'nın ısrarlarını ve vezirlerin karşı çıkışlarını işitti. Deniz kurdunun sesinde gürleyen güvenden ve enerji dolu konuşmasından çok etkilendi. Hemen kafesi kaldırdı ve Mezomorta Paşa'nın cüretini kanıtlaması için istediği her şeyin verilmesini Divan'a emretti. Sakız Adası, yerli Rum halkının da yardımıyla bir yıl sonra 1695'de Venediklilerin elinden alındı. Mezomorta Paşa İstanbul'a güverteleri zincire vurulmuş tutsaklarla dolu gemilerle döndü. Padişah, Sakız'ı kurtaran adama Derya Kaptanlığı ünvanıyla birlikte deniz üzerinde her türlü yetkiyi verdi.

Mezomorto Hüseyin Paşa, kürek devrinin son, kalyon devrinin ilk Derya Kaptanı idi. Kırka yakını kalyon olmak üzere, yüzlerce harp gemisi yaptırmış, tersanelere bambaşka bir canlılık kazandırmıştı. Denizcilerin terfi, maaş, emeklilik haklarını kesin kanunlara bağladı. Saffet Bey; Mezamorto Hüseyin Paşa adlı eserinde şöyle yazmaktadır: Düzensizlik, beceriksizlik, cahillik yüzünden memleketi kara bulutla-

431 Detaylı bilgi için bkz. Kantemir s.971-972
432 Lamartine s. 779

rın sardığı, Osmanlı Devletinin geliri, Saray adamlarının arpalığı, bahriye işleri, deniz tutanların eğlencesi olmuştu. Hükümetin kepaze olduğu, her işin sarpa sardığı bir sırada Mezamorto Hüseyin Paşayı iş başına getirmek zorunlu oldu. Hüseyin Paşa, bahriyemizi engine saldı, kurtardı. Bahriyeye sürülen lekeyi ve omuzlarına yüklenen suçu temizledi. Devlet geniş bir nefes aldı. O güne kadar donanma nedir, kimlerin eline verilmelidir, gerçeğini anlamamış olanlara gerçek yüzünü gösterdi.[433]

Bahriye Kanunnamesinin Yayınlanması

Hüseyin Paşa kendisinden sonra kalıcı bir sistem bırakmak amacıyla 1702 yılında, **Osmanlı Bahriye Kanunnamesinin**[434] yayınlanmasını sağladı. Kanunnameden dikkati çeken önemli maddeler aşağıdadır. Ne kadar basit şeylerin kanun maddesi haline getirildiği dikkate alındığında, Osmanlı Bahriyesinin içinde bulunduğu acıklı durum daha iyi anlaşılmaktadır.

- Kış bitiminde kırk gemi tamamlandıktan sonra da, tamam oldu diyerek ihmal edilmeyip, yine yıldan yıla ocaklardan tersaneye kuvvetli ve sağlam keresteler getirilip, zaman aşımı köhneleşip eskiyen kalyonların yerine konulmak üzere birer ikişer yeni kalyonlar tezgaha konup inşa olunarak artırılsın.

- Aklını başına getirmeyen gemi kaptan ve reislerinin gemileri ellerinden alınıp ehliyetli ve hak bilirkişilere verilsin.

- Derya Kaptanlığının bir başkasına verilmesi gerektiğinde, denizcilik bilgilerine ve donanma ileri gelenlerinin durumlarına vukufu olmayan kara paşalarından birine kesinlikle verilmeyecek, böyle zamanlarda Kapudane Kaptanı (Derya Kaptanı Yardımcısı, Donanma Komutanı, Oramiral) her kim bulunursa, yolu ile ona verilsin. Kapudane Kaptanlığı, Patrona Kaptanına, keza Patrona Kaptanlığı da Riyale Kaptanına verilip, bu usul ve yoluyla hareket edilsin.

- Bir harp sırasında Derya Kaptanları baştardeye[435] binmesinler. Onun yerine, inşa olunan büyük kalyona üç zafer sembolü fener ve üç tanrı yardımı sembolü bayrak çekilip ona binsinler ve bu kalyona baş kapudane denilsin,

- Barış zamanında eski usullere uygun olarak Derya Kaptanlarının karargahları baştarde-i hümayunda olsun.

- Bir harpte yaralananlara, istedikleri yerlerden ödenmek üzere emeklilik verilerek hakları kayırılsın.

- Özellikle bahriye kökenli olmayanların donanmaya sokulmasından çekinilsin.

- Derya Kaptanı ve diğer kaptanlar tamahkarlık yoluyla veya diğer nedenlerle tertip ve tayin olunan kalyon personelinin miktarını kesinlikle azaltmayıp, titizlikle her kalyon için öngörülen personel ile gereçleri noksansız olarak tam tutulsun.

- Kalyonağaları, gereğince dindar, asayiş ve düzen bakımından güçlü ve kararlı

433 Dümen s.3-5
434 A.g.e s.6-9
435 Merasimlerde ve İstanbul Limanı'nda karargâh olarak kullanılan Derya Kaptanının bindiği gemi

kimseler olsunlar. Leventleri gereğince asayiş ve düzen içinde tutarak halkın kadın ve çocuklarına saldırmalarını, kutsal şeriat kurallarını çiğnemelerini önlesinler.

- Ortaya konularak yayınlanan bu kurallar daima yürürlükte ve her işte uyulması gerekli esaslar olup, her kim buna uymayan hareketlerde bulunur veya buna karşıt tutum ve davranışta bulunursa, devletin dayanağı olan kapıma bildirsin ki, gereğine göre ceza verilsin. Bu Bahriye Kanunnamesinde ortaya konulmuş olan kurallar, tanrının istediği sürece yürürlükte kalsın ve değiştirilip bozulması yasak olup ve her madde yerli yerince kullanılsın.

Stratejik Değerlendirme

Kanunnamede yer alan maddeler son derece isabetli ve sistemin hastalıklarına çare olacak niteliktedir. Ancak, yılların kişisel avantajlarına ve maddi çıkarlarına dayalı eski uygulamalardan vazgeçilemediği için bu kanunname de kadük olmuştur. Kanunnamenin son maddesi, cezai yaptırımlar içermesine rağmen bir işe yaramamıştır. Damad İbrahim Paşa'nın sadaretinde ise, gerek gemi, gerek malzeme işi ihmal edilmiş, gemiler limanda kalmış ve bu yüzden kaptanlara ve tayfalara uyuşukluk gelmiş ve denizcilikteki yetenekleri azalmıştı; 1702 Kanunnamesi'ndeki esas maddelerden biri, donanma kaptanlığının, kaptan paşadan başlayarak dümen neferine kadar ehline verilmesini emrederken, zamanla bu da terkedildiğinden kaptanlıklar, rüşvet ile ehliyeti olmayanlara verilir olmuştu.

Her ne kadar donanmanın Akdeniz'e çıkışında bazı korsan gemileri yakalanıp getiriliyorsa da, bu, bir donanmanın alelade üç beş gemisinin yapacağı karakol hizmeti demekti. 1709 yılına gelindiğinde, hala Osmanlı Donanmasındaki kalyon adedi 20 kadardı. Halbuki 1702 tarihinde yayınlanan **Bahriye Kanunnamesi** kalyon adedinin 40'a çıkarılmasını öngörüyordu. Bu kadar uzun süren barışa rağmen kalyon adedi 40'a çıkarılamadığı gibi, mevcut 20 kalyonun bile onarımları yapılamamıştı. Yüce Osmanlı Devleti; görkemli çağlarında öz kaynaklarının bolluğu ve verimliliği sayesinde dünya üzerinde en ucuz üretim yapan yegane ülke idi. Dolayısıyla denizciliğe ilişkin ham madde kaynakları da öylesine boldu ki, bunlar sayesinde donanmasını 3-5 yılda tamamen yenileme olanağına sahipti. Fakat Osmanlı Bahriyesinin en büyük kereste ikmal ormanlarını oluşturan Bolu Sancağı (Bolu, Kastamonu, Zonguldak, Sakarya ve Kocaeli'den oluşmaktadır) 1709 yılında, emredilmiş bulunan onarım malzemelerini bile teminden uzak bulunuyordu.[436] Artık Osmanlı Bahriyesi de, İngiltere, Fransa ve İspanya gibi dışa bağımlı hale gelmişti.1735 yılına gelindiğinde, Osmanlıların denizdeki bu sakin devrinde, Venedikliler de eski faaliyetlerini göstermeyip, onlarda da duraklama devri başlamıştı. Venediklilerin bu pasif durumu Osmanlı Donanmasını fazlasıyla etkiledi. Osmanlı Donanması, 17.yüzyıl sonlarındaki gibi artık kuvvetli değildi. Gerçi her yıl sahilleri korumak için Akdeniz'e çıkan donanma, bir gezintiden sonra avdet eder gibi olmuştu. Bundan başka;

- Yeni inşa edilen kalyonların, kıç tarafları müteaddid odalarla süslenip seyyar bir deniz köşkü haline getirilmiş,
- Yeni gemici personel yetiştirilmesi ihmal edilmiş,
- Tersane geliri ile Paşa gemilerine tahsisli yerlerin hasılatı ve salyane kapudanlıkları kaldırılmış,
- Kalyoncu askerleri de ticarete dökülmüşlerdir.

Osmanlı Devletinde hal böyle iken, Avrupa devletlerinde denizcilik fenni bir şekilde ilerlemekte olduğundan, günün birinde Osmanlı Donanmasının elim bir duruma düşeceği tabii idi. Osmanlı Donanması bu dönemde, denizlerdeki kudretini kaybetmekte olan Venedik Cumhuriyetini kendisine rakip gördüğünden, faaliyetinin derecesini ona göre uydurmuş ve bir gün kendisine Akdeniz'de başka bir hasım çıkacağını düşünememişti.[437] Denizcilikte birinci sınıfı işgal eden kalyonculuk sayesinde, Osmanlı Donanması 1770 senesindeki **Çeşme** mağlubiyetine kadar seksen sene müddetle, Akdeniz'de dengeyi sağlayabilmişti, yani en azından denizden gelecek tehlikelere karşı, Osmanlı Deniz Gücü kısmi bir caydırıcılık sağlayabiliyordu. Kanunnameye rağmen, donanmanın kullanılmasındaki **Korsanlık Stratejisinden** bir türlü vazgeçilemiyordu. Çünkü gelirleri azalan denizciler ve kaptanlar için bu strateji özellikle tercih ediliyor donanma amacına uygun olarak kullanılamıyordu. 1707 senesinde Akdeniz'e donanma ile çıkan Hacı Mehmed Kaptan, yirmi kadar kalyon ile İspanya ve Mayorka Adaları taraflarına kadar gidip, Messina'ya asker çıkarıp iki kalesini kuşatma ile zaptetmiş ve Messina'nın altmış mil mesafede bulunması nedeniyle muhafazası mümkün olamıyacağından dolayı, zaptolunan kaleleri yıkıp bir hayli esir alarak geri dönmüştü. Artık her Akdeniz'e çıkışta bir kısım düşman kalyonları yakalanarak İstanbul'a getiriliyordu.

1747 yılına gelindiğinde, Osmanlı Bahriyesi için kara günler yaklaşmaktaydı. Osmanlı Bahriyesini, boğulmak üzere düşürülmüş olduğu bataklıktan kurtarıp kaldıran, modernize eden değerli amirallerden Mısırlıoğlu İbrahim Paşa ile Mezamorto Hüseyin Paşa'nın emekleri yok edilmek üzereydi. Başta hükümdar olmak üzere, devleti idare edenler, yüz kızartıcı günleri ve donanmanın değerini unutmuşlardı. Her yaz mevsimi, donanma adı altında Akdeniz'e 5-10 tekne yine çıkarılıyor, fakat bu, Derya Kaptanı Eyaletleri denen sahil vilayetleri ile adalardan vergi toplamak ve bu arada, Derya Kaptanı mevkiine getirilen kişilerin bir kaç aylık deniz safası yapmaları içindi. Böylece donanma, yine enkaz yığını haline sürüklenmekteydi. Trablusgarp, Tunus, özellikle Cezayir Bahriyesinden alınmış yiğit, mert, tecrübeli denizciler, Osmanlı Bahriyesinin karartılan ruhu ve çökertilen bedeni karşısında, özlemini duydukları eski ocaklarına göç etmeye başlamışlardı. Donanmayı terk eden bu yiğit denizcilerin yerine de, Akdeniz Adaları'ndan Rum denizciler toplanmakta, bunlar kalyonlarda yazın üç ay hizmet gördükten sonra çekip gitmekteydiler.[438] 1760 yılı Mayıs ayında. Abdülkerim Paşa komutasında Akdeniz'e açılan donanma, İstanköy

437 Dümen s.116
438 A.g.e s.117

Adası'nda demirli bulunduğu sırada, namaz kılmak için bütün personeli sahile çıkmış olan bir çektirideki forsalar, bu fırsattan ve esen rüzgârdan faydalanarak, donanmanın bu gemisini kaçırmayı başarmışlardı.[439]

Rusya'nın Karadeniz'e ve Ege'ye Çıkması

1736'da Rusya, Osmanlı Devletinin, uzun süren İran Harbi'nde tam anlamı ile yorulduğunu ve yıprandığını bildiği için, artık ona karşı zor kullanarak Karadeniz'e çıkmak zamanının geldiğine inanmıştı. Osmanlı Donanmasının vaktinde yetişememesi nedeniyle, 13 Temmuz 1736'da Ruslar Azak Kalesi'ni ele geçirdiler. Osmanlı Devleti, Azak gibi stratejik ve ekonomik değeri büyük olan bu deniz geçidinde devamlı bir donanma bulundurmamanın cezasını çekiyordu. Rus filosunun Baltık yolu ile Akdeniz'e inerek 1770'de Çeşme'de Osmanlı Donanmasını yakması sonrasında, Ege'deki deniz üstünlüğü Rusya'ya geçmişti. Rus'ların Ege'de özellikle Boğazönü Adaları'nı işgal ederek üs olarak kullanmaya başlaması ve el altından Yunan ayaklanmasını organize etmesi nedeniyle, Rumlar derhal taraf değiştirerek Rus bayrağı çekme hakkını aldılar; hem Rus filosunu desteklediler, hem de Rus'ların Ege'deki deniz kontrolundan yararlanarak serbest ticaretlerine devam ettiler ve özellikle eski düşmanları olan Venedik'ten kendilerini korudular.

Stratejik Değerlendirme

1768–1774 Osmanlı Rus Savaşı'nda, Rusların Ege'yi abluka altına almaları Osmanlı Devletinin jeopolitik bütünlüğünü ortadan ikiye bölmüştür. Milyonlarca kilometre kare toprağa sahip olmasına rağmen Mısır (Dimyat) – İstanbul tahıl yolu Rus tehdidi altına girdiğinden payitaht açlık tehlikesi ile karşı karşıya kalmıştır. Durumdan istifade eden Galata'daki Fransız tüccarı yüksek karlarla İstanbul'a buğday naklini organize etmiştir. 1772 yılında 17 bin ton buğday karşılığı imzalanan sözleşmeden Fransızlar 200 bin kuruşun üzerinde net kazanç sağlamışlardır. Donanmasızlık, Osmanlı Devleti'nin başkentini savaş zamanında gıdasını sağlayamaz duruma düşürmüştür. Bundan daha da kötüsü, Osmanlıların kendi sularında hareket edemez duruma gelmeleridir. Şöyle ki Kıbrıs Kadısı 1757 tarihinde Kıbrıs ile Anadolu arasında daha önce ulaşımı sağlayan Fransız gemilerinin tekrar hizmete girmesini İstanbul'dan talep etmiştir. Fransız gemileri, aşikâr bir şekilde ada halkının sağlayamadığı ve merkezi hükümetin ise gerçekleştirmediği veya gerçekleştirmek istemediği bir güven ortamının şartıydı... Savaş zamanlarında özel bir gayretle donanmasını imparatorluğun en uç noktalarına kadar göndermeyi başaran Osmanlılar, barış zamanında bu geniş alanı kendilerine bağlamak ve kontrolunu sağlamak için gereken şartları yerine getirmekte ciddi şekilde zorlanmaktaydılar. Osmanlı donanması giderek denize yabancılaşmaya ve kopmaya başlamış, asayişini sağlayamadığı bu ortamda kendini riske atmaktansa limanların emniyetli ortamına sığınmayı tercih etmiş görünüyordu.[440]

439 A.g.e. s.118

440 Edhem Eldem, Türkler ve Deniz Kitap Yayınevi 2007 s. 66, 67, 69, 74

Osmanlı-İngiltere Zorunlu İttifakı

1800 yılı Ekim ayına kadar İngiltere, Malta Adası'nı elinde tutmağa arzusu olduğunu açıklamamıştı. Malta'yı St. John şövalyelerine veya Çar'a devir etmeye hazırlanmıştı. Fakat o an için adaya bir İngiliz Garnizonu yerleştirildi. Ablukaya iştirak etmeyen ve Akdeniz'deki filosunu, Yunan Adaları'nı (Osmanlı Adaları) zaptetmek gibi kendi menfaatleri uğrunda kullanan Rusya, şimdi Malta'yı istiyordu. O zaman için bu istekten bir netice çıkmadı ise de, bu mesele ilerdeki İngiliz-Rus münasebetlerini bozarak 1804'te üçüncü ittifakın teşkiline ciddi surette tesir etti.[441]

Stratejik Değerlendirme

Rusların Akdeniz'de tutunabilmek için, filolarını süratle üs elde etmede kullandıklarını görmekteyiz. Malta, Akdeniz'in tam ortasında bulunduğundan, kendi anavatanlarına hem Türk Boğazları, hem de Cebelitarık yoluyla ulaşmada stratejik bir konumdaydı. Ancak Malta, Rusya'ya Türk Boğazları yoluyla daha yakındır. Bu itibarla Rusların öncelikle Ege'de, Çanakkale Boğazı'na yakın bölgelerde üs teminine gayret etmeleri doğru bir strateji olmakla beraber, anavatanına kesintisiz açık deniz irtibatı olmayan bir deniz gücünün, kalıcı bir başarı sağlaması mümkün değildi. Nitekim benzer örneği, Osmanlı Devleti'nin Hint Okyanusu Donanmasında olduğu gibi Rus Filosu Akdeniz'de tutunamadı.

İngiltere'nin Osmanlı Limanlarını Kullanmaya Başlaması

Mısır'a gönderilmek üzere teşkil edilen İngiliz deniz aşırı kuvveti, 1800 yılı Ekim ayında Cebelitarık'tan ileri harekete geçmiş, kara ve deniz müşterek kuvvetin eğitimi için Marmaris'te biraz zaman sarfettikten sonra, 2 Mart 1801'de Mısır'a varmıştır. 1798 senesi Temmuz ayında Ümit Burnu yolu ile Kızıldeniz'e gönderilmiş olan küçük filo, doğu mıntıkasında cüssesinden büyük olan faydalı tesirler yapıyordu. Filonun mevcudiyeti, Arap hükümdarları üzerinde sakinleştirici bir tesir yaratıyordu. Komodorun anlattığına göre, hâkimiyeti altında bulundukları Türklere hücum etmek üzere fırsat kollamakta olan Mekke Şerifi, Muscat İmamı ve Bağdat Paşası, filonun yukarı Mısır'dan gelen ve Arapların muhtaç oldukları gıda maddelerini kesme kudreti sayesinde, kontrol altında tutulabiliyordu.

Stratejik Değerlendirme

Bu olayda Osmanlı Devleti için önemli hususlardan biri, İngiliz Donanmasının Marmaris'te amfibi prova yapmasıdır. Osmanlı Devleti ile İngiltere'nin müttefik olmalarına rağmen, Marmaris'in kullanılması için izin alınıp alınmadığı bilinmemektedir. Süleyman Nutki, **İngiliz Donanmasının, Osmanlı sahillerinden her nereye uğrarsa, yiyecek, içecek ve başka malzeme yardımlarıyla, gerekli kolaylıkların gösterilmesinin emredildiğini bildirmektedir.**[442] Bu durumda, **Osmanlı Dev-**

441 A.g.e. s. 237
442 S.Nutki, Osmanlı Deniz Savaşları Dz.K.K 1993 s. 126

leti ilk defa bir yabancı deniz kuvvetine üs olarak kullanmak üzere anavatan topraklarını açmış olmaktadır. 18.yüzyıl sonlarından itibaren Osmanlı Devletinin kıyılarını ve denizlerini kontrol edemediği ve güvenliğini sağlayamadığı sonucu ortaya çıkmaktadır ki, bu son derece vahimdir. Zira, Anadolu Yarımadası herhangi bir eyalet değil, doğrudan Osmanlının anavatan topraklarıdır. Bundan cesaret alan İngilizlerin istekleri hiç bitmeyecek ve nihayet 1878'de Kıbrıs verilecektir. Diğer dikkati çeken bir nokta, İngiliz Donanmasının hem Akdeniz tarafından, hem de Kızıldeniz tarafından Mısır'ı kontrol altına alarak, Fransızları çift taraflı kuşatması olmuştur. Ümit Burnu yoluyla, onbinlerce deniz mili katederek, Kızıldeniz'e giren bu deniz gücü, sadece Fransızlara karşı olan savaşta değil, aynı zamanda Osmanlı kontrolundaki toprakları da tehdit edebilecek bir güce sahipti.

Rusların Karadeniz'e Çıkması

1783'de Türklerle yaptığı savaşta, Kırım'ın zaptı ile başlayan Rus zaferleri serisi, Dinyester Nehri ağzına yakın bir yerde olan Azak (Oczakow) kalesinin Rusların eline geçmesine sebeb olmuştu. Eğer Rus Deniz Kuvvetleri, Marmara Denizi'ne Sivastopol'dan daha yakın bir üs elde ederse, Türkiye'nin fethi kolaylaşırdı. Çünkü denizden yapılacak istila, Moldovya gibi geçilmesi güç memleketler üzerinden yapılacak olana göre daha kolaydı. Zamanın yazarlarından biri şöyle yazıyordu: **Deniz, Türkiye'nin zayıf tarafı idi. Denizdeki kati bir harekât, Türk İmparatorluğunun emniyetine, karadaki yarım düzüne muharebeye nazaran daha fazla tesir edebilir.** Ruslar 1784'de Sivastopol'da tersane kurmuşlar, savaş ve ticaret gemileri yapımına hız vererek Tuna'dan gelen ticaret yolu üzerinde de denetim imkânı elde etmişlerdi. Böylece Balkanlar'daki stratejik konumları güçlendi; uygun diplomatik koşulları oluşturdukları an bölgeye müdahele edebilecek bir pozisyon elde ettiler. Ruslar bir kara devletine sahip olmalarına rağmen deniz devleti olmak için çırpınırlarken, zaten bir deniz devleti olan Osmanlılar bir anlamda denize sırtlarını dönerek imparatorluklarını yitirdiler.[443]

Fransız Kaptan Bonneval'ın Osmanlı Donanması Hakkındaki Raporu

18.yüzyılın ikinci yarısında, III. Selim'in tahta çıkmasından bir kaç yıl önce, Osmanlı Donanmasının perişan bir durumda bulunduğu hususunda Türk ve yabancı yazarlar görüş birliğine varmışlardı. Bonneval isminde bir Fransız kaptanın, Osmanlı Donanması hakkında hükümetine yolladığı 1784 yılının tarihini taşıyan bu rapordan en çok şu satırlar dikkati çekmektedir: 7 Temmuz 1770 Çeşme Deniz Savaşı'nda, bütün donanmalarını cehaletleri yüzünden kaybeden Osmanlılar, bu tarihten beri akıllarını başlarına toplamak lüzumu idrak edemediler. Cesur adam olarak tanınan ve cesaretini birçok vesilelerle ispat etmiş olan Derya Kaptanı Hüsamettin Paşa denizci değildir. Osmanlı Donanmasını teşkil eden büyük harp gemilerinin kaptanlarına gelince, bunlardan hiçbirisi, seyrüsefer, manevra ve harp taktiği hakkında, en il-

443 Mehmet Tanju, Akad Osmanlıların Stratejik Sorunları Kastaş Yayınları 1995 s. 243

kel bilgiye sahip bulunmuyor. Esasen bir harp gemisinin kaptanlığı para kuvvetiyle elde edilmektedir. Derya Kaptanına en çok para teklif eden tercih ediliyor. Bu şekilde kaptan olmak keyfiyeti, kaptanları, herşeyden evvel, verdikleri parayı kazanmak için, her vasıtaya müracaata sürüklemektedir. En çok kullanılan yöntem; gemi, İstanbul Limanı'ndan çıkınca, mürettebatın yarısını karaya çıkarmak ve bütün yolculuk sırasında onun maaşı ve yiyeceklerinden istifade etmektir. Kaptanların sahip oldukları az tecrübe ve gemilerde yarıya inmiş personel ile kesin tehlikelerden kurtulmak için yaptıkları iş, limanlarda beklemek ve ancak uygun rüzgâr bulunca yollarına devam etmekten ibarettir. Kılavuzlar Rumdurlar. Bunlar, uzun bir tecrübe neticesinde elde edilmiş tamamen pratik bilgiden başka bir şey bilmezler.. Bu nedenle, karayı gözden kaybedince, yollarını tayin etmek için pusula ile hiçbir iş göremezler. Bundan dolayı da, bir harp gemisi Suriye veya Mısır'a gönderildiği vakit, bu geminin evvela, İzmir ve Rodos'a uğradığı ve orada peşine takılmak için gideceği yerlere hareket eden bir Frenk gemisi aradığı görülür.

Osmanlı gemilerinde hiçbir düzen ve hiçbir disiplin yoktur. Onlarda herşey karmakarışıktır. Gıda dağıtımında eşitlik yoktur. Her fert ayrı olarak ve işine geldiği şekilde yemek yer. Bundan dolayı bir kaptan için mevcut yiyecek ile denizde ne kadar kalabileceğini evvelden kestirmek mümkün değildir. Osmanlılar, gemilerin inşa ve donatılmasında biraz ilerlemiş görünüyorlarsa da, bu ilerlemelerini, ellerine geçirdikleri bir Fransız gemisiyle bir İngiliz fırkateynine borçlu oldukları muhakkaktır. Bununla beraber, gemilerin iç düzeni her zamanki gibi kusurludur. Kıç küpeşte subaylara ait birçok küçük kulübelere taksim edilmiştir. Geminin güvertesi de boydan boya tahtadan yapılmış küçük barakalar ile doludur. Bunlar, mürettebata dükkân, kahve ve mutfak vazifelerini görürler. Işık, geminin her tarafında ve gün ile gecenin her saatinde vardır. Deniz harbine dair talim ve top egzersizleri bilinmeyen şeylerdir. Bundan dolayı da, bir Osmanlı gemisini savaş durumuna getirmek ve harp yapacak hale koymak kadar güç bir şey yoktur. Bataryalarda her çaptan top bulunur. Bu çeşitli çaptaki topların mermileri de genelllikle yanyana bulundurulur. Dolayısıyla mermileri kullanmak gerektiğinde, gerekli olanları seçmek ve onlara uygun hartuçları[444] bulmak için meydana gelen karışıklığı hayal etmek kolaydır. Yirmi dört harp gemisinden her ne kadar on altısı, iyi durumda ise de, bu durumları uzun müddet devam etmeyecektir. Çünkü; korunmaları için gösterilen ihmal son dereceyi bulmuştur. Gemiler, barış durumunda, silahtan arındırılınca, merkezde bulunan ağırlıklarının bir kısmından kurtarılırlarsa da, dengenin bozulmaması için kenar ve uçtaki ağırlıklara dokunulmaz, bu sebebten de ağaç gemilerin asıl şekillerini yavaş yavaş kaybetmeye başladıkları görülür. Kalafat ve onarım da çok ihmal edilmektedir.

İlgililer, gündelikçilere ayrılan parayı ceplerine attıklarından başka, malzemeyi de genellikle kendi menfaatlerine kullanırlar. Bu nedenle, Osmanlı Donanması sekiz gün bile denizde dolaşacak dayanıklılıkta değildir. Nitekim geçen yıl, Karadeniz'de bir limana pek yakın mesafede yepyeni bir gemi birdenbire denizin dibine inmek su-

444 Barut kapları

retiyle kayboldu. Özetle, cehalet, düzensizlik, ihmal, Osmanlı Bahriyesinde o dereceyi bulmuştur ki, bir Osmanlı gemisinin çıkıp da en zayıf düşmana bile karşı koyamayacağını tahminde mübalağa etmiyorum. Bu atalet, Osmanlılarda devam edecek ve onların Avrupa'dan kovulmalarını neticelendirecek olan değişimi hızlandıracaktır. Çok yakın olan bu an için tahmin yürütmek bile lüzumsuzdur. İstanbul Tersanesinin ambarlarına kadar girmedim ise de, her türlü cephaneden yoksun olduğuna eminim. Mareşal Hazretleri ilişik cetvelde göreceklerdir ki, İstanbul Tersanesinde iki gemi ile bir kaç kayık inşa edilmek üzeredir.

Fakat Osmanlılar o kadar disiplinsiz ve ihmal ile çalışıyorlar ki, gemilerin denize indirilecekleri günü kestirmek imkânsızdır. Derya Kaptanı ile yaptığım bir görüşmede, Osmanlı Bahriyesi hakkındaki düşünüş tarzımı kendisine ifade ettim. Efendisine şerefli bir mevki temin etmesi lazım geldiğini hissettirmeye çalıştım. Bu yolda başarılı olması için başvuracağı vasıtaları da göstermeye uğraştım. Bütün bunları sükûnetle dinledi, samimiyetimden minnettar göründü. Söylediklerim üzerinde mutabık kalındı. Fakat bu harici, dürüst ve müteşekkir görünüşe rağmen, bir Müslümanın bir Hristiyandan ders almaktan hiddetlendiğini kolayca fark ettim. Esasen efendisinin şan ve şevketine, vatanın korunmasına duyarsız bir Müslüman, büyük adam, sadık teb'a, iyi vatandaş yetiştiren ruhun büyük ihtirasları ile tahrik edilmeye ve heyecanlanmaya muktedir değildir.[445]

Osmanlı - Rus İttifakının Deniz Cephesi

Fransa'nın, Akdeniz'deki menfaatlerini korumak ve İngilizlerin Hindistan yolunu kapatmak maksadıyla Mısır'a saldırması üzerine, Osmanlı Devleti, içinde bulunduğu çaresizlik nedeniyle Rusya ile ittifak yapmak zorunda kalmıştır. 23 Kasım 1798'de imzalanan bu anlaşmanın gizli maddeleri, Boğazların her devirdeki jeostratejik önemini ortaya koyan maddeleri içermektedir. Buna göre;

- Ruslar Boğazlardan serbestçe 12 büyük gemi ve muhtelif gemilerden oluşan donanmalarını geçireceklerdi.

- Bu donanma, harpten sonra Karadeniz'e geri dönecek, fakat harp müddetince de uğradığı Türk limanlarından ihtiyaçlarını temin edebilecekti.

- İki devlet, Karadeniz'i kapalı bir deniz olarak tutacaklar, buna uymayanlara bütün güçleriyle birlikte karşı koyacaklardı.

Bu anlaşmanın önemi, Rus Filosunun ilk defa Boğazlardan geçmesi ve Akdeniz'de ekonomik ve ticari menfaatler elde etmesi idi. Böylece, İngilizlerin korktukları başlarına geliyor, Akdeniz'de Fransa'ya ilave olarak **yeni bir deniz gücü** ortaya çıkıyordu. Şimdi bu gücün tekrar çıktığı deliğe geri sokulması gerekmekteydi. Bundan sonraki İngiliz politikasının ana amacı bu olacaktı. Osmanlı Devleti ise, Rusya ile yaptığı ittifak ile doğu Akdeniz'den Fransızları kovacak yardımı sağlamış ve Boğazları kullanarak, Batı ile Rusya arasında izlenecek bir denge politikasının kendi menfaatle-

445 Enver Ziya Karal, Selim III'ün Hatt-ı Hümayunları, Nizam-ı Cedit, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 1988 s. 63-66

ri için daha iyi olacağını kavramıştı.[446] Karadeniz'de Britanya'yı telaşa düşüren sebeb, Rusya'nın ilerlemesinin, Akdeniz'deki Britanya Deniz Kuvvetlerini ve Hindistan yolunun savunmasını tehdit etmesi idi. 1810 ve 1820 yıllarında İranlılarla yaptıkları savaşı kazanan Ruslar, Hazar Denizi üzerinde kontrolu ele geçirerek, Bakü'de dünyanın ilk petrol rafinerisini kurdular. Bu rafineri, onların her iki dünya harbinden de başarıyla çıkmaları üzerinde hayati bir rol oynamıştır. Ruslar 20 yıl içinde Hazar Filosunu kurarak, bölge ülkelerine karşı kontrolu ele geçirdi ve o tarihten bu yana Hazar'a kıyısı olan hiç bir ülkenin daha üstün bir deniz gücü oluşturmasına imkân vermediler. Rusya, 7 Ekim 1826 tarihinde imzalanan AkkermanAnlaşması ile, Osmanlı limanlarında ve denizlerinde ticaret yapma hakkını da kazanıyordu.[447] Osmanlı Devletinin gerileme döneminde, Rusya'nın, Osmanlı Devletine karşı uyguladığı politikalar, hem Çar Petro'nun vasiyetine, hemde günün koşullarına çok uygundu. Bunlar özetle;

- Osmanlı Devleti ile harp yaparak, kendilerini İstanbul'dan ve Akdeniz'den ayıran engelleri ortadan kaldırmak,
- Osmanlı İmparatorluğunda menfatleri olan devletlerden Avusturya, Fransa ve İngiltere ile fırsat düştükçe işbirliği yaparak, Osmanlı topraklarını paylaşmak,
- Ve nihayet, fırsat düştükçe diğer devletlerden önce, Osmanlı Devletinin koruyuculuğunu üstenmek idi.

Mahmut Raif Efendi'nin Raporu

Bonneval'dan 14 sene sonra 1798'de Reisülküttap Mahmut Raif Efendi'nin hazırladığı yeni donanma nizamnamesinde ise, 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 betimlemektedir.

Teknoloji ithalinin başarılı olabilmesi için, kullanım kültürü ve teknolojik disiplinin de yerleşmesi gereklidir. 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 yapabiliyorlardı. İkincisi, kaptan ve tayfalar da hızla büyüyen kalyonları kullanmaya alışkın değil. Çeşme, Navarin ve Sinop baskınları, 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.[448]

446 Saray s. 109
447 Saray s. 114
448 Tosun Terzioğlu-Halil Berktay, Türkler ve Deniz, Kitap Yayınevi s.132-135

Stratejik Değerlendirme

Bu raporlar yazıldığı tarihteki gerçekleri tüm ayrıntıları ile gözler önüne sermektedir. İleride de görüleceği üzere Osmanlı Devleti, İngiliz ve Fransız uzmanlar vasıtasıyla eksikliklerini gidermeye çalışacaktır. Raporların yazılım tarihinden yaklaşık 10 yıl sonra, yapılan olumlu çalışmalarla Osmanlı Bahriyesi, Batılı donanmalarla savaşa muktedir olamasa da, Girit ve Yunan İsyanlarına müdahele edebilecek kabiliyette bir deniz gücüne kavuşacaktır.

İngiliz Filosunun Osmanlı Pay-i Tahtını Tehdidi

Durum o kadar kritik ve hayati hale gelmişti ki, artık Çanakkale ve İstanbul Boğazlarının bile emniyeti kalmamıştı. Denizci devletlerin donanmaları rahatlıkla Boğazlar'dan geçip, Osmanlı başkenti olan İstanbul'a gelerek Osmanlı Devletini doğrudan tehdit bile edebiliyorlardı. 1807 yılındaki olay bunu göstermektedir. Tarihimizde detayları tamamen doğrulanamayan bu olayı, üç değişik kaynaktan aktarmayı uygun görmekteyiz.

Süleyman Nutki'ye Göre [449]

19 Şubat 1807'de Amiral Ducworth komutasında, değişik tip ve tonajdaki 11 gemiden oluşan bir İngiliz Filosu Çanakkale'den geçti. Çünkü o gün Kurban Bayramının ilk günü olup, Osmanlılar Bayram namazında idiler. Gerçekte Boğaz, Kumkale ve Seddülbahir'e yerleştirilen toplar ile korunuyordu. O gün, bütün askerler namazda olduğundan gerekli ateş açılamamış ve İngiliz Donanması içeri girmiştir. Kilitbahir ve Çanakkale önlerine geldiklerinde, Osmanlı askeri ateş açmışsa da, İngilizler de ateşe karşılık vererek süratle içeri girmişlerdir. İngiliz Filosu, 7 gemiden oluşan ve Nara'da bekleyen Osmanlı Filosundan 4 gemiyi yakmış, 2 gemiye ise ağır hasar verdirmiştir. Ancak bir gemi kaçabilmiştir. Osmanlı Filosundaki personelin de büyük bir kısmı bayram namazında bulunuyordu. Kaçan gemi, bayramın üçüncü günü İstanbul'a ulaşarak durumu Babıâli'ye haber vermiştir. Hemen telâşe kapılan saltanat erkanı, sahil koruma emrinde tabyalar inşa edilmesine karar verdi. Oysa aynı günü akşamı İngiliz Filosunun Adalarda[450] demirli olduğu anlaşılmıştı. İngiliz Elçisi buradan hükümete bir yazı gönderip;

- Osmanlı Donanmasının kendilerine teslimini,
- Rusya ile anlaşma sağlanmasını,
- İngiltere ile ittifakın yenilenmesini,
- Fransız Elçisi General Sebastiani'nin kovulmasını,

talep etmiş, bu işlerin yapılması için sadece 20 saat süre tanımıştı. Kurulan özel mecliste İngilizlere red cevabı verilmiş ve savaşa karar kılınmıştır. Süratle kıyı istihkam-

449 Nutki s. 131-133

450 Büyük, Heybeli, Kınalı, Burgaz Adalarının oluşturduğu yer

ları kurulmaya başlanmış ilk gün sahile 300 top yerleştirilmiş, beşinci gün bu sayı 1200'ü aşmıştı. Bu sırada Sultan Selim, Ahırkapı dolaylarını kontrol etmelerini isterken, sarayın kapıcı başlarından Cezayirli Seyit Ali Bey'i görüp durum hakkındaki fikrini sorduğunda, O da: Bu husus, o kadar önemli değildir, bir kaç gemi gönderilirse İngiliz Donanmasını perişan ederiz, demişti. Seyit Ali Bey'in, bir zamanlar bahriyede bulunduğundan övünerek ve kendinden emin olarak söylediği bu sözler, padişahın rahatlamasına sebeb oldu. Üstelik Padişah onu hemen tersane limanında bulunan kalyon, fırkateyn ve korvetlerden seçilen 20 gemilik donanmaya komutan vererek, Beşiktaş önlerine yolladı. Halktan bir gün içinde 7.500 gönüllü yiğit toplanarak savaş gemilerine yerleştirildi. Seyit Ali Bey'e Cezayir Eyaletinin idaresi verilerek Derya Kaptanlığına yükseltildi. 20 gemilik bu filo, İngiliz Filosuna saldırmaya cesaret edememişti. İngiliz Filosu, civardaki balıkçılar, Fenerbahçe ve Kadıköy'den küçük gemilerle gelen askerlerin su ikmali yapan İngiliz sandallarına karşı giriştikleri küçük, ancak, taciz edici saldırılardan rahatsız olmaya başlamıştı. Ayrıca, dönüş yolundaki kıyı bataryalarının takviye edildiğini düşünürek, biraz daha kalırlarsa Boğazdan çıkmanın zorlaşabileceğini değerlendiren İngilizler, 3 Mart 1807 günü Saray önlerinde gövde gösterisi yaparak 12 gün sonra İstanbul'dan ayrıldılar. İngilizler, Kapıdağ Yarımadası açıklarındaki Ekinlik Adası'nda iki gün bekleyerek, yola devamla Boğazdan çıktılar. Bu harekât esnasında hazırlıklı durumdaki kıyı bataryaları, ancak bir kaç gemiye hasar verdirebildi. Bozcaada'ya gelen İngiliz Filosu burada hasar onarımını yaparak görevine devam etti.

A. de Lamartine'e Göre[451]

20 Şubat 1807 tarihinde amiral Ducworth'un kumandasındaki 14 İngiliz yelkenlisi rahatça Çanakkale'yi aştı, İstanbul Limanı'na gelerek elçi Arbuthnot'u bıraktı ve toplarının gölgesinde Hükümeti'nin isteklerini bildirdi. İlk defa olarak aşılan Çanakkale istihkâmları, Devlet'in kalbine giren düşman ve Padişah'ın Sarayına her an güllelerini ve bombalarını kusmaya hazır İngiliz Donanmasının topları, Saray'ı öyle bir dehşete ve öyle bir eleme itti ki, Divan bütün asaletini ve enerjisini kaybetti. III. Selim yakın adamlarından İsmail Bey'i Fransız Elçisi General Sebastiani'ye göndererek, mecburiyet karşısında Padişah'ın boyun eğdiğini ve elçinin hemen İstanbul'dan uzaklaşmasını istedi, İsmail Bey yüzünün ifadesi ve dilinin sertliği ile, Padişah'ın kederli haberine kişisel soğukluğunu ve tehdidini ilâve etti.

Sebastiani, kendinden emin bir adam ve şahsiyetine yapılmış hakaretin er geç intikamını alacak büyük bir milletin temsilcisi olarak cevap verdi: *Ben burada milletlerarası hakların teminatı altında bulunmaktayım. Ülkeme düşman bir ülkenin donanmasının burada bulunması ne benim görevimi etkiler, ne de, Hükümetimin bana tevcih ettiği elçilik ünvanını kaldırır. Ben Padişah'ın konuğuyum; elçiliğimi ancak onun buyruğu üzerine terkederim ve bu da Fransa'ya açık bir savaş ilânı demek olur.*

451 Lamartine s.1707-1715

Şaşkınlık içinde kalan İsmail Bey, III. Sultan Selimi yiğitlik ile korkaklık arasında bırakan bu cevabı iletti. Selim, kalben kahraman ise de, şimdi gösterdiği gibi zihnen tutuk ve kararsızdı, İsmail Bey'den bu cevabı işitince, Sebastiani'nin enerjik tutumu ile yiğitliğini göstermeye mecbur kaldığından belki de sevinmiştir. Zaten halk ve askerler de tereddüt etmiyordu; Sarayın kapıldığı dehşet, vezirlerin çekingenliği, Padişahın kararsızlığı hiçbir surette millete intikal etmiyordu. Tehlike en önemli noktasında Osmanlılara eski şöhretlerine en fazla layık oldukları bir dönemde rastlamıştı. Her ağızdan savaş çığlığı çıkıyordu. Topçular ve yeniçeriler kendiliklerinden silaha sarılıyorlar ve hazırlanıyorlardı. Yaşlılar ve çocuklar istihkâm ve savunma çabalarına katılmak için gönüllü olarak göreve koşuyorlardı; kadınlar her meslekten ve her yaştan erkekleri İngilizlerin başkentlerine yaptıkları hakaretin intikamını almaya veya vatan ve din uğruna ölmeye teşvik ediyorlardı. Cesaret nihayet dışarıdan gelerek Saray'ın duvarlarını aştı. Yeniden Sultan Selim'in nezaretinde toplanan vezirler, İngiliz gemilerine boyun eğmektense, savaşmayı göze almayı kararlaştırdılar. Padişah, vezirlerin aldığı kararı öğdü ve haremi boşaltarak kadınların hepsini daha emin olan eski Saray'a yolladı. Silahlarını kuşandı, atına bindi, Sebastiani ve diğer Fransız subayları tarafından kumanda edilen topçu birliklerinin bataryaları yerleştirmesi için Saray'ın kapılarını açtırdı. Milletiyle aynı heyecana kapılarak halkın arasına karıştı, kendisini hem padişah, hem kumandan ve hem de asker olarak gösterdi. Ortak bir duyguyla hareket ederek yeniçerilerin saygısını ve milletin sevgisini yeniden fethetti. Açık bir toplantıda, kendisini, başkentini ve bağımsızlığını savunmak için yanındaki birkaç yüz Fransız ile döğüşmeye hazır olan General Sebastiani'yi kabul etti. Savunmaya aşırı bir gayret vermek maksadıyla, halka, orduya ve donanmaya avuç dolusu altın dağıtıldı. Az bir zaman sonra, İstanbul bir saldırıya karşı bütünüyle hazırlanmış, bizzat halk tarafından kullanılan sayısız top, Avrupa ve Asya kıyılarında namlularını göstermeye başlamıştı. İstanbul'un İngiliz Donanması önünde ve elçinin Divan'da karşılaştığı büyük buhrana tanık olan bu vesikayı burada açıklayacağız.

Fransız Elçilik katibi Prevost şöyle demektedir: *Fransa'nın bu dış ilişkilerdeki buhranda sahip olduğu şeref ve mutluluk tamamen Fransa'nın İstanbul'daki tercümanı sayesinde mümkün olmuştur. General Sebastiani'nin cevabındaki gurur, siyasi durumumuzun bozulması karşısında duyulan derin acıyı saklayan bir maskeden başka bir şey değildi. Büyük bir gizlilik içinde olsa dahi, elçi, tercüman M. Ruffin'in şiddetle karşı koyduğu İstanbul'dan ayrılma meselesi üzerine eğilmişti; ...Bir kaç saat içinde mevcut durumun bu şekilde kesin ve ön görülmeyecek şekilde ters dönmesine raslanmamıştır. Boğaziçi ile birleştirilmiş iki denizin arasına yerleşmiş olan İstanbul'un coğrafî durumu, herkesin malûmudur; orada, açıklanması mümkün olmayan, fakat uzun gözlemler sonunda devamlı bir olay olduğu anlaşılan rüzgârın sık sık yön değiştirmesine raslanır. M. Ruffin (Tercüman) uzun yıllar bu başkentte bulunduğundan, hava durumlarını ve özellikle rüzgâr ile akıntıların değişimini mükemmel bir şekilde biliyordu, İngiliz Filosunun gözükmesinden beri onu Adalar'a kadar getiren güney batı rüzgârının ansızın kuzey doğuya dönerek filosunun İstanbul kıyısına gelmesini önleyeceğini gözlemiş-*

ti. Genellikle bu iki rüzgâr birbirini izlerdi; o sırada Boğaz'dan esen ve gittikçe şiddetini arttıran poyraz (kuzey-doğu) yelkenlilerin karaya yanaşmalarına önemli şekilde engel oluyordu. Nitekim bir İngiliz firkateyni bütün gün Boğaz'ın ters akıntısına karşı çıkmaya çalışmış, ancak başaramamıştı; rüzgâr ve akıntı tesiriyle sürüklenince beklenmedik bir anda kıyıdaki bir Türk topunun menzili içine girmiş, şiddetli top atışa karşısında teşebbüsünden vazgeçmek zorunda kalmıştı. Muhakemesi kuvvetli Ruffin'in tecrübesi, poyraz devam ettiği müddetçe, onyedi kilomete uzaklıkta bulunmasına rağmen hiçbir İngiliz gemisinin kıyıya yaklaşamayacağını öngörüyordu. Doğruluğunu ve bilgeliğini bilen General Sebastiani'ye bu durumu açıkladı; çıkarılan netice çok önemliydi; eğer rüzgâr birkaç gün daha bu şekilde eserse, İngiliz Donanmasının seferi suya düşüyordu. Şu halde hemen görüşmelere başlamak, mümkün olduğu kadar işi uzatmak ve kazanılacak zamanı savunmaya harcamak lâzımdı. M. Ruffin, elçinin derhal Reisülküttap'ı, Sadrâzam'ı görmesini, Padişahla bir müzakere imkânını öğütledi... Reisülküttap Galip Efendi, talebi Sadrâzam'a iletti. Padişah'ın kabulü çok nazik ve dostça oldu; General kurtuluş için bir tek yol kaldığına dair kanaatini açıkladı; bu yol hemen savunmayı teşkilâtlandırmaktı; bunun önemini ve usulünü etraflıca izah etti. O zaman meseleye her yönüyle eğilindi; Reisülküttap, Sadrâzam ve birkaç danışman hemen toplantıya çağrıldı; tartışmaya büyük bir serbestlik içinde devam edildi.

General Sebeastiani görüşmeye şu metin sözlerle son verdi: *Bu derece küstahça verilen bu ihtarı, dünya milletleri arasından silinmek kaydıyla kabul edebilirsiniz. İngiliz Filosunun şehrinizi yakacağını mı iddia ediyorsunuz? O halde şehrinizi yeniden yaparsınız, fakat hiç olmazsa şerefiniz lekelenmemiş olur! Ancak iyice dikkat edin, düşman toplarınıza hedef olmadan size saldırmaz, onun maruz kaldığı tehlikeler sizinkilerin yüz misli fazladır. Farzedelim ki şanlı başkentinizi yaktı, bir avuç adamla nasıl işgal yapabilir? Düşmanınızın bu şansına karşılık savaşın, akıntıların, rüzgârın tehlikeleri var! Eğer onların üstesinden gelemezse, sadece hareketsiz kalmayacak üstelik sizin elinize düşecektir! Şu halde vakit kazanın, pazarlığı uzatın, zira zaman sizin lehinize çalışıyor; selametiniz, düşmanın perişan olması, tamamen sizin tutumunuza bağlıdır.*

Bu yiğit konuşma herkese cesaret verdi ve gizli görüşmede bahsedilen bütün konular ittifakla kabul edildi. Tasarının her safhasında öncülük eden elçi, yöneticiliği üzerine aldı; ona bu savunma işinde en fazla yardımı dokunacak olan ve başarı için büyük ümitler vaad eden şey, barış içindeyken hiçbir uyarıya başvurmadan bir Türk gemisini yakan düşmanı, alçak ve ikiyüzlü olarak niteleyen İstanbul halkıydı. İnsiyakı bir şekilde, İngilizlere karşı vaziyet alan halkın nefretinden faydalanmanın yolları düşünüldü. Saray'ın ve bakanların korkakça çekimserliği karşısında ne yüce bir duygu! Bir defa harekete geçildikten sonra hükümet hiçbir şeye karışmaya cesaret edemedi; aksine bütün samimiyetiyle savunma çarelerine eğildi. O andan itibaren bütün şehrin görüntüsü değişti; her tarafta enerji dolu, faal ve heyecanlı bir halk topluluğu görülüyordu. Sihirli bir deynek değmişçesine şehrin en yüksek noktalarında, topraktan tabya siperleri, hendekleri ile bataryalar dikilmeye başlandı. Avrupa, Asya kıyıları, herhangi bir saldırıya karşı tesadüfen en iyi noktada bulunan Kızkulesi, top-

larla tahkim edildi. Büyük gemilerden filikalara kadar, bir sürü irili ufaklı gemiden meydana gelen muazzam bir hat, Tophane'den Sarayburnu'na kadar limanı kapattı ve muhtemel bir düşman saldırısına karşı ateş gemileri hazırlandı, üçyüz top ateşe hazır bir hale getirilirken, üç misli topa yetecek kadar yer hazırlanmıştı. İstanbul'un karşısına yerleşen, fakat şehirde olup bitenlerden haberdar olmayan İngiliz Amiralinin daha tehditkâr bir ihtarı üzerine Divan beklenen cevabını verdi: **Hiçbir suretle makul olmayan sebeplere dayanarak başkentimizi bombalamakla tehdit ediyorsunuz; o halde istediğiniz gibi davranmakta serbestsiniz! 1200 topumuz size cevap vermeye hazırdır.** 28 Şubat 1807 günü talimli ikiyüz topçu ile Fransız subayları Çanakkale'ye hareket ettiler. Bir müddet sonra öğreneceği bu tedbir ile, aldığı metin cevap, İngiliz amiraline Marmara'da hapis kalacağı endişesini verdi. O zaman, kendisine bir müddettir vakit kaybettiren Bab-ı Ali'nin mahir ve sinsi davranışını takdir etti. Çok geç olarak elinden fırsatın kaçtığını farketti ve ilk taleplerini yumuşattı. Osmanlıların gururunu kamçılamaktan başka bir işe yaramayan tavizleri, İngiliz şerefini düşürürken, hareketsizliği de filosunu tehlikeye sokuyordu. Bu durum karşısında kesin şekilde geri dönmeye karar verdi. 2 Mart günü Adalar'ın açığından demir alan filo, 3 Mart'ta Lâpseki açıklarına gelmiş; 4 Mart'ta akıntının ve rüzgârın uygunluğundan istifade ederek Çanakkale'den çekip gitmişti. Başlangıçta herşey İngilizlerin lehine cereyan etmişti. Filolarının mevcudiyetinin yarattığı dehşet, Padişah'ı Fransız elçisinin şehri terketmesi için karara varmasına itmişti, elçi de bunun Padişah'a zorla kabul ettirildiğini bildiğinden bu istemi geri çevirmişti. O sırada General Sebastiani kendi kendine davanın kaybedildiğine inanmışsa da, davranışları öğülmeye lâyık olmuştur. Bir anda talih dönmüş, ümitler yeniden doğmuştu. İngilizlerin aksi tesadüflerle dolu bu teşebbüsünün sonu işte böyle bitmiştir.

Stratejik Değerlendirme

Bu seferin amacı, Divan'ı sindirerek, başkentinin önünde isteklerini kabul ettirmekti. Uygulama safhası iki ayrı nokta gösteriyordu; biri askeri, diğeri siyasi. Bu olay, meteorolojik bir gözlemin, askeri bir harekâtı etkileyerek çok önemli siyasiler sonuçlar doğurduğuna ilişkin eşsiz sayılabilecek bir örnektir. İstanbul önünde bir tek top bile ateşlenmediği için teferruatına girmeyi; gereksiz gördüğümüz birinci nokta, ancak İstanbul'dan 320 kilometre uzaklıkta kendini göstermek fırsatını buldu. Ancak, İngilizler ender rastlanan bir gayret ile Çanakkale Boğazı'nı zorlamanın mümkün olduğunu ortaya koymuşlardır. İstihkamlardan açılan top ateşine cevap vermeyen İngilizler, hayranlık uyandıran soğukkanlılıkları ile ilerlemelerine devam etmişlerdir. Türkiye'de askeri usuller o kadar eksikti ki, tabyalardaki topların bir kısmının top kundağı dahi yoktu; çoğu kumların içine gömülmüştü. Bu durumda topları yerinden kımıldatamayan topçular, düşman gemilerinin tam topun hizasına gelmelerini bekliyorlardı. Görüldüğü gibi, bu, en muhteşem cesarete mutlaka ilave edilmesi gerekli bilimin ve tecrübenin lüzumunu kavramış bir görüşün yokluğunu ispat ediyordu.

Bu denli kötü bir silahlanma ile acemi bir savunmanın bu geçidi İngiliz filosuna mezar yapacağını söyleyebilmek mümkün değildir. Buna rağmen topçuluk sanatının tamamiyle bilinmemesi dahi, endişe edilmemesine sebep teşkil etmez; işler vaziyette olan yeni bir bataryadan atılan bir gülle, 110 toplu Windsor - Castle'in seren direğini parçalamış ve 21 kişinin ölümüne sebep olmuştu; 74 toplu Standart üzerine düşen bu muazzam güllelerden biri cephaneliği infilâk ettirmiş ve 60 kişiyi yaralamıştı. Bu mermer güllenin üçyüz, dörtyüz kilo ağırlığında olduğu tahmin edilmektedir. Filonun ikinci geçişinde talim görmüş topçular ile gözü pek savunucular, su hizasına yaptıkları atışlarla bir hayli zarar verdirmişlerdir. İngilizlerin kaybı 37 ölü ve 412 yaralı olmuştur. Türklere gelince insanca bir kayba uğramamışlar, ancak bir kadırga ile beş firkateynleri yakılmıştı. İngilizler ise, iki korvet ile 74 toplu Ajax'ı kaybetmişlerdi. Siyasi bakış açısından değerlendirildiğinde, bu sefer, Türkiye'den ziyade Fransa'ya karşı yöneltilmişti. Askeri olarak gayet iyi düzenlenmiş, fakat siyasette görülen beceriksizliklerden dolayı başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

İngiliz Belgelerine Göre[452]

1807 Şubat ayında Koramiral Ducworth, **İngiltere'nin mütefiki olan Rusya'ya karşı bir saldırıyı önlemek için, Türk Filosunun silahsızlandırılması veya ele geçirilmesi görevini almıştı.** Bunu gerçekleştirmek için, Çanakkale Boğazı aşılıp İstanbul'a ulaşılmasına ihtiyaç vardı. 12 gemiden oluşan bu filo, 9 gemiden oluşan Türk filosundan daha güçlüydü. Ducworth filoya, 100 toplu HMS Royal George gemisinden komuta ediyordu. Tümamiral Sidney Smith ise HMS Pompei'deydi. Filo, Çanakkale Boğazı'na girdiğinde her şey başlangıçta iyi gitti. Boğazdaki bazı Türk bataryalarının sonuç vermeyen ateşlerine maruz kaldılar. Onlara gerekli karşılık verildi ve bir kaç Türk karakol gemisi saf dışı bırakıldı. Bazı Türk gemileri ele geçirildi. Türk bataryalarını etkisiz hale getirmek için karaya asker çıkarıldı. Sir Sidney Smith 7 saat sonra geri döndüğünde 72 zayiatı vardı. Filo İstanbul'a vardı ve şehrin 8 mil açığına demirledi. Ducworth, bir diplomat olarak kendisini Türklerle anlaşabilecek bir durumda görmüyordu. İngiliz Filosunun varlığının onları ikna etmek için yeterli olacağını ümit etmişti. Ancak Türkler onu dinlemiyorlar ve korkak olmayı reddediyorlardı.

Ducworth şimdi şark usulü bir uygulamaya başvurmayı düşündü. Sultan'a bir not göndererek Türk Filosunun teslimini istedi. Amiral Collingwood, Ducworth'a Türklerle pazarlık ederek zaman harcamamasını, onlara karar vermek için 30 dakikalık süre verilmesi tavsiyesinde bulundu. Ducworth tavsiyeye kulak asmadı ve onlara 36 sat mühlet verdi. Fakat Türkler onun elçisinin bile karaya çıkmasına müsade etmediler. Birinci raund Türk'lerindi. Amiralin öfkesi yükselmişti. Sahil bataryalarının güçlendirilmesinden vazgeçilmesi için üçüncü bir uyarı notu gönderdi. Türkler bunu da dikkate almadılar ve bataryaları bir Fransız subayının yardımı ile güçlendirdiler. Bu subay Albay Noy'du. Fransızlar İngilizleri iyi tanıyorlardı. Eninde sonunda geri dö-

452 Geoffrey Regan, Naval Blunder p. 36-38 ve A.B Sainsbury, The Royal Navy Day By Day

neceklerdi ve bunu yaptıklarında bundan üzüntü duyacaklardı. Ducworth bu arada herhangi bir cevap alamazsa, İstanbul'u bombalayacağını bildiren dördüncü notu gönderdi. Türkler ona inanmadılar. Aksine İngiliz gemilerinden HMS Endymion'un vasıta motorunu pusuya düşürerek bir astsubay ile dört askeri kaçırdılar. Ducworth onların geri verilmesini talep etti. Fakat Türkler oralı olmadı. Bu Ducworth'un anladığı gibi bir savaş değildi. İstanbul önünde durduğu zaman içinde gittikçe cesaretinin kırıldığını hissetti.

İsteklerini zorlamak için hiç bir şey yapmadı. Türkler hemen hemen hazırdı ve yeniçeriler Fransız danışmanlar nezaretinde gemilere ateş açtıklarında, Ducworth onları durdurmak için deniz piyadeleri sahile çıkardı. Çatışmada 30 İngiliz askeri zayi oldu ve geri püskürtüldüler. Bu her şeyin sonu oldu. Ducworth'un sinirliliği arttı ve birliğinin Türkler tarafından imha edilebileceğini düşünmeye başladı. Geri çekilme tek seçenekti. Ancak Türkler Çanakkale'deki kıyı topçu bataryalarını da güçlendirdiklerinden geri çekilmek zor bir görevdi. Bu onun için gurur kırıcıydı. Ancak geri dönüş emrini verdi. Ducworth'un geri çekilmesi kısa bir süre sonra kabusa dönüştü. Türkler Çanakkale'de değişik dönemlere ait toplar kullanıyorlardı. Çapları ve tahrip kabiliyetleri gerçekten muazzamdı. İngiliz gemileri 32 poundluk (2.2 pound = 1 kg) ağırlığındaki gülleler ile ateş açarken, Türkler'in kıyıdan attıkları güllelerin ağırlığı 1000 poundu geçiyordu. Bu çeşit bir gülle 16.yüzyıl fırkateynlerini tamamen saf dışı bırakabilirdi.

Bir taş gülle HMS Standart gemisinde 7 fit (1 fit = 30 cm) çapında bir yara açtı ve 50'nin üzerinde ölü ve yaralıya sebeb oldu. Bir diğer 800 poundluk gülle Ducworth'un sancak gemisi olan HMS Royal George'a isabet etti ve moral bozukluğu yarattı. HMS Canopus gemisinin dümen donanımı hasar aldı. Ducworth Boğazdan çıkıp Akdeniz'e ulaştığında, 100'den fazla zayiatı vardı ve Türk toplarının izi olmayan hiç bir gemisi kalmamıştı. Alay eder gibi, Rus Filosu onu Boğaz çıkışında bekliyordu. Rus amirali İstanbul'a iki filo birlikte dönüp Türk gemilerini dağıtmayı önerdi. Ancak Ducworth yenik bir adamdı. Cebelitarık'a dönmekten başka bir şey düşünemiyordu. İngilizler gittikten sonra Ruslar Boğazdan çıkan Türk filosuna saldırarak 4 aydan beri Türklerin elinde olan 5 İngiliz denizcisini kurtardılar.

Stratejik Değerlendirme

Tarihimizde fazla üzerinde durulmayan 1807 yılında meydana gelen bu olay, aslında deniz gücünden yoksun kalan Osmanlı Devletinin, bundan sonra toprakları ne kadar geniş olursa olsun, bunları savunamayacağını göstermiş, hatta İmparatorluk Başkentine kadar gelen küçük bir filo karşısında devlet çaresiz kalmış ve traji-komik bir duruma düşmüştür. Boğazlardan rahatça girilerek İstanbul'un tehdit edilmesi, Birinci Dünya Harbi'ndeki Müttefik Donanmasının planları için de bir örnek oluşturmuş ve özellikle Churchil'i cesaretlendirmiştir.

Yunan Sorunun Yaratılması ve İsyanın Başlaması

Fransız İhtilal Savaşları Rum ticaretine yeni kapılar açtı. Napolyon'un Mısır Seferi üzerine Osmanlı-İngiliz işbirliğiyle Fransızlar doğu Akdeniz'den atıldılar. Vaktiyle Venediklilerin bu bölgeden uzaklaştırılmaları sırasında olduğu gibi, bu kez de Fransız tüccarının doğu Akdeniz'de bıraktığı boşluğu kısmen Rumlar doldurdu. Yine Türkler savaştı, Rumlar ticaret yaptı. Rum deniz ticareti bir kez daha gelişti. 1821 yılında Rum ticaret filosunun 600 gemiye, yıllık ticaret hacminin de 150.000 tona ulaştığı bilinmektedir. Osmanlı yönetiminin de eseri olan bu gemilerin önemli bir bölümü, 1821'de Osmanlı yönetimine baş kaldırdı. Osmanlı Devleti, Yunan ayaklanmasının daha ilk haftalarında, birden bire Ege'de asi bir filoyla karşı karşıya kaldı. Gerçi bu eğreti filo, düzgün bir deniz savaşına girecek durumda değildi. Ama Ege'nin güvenliğini bozmaya yetti.

Denizde bir çeşit gerilla savaşı yapıyordu Rumlar. Vurup kaçıyorlardı. Osmanlı Donanması ile pek karşı karşıya gelmiyorlardı. Kaçak güreşiyorlardı. Ve yüzlerce adası, girintili çıkıntılı kıyıları, sayısız koylarıyla Ege Denizi, böyle kaçamaklı bir savaşa adamakıllı elverişliydi. Rum gemileri darda kalınca yelkenleri indiriyorlar, meydanı boş bulunca yine saldırıyorlardı. Yalnız Osmanlı gemilerine saldırmakla kalmıyorlar, arada sırada yabancı ticaret gemilerini de vuruyorlardı. Özellikle Avusturya gemilerini hedef alıyorlardı. Çünkü Metternich Avusturya'sı, Yunan ihtilaline karşıydı. Rumlar arada bir İngiliz ve Fransız gemilerini de durdurup aramışlardı. Kısacası Ege'de güvenlik adamakıllı bozulmuştu. Bu durum Büyük Devletlerin, kendi yarattıkları Yunan Sorununa karışmak için öne sürdükleri bahanelerden biri oldu. İngiltere, Rusya ve Fransa, önce "insani duyguları" öne sürerek Yunan sorununa karışmak istediler. Bu yetmeyince Ege'nin bozulan güvenliğini öne sürdüler.[453]

İngiliz Büyükelçisi Stratford Canning bunu şöyle anlatır: **Babıâli ile insani duygular üzerine tartışma yürütülemeyeceği anlaşıldıktan sonra, Ege Denizi'nin bir korsan gölü haline geldiği noktası üzerinde durulmaya başlandı. İngiltere'nin ticari çıkarlarını ilgilendiren bu konu üzerinde Babıâli'ye baskı yapmak daha akla yakın görülebilirdi. Ege Denizi'nde korsanlık öylesine almış yürümüştü ki, İngiltere denizci bir millet olarak yakınmakta, durumu protestoda yerden göğe haklıydı. Ne var ki, bu korsanların çoğu Yunandı. Korsanlık meselesi ortaya atıldığı zaman Reis Efendi (Reisülküttap) cevabı yapıştırıyordu: Hele yabancı müdahele olmaksızın Yunanistan'daki reaya ayaklanmasını bastıralım, o zaman bakın, Ege Denizi'nde tek bir korsan gemisi kalacak mıdır? Cevap öylesine yerli yerindeydi ki, bu konuyu bir daha açmamak en hayırlısı".**[454]

İsyanı, papazlar yönettiğinden, ulusal ve dinsel bir karakter aldı. Rumlar silahlı ticaret gemileri ile isyanı adalara yaydı. Böylece Mora ve Adalarda genel bir Rum isyanı ile, Ege'de Türk-Yunan Egemenlik savaşı başladı.

453 Türkiye'de Batı yine aynı oyunları oynuyor. AB tarafından, olmayan bir Kürt Sorunu yaratıldı, insani amaçlarla geliştirildi. Şimdi güvenlik öne çıkarılarak siyasileştirilmeye çalışılıyor.
454 Şimşir s. XVI

Stratejik Değerlendirme

Osmanlı Devleti, karşısında vurup kaçma taktiği ile savaşan, ama ticareti hiç elden bırakmayan, küçük, ama kendi toprakları ve nüfusuna oranla fazlasıyla yeterli bir deniz gücü ile karşı karşıya kalmıştı. Yapılacak şey, bir yandan Mora Yarımadası'nda kara ordusu ile isyanları bastırırken, donanmayı da bölgede sürekli bulundurmak olmalıydı. Donanma, yine tarihi geleneklerine bağlı olarak her yıl Mayıs ayı ile Ekim arasında sefere çıkmaya devam etmekteydi. Bu isyanın ciddiyeti anlaşılmış olmakla beraber, donanmanın kullanılmasında her zaman olduğu gibi hata yapılmıştır. Osmanlı Donanması, isyan sona erene kadar Yunanistan'ın önemli limanlarına konuşlanarak, hem korsan harekâtını engellemek, hem de Yunan gemilerinin silah ve cephane naklini önlemek amacıyla kullanılmalıydı. Bu küçük ve dağınık Rum filosu, Yunan isyanında stratejik bir rol oynamıştır. Fonksiyonel olarak;

- Osmanlı ve Müslüman bandıralı gemilere ve limanlara saldırarak gelir sağlamış,
- Bu gelirle sağladığı silah ve cephaneyi isyancılara ulaştırmış,
- Bölgede yarattığı güvensizlik ortamı ile tarafsızların olaya müdahil olmasını başarmış,
- Bağımsız Yunanistan Donanmasının ve denizci personelinin çekirdeğini teşkil etmiştir.

Özgürlük kazanan Yunanistan, Osmanlı Devletine oranla bir nokta teşkil ediyordu; ama bu nokta Osmanlı Devletini besleyen deniz yolunun tam üzerindeydi. Artık Yunanistan, coğrafi olarak Osmanlı ekonomisine egemendi. Kuvvetli bir donanma yaparak bu durumu değerlendirirse, Osmanlı Devletini, tekrardan kuruluşundaki **ada ablukası** altına alabilir; bu devleti çökmeye mahkum edebilirdi.[455]

1825 yılında, Girit'e çıkarılan kuvvetlerle isyanı bastıran Osmanlı Devleti, donanmasının taşıma gücü sayesinde denizaşırı topraklarında ve Ege'deki adalarda egemenlik haklarına karşı yapılan tecavüzler veya başkaldırılarla başa çıkabiliyordu. Gerek Mora Yarımadası'nda, gerekse Ege Adaları'ndaki yüzyıllar boyunca aleyhine gelişen nüfus artışı nedeniyle, bu bölgelerdeki sabit konuşlu kara kuvveti, artık Yunanlılara karşı sayısal üstünlüğünü kaybetmişti. Osmanlı lehine olan ateş ve silah gücü dengesi ise, başta İngilizler olmak üzere, Fransa ve Rusya'nın yardımları ile denge noktasına ulaşmak üzereydi. Osmanlı için tek çare, bu bölgedeki kara kuvvetlerini takviye etmekti. İntikal yollarının uzunluğu ve emniyetsizliği, Trakya üzerinden böyle bir takviyeyi hemen hemen imkânsız kılmaktaydı. Adalar için ise zaten tek alternatif vardı. Tek yol deniz yoluydu. Osmanlı Deniz Gücü sayıca yeterli olmakla beraber, personelin eğitim düzeyinin yetersizliği, teknolojik gerilik ve denizcilik bilincinin eksikliği nedeniyle, İngiltere, Fransa ve Rus Deniz Güçleri ile başa çıkabilecek düzeyde değildi. Ancak, herhangi bir müdahele olmadığı sürece, kendi kara kuvvetleri-

ni rahatlıkla hedef bölgelerine ulaştırabilme kabiliyetine sahipti. Girit ayaklanması, Osmanlı Deniz Gücü sayesinde bastırılmıştı;

- Bu güç, hem Yunan ticaret gemilerinin Girit'e personel, malzeme ve silah taşımasını engellemiş,
- Hem de Osmanlı askerlerini Anadolu'dan adaya taşımıştı.

Yelken devri deniz gücünün son yıllarını yaşadığı bu dönemde, Osmanlı Donanması **"Stratejik Taşıma Kapasitesi"**ni korumaktaydı. Coğrafi uzaklıkları nedeniyle, İngiltere, Fransa ve Rusya'nın bu bölgelere kolaylıkla kara kuvveti nakletme kabiliyeti yoktu. Bu durumda, Batılıların Yunanistan'a yardım etmek için tek çaresi vardı: **Osmanlı Deniz Gücünü ortadan kaldırmak.** 1825'teki Girit İsyanının Osmanlı tarafından bastırılmasının ardından, Mora'daki isyanın da bastırılma olasılığı artmış ve Batılılar için Osmanlı Donanmasının ortadan kaldırılması hususu artık aciliyet kazanmıştı.

Navarin Deniz Savaşı

Osmanlı Donanmasında Müşavir Paşa ünvanı ile görev yapan İngiliz Amiral Sir Adolphus Slade yazdığı Seyahatnamesinde, Yunan ayaklanması konusunda kendi ülkesinin kaypak politikası hakkında şunları yazmaktadır[456]: **Sonu, Türkiye'nin Rusya İmparatorluğu elinde ezilmesiyle neticelenebilecek olan bu, olaylarla dolu Yunan İhtilali esnasında, İngiltere'nin izlediği politika, küçük bir devlete bile yakışmayacak kadar eğri büğrü ve kötüydü. Bu politika her tarafa yardım etti. Ancak** hiç **kimseyi memnun edemedi. İngiltere, devletinin güvenilirliği ve iyi niyetine söz getirdiği gibi, mücadeleyi de uzattı. Bir taraftan açıktan açığa Rum ve Yunanlıların Türk boyunduruğundan kurtarılmalarını çabuklaştırmağa çalıştığımız ve Yunanlıların İngiliz ticaretine zararlı olan bu temelsiz üzücü ablukasını tanıdığımız halde, bir taraftan da doğu limanlarında, kasabalarında bulunan İngiltere Konsolosluklarına Türklere yardım etmeleri için talimat veriyorduk.**

Navarin Baskını öncesi, üç büyük devlet (Rusya, İngiltere, Fransa) Londra'da kararlaştırdıkları bağımsız Yunanistan önerisini Babıâli'ye sununca, çetin bir direniş ile karşılaştılar. Reisülküttap Mehmet Sait Pertev Efendi, 9 Eylül 1827 günü anılan devletlerin elçileri ile şöyle konuşur: **Toprak bizimdir. Tebaa (yurttaş) bizimdir. Bizim hukukumuz kesindir. Büyük devletler bizden ne isterler? Bizim Fransa ile İngiltere ile, Rusya ile andlaşmalarımız var. Bu andlaşmaların tek bir maddesi, ortaya attığınız iddialara hak veriyor mu ? Arabuluculuk, mütareke, yatıştırma önerileri de nereden çıktı? Sağduyu ve mantık bunların hepsini reddeder. Babıâli tekrar ediyor, bunları dinlemeyi kıyamete kadar reddedecektir! Bir imparatorlukta iki egemenlik olamaz. Birinin ötekini yok etmesi gerekir.** İki gün sonra, 11 Eylül 1827'de, üç elçi tekrar Reis Efendiye gelirler. Ege Denizi'nde güvenlik kalmadığını, Avrupa ticaretinin bundan zarar gördüğünü, ayrı bir Yunan Devleti kurularak savaşa son ve-

456 H. Şehsuvaroğlu, Deniz Tarihimize Ait Makaleler Dz.K.K 1965 s. 59

rilmesi gerektiğini anlatırlar. Reis Efendinin cevabı yine kesin olur: **"Babıâli, büyük devletlerin bu mantığını kabul edemez. Bu insanlar, bu denizler, bu kıyılar ve bu filolar bizimdir"** der. Üç büyük devlet diplomatik baskılarla yetinmezler. 20 Ekim 1827 günü İngiliz, Fransız ve Rus Donanmaları, Navarin Koyu'nda yatmakta olan Osmanlı-Mısır donanmasını bir baskınla yok ederler. Tıpkı, İkinci Dünya Savaşı'nda Japonların Pearl Harbour'da ABD Pasifik Donanmasını batırmaları gibi. Osmanlı Donanmasından 60 kadar gemi bir kaç saat içinde yok edilir.[457]

Navarin olayı çeşitli kaynaklarda farklı şekillerde anlatılmaktadır. O nedenle olay, beş ayrı kaynaktan aşağıda nakledilmekte ve değerlendirilmektedir.

Haluk Şehsuvaroğlu'na Göre[458]

Navarin'de bulunan Türk Filosunun komutanı Çengeloğlu Tahir Paşa, Mısır Filosunun komutanı Muharrem Beydi. Bütün Donanma komutanlığı da, İbrahim Paşaya verilmişti. İngiliz, Fransız ve Rus Donanmaları, Navarin Limanı'nı derhal abluka ederek, Yunanlılar üzerine bir harekettte bulunulursa, karşı koyacaklarını bildirdiler. İbrahim Paşa bu vaziyet hakkında Babıâli'ye bir rapor gönderdi. Gelen cevapta: **Navarin Limanı Boğazını güzelce muhafaza ile mersumların** (Müslüman olmayanların) **ayak patırdılarına nigah etmeyerek** (bakmayarak) **icabeden gemilerle hareket ve Frenk donanmasından fiili mümanaat** (engel) **görüldüğünde misliyle karşılıkta bulunulması** bildiriliyordu. Bu cevap karşısında İbrahim Paşa, Filo ve gemi komutanlarını toplantıya çağırdı. Uzun tartışmalardan sonra, Türk Donanmasının üç devlet donanması ile harp etmeye yeterli olmadığı sonucuna varıldı. İbrahim Paşa, bu kararı bildiren tutanağı Babıâli'ye gönderirken bir taraftan da, Donanmanın Navarin'den hareketine karar vermişti. Donanma hareket etmek üzere iken liman ağzına 14 harp gemisi geldi ve müttefikler bir defa daha, bir girişimin harp doğuracağını bildirdiler. O sırada Fransız Amirali de bizzat İbrahim Paşa ile görüşerek vaziyeti detaylı olarak açıkladı. İbrahim Paşa durumu tekrar İstanbul'a bildirdi ve kendisi de Osmanlı Donanması ileri gelenlerine, müttefik donanmaya karşı düşmanca bir harekette bulunulmaması emrini vererek, kara harekâtının durumunu yakından izlemek üzere Mora Yarımadasının içerlerine doğru hareket etti.

On beş gün sonra, bir Fransız gemisi dostane bir şekilde limana girerek İbrahim Paşa'yı sormak bahanesi ile her tarafı gözden geçirip geri döndü. Ertesi gün 20 Ekim 1827 sabahı, üç devletin; liman dışında bulunan 27 gemisi limana girdiler ve her biri, gemilerimizden birinin hizasında yer aldılar. Beş gemi de yelken üzere bulunuyordu. İlk giren gemi, donanmamızda bulunan **Ateş Gemisi**'nin[459] başka yere kaldırılmasını istedi. Kabul edilmeyince, çanaklıkta hazır duran erler gemimiz üzerine ateş

457 Şimşir s. XXIV

458 Şehsuvaroğlu s. 129-131

459 Ateş Gemisi, muharebe zamanında düşman gemisini yakmak için kullanılırdı; içleri patlayıcı ile dolu olup, özel olarak yapılmışlardı; gemiciler bunu düşman üzerine sevk edip hedefe yaklaştıkları sırada içindekiler geminin arkasındaki lumbarlardan kendilerini denize atıp yüzerek geminin arkasına bağlı kayığa binip çekilirlerdi. Kaynak: Uzunçarşılı Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilatı TTK 1988 s.466

açtılar, bizden de karşılık verildi. (Bu bilgiyi Cevdet Paşa, Başbakanlık Arşivinde bulunan neşredilmemiş bir yazısında bildirmektedir. Diğer yabancı kaynaklarda **Ateş Gemi**'mizin yerini değiştirmek üzere İngiliz Filikalarına bizim tüfek attığımız ve bunun üzerine müttefik donanmanın top ateşi açtığı yazılıdır.) Bu sırada ateş gemisinde yangın çıktı. İngiliz fırkateyninden başlayan gülleli topların atışlarını, diğer gemilerin topları takip etti. Üç buçuk saat süren savaş sonrasında 89 Türk gemisinden 57 tanesi kullanılamaz hale gelmişti.

Navarin hakkında yerli ve yabancı birçok tarihçiler yazı yazmışlar ve bu olay üzerindeki görüşlerini belirtmişlerdir. Bunlardan biri olan Lamartin, şunları söylemektedir: **Müttefikler milli arzuya uyarak, 20 Ekim 1827' de barışçı olarak Navarin'e girip, bir bahane ile harbe tutuştular. Türk ve Mısırlılar bu ateşe kahramanca karşılık verdiler ve gemilerinin güverteleri suya gömülünceye kadar topları ateş ediyordu. Bir kaç saat içinde 8.000 Türk ve Mısırlı şehit ve yaralı hale geldi. Müttefiklerin kayıpları bir kaç yüzü geçmiyordu. Şu hale göre müttefikler yangıncı korsan, Türkler ise hakiki kahramandı.**

Bilal Şimşir'e Göre (İngiliz Kaynakları)[460]

1827 yılında Osmanlı Devleti, Yunan ayaklanmasına son yumruğu indirmeye hazırlanıyordu. Büyük bir Türk- Mısır donanması Navarin koyunda toplanmıştı. Kimi kaynaklara göre, yaklaşık 2 bin toplu 65 savaş gemisinden ve 22 bin askerden oluşan güçlü bir donanmaydı bu. Rusya, İngiltere ve Fransa ise Yunan ihtilalcilerini ezdirmemeğe karar vermişlerdi. Donanmalarıyla Mora yöresini ablukaya almışlardı. 20 Ekim 1827 Pazar günü, İngiliz-Rus-Fransız Donanması Navarin önüne geldi. 12 İngiliz, 8 Rus, 7 Fransız gemisinden kurulu, 1298 toplu ve 17 bin beş yüz asker taşıyan büyük bir armadaydı Müttefik Donanması. İngiliz Amirali Sir Edward Codrington'un komutasındaydı. Sözde Osmanlı Donanmasına göz dağı verecek, bir **"mütareke"** dikte edecekti. Yani, Yunanlıyı ezmekten Osmanlıyı caydırmakla yetinecekti. Ama öyle olmadı. Tam bir savaş düzeni içinde Navarin Koyu'nun ağzını tutan müttefik gemiler, küçük bir bahane ile birdenbire Osmanlı Donanmasının üzerine çullandılar. Limanda demirli bulunan Osmanlı Donanması tam bir baskına uğramış, kapana kıstırılmıştı. 3–4 saat süren bombardımanda 60 kadar Türk-Mısır gemisi batırıldı. Osmanlılar 6 bin ölü, 4 bin yaralı verdiler. Müttefiklerin kaybı sadece 174 ölü, 475 yaralıydı. Gemi kayıpları yoktu.

20 Ekim 1827 akşamı, müttefik amiraller, büyük bir sevinçle Navarin olayını İstanbul'daki Elçilerine müjdelediler. İngiliz Amiral Codrington, alevler içindeki Navarin Koyu'na bakarak, Büyükelçi Canning'e şunları yazdı: **Türk-Mısır donanmasının yok edildiğini Ekselanslarına bildirmekle zevklenirim.... gemilerin çoğu havaya uçuruldu, bir çoğu batırıldı ve şu anda liman öylesine enkazla dolu ki, böyle bir tabloya bugüne kadar pek az kimse tanık olabilmiştir, sanırım.**[461]

460 Şimşir s. XXXIX-XL

461 Raporun İngilizce metni EK- A dadır

Fransız amirali Şövalye de Rigny'nin Navarin'den Büyükelçi Kont Guillominot'ya gönderdiği uzun rapor ise, **"Türk donanması yok edildi"** diye başlıyor ve **"yarın sabah arta kalanların da işini bitireceğiz"** diye devam ediyordu. Hollanda asıllı Rus amirali Kont de Heyden de, Fransız silah arkadaşının sözlerini tamamlıyordu: **Türklere ve İbrahim'e (Mısırlı İbrahim Paşa) çok sert bir ders vermiş olarak Navarin'den ayrılacağız. Bu olayın, önceden kestirilemeyecek kadar geniş yankıları olabilir ve olmalıdır.**

James Howarth'a Göre[462]

Navarin Savaşı, yelkenli gemilerle yapılan son savaş oldu. Bu savaşı başlatan ani neden küçük bir buharlı geminin saldırısı idi. İngiliz Bahriyesi buharlı gemilerden hoşlanmamıştı. Ve gemileri liman dışına çekme işi hariç olmak üzere, bu gemileri kullanmayı reddettiler. Bununla beraber bir buharlı gemi Yunanistan'a çok yakındı. **Karteria** adlı bu dört direkli, yandan çarklı, aşırı uzun bacalı Ganbot'a (Gunboat) Frank Hasting adlı bir İngiliz komuta ediyordu. Hasting, bir düelloda yüksek rütbeli bir subaya meydan okuduğu için İngiliz Donanmasından atılmıştı. Bir kaç yıldır büyük bir istekle Yunanlılar için savaşmaktaydı. İşte bu adam, farkında olmadan Navarin Savaşını başlatan adamdı. Altı yıldan beri devam eden savaş sonunda, Yunanlılar yenilmek üzereydiler. Yunanlıların ellerinde sadece ince bir kıyı şeridi kalmıştı ve kıyı şeridinin çevresi, Türk ve Mısır filoları tarafından kontrol edilmekteydi. Denizde, bu filoya kafa tutabilecek bir tek Hasting'in Ganbotu ve İngiliz Amiral Lord Cochrane tarafından yönetilen bir kaç Yunan gemisi vardı. Bu Amiral de, 1814 yılında yolsuzluk suçuyla İngiliz Donanmasından atılmıştı. Avrupalı güçler, bu acı veren savaşı sona erdirme kararını iki nedenle aldılar.

- Birincisi, Mısırlı Serdar İbrahim Paşa'nın Mora Yarımadası'ndaki Yunanlıları yok edeceğini ve burasını bir Arap devleti haline getireceğini açıklaması,

- İkincisi, birçok Yunan gemisinin savaşmaktan ziyade, korsanlık yapması ve deniz ticaretinin güvenliğinin tehlikeye girmesiydi.

Osmanlı Sultanı, ateşkesi ve anlaşmayı reddediyordu. Çünkü Yunanlıların işini bitirmek için sadece son bir hamle kalmıştı: **Navarin Limanı yakınındaki Hydra Adasını** (Çamlıca) **ele geçirmek.** Bunu yapmak için Mısır ve Osmanlı Filolarından oluşan 89 gemi Navarin Limanı'nda toplanmıştı. Müşterek komutan (Serdar) İbrahim Paşa ile İngiliz ve Fransız Filo Komutanlarının yaptığı görüşmede, İbrahim Paşa, Padişahın emirlerinin tartışılamayacağını, Hydra Adası'nı almak üzere Liman dışına çıkacağını bildirdi. İngiliz Amiral Lord Codrington böyle bir teşebbüse müsade edilmeyeceğini, liman dışına çıkılması halinde Osmanlı Filosunun tahrip edileceğini bildirdi. Sonunda, İbrahim Paşa durumun Padişaha rapor edileceğini üç hafta içinde gelecek cevaba kadar herhangi bir girişimde bulunmayacağını bildirdi. İbrahim'in sözüne güvenen iki amiral Navarin'den ayrıldı. İbrahim Paşa, kendi gemileri kısıtla-

462 James Howarth, Famous Sea Battles 1981 s. 82-87

nırken, özellikle Lord Cochrane ait Yunan gemilerinin savaşmasına izin verilmesinin haksızlık olduğunu söyledi. Müşterek Filo Komutanı Amiral Codrington Yunan gemilerinin faaliyetlerinin durdurulacağını, Lord Cochrane'in kendi emrinde olmadığını, ancak yine de mani olmaya çalışacağına söz verdi. Ancak Karteria adlı geminin komutanı Frank Hasting'e söylemeyi kimse akıl etmemişti. Codrington, Frank Hasting'in gemisinin Lord Cochrane'in emrinde olduğunu zannediyordu. Ama değildi. Hasting, denizde bağımsız savaşıyordu ve o anda Navarin'den 150 deniz mili uzaktaydı ve Korent Körfezi'ne doğru seyrediyordu. Orada, Türk gemilerinin etrafta dolaştığı haberini aldı. 20 toplu dört direkli bir gemi, iki direkli 6 savaş gemisi ve üzüm yükleyen iki Avusturya ticaret gemisi de oradaydı. Hasting büyük bir buluşcu idi. Birçok bakımdan onun fikirleri, İngiliz Bahriyesinin 25 yıl önündeydi. O hala düz çaplı top kullanıyor ve bu toplarla içinde 31 kilogramlık patlayıcı olan mermileri atıyordu. Bazen onları Karteria'nın ocağında ısıtarak akkor haline getiriyor ve isabet alan gemilerde yangın çıkarıyordu. Bizzat kendisinin nişan alarak attığı mermilerle tarihteki en iyi atışını yaptı. Bu olayda 500 yarda mesafeden en büyük dört gemiye birer atış yaptı ve dördünü de vurarak alevler içinde bıraktı. Hasting bütün gemileri tahrip etti. Bu başarılı muharebe sadece yarım saat sürmüştü. Ve tarihte sitimli gemiyle yapılan ikinci savaştı. Birincisi de yine Hasting tarafından altı ay önce yapılmıştı. Onun önemi, yelkenle savaşa son vermesinden geliyordu. İbrahim Paşa bu olayı işittiğinde, Codrington'un sözünde durmadığını düşündü ve bir şey yapmadan üç hafta bekleme hakkındaki kendi sözünün de artık geçerli olamayacağını hissetti. Navarin'den iki kez çıkmaya teşebbüs etti. Her ikisinde de Codrington ile karşılaştı, Codrington o sırada yanında bulunan 3 gemi ile 50 gemilik Osmanlı Filosunun tekrar tekrar limana geri dönmesini sağladı. O günlerde İngiliz Donanmasının kendine güveni çok yüksekti. Codrington, daha sonra yaptığı itirafta; İbrahim Paşa'nın denileni yapması karşısında şaşırdığını ve memnuniyet duyduğunu açıklamıştır. Limandan çıkış girişiminden daha kötü olan şey, İbrahim Paşa'nın askerlerini karaya çıkarması ve Mora Yarımadası'ndaki Yunanlıları yok etmesiydi ki, bu, açıkca her şeyin sonu demekti. İbrahim Paşa köyleri yaktı, ahaliyi öldürdü, bağları, portakal ve limon bahçelerini bozdu, zeytin ve incir ağaçlarını ateşe verdi. Kurtulanlar dağlara ve mağaralara sığındılar. Codrington, İbrahim'e katliamın durdurulmasını talep eden bir mektup yazdı ve bir gemi ile Navarin'e gönderdi. İbrahim'in karargahı, onun Yarımada içinde olduğunu, nerede bulunduğunu bilmediklerini söyledi. Codrington acele filosunu bir araya topladı. Şans eseri Navarin'den ayrılmış olan Fransızlar da geri gelmişti ve bu hayati anda Rus Filosu da Baltık'tan Navarin'e varmıştı.

Bu üç amiral Codrington, De Rigny ve Count Heyden bir araya gelerek bir protokol imzalayarak anlaşmalarını kayıt altına aldılar. Anlaşma şuydu: **Katliamı durdurmak için Navarin'e gireceklerdi.** Bu ülkelerin hiç biri, resmi olarak Osmanlı Devleti ile savaş halinde değillerdi ve Navarin Limanı'nda bütün filoları alabilecek kadar yer vardı. Onlar sadece orada bulunmalarının İbrahim'i durduracağını ümit ettiler. Ancak, şüphesiz bir çatışma riskini de aldıklarını çok iyi biliyorlardı. Bir çatışmanın baş-

laması halinde, Codrington filosuna gereken emirleri yazmıştı: **Lord Nelson'un kelimelerinde açıkca görülmektedir ki, gemisi düşmanla yan yana olan hiç bir gemi komutanı çok büyük bir yanlış yapamaz.** 19 Ekim 1827 günü hava sakindi. İçeri girmek için yeterli rüzgâr yoktu. Fakat hemen öğleden sonra, batı yönünden hafif bir rüzgâr çıktı ve Birleşik Filonun içeri girmesini sağladı. 27 gemiden oluşan Birleşik Filo 89 gemiye karşı demirledi. Birleşik gemilerin normal seyir durumundaki gibi alt güverte top kapakları yarı açık durumdaydı. Amiral Codrington'un bulunduğu Asya (Asia) adlı gemideki bando coşkulu bir müzik çalıyordu. Bütün bunlar Limanı barış içinde paylaşmak niyetini gösteriyordu.

Üç amiral de, gemilerine karşı taraftan ateş açılmadıkça, ateş edilmemesini emretmişlerdi. Gemiler birbirlerine tabanca mesafesinde yakındılar. Ortam o kadar gergindi ki, bir şey olmaması imkânsız gibiydi. Bir İngiliz fırkateyni kendisine çok yakın durumdaki bir Osmanlı **Ateş Gemisi**'nin uzaklaştırılmasını talep etmek üzere bir filika gönderdi. Bu filikaya Mısır gemisinden tüfekle ateş açıldı ve bir subay vuruldu. Fırkateyn de tüfekle ateşe karşılık verdi. Bir Mısır gemisi Fransız sancak gemisine ateş açtı ve sancak gemisi cevap verdi. Bir kaç dakika içinde, koy'u, top sesleri kapladı ve civardaki dağlardan yankılanmaya başladı. Duman o kadar yoğun idi ki, göz gözü görmez hale gelmişti. Savaş, benzerleri gibi kısa sürdü. Dört saaat içinde her şey bitmişti. Navarin Savaşı demir üzerinde yapıldı, dolayısıyla manevra ve gemicilik mahareti önemli bir rol oynamadı. Ayrıca gemiler arası mesafe o kadar yakındı ki, topçuların becerisi sadece atış hızına kalmıştı. İspat edilen tek şey, Batılı filoların karışık halde savaşmalarına rağmen etkili eğitim düzeyleri idi ki, doğulu filoları her şartta yenebilirlerdi. Navarin'deki 4 saatlik savaş, Türklerin Yunanistan'daki 400 yıllık idaresine son vermişti.

Süleyman NUTKİ'ye Göre [463]

1821'de başlayan Yunan isyanı, başta eski Yunan medeniyetinin hayranı İngiltere olmak üzere, Fransa ve Rusya'nın doğrudan ve dolaylı politik ve askeri desteğine rağmen, 1827 yılında bastırılma aşamasına kadar gelmişti. Mora Yarımadası'nda devam eden Osmanlı kara harekâtının başarıya ulaşması ve isyanın bastırılabilmesi için:

- Yunan Donanmasının etkisiz hale getirilmesi,
- İsyanı destekleyen Mora civarındaki adaların tekrar ele geçirilmesi,
- Yunanistan'daki Osmanlı Ordusunun sürekli denizden asker, zahire ve mühimmat ile takviye edilmesi gerekiyordu.

Bu belirtilen görevler sadece güçlü bir donanma ile yapılabilirdi. Yaklaşık 6 yıl süren çalışmalar sonunda, Yunan Donanmasına karşı üstünlük, Rus Donanmasına karşı caydırıcılık sağlayan ve yukarıda belirtilen görevleri yapabilecek bir deniz gücü oluşturularak Navarin'e gönderilmişti. Osmanlı Donanması, Mısır Donanması ile takviye edilmişti. Mısır Donanmasına Muharrem Bey, Osmanlı Donanmasına Çen-

463 Nutki s. 147-150

geloğlu Tahir Paşa komuta ediyordu. Her ikisinin amiri olan İbrahim Paşa ise Serdar görevindeydi. 25 Eylül 1827'de İngiliz ve Fransız Filoları Navarin Limanı dışına demirlemişler ve Serdar İbrahim Paşa'dan Osmanlı kara ve deniz harekâtının durdurulmasını talep etmişlerdi. Aksine bir harekette savaşacaklarını bildirmişlerdi. İbrahim Paşa ise cevap olarak Osmanlı Donanmasının kendi sularındaki hereketlerini hiç bir devletin durdurmaya hakkı olmadığını bildirmiştir. Zahire yüklü Osmanlı ticaret gemilerinin limana girişi engellenmiş ve geri gönderilmiştir. Durum İstanbul'a bildirilmiş, gelen cevabi emirde:

- Navarin Limanı Boğazının korunması,
- Yabancı Donanmaların tehdidine kulak verilmemesi,
- Gerektiğinde gemiler ile icraata gidilmesi ve eğer kaleye bir saldırı olursa aynıyla karşılık verilmesinin bir borç olduğu,
- Gerekenlerin yapılması hususunda Kaptan Paşa'ya yetki verildiği, açıkca belirtilmişti.

Kısa bir durum değerlendirme toplantısından sonra İbrahim Paşa, Mora'daki kara harekâtını izlemek bahanesiyle donanmayı Çengeloğlu Tahir Paşa ve Muharrem Bey'e bırakarak Navarin'den ayrılmıştır. Bu arada Mısır Donanmasında müşavir ve eğitmen olarak bulunan Fransız Subayları, Fransız Filo komutanı tarafından geri çağrılmış ve Fransız subaylar Mısır Filosundan ayrılmışlardır. Muharrem Bey, Fransız Filo Komutanına bir haber göndererek, limanın çok dar olduğunu limana girmeleri halinde güvenliğin tehlikeye düşüp kazalar olabileceğini bildirmiştir. 15 Ekim 1827 günü Baltık Deniz'i yoluyla Akdeniz'e ulaşan Rus Filosu da birliğe katılmıştır. 20 Ekim günü öğleden sonra limana giren müttefik donanmadaki İngiliz Amiral Codrington'un bulunduğu Asia adlı gemi, Tahir Paşa'nın bulunduğu geminin karşısına demirlemiştir. Diğer müttefik gemileri de her biri, Osmanlı gemilerini top menzili içinde tutacak şekilde hedef paylaşarak demirlemişlerdir. İngiliz tarihçilerine göre, Dartemus adlı İngiliz fırkateyninin komutanı **Felous** tarafından Osmanlı komutanına elçilik maksadıyla gönderilen filikanın dönüşü sırasında, Muharrem Bey'in gemisinden ateş açılarak içindeki Yüzbaşı **Fitzaroy**' un öldürülmesi, çarpışmayı başlatan resmi olay olmuştur. Dört saat süren çarpışmada 52 Osmanlı gemisinden 10 tanesi batmış, 36 tanesi de kullanılamaz hale gelmiştir. Ertesi gün Müttefik Donanması liman dışına çıkmış ve kalan gemileri de ateşe vermişlerdir. İbrahim Paşa, bu dehşet verici haberi alır almaz derhal Navarin'e gelmiştir. Burada, Tahir Paşa, Muharrem Bey ve hayatta kalan diğer ileri gelen subayları toplayarak sorguya çekmiş ve bir yazı ile padişaha bildirmiştir. Bu üzücü olaydan sonra, İngiliz Amiralinin; **"Çarpışmanın olmasına asla rızamız yoktu. Bu olaya Osmanlılar neden oldu."** gibi sözleri, gerçeklerden çok uzaktır. Bunun en büyük kanıtı, limana harbe hazır bir şekilde giren düşman donanmasına kalelerden hiç bir ateş açılmamış olmasıdır.

A. de Lamartin'e Göre [464]

Navarin Deniz Savaşı'nın haberi Fransa'da patladığı vakit, partiler en ateşli bir dönemi yaşıyor ve dışişleri bakanı görevinden istifa ediyordu. Kamuoyu bu hareketin şanını haklı olarak bakana değil de kendisine verdi. Gerçekten Navarin Körfezi'nde, emir almadan, bahane göstermeden ve tarihin kabul etmek zorunda kaldığı şekliyle, namussuz bir tarzda ateş açan kamuoyundan başkası değildir. İngiliz, Fransız ve Rus Donanmasını yöneten amiraller bu zaferin veya suikastın bütün sorumluluğunu üzerlerine aldılar.

Onların hatıralarına dönmek daha doğru olur; işte olaylar: Rusya, Fransa ve İngiltere'nin, Yunanistan ile Osmanlı Devleti arasında silahlı bir hakemliğe başvurmaya karar aldıklarını görmüştük. O sıralarda, bölgeyi itaat altına almak üzere Sultan Mahmud'un gönderdiği orduları tüketen Yunanistan, Mısır Hidivi Mehmed Ali Paşa'nın oğlu İbrahim Paşa'nın orduları altında son nefesini veriyordu. Orduları ile Mora'ya, Türk Donanması ile birleşmiş donanması ile denizlere hâkim olan İbrahim Paşa, Padişah ile büyük Devletlerin arasında bir anlaşmaya varılmasını bekliyor, her an verilecek emirleri uygulamaya hazırlanıyordu. Görüşmelere vakit kazandırmak maksadıyla iki taraf arasında bir aylık bir mütareke yapıldı. Bu mütareke 20 Ekim 1827'de son buluyordu. Bab-ı Ali'ye karşı kimse savaş ilan etmemişti; aksine Hıristiyan güçler ile Osmanlı Başkumandanlığı arasında üstü kapalı bir barış hüküm sürüyordu. Rusların amiral Heyden'i, İngilizlerin amiral Codrington'u ve Fransızların amiral Rigny'si Mora kıyılarında düşman olarak değil de, arabulucular olarak dolaşıyorlar, İbrahim Paşa ile her gün muhabere ediyorlardı. Sadece İbrahim Paşa'ya, insani görüş açısından beklemeyi ve çarpışmaların durdurulmasını telkin ediyorlardı. Zaten o da, İstanbul'daki görüşmeler bir sonuca varıncaya kadar öyle davranmayı düşünmüştü. Bu üstü kapalı mütareke sırasında, Mısır ve Osmanlı Donanmaları Navarin kalesinin topları altında körfezde hilal şeklinde üç sıra halinde demir atmışlardı. Tahir Paşa'nın kumandasındaki Osmanlı Donanmasında otuzu korvet olmak üzere doksan gemi bulunuyordu. Donanmanın mevcudu 16 bin idi. Osmanlı Devleti hiç bir Avrupalı Devleti ile savaş halinde olmadığı için, Osmanlı Donanması tarafsız bir denizde müttefik donanmasına geçiş yeri bırakmak maksadıyla limanın sadece bir tarafına güvenle yığılmıştı. Bu güven, Türk ve Mısır Donanmalarını Avrupa'nın bir tek ateşi ile yanmaya hazır bir hale getirmişti. Şimdilik hiçbiri çatışmaya hazır durumda değildi. Başkumandan İbrahim Paşa ise, belki milletlerarası hukuka inandığından, belki de Hıristiyan amirallerin emredici isteklerine tek başına muhatap olmamak kaygusuyla, Navarin'deki karargahını birkaç günlüğüne terkederek Peloponez'deki ordularını teftişe gitmişti.

Bab-ı Ali tarafından istenen ilk mühletin 20 Ekim'de son bulmasına rağmen, böylesine karışık bir meseleyi çözümlemek için mecburen başka mühletlere başvurulmuştu; çatışma başlamadan önce yapılan şekli ihtarlar da olmadığından, Avrupalı

464 Lamartine s.1865-1868

amirallerin ani ve tahmin edilemeyen bir baskını için ortada bir sebep yoktu. Bir müddet önce barış içinde limana giren üç yabancı donanma, kumandanları karada olan Osmanlı gemilerinin yanına dizilmişti. Barış ve savaş yasaları, tarafsızlık, doğruluk, insanlık gibi kavramlar, amiralleri, henüz dost bir donanmaya karşı, milletlerine lâyık bir şekilde davranmaya zorluyordu. Üç amiralin önündeki yazılı talimat böyleydi; lakin, Yunanistan uğruna düşünceleri dolduran din, hürriyet ve insanlık rüzgârı, üç amirali, talimatları artık kendi vicdanlarından almaya sürüklemişti. Akıtılan kanın, Avrupa ve hükümetleri önünde halkın desteği ile mazur gösterileceğini, hele olaydan sonra elde edilecek bir halk zaferinin hatalarını rahatlıkla örteceğini hesap ediyorlardı. **Londra, Sen Petersburg ve Paris'teki Yunan davası taraftarlarından aldıkları sözlü veya üstü kapalı talimatlar, amirallere, herşeye hatta yazılı talimatlara bile karşı koyma cesareti ve serbestliği sağlamıştı.**

Halkın düşünceleri, hükümetlerin siyasetini aşmıştı. Üç Devlet, amirallerine kesin şekilde saldırıyı men etmişti; ama o sırada Büyük Amiral olan İngiltere Kralı, ayrılmadan önce amiral Codrington'a kelime oyunu yaparak ümit vermişti. **Rusya'nın, Avrupa ve Asya'daki altı milyon Ortodoks Rum nezdinde parlak bir müdahalede bulunmasında büyük çıkarları vardı;** Akdeniz'de İngiltere'nin ve Rusya'nın deniz gücüne karşı koyabilecek tek dost Devlet'in Donanmasını imha etmemek için, diğer iki Devlet'ten daha fazla çıkarı olan Fransa, Donanmasının başına, herşeyin önceden bağışlandığı, bir fırsatta adını ve bayrağını yüceltmekten kaçınmayacak olan genç ve ihtiraslı bir amiral getirmişti. Hangi milletin gemisinden geldiği anlaşılmayan, tesadüfi veya önceden tasarlanmış bir top ateşi, çatışmanın başlaması için işareti veya bahaneyi verdi, İngiliz amirali yaşının büyüklüğü dolayısıyla Hristiyan Donanmasına başkumandanlık ediyordu; iki meslekdaşının desteğinden emin bir şekilde Osmanlı Donanması üzerine bütün topları ile ateş açtı; amiral Rigny ile amiral Heyden önlerindeki Türk gemilerine ateş açmakta gecikmediler. Üç filonun aralıksız ateşi altında Türk gemileri birer birer patlayarak parçalanıyordu. Demir üzerinde hareketsiz, sıkışık nizam bulunduklarından, yangının süratle yayılmasını engelleyemeyen Mısırlılar ve Türkler, canla başla Hristiyan ateşine cevap veriyorlardı. Batmak üzere olan gemilerin sulara batmamış son topuyla bile ateş ediliyordu; havaya uçan gemiler göğü kalın bir duman, limanı da parçaları ile dolduruyordu; güllelerden veya alevlerden kopan demir halatları, hala tüten kadırgaların kayalıklara sürüklenmesine sebep oluyordu, iki saat içinde sekiz bin Türk denizcisi dalgaların üzerinde yüzmeye başlamıştı; Avrupa Donanmalarının içerisine alınan ancak birkaç yüz yaralı, Osmanlı Donanmasının can çekişmesinin ne kadar güçlü olduğunu ortaya koyuyordu. Dağılan duman doksan savaş gemisinden sadece harabelerin kaldığını gösteriyordu. Navarin zaferi değil, Navarin idamı, işte böyle cereyan etti. **Bir dehşet çığlığı onu Asya'da haber verdi, bir kurtuluş çığlığı Yunanistan'da selâmlandı, bir heyecan çığlığı Avrupa'da alkış tuttu.** Soğukkanlılık yerini aldığı vakit, Avrupa, iki donanmanın yakılmasına ne ad vereceğini şaşırdı; bir kısmı için kahramanca olarak nitelenirken, diğerleri onu kundakçılıkla suçluyordu. Olayı örten esrar perdesini fazla aralamamak ve adaletsiz bir durumu ortaya dökmemek için sessizlik içinde geçiştirilmek istendi. Yunan dava-

sının, Navarin faciasına iştirak eden amiral Rigny'i önce bir hayli meşhur yaptığını, ancak zaman geçtikçe vicdanen kabul etmediği bu hareket yüzünden kedere kapıldığı ve vaktinden önce ölümüne sebep olduğu söylenmektedir. Bu olayı öğrendiği vakit bütün Fransa, bunda dinin, hürriyetin ve kendisinin bir zaferini gördü ve sanki Fransa Kralı ile Dışişleri Bakanı Villele, kaybettikleri sevgiyi Navarin'de bulacaklarını sandılar; halbuki halkın gözüne girme geçici bir olay, nefretini kazanma ise amansız bir sonuçtur. Navarin ve Cezayir olayları bunu X. Charles'a ispat edecektir.

Stratejik Değerlendirme

Codrington'un Navarin zaferini müjdeleyen mektubundan (Ek-A); 9 ve 11 Eylül 1827 tarihlerinde İngiliz, Fransız ve Rus Elçilerinin Bab-ı Ali nezdinde yaptıkları diplomatik ve hatta tehdit derecesindeki girişimlerden bir netice alınamaması üzerine, bu üç devletin Osmanlı'nın Yunan ayaklanmasına karşı giriştiği hareketlerin önlenmesi yolunda bir karar aldıkları ve bu kararın uygulanmasını, durum ve şartlara bağlı olarak İngiliz Filo Komutanına bıraktıkları anlaşılmaktadır.

Osmanlı Donanması denizde adım adım takip edilmiş ve Navarin'de kontrol altına alınmıştır. Asia, Genoa ve Albion adlı İngiliz gemileri Türk gemilerinin çok yakınına, yani iç içe demirlemişlerdir. Mısırlı Filo Komutanı Muharrem Bey'in durumu görmesine rağmen, buna karşı çıkmaması, bu uygulamayı, dikkat çekici ve şüpheli hareketler olarak algılamadığını göstermektedir. Bunda, İngiliz ve Fransızlarla harp halinde olunmaması rol oynamışsa da, Bab-ı Ali'nin, bu ülkelerin Yunan ayaklanmasına karışılmaması konusundaki ısrarlı tutumu nedeniyle, Donanma Komutanını en azından beklenmedik ve sürpriz bir saldırıya karşı uyarması gerekirdi. Bab-ı Ali, İbrahim Paşa'ya herhangi bir saldırıya karşı aynen karşılık verilmesi konusunda açıkca emir vermiş olmakla beraber, müttefik gemileri limanı istedikleri şekilde paylaşarak taktik üstünlük kazanmışlardır. Buna, Müttefik Donanmanın üstün ve seri ateş gücü ile eğitimi yüksek personeli de eklendiğinde yenilgi kaçınılmaz olmuştur. Liman dışında bir ara, sadece üç İngiliz gemisi kaldığı halde, Türk Komutanı Bab-ı Ali'nin açık olarak verdiği emirlere rağmen, inisiyatif kullanarak limandan çıkmamış ve Yunan korsanlarının üs olarak kullandığı Hydra Adası'nı (Çamlıca) ele geçirme görevini yerine getirmemiştir. Daha ilk intikal esnasında Navarin Limanı girişinde bulunan bu ada ele geçirilebilirdi.

Yunan isyanına karşı Osmanlının tek ve alternatifsiz gücü olan Osmanlı Donanması, Batı açısından sorunun hem kendisini, hem de, çözümünü teşkil etmekteydi. 1571'de İnebahtı'da olduğu gibi bu gücün mutlaka yok edilmesi gerekiyordu. Türk gemilerinin çok yakınına demirleyen İngiliz gemileri, HMS Dortmouth gemisinin filikasını indirerek Türk gemileri arasında tahrik edici bir şekilde dolaşması; hükümetler seviyesinde olmasa bile, üç müttefik amiralin Osmanlı Donanmasına taarruz edilmesi konusunda anlaştıklarını, zaferle sonuçlanması halinde çok önemli kişisel kazançlar sağlayabileceklerini değerlendirdikleri ve bu niyetle Navarin'e girdiklerini doğrular niteliktedir.

Osmanlı Donanmasına gelince, sayıca daha üstün, top ve insan gücü olarak dengeli bir durumun var olmasına rağmen, eğitimsizlik, kendine olan güvensizlik, denizci personelin azlığı ve Serdar İbrahim Paşa'nın ve derya kaptanlarının beceriksizliği ve öngörüsüzlüğü de bu faciada önemli bir rol oynamıştır. Bu olaydan sonra, denizlerdeki gücünü tamamen kaybeden Osmanlı Devletinin, siyasi ve askeri alanda bağımsız karar alma gücü kalmamıştır.

Osmanlı Donanmasında uzun süre danışman olarak görev yapan İngiliz Sir Adolphus Slade "Türkiye Seyahatnamesi" adlı kitabında Osmanlı Donanmasının son zamanlarını şöyle anlatmaktadır: 1821'de patlayan Yunan isyanı ve ihtilali, bahriyeyi harekete getirdi ise de, Yunanlıların silah ve top koydukları genel tüccar gemilerine karşı her yerde başarısızlığa uğradı ki; bu vaziyet donanmanın ne kadar kötü bir halde bulunduğunu birçok sözden daha iyi anlatmaya kafidir. Türkler bundan ders alarak, ihtilalin beş yılı içinde Adalar Denizi'nin (Ege) hâkimiyetini kazanmak için uğraştıktan sonra maksatlarına eriştiler. Artık Türk Donanması Akdeniz'in doğu havzasında dolaşıyordu. Türkler Donanma ve filo halinde gece denizde hareket ederken, nizamlarını bozup birbirleriyle çatışmayacak kadar gemicilik öğrenmiş bulunuyorlardı. Sözün kısası, 1827 yılında Türk Donanması fiilen güç ve yeterlilik kazanmış bulunuyordu. Eğer bu donanmayı Avrupalılar Navarin'de yakmamış olsalardı, biraz sonra patlayacak Rus harbinde, Türk gemilerinin ve gemicilerinin Ruslar'dan ne kadar üstün olduğu ispat edilecekti. İngiltere Parlamentosunda "Bu beklenmeyen hadise" "Bu nahoş hadise" gibi tabirlerle tarif edilen Navarin faciası, Türk Bahriyesinin felaketler, tecrübeler, çalışmalar pahasına 5 yılda elde etmiş olduğu kudret ve bilgiyi kökünden yok etmiştir. Türkiye'nin, Avrupa'nın elinden uğradığı bu milli felaketten sonra, yeni bir donanma yapmak için büyük emekler sarfedilmeye başlandı ve Karadeniz'de Rus Donanmasına karşı çıkacak bir kuvvet hazırlanmaya çalışıldı; lakin Kaptan Paşalık hemen kahraman Çengel Oğlu Tahir Paşaya verilecek yerde, birbiri ardına denizle ilgisi olmayan paşalara verildi. Bu kara adamları, içinde bulundukları dar, tehlikeli zamanda tedbir alacak iktidara sahip olmadıkları gibi, ihtimal, devletin o zaman deniz kuvvetine ne kadar muhtaç bulunduğunu bile akıl edemiyorlardı.

Osmanlı Deniz Gücü açısından ise, Navarin olayı bir dönüm noktasıdır. Birbirine denizlerle bağlı üç kıtaya yayılmış bulunan ve 16 bin deniz mili kadar kıyısı olan Osmanlı Devleti, birdenbire donanmasız kalıvermiştir. En güçlü savaş gemileri, en seçkin Türk denizcileri toptan Navarin sularına gömülüvermişlerdir. "Donanmasız bir deniz imparatorluğu" durumuna düşen Osmanlı İmparatorluğunda çözülme hemen başgöstermiştir.

1830 yılında Cezayir İmparatorluktan koparılmıştır. Yunan Megali İdea'cılarının cüretleri artmış ve Atina yöneticileri, Ege Adaları'na ve kıyılarına göz dikmeye başlamışlardır. Bundan böyle Osmanlı Devleti, kıyılarını ve denizlerini kendi gücüyle koruyamayacaktır. Hatta ayakta kalması bile, kendi gücünden ziyade büyük devletler

arasındaki güç dengesine bağlı olacaktır. Navarin'de Osmanlı Donanmasını batıran üç büyük devlet, ta 1915 Çanakkale Savaşı'na kadar Osmanlı Devletine karşı ortak bir askeri harekâtta birleşemeyecektir. Ve biraz da bu yüzden Osmanlı İmparatorluğunun ömrü yüz yıl kadar uzayacaktır.[465] Navarin'de Osmanlı Devletinin donanmasız bırakılmasının, Avrupa güç dengeleri üzerindeki etkisini, II. Mahmut, Ihlamur Köşküne çağırdığı Fransız Büyükelçisine hitaben şu sözlerle değerlendirmiştir[466]: **Tek başına Moskof istilasına karşı koruduğum Avrupa'nın beni yok etmek için Moskoflarla birleşmesini görün! Benden sonra Avrupa istila ve yok edilmek mi istiyor?** Elçinin cevabı çok ilgi çekiciydi ve Avrupa'daki siyasi ve askeri dengelerin ne kadar çabuk değişebileceğini göstermekteydi: **Haklısınız; fakat Avrupa için endişe etmeyin. Bir gün gelecek, sizin gayretlerinizi anlayacak ve sizin denizlerinizde, Navarin'de gemilerinizi yakan Rus gemilerini de yakacaktır.**

Navarin baskını, yelkenli donanmaların son büyük savaşıydı. Ondan sonra yelken çağı kapanır, makina çağı başlar. Yani Navarin olayı, gemicilik tarihinde çağ değiştirildiği bir zamana raslar. 1838 yılında buharlı gemiler artık yelkensiz olarak Okyanusu baştanbaşa aşarlar. Som gülle kullanan toplar yerine, patlayıcı mermiler atan toplar yapılır. Gemicilik tarihindeki bu devrimlerin, Osmanlı Deniz Gücü bakımından taşıdıkları önem son derece büyüktü. Yeni gemiler artık birer teknoloji ürünüydü ve Osmanlı Devleti böyle bir teknolojiden yoksundu. Bundan böyle Osmanlı Devleti, yeni donanma kurabilmek için yabancılara muhtaçdı.

Navarin Savaşı'nın Avrupa'daki Yansımaları

Gerçekten Navarin Baskını'nın yankıları geniş oldu. İnebahtı da olduğu gibi, Avrupa'da halk, olayı çılgın sevinç gösterileriyle karşıladı, Yunan dostu yazarlar, çizerler, şairler, ressamlar sevinçten coştular. Victor Hugo gibi Yunan hayranları, Osmanlı Donanmasının batışını şiirlerle kutladılar. Ressamlar hayal güçleriyle sayısız tablolar yaptılar. **"Zafer"** için övgüler yazıldı, şarkılar düzüldü. Osmanlı Müslümanları ise, Navarin'i bir Haçlı Savaşı olarak gördü ve donanmasının batışına sessizce yas tuttu. İngiliz Amiralliği, Navarin Baskını'ndan sonra yaptığı değerelendirmede Osmanlı Hükümetinin hiç bir zaman ciddi bir deniz gücüne sahip olamadığını açıkça belirtiyordu. Dünya ikincisi olduğu iddia edilen **Abdülaziz Donanması,** Ege'de Yunan saldırganlığını, Girit ayaklanmasını, Yunan gemilerinin Girit'e silah, cephane ve asker taşımalarını önleyememiştir. Yani bu denizi düşmana kullandırmamak yeteneğini gösterememiştir.

Navarin olayı ile Avusturya Başbakanı Metternich'in milliyetçilik düşüncelerine karşı kurduğu ittifak ve Rus Çarı'nın kutsal sistemi suya düşmüşoldu. Buyüzden Metternich, **Navarin ile tarihte yeni bir çağ başlıyor** dedi ve olayı **korkunç bir felaket** (epouvantable catastrophe) diye adlandırdı. İngiltere'de ise resmi çevreleri bir düşüncedir aldı. İngiliz Hükümeti kaş yapmak isterken göz çıkarıldığı kaygusuna kapıldı. Osmanlı

465 Şimşir s. XLI-XLII

466 Mustafa Hergüner, Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf Paşa TÜDAV 2004 s.19

Donanması yok edilmekle, Rusya'nın İstanbul'a ve Akdeniz'e sarkmasını önleyebilecek en etkin güç ortadan kalkmış oluyordu. Rusya'ya göğüs gerebilecek bir Osmanlı Deniz Gücü yoktu artık. Bir Türk-Rus savaşında Ruslar, Boğazlara, Akdeniz'e inebilirlerdi ve bölgedeki güç dengesi İngiltere zararına iyice bozulabilirdi. İngilizler, Navarin olayından Fransızların da kazançlı çıkabileceklerini düşündüler. Akdeniz'de Fransız Donanmasına karşı koyabilecek bir Osmanlı Donanması kalmayınca, Fransa bu boşluktan yararlanabilecek ve denge yine İngiltere zararına dönecekti. Gerçekten, üç yıl sonra Fransa Cezayir'e el koyar ve İngiltere bunu kayguyla seyretmekten başka bir şey yapamaz. 1851 yılında ölen Codrington, Yunan Parlamentosunca **"Ünlü Hellen Dost"** diye minnetle anılır ve adı, Yunan Parlementosundaki bir levhaya kazınır.

Stratejik Değerlendirme

1821'de başlayan Yunan İsyanından bu yana sürekli Osmanlı Devleti ve Türkiye'nin aleyhine genişleyen Yunanistan, Türkiye'yi batıdan kuşatan Ege Denizi'ne tamamen hâkim duruma gelmiştir. Yunanistan, bu konumunu, Türk Deniz Kuvvetleri ile dengeli bir deniz kuvveti ve dünya üçüncüsü ticaret filosu ile sürdürmeyi hedefleyen bir denizci strateji izlemektedir. Türkiye ise uygun coğrafi konumuna ve Atatürk'ün çok önemli yol gösterici direktif ve uyarılarına rağmen, yanlış ve yetersiz denizcilik politikaları nedeniyle, Yunanistan'ın deniz kuşatmasını kıramamıştır. Ege Denizi'ndeki yüksek petrol potansiyeli ve diğer stratejik mineraller, özellikle kıta sahanlığı sorununun çözümünde, Türkiye'yi Ege'nin hakça paylaşımı konusunda taviz vermemeye ve uzun vadede, şartlar oluştuğunda mevcut statükoyu değiştirmeye zorlamaktadır. Ege Denizi'nin Türkiye'nin deniz ulaştırmasında özel bir yeri bulunmaktadır. Deniz ulaştırmamızın % 65'i Ege Denizi üzerinden gerçekleştirilmektedir. Ayrıca, ülkemize yapılan yıllık 25 milyon ton ham petrol dışalımı ve rafinerilerde işlenmiş ürünlerin dağıtımının da % 75'i Ege üzerinden yapılmaktadır. Bu özellikleri ile Ege Denizi Mahan'ın da belirttiği gibi, Türk ekonomisinin oto yoludur.[467] Ege'nin sadece deniz ulaştırması yönüyle olan bu önemi bile, Türkiye'nin Ege Denizi'ne yönelik politika ve stratejilerindeki tavizsiz tutumunu sürdürmesini gerektirmektedir. Türkiye'nin şah damarı niteliğindeki Ege Denizi'nin mevcut statüsünün devamı, sadece Türkiye için değil aynı zamanda, Karadeniz'e sahildar tüm ülkeler için de hayati öneme haizdir. Yunanistan'la geniş bir deniz cephesine sahip olan Türkiye'nin, hem denizden karaya güç nakli (**power projection**) kabiliyetine sahip güçlü bir deniz kuvvetine, hem de güçlü bir ticaret filosuna sahip olması bir zorunluluktur. Bu gün, yabancı bandıralı gemilere taşıttırdığımız yüklerimizi, yüksek navlun ve sigorta ücretleri nedeniyle, yarın kriz ve savaş durumunda bulamayacağız kaçınılmaz bir gerçektir.

Bugün de karşı karşıya olduğumuz Yunan milliyetçiliğini arkasında her zaman kilisenin olduğu gerçeğidir. Yunanistan bir din devletidir. Kilise temel eğitimde en etkin kurumdur. Yunan milliyetçiliğine gıda veren kaynak ne Eflatun ve Aristo'nun Hellası, ne de Batı Avrupa'nın liberal ve sosyalist fikirleridir. Yunan milliyetçiliği en

467 Dz. K.K.lığı Dergisi Eki sayı 570 Kasım 1997 s.6

başarılı şeklinde papaz teokrasisinin yaratığıdır. Bizde yobazlar, ulusal duygulara her zaman yabancı kalmışlardır. Yunanlılarda ise ulusculuğun rehber ve bekçileri papazlar olmuştur. Kilise'yi ve Ortodoksluğu yok farz ediniz, Yunan ulusunun birlik içinde bir ulus olarak ayakta durabileceği şüphelidir. Türk ulusculuğu, Halife teokrasisini önleyebildiği zaman mümkün olabildi. Ortodoks Kilisesi karşısında liberalizm, demokrasi, sosyalizm ve laiklik, halk kitleleri için hemen hemen hiç bir anlam taşımaz. Herkesin bildiği olay şudur ki, Rum Kilisesi olmasaydı bir Yunan ihtilali ve bir Yunan bağımsızlığı olamazdı. Bu olay bize Rum milletinin neden kiliselerine bu kadar bağlı olduğunun nedenini gösterir.[468]

Rusların İstanbul Boğazına Asker Çıkarması

Mısır Hidivi Mehmet Ali Paşa'nın isyanı başladığında, İngiltere ve Fransa'nın Mehmet Ali Paşa'yı destekler şekilde hareket ettiğini gören Ruslar, yardım teklifinde bulunmuşlardı. Mehmet Ali Paşa'nın İstanbula yaklaşması üzerine, Ruslar, emri vaki yaparak 9 harp gemisi ile İstanbul Boğazı'na girerek, Büyükdere önlerinde demirlemişler ve akabinde 5 Nisan 1833'te 15.000 kişilik bir Rus kuvvetini Boğazın Anadolu yakasında karaya çıkarmışlardır. Geçici de olsa Rusların asırlardır hayal ettikleri sonucun meydana gelişi, İngiliz ve Fransa'yı dehşete düşürmüştür.[469]

İngiltere, 8 Temmuz 1833'de imzalanan Hünkar İskelesi Antlaşması'nın gizli maddesini bu ayın onikisinde elde etmişti. Bundan da Osmanlının Rusya'ya bağımlı bir devlet durumuna düştüğü ve artık Osmanlı politikasının Ruslar'ca yöneltileceği anlamını çıkarmıştı. Kral, Eylül 1833'de Parlamentoyu açış konuşmasında Osmanlı'yı anarken şöyle demişti: **Dikkatim, bu İmparatorluğun bugünkü durumunu ve gelecekteki bağımsızlığını ilgilendirebilecek olan her olay üzerine önemle yönelecektir.** Boğazların Rusya'nın kontrolüne geçmesi halinde, sadece Hindistan yolunun güvenliğini değil Akdeniz yolu ile Fransanın ve İngiltere'nin güvenliğini ve ekonomik menfaatleri de tehlikeye girecekti. Batılı devletlerin müstakbel Rus tehlikesini gerçekten anlamalarına neden olan Hünkar İskelesi Anlaşması'nın gizli maddesi, Rusya'nın Karadeniz'e çıkacak Batılı donanmalardan ne kadar çekindiğini ortaya koymaktadır. Buna göre: **Osmanlı Hükümeti karşılıklı yardım kuralınca, siyasi ve askeri kuvvetini Rusya'nın çıkarına olarak Çanakkale Boğazı'nın kapanması için kullanacak, başka bir deyim ile adı geçen boğazdan hiç bir yabancı harp gemisinin girmesine izin vermeyecektir.**

Stratejik Değerlendirme

Rusya, Osmanlı Devleti gibi Karadeniz'in sadece kıyıdaş devletlerce kullanılması stratejisinin, önemini anlamış, bu tutumunu, bu günkü Boğazlar rejimini düzenleyen Montrö Sözleşmesine kadar sürdürmüştür. Rusya'nın, Osmanlı Devleti, özellikle Boğazlar üzerinde hâkimiyet kurma teşebbüsü, Fransa ile İngiltere'yi derhal ha-

468 Niyazi Berkes, Patrikhane ve Ekümeniklik s.23-24. Kaynak Yayınları 2002
469 Saray s.119

rekete geçirip, Hünkar İskelesi Anlaşmasını protesto etmekle yetinmeyerek Rusya'yı tehdit ile Boğazların durumunun, milletlerearası bir konferansta tesbitine zorladılar ve bunda da başarılı oldular. 13 Temmuz 1841'de Londra'da toplanan ilgili devletler, Boğazların statükosunu kararlaştırdılar. Buna göre, Osmanlı Devleti, Boğazlar üzerindeki egemenliğini serbestçe kullanabilme hakkını tekrar elde ediyordu. Bu anlaşma ile Rusya Boğazların kapalılığı prensibini devam ettirerek, Karadeniz'de kendi güvenliğini garantiye alırken, Osmanlı Devleti de kurulduğu günden beri, kendi hayatiyetine kasd eden, bu sevimsiz kuzey komşusu ile istemediği halde yaptığı ittifakın yükünden kurtuluyordu. Rusya'nın gerçek yüzünü gören, İngiltere Dış İşleri Bakanı Lord J. Russel: **Eğer Rusya'yı Tuna üzerinde durduramazsak, günün birinde İndus kıyılarında durdurmak zorunda kalacağız.** O devrin meşhur diplomatlarından White ise: **Eğer İstanbul ve Boğazlar başka bir devletin eline geçerse, Britanyanın menfaatleri bundan zarar görecektir. Bu takdirde yalnız bizim ticaretimiz sekteye uğramış ve yakın doğu da bizim siyasi nüfuzumuz gömülmüş olmakla kalmayacak, üstelik donanma için yapmış olduğumuz masraflar da önemli ölçüde artacaktır** demiştir.[470]

Kırım Savaşı

Osmanlı yanında savaşa giren İngiltere ve Fransa, Kırım'ı hedef alan bir strateji tesbit etmişlerdir. Son derece isabetli olan bu stratejiye göre, Akdenize çıkış için bir üs vazifesi gören Kırım ele geçirilirse, Rusya barışa zorlanabilirdi. 1855'te Kırım Harbi'ni kazanan Batılı devletler Rusya'yı sulh masasına oturttular. Kırım Harbi'nin neticesi, Batılı tarihçiler tarafından **"bürokratik ve otokratik Rusya hükümetinin yayılma siyasetinin, Avrupa teknolojisi karşısında yenilgisi"** olarak açıklanmıştı.1856 yılında, savaş sonunda yapılan anlaşma ile 1841'de Londra Boğazlar Andlaşması teyit edilirken, Karadeniz tarafsız hale getiriliyor ve askerden arındırılıyordu. Karadeniz'de hiç bir devletin donanması bulunmayacağı gibi, mevcut tersaneler de yıkılacaktı. Karadeniz'in uluslarası yasalar gereğince 1856'dan 1871'e kadar 15 yıl askerden arındırıldığı dönemde, Rusya burada savaş filosundan yoksun kalmıştı; Osmanlı ise tam aksine, açık denize çıkmaya elverişli 13 tekne ve 9 kıyı ya da nehir savaş gemisinden oluşan bir zırhlı filoya sahipti. Bu durum, 1871 Paris Anlaşmasına kadar devam etmiş, bu anlaşma ile Karadeniz'de donanma ve tersane bulundurma yasağı sona ermiş ve Karadeniz bütün ticaret gemilerinin serbestçe dolaşımına açılmıştır.

Rusya'nın Boğazlar Stratejisi

Rusya'nın Türkiye ile arasındaki fasılalı savaşlar kaçınılmaz şeylerdi ve 18.yüzyılda bu savaşların daha sık olması, Osmanlı İmparatorluğunun konumunun, Rusya'yı güney denizlerine çıkmaktan men etmesinden kaynaklanmaktaydı. Rusya'nın Karadeniz'e hâkim olabilmesi ancak, İstanbul'un zapt edilmesi ile mümkün olabilirdi. İngiltere ve Fransa'nın Türkiye hakkındaki emelleri, Rusya'yı tedirgin etmekle be-

470 Saray s.121 ve 126

raber Rusya, Boğazlara hâkim olma emelinden asla vazgeçmemiştir. Rusya'nın İstanbul büyük elçisi Nelidof, Çar III. Aleksandır'a 1882'de gönderdiği bir raporda, Rusların Boğazlara hâkim olma lüzum ve vesilelerini şöyle tesbit etmiştir:

Boğazların ele geçirilmesi bizce tarihi bir zarurettir. Bunun için şu üç yolu takip etmeliyiz.

- Her an bir bahane çıkarabilecek bir savaşla,
- Dâhili karışıklıklardan istifade edilerek İstanbul'a denizden yapılacak bir baskınla,
- Osmanlı Devletinin sıkışık bir anında isteyebileceği Rus yardımı ve ittifakı bahanesiyle.

Bütün gayretlerine rağmen İstanbul'u ve Boğazları ele geçiremeyen Rusya'da Türk düşmanlığı gittikçe artmış, bunun acısı doğudaki vatandaşlarımızdan çıkarılmıştır. Türk düşmanlığı, Rusya'yı yönetenlerin milli politikası haline gelmiştir. Nihai amacı sıcak denizlere, yani 365 gün üzerinde seyir yapılabilen denizlere inmek olan Ruslar tarihleri boyunca, Akdeniz'in üç tapasından biri olan Türk Boğazları ile ilgilendiler. 1900 yılında Rusya Savaş Bakanı olan general A. N. Kropotkin **"Boğazların alınması Rusya'nın 20. yüzyıldaki en büyük hedefidir"** diyerek bunu açıkça ortaya koyuyordu. Bunun tipik misalini, Rus Başbakanı Trepov'un 2 Kasım 1916 yılında Çarlık Rusyası'nın o zamanki meclisi **Duma**' da şiddetli alkışlarla kesilen şu nutkunda görmekteyiz: **Bin yılı aşkın bir zamandan beri Rusya, güneyindeki serbest açık denizi, emellerinin hedefi kabul etmiştir. Karadeniz ve Çanakkale Boğazlarının anahtarları ile birlikte İstanbul kapıları, Rus Milletinin asırlar görmüş samimi gayesini teşkil eder. Bütün tarihi boyunca beslemiş olduğu emeller şimdi hakikate dönmek üzere bulunuyor. Rusya, İngiltere ve Fransa arasında 1915'de imzalanmış, sonra İtalya tarafından iştirak edilen anlaşma, Rusya'nın Boğazlar ve İstanbul üzerindeki haklarını tanımaktadır. Rus milleti ne için kanını döktüğünü bilmelidir.** Ne var ki, ülkesi paylaşılmak istenen Türklerin Çanakkale'de kazandığı büyük zafer, bu ihtiraslı komşusunun kaderini bambaşka bir yöne çevirmiştir.[471] Ruslar bir müddet için Boğazları almayı düşünmekten vazgeçip, uzak doğudan sıcak denizlere açılmayı denemişlerdi. Fakat 1905 yılında Coşima'da Japonlara yenilince, dikkatlerini tekrar Türk Boğazlarına çevirdiler. Türk-İtalyan Savaşında (1912), Türklerin Boğazları mayınla kapamaları neticesinde, Rus ticareti 3 milyon altın zarara uğramış, bu durum, onların Boğazları almak hususundaki hırslarını daha da artırmıştı. Rus Dışişleri Bakanlığı ile Genelkurmay Başkanlığının 1913 yılındaki müşterek kararı; **Osmanlı Boğazları ancak, her hangi bir dünya savaşının arifesinde, denizden yapılacak bir baskınla alınabilir. Bu amaçla Odesa'da bir kolordu, bol miktarda çıkarma aracı ve güçlü bir Karadeniz Filosu hazırlanmalıdır** şeklindeydi. Bu hazırlık tamamlanmadan Birinci Dünya Savaşı'nın çıkması, Rusları yine hayal kırıklığına uğratmıştır. Daha sonra çıkan Komünist İhtilali çok kısa bir süre için de olsa, Rusları Boğazları almak politikasından uzaklaştırmıştır.

471 Saray s.168-169

Kıbrıs'ın Elden Çıkışı

1877–78 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Osmanlı Devleti yenilmiştir. Bu savaşta yeni kurulan donanma da başarılı bir görev yapamamıştır. Türk denizcileri acı acı yerilmişlerdir. Oysa ki suç, Türk denizcilerinin değil, onlara çağın gerektirdiği biçimde yetişme olanağı tanımamış olan sakat politikadaydı. Abdülhamit ise, Osmanlı-Rus Savaşından sonra donanmayı Haliç'e hapsederek, 20 yıl boyunca hem personeli hem de gemileri hurdaya çevirmiştir. Balkan Savaşı'nın patlak verdiği sırada Yunanistan'a dört muhrip birden veren İngiltere, güç dengesini Türkiye aleyhine bozmuştur.

3 Mart 1878'de imzalanan Yeşilköy Anlaşması'nda yer alan önemli bir madde şöyleydi: **Osmanlı Devleti, Çarlık Rusya'sının savaşta verdiği yüz bin asker kaybına ve savaşta yaptığı harcamalara karşılık, Rusya'ya 1.41 milyar ruble savaş tazminatı verecekti. Ancak Kars, Ardahan, Batum ve Doğu Bayezıt'ı Ruslara verdiği ve bundan başka da en yenilerinden olmak üzere 6 zırhlı savaş gemisini teslim ettiği takdirde bu borç 0.4 milyar rubleye indirilecekti...**

Hükümet, daha feci bir felakete duçar olmamak için 6 yeni savaş gemisinin verilmesine razı olmuştu. Burada Sultan II. Hamit kişisel olarak duruma müdahele edip Sadrazam Ahmet Vefik Paşa'ya kendi el yazısı ile **Her fedakarlığı yapar, fakat donanmamı vermem** diye haber yollayınca 6 zırhlı savaş gemisinin teslim edilmemesi konusunda Rus Komutanı Grand Dük'ü ikna edecekti.[472] Bu gün de, ülkemizin en önde gelen dış politika sorununu teşkil eden Kıbrıs'ın elden çıkış hikayesi de oldukça ilgi çekicidir. İngiltere, Hindistan'a giden deniz yolunun güvenliği için bölgede deniz ve kara kuvveti konuşlandırabileceği sağlam bir üs aramaya başlamıştı. En uygun yer Kıbrıs'tı. İngilizler, 1877–78 Osmanlı–Rus Savaşından önce de Kıbrıs Adası'nı almaya heves etmişlerdi. Bu devlete mensup iki büyük devlet adamı ve politikacı olan Lord Salisbury ve Beaconsfield kafalarına bu hayali yerleştirmişlerdi. Bu konudaki çabanın daha 1830 yıllarında başladığı anlaşılmaktadır. Bu fikir iki devlet adamının anılarında yer almaktadır: **Osmanlı Devletinin parçalanması halinde Anadolu'da çıkması olası bir İngiliz-Rus mücadelesine hazırlıklı olmak için İngiltere'nin Osmanlı Devletinden Kıbrıs ve Limni Adalarıyla İskenderun Limanı'nı istemesini tasarlamışlardı.**[473]

Kıbrıs Adası'nın İngiliz yönetimine geçişinde, üzülerek söylemek gerekirse bir denizci çok önemli bir rol oynamıştır. İngiltere Dışişleri Bakanı Lord Salisbury'nin İstanbul'daki İngiliz Büyükelçisine çektiği telgrafta şöyle talimat verilmektedir: **Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya karşı savunulabilmesi için, İngiltere'nin Anadolu ve Suriye kıyıları civarında bir bölgeye sahip olması gereklidir. Kıbrıs Adası İngiltere açısından bu amaç için çok uygun görülmektedir. İngiltere, Osmanlı Devletinden toprak almak arzusunda bulunmadığından, Ada'nın, tamamen Osmanlı Devletinde kalmasını ve sadece yönetiminin İngiltere'ye ait olmasını yeterli görmektedir.**

472 Afif Büyüktuğrul, Dz.K.K. Dergisi Sayı: 513 1981 s. 4
473 Büyüktuğrul s. 3

İngiliz Dışişleri Bakanı, telgrafının sonunda, Rusya'nın doğu hudutlarımızda ele geçirdiği yerlerleri terk etmesi halinde, bu anlaşmanın hükümlerinin geçerli olmayacağı şartıyla Büyükelçiye, Babıâli ile bir ittifak anlaşması yapması emrini vermektedir. Büyükelçi Sir Layat, sorunun yüksek hassasiyetini göz önüne alarak, Babıâli ile temasa geçmeden önce, mabeyin müşiri ve Bahriye Nazırı Sait Paşa ile görüşmeyi uygun görmüş ve kendisine, bu ittifakın detaylı bir savunmasını yapmış, paşanın II. Abdülhamit'e durumu arz ederek, ittifak anlaşmasının yapılması için yardım etmesini istemişti. Sait Paşa, İngiliz terbiyesiyle yetişmiş bir adam olmakla, İngiltere'nin önerisini Osmanlı Devletince her zaman kaçınılmaz bir nimet gibi kabul ederek ve Elçiyi önüne katarak laf kalabalığı ile öneriyi padişaha kabul ettirmiş ve Başbakan Sadık Paşa dahi, bu kötü amaca alet olmuştu.[474]

Stratejik Değerlendirme

Başta İngiltere olmak üzere diğer sömürgeci ülkeler, bir ülkedeki çıkarlarını elde etmek için öncelikle kendi kültür ve eğitimlerini almış olan o ülkenin vatandaşlarını kullanmaktadırlar. Bugün de geçerli olan bu yöntemin, tarihte pek çok örneği bulunmaktadır. Kıbrıs Adası konusunda özellikle, hem bir denizcinin maşa olarak kullanılması, hem de Adanın Denizci Strateji ve Osmanlı Devletinin güvenliği açısından önemini farkedemeyen bir kişinin bu makamda olması çok düşündürücüdür. Bugün de, Kıbrıs Adası ile ilgili olarak aynı senaryolar ortaya konmakta ve benzer şekilde, Kıbrıs'taki Türk varlığını sona ermesini hedefleyen bu planları ülkemizde bilinçli ve bilinçsizce destekleyenler bulunmaktadır.

Osmanlı Devleti geniş topraklarına ve sağlam idari yapısına rağmen, aldığı borçlarla ekonomik olarak o kadar zayıf bir duruma düşürülmüştü ki, amaçlarına ulaşmak için, o ülkedeki yönetimi bile çok kısa zamanda değiştirme gücüne sahip olan sömürgeci devletler, başta Padişah olmak üzere her kesimde kolayca yandaş bulabiliyorlardı. Çünkü yönetime, önce sömürgeci devletlerin, sonra sadece kendi çıkarlarını koruyan kişiler getiriliyordu.

Padişah'ın hiç bir geçerliliği olmayan ve sadece Büyükelçi Layard'ın imzasını taşıyan bir belge karşılığında, 300 yıldan beri Türk hâkimiyetindeki toprakları İngiltere yönetimine devretmesi, Türk tarihinin en acı sayfalarından birini oluşturmaktadır. Makina dönemi ilk çağlarını yaşadığı için Malta Adası doğu Akdeniz'e oldukça uzak kalmaktadır. Diğer taraftan harekât alanına yakın bir adayı üs olarak kullanmak İngiliz stratejisinin ana prensiplerinden biridir.

474 Şehsuvaroğlu s. 117

Kıbrıs Adası'nın Devri

Lord Salisbury İstanbul'daki İngiliz Büyükelçisi Layard'a 9 Mayıs 1878 tarihinde ikinci bir mektup daha yollamıştı[475]: **Osmanlı Devleti kendi topraklarında yaşayan Rus Ordusundan kurtulur kurtulmaz Asya'daki topraklarının bütünlüğünü korumak sorununu çözümlemek zorunda kalacaktır. Yalnız kendi gücüne güvenirse, hiç kimse onun direnme gücüne inanmayacaktır. Çünkü bu devlet çoğu kez savaşlarda ve ayaklanmalarda yenilmiştir. Araplarla Asyalılar geleceğin adamı olarak Çarlık Rusyasına bakacaklardır.**

Osmanlı Devletinin tek çaresi büyük bir devletle ittifak kurmaktır. Bu devlet İngiltere olmalıdır... Dolayısıyla, İngiltere'nin bu denli bir savunma paktı imzalayabileceği konusunda umutsuzluğa kapılmıyorum. Ama bu amaçla daha önce de dediğim gibi İngiltere'nin Malta Adası'ndan çok daha yakın bir yerde bulunması kesinlikle gerekmektedir ve bundan kaçınılamaz...

İngiliz Elçisi Layard'ın görüşmesine Yıldız Sarayı'nda başladığı ve Başbakan Sadık Paşa ile temelde mutabık kaldığı Kıbrıs yönetiminin geçici olarak İngiltere'ye devri hususu, İngiltere'nin istediği bir süratle sonuçlanamamıştı. İngiliz Elçisi, Başbakan ile Dışişleri Bakanı tarafından imzalanmış olan evrakın bir an önce Bakanlar Kurulundan geçirilmesini istiyor ve bu yoldan Babıâli'ye baskı yapıyordu.

Sadık Paşa, bu anlaşmayı Osmanlı çıkarlarına uygun görmediğinden olumsuz tavır alınca görevden alınmış, yerine getirilen Rüştü Paşanın Başbakanlığı da ancak bir hafta sürmüştür. Yerine Saffet Paşa getirilmiş bu arada İngiltere'nin baskıları, dolaylı tehdit seviyesine kadar yükselmiştir.

Sonunda, Kıbrıs Anlaşması(Convention of Cyprus) iki madde halinde 4 Haziran 1878'de Başbakan Saffet Paşa ile İngiltere Elçisi Layard tarafından imzalanmıştır. II. Abdülhamit Anlaşmanın üstüne; **Hukuku şahaneme asla halel gelmemek şartıyla anlaşmayı onaylarım** ibaresini yazmıştır. Hükümdarın İngiliz Elçisi Layard'dan aldığı senet ise şöyle idi:

Tarabya–15 Temmuz 1878, Haşmetli Kraliçe hazretlerinin elçisi, hazreti padişahın şahsen buyurdukları şekilde, hukuku şahanelerine asla halel getirilmeyeceğini beyan eder.[476] Yaklaşık bir ay sonra, İngilizler Lord John Hay komutasındaki bir filoyu 8 Temmuz 1878'de Larnaka Limanına göndermişler ve 11 Temmuzda adayı resmen işgal etmişlerdi.

475 Büyüktuğrul s. 5
476 Şehsuvaroğlu s. 119-120

Ertuğrul Faciası

19.yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı Bahriyesi teknolojik ve mali gerilik ve eksikliklere ilave olarak Osmanlı idari yapısındaki bütün hastalıkları da taşımaktaydı. 1889 yılında Japonya'ya gönderilen Ertuğrul gemimizin ve şehit vatan evladlarının kaybı, denizcilik alanında bilerek yapılan yüzlerce zincirleme hatanın kaçınılmaz bir sonucudur. Zamanının ders alınacak özgün ve çarpıcı hatalarını içeren bu öyküye araştırmada yer vermemek bir eksiklik olacaktır.

Diğer taraftan Ertuğrul gemisinin Japonya seyahati, deniz kuvvetlerinin diplomatik görevlerde kullanılmasına da iyi bir örnek teşkil etmektedir. Seyahatin tamamlanamamasına rağmen, Ertuğrul gemisi, Osmanlı Halifesinin Asya Müslümanları üzerindeki sanal etkisinin gerçeğe çevrilmesini sağlamıştır. Bu yönüyle kazanılan başarı, İstiklal Savaşı'mız ve sonrasında Asya Müslümanlarının maddi ve siyasi desteğinin kazanılmasında önemli bir rol oynamıştır

Ertuğrul Gemisinin politik, askeri ve bireysel derslerle dolu hikayesini Onur Ataoğlu'nun kaleminden aktaralım[477]: Ertuğrul ve Osman isimlerinin, Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşunda ne kadar önemli rolü olduğu bilinse de, imparatorluğun çöküşünde de büyük bir dönüm noktası oldukları az bilinen bir hikayedir. 1887 yılında, Japon İmparatoru Meiji'nin yeğeni Prens Akihito Komatsu, bir Avrupa gezisi dönüşünde İstanbul'da II. Abdülhamit'i ziyaret eder. Japonya, Shogun Döneminde yaklaşık 300 sene dünyaya kapalı kaldıktan sonra, İmparator Meiji ile dünyaya açılmaya başlamış, gözünü acar açmaz karşısında bulduğu ABD, İngiltere, Çin ve Rusya dışındaki ülkeleri de tanımak istemektedir. II. Abdülhamit, bu ziyarete karşılık vermek istemektedir.

O dönemde hızla güçlenen Japonya ile iyi ilişkiler kurulması, iki İmparatorluğun da ortak tehdidi Rusya'ya iyi bir gözdağı verecektir. Nitekim Japonya, birkaç sene sonra bir deniz savaşında (1905 Coşima Deniz Savaşı) Rus Donanmasını perişan etmiş, bu zafer 50 yıl sürecek Asya'daki Japon emperyalizminin ve vahşetinin tetikleyicisi olmuştur. Ancak, bu ziyaretin ikinci bir gündem maddesi daha vardır. Daha önceleri Rusya'ya karşı bir müttefik sayılabilecek İngiltere, birkaç yıl önce Mısır'ı işgal etmiş, Arapları da Osmanlıya karşı kışkırtmaya başlamıştır. Hilafeti, Osmanlı'nın zorla Araplardan aldığını ve Müslüman dünyasının Osmanlı hilafetini kabul etmemesi gerektiğini öne sürmektedir. Garp cephesinde kaybetmesi kesin görünen Osmanlı için Abdülhamit'in kafasında bir çıkış planı vardır; Asya'da kök salan İngiliz İmparatorluğu'nun idaresi altındaki Müslüman toplumlarda nabız yoklamak, İslam dünyasının sadece Araplardan ibaret olmadığını, Asya'daki Müslümanların da İngiliz sömürgesindense, Osmanlı hilafetini benimseyebileceğini göstermek. Bu amaç için, Japonya'ya bir "iade-yi ziyaret" heyeti göndermek çok iyi bir fikirdir. Japonya ile ilişkiler kuvvetlendirilirken, geminin yolda ikmal için uğ-

477 Onur Ataoğlu, Ertuğrul Faciasının Bilinmeyen Öyküsü http://Kenthaber.com/sayfalar/haberDetay.asp?ID=11937

rayacağı Müslüman limanlardaki atmosfer de, İmparatorluğun geleceği için önemli bir gösterge olacaktır. Sıra, geminin ve heyetin seçimine gelmiştir. İlk akla gelen seçenekler, yeni yapılmış, modern ve zırhlı gemilerdir. Ancak, sadece kömürle yol alacak böyle bir geminin Japonya yolculuğu çok masraflı olacaktır ve Hazinede kuruş para olmadığı gibi, günümüzde halen devam eden tasarruf tedbirleri uygulanmaktadır. Osmanlı, o dönemde Dolmabahçe Sarayı'nı yaptırabilirken, İmparatorluğun belki de tek kurtuluş şansı olan bir misyon için parayı kısmaktadır. Bu görev için, 30 yıllık, sadece iç denizlerde yüzebilecek, hem kömür hem de yelken donanımı olan ERTUĞRUL firkateyni seçilir. Bir iddia da, % 100 yerli yapımı olduğu için bu geminin seçildiğidir; ancak geminin okyanuslar aşmaya mecali olmadığı alenen bellidir. Nitekim, geminin başçarkçısı, Ertuğrul'un makine ve kazan donanımının böyle bir seyahati kaldıramayacağını rapor etmiştir. Rapora sinirlenen Bahriye nazırı, çarkçıbaşıya "haritada kendine bir yer beğen" diyememiştir, çünkü harita her gün değişmekte ve küçülmektedir. Ama çarkcıbaşı, bu görevinden alınıp adalara işleyen bir yandan çarklı vapura çarkçıbaşı atanmıştır. Nazır ise, geminin komutanlığına ve Abdülhamit'i temsil edecek heyetin başkanlığına kendi damadı Albay Osman Bey'i atayarak, gemiye güvenini göstermiştir. Gemi kaptanlığına da Hint Okyanusu tecrübesi olan Süvari Ali Bey getirilmiştir. Gemiye, İmparator Meiji'ye sunulacak hediyeler ile birlikte, o dönem Bahriye Mektebi'nin (Deniz Harp Okulu) en iyi mezunları da bindirilmiş, böylece uzun seyir tecrübesi kazanmaları amaçlanmıştır. Gemiye çoğu marangoz ustası yaklaşık 500 tayfa verilmiş, yol boyunca çürümesi beklenen tahtaları değiştirerek, yamayarak gemiyi desteklemeleri istenmiştir.

Gemi, bu şekilde 1889 Temmuz'unda yola çıkmıştır. Gemiye çok az bir kömür tahsisatı verilmiş, sadece limanlara girip çıkarken görüntüyü kurtarmak için buhar kullanılması, açık denizde yelken açılması emredilmiştir. Gemi bu şekilde bir kaç küçük kaza ile Süveyş Kanalı'nı geçmiş, Aden'de bir mola verdikten sonra Bombay'a doğru yelken açmıştır. Geminin yolculuğunu en dikkatle takip edenler ise, tek amacın Japon İmparatoru'na hediyeler vermek olmadığını bilen İngilizlerdir. Ancak, usta denizci İngilizlerin bir bakıma gönlü ferahtır, çünkü Ertuğrul'un batacağından yana kuşkuları yoktur. İngiliz denizcileri arasında açılan bahisler, geminin en fazla hangi limana kadar dayanabileceği üzerinedir; bazıları ise, geminin Japonya'ya varabileceğini, ancak dönüşü tamamlayamayacağını iddia etmektedir. Ertuğrul, 1889 Ekim ayında İngiliz sömürgesi altında, ancak nüfusunun yarısı Müslüman olan Bombay'a ulaşır. Ertuğrul'un Hindistan'a geleceği, Müslüman toplum arasında bir efsane gibi yayılmıştır ve Lahor'dan, Delhi'den, Haydarabad'dan onbinlerce Müslüman Bombay'a akın eder. Gemi limanda ziyarete açılır ve bir hafta içinde 150 bin kişi gemiyi ziyaret eder ki, aralarında Müslüman olmayan, ama İngilizlerden illallah etmiş mihraceler de vardır. Gemi yoluna devam edip Kasım'da Seylan'ın başkenti Kolombo'ya ulaşır. Yolda çeşitli yerlerinden su almaya başlasa da, ziftli bezler ve kalaslarla durum idare edilir. Gemi, bir cuma sabahı Kolombo'ya

varır ve mürettebat cuma namazını kılmak için topluca gemiden inince halkta müthiş bir coşku uyanır. Seylan Genel Valisi, 300 bin nüfusu olan Kolombo'da 200 bin kişinin gemiyi ziyaret etmek istediğini söyler. İzdiham şeklindeki halk ziyaretlerinin gemiyi yıprattığı bilinse de, ses çıkarılmaz. Gemi buradan yola çıkıp Kasım sonlarında yine bir cuma günü Singapur limanına varır. Singapur'da gemiyi, Osmanlı sancaklarıyla donanmış küçük tekneler Halife lehine sloganlar atarak karşılar. Singapur yakınlarındaki ufak Müslüman devletçiklerinden olduğu kadar, Çin Hindi'nden, Sumatra'dan, Java'dan gelerek toplanan Müslümanlar, cuma namazını Halifenin memuru olan gemi imamının kıldırmasını isterler. Ertuğrul ve komutanı Osman Bey, umduğunun ötesinde olumlu sinyaller almaya başlamış, Singapur'a gelen bir telgraf ile Osman Bey tuğamiralliğe terfi ettirilmiştir. Ancak, uzayan seyahat sonucu harcırah tükenmiş, İmparatorluk Galata Bankeri Ohannes efendiye rica minnet, Singapur'a 2000 altın göndertmiştir. Gemi birçok onarımdan daha geçmiş, güverte tahtaları değişmiş, ite kaka ayakta durmaktadır. Ertuğrul, Nisan başında Saygon'a ulaşmış, burada da Çin Müslümanları tarafından karşılanmıştır.

Daha sonra Hong Kong'a giden gemi ve heyet, Çin Deniz Kuvvetleri yetkilileri ile tanışarak temaslarda bulunmuştur. Temaslar sırasında, Çinlilerden gemideki fare problemi için yeni teknikler öğrenilmiştir. Kedilerle çözülmeye çalışılan sorun, farelerin girdiği deliklere girememeleri ve uzun süre toprağa ayak basmadıklarında denize atlayıp intihar etmelerinden dolayı sonuçlanmamıştır. Bunun üzerine gemide un ve alçı karışımı yem olarak kullanılmaya başlanmış. Yanına ufak bir kapta su konulunca, unlu alçıyı yiyen fareyi hararet basıyor, suyu içince de alçı midesinde donup, hayvanı öldürüyor, ölüsünün de kokmasını önlüyormuş, ama fareler bu tuzağı öğrenmişler.

Çinliler ise, 5-10 adet güçlü fare yakalıyorlar, bunları hapsedip sadece su veriyorlarmış. 3-5 gün açlığa dayanan fareler birbirlerini yemeye başlıyorlar ve on gün sonra sadece yamyamlığa alışmış 2-3 fare hayatta kalıyormuş. Bu yamyam fareler serbest kalınca hemcinslerini yiyiyorlar, kaçabilenler denize atlıyormuş. Fareleri de alt eden Ertuğrul, Hong Kong'dan Nagasaki'ye ulaşmış, yola çıktıktan 11 ay sonra da Yokohama limanına varmış. Limanda gemiyi, Abdülhamit'i ziyaret eden Prens Komatsu'nun temsilcisi karşılamış. O günlerde halen yabancıların Japonya içinde dolaşması serbest olmadığından, Yokohama'da kendilerine tahsis edilen yere yerleşmişler. Birkaç gün sonra Heyet Başkanı Osman Bey, Gemi Komutanı Ali Bey ve üst düzey heyet, İmparatoru ziyaret amacıyla Tokyo'ya götürülmüşler. 12 Haziran için planlanan ziyaret, son anda bir gün sonraya ertelenince, heyet 12 Haziran gününü Tokyo'da üçüncüsü düzenlenen Endüstri Fuarı'nı gezerek geçirmişler.

Sene 1890 ve o günün Japon gazetelerine göre, imparatorluk tarafından 500 bin Japon, yeni bütçe ayrılan ve 1,5 hektarlık bir alana kurulan bu Sanayi Fuarı'ndaki tüm standları gezmek 16 millik bir yürüme gerektirmekteymiş. Nisan başından beri açık olmasına rağmen, fuarın günlük ziyaretçi sayısı 10 binin altına inmemek-

teymiş. Gösterişli kıyafetleri, kibar ve saygılı tavırları ve içki içmemeleri (ki, o zamanın Japonya'sı için çok acayip bir durum) ile ilgi toplayan heyetin fuar ziyareti, zamanın Japon basınında büyük yer almış. Osman Beyin ertesi günkü saray ziyareti ve resmi temasları da çok başarılı geçmiş ve Osman Bey, İmparator, Prensler ve Savaş Bakanı ile görüşmüş, arkasından gelen resmi davetler, yemekler, balolar çok iyi geçmiş ve Japonya'daki Osmanlı heyeti ülkenin ileri gelenlerinin, soylu ailelerin, sosyetenin ilgi odağı olmuş. Osmanlı heyeti davet tekliflerine yetişemez bir şekilde, 2-3 haftayı Tokyo'da geçirmişler. 1890 Japonya'sında, günümüz Türkiye'sinin çok ötesinde bir Sanayi Fuarına şahit olan Osmanlı heyeti, 1 Temmuz 1890 tarihinde ilginç bir gelişmeye daha tanıklık etmiş. Bu tarihte Japonya, İngilizlerin yorumlarına göre, Japonya'daki ilk, Asya kıtasındaki ikinci demokratik seçimleri gerçekleştirmiş. Asya'daki ilk demokratik seçim (veya seçim denemesi) ise, 1876 yılında konuk heyetin ülkesi Osmanlı İmparatorluğunda gerçekleşmiş. Her ne kadar seçilmiş hükümetin yetkileri çok kısıtlı olsa da, Japonya bu seçimi başarı ile atlatmış. Daha sonra Yokohama'ya dönen heyet günlerini İngilizlerin ve diğer yabancıların da bulunduğu Yokohama'da çeşitli sosyal faaliyetler ve Japon donanması yetkilileri ile görüşmelerle geçirmiş.

Japon'ların savaş gemisi ve silahlarındaki teknolojilerine hayran kalan Osman Bey ve Ali Bey, bazı siparişlerde bile bulunmuşlar. Temmuz ayında, birkaç hafta sonra yaşanacak trajedinin jenerikleri belirmeye başlamış. Tayfalardan birisi koleraya yakalanarak hayatını kaybetmiş; Japonya'da kolera görülmediği için gemi hemen kontrole alınmış ve cesedin yakılması istenmiş. Osman Bey, dinen cesedin yakılamayacağını, gömülmesi gerektiğini, ama denize de defnedebileceklerini söylemiş. Japon yetkililer, cesedin ancak körfez dışında denize atılmasını kabul etmişler. Nitekim tayfanın cesedi Yokohama Körfezi'nin dışında denize atılmış, ancak olay Japon balıkçılar tarafından öğrenilmiş ve büyük bir infiale sebep olmuş.

Osmanlı heyeti lehinde esen olumlu rüzgâr birden tersine dönmüş, üstüne üstlük balık fiyatları keskin bir düşüş yaşamış borsalar alt üst olmuş, faizler fırlamış. Yokohama balık piyasasını sarsan kolera vakası gemide yayılıp 36 kişi daha hastalanınca, gemi uzak bir bölgede karantinaya alınmış, ama salgının önü alınana kadar da 12 denizci şehit olmuş ve cesetleri yakılmış. Bu arada, kolera salgını yüzünden, Yokosuka'da bulunan tersaneler (bugün ABD Donanmasının üssü) Ertuğrul'un dönmeden önceki tamirat istemini reddetmişler. İş basa düşünce, gemideki marangozlar var güçleriyle tamirata girişmişler ve Eylülde gemi sefere hazır hale gelmiş, "hazır"dan ne kastedildiği meçhul.. Ancak Eylül, Japonya ve civarında tayfun dönemidir. Osman Bey, bu konuda uyarılar aldıysa da, kolera salgınının moral bozukluğu, "harcırah"ın dibini bulması ve dönüş yolunda kendilerini bekleyen misyon yüzünden denize açılma kararı almış. Nitekim açıldıktan iki gün sonra tayfuna yakalanan gemi, Oshima Adası'ndaki Kashinozaki deniz fenerinin açıklarında, 19 Eylül 1890 sabaha karşı, kayalıklara çarparak parçalanmıştır.

Kashinozaki deniz fenerindeki Japon balıkçılar, tayfunun gürültüsünden uyumaya çalışırken, kapıları çalınır. Karşılarında bitkin, bıyıklı ve yuvarlak gözlü varlıklar, "hey, dünyalı, biz dostuz" gibi bir ifade ile durmaktadırlar. Civardaki tüm Japon köyleri seferber olur ve o fırtınada büyük bir arama kurtarma çalışması başlatırlar. Bu dilini bilmedikleri insanlardan sadece 69 tanesini sağ salim kurtarabilirler, Osman Bey ve Ali Bey'in de aralarında bulunduğu 500 küsürünün ise ancak cesetlerini denizden toplayabilirler. Yaralıların tedavisi ve bakımı için Japon köylülerin gösterdiği çaba göz yaşartıcıdır; fakir balıkçılar, tayfun sezonunda avlanamayacakları için stokladıkları balık ve tavukları kazazedelere verirler. Olay Tokyo'da duyulur duyulmaz da, İmparator Meiji gemilerinden birini hemen olay yerine gönderir, bu gemi hem köye doktor, hemşire ve yiyecek getirir, hem de ceset arama çalışmalarına yardım eder. Sonuçta, 500 küsur Türk denizcisi, Japonya'da yaşanmış en büyük deniz facialarından birinin kurbanı olarak, Kushimoto yakınlarındaki bir şehitlikte yatmaktadır. Japonya'da bile bir şehitliğimiz olabileceği kaçınızın aklına gelirdi?

Büyük bir trajedi, ayni zamanda iki halkın arasındaki dostluğun temelini de atmıştır. İmparator Meiji, kazadan kurtulanları, hediyelerle beraber iki kruvazörünü tahsis ederek İstanbul'a gönderir. Abdülhamit'e de hediyeler getiren bu kruvazörler bir ay İstanbul'da kalır. Trajediden çok etkilenen bir Japon, Torajiro Yamada, çeşitli gazetelerin de yardım ettiği bir kampanya ile halktan topladığı yardımları İstanbul'da kazazedelerin ailelerine verir. Herhangi bir afette Türkiye'ye ilk yardım eden ülke olan Japonlar, bu adetlerini 100 küsür sene önce başlatmışlar. Kobe'de yaşayan tanıştığım bir Japon, Marmara depremini duyar duymaz o günün sabahı bankaya yardım bağışlamaya gittiğini anlatmıştı, henüz Türk bankalar kampanya başlatmadan.. Bunu kafanıza kakmak için söylemiyorlar, sadece damdan düşenin halinden, en iyi damdan düşenlerin anlayacağını vurguluyorlar.

Yamada, hazır gelmişken 22 sene İstanbul'da kalarak, Japon kültürünü tanıtmaya, iki ülke ilişkilerini geliştirmeye çalışır. Abdülhamit tarafından bazı subaylara Japonca öğretmesi de istenen Yamada, Beyoğlu'nda ilk Japon hediyelik eşya dükkanının da ortaklarından olmuş; ancak sosyeteyi sushiye alıştıran Yamada mıdır, o konuda bilgi bulamadım... Zamanına göre, stratejik bir öngörü ve misyon ile yola çıkan Ertuğrul, hiç bir amacına ulaşamadı. Göz göre göre yapılan basit hatalar sonucu, Ertuğrul gemisi tarihin en büyük denizcilik facialarından birisinde başrol oynadı ve sadece iki ülke arasında sıcak, aynı zamanda hüzünlü bir dostluğun başlamasına neden oldu. Herhalde bu acemice kaza, Osmanlı'yı Japonya gözünde güvenilir bir müttefik olmaktan uzaklaştırdı. Bombay'da, Singapur'da, Kolombo'da Müslüman halk ise, boşu boşuna Ertuğrul'un dönerken limanlarını ziyaret etmesini, İslam halifesinin görevlendirdiği imamın arkasında namaz kılmayı beklediler; İngilizler derin bir "oh" çekerken, "gidişi olur, dönüşü olamaz" diyen bahisçiler ceplerini doldurdu. Vel hasıl kelam, ERTUGRUL battı, OSMAN Bey şehit oldu ve Osmanlı İmparatorluğu'nu kuran iki isim, Hilal İmparatorluğu'nun kurtuluşu için ça-

lışırken, Güneş İmparatorluğu'nun sularına gömüldü. Gemi Kaptanı Ali Bey de şehitler arasındaydı; kurtulanların söylediğine göre, geminin batacağını çok önceden anlamış, sadece törenlerde giydiği sırmalı elbisesini kefen olarak üstüne geçirmişti. Ancak, Ali Bey'in torunu, İmparatorluğun olmasa da, yeni kurulan genç Cumhuriyetin güçlenmesi için çalışmayı sürdürecek, önemli misyonlar üstlenmeye devam edecek, ne yazık ki çağdaş projeleri, bir bakıma dedesinin yolculuğunun kaderini paylaşarak, bağnazlığın sularına gömülecekti. Kaptan Ali Bey, kızı Neyyire'yi 3 yaşındayken son kez kucaklayıp İstanbul'dan yola çıkmıştı. Ancak kızını bir daha göremedi. Neyyire ise babasını unutmamış olmalı ki, oğluna da Ali[478] ismini koydu. Ali de büyüyünce dedesi gibi devlette kilit görevler üstlendi.

Japonya'da beni şaşırtan bir nokta, Ertuğrul trajedisi hakkında, sandığımdan daha fazla Japon'un haberdar olmasıydı. Türkiye'de bu konuyu bilen az sayıda insan varken, Japonlar bu tarihi hikayeyi iyi biliyorlardı. Ne zaman az çok Türkiye'yi bilen bir Japon'la tanışsam ve laf lafı açsa, konu Ertuğrul firkateynine gelir, hüzünlü olsa da iki millet arasındaki dostluğu başlatan olay yâd edilir ve ben Türk ulusu adına, tanıştığım Japon'a minnetlerimi iletirim. Bu durumda Japonlar genellikle gurur ile karışık bir tevazu ile (cümlede paradoks yoktur, çünkü Japonya, en basit tanımıyla, bir keskin çelişkiler ülkesidir) gözlerini sizden kaçırır, ve 1985 yılında vatandaşlarını kurtardığımız olayı hatırlatarak minnetlerini belirtir. 1985, Iran-Irak Savaşı sürerken, bir gün Saddam'ın aklına eser ve 24 saat sonra Tahran hava sahasının sivil uçaklar için dahi güvenli olmadığını ilan eder. Iran'da vatandaşları bulunan tüm Avrupa ülkeleri, derhal uçak göndererek vatandaşlarını 24 saat içinde Tahran'dan tahliye eder. İran'daki Japon büyükelçisi de durumu merkeze bildirir, hükümet hemen JAL (Japan Airlines)'dan uçak göndermesini ister.

Ancak, 40 yıl önceki kamikaze ruhunu yitiren Japon pilotlardan cevap gelir; süre dolana kadar Japonya'dan bir uçağın Tahran'a gitmesi, yolcuları alıp hava sahasını terk etmesi çok zordur, bu riske giremeyeceklerdir. Japon büyükelçisi, olan biteni ümitsizlikle yakın arkadaşı Türk Büyükelçisine aktarır, o da durumu Ankara'ya bildirir ve haber anında Turgut Özal'a ulaşır. Ayni anda, Itochu'nun eski Türkiye yetkilisi ve Özal'ın şahsi yakın arkadaşı Mr. Morinaga da Özal'ı telefonla arayarak yardım ister. Düşünecek vakit yoktur, Özal hemen THY'ye talimat verir, cengaver bir pilotun kumandasında bir uçak Tahran'a iner, 250'ye yakın Japon vatandaşını alır ve Saddam'in tanıdığı sürenin dolmasına dakikalar kala Türk hava sahasına girer.

Henüz bu uçakta bulunmuş kimse ile tanışmadım, ama çok yakın arkadaşı bu uçakta seyahat etmiş bir Japon bana teşekkür etmekten eridi gitti. Beni daha da duygulandıran, bir sabah eşim kızımızı parka götürdüğünde, kızımı sevmek için yanlarına yaklaşan çok yaşlı, hırpani, bütün dişleri dökülmüş evsiz bir Japon amca, Türk olduklarını öğrenince "Sizler bizim vatandaşlarımızı İran'dan kurtardınız"

478 Cumhuriyetin tanınmış Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel'dir

diye olayı anlatmış, akabinde ortadan kaybolup, 5 dakika sonra cebindeki az biraz parayla marketten aldığı krakerleri kızıma getirip vermiş. Birkaç sene önce Hürriyetin yaptığı bir anket vardı, halka, "En çok hangi milleti seviyorsunuz? / Kendinize yakın hissediyorsunuz?" diye soruluyordu. İkinci soru da "Neden?". İlk sorunun cevabi, açık farkla "Japonlar" seklinde çıkmıştı, asıl ilginç olan ise, ikinci soruya en çok verilen cevap: **Bilmiyorum / Fikrim yok / içimden geldi işte...**

Trablusgarp ve Balkan Savaşlarında Donanmasızlık

Abdülhamit idaresinde donanmamızın çürüdüğü, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nda iyice belli olduktan sonra,[479] Yunanistan fırsatı değerlendirmek üzere büyük bir atılıma girişti. Birçok modern geminin yanısıra 10 bin tonluk Averof adlı zırhlı kruvazörüyle Ege'de istediği üstünlüğe ulaştı. Buna karşı, kurulan Osmanlı Donanma Cemiyetleri hızla kaynak oluşturarak yeni gemi alımına giriştiler. Ayrıca 1912 yılında, o tarihte 10 bin kilometreyi bulan kıyılarımızın korunması için 6 dretnot etrafında örgütlenecek bir filonun planı da hazırlandı. İlk gemiler hemen ısmarlandı ama, hiç biri savaşa yetişemedi. Bu arada acil olarak Almanya'dan iki eski zırhlı (Barbaros ve Turgut Reis) alındıktan sonra tonaj itibariyle Yunan Donanmasının üzerinde bir filo oluşturulmuştu. Ancak iki temel eksik vardı;

- Öncelikle büyük gemilerimiz çok yaşlı, yavaş ve teknoloji itibariyle geriydi.
- Ancak çok daha önemlisi, denizcilik kültürümüzdeki eksikliklerdi. Deniz taktikleri, ateş idaresi gibi konuların yanısıra, denizcilikten ve deniz savaşlarından (**deniz stratejisinden**) yeterince anlayan deniz subayları heyeti yoktu.

İkinci Meşrutiyet'ten sonra, donanma reformunu yönetme işi, Türk deniz gücünün gelişmesini olabildiğince sabote eden İngiltere'ye verilmişti. Amiral Limpus başkanlığındaki İngiliz subayları gerek teknik, gerekse de taktik becerileri aktarmada son derece yavaş davrandılar ve Osmanlı Donanmasını harbe hazırlamadılar. Balkan Savaşı'nda da Yunan gemilerinde danışmanlık ve ateş idare subaylığı yaparak gerçek yüzlerini gösterdiler.

Zamanın Donanma Komutanı Hasan Rami Paşa, 31 Mart 1898 tarihinde, Balkan Savaşı'ndan 14 yıl önce Padişaha gönderdiği raporda şöyle yazıyordu: **Osmanlı Donanmasının İstanbul'da bulundurulması iki noktada zararlıdır.**

- **Birincisi İstanbul Haliç'te yerleşen harp gemilerinde görevli yüksek rütbeli subaylar, adaba ve askeri kurallara riayet etmeden atıl bir şekilde vakit geçirmekte ve bu nedenle işsizliğin verdiği zararlı sonuçlara bağlı olarak manevi bakımdan çok geride kalmaktadırlar.**
- **İkincisi, donanma İstanbul Haliç'te bulundukça görevli subay ve askerler için gerekli eğitim yapılmadığından harp gemileri hareket ve faaliyetten**

479 Bu savaşta, Haliç'ten yıllar sonra ilk kez çıkan gemilerden çoğu kazan patlatmış, atış talimlerinde toplar kızaklardan fırlamış, gemiler Marmara'da kaybolmuş ve filo Çanakkale'ye ulaşamadan dağılmıştı.

mahrum kalmaktadır. Bu da Osmanlı Bahriyesinin en önemli gelişme döneminde geride kalmasına neden olmuştur.

1911 Trablusgarp Savaşı başladığı zaman; genç bir subay olan Mustafa Kemal, cepheye Mısır üzerinden ve zahmetli bir yolculuktan sonra gidebilmiştir. Savaş cepheleri bu yol dışında, Marsilya'dan Fransız yolcu gemileri ile gelen ancak bir avuç subayla beslenebilmişti. Zira İtalyan Donanması, bütün Akdeniz ve Ege'ye hâkim olarak, Osmanlı deniz yollarını kesmişti. Donanmamız ise, tekmil Türk-İtalyan Savaşı'nı Çanakkale'de, Nara Burnu gerisinde geçirmişti. Balkanlarda yapılacak savaşla ilgili tedbirler hazırlanırken Ahmet İzzet Paşa 5 No'lu Planda savaşın karada kazanılacağını belirtiyor ve Ege'de deniz üstünlüğünü peşin olarak Yunanlılara bırakıyordu. Bu planda donanmaya hiç bir görev verilmemişti. Bunun üzerine Bahriye Nezareti kendi başına harekât önerileri geliştirirken, Karadeniz'de asker taşınmasına öncelik verildi ki, bunda Bulgar Donanmasını olduğundan daha güçlü gösteren yanlış istihbarat raporlarının da rolü vardı.

Osmanlı Donanması Karadeniz'de görev yaparken, Yunanlılar Ege'de daha rahat hareket etme imkânı buldular. Denizci Stratejiden bihaber Osmanlı Bahriye Nezareti, kendisine görev biçerken 500 yıllık alışkanlıkla yine Ordunun bir branşı olmayı olmayı yeğlemişti. Bu esnada Batı dünyası ile ulaşım ancak Karadeniz'deki Köstence Limanı'ndan sağlanabiliyordu.[480] Osmanlı Devleti Balkan Savaşı'nda (1912-1913) denizyollarının kapalı kalmasının sıkıntısını çekti. Bu yüzden yeni silah temini mümkün olamamış, Beyrutta batık Avnillah korvetinin toplarını Çatalca cephesine taşımaktan medet ummuştu. Buna karşılık, İstiklal Savaşı'nda deniz yollarından faydalanmak, savaşın kazanılmasını sağlamıştı. Bu arada, **Denizci Strateji** prensipleri içinde hareket eden Yunanlılar ise, ilk olarak Limni'de bir üs kurarak Çanakkale Boğazı'nı yakından denetlemek istediler. Ada'da 33 kişilik küçük bir Türk birliğinin yanısıra Türk halkından bazı kişiler silahlanmıştı.[481]

20-22 Ekim 1913 arasında adaya çıkan bir alaydan fazla düşmana karşı yapılan direniş uzun sürmedi. Bundan sonra Taşoz, Semadirek, İmroz (Gökçeada), Bozcaada ve Ayastrati adaları 15 gün içinde işgal edilerek Limni'nin Mondros Limanı'nda bir Yunan Deniz Üssü kuruldu. Midilli Adası'ndaki Osmanlı yöneticileri ise yaklaşan tehlikeyi görerek Anadolu'dan takviye kuvveti istemiş ama buna olumlu yanıt verilmemişti. Nihayet 21 Kasım'daYunan Donanması büyük bir güç yığarak topçu desteği ile adaya asker çıkardı. Türk kuvvetleri çok üstün düşman gücüne karşı adanın doğu tarafına çekilerek Anadolu'dan gelecek takviyelerin rahatça çıkabilmesi için iki koyu korudular.

Ne var ki, kimse gelmedi ve tek başlarına ancak 20 Aralık'a kadar yaklaşık bir ay direnebildiler. 24 Kasımda başlayan Sakız çıkarmasına karşı çetin bir direniş gös-

480 Ajun Kurter, Atatürk ve Türk Denizciliği s.58-59

481 Limni gibi jeostratejik açıdan hayati önemdeki bu adanın daha önce neden takviye edilmediğini anlamak mümkün değildir. Aynı ada 1915 yılından itibaren Çanakkale'yi zorlayacak müttefik filoya da üs görevi yapmıştır.

terildi. İki aya yakın süren savaşlar sonucunda kıyıdan takviye gitmeyince sonuç ayni oldu. Sisam da gücü tükeninceye kadar direndikten sonra düşen son ada oldu. Böylece bir kaç ay içinde stratejik açıdan tarihimizin en büyük kayıplarından birini vermiş olduk.[482] Balkan Savaşı'nda, deniz cephesinin en önemli ve sonuç alıcı savaşı 8 Ocak 1913'te yapılan Mondros Deniz Savaşı idi. Bu savaştaki başarının arkasında, şüphesiz Yunan Donanmasında danışman olarak değil, bizzat personel olarak savaşan İngiliz subaylarının yer aldığını unutmamak gerekir. Daima dış desteğe dayalı, geleneksel Yunan politikası Mondros Deniz Savaşı'nda da karşımıza çıkmıştır. İngiliz Amiral Maker, 15 Ekim 1928 tarihli Times gazetesinde yayınlanan makalesinde Mondros Deniz Savaşı'nı bizzat idare ettiğini kabul ederken, 1944 yılında İngiltere'de Vikers Fabrikasında görevli bir İngiliz Albay, aynı savaşta Yunan Averof zırhlısının topçu subayı olduğunu itiraf etmiştir.[483]

Stratejik Değerlendirme

Limni, Midilli, Sakız, Sisam Adalarının elden çıkması sadece donanmasızlıkla açıklanamaz. Bundaki en önemli unsurlardan biri Osmanlı İdaresindeki kokuşmuşluğun en ücra vilayetlere kadar yayılmış olmasıdır. Bu üç Ada, Anadolu sahillerine çok yakındır. Hele hele Sisam ve Sakız ses mesafesindedir. Adaların karşısındaki vilayetlerde oluşturulacak milis ve gönüllüler, mahalli deniz vasıtaları ile bu adalara rahatlıkla çıkarılabilirdi ve çıkarılmalıydı. Adalardan gelen feryatlara kulak asmayan Osmanlı idaresi, bu Adaları gözden çıkarırken, politik girişimlerle vatandaşlarını kurtarmayı amaçlayan, devlete yakışan bir tavrı da sergileyememiştir.

Matbaanın Deniz Gücü Üzerindeki Etkisi

Osmanlı Devletinin başta askeri teknoloji olmak üzere ilimde ve fende geri kalmasının en önemli sebebi şüphesiz kendi dilinde yazılı bilgi eksikliğidir. İspanya'dan Osmanlı ülkesine sığınan Yahudiler, 1493 yılında, Türkçe ve Arapça kitap basmamak koşuluyla II. Bayezıt'tan basımevi açma izni alırlar. Ayni koşullarla aynı izin, 1567' de bir Ermeni'ye ve 1627' de bir Rum'a verilir. Türk ve Müslümanlar için dinle ilgili kitaplar basılmamak koşuluyla ancak 1727' de Türkçe ve Arapça kitap basacak bir basım evi açılması kararlaştırılır. Bu da 1742' de kapatılır ve 1784' de yeniden ve artık kapanmamak üzere açılır. Türk halkının bilgi ve işte beceriklilik bakımından Batı halkından ve hatta yerli Hristiyan, Rum ve Yahudilerden uzun süre geri kalmasının başlıca nedeni bu olaydır.[484] Bütün bu olanlara rağmen, matbaanın ülkeye geç girmesi nedeniyle ilim ve teknolojide geri kalan Osmanlı Devleti, hiç bir zaman kendi kendine yeterli bir deniz gücüne ve eğitimli personele sahip olamamış, kıyılarının savunmasını tamamen kara topçusuna dayandırmak zorunda kalmış ve kısa zamanda erimiştir.

482 Mehmet Tanju Akad, 20. Yüzyıl Savaşları Kastaş Yayınları İstanbul 1992 s. 173-174
483 Mustafa Hergüner, Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf Paşa TÜDAV 2004 s. 69 dipnot.
484 H.Bayur, Türklüğün Acun Siyasası Üzerindeki Etkileri TTK 1974 s. 34

Denizci Personel Yetersizliği

On yedinci asırdaki başarısızlığın bir diğer nedeni de gemicilikte yeniliğe uyulmamakta ısrar edilmesi, yani çağdaş devletler tarafından uygulanan kalyonculuğa öncelik verilmek istenmemesi idi. 17.yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde, Osmanlıların, artık yabancı ve hatta Garp Ocakları Donanmalarında esas olan kalyon tipi düzene geçemediklerini ve hala kürekli gemilerle iş görmeğe devam ettiklerini görmekteyiz. Her ne kadar Osmanlılarda da yelkenli gemilerden kalyon ve bunun teferruatı kullanılıyorsa da, bunlar henüz esas gemi tipi haline gelmemiş ve kullanılmalarında tecrübe kazanılamamıştı.

Çünkü kalyonlarda yelkencilik esastı. Osmanlıların kalyon teşkilatında, bunu daha evvel uygulamış olan Garp Ocaklarının yardımları görülmüştü; nasıl ki Osmanlı Donanmasının zirveye çıkmasında Cezayir Hükümdarı Barbaros Hayreddin Paşa'nın ve arkadaşlarının önemli gayret ve çalışmaları görülmüş ise, kalyonculuğun uygulanmasında da yine burada yetişmiş olan kaptanlardan yararlanılmıştı. Bundan dolayı yukarıda kalyondan bahsederken kısaca söylediğimiz gibi kalyonun donanmada esas gemi tipi olması bir kaç defa denenmiş, sonra kaldırılmış ve nihayet 1682'de kesin olarak kabul edilmişti.

Osmanlı Devletinin çok kısa zamanda tarih sahnesinden silinmemesi, gerileme ve yıkılışının bile 300 sene sürmesi Donanması sayesinde olmuştur. Tüm Avrupa'daki denizci ülkeler, deniz kuvvetlerinin güçlü olduğu, deniz alaka ve menfaatlerini korumayı başardığı ve denizden gelebilecek tehlikelere karşı ülkelerini koruyabildikleri sürece zirvede kalmışlardır. Bu konuda Riko'nun değerlendirmesi şöyledir: **Türklerin karada çok şevket ve kudret sahibi oldukları halde denizdeki nisbetsiz vaziyetlerinden dolayı Venedik gibi küçük bir Cumhuriyet tarafından mağlûp edilmişlerdir: buna da sebep deniz ilmine vakıf olmamalarıdır. Donanmalarına kumanda edecek yetenekte personeli olmamasındandır.**

Donanmayı kıyı savunma vasıtası olarak gören ve kullanan Osmanlı idaresine hâkim olan zihniyet, Yunanistan'ın Averof adlı modern gemisinin, Balkan Harbi'nde Osmanlı Donanmasını Boğazlardan çıkarmadığı zaman gerçeği ancak görebilmiştir. Osmanlı Devleti, 17.yüzyıl ortalarından itibaren, topraklarını kaybetme telaşı içinde, donanmasını da ihmal etmiştir. Bu ihmal, devletin varlığını tehdit eden bir duruma geldiğinde, önemini tekrar anlamış ancak;

- Bilgili ve ehil denizci personeli,
- Deniz siyasetine vakıf yöneticileri,
- Gemi inşa edecek teknik kapasiteyi,
- Donanmaya ayıracak parayı, bir daha bulamamıştır.

Stratejik Değerlendirme

Deniz Gücünün sadece sayısal açıdan değerlendirilmesi, son derece sakıncalıdır. İnebahtı yenilgisi sonrası çok kısa zamanda yeniden aynı sayıya çıkan Osmanlı Donanması, hiç bir zaman eski gücüne kavuşamamıştır. Çünkü gerekli insan gücü telafi edilememiştir. Teknolojik açıdan mükemmel olan bir donanmayı, amacına uygun olarak donatacak insan gücü yoksa, bu donanmanın ülke çıkarlarını gerektiği ölçüde koruması da beklenmemelidir. Osmanlı Donanması sayısal güç ve teknik donanım bakımından, 18.asrın ortalarına kadar varlığını devam ettirmekle beraber, en baştaki Kaptanı Derya'dan, en alt kademedeki levent'e kadar, ilim, bilim, disiplin ve cesaret yönüyle tam bir personel zafiyeti içine girmiş, zaman zaman oluşturulan donanmalar denizcilik geleneklerine bağlanamadığı için etkin olamamış ve bu asrın başlarında fonksiyonunu yitirmiştir. Bu konuda Alman İmparatoru Wilhem şöyle demektedir: **Bir denizci devletin gemici yetiştirebilmesi; büyük bir donanma teşkil etmesinden güçtür. Çünkü devlet gerek görünce bir kaç donanma alabilir. Fakat kendisine lazım olan binlerce becerikli gemiciyi alamaz. Bunun için gemici yetiştirmeye çalışalım.**

Osmanlı Deniz Gücü Neden Üstünlüğünü Sürdüremedi?

16. yüzyılda Akdeniz'de deniz üstünlüğünü ele geçiren Osmanlı İmparatorluğu bunu sürdürmekte zorlandı. Bunun nedenleri, yukarıdaki bölümlerde detaylı olarak incelenmiştir. Sonuç olarak bir özet değerlendirme yapmak gerekirse, temel nedenler olarak;

- Çevre denizlerde sürekli faaliyet göstermemesi,
- Batı ve orta Akdeniz'de yeterli üs ve limana sahip olamaması,
- Girit, Rodos, Kıbrıs, Ege Adaları gibi stratejik mevkilerde yeterli üs kurmaması,
- Deniz ticaretinin tamamen yabancılara bırakılması,
- Donanmanın ordunun bir parçası olarak mütalaa edilmesi,
- 17. yüzyıldan itibaren eğitim ve teknolojik alanda geri kalması,
- Deniz aşırı ülkelerden gelecek stratejik öneme haiz maddelere bağımlı olmaması (Otarşik yapısı),
- Tesis ettiği üs ve limanların idamesi ve savunması için mahalli alt yapı ve organizasyonu sağlayamaması,
- Devlet yönetimindeki kişilerin denizcilik vizyon ve bilgisine sahip olmaması,
-16. yüzyıldan itibaren yetenekli ve yeterli denizci personel yetiştirilememesi sıralanabilir.

KAYNAKÇA

KİTAPLAR (80)

A

Akad Mehmet Tanju — **20.Yüzyıl Savaşları**, 2 Cilt Kastaş Yayınları İstanbul 1991

Akad Mehmet Tanju — **Osmanlıların Stratejik Sorunları,** Kastaş Yayınları, İstanbul 1995

Alpagut A. Haydar — **Marmara'da Türkler**, Deniz Basımevi İstanbul 1941

Altıer Selim Sırrı — **Yelken Devri ve Türk Korsanları**, Boğaziçi Yayınları İstanbul 1995

Arıkan Muzaffer — **Denizcilik Tarihimizin İspanyol Belgeleri**, Dz.K.K.Yayını İstanbul 1995

B

Banoğlu Ahmet N. — **Tarihte Girit ve Osmanlılar Dönemi**, Kastaş Yayınları İstanbul 1991

Bayur Hikmet — **Türklüğün Acun Siyasası Üzerindeki Etkileri** TTK 1974

Blanchard — **Şerefli Kadırgalar Devrinde Türk Bahriyesi**, Deniz Basımevi İstanbul 1947

Bostan İdris — **Osmanlı Bahriye Teşkilatı**, TTK Yayını Ankara 1992

Braudel Fernand — **Akdeniz ve Akdeniz Dünyası**, İmge Kitapevi Ankara 1993

Bradford Ernle — **Akdeniz**, İş Bankası Kültür Yayınları İstanbul 2004

Büyüktuğrul Afif — **Osmanlı Deniz Harp Tarihi**, Cilt 5 Dz.K.K. Yayını İstanbul 1977

C

Crow A. Philip — **Alfred Thayer Mahan The Naval Historian,** Makers of Modern Strategy Princeton University Press, New Jersey 1986

Crowley Roger — **İmparatorların Denizi Akdeniz**, April Yayıncılık ISBN: 978-975-6006-24-5 Ankara 2008

Cipolla Carlo M. — **Yelken ve Top Kitap**, Kitapevi Yayıncılık ISBN: 975-8704-24-9 İstanbul 2003

D

Dümen Erdoğan — **Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri**, Dz.K.K. Yayını İstanbul 1993

Du Jourdin M. Mollat — **Avrupa ve Deniz**, AFA Yayıncılık ISBN: 975-414-316-1 İstanbul 1993

De La Graviere Jurien — Doria ve Barbaros, Profil Yayıncılık ISBN:975-996-027-3 İstanbul 2006

F

Fisher Sydney Nettleton — **The Foreign Relations of Turkey 1481-1512,** Electronic Journal of Oriental Studies, Universiteit Utrecht 2000

G

Goodwin Jason — **Ufukların Efendisi Osmanlılar**, Sabah Yayınları İstanbul 1998

Güngen Coşkun — **XVI. Yüzyılda Osmanlı Denizciliği**, Dz.K.K. Yayınları İstanbul 1997

H

Hasan Rami Paşa — **Hatıralar**, Cilt I Dz.K.K. Yayını İstanbul 1997

Hammer Joseph Von — **Osmanlı Tarihi**, 2 Cilt Milliyet Matbaası İstanbul 1966

Hergüner Mustafa — **Cumhuriyetimizin İlk Yıllarında Türk Boğazları ve Boğazlar Komisyonu Başkanı Vasıf Paşa**, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı No: 9, 2004 İstanbul

Howart David — **Famous Sea Battles**, Artus Publishing Company London UK 1981

K

Kantemir Dimitri — **Osmanlı İmparatorluğu'nun Yükseliş ve Çöküş Tarihi,2** Cilt Cumhuriyet Kitapları ISBN: 975-7720-36-4 İstanbul 2002

Karal Enver Ziya — **Selim III'ün Hattı Hümayunları, Nizam-ı Cedit,** Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1988 s. 63–66

Kongar Emre — **Hoca Efendinin Sandukası** Remzi Kitapevi 1989

Krafft H.U — **Türklerin Elinde Bir Alman Tacir,** İletişim Yayınları İstanbul 1996

Küçük Cevdet — **Ege Adalarının Egemenlik Devri Tarihçesi,** Stratejik Araştırmalar ve Etütler Milli Komitesi Araştırm Projeleri Dizisi 6/ 2001

Kumrular Özlem — **Türkler ve Deniz,** Kitap Yayınevi ISBN 978–975 6051–63–4 İstanbul 2007

L

Lamartine Alphonse de — **Osmanlı Tarihi,** 2 Cilt Sabah Yayınları İstanbul 1991

Leithhauser J.G — **Dünyamızın Fatihleri,** Milliyet Yayınları İstanbul 1971

M

Mantran Robert — **Osmanlı İmparatorluğu Tarihi I,** 2000

Mantran Robert — **XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu,** İmge Kitapevi Ankara 1995

Massie Robert K. — **Dretnot,** Sabah Kitapları İstanbul 1995

Mete Şengül — **20. Yüzyıl Başlarında Cezair-i Bahri Sefid Eyaleti,** D.E.Ü Doktora Tezi 1996

Millas Herkül — **Yunan Ulusunun Doğuşu,** İletişim Yayınları 4 İstanbul 1994

Mütercimler Erol — **Misakı Milli Donanması,** 1992 Yaprak Yayınevi

N

Nutki Süleyman — **Osmanlı Deniz Savaşları,** Deniz Basımevi İstanbul 1993

O

Orhan M. Celalettin — **Bir Bahriyelinin Anıları 1914–1981,** Kastaş Yayınları İstanbul 2001

Ö

Örnek Rasim — **Deniz Harp Tarihi**, Deniz Basımevi İstanbul 1966

Özbaran Salih — **Ottoman Response to European Expansion**, Studies on Ottoman- Portuguese Relations in Indian, Ocean and Otoman Administration in the Arap Lands, During the Sixteen Century. The ISIS Press, ISBN: 975–428–066–5 İstanbul 1994

Öztuna Yılmaz — **Büyük Türkiye Tarihi Cilt 3 vel0**, Ötüken Yayınevi İstanbul 1977

Öztuna Yılmaz — **Türk Tarihinden Yapraklar**, Milli Eğitim Bakanlığı Basımevi İstanbul 1969

R

Richmond Herbert — **Devlet Adamları ve Deniz Kuvveti**, Dz.K.K. Yayını İstanbul 1956

S

Sanz Manuel Serrano Y. Eser — **Türkiye'nin Dört Yılı (1552–1556)**, Tercüman 1001 İstanbul 1971

Schreiber Georg — **Türklerden Kalan**, Milliyet Yayınları İstanbul 1982

Sevinç Necdet — **Osmanlının Yükselişi ve Çöküşü**, Hamle Yayınları İstanbul 1999

Seydi Ali Reis — **Mirat-ül Memalik**, Tercüman 1001 Eser İstanbul 1971

Slade Adolphus — **Türkiye Seyahatnamesi**, Dz.K.K. Yayını İstanbul 1994

Ş

Şehsuvaroğlu Haluk mevi — **Deniz Harp Tarihimize Ait Makaleler**, Deniz Bası- İstanbul 1965

Şimşir Bilal — **Ege Sorunu Cilt I**, TTK Ankara 1976

T

Tarcan Haluk — **Ön-Türk Uygarlığı-Resmi Tarihin Çöküşü**

U

Uzunçarşılı İsmail — **Osmanlı Devletinin Merkez ve Donanma Teşkilatı,** TTK 1988

V

Valensi Lucette — **Venedik ve Babıâli,** Bağlam Yayınları İstanbul 1994

Vatin Nicolas — **Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar,** Tarih Vakfı Yayını İstanbul 1994

Y

Yavi Ersal — **Bir Ülke Nasıl Batırılır,** Yazıcı Yayınevi İstanbul 2001

W

Williams Ann — **Kanuni ve Çağı Akdeniz Çatışması,** Tarih Vakfı 2002

William H. Mcneill — **Dünya Tarihi,** İmge Kitapevi Ankara 2001

DERGİ VE MECMUALAR

1 Donanma Dergisi Sayı 392 1950

2 Donanma Dergisi Sayı 393 1950

3 Donanma Dergisi Sayı 409 1954

4 Donanma Dergisi Sayı 414 1956

5 Donanma Dergisi Sayı 448 1965

6 Donanma Dergisi Sayı 450 1965

7 Donanma Dergisi Sayı 449 1965

8 Donanma Dergisi Sayı 453 1966

9 Donanma Dergisi Sayı 458 1967

10 Dz.K.K Dergisi Sayı 513 1981

11 Dz.K.K Dergisi Sayı 557 1993

MAKALELER

1. Nilgün Cerrahoğlu: Türkiye Kilit Ülke Cumhuriyet Gazetesi 19 Temmuz 2004

2. Nilgün Cerrahoğlu: İnebahtı Niye Unutulmadı? Cumhuriyet Gazetesi 9 Ağustos 2004

3. Onur Ataoğlu: Ertuğrul Faciasının Bilinmeyen Öyküsü, http://www.Kenthaber.com/sayfalar/haberDetay.asp?ID=11937

4. Salim Aydüz: Osmanlılarda Ateşli Silahlar Sanayi, http://www.os-ar.com/modules.php?name=Encyclopedia&op=content&tid=501415

5. Sydney Nettleton Fisher: War with Venice 1499–1501, http://www2.let.uu.nl/Solis/anpt/ejos/pdf/Fisher6.pdf

6. Ajun Kurter: Atatürk ve Türk Denizciliği, İ.Ü. Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü Bülteni Cilt:1, Sayı:1 1984

7. Işık Kansu: Kabotaj Dersi Cumhuriyet Gazetesi 13 Eylül 2004

8. Şengül Ayoğuz, 19.Yüzyıl Sonuna Doğru Doğu Ege Adalarının Sosyal ve Ekonomik Durumu, 9 Eylül Üniversitesi Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi Cilt:1 sayı:1 1991 s.230

9. Şengül Mete, Trablusgarp Savaşı ve İtalya, 9 Eylül Üniversitesi Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi Cilt:3 sayı:8 1998 s. 280–281

GAZETELER

1. Milliyet Gazetesi İzmir Eki 17 Ağustos 2003

2. Milliyet Gazetesi Haber Merkezi Ekim 1990

3. Milliyet Gazetesi Business Eki 15 Ağustos 2004

EK-A

AMİRAL CODRİNGTON'UN NAVARİN SAVAŞI HAKKINDAKİ MEKTUBU

Copy of a Letter from Vice-Admiral Sir Edward Codrington to Mr. Stratford Canning.

H.M.S. Asia, in the port of Navarin, 9.30, p.m

OCTOBER 20 1827827

Sir,

I have the honors of informing your Excellency, that my Colleagues, Count Heyden and the Chevalier de Rigny, having agreed with me in the necessity of coming into this port, to induce Ibrahim Pacha to retire to Alexandria, or, at all events, to refrain from the brutal war of extermination which he has been carrying on since his return here, the whole combined squadrons entered the port about two o'clock this afternoon. Although there was strong evidence of preparation for battle, the **Asia, Genoa, and Albion**, were suffered to take their anchorage amongst the Turkish ships, and Moharcm Bey sent me word there would be no opposition: but, upon the boats of **Dartmouth** approaching one of the fire-ships, several of her people were shot with musketry, which she, of course, returned in defense. We still retained our fire, to see if this was mere accident; but, shortly afterwards, a firing from great guns was opposed in different parts, and the battle became general. Almost all the ships of the line have suffered considerably; but I have the pleasure of informing your Excellency, that the Turco-Egyptian fleet is annihilated. A great many have blown up, and several have been sunk; and the harbor is so covered with wreck that I imagine such a scene has scarcely ever been witnessed. It is highly gratifying to me to assure your Excellency that the conduct of my colleagues, and the brave men under their command, has been admirable. The greater part of our ships must of necessity go to Malta, immediately they can be got in a state sufficient for voyage. Admiral dc Rigny's ship must go thence to Toulon, and the Asia, if not the other two English ships of the line also, must go to England.

I have the honors, etc.

(Signed) ED. CODRINGTON".

(Papers relative to the Affairs of Greece. Protocols of Conferences held at Constantinople, London: 1830, p. 65).

DENİZ KUVVETLERİ KOMUTANLIĞI



Dr. Nejat Tarakçı

1949 yılında Sinop - Ayancık'ta doğan Nejat Tarakçı, 1970 yılında Deniz Harp Okulunu bitirerek Donanmaya katılmıştır. Türk Deniz Kuvvetlerinde 16 yılı denizde olmak üzere, 31 yıl hizmet etmiştir. 1974 Kıbrıs Harekâtına katılan Nejat Tarakçı, 1981 yılında Deniz Harp Akademisini bitirerek Kurmay subay olmaya hak kazanmıştır. 1982-1985 yılları arasında Genelkurmay Başkanlığı, 1992-1993 yılları arasında Deniz Kuvvetleri Komutanlığı karargâhlarında çalışmış, 1993-1995 yıllarında Çıkarma Filosu Komodorluğu görevinde bulunmuştur. 1995-1996 yıllarında Sahil Güvenlik Ege Deniz Bölge Komutanlığı da yapan Nejat Tarakçı Kardak Krizi'nde de aktif olarak görev almıştır. Son görev olarak 1996-1999 yılları arasında NATO Şirinyer-İzmir'de, Güney Avrupa Müttefik Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Temsilciliği yapmıştır.

Emekli Kurmay Albay Nejat Tarakçı, NATO görevi esnasında birçok uluslararası kursa iştirak etmiştir. İktisat dalında önlisans diplomasına da sahip olan Nejat Tarakçı, 2004 yılında tarih alanında doktor olmuştur. 2000-2007 yılları arasında Ege, Yaşar ve İzmir Ekonomi Üniversitelerinde öğretim görevlisi olarak ders vermiştir. Çeşitli yerli ve yabancı dergi ve gazetelerde makaleleri yayınlanan Nejat Tarakçı'nın, yayınlanmış eserleri ise aşağıdadır:

- Devlet Adamlığı Bilimi: Jeopolitik ve Jeostrateji (2003)
- Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi (2005)
- Çatışmanın Önlenmesi ve Kriz Yönetimi (2005)
- Avrupa Birliği Dersleri (2006)
- Dünya ve Türkiye Üzerine Jeopolitik Analizler (2007)

EYLÜL 2009
KASIMPAŞA, İSTANBUL

ISBN: 978-975-409-553-1