



T.C.
NECMETTİN ERBAKAN ÜNİVERSİTESİ
EĞİTİM BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ



Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Anabilim Dalı

Tarih Eğitimi Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

**OSMANLI DEVLETİ'NİN DENİZCİLİK POLİTİKASI VE GÜNÜMÜZ TARİH
EĞİTİMİNDEKİ YANSIMALARI**

Baha DURMAZ
ORCID: 0009-0002-8724-5934

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Zafer YILDIRIM
ORCID: 0000-0002-6996-2609

Konya – 2026

TEŞEKKÜR

Yüksek lisans tez çalışmamın her aşamasında bilimsel rehberliği, sabrı ve hoşgörüsü ile beni yönlendiren, karşılaştığım güçlüklerde desteğini esirgemeyen saygıdeğer danışmanım Dr. Öğr. Üyesi Zafer Yıldırım'a şükranlarımı sunarım. Akademik gelişimime katkı sağlayan Necmettin Erbakan Üniversitesi Tarih Eğitimi Anabilim Dalı hocalarıma ve jüri üyelerime de ayrıca teşekkür ederim.

Mesleki hayatım ile akademik çalışmalarımı bir arada yürütmeye çalıştığım bu yoğun dönemde, bana karşı gösterdikleri anlayış, teşvik ve sağladıkları kolaylıklar nedeniyle görev yaptığım kurumdaki değerli idarecilerime teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

Hayatımın her döneminde olduğu gibi bu süreçte de dualarını benden esirgemeyen, emekleri ve sevgileriyle beni bugünlere getiren canım annem Sabiha ve babam Fahri'ye; ailem olmanın verdiği güven ve destek için minnettarım.

En özel teşekkürü ise evimin huzuru olan aileme borçluyum. Tez yazım sürecinin stresini benimle birlikte göğüsleyen, uykusuz gecelerimde ve çalışma masamın başından kalkmadığım günlerde sonsuz bir sabırla bana destek olan hayat arkadaşım, kıymetli eşim Hatice'ye ve dünyaya geldiği günden beri hayatıma anlam katan, geleceğe umutla bakma sebebim canım kızım Zeynep Naz'a kalpten teşekkür ediyorum. İyi ki varsınız.

Baha DURMAZ

Şubat 2026

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	ii
İÇİNDEKİLER.....	iii
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU	vi
BİLİMSEL ETİK BEYANNAMESİ	vii
KISALTMALAR.....	viii
ÖZET	x
ABSTRACT	xi
1. GİRİŞ.....	1
1.1. Problem Durumu	2
1.2. Araştırmanın Amacı	2
1.3. Araştırmanın Önemi	3
1.4. Sayıtlar (Varsayımlar).....	3
1.5. Sınırlılıklar.....	3
1.6. Tanımlar	4
2. OSMANLI DEVLETİ’NİN DENİZCİLİK POLİTİKASI.....	5
2.1. Erken Dönem Türk Denizciliğine Genel Bakış.....	5
2.1.1. İslamiyet öncesi Türk devletlerinde denizcilik algısı.....	6
2.1.2. İlk Türk-İslam devletlerinde denizcilik faaliyetleri.....	7
2.1.3. Türkiye Selçukluları ve I. Beylikler dönemi denizcilik faaliyetleri.....	8
2.1.4. II. Anadolu Beylikler döneminde denizcilik faaliyetleri.....	10
2.2. Osmanlı Devleti Erken Dönem Denizcilik Faaliyetleri	14
2.2.1. Kuruluş devrinde deniz stratejisi	15
2.3. Osmanlı Devleti’nin Denizlerdeki Hâkimiyeti.....	24
2.3.1. II. Mehmed dönemi	24
2.3.2. II. Bayezid dönemi	31
2.3.3. I. Selim dönemi	33
2.3.4. I. Süleyman dönemi.....	37
2.3.5. II. Selim dönemi	45
2.3.6. Osmanlı devleti donanmasının Hint Deniz seferleri	54
2.3.7. Keşifler çağı ve Osmanlı Devleti’nin durumu	57
2.4. Osmanlı Denizciliğinin Gerilemesi ve Modernizasyon Faaliyetleri	59
2.4.1. Osmanlı denizciliğinin XVII. yüzyıldaki durumu.....	59
2.4.2. Osmanlı Devleti’nde donanmadaki değişim dönemi	63
2.4.3. Donanmadaki ilk köklü değişim: 1701 Bahriye Nizamnamesi.....	65
2.4.4. XVIII. yüzyıl denizlerdeki faaliyetler	66
2.5. Osmanlı Denizciliğinin Buhranlı Yılları	69

2.5.1. III. Selim dönemi denizcilik faaliyetleri.....	69
2.5.2. II. Mahmud dönemi denizcilik faaliyetleri.....	76
2.5.3. Sultan Abdülmecid dönemi denizcilik faaliyetleri.....	85
2.5.4. Sultan Abdülaziz dönemi denizcilik faaliyetleri	90
2.5.5. Sultan Abdülhamid dönemi denizcilik faaliyetleri.....	93
2.5.6. II. Meşrutiyet dönemi denizcilik faaliyetleri	102
2.6. Osmanlı Devleti'nin Son Savaşı.....	109
2.6.1. I. Dünya Savaşı öncesi Osmanlı Devleti denizciliği	109
2.6.2. Çanakkale Savaşı'nda Osmanlı donanması ve denizcilik faaliyetleri.....	112
2.6.3. Karadeniz'de Osmanlı donanmasının faaliyetleri	115
2.6.4. Osmanlı donanmasının diğer cephelerdeki faaliyetleri	120
2.6.5. Bir devrin sonu: Mondros Mütarekenamesi	122
3. OSMANLI DONANMASININ GENEL YAPISI.....	125
3.1. Osmanlı Devleti Donanmasının Kuruluş ve Temel İlkeleri.....	125
3.1.1. Osmanlı Devleti donanmasının tarihsel dönüşümü.....	126
3.2. Osmanlı Devleti Donanmasında Kullanılan Başlıca Gemi Türleri.....	127
3.2.1. Kürekli gemi dönemi (XIV.-XVII. yüzyıllar)	127
3.2.2. Yelkenli gemi dönemi (XVII.-XVIII. yüzyıllar).....	131
3.2.3. Buharlı ve zırhlı gemi dönemi (XIX.-XX. yüzyıllar).....	136
3.3. Osmanlı Devleti'nde Klasik Dönem Tersane Yapısı	148
3.3.1. Tersanenin mazisi ve Tersane-i Âmire ilk dönemleri	148
3.3.2. Tersane-i Âmire'nin idarî yapısı	151
3.3.3. Taşra tersaneleri	155
3.4. Osmanlı Devleti Bahriyesinde Modernleşme Faaliyetleri	163
3.4.1. Modernleşme süreci ve kurumsal dönüşümde tersaneler.....	163
3.4.2. Teknoloji ve metodoloji değişimi.....	164
3.4.3. Tersanelerdeki eğitim reformları	166
3.4.4. İdari yapının merkezileşmesi.....	169
3.5. Osmanlı Devleti'ndeki Önemli Denizciler.....	174
3.5.1. Kuruluş ve klasik dönemdeki bazı denizciler (XIV.-XVI. yüzyıllar)	175
3.5.2. Yeniden yapılanma ve modernizasyon dönemi denizcileri (XVII. -XX. yüzyıllar)	210
3.5.3. Bilimsel ve teknik katkıda bulunan denizciler	216
4. OSMANLI DENİZCİLİĞİ'NİN GÜNÜMÜZ TARİH EĞİTİMİNDEKİ YANSIMASI.....	222
4.1. Ortaöğretim Tarih Ders Kitaplarında Osmanlı Denizcilik Tarihinin Yeri ve Anlatımı.....	222
4.1.1. 10. Sınıf tarih ders kitabında Osmanlı denizciliği	223
4.1.2. 10. Sınıf Tarih ders kitabı genel değerlendirmesi	230
4.1.3. 11. Sınıf Tarih ders kitabında Osmanlı denizciliği.....	233
4.1.4. 11. Sınıf Tarih ders kitabı genel değerlendirmesi	235

4.1.5. Ortaöğretim Tarih ders kitaplarında Osmanlı denizcilik tarihinin yeri, anlatımı ve denizcilik algısı üzerine genel değerlendirme	237
4.1.6. Müfredatın geliştirilmesine yönelik öneriler ve sonuç.....	239
4.2. Tarih Öğretmenliği Lisans Programlarında Türk Denizcilik Tarihi Eğitimi ve Müfredatın Yapısı Üzerine Bir Değerlendirme.....	240
4.3. Osmanlı Denizciliğine Dair Tartışmalı Hususlar ve Tarih Eğitimindeki Durum ...	241
4.3.1. Gelibolu Tersanesi'nin seçimi ve boğazların güvenliğine etkisi.....	242
4.3.2. İlk Kaptan-ı Deryalık ve statü problemi.....	244
4.3.3. İstanbul Fethi ve gemilerin karadan yürütülmesi	245
4.3.4. “Türk Gölü” kavramının sınırları	247
4.3.5. Merkezden uzakta donanma: Kızıldeniz ve Basra lojistiği	249
4.3.6. Pîrî Reis vakası: İhanet mi? Kurban mı?.....	251
4.3.7. Garp Ocakları ve deniz korsanlarının merkezî idare ile ilişkisi	253
4.3.8. Hendesehane ve mühendishane ayrımı	254
4.3.9. II. Abdülhamid dönemi: Çürüme mi, zihniyet değişikliği mi?	256
4.3.10. “Adalar Denizi” mi? “Ege Denizi” mi?	258
4.3.11. Kıbrıs'ın tarihsel süreçteki öneminin günümüzdeki yansıması	260
5. SONUÇ.....	262
KAYNAKLAR.....	264
A. ARŞİV BELGELERİ	264
B. KİTAPLAR	267
C. MAKALELER.....	281
D. TEZLER.....	301
E. WEB KAYNAKLARI	303
EKLER.....	305

TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

Osmanlı Devleti'nin Denizcilik Politikası ve Günümüz Tarih Eğitimindeki Yansımaları başlıklı tez çalışmamın toplam **282** sayfalık kısmına ilişkin, 16/02/2026 tarihinde tez danışmanım tarafından **Turnitin** adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı **%7** olarak belirlenmiştir.

Uygulanan filtrelemeler:

1. Tez çalışması orijinallik raporu sayfası hariç
2. Bilimsel etik beyannamesi sayfası hariç
3. Önsöz hariç
4. İçindekiler hariç
5. Simgeler ve kısaltmalar hariç
6. Kaynaklar hariç
7. Alıntılar dahil
8. 7 kelimedenden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Necmettin Erbakan Üniversitesi Tez Çalışması Orijinallik Raporu Uygulama Esaslarını inceledim ve tez çalışmamın, bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranının (%30) altında olduğunu ve intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

16/02/2026

Baha DURMAZ

Dr. Öğr. Üyesi Zafer YILDIRIM

BİLİMSEL ETİK BEYANNAMESİ

Bu tezin tamamının kendi çalışmam olduğunu, planlanmasından yazımına kadar tüm aşamalarında bilimsel etiğe ve akademik kurallara özenle riayet edildiğini, tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez hazırlama kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel kurallara uygun olarak atıf yapıldığını ve bu kaynakların kaynaklar listesine eklendiğini beyan ederim.

16/02/2026

Baha DURMAZ

KISALTMALAR

Kısaltmalar

ABD : Amerika Birleşik Devletleri

b. : Bin / İbn (Oğlu)

bkz. : Bakınız

BOA : Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi

bs. : Basım / Baskı

C. : Cilt

çev. : Çeviren

Dz.K.K. : Deniz Kuvvetleri Komutanlığı

ed. : Editör

H. : Hicri

haz. : Hazırlayan

M. : Miladi

MEB : Millî Eğitim Bakanlığı

MÖ : Milattan Önce

MS : Milattan Sonra

s. : Sayfa

ss. : Sayfalar

TDV : Türkiye Diyanet Vakfı

vb. : Ve benzeri

vd. : Ve diğerleri

yay. : Yayınları



ÖZET

Necmettin Erbakan Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü
Türkçe ve Sosyal Bilimler Eğitimi Anabilim Dalı
Tarih Eğitimi Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

OSMANLI DEVLETİ'NİN DENİZCİLİK POLİTİKASI VE GÜNÜMÜZ TARİH EĞİTİMİNDEKİ YANSIMALARI

Baha DURMAZ

Bu tez çalışması, Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan yıkılışına kadar izlediği denizcilik politikalarını, donanmanın kurumsal ve teknolojik dönüşümünü bütüncül bir yaklaşımla incelemeyi ve bu tarihsel birikimin günümüz ortaöğretim tarih ders kitaplarında nasıl temsil edildiğini analiz etmeyi amaçlamaktadır. Araştırma, kapsamlı bir tarihsel literatür taraması ve eğitim materyali incelemesi olmak üzere birbirini tamamlayan iki ana eksen üzerine kurgulanmıştır.

Çalışmanın tarihsel analiz bölümünde; Osmanlı denizciliğinin Karesi Beyliği'nden tevâris edilen birikimle başlayan kuruluşu, II. Mehmed ve I. Süleyman dönemlerindeki kurumsallaşma süreci, XVII. yüzyıldan itibaren yaşanan teknolojik dönüşüm (kadirgadan kalyona geçiş) ve XIX. yüzyıldaki modernleşme çabaları (buharlı ve zırhlı gemiler) birincil kaynaklar ve modern literatür ışığında değerlendirilmiştir. Osmanlı deniz stratejisinin, sadece fetih odaklı olmadığı; ticaret yollarının güvenliği, lojistik destek ve kıyı savunması gibi çok yönlü bir vizyona dayandığı tespit edilmiştir. Bu bağlamda Tersâne-i Âmiri'nin endüstriyel kapasitesi, taşra tersanelerinin işleyişi ve Bahriye Nezareti'ne uzanan idarî merkezileşme süreci irdelenmiştir. Ayrıca, Pîri Reis'in idamı, gemilerin karadan yürütülmesi ve II. Abdülhamid dönemi donanma stratejisi gibi literatürde tartışmalı olan konular, dönemin konjonktürü ve arşiv belgeleri ışığında yeniden yorumlanarak akademik bir zemin oluşturulmuştur.

Çalışmanın eğitim boyutunda ise; Milli Eğitim Bakanlığı tarafından 2025-2026 eğitim-öğretim yılında okutulan 10. ve 11. sınıf tarih ders kitapları doküman analizi yöntemiyle incelenmiştir. Yapılan analiz sonucunda; ders kitaplarında denizcilik tarihinin büyük oranda siyasî ve askerî olaylar (savaşlar ve antlaşmalar) ekseninde ele alındığı; denizciliğin sosyal, kültürel ve teknolojik boyutlarının (gemi tipleri, denizci yaşamı, tersane teşkilatı) geri planda kaldığı görülmüştür. 10. sınıf ders kitabında denizcilik, fetihleri destekleyen bir unsur olarak sunulurken; 11. sınıf kitabında değişen dünya dengeleri ve modernleşme çabaları ekseninde işlenmiştir. Ancak her iki düzeyde de denizcilik tarihinin öğretiminde kullanılan görsel materyallerin, haritaların ve birincil kaynakların (seyahatnameler, layihalar) sınırlı olduğu tespit edilmiştir. Çalışma sonucunda, tarih öğretiminde yerleşik olan "kara devleti" öğretisi aşularak, öğrencilere çok boyutlu bir "denizci devlet" vizyonu kazandırılmasına yönelik müfredat ve içerik önerileri geliştirilmiştir. Bu bağlamda tez, akademik tarihçilik ile okul tarihçiliği arasındaki boşluğu doldurmayı hedeflemektedir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Denizciliği, Donanma, Tarih Eğitimi, Tarih Ders Kitapları, Türk Denizcilik Tarihi, Tersane-i Âmiri.

ABSTRACT

Necmettin Erbakan University, Graduate School of Educational Sciences
Department of Turkish and Social Sciences Education
History Education Program
Master Thesis

THE MARITIME POLICY OF THE OTTOMAN EMPIRE AND ITS REFLECTIONS IN TODAY'S HISTORY EDUCATION

Baha DURMAZ

This thesis aims to examine the maritime policies pursued by the Ottoman State from its foundation to its collapse, and the institutional and technological transformation of the navy through a holistic approach, while analyzing how this historical accumulation is represented in today's secondary education history textbooks. The research is constructed upon two complementary main axes: a comprehensive historical literature review and an evaluation of educational materials.

In the historical analysis section of the study, the establishment of Ottoman maritime-starting with the heritage inherited from the Karesi Principality-the institutionalization process during the reigns of Mehmed II and Suleiman I, the technological transformation experienced from the 17th century onwards (the transition from galley to galleon), and the modernization efforts in the 19th century (steamships and ironclads) are evaluated in light of primary sources and modern literature. It has been determined that the Ottoman maritime strategy was not solely conquest-oriented but was based on a multifaceted vision encompassing the security of trade routes, logistical support, and coastal defense. In this context, the industrial capacity of the Imperial Shipyard (*Tersâne-i Âmire*), the functioning of provincial shipyards, and the process of administrative centralization leading to the Ministry of the Navy (*Bahriye Nezareti*) are examined. Furthermore, controversial subjects in the literature, such as the execution of Piri Reis, the overland transport of ships, and the naval strategy of the Abdulhamid II era, are reinterpreted in light of the period's conjuncture and archival documents to establish an academic foundation.

In the educational dimension of the study, the 10th and 11th-grade history textbooks taught by the Ministry of National Education in the 2025-2026 academic year were examined using the document analysis method. As a result of the analysis, it was observed that maritime history in textbooks is largely addressed within the axis of political and military events (wars and treaties), while the social, cultural, and technological dimensions of maritime (ship types, life at sea, shipyard organization) remain in the background. While maritime is presented as an element supporting conquests in the 10th-grade textbook, it is handled in the 11th-grade book within the framework of changing global balances and modernization efforts. However, it was determined that visual materials, maps, and primary sources (travelogues, memoranda/reports) used in teaching maritime history at both levels are limited. Consequently, curriculum and content recommendations have been developed to overcome the established "land state" doctrine in history teaching and to provide students with a multi-dimensional "maritime state" vision. In this regard, the thesis aims to bridge the gap between academic historiography and school historiography.

Keywords: Ottoman Maritime, Navy, History Education, History Coursebooks, Turkish Maritime History, Imperial Shipyard.

BÖLÜM 1

1. GİRİŞ

Osmanlı Devleti'nin denizcilik politikası, bu sahadaki tarihî süreç ve kurumsal gelişim, eldeki çalışma kapsamında ayrıntılı olarak tetkik edilmiş; elde edilen bulgular ışığında günümüz ortaöğretim tarih ders kitaplarındaki “Osmanlı denizcilik telakkîsi”nin niteliği sorgulanmıştır. Hazırlanan bu araştırma; birincil kaynaklar, çağdaş akademik literatür ve güncel eğitim materyallerinin mukayeseli bir analizi üzerine inşa edilmiştir.

Tarih boyunca deryalar, sadece coğrafi birer su kütlesi değil; medeniyetlerin ihyasına zemin hazırlayan iktisadî, askerî ve kültürel etkileşim sahaları olmuştur. Deniz sahalarında kudret tesis edebilen medeniyetler küresel güç dengelerini tayin ederken, denizlere sırtını dönen devletler stratejik derinliklerini kaybetmişlerdir. Osmanlı Devleti de bu tarihî hakikati erken dönemlerden itibaren idrak ederek, bir uç beyliğinden cihanşümul bir devlete dönüşüm sürecinde deniz gücünü temel bir dinamik olarak kullanmıştır. Özellikle XV. ve XVII. asırlar arasında Akdeniz, Karadeniz ve Hint Okyanusu havzalarında yürütülen faaliyetler; devletin sadece askerî gücünün değil, ticarî ve diplomatik ufkunda yer alan vizyonun da bir tezâhürüdür. Osmanlı Devleti'nin sonraki asırlarda karşı karşıya kaldığı muhâtaralı durumlar, bir yandan denizcilik alanındaki yavaşlamanın âmili olurken diğer yandan bu sahaya verilen ehemmiyetin sorgulanmasına yol açmıştır.

Eldeki çalışmada, Osmanlı denizciliğinin kökleri Karesi Beyliği'nden başlatılarak; II. Mehmed dönemindeki kurumsallaşma adımları, I. Süleyman devrinde ulaşılan zirve noktası ve sonraki yüzyıllarda vuku bulan teknolojik geçiş süreçleri detaylıca ele alınmıştır. Osmanlı denizcilik mesaisinin yalnızca siyasî tarih yahut harp tarihi çerçevesinde yorumlanmaması gerektiği düşüncesinden hareketle; Tersâne-i Âmire'nin teşkilat yapısı, idarî hiyerarşi, donanmaya yardımcı unsurlar ve namdar derya beyleri de araştırmanın temel unsurları içerisinde değerlendirilmiştir.

Araştırmanın özgün tarafı ise, bu tarihî birikimin günümüz tarih eğitimine ne ölçüde yansıtıldığının analiz edilmesidir. Üç tarafı denizlerle çevrili Türkiye Cumhuriyeti'nin istikbalini inşa edecek nesillerin, “denizci bir maziye” mâlik olduklarını doğru kaynaklardan ve isabetli bir anlayışla öğrenmeleri, millî bir strateji meselesidir. Bu bağlamda tez, akademik tarihçilik ile tarih eğitimi arasında bir köprü kurarak, mazi ile günümüzün eğitim pratiklerini buluşturmayı hedeflemektedir.

1.1. Problem Durumu

Araştırmanın temel problemi, Osmanlı Devleti'nin tarih yazımında ve eğitim müfredatında hâlâ baskın bir şekilde “kara devleti” telakkisiyle ele alınması şeklinde söylenebilir. Osmanlı denizcilik tarihi literatürü genellikle Barbaros Hayreddin Paşa veya Pîrî Reis gibi popüler figürler ve Preveze gibi münferit zaferler üzerinden okunmakta; donanmanın kurumsal yapısı, gemi teknolojisindeki değişim kabiliyeti ve tersane sisteminin geri planda kaldığı görülmektedir. Bu durum, Osmanlı denizciliğinin sürekliliğinin ve stratejik derinliğinin anlaşılmasını zorlaştıran sebepler arasındadır.

Bir diğer problem alanı ise eğitim materyalleridir. Ortaöğretim 10. ve 11. sınıf tarih ders kitaplarında Osmanlı denizciliği, genellikle siyasî olayların bir alt başlığı olarak sunulmakta; denizciliğin sosyal, kültürel ve teknik boyutları (denizci yaşamı, gemi türleri, deniz hukuku) ihmal edilmektedir. Ayrıca kitaplar arasında denizcilik algısı bakımından bir kopukluk (birinde zaferler, diğerinde sadece mağlubiyetler eksenli anlatım) gözlemlenmektedir. Bu parçalı yapı, öğrencilerin zihninde bütünlüklü bir “Türk denizcilik tarihi” şemasının oluşmasını engellemektedir.

Bu doğrultuda araştırmanın cevap aradığı temel sorular şunlardır:

Osmanlı denizciliğinin kurumsal ve teknolojik dönüşüm evreleri (kadırğa-kalyon-zırhlı) hangi dinamiklerle şekillenmiştir?

Osmanlı Devleti'nin “Türk Gölü” ve “Cihan Hâkimiyeti” iddiaları, tarihsel gerçeklikte ne kadar karşılık bulmuştur?

Osmanlı denizciliğindeki gerileme, bir vizyon eksikliği midir yoksa jeopolitik ve ekonomik zorunlulukların bir sonucu mudur?

Günümüz 10. ve 11. sınıf tarih ders kitapları, akademik tarihçiliğin ortaya koyduğu denizcilik verilerini ne ölçüde ve hangi perspektifle (askeri, sosyal, ekonomik) öğrencilere aktarmaktadır?

1.2. Araştırmanın Amacı

Bu çalışmada, ders kitaplarındaki denizcilik anlatımının doğruluğunu ve yeterliliğini sağlıklı bir şekilde değerlendirebilmek amacıyla, öncelikle Osmanlı Devleti denizcilik tarihine dair kapsamlı bir akademik kaynak noktası oluşturulması hedeflenmiştir. Bu nedenle çalışmanın ikinci ve üçüncü bölümlerinde, Osmanlı Devleti denizciliğinin kurumsal, teknolojik

ve stratejik boyutu detaylı bir şekilde ele alınmıştır. Bu geniş tarihsel arka plan, ders kitaplarında yer alan bilgilerin, eksikliklerin veya kavram yanlışlarının akademik gerçeklikle karşılaştırmalı olarak analiz edilebilmesi için bir zemin oluşturmaktadır. Dolayısıyla tezin tarihsel bölümleri, eğitimsel analizin geçerliliğini ve güvenilirliğini sağlayan temel bir veri tabanı niteliği taşımaktadır.

1.3. Araştırmanın Önemi

Bu araştırma, Osmanlı denizcilik tarihini “eğitimsel bir bakış açısıyla” ele alması bakımından literatürdeki önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Mevcut çalışmalar genellikle ya sadece tarihsel sürece ya da sadece eğitim materyallerine odaklanırken; bu tez, tarihsel gerçeklik ile eğitimsel aktarımı aynı potada eriten disiplinlerarası bir yaklaşım sergilemektedir. “Mavi Vatan” doktrininin güncelliğini koruduğu bir dönemde, Türk denizcilik tarihinin doğru anlaşılması ve öğretilmesi, sadece akademik bir çaba değil, aynı zamanda stratejik bir ihtiyaçtır. Bu çalışma, geleceğin karar vericileri olacak olan kıymetli gençlerin denizcilik vizyonunu şekillendiren ders kitaplarına yönelik eleştirel bir bakış sunarak, tarih eğitimi alanında müfredat geliştiricilere de veri sağlaması açısından önem arz etmektedir.

1.4. Sayıtlar (Varsayımlar)

İncelenen 10. ve 11. sınıf tarih ders kitaplarının, Millî Eğitim Bakanlığı müfredatını ve hedeflerini tam olarak yansıttığı varsayılmıştır.

Araştırmada kullanılan birincil kaynakların (arşiv belgeleri, kronikler) ve ikincil literatürün, dönemin tarihsel gerçekliğini yansıtmada güvenilir olduğu kabul edilmiştir.

Tarih ders kitaplarındaki anlatımın, öğrencilerin tarihsel algısını ve denizcilik bilincini şekillendirmede temel bir araç olduğu varsayılmıştır.

1.5. Sınırlılıklar

Zaman Sınırlaması: Araştırmanın tarihsel kapsamı, İslamiyet öncesi Türk denizcilik faaliyetlerinden başlayıp Osmanlı Devleti’nin yıkılış belgesi niteliği taşıyan Mondros Mütarekesi’ne kadar olan süreci kapsamaktadır. Cumhuriyet dönemi denizcilik faaliyetleri kapsam dışı bırakılmıştır.

Kaynak Sınırlaması: Eğitim materyali incelemesi, 2025-2026 eğitim-öğretim yılında MEB tarafından okullarda okutulan 10. ve 11. sınıf tarih ders kitapları ile sınırlandırılmıştır. Yardımcı kaynaklar ve diğer sınıf seviyeleri (ortaokul vb.) incelemeye dahil edilmemiştir.

Konu Sınırlaması: Osmanlı denizciliği, askerî ve idarî yapılanma ağırlıklı olarak irdeler; deniz ticareti ve sivil denizcilik tarihi ve müşterek kara-deniz yollu faaliyetler konunun bütünlüğünü bozmayacak ölçüde, tamamlayıcı unsur olarak değerlendirir.

1.6. Tanımlar

Bu bölümde, çalışmanın kavramsal çerçevesini oluşturan ve metin içerisinde sıklıkla başvurulan temel terimler, araştırmanın kapsamı ve amacı doğrultusunda tanımlanmıştır:

Klasik Dönem: Osmanlı Devleti'nin idarî, askerî ve sosyo-ekonomik yapılarının olgunlaştığı; XV. yüzyılın ortalarından XVII. yüzyılın başlarına kadar uzanan ve devletin denizlerdeki en güçlü çağı olarak kabul edilen tarihsel süreç.

Denizcilik Politikaları: Osmanlı Devleti'nin deniz yetki alanlarında egemenlik kurmak, ticaret yollarının güvenliğini sağlamak ve donanma gücünü diplomatik ve askerî bir unsur olarak kullanmak amacıyla merkezî yönetim tarafından izlenen stratejik ve planlı faaliyetler bütünü.

Ortaöğretim Tarih Ders Kitapları: Millî Eğitim Bakanlığı (MEB) Talim ve Terbiye Kurulu Başkanlığı tarafından onaylanan öğretim programına uygun olarak hazırlanan; bu araştırmanın örneklemini oluşturan, lise 10. ve 11. sınıf düzeyindeki temel ders materyalleri.

Tersâne-i Âmire: Osmanlı donanmasının gemi inşa, bakım ve onarım faaliyetlerinin yürütüldüğü; Haliç'te konumlanan ve Osmanlı Devleti'nin denizcilik merkezi kabul edilen ana kurum.

Kaptan-ı Derya: Osmanlı Devleti donanmasının en üst düzey komutanı ve deniz kuvvetlerinin idarî amiri.

Akdeniz ve Karadeniz Hâkimiyeti: Osmanlı Devleti'nin stratejik öneme sahip bu iki deniz havzasında kurduğu; sefer güvenliği, iaşe temini ve siyasî otoriteyi içeren mutlak askerî ve ticarî üstünlük durumu.

Gemi Teknolojisi: Dönemin savaş ve seyir şartlarına göre Osmanlı donanmasında inşa edilen; başta kadirga ve kalyon sınıfları olmak üzere, gemilerin tasarım, donanım ve teknik gelişim düzeylerini ifade eden kavram.

BÖLÜM 2

2. OSMANLI DEVLETİ'NİN DENİZCİLİK POLİTİKASI

Osmanlı Devleti'nin denizcilik politikası, yalnızca bir askerî yayılma aracı olmanın ötesinde, devletin konumunun zorunlu kıldığı stratejik bir derinlik ve ekonomik bir gereklilik olarak şekillenmiştir. Anadolu beyliklerinden tevârüs edilen denizcilik mirası üzerine inşa edilen bu politika, devletin bir uç beyliğinden cihan devletine gelişim sürecinde hayatî bir rol oynamıştır. Osmanlı Devleti deniz stratejisi, tarihsel süreç içerisinde durgun bir seyir izlememiş; bilakis dönemin teknolojik şartlarına, değişen dünya dengelerine ve devletin genel siyasetine paralel olarak dinamik bir dönüşüm geçirmiştir. Bu bağlamda, Akdeniz ve Karadeniz'in birer Türk gölü haline getirilmesini hedefleyen klasik dönemdeki mutlak hâkimiyet anlayışı, ilerleyen yüzyıllarda yaşanan keşifler çağı ile başlayan küresel ticaret yollarının değişmesi ve Avrupa'daki teknik ilerlemeler karşısında yerini 'mevcudu koruma ve modernleşme' arayışlarına bırakmıştır. Dolayısıyla Osmanlı Devleti denizciliğini incelerken, onu sadece kazanılan zaferler veya uğranılan mağlubiyetler ekseninde değil; kurumsal altyapısı, teknolojik kabiliyeti ve idarî yapısıyla bütüncül bir sistem olarak değerlendirmek gerekmektedir. Bu bölüm, Türk denizcilik tarihinin köklerinden başlayarak, söz konusu tarihsel serüvenin kırılma noktalarını ve temel dinamiklerini analiz etmeyi amaçlamaktadır.

2.1. Erken Dönem Türk Denizciliğine Genel Bakış

İslam öncesi Türk uygarlıklarının denizcilik faaliyetlerine dair elimizde somut veriler bulunmamaktadır. Ancak mitolojik anlatıların ve destanların denizle ilgili unsurlar barındırması; ilk Türk teşekküllerinin deniz kavramına ve basit düzeyde de olsa gemicilik bilgisine aşina olduğunu göstermektedir. Yaşanılan coğrafyanın fiziksel özellikleri, Türk ordusunun kara kuvveti ağırlıklı yapısı ve yazılı kültürün yeterince gelişmemiş olması, bu dönemdeki denizcilik faaliyetleri hakkında detaylı bilgi edinilmesini zorlaştıran temel etkenlerdir.

Türklerin denize karşı bakış açısıyla alakalı ilginç ama bir o kadar da özetleyici cümleleri Fransız diplomat Blanchard 1947 yılında şu şekilde aktarmıştır: *“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 birkaç kere macera aradıkları Avrupa kıyılarına ulaştıracak geçişler içindi.”* (Tarakçı, 2009, s. 4).

Fransız diplomat muhtemel bu cümleleri Osmanlı Devleti'nin denizcilik faaliyeti için söylemiş olmalıdır. Bir batılının gözünden Osmanlı yahut Türk denizciliğine bakışın da bu minvalde eleştirilere açık bir şekilde olduğu da görülmektedir.

2.1.1. İslamiyet öncesi Türk devletlerinde denizcilik algısı

Mitolojik manada Türklerin deniz kavramını bildikleri ve bununla alakalı çeşitli inanışlarının olduğu görülmektedir. Oğuz Kağan'daki Deniz Han'ın, suyu sembolize ettiği düşünülebilir. Bahaeddin Ögel'e göre İslam öncesindeki Türkler, anavatanlarında deniz olmadığı için nehirlere *tengiz* demişlerdir. Okyanus içinde *taluy* kelimesi kullanıldığı bilinmektedir. Farsça Oğuz destanında “*Biz geldiğimiz yerlerden, kaç tane derya geçmişiz. Siz derya ve sularınızın, askerimin gözünde, bir değeri yoktur. Atı, sal yerine ve kırbacı da kürek yerine kullanır ve sizin ülkenizi alt üst ederler.*” Yine denizcilik algısıyla ilgili de şu ifadeleri görmekteyiz. “... *Kuzu-Körpöş, atını eğerledi, nalladı. Bir derya kıyısına geldi. Deryanın öbür yanına, bir günde çıktı...*” (Ögel, 1995, ss. 20-21). Oğuz Kağan destanının başka bir kısmında, Oğuz Kağan, kendisine boyun eğmeyen Urum Kağan ile savaşmaya giderken “İtil” adındaki nehre gelmiştir. Nehrin nasıl geçileceği düşünülürken komutanlarından birinin, dalları ve ağaçları toplayarak kesip birleştirmek suretiyle Kağan'ın nehri geçtiği ifade edilir (Mirazlı Saral, 2006, s. 17).

İslam öncesi Türk uygarlıklarından bazılarının da Hazar Denizi ve Baykal Gölü'nde gemicilik faaliyetleriyle uğraşı içerisinde olduğuna dair kayıtlar bulunmaktadır. Oğuz ordularının İtil suyunu geçtiği, büyük Batı denizlerine hızla ilerleyip geçmeyi denemelerinden sonra onlara Kıpçak Türkleri adı verildiği bilinmektedir. IX. yüzyılda Uygurlar ile Karahanlıların mücadelesi esnasında “*Gemi içre oturup İli suyun geçtik biz Uygurlara karşı yönelip Mınlak kendi açtık biz*” ifadesine rastlanılmaktadır. Dede Korkut destanında Oğuzların daha önce büyük deniz görmedikleri için Hazar Denizi'ne “Gökçe Deniz” ifadesi kullandıkları, Umman Denizi dedikleri Karadeniz'e akınlar düzenledikleri bilinmektedir. İlginç olarak Timur ile I. Bayezid arasında bahsi geçen konuşmada Timur'un “sizin ceddiniz gemicilerdir” şeklindeki ifadesinde de denizcilik vurgusu yapılmıştır. Yine bazı Türk hükümdarlarının çocuklarının adının Tengiz olduğu da bilinmektedir (Bostan & Özbaran, 2009b, ss. 11-12). Yazılan ifadelerden de anlaşılacağı üzere, İslam öncesi Türk uygarlıklarının deniz faaliyetlerine çok uzak olmadığı fakat kurumsal manada bir donanmaya işaret herhangi bir kaynağa rastlanılmadığı anlaşılmaktadır.

2.1.2. İlk Türk-İslam devletlerinde denizcilik faaliyetleri

İlk Türk-İslam Devletleri olarak bilinen Karahanlılar, Gazneliler ve Selçuklular dönemini kapsayan bu dönem içerisinde Karahanlılar'ın coğrafi konumundan dolayı denizcilik ile ilgili yaptığı faaliyetlerin ne derecede olduğuna dair bir çalışma bulunamamıştır. Dönemin bilim insanlarının da coğrafya ve haritacılık ile ilgili yaptığı çalışmalarında dolaylı olarak denizcilik alanında birtakım faaliyetlerin açıklaması olacağını söylememiz mümkündür.

Kaşgarlı Mahmud'un 1076 yılında "Divanü Lügat-it Türk" adlı eserinde yer alan dünya haritası da aslında denizcilik faaliyetlerinin başlayabilmesi adına ön koşul olarak düşünülebilir. Yine aynı eser içerisinde Karahanlıların, Budist Uygurlara yönelik denizcilik faaliyetlerine sınırlı olarak olsa da yer verildiği görülmektedir (Şavk Çelik vd., 2022, s. 200,794).

Gazneli Devleti'nin de Sultan Mahmud döneminde 1027 yılında yapılan son Hindistan seferi esnasında bölgede eşkıyalık faaliyeti yapan Catlar'a karşı çok sayıda gemiden oluşan ince bir donanma oluşturulduğu bilinmektedir (Merçil, 2009, s. 21). Diğer bir taraftan Mısır ve Suriye'de hüküm süren Türk-İslam uygarlığı olan Tolunoğulları'nın hükümdarı Ahmed b. Tolun öncülüğünde gemi filosu kurulduğu, Fustat da tersane inşa edildiği ve Tarsus şehrinde de bir donanma kurulduğu bilinmektedir (Öztürk, 2023, s. 377).

Selçuklu hanedanından olan Kavurd Bey'in İran'daki Kirman'a sahip olmasından sonra Umman ülkesine yönelik faaliyetleri bulunmaktadır. Bu faaliyetler için dönemin Hürmüz emirine gemiler ve kayıklar yaptırttığı Umman'a yapılan bu seferlerle birlikte Selçukluların ilk deniz aşırı seferini tamamlanmış olduğu anlaşılmaktadır (Merçil, 2009, s. 21). Sultan Melikşah döneminde Türk akıncılarının Trabzon şehrini 1081 tarihinde ele geçirdiği görülmektedir fakat bu fethin ne kadarında donanmanın kullanılıp kullanılmadığına dair net ifadeler yer almamaktadır (Yinanç, 1944, s. 112). Sultan Melikşah ile ilgili son olarak dikkat çekici bir durum daha yer almaktadır:

Sultan, Antakya'yı zaptettikten sonra Sevodi denilen yere gitti. Sultan, oradan geniş denizi görüp hâkimiyet sahasının, babası Alparslan'inkinden çok daha genişlemiş olduğundan dolayı Allaha şükran okudu. O, atını Okyanus'un suların içine doğru sürdü, kılıcını çekip üç defa denizin içine daldırdı ve "İşte Allah, İran denizinden bu denize kadar olan yerleri benim elime vermiştir" dedi. Sultan, uşaklarına denizden kum almalarını emretti. O bunu İran'a götürüp babası Alparslan'ın kabrinin üzerine serpti ve: "Ey babam Alparslan! İşte sana müjde, henüz bir çocuk olarak bırakmış olduğun oğlum, dünyayı baştanbaşa fethetmiştir (Urfalı Mateos, 2000, s. 172).

Bu anlatılar ışığında; Selçukluların Kavurd Bey ile ilk denizaşırı tecrübelerini kazandıkları, Sultan Melikşah döneminde ise devletin sınırlarını İran Denizi'nden Akdeniz'e kadar genişleterek Selçuklu Devleti'nin egemenlik anlayışının cihanşümul bir yapıya dönüştüğü düşünülmektedir. Selçuklu Devleti'nin denizcilik ile ilgili faaliyetlerinin bu minvalde eldeki kaynaklara göre bunlarla sınırlı olduğu anlaşılmaktadır.

Selçukluların güçlü bir donanmadan yoksun oluşu; devletin henüz atlı göçebe yaşam tarzından tam manasıyla kopamamasına ve fütühat hareketlerinde ağırlıklı olarak karasal savaş geleneğine bağlı kalınmasına dayandırılabilir. Netice itibariyle Sultan Alparslan'ın 1071 yılındaki Malazgirt Zaferi'nin ardından Anadolu topraklarının yoğun Türk akınlarının merkezi olması, açıkça görülmektedir ki ilerleyen zamanlarda bu coğrafyanın konumu da düşünüldüğünde denizcilik faaliyetlerinin kurumsallaşmasının yolunu açmaya yetecek şekildedir.

2.1.3. Türkiye Selçukluları ve I. Beylikler dönemi denizcilik faaliyetleri

Malazgirt Zaferi'nin ardından Anadolu'nun Türkler tarafından fethedilmeye başlanmasıyla birlikte denizcilik faaliyetlerinin de hız kazandığı düşünülmektedir. Türkiye Selçuklularının ilk hükümdarı olan Süleyman Şah'ın bu hususta özellikle dikkate değer faaliyetleri bulunmaktadır. Marmara Bölgesi'nde etkili bir güç konumuna gelen Türkiye Selçuklularının bu dönemde Üsküdar ve Kadıköy'e doğru ilerlediği hatta boğazın Anadolu yakasından geçen gemilerden çeşitli vergiler aldığı bilinmektedir (Merçil, 2009, s. 24). Burada dikkat çeken durum ise Selçukluların bölgedeki tertibinin nasıl olduğuna dairdir. Boğazın bir kısmının kontrol edilebilmesi devletin bu bölgede küçük de olsa bir donanma kurduğunun göstergesi olabilir. Süleyman Şah'ın Anadolu'nun güney bölgesine inmesinin ardından İznik'te naip olarak kalan Ebu'l-Kasım'ın yine Marmara Bölgesi'nde bir dizi denizcilik faaliyeti içerisinde olduğu bilinmektedir. Emir Ebu'l-Kasım, Marmara Denizi'nin güney kesimlerindeki sahillerde bazı yerleri ele geçirmiş ve Gemlik şehrinde bir tersane kurmuştur. Fakat Bizans'ın 1086 yılında yaptığı saldırıyla birlikte buradaki gemiler ve tersane yakılmıştır (Korkmaz, 2022, s. 25; Tezel, 1973, s. 5; Vardarlı, 2021, ss. 28-29).

Selçukluların donanma noktasındaki faaliyetleri başlarda her ne kadar sınırlı olarak görülse de daha sonraki dönemlerde denizcilik ile ilgili gelişmelerin arttığı görülmektedir. Türk denizciliğinin kurucusu olarak bilinen Çaka Bey'in Anadolu'daki savaşlar esnasında Bizans'ta bir süre esir olmasından dolayı Bizans'ın güçlü ve zayıf yönlerini iyi bildiği düşünülmektedir (İlgürel, 2001, s. 637). Çaka Bey, 1081 tarihinde Adalar Denizi'nde kırk çift kürekli ve üç

kürekli gemi inşa ettirmiştir. 1081 yılında yapmış olduğu bu faaliyet aynı zamanda Türk Deniz Kuvvetleri'nin kuruluş tarihi olarak kabul edilmiştir (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, t.y.-a; Korkmaz, 2022, s. 28). Çaka Bey döneminde İzmir'den Adalar Denizi'ne ve birçok Bizans adasına akınlar düzenlenmiş ve bunların bir kısmı ele geçirilmiştir. Çaka Bey'in Türk tarihindeki ilk donanmayı kurmasında Grek bir mühendisten yardım aldığı ve bazı görüşlere göre de Kıbrıs ile Girit'teki Rapsomates ve Caryces ile birlikte hareket ettikleri ifade edilmektedir (Daş, 2009, s. 51; Mallett, 2016, s. 73).

Çaka Bey'in, Adalar Denizi üzerinde yapmış olduğu başarılı faaliyetler, Balkanlardaki Peçenekler ile de ittifak yapması ve son kertede Bizans İmparatorluğu'nu ortadan kaldırmayı düşünmesi net bir şekilde Bizans için ciddi bir tehdit oluşturmuştur. Bu süreçte Çaka Bey'in kızı, Türkiye Selçuklu Sultanı Kılıçarslan ile evlenmişti. Bizans İmparatoru Alexis Komnen'in çeşitli entrikaları sonucunda Kılıçarslan'ın Çaka Bey'i öldürmesi, Türk denizciliğinin belli bir süre duraksamasına sebebiyet vermiştir (Anna Kommena, 1996, s. 271; O. Turan, 1980, s. 131). Çaka Bey'in vefat etmesinden birkaç yıl sonra başlayacak olan Haçlı Seferleriyle birlikte Selçuklular sahillerden Anadolu içlerine doğru çekilmeye başlamışlardır. Bu süre zarfında Türk denizcilik faaliyetlerinin de XIII. yüzyılın başlarına kadar sekteye uğradığı düşünülmektedir.

Türk denizciliğinin tekrardan canlandığı dönem I. Gıyâseddin Keyhüsrev, I. İzzeddin Keykâvus ve en önemli faaliyetlerin olduğu I. Alâeddin Keykubad zamanına rastlar. I. Gıyâseddin Keyhüsrev, 1207 tarihinde ticarî faaliyetler ve Akdeniz'de önemli bir liman elde edebilmek adına Antalya'yı fethetmiştir (Çavuşdere, 2009, s. 58). I. Keykâvus, 1214'te Sinop'u fethetmiştir (Kafesoğlu, 1972, s. 98). İki denizin sultanı unvanını alan Alâeddin Keykubat ise 1226 tarihinde Alâiye'yi fethetmiş ve Kırım'daki önemli ticaret limanı olan Suğdak'ı alabilmek için Kastamonu'daki uçbeyi Hüsâm'üd-din Çoban'ı Sinop'ta donanma kurdurmakla görevlendirerek burayı aynı tarihte fethetmiştir (İlgürel, 2001, s. 639; Kafesoğlu, 1972, s. 100). Türkiye Selçuklularının, XIII. yüzyılda *emîrî's-sevâhil* adında donanma faaliyetlerini yürüten kişinin bulunması denizcilik tarihimizdeki önemli gelişmelerden biridir.

XI. yüzyılda Çaka Bey ile başlayan Türk denizcilik faaliyetleri Haçlı Seferlerinin etkisiyle her ne kadar bir süreliğine geri planda kalsa da XIII. yüzyıldaki Selçuklu sultanlarının mühim gayretleriyle müstakil manada bir Türk donanmasının varlığı ortaya çıkmıştır. Özellikle Türkiye Selçukluların deniz aşırı ticarî faaliyetlere de önem vermesi, aynı zamanda Anadolu coğrafyasında dışa dönük bir devlet olma idealleri, Türk denizciliği açısından önemli kazanımlar arasında yer almaktadır.

2.1.4. II. Anadolu Beylikler döneminde denizcilik faaliyetleri

Türkiye Selçuklu Devleti'nin Köseadağ Savaşı'nda Moğollara yenilmesi ve akabinde gerçekleşen Anadolu'nun istila sürecinden sonra Anadolu coğrafyasında siyasî manada otorite boşluğu ortaya çıkmıştır. Bu boşluk, Anadolu'da Türk beyliklerinin bir dizi hâkimiyet mücadelesine dönüşmüştür. Fakat denizci Türk beyliklerinin, Haçlı donanmalarına karşı daha çok ittifak arayışı içerisinde olduğu da söylenebilir (Çavuşdere, 2015, ss. 9-10). Çalışmamızın konusu olan denizcilik faaliyetleriyle uğraşı içerisinde bulunan beylikler, Aydınoğulları, Saruhoğulları, Menteşeoğulları, Karesioğulları ve Candaroğulları şeklindedir. Karesi, Saruhan, Menteşe ve Aydınoğulları hâkimiyet alanı olarak Adalar Denizi ve Marmara kıyılarında, Candaroğulları ise daha çok Karadeniz coğrafyasında denizcilik faaliyetlerini sürdürmüştür.

Çaka Beyliğiyle başlayan Anadolu'daki denizcilik faaliyetleri, Haçlı seferleriyle birlikte bir dönem durma noktasına gelmiş olsa da Türkiye Selçuklu Devleti'nin belirli dönemlerinde tekrardan başlamıştır (İlgürel, 2001, s. 638). Türkiye Selçuklularının otoritesini kaybettiği dönemlerde Adalar Denizi ve Marmara sahilleri başta olmak üzere Türk denizcilik faaliyetlerinin bir kere daha başladığı bilinmektedir. Batı Anadolu havzasında Venedik, Ceneviz, Rodos ve diğer Hıristiyan unsurlarla etkili bir mücadele dönemi başlamıştır (Karaca & Yıldırım, 2025, s. 578). Bu süreçte Aydınoğulları Beyliği'nin yapmış olduğu faaliyetler Türk denizciliği açısından dikkatle incelenmelidir.

Aydınoğulları Beyliği

Aydınoğulları Beyliği'nin kurucusu, Germiyoğulları'nda subaşı konumunda olan Mübarizeddin Gazi Mehmed Bey'dir. Mehmed Bey'in 1308 yılında Aydın'ı ele geçirmesinden kısa süre sonra beylik, Selçuk, Tire, Sultanhisarı ve Bodemya'yı da alarak geniş toprakların sahibi olmuştur. Bu süreçte Ayasuluk'ta kurdukları donanma sayesinde Cenovalılardan İzmir Limanı'nı da almışlardır (Merçil, 1991, s. 240). Mehmed Bey'in ölümünden sonra başa Umur Bey geçmiştir. Bu hususta özellikle Enverî'nin Düstûrnâmesinde, Ulubeylik makamına Umur Bey'in geçtiğini bu süreçte amcaların ve kardeşlerinin ısrarı olduğu anlatılır (Akin, 1968, s. 40). Umur Bey'in ilk donanması, Gazi adı verilen bir kadirga ile yedi kayık şeklindedir. Donanma her ne kadar ilk kurulduğu zamanlar küçük görünse bile sonraki zamanlarda sürekli yeni gemilerin eklendiği görülmektedir. Umur Paşa, 1329 sonrasında Sakız Seferi için gemi sayısını 28'e çıkartmıştır. Ayrıca yine Enverî, gemi inşaatının sürekli hale geldiğini nakletmektedir. Bu bilgiler ışığında Umur Paşa'nın, 1331'de Gelibolu seferinde, 35 gemisi, Bodanitsae seferinde,

250 gemisi, Kulun seferinde, 170, Monovesya seferinde, 276 ve en büyük seferi olarak bilinen muhtemel 1341 Karadeniz seferinde 350 gemi ile sefer yaptığı kabul edilmektedir. Tabii bu gemilerin büyük çoğunluğunun küçük ve hızlı gemilerden yani kadırgalardan kurulduğu düşünülmektedir (Baykara, 1990, ss. 50-53).

Adalar Denizi'nde de etkili bir güç haline gelen Aydınogulları Beyliği için önemli hususlardan biri de 1344 tarihinde gerçekleşen Haçlı donanmasının yapmış olduğu İzmir Baskını'dır. Birleşik Haçlı donanmasına karşı donanmanın büyük bir kısmı yitirilmiş ve İzmir'in kıyı kalesi Latinlerin eline geçmiştir (Baykara, 1990, s. 53; F. M. Emecen, 2016, s. 251). Umur Bey'in bu olaydan sonra önemli derecede gücünü kaybettiği görülmektedir. Türk denizcilik tarihinde önemli bir kişi olan Umur Bey, 1348 tarihinde İzmir kıyı kalesini geri almaya çalışırken şehit düşmüştür (Korkmaz, 2022, s. 31).

Türk denizcilik tarihinde mümtaz bir yere sahip olan Umur Bey ile ilgili olarak şu bilgilerinde tekrardan hatırlatılması çalışmamız adına da önemlidir: Umur Bey, Enverî'nin anlatımına göre Mora seferi esnasında gemilerini Korint Körfezi'nde karadan çektiği, oradan da İstanbul önlerine kadar geldiğini ayriyeten müttelik Bizans imparatoru tarafından hoşça karşılandığı sonrasında Karadeniz üzerinden Kili'ye ulaşıldığı ve bölgede akınlar yapıldıktan sonra Germe'ye dönülerek bu bölgede tekrar gemilerin karadan çekilmek suretiyle İzmir'e hareket edildiği belirtilmiştir. Fakat bu anlatıma karşı Feridun Emecen'in görüşü meseleye daha mesafeli yaklaşmanın ve bahsi geçen anlatıların olmama ihtimali olduğunu şekildedir (F. M. Emecen, 2016, s. 246). Genel olarak tarihçilerin görüşleri Umur Bey'in Bizans ile de olumlu bir ilişki içerisinde olduğuna dairdir. Nihayetinde Aydınogulları Beyliği, Umur Bey'in vefatından sonra eski denizci gücüne ulaşamamıştır. Osmanlı tarihi açısından da oldukça önemli bir yere sahip olan Umur Bey ile ilgili sonraki yıllarda Pîrî Reis'in Kitab-ı Bahriyesinde ve Tursun Bey'in Târih-i Ebü'l-Feth eserlerinde de bilgiler mevcuttur.

İlgili kısımlar şu şekildedir: *“Ol kalenin İnebahtı tarafında Keşişlik derler bir adacuk var. (Bu) adacığı merhum Gazi Umur Paşa feth eylemişdür. Hatta ol yerin eski kâfirlerinden şöyle işiddik kim merhum Gazi Umur Paşa Atina körfezinden mezkûr İnebahtı körfezine, karadan altı mildür, bu altı mil yere gemilerin aşurub zıkr olan İnebahtı koyunda bazı yerleri feth etdikten sonra mezkûr gemileri ol diyarda oda urub aldığı esirleri karadan sürüb bu cânibe getirmiş”* Pîrî Reis'in anlatımına göre Umur Paşa'nın İnebahtı tarafında “Keşişlik” adı verilen küçük bir adayı fethettiği aktarılır. Umur Paşa, Atina Körfezi'nden İnebahtı Körfezi'ne aralarında altı millik kara mesafesi olmasına rağmen gemilerini karadan geçirerek taşıtmış ve

bu sıradışı faaliyetiyle düşmanı şaşkırtmış ve bazı bölgeleri fethetmiştir. Ayrıca, elde ettiği esirleri de yine karadan geçirerek geri getirmiştir. Tursun Bey'in Târih-i Ebü'l-Feth eserinde de şu şekilde ifadeler rastlamaktayız: “Eğer görse anı Gâzi Umur Beğ Diye olmaya bu donanmadan yeğ Mavunalar kadırgalar bu üzre Sanasın dağlar yürür su üzre Gıdadan her biri oldu neyistân Kızıl bayraklardan bir gülistân” bu ifadelerin Osmanlı donanmasının Kefe’yi fethetmek için Karadeniz’e açıldığı sırada söylendiği nakledilmiştir (Baykara, 1990, s. 56). Umur Bey, kendisinden sonraki yıllarda da önemi bilinen ve Osmanlı denizcilik yapısı açısından da örnek olarak alınan değerli bir Türk denizcisidir. Hatta II. Mehmed, İstanbul Fethi esnasında gemilerini karadan yürütme hadisesinde Umur Bey’in geçmişte yapmış olduğu bu faaliyetten etkilendiği bile düşünülebilir (F. M. Emecen, 2016, s. 255). Aydınöğulları Beyliğı, Umur Bey’in vefatından sonra her ne kadar gücünü kaybetmiş olsa da faaliyetlerini sürdürmeye çalıştı. I. Bayezid döneminde Osmanlı Devleti egemenliğine giren Aydınöğulları sonraki yıllarda gerçekleşen Fetret Devri esnasında tekrar bağımsız bir yapıya kavuşmuşsa da son kertede II. Murat döneminde nihai olarak Osmanlı idaresi altına girdi (Merçil, 1991, s. 241).

Menteşe Beyliğı

Menteşe Beyliğı, XIII. yüzyılın ikinci yarısında Türkiye Selçukluları tarafından Batı Anadolu uç bölgesinde iktâ verilen Mentese Bey tarafından kurulmuştur. Menteseöğullarının döneminin ilk kısımlarıyla alakalı yeterli bilgi mevcut değildir. Mentese Bey’in tahmini olarak 1293 tarihinden sonra vefat ettiği düşünölmekle beraber İlhanlı hükümdarı Geyhatu bu tarihlerde Mentese topraklarını yağmalamıştır (Merçil, 2004, s. 152). Menteseöğulları, deniz ticaretiyle uğraşı içerisinde ve Adalar Denizi’ne seferler düzenlemiştir. Aydınöğulları ile müşterek Sakız seferi düzenlemişlerdir. Ayrıca Adalar Denizi’nde şövalyelere karşı bir güç unsuru olarak öne çıkmışlar ve Memlûk Devleti ile ittifak kurmuşlardır. Menteseöğulları genel olarak deniz gücüne sahip bir beylik olma hasebiyle deniz ticaretinde de önemli kazanımlar elde etmiş bir Türk beyliğidir (Altuntaş, 2020b, s. 47).

Saruhanöğulları

Bir diğer denizci Türk beyliğı olan Saruhanöğulları, 1290 yılında Saruhan Bey tarafından Manisa merkezli kurulmuş olup kurucusunun adıyla anılmaktadır. Diğer denizci Türk beylikleriyle ile komşudur. Dönemin Bizans ve Latin kaynaklarında Adalar Denizi ve Trakya merkezli akınlar ve çeşitli antlaşmalar yaptığından dolayı çokça bahsedilmektedir (F. Emecen, 2009, s. 170).

Candarogullari

Karadeniz’de faaliyetlerini sürdüren Candarogullari, XIV. yüzyılın başlarında Kastamonu ve Sinop civarında kurulmuştur. Gıyâseddin unvanıyla anılan I. İbrâhim Bey döneminde, 1341’de Venedik ve Cenevizlilerle deniz savaşıyla birlikte birçok düşman gemisi ele geçirilmiştir. Bu sebepten ötürü Candarogullari’nin denizcilik noktasında Cenevizlilerle baş edebilecek güçte olduğu ve Türk denizciliğinde önemli bir noktada olduğu düşünülmektedir (Yücel, 1993, s. 147). Candarogullari 1361 tarihinde Kefe’yi Cenevizlerden alma girişiminde bulunmuş olsalar da başarılı olamamışlardır. Candarogullari’nin denizcilik namına sahip olduğu tecrübeler daha sonrasında Osmanlı Devleti’ne miras olarak kalmıştır. Osmanlılar, Sinop’u ele geçirdikten sonra buradaki tersanede kadirgalar yaptırmıştır. II. Mehmed döneminde buradaki gemilerinde Osmanlı donanmasına katıldığı ve donanma için örnek olduğu da bilinmektedir (İ. H. Uzunçarşılı, 1969, ss. 145-146).

Karesi Beyliği

II. Dönem Türk Beylikleri içerisinde denizcilik alanında önemli beyliklerden birisi de Karesi Beyliği’dir. Karesi Beyliği, adını kurucusu olarak kabul edilen Karesi Bey’den almaktadır. Karesi Bey’in şeceresi ile ilgili bilgiler tartışmalı olsa da Osmanlı kaynaklarında II. Gıyâseddin Mesud’un nökeri olduğu ifadesine rastlanılmaktadır. Başka bir görüşe göre de Karasioğullari şeceresinin Dânişmendlilere dayandığını görülmektedir (Günel, 2001, s. 487; İ. H. Uzunçarşılı, 1969, s. 96). Karesi Beyliği’nin Osmanogullari ile yakınlık kurduğu hatta Karesi beyi Yahşi Bey’in (Aclan Bey) oğlu Tursun Bey’in, Orhan Bey ile beraber Bursa’da olduğu bilinmektedir (Günel, 2018, s. 120). Bizans tarihçilerinin ifadesine göre de 1331 tarihinde Karesi Beyliği’nin 70 gemiyle Gelibolu’ya asker çıkarttığı ve Trakya’yı yağma ettiği bildirilmektedir. Ayrıca denizcilik noktasında Karesi Beyliği’nin güney-doğu yönüne keşşileme adını verdiği de görülmektedir. Bu yıllar arasında Adalar Denizi’nde Türk beylikleri de Haçlı donanmasına karşı mücadele ettiği bilinmektedir (Tezel, 1973, s. 44). Karesi Beyliği, kara ordusunun yanı sıra güçlü bir donanmaya sahiptir. Bergama ve civarında etkili konumda olan Karesi Beyliği, Edremit körfezinde de donanma için önemli bir üs vazifesi gördüğü anlaşılmaktadır (Günel, 2018, s. 124). Denizcilikte ileri seviyede olan Karesi Beyliği’nin Osmanlı Devleti’ne katılma hususu ilerleyen bölümlerde özel olarak değinilecektir.

II. Türk beylikleri dönemindeki denizcilik faaliyetleri incelendiğinde daha çok Adalar Denizi etrafında ve kısmen de Karadeniz’de donanma işleyişinin olduğu görülmüştür. Candarogullari haricindeki bu beyliklerin Batı Anadolu bölgesinin Türkleşmesinde önemli rol

oynadıkları bilinmektedir. Zikredilen beyliklerin özellikle Türk denizciliğini şekillendirdiği ve çağdaşı olan Osmanoğullarını olumlu manada etkilediği anlaşılmaktadır. Gerek gemi teknolojileri gerek ise kullandıkları limanlar daha sonraki yıllarda Osmanlı Devleti'ne miras kalmış ve Osmanlı Devleti denizcilik kimliğini bu beyliklerin mirası üzerine inşa etmiştir.

2.2. Osmanlı Devleti Erken Dönem Denizcilik Faaliyetleri

Türk tarihinin en uzun dönemlerinden biri olarak kabul edilen Osmanlı Devleti, kuşkusuz denizcilik manasında da Türk donanmasının ivme kazandığı bir dönemdir. Osmanlı denizciliğini klasik dönem, değişim dönemi ve modern dönem olarak ayırmak mümkündür (Düzcü, 2014, s. 97). Klasik dönem olarak nitelendireceğimiz dönemin siyasî koşulları, padişahların vizyonu ve buna benzer birçok kavramı beraber düşündüğümüzde Osmanlı donanmasının altın çağlarını yaşadığı sonucu ortaya çıkmaktadır. Aslında klasik dönemdeki devlet politikası, sürekli kendini geliştiren devlet siyaseti ve bunun gibi birçok olumlu faktörün denizcilikteki başarıya da tezâhür ettiğini söylenebilir. Yine aynı minvalde modern dönem olarak bahsedeceğimiz özellikle dünyada coğrafi keşiflerin geliştiği, denizcilik kavramlarının yenilikçi bir anlayışta ortaya çıktığı dönemlerde Osmanlı Devleti gerek siyasî manada da gerek ise çağın gelişimini takip edebilmede klasik dönemin gerisinde kalmıştır.

Osmanlı Devleti'nin denizcilik politikasında dikkat edilmesi gereken unsurların başında devletin kurulduğu coğrafyanın önemi bulunmaktadır. Marmara Bölgesi'nde, Bizans üzerine akınlar yapacak olan Osmanlıların belli bir zamandan sonra deniz yoluyla da bu akınları güçlendirmesi gerekmektedir. Bu doğrultuda devletin fetihçi siyasetinin önemli yollarından biri denizlerde güçlü olabilmekten geçiyordu. Osmanlı Devleti'nin denizcilik yolunda ilk olarak çağdaşı beyliklerden yararlandığı sonraki yıllarda ise müstakil donanma kurma yoluna gittiği düşünülebilir. Marmara ve Adalar Denizi'nden sonra Akdeniz'de birçok bölgede Osmanlı donanmasının etkili olduğunu söylenebilir. Bu süreçten sonra dünyada değişen dengeler ve denizcilik alanındaki yenilikler ile birlikte Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin eskiye göre geriye gittiği ve özellikle coğrafi keşiflerle beraber önemi artan Hint deniz yollarında üstünlüğü kuramadığı görülmektedir.

Üzerinde durulması gereken bir diğer husus, Osmanlı toplumunun denizcilik tasavvurudur. Literatürde zaman zaman karşılaşılan 'Osmanlı toplumunda deniz korkusu olduğu' yönündeki algı, büyük ölçüde Mustafa Âli'nin *Mevâidü'n-Nefâis Fî-Kavâidi'l-Mecâlis* ve Evliyâ Çelebi'nin *Seyahatname* adlı eserlerindeki bazı ifadelerin yanlış yorumlanmasından kaynaklanmaktadır. Konuyla ilgili çalışmaları bulunan Kerim İlker Bulunur; toplumun

denizlerden kopuk olmadığını ve genel manada denize olumsuz bir anlam yüklediğini belirtmiştir. Bulunur, mezkûr eserlerde geçen münferit olaylardan yola çıkarak yapılacak bir genellemenin hatalı olacağını; zira bu eserlerin salt bilgilendirme amacı gütmeyişini, okuyucuya hoşça vakit geçirtme gayesi de taşıdığını vurgulayarak Osmanlı toplumunda köklü bir deniz korkusunun bulunmadığını ifade etmiştir (Bulunur, 2020, s. 537). Bununla birlikte, Türklerin denize karşı mesafeli bir tutum içerisinde olduğuna dair görüşler, XVIII. ve XIX. yüzyıl Batı Avrupalı seyyahlar tarafından da dile getirilmiştir. Bu hususta Daniel Goffman, Türklerin Anadolu coğrafyasındaki fetihlerle birlikte denizlerle tanıştığını, başlangıçtaki tecrübesizliklerine rağmen kısa sürede intibak sağlayarak denizlerde etkili bir güce dönüştüklerini belirtmektedir (Goffman, 2004, s. 109).

Osmanlı Devleti'nin denizcilik faaliyetlerini zayıf veya yetersiz olarak niteleyen bazı görüşlerin, dönemin temel dinamiklerini göz ardı ettiği anlaşılmaktadır. Osmanlı donanmasının, özellikle Coğrafi Keşifler öncesi ve sonrasındaki süreçte, Akdeniz başta olmak üzere pek çok havzada etkin bir güç olarak varlık gösterdiği; Türk toplumunun ise denizlere karşı makul bir mesafede durduğu hem çağdaş tarihçiler hem de dönem kaynaklarınca açıkça ortaya konmaktadır.

2.2.1. Kuruluş devrinde deniz stratejisi

Osmanlı Devleti, devletleşme sürecinden önce Ertuğrul Bey döneminde bilindiği üzere Selçukluların bir uç beyi olarak Marmara Bölgesi'ne yerleştirilmiştir. Bu dönemlerde mümkün mertebe Anadolu'daki diğer Türk beylikleriyle mücadeleye girmemiş ve gaza politikası gütmek adına Bizans'ın üzerine akınlar yapmıştır (Âşıkpaşazâde, 2003, s. 62; Imber, 2006, ss. 12-13). Osman Bey ile devletin kurulması ve oğlu Orhan Bey döneminde kurumsal bir devlet inşası süre gelmiştir. Osmanlı Devleti'nin denizcilik faaliyetlerini daha iyi anlamak adına öncelikle II. Türk beylikleriyle ilgili önemli hususları gözden geçirmemiz gerekmektedir. Osmanlı Devleti her ne kadar Marmara sahillerinde etkili bir konuma gelmiş olsa da denizcilik faaliyetlerinin bu dönem aralığında yeterli seviyede olmadığı daha çok karasal ordu teşkilatlı olduğu bilinen bir gerçektir (İlgürel, 2001, s. 643).

Moğolların, Köseadağ Savaşı'ndan sonra Anadolu'yu istila ettiği dönemde Selçuklu Devleti'nin dağılma dönemine girdiği ve Anadolu sathında birçok Türk beyliğinin zuhur ettiği bilinmektedir. Çalışmamız gereğince denizcilik faaliyetleri sürdüren beyliklerin Osmanlı Devleti'ne etkileri oldukça önemlidir. Bu hususta Menteşeoğulları, Saruhanoğulları, Aydınoğulları ve coğrafi konum itibarıyla yakın konumda olan Karesi Beyliği Osmanlı

Devleti'nin denizcilik faaliyetlerini şekillendirmiştir. Fakat bu beylikler tamamen Osmanlı donanmasının çekirdeğini oluşturmuş gibi bir saptamanın doğru olmayacağı, Osmanlı Devleti'nin müstakil manada faaliyetlerde bulunacağı da önemli bir husustur (Bostan, 2008, s. 14). Bununla birlikte, Osmanlı denizcilik kimliğinin teşekkülünde; coğrafi yakınlığı ve donanma personelinin doğrudan devri sebebiyle Karesi Beyliği, deniz gazası geleneği ve stratejik vizyonuyla da Aydınogulları Beyliği diğerlerinden ayrılarak öne çıkmaktadır.

Osmanlı denizcilik ekolünün kökeninde Aydınogulları bulunmaktadır. Bu konuyla alakalı Osmanlı askerlerinin yıllar boyunca “Umur Bey'in başı için” diyerek yemin ettikleri bilinmektedir. Devletin donanma inşası içinde Karesi Beyliği'nin rolü bulunmaktadır (Taneri, 1981, s. 322). Karesi Beyliği'nin Osmanlı hizmetine girmesiyle birlikte süreç başlamıştır.

Denizcilik faaliyetleriyle ilgili bir diğer husus Osmanlı Devleti'nin Bizans, Venedik ve Ceneviz gibi devletlerden etkilendiğine dair görüşlerdir. Bu kısımda dikkat edilmesi gereken yer kürek denizciliğine ait terimlerin Türkçe, yelken denizciliğine ait terimlerin genelinin ise İtalyanca kökenli olmasıdır. Yani Osmanlı donanmasının Venedik denizciliğinden etkilenmesi daha sonraki yıllarda Yelkenli gemiler döneminde ortaya çıkabilecek bir hadisedir. Son olarak Bizans ile Osmanlı denizciliğinin mukayesesinde gözden kaçırılmaması gereken kronolojik bir ayırım söz konusudur. Bizans'ın denizlerdeki üstünlüğü, daha ziyade Selçuklular dönemine tekabül etmektedir. Hatta sonraki süreçte Bizans'ın, Venedik ve Ceneviz tehdidine karşı zaman zaman Osmanlı donanmasından yardım talep ettiği de tarihsel bir gerçektir (Taneri, 1981, s. 323). Bu hususlar dikkate alındığında; Osmanlı denizciliğinin salt Venedik, Ceneviz ve Bizans taklidi veya etkisiyle başlamadığı, aksine kendi etkenleriyle şekillendiği açıkça anlaşılmaktadır.

Osmanlı Devleti'nin denizcilik faaliyetleriyle ilgili ilk ipuçlarını Kemal Paşazâde'nin Osman Bey devrine ait kısımdan bulunabilir. Mücteba İlgürel, bu şiiri sadeleştirerek aktarmıştır: “*Biri Rumeli'nin eteğini, biri de Anadolu yakasını tutuyordu. Akdeniz ve Marmara içinde bin gemi bulunuyordu. Hatta fazladır, az değil. Dağ heybetindeki gemiler sefer için kanat açsa, Kanatlar hiçbirine eş olamaz. Demir attığında sarsılmaz bir dağdır. Yelken açtığında sanki bir kasırgadır.*” (İlgürel, 2001, s. 642). Osman Bey döneminde Osmanlı Devleti adına herhangi bir donanma faaliyetinin henüz başlamadığı görülmektedir.

Orhan Bey devri; devletin temellerinin atıldığı ve denizcilik faaliyetlerinin ilk kez tezâhür ettiği bir aşama olarak kabul edilmektedir. Karesi Beyliği ile olan iyi ilişkiler bu dönemde Osmanlı Devleti'nin donanma temini noktasında da elini rahatlatmıştır. Osmanlı

Devleti'nin bu dönemde İznik'i fethetmesi esnasında çektiği zorluklar hasebiyle Orhan Bey'in 1327 tarihinde Arslan Bey'den (Yahşi) yardım istemesine sebebiyet vermiştir. Karesi Beyliği, 24 gemiyi İzmit Körfezi'ne göndermiştir (Taneri, 1981, s. 325). Bu hadise, Osmanlı Devleti'nin henüz müstakil ve kurumsal bir donanmaya sahip olmamasına rağmen, fetih siyasetinde deniz gücünün gerekliliğini erkenden idrak ettiğini ve bu ihtiyacı, denizci Türkmen beylikleriyle kurduğu stratejik ittifaklar yoluyla karşılama yoluna gittiğini göstermesi bakımından önemlidir.

Karesi Beyi Yahşi Bey'in ölümünden sonra beyliğin başına Demirhan Bey geçmiştir. Bu dönemde ayrıca Yahşi Bey'in diğer oğlu Dursun Bey'in de Osmanlı Devleti ile ilişkilerin iyi bir şekilde sürdürülmesinden dolayı Orhan Bey'in yanında olduğu düşünülmektedir. Demirhan Bey'in Bey olmasından sonra onun beyliğinden rahatsız olan, Karesi Beyliği veziri Hacı İlbeğ ve birçok Karesi ümerası Dursun Bey'i beyliği başına geçmesi için telkin etmiştir. Dursun Bey, Orhan Bey'den siyasî ve askerî destek talep etmiş ve karşılığında Bergama, Edremit ve Balıkesir'i yani Karesi Beyliği topraklarının büyük kısmını vermiştir. Dursun Bey'in muhtemelen Demirhan Bey tarafından öldürülmesinden sonra Orhan Bey bu duruma öfkelenerek Karesi Beyliği'nin topraklarının tamamını kendi mülküne kattığını ilan etmiştir (Âşıkpaşazâde, 2003, ss. 103-104; Hoca Sadettin Efendi, 1979a, ss. 82-83). Orhan Bey'in Karesi Beyliği topraklarını alması bir savaş yoluyla olmamıştır. Daha sonrasında buranın idaresi Gazi Süleyman Paşa'ya bırakılmıştır (Hoca Sadettin Efendi, 1979a, s. 84).

Osmanlı Devleti'nin Rumeli'ye doğru akınlar yaptığı esnada ilk gemi inşa sürecinin başladığı kaynaklarda belirtilmektedir. Bu hususta Orhan Bey'in oğlu Gazi Süleyman Paşa'nın Gelibolu'ya ilk geçtiği esnada askerlerini gemilerle karşıya geçirdiğini düşündüğümüzde ilk faaliyetin bu olabileceği tahmin edilmektedir. Hatta bu hususla ilgili Enverî'nin de şiirsel anlatımı mevcuttur: "*Lebseki'de yaptılar ulu gemi Gice anunla taşırılar âdemi*" (İlgürel, 2001, s. 651). Uzunçarşılı'nın da donanma faaliyetlerinin Karamürsel'de başladığına dair görüşleri mevcuttur. Yine müellife göre Karesi Beyliği'nin Osmanlı Devleti'ne katılmasından sonra Edincik'te ve Bizans'tan kalan İzmit'te çok büyük olmasa da tersane faaliyetlerinin yürütüldüğü ifade edilmektedir (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 390). Aydın Taneri'nin aktardığı bilgilere göre de İznik'te küçük tersanenin inşa edildiği ve buradaki gemilerin üretilmesi için Lala Şahin Paşa'nın görevlendirildiği şeklindedir (Taneri, 1981, s. 325). Son olarak Osmanlı Devleti'nin Rumeli'ye geçişine ait bilgilerin denizcilik faaliyetlerini ilgilendiren kısmı Hayati Tezel'e göre şu şekildedir: Çimpe Kalesi'nin zapt edilmesinden sonra limanda bulunan bazı Rum gemilerinin müsadere usulüyle yahut kiralanarak Anadolu'daki Osmanlı askerlerinin

gayet büyük çaptaki gemilerle Rumeli yakasına taşındığına aittir. Bazı kaynaklarda belirtilen Rumeli'ye sallarla gidildiğine dair görüşün geçerliliğinin olmadığı net bir ifadeyle anlatılmaktadır (Tezel, 1973, s. 57). Bu dönemdeki gemilerin fiziki yapılarıyla alakalı çok bilgi olmamakla beraber gemilerin çağdaş devletlerin gemilerine göre daha küçük yapıda oldukları sonucuna varılabilir (Taneri, 1981, s. 327).

Osmanlı Devleti'nin genel manada donanma kurulması noktasında ilk izlerin Orhan Bey dönemine ait olduğu görülmektedir. Donanmanın kurulmasında Karesi Beyliği'nin büyük katkısı bulunmaktadır. Orhan Bey döneminde başlayan Rumeli topraklarına akınların daha sağlıklı yapılabilmesi adına padişahın donanmaya büyük ehemmiyet verdiği anlaşılmaktadır. Karesi Beyliği'nin önemli denizcilerinin Osmanlı Devleti'ne doğrudan katkı vermesi, zaman zaman yabancı gemilerin de kiralanması ile birlikte Osmanlı Devleti, Marmara ve Adalar Denizi'nde etkili bir güç konumuna gelmeye başlamıştır.

Devletin sınırlarının genişlemeye başlamasıyla birlikte denizlerdeki rekabetin daha fazla alana yayıldığı görülmektedir. Çağdaş devletlerden Bizans'ın donanma gücünün günden güne geriye düşmesi, Osmanlı Devleti'nin ilk etapta Marmara Bölgesi'nde etkili bir denizci yapıya bürünmesine olanak sağlamıştır. Fakat denizci menşeli devletler yani Venedik ve Ceneviz gibi donanması nispeten daha güçlü devletlere karşı Osmanlı Devleti'nin de daha kurumsal bir yapıya doğru geçme teşebbüsleri görülmektedir. Bu teşebbüsler, daha çok I. Murat ve I. Bayezid için önemli bir mesele haline gelmiştir (Taneri, 1981, s. 328). “*Deryâ-i sefidin kilidi*” olarak adlandırılan, İstanbul'un kilidi olarak bilinen Gelibolu'nun 1376 tarihinde I. Murat döneminde ikinci kez fethedilmesiyle birlikte Rumeli topraklarındaki fetihlerin de önü açılmış ve Osmanlı Devleti Gelibolu'da önemli bir deniz üssü elde etmiştir. Ayrıca Bizans'ın Akdeniz ile bağlantısı da kesilmiştir (Bilgin, 2013, s. 20; F. Emecen, 1996, s. 2).

I. Murat döneminde, Osmanlı Devleti'nin Rumeli topraklarında tutunduğunu ve kara yoluyla fetihlerin yapıldığı görülmektedir. Fakat I. Murat bu ilerlemenin yalnızca kara yoluyla yapılamayacağını ve denizlerde de etkili bir güç haline gelmenin gerekliliğini idrak etmiş gözükmektedir. Dikkate değer olaylardan biri de 1388 tarihinde gerçekleşen Sırp Sındığı savaşında I. Murat'ın Anadolu'daki Osmanlı ordusunu Yenice Bey'in hazırladığı gemiler ile Gelibolu'ya geçirmesidir (Bostan, 2008, s. 15). I. Murat için bir diğer önemli hususta Adalar Denizi'nde etkili güç olan Venedik Devleti'dir. Venedik, hem Osmanlı toprak bütünlüğünü tehdit ederken hem de Batı Anadolu'da yer alan Türk beylikleriyle Osmanlı Devleti arasında çıkabilecek tahriklerin merkezi olabilmekteydi. Bu yüzden padişahın bu bölgedeki deniz

trafiğini kontrol edebilmeyi önemseydiği ve bu bölgeye donanma sevk ettiği düşünülmektedir (Büyüktuğrul, 1970a, ss. 56-57; İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 390).

I. Bayezid döneminde Karadeniz ve Adalar Denizi'nde ticarî faaliyetlerini sürdüren ve Osmanlı Devleti'ni ciddi manada tehdit eden Ceneviz ve Venediklere karşı müstakil bir donanma girişiminde bulunulmuştur. 1390 tarihinde Saruca Paşa, donanmanın başına getirilmiştir. Gelibolu'daki liman tahkim edilerek mevcut tersane tamir ve inşa edilmiş, altmış gemilik bir donanma kurulmuş ve böylece tam teşekküllü bir Osmanlı tersanesi faaliyete geçirilmiştir. Ayrıca buradaki gemilerde çalışmak üzere azap adı verilen genç bekar erkeklerden oluşan denizci azapları teşkilatı da kurulmuştur (Bostan, 2010, s. 5; Büyüktuğrul, 1970a, s. 74; Korkmaz, 2022, s. 37).

I. Bayezid, I. Murat'ın ölümünden sonra karışıklığın baş gösterdiği Anadolu beylikleri üzerine sefer yaparak Batı Anadolu kıyısındaki denizci Saruhan, Aydın ve Menteşeoğulları'nı da topraklarına katmıştır (Âşıkpaşazâde, 2003, ss. 127-128; Edirneli Oruç Beğ, 1972, s. 49; Imber, 2006, s. 19). I. Bayezid'in kıyı şeridinde tamamen hâkim olmasının akabinde Osmanlı donanmasının Sakız ve Eğriboz adalarıyla Mora'nın doğu kıyılarına akınlar yapması da donanmanın işlevsel bir hale geldiğinin göstergesidir. 1399 tarihinde İstanbul kuşatması esnasında Bizans'a yardım için gelen Ceneviz donanması da Saruca Paşa tarafından geri püskürtülmüştür. Sonrasında Venedik ve Rodos Şövalyelerinin desteğiyle her ne kadar Osmanlı donanması geri çekilmek zorunda kalmışsa da bu yaşanan savaşlar Osmanlı Devleti'nin batılı denizci devletlerle yaptığı ilk ciddi mücadele olmuştur (Bozkurt, 1991, s. 502).

I. Bayezid, dönemi itibariyle donanmanın müstakil bir hale getirilmesi yolunda adımlar atmıştır. Gelibolu Tersanesi, 1515 yılında kurulacak Haliç'teki tersane inşa edilinceye kadar büyük ölçüde önemini korumayı başarmıştır (İnalçık, 2023, s. 117). Yine bu dönemin en önemli gelişmelerinden birinin de İstanbul'un kuşatılması olduğu söylenebilir. Her ne kadar İstanbul alınamamış olsa bile bu kuşatmanın bir nebze de olsa denizcilik faaliyetlerinin daha düzenli yapıldığının bir işareti sayılabilir. Osmanlı donanması, yüzyılların verdiği denizcilik birikimiyle oluşturulan İtalyan gemilerini durduramamış olmasına rağmen Anadolu-Rumeli geçidinin güvenliği ve Çanakkale Boğazı'nda geçişi kontrol etmek için Gelibolu Kalesi ve Limanı'nın yapılması, aynı şekilde Anadoluhisarı'nın inşası; kara stratejisinden deniz stratejisine geçişe dair en iyi örnekleri teşkil eder.

1402 Ankara Savaşı sonrasında yaşanan Fetret Devri'nin getirdiği siyasî istikrarsızlık, Osmanlı Devleti'ni dağılma tehlikesiyle yüz yüze getirmiş ve denizcilik faaliyetlerinin de zahiren bir durgunluk dönemine girmesine neden olmuştur. Ancak bu inkıta döneminde Osmanlı donanmasının tamamen işlevsiz kalarak yok olduğunu düşünmek yanıltıcı olacaktır. Döneme dair kaynaklar incelendiğinde, söz konusu durağanlığın bir zafiyetten ziyade, stratejik bir bekleme hali olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim Aragon Kralı'nın elçisi olarak Timur'un yanına giderken Gelibolu'ya uğrayan Ruy González de Clavijo'nun müşahedeleri bu durumu teyit eder niteliktedir. Clavijo, Gelibolu'da büyük bir tersane ve havuzların bulunduğunu, ayrıca limanda yaklaşık kırk geminin her an harekete geçebilecek şekilde hazır bekletildiğini kaydetmiştir (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 76; Ruy Gonzales de Clavijo, 1993, s. 36). Bu veriler ışığında, devletin içinde bulunduğu derin siyasî buhrana ve taht kavgalarına rağmen donanma altyapısının ve askeri mevcudiyetinin korunduğu; faaliyetlerdeki duraksamanın donanma yokluğundan değil, merkezî otoritedeki belirsizlikten kaynaklandığı açıkça görülmektedir.

Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu bu karışık ortamı fırsata çevirmek isteyen Bizans, Venedik, Ceneviz ve Rodos Şövalyeleri de hem ticarî hem de çeşitli siyasî haklar elde edebilmek adına Bayezid'in şehzadeleriyle çeşitli anlaşmalar yapmıştır. Venedik Devleti ilk olarak Musa Çelebi ile boğazlardan serbest geçiş adına bir anlaşma yoluna gitmiştir. Daha sonrasında taht mücadelesinde geride kalan Süleyman Çelebi de Bizans, Venedik, Ceneviz ve Rodos Şövalyeleri ile denizlerdeki serbest geçiş konulu bir anlaşma imzalamıştır (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 76; F. Emecen, 1996, s. 1). Gelibolu'da olan Osmanlı donanmasının hareket halini kısıtlayan bu anlaşmalar, sonrasında tahtın sahibi olacak olan I. Mehmed döneminde büyük bir problem haline gelmiştir. I. Mehmed'in taht mücadelesinde galip gelmesiyle birlikte Osmanlı Devleti adeta yok olmaktan kurtulmuş ve fetihçi faaliyetlerine devam etmiştir. I. Mehmed bir taraftan Anadolu'daki siyasî birliği tekrardan tesis etmek bir taraftan da Adalar Denizi'ndeki faaliyetlerini sürdürme politikasına gitmiştir.

Bu dönemde özellikle Venedik Devleti ile Adalar Denizi'nde birtakım çatışmalar yaşanmıştır. Çalı Bey'in donanmanın başına geçmesiyle birlikte Türk donanması Çanakkale Boğazı'nın dışına çıkarak Venediklilere ait Adalar Denizi'ndeki adalara saldırmıştır (Bozkurt, 1991, s. 502). Akabinde yaşanan hadisede Loredano komutasındaki Venedik donanmasının Gelibolu'ya gelerek Osmanlı donanmasını tahrip ettiği görülmektedir. Hatta bu savaş esnasında donanmanın başında bulunan Çalı Bey de şehit düşmüştür. Kaynakların ifadesine göre Venedik askerlerinin yaşanan savaşta oldukça acımasız tutumları da öne çıkmaktadır. Birçok Türk

denizcisi yaşanan bu savaş esnasında savaş hukuku kuralları ihlal edilerek şehit edilmiştir. (Altuntaş, 2020b, s. 59; Mikhaël Doukas, 2008, s. 97). Osmanlı donanması savaşta en az on iki gemisini ve dört bine yakın askerini de kaybetmiştir. Bütün bu olumsuzluklara rağmen Osmanlı Devleti boğazlardaki kontrolünü kaybetmemiştir. Bu savaşın ardından I. Mehmed Venedik Devlet'ine verdiği bir ahidnâme ile Osmanlı donanmasının Çanakkale Boğazı'ndan dışarı çıkmayacağını kabul etmiştir (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 76; İnalçık, 2023, ss. 116-117).

Osmanlı Devleti'nin bu dönem denizcilik faaliyetlerinde Venediklilerin ve Cenevizlilerin etkisinin olduğu görülmektedir. Venedik ile daha çok hasmane bir tutum mevcutken Cenevizliler ile dostane ilişkilerin kurulduğu anlaşılmaktadır. Hatta Osmanlı Devleti ile Venedik arasında yaşanan 1416 tarihli savaş esnasında bazı Ceneviz denizcilerinin de Osmanlı mahiyetinde yer aldığı bilinmektedir. Bu doğrultuda daha önceki dönemlerde olduğu gibi Osmanlı denizciliği tam manasıyla müstakil bir hale gelemediği tespiti yapılabilmektedir. Ayrıca tersane ve gemi teknolojilerini üretme safhasında Osmanlı Devleti'nin Venedik'ten etkilenmiş olması düşünülmektedir (Bostan, 2008, s. 16).

I. Mehmed döneminde denizlerde yaşanan gelişmeler yalnızca bahsedilen devletler arasında yaşanmamıştır. Bu dönemin bir diğer büyük sorunu arasında Şeyh Bedrettin İsyanı bulunmaktadır. Kendi siyasî ve dinî görüşlerini yaymak isteyen Şeyh Bedrettin'in başlattığı isyan hareketini bitirebilmek adına Osmanlı donanması 1417 tarihinde Saruhan ve Karaburun kıyılarını kuşatma altına alarak isyanı bastırabilmiştir. Yine bir yıl ardından gerçekleşen Candaroğlu İsfendiyar Bey'e karşı da Osmanlı ordusu harekete geçmiştir. Fakat burada yapılan seferin tam manasıyla başarılı olamamasında Sinop Kalesi'nin iyi tahkimli olması ve Osmanlı donanmasının yeterli olmaması gibi sebepler mevcuttur (Tezel, 1973, s. 75).

Bütün bu gelişmeler bize Türk denizciliğinin I. Mehmed döneminde tekrar faal hale geldiği göstermektedir. Nitekim güçlü bir denizcilik sistemi olan Venediklilere karşı Osmanlı donanmasının üstünlük kuramamasına rağmen, denizcilik misyonunun ilerleme içerisinde olması, Osmanlı denizcilik tarihi açısından önemli bir kazanımdır. Açıkçası bu dönemin zor şartlarını düşündüğümüzde devletin tekrardan ayağa kalkmaya çalıştığı bir geçiş dönemi olarak nitelendirmek doğru bir açıklama olacaktır.

Çelebi Mehmed'in vefatından sonra 1421 tarihinde tahta geçen II. Murat dönemi de Fetret Devrinden kalan sorunların devam ettiği bir dönem olmuştur. II. Murat'ın padişahlığından kısa süre sonra Bizans'ın desteğiyle harekete geçen Çelebi Mehmed'in kardeşi

Mustafa ve İzmiroğlu Cüneyd Bey, Gelibolu bölgesinde etkinlik kurmuştur. Bu olayların yaşanmasıyla birlikte I. Mehmed döneminde kontrol altına alınan Menteşeoğulları, Aydınoğulları ve Saruhanoğulları tekrardan müstakil bir halde hareket etmeye başladı (İnalcık, 2020, s. 165). Osmanlı donanmasının merkezî halinde bulunan Gelibolu'da hâkimiyeti eline alan Mustafa'nın II. Murat'ın mevcut donanmadan faydalanmaması adına buradaki gemileri karaya çektiirdiği ve gemilerin karşı tarafa geçmesini yasakladığı bilinmektedir. Bu durumdan ötürü II. Murat, Cenevizlilerle anlaşma yoluna giderek bölgenin tekrardan kendi kontrolü altına alınmasını sağlamıştır. Düzmece Mustafa tehlikesi bertaraf edildikten sonra da II. Murat Gelibolu'daki tersaneyi tekrardan geliştirme yoluna gitmiştir (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 76; Büyüktuğrul, 1970a, ss. 111-112).

II. Murat, Düzmece Mustafa olayından ötürü Bizans üzerine sefer hazırlıklarına başlamıştır. Haziran 1422 tarihinden Eylül ayına kadar İstanbul kuşatılmıştır fakat bir sonuç alınamamıştır (İnalcık, 2023, s. 146). İstanbul kuşatılmasına rağmen başarıyla fethin gerçekleşmeme sebepleri arasında birçok neden bulunmaktadır. Fakat çalışmamızı ilgilendiren kısım ise Osmanlı donanmasının yeterince yüksek bir seviyeye ulaşamaması olduğudur. I. Bayezid ve I. Mehmed gibi II. Murat da bu konuda başarıya ulaşamamıştır (Büyüktuğrul, 1970a, s. 112). Bu bağlamda İstanbul gibi önemli bir şehrin alınabilmesi için güçlü donanmanın varlığı zarureti, ilerleyen yıllarda II. Mehmed'in de bu konuya derinlemesine bir ilgi duymasına sebebiyet verdiği düşüncesini ortaya çıkartmıştır.

Bir diğer yandan Anadolu'daki beyliklerin üzerine yürüyen Osmanlı Devleti bu dönemde Anadolu'daki karışıklıkları çözmeyi başarmış ve siyasî birliği büyük oranda sağlamıştır (Edirneli Oruç Beğ, 1972, ss. 81-82; Mehmed Neşri, 1957, s. 587). Selanik şehrinin bu dönemde Osmanlı Devleti tarafından kuşatıldığı bilinmektedir. Osmanlı Devleti'nin Adalar Denizi'ndeki Venedik hâkimiyetini belli ölçüde kırması da II. Murat döneminde yaşanan gelişmeler arasındadır. 1429 tarihinde Adalar Denizi'ne açılan Osmanlı donanması, Venediklilerin elinde bulundurduğu bazı adalara başarılı akınlar düzenlemiştir. Aynı yıl içerisinde denizlerdeki kuvvetini artıran Osmanlı Devleti bu seferde Selanik şehrini denizden kuşatmaya muvaffak olmuştur. Bu kuşatma esnasında II. Murat'ın kara ordusunun başında olduğu bilinmektedir. Ayrıca donanmanın başında da Hamza Bey'in bulunduğu düşünülmektedir. Yaşanan bu olaylar neticesinde Selanik 1430 tarihinde, Osmanlı topraklarına katılırken, Adalar Denizi'nde de Osmanlı donanmasının geçmiş dönemlere nazaran gücünün

de arttığı görülmektedir (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 77; Büyüktuğrul, 1970a, ss. 117-118; Jorga, 2005, s. 365; Kiel, 2009, s. 353; Mehmed Neşri, 1957, s. 613).

Bununla birlikte, Adalar Denizi'nde elde edilen bu başarılarla rağmen Osmanlı deniz gücünün sınırları, özellikle 1440'lı yıllardaki Haçlı ittifakları sırasında belirginleşmiştir. 1445 yılında bir Hristiyan donanmasının Karadeniz'e geçerek faaliyet göstermesi ve Macar komutanı Hunyadi Yanoş'un Tuna Nehri üzerinden Rumeli'yi tehdit etmesi, Osmanlı'nın Karadeniz sahasında ve Boğazlar'ın güvenliğinde henüz mutlak bir denetim sağlayamadığını ortaya koymaktadır. Venedik'in Boğazlar üzerindeki tehdidi, Anadolu ve Rumeli arasındaki bağlantıyı riske atan bir zafiyet oluşturmuştur. II. Murad döneminde Venedik'e karşı doğrudan ve mutlak bir üstünlük sağlanamamış olsa da Osmanlı deniz gücü tamamen atıl kalmamıştır. Doğrudan çatışma yerine yıpratma politikasını benimseyen Osmanlı Devleti, Batı Anadolu'daki Türk deniz gazilerinin Venedik kolonilerine yönelik saldırılarını (1425-1430, 1446-1449) teşvik etmiş; Gelibolu'daki asli donanma ile Limni (1442) ve Midilli'ye (1450) seferler düzenlerken, Tuna'da 80-100 parçalık hafif donanması ve Avlonya'da kurulan yeni bir donanma ile düşman unsurlarını baskı altında tutmayı başarmıştır (İnalçık, 2023, ss. 149-150).

II. Murad dönemi, Osmanlı Devleti'nin Fetret Devri sonrası toparlanma sürecini tamamlamaya çalıştığı bir dönem olmuştur. Osmanlılar hem Anadolu'da hem de Balkanlar'da siyasî ve askerî düzeni sağlamaya çalışmıştır. II. Murad döneminin başında Düzmece Mustafa olayı ve Bizans'ın bu süreçte rol oynaması, Osmanlı Devleti iç siyaset dengelerini doğrudan etkilemiştir. Gelibolu'nun stratejik konumu hasebiyle donanmanın kritik rolü bir kez daha ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda, II. Murad'ın Cenevizlilerle iş birliği yaparak Gelibolu üzerindeki kontrolünü yeniden tesis etmesi, deniz gücüne verilen önemin bir göstergesidir. Her ne kadar İstanbul kuşatmasının başarısızlıkla sonuçlanmasında Osmanlı donanmasının yetersizliği önemli bir etken olmuş olsa da bu durum ilerleyen dönemde II. Mehmed'in deniz gücünü geliştirme faaliyetlerine de zemin hazırlamıştır. II. Murad, Anadolu'daki beyliklerin itaat altına alınması ve Selanik'in fethi gibi faaliyetlerde başarı elde etmiş olması, aynı zamanda Adalar Denizi'nde Venedik'e karşı yürütülen deniz harekâtlarıyla Osmanlı denizciliği açısından önemli kazanımlar sağlamıştır. 1440'lı yıllarda Karadeniz ve Tuna havzasındaki tehditlere karşı Osmanlı donanmasının sınırlı ancak etkili tepkiler verdiği görülmektedir. Gelibolu'daki ana donanmanın yanı sıra Tuna Nehri ve Avlonya'da kurulan donanmalar, Osmanlı Devleti'nin çok merkezli bir denizcilik anlayışı geliştirmeye başladığını göstermektedir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, II. Murad dönemi Osmanlı denizcilik faaliyetleri açısından bir geçiş ve hazırlık dönemi olmuş; bu dönemde atılan adımlar, sonraki yıllarda II. Mehmed devrinde deniz gücünün kurumsallaşması ve gelişmesi için temel teşkil etmiştir.

2.3. Osmanlı Devleti'nin Denizlerdeki Hâkimiyeti

Osmanlı denizcilik tarihinin erken dönemlerinde deniz gücü, büyük ölçüde kara ordularını destekleyen daha çok gelişim aşamasında bir unsur olarak görülmektedir. Ancak II. Mehmed'in tahta çıkışıyla birlikte, denizcilik faaliyetlerinin daha planlı bir hale geldiği ifade edilebilmektedir. Bu dönemde Osmanlı Devleti, özellikle Karadeniz ve Adalar Denizi gibi sahalarda daha etkin olma yönünde çabalar gösterdiği, deniz gücünün devlet politikalarında yavaş yavaş daha görünür bir yer edindiği anlaşılmaktadır. Erken dönem Osmanlı Devleti denizciliği her ne kadar tam anlamıyla kurumsallaşmasa da II. Mehmed dönemiyle birlikte devletin hâkimiyet politikalarında deniz yollarının ve kıyı kontrolünün önemli bir yer tuttuğu düşünülmektedir.

2.3.1. II. Mehmed dönemi

II. Mehmed'in ikinci kez tahta çıktığı 1451 tarihine kadar geçen süreçte hem iç politikada otoritesini pekiştirme hem de Bizans başkenti Konstantinopolis'i fethetme yönündeki stratejileri olgunlaşmıştır. İlk hükümdarlığında genç yaşının da etkisiyle karşılaştığı çeşitli zorluklar, onun meşruiyetini zedelemiş; bu durum, yeniden tahta geçtiğinde kendini ispat etme arzusunu daha da güçlendirmiştir. Çandarlı Halil Paşa'nın saray üzerindeki etkisine rağmen onu görevde tutması, II. Mehmed'in gücünü stratejik anlamda kullanmasını yansıtmaktadır. Babası II. Murad'ın fetihlerini tamamlamayı amaçlayan II. Mehmed hem deniz gücünü geliştirmeye odaklanmış hem de İstanbul'un fethini yalnızca sembolik değil, uzun vadeli stratejik bir hedef olarak değerlendirmiştir. Bu çerçevede, II. Mehmed'in İstanbul'u fethetme kararı, kişisel otoritesini perçinleştirme arzusuyla devletin cihanşümul bir güç haline gelebilmesi stratejisini birleştiren bilinçli bir siyaset tercihi olarak şekillenmiştir (Bradford, 2013, s. 385; Büyüktuğrul, 1970a, s. 129; F. M. Emecen, 2015, s. 132).

İstanbul'un fethi, yalnızca kara harekâtı bakımından değil, deniz gücünün kullanımı açısından da önemli örnek teşkil eder. Kuşatma sırasında Osmanlı donanmasının oynadığı rol, dönemin denizcilik faaliyetleri hakkında bazı ipuçları sunarken, aynı zamanda deniz gücünün giderek daha kritik bir konuma yerleştirildiğini de göstermektedir. Aşağıda ayrıntılarıyla ele alınacağı üzere, İstanbul'un fethi süreci ve daha sonrasında yaşanan denizcilik faaliyetleri,

Osmanlı Devleti'nin denizciliğinin birçok yönüyle gelişim gösterdiği bir dönüm noktası olarak değerlendirilebilir.

İstanbul'un kuşatılmasıyla ilgili yapılan hazırlıklar arasında denizcilik faaliyetlerini de yakından ilgilendiren birçok çalışma yapılmıştır. Bizans'a denizden gelebilecek yardımları engellemek maksatlı Anadolu Hisarı'nın onarımı, tam karşısında inşa edilen Rumeli Hisarı, Çanakkale Boğazı'nın kontrolünü sağlamak için Sultaniye ve Kilitbahir kaleleri yaptırılmıştır. Hatta 1452 tarihinde Karadeniz'den İstanbul'a tahıl getiren bir Venedik gemisi denetimlere uymayınca hisardan açılan top ateşiyle batırılmıştır (Bostan, 2008, s. 17). II. Mehmed'in yapmış olduğu bu hamle ile boğaz trafiğinde önemli kazanım elde edilmiş ve fetih sürecine doğru son hazırlıklara geçilmiştir.

Kuşatma öncesinde yapılan bir diğer hazırlıkta Gelibolu Tersanesi'nde yapılan düzenlemeler olmuştur. Bu hususta tersane yeniden düzenlenmiş ve buradaki donanmanın başına Baltaoğlu Süleyman Paşa getirilmiştir (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 85; Kâtip Çelebi, 2007, s. 29; Mirmiroğlu, 1946, s. 20). Gelibolu'daki donanmanın durumuyla alakalı farklı bilgiler mevcuttur. Osmanlı kroniklerinde ve yabancı kroniklerde Osmanlı donanmasının mevcut sayısı ile ilgili farklı görüşler yer almaktadır. Osmanlı kroniklerinde ekseriyetle kuşatma esnasında dört yüz gemi ifadesine rastlanılmaktadır. Uzunçarşılı ve Emecen'e göre sayının yüz kırk beş parçalık donanma olduğuna dairdir. Yabancı tarihçilere göre de sayı farklı olarak aktarılmıştır (Freely, 2011, s. 44; Mirmiroğlu, 1946, s. 21; Şimşek & Akbaş, 2023, ss. 97-98). Netice itibarıyla II. Mehmed döneminden önce böyle büyük bir donanmanın varlığıyla alakalı bir bilgiye rastlanılmamaktadır. Bu durum da II. Mehmed'in aslında denizcilik faaliyetlerine ne kadar büyük önem verdiğinin de bir göstergesi olmalıdır (Paine, 2023, s. 407).

Savaşın kati suretle başlamasının ardından Osmanlı donanmasının da Marmara Denizi'nde aktif rol oynadığı görülmektedir. Daha öncesindeki İstanbul kuşatmalarında şehir tam manasıyla donanma tarafından kuşatılmadığından ötürü birçok kez Bizans'a dış ülkelere yardımlar yapılabilmekteydi. Fakat II. Mehmed kuşatmanın ilk gününden donanmayı Rumelihisarı'nın yanındaki Balta Limanı'nda tutarak olası gelebilecek yardımları önleme yoluna gitmiştir. Ayrıca Zeytinburnu açıklarında da mevcut başka bir Osmanlı filosunun da olduğu bilinmektedir. Bütün bu planlamaya rağmen 20 Nisan tarihinde Bizans'a yardıma gelen üç Ceneviz gemisi ve Çanakkale Boğazı'nda yer alan bir Bizans nakliye gemisi birleşerek, Osmanlı donanmasının karşı tedbirler almasına rağmen Haliç'e girmeyi başarmıştır. Bunun üzerine II. Mehmed, donanmanın başında yer alan Baltaoğlu Süleyman Paşa'yı görevinden

azletmiş ve yerine Hamza Bey'i getirmiştir (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 86; Bradford, 2013, s. 385; İnalçık, 2023, s. 154).

Ceneviz gemilerinin başarılı bir şekilde İstanbul'a ulaşması II. Mehmed'in de motivasyonunu olumsuz bir şekilde etkilediği düşünülmektedir (Tursun Bey, 1980, s. 51). Ertesi günlerde Akşemseddin de telkinleriyle fethin gerçekleşmesinin önemli aşamalarından biri olacak olan gemilerin karadan yürütülmesi hadisesi yaşanmıştır. Denizcilik stratejilerinde önemli bir yere sahip olan bu olayın benzerleri İstanbul Fethinden öncesinde de görülmektedir. Peloponez Savaşları sırasında Spartalılar Korinth üzerinden, MÖ 398'de Syracuse tiranı I. Dionysius Batı Sicilya'da, Hannibal MÖ II. yüzyılda Güney İtalya'da, Roma generali Lucullus ise Mithridates Savaşları sırasında gemileri karadan yürütmüştür. Yine benzer bir şekilde VII. yüzyılda ise Sasani hükümdarı II. Hüsrev'in İstanbul kuşatmasında Slav müttefiklerinin *monoxyla* tipi kayıkları karadan Haliç'e indirmesi, bu stratejinin daha öncesinde kullanıldığını göstermektedir (R. Turan & Altınkaynak, 2023, s. 2). Türk denizcilik tarihi açısından da Umur Bey'in gemilerini karadan yürüttüğüne dair de bilgiler mevcuttur (Baykara, 1990, s. 56; Karaca & Yıldırım, 2025, ss. 581-582).

Gemilerin karadan yürütülmesine ait birçok görüş mevcuttur. Feridun Emecen'e göre bir kısım gemiler, Beşiktaş ilerisindeki dere yatağında inşa edilmişler ve daha sonrasında diğer küçük gemiler ile birlikte parça parça olarak Haliç Köprüsü yakınlarında Eyüp karşındaki bir mevkiiden denize indirilmişlerdir (F. Emecen, 2001, ss. 215-216; R. Turan & Altınkaynak, 2023, s. 9). Bu hususla alakalı bir diğer nokta, gemilerin karadan yürütüldüğü güzergahın Tophane-Kasımpaşa arası olduğu yönündedir. Kaynakların büyük çoğunluğu önce yolun belirlendiği sonrasında da kesilen büyük ağaçların yağlanarak gemilerin altında bir kızak şeklinde hazırlandığı şeklindedir. Tursun Bey'in ifadesiyle "*san'at-i cerr-i eskalde mahir mühendisin ve mellahfin huzurunda*" yani gemilerin mekanik bir yöntem kullanılarak kızaklarla çekildiği belirtilmektedir (Freely, 2011, s. 54; C. Yılmaz, 2015, s. 116; Tursun Bey, 1980, s. 50). Osmanlı tarihçisi Âşıkpaşazâde de çok detay vermeden karadan gemilerin denize yürütüldüğü ifade etmiştir (Âşıkpaşazâde, 2003, s. 218). 22 Nisan sabahı irili ufaklı yetmiş yakın geminin Haliç'e indirilmesi Bizans Devleti'ni de oldukça şaşırtmıştı. Osmanlı donanmasının bir kısmının Haliç'te faaliyet göstermesiyle beraber iki yaka arasında gemilerden bir köprü yapılmıştır. Bu vasıta ile Bizans sahillerine asker ve mühimmat taşınmış ve kuşatmanın zayıf olarak görülen bu kısmı Bizans için oldukça ciddi bir tehdit haline gelmiştir. Fethin gerçekleşmesinden sonra donanmanın Gelibolu'daki üsse geri döndüğü bilinmektedir.

II. Mehmed'in gemileri karadan yürütmesini daha sonraki yıllarda 1456 Belgrad ve 1470 Eğriboz kuşatmalarında da görülmektedir (Bostan, 2015, ss. 115-116).

İstanbul'un fethedilmesinden sonra II. Mehmed denizlerin sultanı olarak anılmaya başladığı gibi bu dönemle beraber Osmanlı Devleti denizlerde de yoğun bir fetih politikasına başlamıştır. Doğal olarak bu husus denizcilik kavramının Osmanlı Devleti'nde daha kurumsal bir hale geldiğinin bir göstergesi olmuştur. II. Mehmed'in denizlerdeki stratejisi için İstanbul'un fethedilmesi önemli bir başlangıçtı. 1453 tarihinden sonra da bir dizi denizcilik faaliyeti devam etmiştir.

İstanbul'un alınmasından sonra denizcilik stratejisinin bir diğer unsuru olarak başkenti denizden gelecek saldırılardan korunma politikasına gidilmiş olmasıdır. Bu hususta yakın bölgelere çeşitli deniz seferleri düzenlenmiştir. Hamza Bey'in öncülüğünde 1455 tarihinde gerçekleşen Adalar Denizi'ndeki adalara yönelik bu akınlar başarısız olmuş ve bu seferlerin ardından Hamza Bey görevinden alınarak yerine Yunus Paşa getirilmiştir. II. Mehmed'in bu kararında muhtemelen Rodos'un alınamaması olduğu düşünülmektedir. 1456 tarihinde yaklaşık seksen gemiden oluşan Adalar Denizi seferinde Rodos ve yakınlarındaki İstanköy, İncirli, Sömbeki, Leryos ve Kalimnos gibi bazı adalara baskınlar düzenlenmiştir. Yunus Paşa'nın Adalar Denizi'nde yaptığı seferler esnasında bir fırtınaya yakalanarak birçok gemisini kaybetmesi daha sonrasında Kritovulos'un ifadesine göre gözden düşmesine hatta idam edilmesine sebep olmuştu. Ayrıca bu tarihlerde Enez fethedilmiş, 1457 tarihinde de Limni kesin olarak Osmanlı topraklarına katılmıştır (Bostan & Özbaran, 2009b, ss. 88-89; Kritovulos, 2020, s. 114; Mirmiroğlu, 1946, s. 89).

Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de etkisini hissettirdiği ilk dönem olarak da karşımıza II. Mehmed dönemi çıkmaktadır. Bu bağlamda Karadeniz sahilindeki bölgelerle ilgili seferler düzenlenmiştir. Bunlar içerisinde II. Mehmed için belki de en önemli yerlerden biri olarak görülen ikinci Bizans olarak da bilinen Trabzon Rum İmparatorluğu olmuştur.

II. Mehmed hem Rum İmparatorluğu üzerine gitmeyi düşünmüş hem de bölgede etkili bir otorite olan Cenevizlerin bölgedeki gücünü kırmayı planlamıştır. İlk olarak 1460 tarihinde II. Mehmed'in karadan, Sadrazam Mahmud Paşa'nın denizlerden yapmış olduğu hareketle Amasra alınmıştır. Ardından sulh yoluyla İsfendiyar oğlu İsmail Bey'in yönetimindeki Sinop ele geçirilmiştir (Bostan, 2009c, ss. 91-92). Trabzon üzerine yapılan sefer öncesinde Rum İmparator David Komninos'un, II. Mehmed'e karşı Uzun Hasan ile ve Haçlı devletleriyle bir

çeşit ittifak yaptığı bilinmektedir (Yücel, 1985, ss. 296-297). Trabzon fethiyle ilgili Osmanlı kaynaklarından Âşıkpaşazâde, seferin başlangıç kısmında, Mahmud Paşa'nın başında bulunduğu Osmanlı donanmasının yüz gemiden oluştuğunu yine dönemin önemli kaynağı Tursun Bey'e göre de Trabzon seferinde Osmanlı donanmasının yer aldığı ve kara ordusu şehre intikal etmeden önce donanma tarafından şehrin kuşatıldığı bilgisini vermektedir (Âşıkpaşazâde, 2003, s. 235; Tursun Bey, 1980, ss. 88-89).

II. Mehmed'in Mora Yarımadası'na yönelik 1458 tarihli askerî harekâtı, bölgedeki Despotlar Thomas ve Demetrios arasındaki iktidar mücadelelerinin yarattığı istikrarsızlık ve Osmanlı Devleti'ne öncesinde taahhüt edilen yıllık vergilerin ödenmemesi gibi problemler üzerine başlamıştır (Babinger, 2003, s. 149; Kiel & Alexander, 2020, s. 280). Osmanlı ordusu, Tesalya üzerinden ilerleyerek sefer güzergâhındaki Filke, Tarsos, Phlius ve Balyabadra gibi stratejik kaleleri ele geçirmiş; direniş gösteren unsurlar sert bir şekilde etkisiz hale getirilmiştir (Babinger, 2003, s. 149; Yıldırım, 2010, ss. 165-167). Bu Harekâtın en belirleyici aşaması, yarımadaının savunma kilidi olan Korint Kalesi'nin kuşatılması olmuştur. Kalenin coğrafi olarak sarp yapısı ve güçlü surları nedeniyle doğrudan taarruzun zorluğunu gören II. Mehmed, uzun süreli bir abluka ve aç bırakma stratejisi uygulayarak kale komutanı Asanes'i teslim olmaya mecbur bırakmıştır (Babinger, 2003, ss. 150-151; Kritovulos, 2020, s. 145). Dört ay süren kuşatmanın ardından varılan anlaşma ile Mora'nın kuzey hattı, Patras ve Korint doğrudan Osmanlı mülküne katılarak Turahanoğlu Ömer Bey vali olarak atanmış; Despotlara ise Osmanlı Devleti'ne yıllık vergi ödemeleri şartıyla sınırlı bir hâkimiyet alanı bırakılarak sefer nihayete erdirilmiştir (Kiel & Alexander, 2020, s. 280; Kritovulos, 2020, s. 153).

Mora Yarımadası'ndaki bu kazanımların ardından II. Mehmed, Adalar Denizi'ndeki güvenliği tam anlamıyla sağlamak ve bölgedeki Latin kolonilerinin varlığına son vermek amacıyla yönünü yeniden Batı'ya çevirmiştir. Bu stratejinin en önemli adımlarından biri, Ceneviz kökenli Gattilusi ailesinin yönetimindeki Midilli Adası'nın fethidir. Ticaret yolları üzerinde stratejik bir konumda bulunan ada hem korsan yatağı olması hem de Katalan korsanlara lojistik destek sağlaması nedeniyle Osmanlı deniz ticareti için ciddi bir tehdit oluşturmaktaydı (Kritovulos, 2020, s. 201). 1462 yılının Eylül ayında Mahmud Paşa'nın idaresindeki Osmanlı donanması kısa süreli bir harekattan sonra adayı fethetmiştir (Kiel, 2020, s. 11; Tursun Bey, 1980, ss. 94-96). Ada sancak statüsüne getirilerek Ali Bey idaresine verilmiş, Anadolu ve Rumeli'den Türk nüfus nakledilerek iskân politikası uygulanmıştır; bu çerçevede Barbaros Hayreddin Paşa'nın babası Yakub da adaya yerleşenler arasındadır (Kiel, 2020, s. 11).

Midilli'nin fethedilmesi, yalnızca bir toprak kazanımı değil, aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki mutlak egemenlik iddiasının Venedik ve Ceneviz'e karşı en net ilanı olmuştur. Bu bağlamda, Osmanlı denizciliğinin kurumsallaşması ve stratejik bir güç unsuru olarak kullanılması, Venedik Cumhuriyeti ile kaçınılmaz bir çatışma sürecini beraberinde getirmiştir. Venedik, Adalar Denizi ve Akdeniz'deki kolonileri aracılığıyla deniz ticaretini kontrol ederken, Osmanlı Devleti'nin bu alanda cihanşümul bir dönüşüm içerisine girmesi, iki gücü karşı karşıya getirmiştir. Bu karşı karşıya gelişin en şiddetli ve belirleyici safhası ise 1470 yılındaki Eğriboz Kuşatması olmuştur.

Venedik donanmasının Enez kıyılarına saldırarak Müslüman halkı esir alması ve Adalar Denizi'nde yarattığı güvenlik tehdidi üzerine II. Mehmed, 1470 baharında Eğriboz Seferi'ne karar vermiştir (Âşıkpaşazâde, 2003, s. 526; Yıldırım, 2010, s. 222). Sefer hazırlıkları kapsamında, daha önce sadrazamlık yapmış olan ve donanma komutanlığına getirilen Mahmud Paşa Gelibolu'da yaklaşık 200 parçalık büyük bir donanma hazırlarken, Sultan kara ordusuyla harekete geçmiştir. Ada ile anakara arasındaki mesafenin bir ok atımı kadar dar olduğu Kısık mevkiinde, gemilerin yan yana dizilip zincirlerle bağlanması suretiyle bir köprü inşa edilmiş ve askerlerin adaya geçişi sağlanmıştır (Tursun Bey, 1980, s. 128; Yıldırım, 2010, s. 223). Kuşatma sırasında Venedik Generali komutasındaki 80 gemilik bir yardım filosu bölgeye ulaşsa da, Osmanlı Devleti'nin kurduğu gemi-köprü engeli ve yoğun top ateşi nedeniyle limana giremeyerek kuşatmayı denizden izlemek zorunda kalmıştır (Tursun Bey, 1980, s. 129; Yıldırım, 2010, s. 224).

Kuşatmanın uzaması üzerine bazı vezirlerin geri çekilme teklifine rağmen Mahmud Paşa'nın ısrarlı tutumu ve Sultan Mehmed'in emriyle genel taarruz başlatılmıştır. Yağma izni verilen askerler, Venedik donanmasının bakışları altında şehre girmiş; yoğun çatışmalar neticesinde kale düşürülmüş ve Venedik filosu çaresizlik içinde geri çekilmiştir (Âşıkpaşazâde, 2003, s. 525; Tursun Bey, 1980, s. 130).

Eğriboz kuşatması, yalnızca donanmanın niceliksel büyüklüğünü değil, aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin teknik kabiliyetinin gelişimini de gözler önüne sermektedir. Kuşatma esnasında Euripus Boğazı üzerine gemiler ve dubalar yardımıyla kurulan köprü, adanın anakara ile bağlantısını kesmiş ve Osmanlı ordusunun adaya geçişini sağlamıştır. İstanbul'un fethinde gemilerin karadan yürütülmesi hadisesine benzer bir taktik deha ürünü olan bu hamle, Venedik donanmasının yardım ulaştırma çabalarını boşa çıkarmıştır. Venedik Amirali Nicolo Canale'nin donanmasıyla boğaza gelmesine rağmen Osmanlı donanmasının caydırıcı gücü

karşısında tereddüt etmesi ve geri çekilmesi, Osmanlı deniz gücünün ulaştığı psikolojik üstünlüğü göstermesi açısından önemlidir. 12 Temmuz 1470 tarihinde Eğriboz'un fethedilmesiyle birlikte Venedik'in Adalar Denizi'ndeki hâkimiyeti onarılamaz bir darbe almış ve Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki varlığı savunma pozisyonundan mutlak taarruz gücüne dönüşmüştür.

Eğriboz zaferiyle Adalar Denizi'nde üstünlüğü büyük oranda ele alan II. Mehmed, denizlerdeki stratejisini tamamlamak üzere son büyük hamlelerini Karadeniz'in kuzeyi ve İtalya üzerine yapmıştır. Karadeniz ticaretinin ve İpek Yolu'nun kuzey hattının tam kontrolü için 1475 yılında Gedik Ahmed Paşa komutasındaki donanma Kırım'a gönderilmiştir. Cenevizlilerin elindeki Kefe, Sudak ve Azak gibi ticaret merkezlerinin fethedilmesi ve Kırım Hanlığı'nın Osmanlı himayesine girmesiyle Karadeniz'de bu dönemlerde Türk egemenliği hissedilir hale gelmiştir (Bostan, 2009c, s. 92).

II. Mehmed'in denizlerdeki faaliyetlerinin ulaştığı son nokta ise 1480 Otranto Seferi'dir. Gedik Ahmed Paşa'nın İtalya'nın topuğu olarak nitelendirilen Otranto Kalesi'ni ele geçirmesi, Osmanlı donanmasının lojistik kapasitesinin ve deniz çıkartma harekât kabiliyetinin zirveye ulaştığını göstermektedir (Babinger, 2003, s. 336). Her ne kadar Sultan Mehmed'in vefatıyla bu sefer kalıcı bir fethetme dönüşemese de (Reindl-Kiel, 1996, s. 543) Osmanlı deniz gücünün Batı Akdeniz'e ve İtalya içlerine kadar uzanabilme potansiyelini kanıtlaması bakımından denizcilik tarihinde sembolik bir öneme sahiptir.

II. Mehmed dönemi, Osmanlı Devleti'nin denizcilik tarihinde bir geçiş döneminden ziyade, mutlakiyet anlayışını temsil ettiği söylenebilir. II. Mehmed'in tahta çıktığı 1451 yılında, ağırlıklı olarak kara ordusuna dayalı ve denizlerde savunma refleksiyle hareket eden bir yapı söz konusuysa; 1481 yılına gelindiğinde Karadeniz'i bir iç deniz haline getiren, Adalar Denizi'nde Venedik gücünü kıran ve İtalya sahillerine asker çıkarabilen bir cihan devleti vizyonu ortaya çıkmıştır. Bu dönüşüm, tesadüfi zaferlerin bir sonucu değil, bilinçli bir planlamanın tezâhürüdür.

Bu stratejinin birinci ayağı olarak Osmanlı donanmasının kurumsallaşma ve teknolojik ilerlemesi makul bir açıklamadır. İstanbul'un fethi sırasında gemilerin karadan yürütülmesiyle ortaya çıkan mühendislik dehası, fetihten hemen sonra Tersane-i Âmire'nin kuruluşuyla sistemsal bir yapıya kavuşturulmuştur. Gelibolu'daki üssün kapasitesinin artırılması ve İstanbul'un gemi inşa merkezine dönüştürülmesi, Osmanlı Devleti'nin donanma kurumunun

seferden sefere toplanan bir yapıdan, daimî bir kurum kimliğine büründüğünün bir göstergesi olarak düşünülebilir.

Stratejinin ikinci kısmı ise aslında II. Mehmed için atfedilen “*Sultanü'l-berreyn ve'l-bahreyn*” ünvanıdır. II. Mehmed, Anadolu ve Rumeli arasındaki toprak bütünlüğünü sağlamanın yolunun deniz hâkimiyetinden geçtiğini fark etmiştir. Bu bağlamda Karadeniz ve Adalar Denizini, birbirinden bağımsız iki yer olarak değil, birbirini tamamlayan bağlantı noktası olarak ele alınmıştır. Bu bağlantının somut örneğini Karadeniz'deki Amasra, Sinop, Trabzon, Kefe gibi yerlerin fethedilmesiyle görmekteyiz. Yine aynı stratejinin Adalar Denizi ve Akdeniz sularında da Mora, Midilli ve Eğriboz'un fethedilmesiyle de görülmektedir.

Sonuç olarak II. Mehmed, Osmanlı Devleti'ni bir karalar içerisinde fethi yapan devlet olmanın ötesine taşıyarak, denizlerin, devletin geleceği için hayati bir saha olarak gören bir hükümdar görüntüsü çizmektedir. Otranto Seferi ile İtalya'ya kadar uzanan bu faaliyetler silsilesi, kendisinden sonra gelecek olan II. Bayezid ve I. Selim dönemlerindeki donanma yatırımlarına zemin hazırlamış; Sultan Süleyman çağında Akdeniz'deki Türk egemenliğini sağlayacak olan fikrî ve fiziki temelleri atmıştır. Bu yönüyle II. Mehmed, sadece İstanbul'un Fatihi değil, aynı zamanda Osmanlı denizciliğini de belirgin bir şekilde yükselten bir hükümdar olmuştur.

2.3.2. II. Bayezid dönemi

Sultan Bayezid döneminde babası II. Mehmed gibi denizlerdeki hâkimiyetin ne kadar önemli olduğunu kavrayan bir padişah görüntüsü çizmektedir. II. Bayezid dönemi iki ayrı dönem olarak değerlendirilebilir. Bayezid'in ilk dönemi daha çok Cem Sultan meselesinden ötürü yabancı devletlere karşı daha içekapanık bir politika içerisinde görülürken ikinci dönemi yani Cem Sultan'ın vefat etmesinden sonrasında denizlere ve genişlemeye bağlı bir strateji temel alınmaya çalışılmıştır (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 111). II. Bayezid, denizcilik faaliyetleri bakımından üç temel politika izlemektedir. Bunlar genel olarak şu şekilde aktarılabilir. Garp Ocakları'ndan tecrübeli Türk denizcilerin donanmaya katılması, tersanelerin geliştirilmesi ve daha donanımlı gemilerin inşa edilmesidir (Büyüktuğrul, 1970a, s. 190). Bu dönemde Osmanlı donanmasının oldukça gelişim katettiği görülmektedir. Doğu Akdeniz havzasında Memlûk Devleti, Adalar Denizi'nde ve Akdeniz'de Venedik Devleti ile mücadele edilerek donanmanın daha dışarıya dönük bir hale gelmesi sağlanmıştır (Büyüktuğrul, 1970a, s. 192).

Babası II. Mehmed döneminin sonlarına doğru yapılan Otranto Seferi, Osmanlı Devleti'nin Adalar Denizi ve İyon Denizi'ndeki hâkimiyetini genişletme çabasının bir uzantısı niteliğindedir. Gedik Ahmed Paşa'nın komutasındaki Osmanlı ordusunun dönemin iç karışıklıklarından dolayı İtalya'da yeterince kalıcı olamaması II. Bayezid'in önceliklerini doğu sınırlarına kaydırmasına yol açmıştır. Osmanlı donanmasının Karadeniz'e yönelmesiyle Boğdan Prenslığı'ne karşı 1484'te Kili ve Akkırman kalelerinin fethi, Tuna Nehri'nin kuzeyindeki Osmanlı egemenliğini güçlendirmiştir (Giese, W. F. C, 1992, s. 119). Bu zaferler esnasında Sinan Paşa'nın Tuna'ya gönderdiği donanmanın mühim bir katkısı olmuştur (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 112). II. Mehmed döneminde Karadeniz'de Türk egemenliğinin sağlanması anlayışı, II. Bayezid döneminde büyük ölçüde gerçekleşmiş ve Osmanlı Devleti böylesi önemli bir alanda ticaret yollarını güvence altına almıştır (Karadaş, 2023, s. 75).

Dönemin bir diğer önemli gelişmesi, Osmanlı-Memlûk ilişkilerinin denizcilik alanında da yaşanmış olmasıdır. Memlûklerin Anadolu'nun güney sahillerindeki liman hâkimiyeti, Osmanlı donanmasını doğrudan etkilemiş ve 1485-1486 yılları arasında Ayas ve Trablusşam gibi stratejik limanlara yönelik iki devleti karşı karşıya getirmiştir (Karadaş, 2023, s. 77). Bu süreçte, Venedik ile olan ilişkilerinde diplomasi üzerinden arttığı görülmektedir. 1489 tarihiyle birlikte Osmanlı donanmasının, Adalar Denizi'ndeki korsanlık faaliyetlerini denetim altına alma girişimleri mevcuttur. Bu hususta Anadolu ve Rumeli bölgelerinden kürekçi toplamaya çalışılmıştır. 1499-1503 Venedik Savaşı ile donanmaya taze kan alımı üst bir seviyeye ulaşmış; Kemal Reis ve Burak Reis gibi deneyimli kaptanların önderliğinde Sapienza ve Navarin Deniz Muharebeleri, Osmanlı Devleti'nin Mora ve Adalar Denizi'ndeki üstünlüğünü tescillemiştir (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 118). Osmanlı donanmasının 1486 tarihli kürekçi defterine göre 13.000'den fazla kürekçiyle güçlendirilmesi, Venedik'in uzun süreden beri gelen denizcilik gücüne meydan okumuş ve Akdeniz'deki Türk denizcilik varlığını pekiştirmiştir (Bostan, 2008, s. 69).

Genel manada, II. Bayezid dönemi Osmanlı denizciliğinde, savunma odaklı bir stratejiden daha çok hücumcu bir stratejiye geçişin temellerini atmıştır. Osmanlı Devleti bu süreç içerisinde Endülüs bölgesindeki Müslüman ve Yahudilerin de kurtarılması gibi sorumlulukları da üstlenmiştir. Otranto seferi ve Karadeniz fetihleri ile başlayan bu süreç, Memlûk ve Venedik ile yaşanan çatışmalarla devam ederken, Osmanlı Devleti'nin özellikle Adalar Denizi ve Akdeniz'deki hâkimiyetine olumlu katkı sağlamıştır. Dönemin önemli

görülen gelişmelerinden biri donanma inşasına ve donanmaya yeni katılan kaptan reislerin katkısıdır.

Ayrıca bu dönemde küresel anlamda Portekiz denizcilik faaliyetlerinin ilerleyişine karşı Akdeniz'deki dengeyi korumuş; özellikle 1498'de Vasco da Gama'nın Hint Okyanusu'nu aşarak Hindistan'a ulaşmasıyla başlayan Portekiz tehdidine karşı, Memlûklerle ittifak arayışlarına girilmiştir (Giese, W. F. C, 1992, s. 129). Bu süreçte, II. Bayezid'in son yıllarında Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na yönelik dolaylı müdahalelerin yapıldığı görülmektedir (İnalçık, 2023, ss. 190-191). Bu durum Osmanlı donanmasının ilerleyen zamanlarda doğu yayılımını öngörmüş ve I. Selim ve I. Süleyman'ın saltanat sürelerinde Osmanlı denizciliğinin genişlemesi için önemli bir altyapı oluşturmuştur. II. Bayezid'in bu denli denizcilik alanındaki olumlu yaklaşımı Osmanlı Devleti'nin jeopolitik konumunu güçlendirmiş ve Akdeniz ticaret yollarının kontrolünün önemli ölçüde sağlamlaşmasına katkı sağlamıştır.

2.3.3. I. Selim dönemi

Osmanlı Devleti tarihinde müstesna bir yere sahip olan I. Selim'in 1512 tarihinde başlayan padişahlık süresi sekiz yıl gibi kısa bir sürede sonlanmıştır. Bu dönem özellikle Ortadoğu'da etkili faaliyetlerin yapıldığı bir süreyi kapsamakla beraber devletin bir cihan devletine haline gelmesine de zemin hazırlamıştır. I. Selim, babası II. Bayezid dönemindeki denizcilik faaliyetlerini her ne kadar sefer yönlü olmasa da gelişim ve strateji temelli olarak bir ileri seviyeye çıkartmıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti'nin gerek doğu sınırlarında gerek ise güney bölgelerine doğru genişleme içerisinde olduğu görülmektedir. Bu faaliyetlerin gerçekleştiği esnalarda nitekim donanmanın da önemli rolü bulunmuştur.

I. Selim, hükümdar olduğu ilk yıllarda Osmanlı donanmasını şehzade Ahmed ve Korkut'un denizden kaçmalarına mâni olabilmek adına görevlendirmiş ve İskender Paşa'ya deniz yolunu tutma görevi vermiştir. Şehzadelerin derdest edilmesinden sonra yönünü II. Bayezid döneminde baş gösteren Şii tehlikesine karşı güneye çeviren Sultan Selim'in Safevi Seferi esnasında donanmadan lojistik ve taşımacılık kısmında yararlandığı bilinmektedir. Bu süre zarfında Osmanlı donanması Gelibolu'daki Rumeli askerlerini karşı sahile taşımış ve ordu için gerekli birtakım iâşeleri Trabzon'a aktarmıştır (Özkan, 1979, s. 141; Tezel, 1973, ss. 133-134). Bu sefer esnasında donanmadan doğal olarak lojistik destek noktasında yararlanılmıştır.

Çaldıran Savaşı sonrasında I. Selim ile Piri Mehmed Paşa görüşmesi esnasında donanma hususunda ve Osmanlı Devleti denizcilik politikası hakkında önemli ipuçları bulunmaktadır.

Osmanlı Devleti'nin deniz gücünü geliştirmeye yönelik olarak gündeme gelen tersane inşası ve her bir tersanede birer kadirga yapılması projesi, I. Selim'in denizlerde daha aktif bir donanma varlığına yönelik olduğu düşünülmektedir. Bu girişim, Piri Paşa tarafından teklif edilmiş ve padişahın tereddütlerine rağmen çalışmalara başlanmıştır. I. Selim, söz konusu donanmanın geliştirilmesini başlangıçta maliyet ve gereklilik açısından sorgulamıştır. Özellikle kara seferlerinin öncelikli olması halinde donanma yatırımının ve donanma hazırlıklarının lüzumsuz kalacağı endişesini dile getirmiştir. Hazinesinin mevcut durumunun bu ölçekte bir yatırımı karşılayamayabileceği de bir başka çekince olarak ortaya konmuştur. Bu endişeler karşısında Piri Paşa, teklifinin asıl maksadını açıklamış ve 500 gemilik bir donanmanın inşasının güçlü bir izlenim oluşturacağını ve Avrupa'daki devletlere yönelik önemli bir kazanım sağlayacağını ifade etmiştir. Paşa'nın ifadesiyle, aslında amaçlananın Galata'daki Hıristiyan tüccar ve elçiler aracılığıyla bu hazırlıkların haberinin Avrupa'ya ulaşması, böylece Fransa, Venedik ve Kıbrıs gibi devletlerin Osmanlı Devleti'nin sefer hazırlığı karşısında dış politikalarını gözden geçirerek haraç göndermeleri ve tabiliklerini yenilemeleri olduğuna dairdir (Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024a, ss. 1211-1213). Sonrasında Divan toplantısında yapılan görüşmeler neticesinde yeni tersane yapımına yönelik karar alınmış ve Haliç kıyısındaki bölge ile ilgili çalışmalar başlatılmıştır. Galata önünden Balat'ın karşısına kadar olan kısımda tersaneler yaptırılmıştır. Bu tersane gözlerinin yapımında her bir göz için elli bin Osmanlı altını harcanmıştır (Bostan & Özbaran, 2009b, ss. 123-124). Bu yaşanan gelişmeler Osmanlı Devleti'nin XVI. yüzyıl başlarındaki denizcilik politikalarını sadece askerî araçlar olarak değil, aynı zamanda diplomatik manada da kazanım sağladığının bir göstergesi olmuştur.

Bu dönemin bir diğer denizcilik alanındaki önemli faaliyeti Mısır Seferi esnasında ve sonrasında görülmektedir. I. Selim, Mısır Seferi esnasında deniz gücünün önemini göz önünde bulundurarak kapsamlı bir donanma hazırlığı başlatmıştır. Mısır Seferi'ne çıkarken İstanbul'un güvenliğini Kaptan-ı Derya Sinan Bey'e emanet etmiş, Çingene Beyi Hüsrev Bey'i de İzmit'te gemi inşa ettirmek için görevlendirmiştir. Kısa bir süre sonra Acemi Kasım Bey ve Cafer Ağa'yı da donanma hazırlıkları için vazifelendirmiştir. Sultan'ın ordusuyla 1516 yılının Aralık ayında, Şam'da bulunduğu vakitlerde gemilerin yapımının tamamlandığı haberi ulaşmıştır. İstanbul'da kış koşullarının ağır geçmesine rağmen, 1517 yılı Mart ayında tamamlanan 106 parçalık donanma unsurları Cafer Kapudan'ın komutasında Mısır'a hareket etmiş ve aynı yıl Mayıs ayında İskenderiye'ye ulaşmıştır (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 124).

Bu sefer esnasında Cafer Bey'in öncülüğündeki Osmanlı donanmasının aynı zamanda Rodos Şövalyelerine de Memlûklere yardım etmemeleri konusunda gözdağı verdiği bilinmektedir. Ridaniye Savaşı esnasında Osmanlı donanmasına yardımcı olan Kurtoğlu Muslihittin Bey'in filosunun önemli rol oynadığı görülmektedir. Ridaniye Savaşı aslında kara ordusunun, donanma ile başarılı bir şekilde iş birliğinin de bir göstergesi olmuştur. Kara ordusu Gazze ve Ariş yönünden Ridaniye'ye ilerlerken, donanmanın da İskenderiye önlerini abluka altına alarak olası dış yardımların önüne geçilmesi amaçlanmıştır. Donanmanın İskenderiye'ye ulaşmasıyla birlikte I. Selim'in donanmayı bizzat teftiş ettiği, gemilerdeki topları ve gemileri detaylı bir şekilde yerinde incelediği bilinmektedir. Donanma faaliyetlerinin başarıyla tamamlanması, Osmanlı Devleti'nin deniz politikaları ve Doğu Akdeniz hâkimiyeti açısından büyük önem taşımaktadır (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 125; Büyüktuğrul, 1970a, s. 213).

I. Selim döneminin sonlarına doğru Rodos Adası'nın kuşatılmasıyla ilgili de birtakım hazırlıklar vasıl olmuştur. 1518 tarihinin kış aylarında Gümülcine taraflarına ava çıkan padişah, Karasu Yenicesi bölgesindeyken denizden bazı Hıristiyan gemilerinin Trakya sahillerine saldırdığı haberini almıştı. Bu konuyla alakalı alınan malumatın sonucunda olayın merkezinin Rodos kaynaklı olduğu anlaşılmıştı. Bu durumdan da kaynaklandığı düşünülen Rodos'un kuşatılma fikrî ile ilgili kaynaklarda da birçok bilgi mevcuttur. Bazı kaynaklarda I. Selim'in Rodos Seferi için olumlu yaklaşmadığı, sefer için yapılan hazırlıkların yeterli olmamasından dolayı seferden vazgeçtiği ifade edilir. Haydar Çelebi'nin naklettiği ifadelerle göre de seferi isteyen ve hazırlıkların başlatılması yönünde talimatı verenin bizzat I. Selim'in olduğu yönündedir. Hoca Sadettin Efendi'ye göre de kuşatma hazırlıklarının yetersizliğinden ötürü Sultan Selim'in buna sert bir şekilde karşı çıkıp seferi başlatmadan bitirdiği yönündedir (Hoca Sadettin Efendi, 1979d, ss. 353-354; Kâtip Çelebi, 2007, ss. 40-41; Tansel, 1969, ss. 244-245).

Bu döneme ait denizcilik faaliyetleri ile ilgili dikkate değer bir başka hususta donanmanın daha çok güçlendirilmesine dair I. Selim'in görüşleridir. Lütfi Paşa'nın anlatısına göre Sultan Selim, bir sohbet sırasında dönemin âlimi Kemalpaşazâde'ye, Galata Hisarı'ndan Kâğıthane'ye kadar uzanan alanda 300 tersane inşa ettirmek ve Avrupa seferine çıkmak niyetinde olduğunu ifade etmiştir. Lütfi Paşa'nın donanmaya ait bu geliştirmenin I. Süleyman'a nasip olduğunu da aktardığı görülmektedir (Kütükoğlu, 1991, ss. 31-32). Lütfi Paşa'nın aktardığı bu bilgilerin doğru olup olmadığına dair eleştiriler mevcuttur. Feridun Emecen'e göre Lütfi Paşa, veziriazamlıktan olaylı şekilde ayrıldıktan sonra kaleme aldığı risalesinde, örtük bir kırgınlıkla I. Selim dönemini idealize etmiş ve I. Selim'i yücelten bir üslup benimsemiştir.

Benzer bir durumun Celalzade'nin Selimname eserinde de görüldüğü yine Emecen'e göre ifade edilmiştir (F. M. Emecen, 2021, ss. 353-354). Her ne kadar farklı yorumlamalar mevcut olsa bile sonuç itibariyle donanmanın güçlendirilmesi ve denizlerdeki egemenliğin I. Selim tarafından oldukça önemsenmesi ilerleyen dönemler için küresel bir donanma gerekliliğini devlet siyaseti adına göstermektedir.

Sultan Selim dönemi denizcilik faaliyetlerini daha önceki dönemlerden ayıran önemli unsurlardan birisi de Hint Okyanusu ve Kızıldeniz'deki faaliyetlerdir. Bu süreç, özellikle Portekizlilerin Doğu ticaret yollarını tehdit etmesi ve bölgede egemen olma düşüncesiyle ivme kazanmıştır. I. Selim'in ilk döneminde Memlûklerle ortaklaşa yapılan Portekiz karşıtı girişimler, Osmanlı Devleti'nin 1517'de Mısır'ı fethetmesiyle beraber doğrudan Osmanlı Devleti'nin kontrolü şeklinde devam etmiştir. Bu bağlamda öne çıkan isimlerden biri Selman Reis olmuştur. Başlangıçta Memlûklerin yardımı için görevlendirilen Selman Reis, Süveyş'te hazırlanan donanmayla 1515 yılında Yemen ve Hindistan kıyılarına sefere çıkmıştır (İnalcık, 2023, s. 191). Gucerât Sultanı ile eşgüdümlü olarak Portekizlilere karşı mücadele etmiştir. Bu mücadeleler esnasında tam sonuç alınamayınca Yemen'e geri dönmüş ve Aden'i kuşatmıştır. Kuşatma başarısızlıkla sonuçlansa bile Osmanlı Devleti'nin bu bölgedeki varlığını çeşitli kaleler ve üsler aracılığıyla pekiştirmiştir. 1517'de Portekiz donanmasının Cidde'yi kuşatması ve akabinde Portekiz donanmasının geri püskürtülmüş olması Hicaz bölgesini önemli bir tehditten korumuştur (Bostan, 2009g, s. 444, 2024b, s. 8). Memlûk Devleti'nin yıkılmasının ardından bölgedeki faaliyetleri Osmanlı Devleti tek başına üstlenmiştir. Bu dönemde Osmanlı Devleti, Kızıldeniz üzerinden Hint Okyanusu'na açılmayı ve Portekiz deniz gücünü kırmayı hedeflemiştir. Dünya denizcilik tarihine dair önemli bir gelişmenin de yine I. Selim döneminde Pîrî Reis'in bir dünya haritasını padişaha sunmasıyla ortaya çıktığı görülmektedir (İnalcık, 2023, ss. 191-192).

Sultan Selim dönemi, Osmanlı Devleti denizcilik tarihinde önemli bir aşama olarak değerlendirilebilir. Bu dönemde, denizcilik faaliyetlerinin yalnızca Akdeniz'le sınırlı kalmadığı görülmektedir. Osmanlı donanması yer yer Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na çıkarak kendi anakarasının ötesinde stratejik faaliyetlerde bulunmaya çalışmıştır. Portekiz tehdidine karşı kutsal toprakları ve yakın bölgelerin güvenliği deniz gücüyle korumaya yönelik adımlar atılmıştır. Gerek Safeviler üzerine yapılan Çaldıran Seferinde gerek Memlûk Devleti'ne yapılan seferlerde donanmadan belli ölçütlerde yararlanılmıştır. İstanbul'daki tersane faaliyetleri yoğunlaştırılmış, gemi üretiminde ciddi bir artış sağlanmıştır. Aden, Cidde ve Gucerât gibi

deniz sahalarında gerçekleştirilen seferler ile birlikte Osmanlı donanması Akdeniz dışına çıkmayı başarmıştır. Bu dönemde yapılan hamleler tam manasıyla deryada Osmanlı Devleti'ni egemen bir güç haline getirmemiş olsa bile I. Süleyman dönemi için önemli bir başlangıç noktası olacak ve Osmanlı Devleti'nin deryalarda etkili bir güç haline getirmiş olmalıdır.

2.3.4. I. Süleyman dönemi

Osmanlı Devleti'nin en ihtişamlı yılları arasında kabul edilen I. Süleyman devrinin ilk kısımlarında denizcilik faaliyetlerinde babası I. Selim'i örnek aldığı ve onun yarıda bırakmak zorunda kaldığı bazı meselelere ilgi duyduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti için önemli bir fetih hedefi taşıyan, II. Mehmed döneminde alınamayan ve muhtemelen I. Selim döneminde de alınması istenip çeşitli sebeplerden ötürü kuşatmadan vazgeçilen, Akdeniz'in önemli lokasyonunda yer alan Rodos'un fethedilmesi bu dönemin ilk faaliyetleri arasında görülmektedir. Akdeniz'de egemen bir güç olmak adına Rodos oldukça önemli bir konum niteliği taşımaktaydı. Sultan Süleyman'ın tahta çıktığı ilk zamanlarda Avrupa'ya doğru ilerleyebilmek adına ilk olarak Belgrad fethedilmiş ve kara yoluyla Osmanlı Devleti batıdaki fetihlerine bir süre sonra tekrar devam etmişti. Bu sürenin hemen akabinde Osmanlı donanmasının Rodos seferi için hazırlıklar yaptığı görülmektedir. Doğal olarak denizcilik alanında da ilerlemenin ne kadar önemli olduğu I. Süleyman'ın bu harekât düşüncesiyle ortaya çıkmaktadır.

II. Mehmed döneminden beri Osmanlı Devleti'nin Akdeniz siyasetinin temel hedeflerinden olan Rodos adası, St. Jean Şövalyeleri'nin kontrolü altında, güçlü tahkimi olan bir şekilde korunuyordu. 1522 Haziran aylarında başlayan sefer, İstanbul ve Gelibolu tersanelerinde yoğun hazırlıklarla desteklenmiştir. Sultan Süleyman büyük bir donanma hazırlığına girmiş ve 100'ü büyük, 92'si küçük olmak üzere geniş bir donanma hazırlatmıştır (F. M. Emecen, 2022, s. 73). Hatta I. Selim döneminde kısa bir süre donanmada yardımcı kuvvet olarak görev alan Kurdoğlu Muslihiddin Reis'te bu sefer esnasında Osmanlı donanmasına katılmıştır. Osmanlı Devleti kuvvetleri, Öküz Burnu ve Cem Bahçesi mevkielelerinde karaya çıkarma yaparak kuşatmayı başlatmıştır (Karadaş, 2023, s. 87).

Sultan Süleyman, 16 Haziran'da kara ordusuyla Marmaris üzerinden sefere katılmış, 28 Temmuz'da adaya ulaşarak kuşatmayı fiilen yönetmiştir. Şövalyeler, II. Mehmed döneminde yapmış oldukları başarılı müdafaalarına güvenerek teslim çağrılarını reddettiği fakat Osmanlı ordusunun gelişen üstün topçu saldırıları, ada içerisindeki çeşitli istihbarat faaliyetleri ve lojistik hazırlıkları karşısında başarılı olamamışlardır. Yine bu dönemde Avrupa'da yaşanan

siyasî karmaşa, özellikle Fransa-İspanya çatışması ve Venedik'in Rodos seferi öncesinde Osmanlı Devleti ile yapmış olduğu ticarî antlaşmalardan dolayı tarafsız bir tutum içerisinde yer alması, Şövalyelere yardım ulaşmasını engellemiştir. Yoğun çarpışmaların ardından 20 Aralık 1522'de Rodos teslim olmuştur. Rodos'un fethedilmesiyle birlikte, Leros, Sömbeki, Kalimnos gibi çevre adalarda Osmanlı Devleti topraklarına katılmıştır (Katib Çelebi, 2018, ss. 104-105; Kiel, 2008, s. 156; Şakiroğlu, 2009, ss. 133-134). Özellikle Rodos gibi kritik bir lokasyonda bulunan adanın alınması, Doğu Akdeniz'de Osmanlı deniz gücünün egemenliğini artırırken sonraki deniz faaliyetleri açısından da önemli ipuçları barındırmıştır.

Türk denizcilik tarihinin belki de en kritik dönüm noktası olarak düşünülen gelişme yine I. Süleyman döneminde bazı önemli Türk deniz gazilerinin Osmanlı Devleti himayesi altında faaliyetlerde bulunması olmuştur. XVI. yüzyılda Akdeniz sahilinde denizcilik tarihinin en önemli figürlerinden birisi olan Barbaros Hayreddin olarak da bilinen Hızır Reis ve nice önemli derya beyi bu dönemde Osmanlı Devleti sancağı adına çeşitli vazifeler üstlendiği görülmektedir.

Türk denizcilik mazisinde, Barbaros Hayreddin Paşa'nın yeri oldukça önemlidir. Barbaros'un Osmanlı donanması hizmetine girmesi ve denizcilikle ilgili bir eyaletin teşkilıyla beylerbeyliğine ve daha sonrasında Kaptan-ı Deryalığa atanması Osmanlı Devleti'nin deniz gücünü dönüştüren bir milat teşkil etmiştir. Asıl adı Hızır olan ve muhtemelen 1466'da Midilli'de sipahi Yakup Bey'in oğlu olarak dünyaya gelen Barbaros, Türk asıllı bir aileden gelmekteydi; nitekim Cezayir'de yaptırdığı caminin Nisan 1520 tarihli kitabesinde, "*Allah yolunda cihad eden Sultan Hayreddin ki Türk soyundan meşhur emir, mücahid Ebû Yusuf Yakub'un oğlu*" anlamına gelen ifadeyle kökenini vurgulamıştır. Kardeşleri İshak, Oruç ve İlyas ile birlikte denizcilik faaliyetlerine erken yaşta başlayan Hızır, özellikle Oruç ve İlyas ile Anadolu, Suriye ve Mısır sahillerinde faaliyet gösterirken, kendisine ait bir gemiyle Adalar Denizi ve Selanik sahillerinde deniz gaziliği ve ticaretle uğraşmıştır. I. Süleyman, Barbaros'un yetkinliğini fark ederek 1533'te onu Osmanlı hizmetine davet etmiş, 1534'te Kaptan-ı Derya olarak atamıştır. Bu atama, Osmanlı donanmasının daha kurumsal bir kimliğe ve Akdeniz'de stratejik üstünlük kazanması yolunda belirleyici bir adım olmuştur (Bostan, 2009b, s. 144).

Barbaros'un, I. Süleyman tarafından çağrılmasının ana sebebinin muhtemel karalardaki başarıların bir benzerinin deniz alanında yapılamaması olmasıdır. Özellikle dönemin büyük denizcilerinden Andrea Doria'nın karşısına Barbaros Hayrettin Paşa'nın çıkartılması, aynı zamanda Osmanlı-Habsburg mücadelesinin de görünen başka bir kısmıydı. Diğer taraftan da I.

Süleyman'ın deniz yönlü fetihlerin yahut kazanımların gerçekleşeceğine yönelik düşüncesi olmalıdır (Tezel, 1973, s. 172; İ. H. Uzunçarşılı, 1994a, s. 371). Barbaros'un, Sultan Süleyman ile görüşmesi sonrasında Sultan Süleyman'ın talebiyle, İrakeyn Seferi'nde bulunan Veziriazam İbrahim Paşa'nın yanına Halep'e giden Barbaros, Cezâyir-i Bahr-i Sefid Beylerbeyliği sıfatıyla Kemankeş Ahmed Paşa'nın yerine Kaptan-ı Deryalığa tayin edilmiştir. Bu tayin süreci aslında Osmanlı Devleti'nde o zamana kadar süregelen Gelibolu sancak beyliği makamına verilen Kaptan-ı Deryalık görevinin beylerbeylik rütbesine yükseltilmesi şeklinde yorumlanmıştır (Bostan, 2009b, s. 146; F. Emecen, 2010, s. 66; Ş. Turan, 1992a, s. 66). Barbaros'un Halep'ten İstanbul'a dönmesinin ardından donanmanın hazırlanmasıyla ilgilenmiş ve 1534 yılının Mayıs'ında seksen parçalık bir filoyla İtalya sahillerine doğru sefere çıkmıştır. Mesina Boğazı'ndaki başarılı seferler sonrasında Cezayir ve sonrasında Tunus'a kadar giden Osmanlı donanması Tunus'u zapt etmiştir. Bir yıl sonrasında 1535 tarihinde Beni Hafis ailesinin başı konumda olan Mevlây Hasan'ın, Şarklen'den yardım istemesi üzerine Andrea Doria komutasındaki donanma Tunuslularında yardımıyla Tunus'u ele geçirmiştir. Bütün çabalara rağmen muvaffak olamayan Barbaros, Cezayir'e çekilmek zorunda kalmıştır (İ. H. Uzunçarşılı, 1994a, ss. 372-373).

Osmanlı donanmasının 1538 tarihine kadar hem Akdeniz'de hem Adalar Denizi'nde çeşitli faaliyetler içerisinde olduğu anlaşılmaktadır. 1538 Haziran ayında I. Süleyman'ın emriyle denize açılmaya hazırlanan Osmanlı donanması tam olarak hazır durumda olmasa da gerek siyasî baskılar gerek Andrea Doria'nın Girit'ten Osmanlı ticaret gemilerine saldıracağı yönündeki havadisler üzerine 40 gemiyle harekete geçmiştir. Kısa süre sonra Barbaros'un komutasındaki Osmanlı donanmasına 90 gemilik bir filo Salih Reis komutasında katılmıştır. Girit'teki haberin doğru olmadığı anlaşılınca Barbaros, İstanbul'a dönmek yerine Adalar Denizi'ne yönelmiş; İşkatoz, İşkiri, Andros, İstendil, Koyunluca ve Kerpe'yi fethederek birçok esir ve ganimet elde etmiştir. Buradan elde edilen esir ve birçok ganimet ile ilgili bilgiler *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr* eserinde de geniş yer bulmuştur (Katib Çelebi, 2018, ss. 131-132; Tezel, 1973, ss. 180-181). Daha sonrasında Girit'e ilerleyen Osmanlı donanması, adanın Venedik için stratejik önemini bilmesine rağmen hem mevsimsel problemler hem de lojistik yetersizlikler nedeniyle kapsamlı bir fetih yerine Kandiye, Resmo, Suda, Apokoran ve Hanya çevresindeki yerleşimleri yağmalayıp limanları tahrip etmiştir. Toplamda 25 Venedik adasını dolaşarak 13'ünü ilhak eden ve 12'sini haraca bağlayan Barbaros, adeta bu süreçte Venedik Devleti'nin sessiz kalmasını fırsata çevirmiştir (Ahmed Cevdet Paşa, 1972a, s. 126; İ. H. Uzunçarşılı, 1994a, s. 375). Barbaros'un Girit'e yapmış olduğu bu sefer kimi sebeplerden ötürü

Osmanlı Devleti'nin deniz stratejisindeki merkezîyetçi yaklaşımı ve inisiyatif eksikliğini ortaya koymuştur (Karadaş, 2023, s. 98).

Akdeniz'de gerginliğin arttığı 1538-1539 tarihleri arası aslında Türk denizciliğinin zirve dönemi olarak da bilinen Preveze Deniz Zaferi'nin de meydana geldiği zamanlardır. Deryadaki adaların bir bir Osmanlı hâkimiyeti altına girmesi ve Türk donanmasının ilerlemeci politikaları Avrupa'da yeni bir Haçlı İttifakı'nın doğuşuna zemin hazırlamıştır. Şarlken öncülüğünde başlayan bu ittifak kısa süre içerisinde Papalığın da destek vermesiyle büyük bir birliğe dönüşmüş, Venedik ve Portekiz donanmalarının da katılımıyla birlikte adeta Akdeniz'de Türk-Haçlı savaşının ayak sesleri duyulmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti'nin ilerlemesini durdurmak adına İspanya, Papalık ve Avusturya'nın öncülük ettiği Haçlı İttifakı'na sonrasında Venedik, Portekiz, Malta ve Ceneviz'in katılımı sağlanmıştır. Müşterek Haçlı donanmasının genel kaptanlığına Andrea Doria getirilmiştir. Böylesi büyük bir ittifak için tek amaç Akdeniz'de önemli faaliyetlerde bulunan Barbaros öncülüğündeki Osmanlı donanmasının sökülüp atılmak istenmesiydi.

1538 Mart ayında Korfu'da toplanmaya başlayan Haçlı donanması, 7 Eylül 1538'de hazırlıklarını tamamlayarak Preveze Kalesi'ni kuşattı. Akabinde Barbaros Hayreddin Paşa, Eğriboz'dan ayrılarak Turgut Reis komutasındaki 20 gemilik öncü filosunu Zenta'ya göndermiştir. Turgut Reis, bu mevkiye 40 gemilik bir düşman filosuyla karşılaştı ve durumu Barbaros'a bildirmiş; aynı anda Haçlı filosu da Andrea Doria'yı Osmanlı donanmasının yaklaştığı konusunda uyarmıştır. Bunun üzerine Haçlı donanması Korfu'ya çekilerek, Barbaros ise Preveze Kalesi'nin tahribine karşı olarak Kefalonya'yı yağmalama hareketine girişmiştir. 24 Eylül 1538'de Preveze'ye ulaşan Barbaros, kaleyi onarıp tahkim ederek körfezde beklemeye başlamıştır. Bu sırada birleşik Haçlı donanması, 140 kalyon, 168 kadirga ve 55.000 askerden oluşan büyük bir kuvvetle Preveze açıklarına dönmüştür. Osmanlı Devleti'nin bu savaş esnasında 122 kadirgadan ve 20.000 askerden oluşan donanması bulunmaktadır. Türk donanmasının sayısal anlamda Haçlı donanmasının neredeyse üçte biri civarında olduğu ve gemilerde bulunan top sayısı bakımından da oldukça geride olduğu bilinmektedir (Ahmed Cevdet Paşa, 1972a, ss. 126-127; Bostan, 2009h, s. 174; İ. H. Uzunçarşılı, 1994a, ss. 376-377). Nitekim Haçlı donanması, böylece sayısal bir üstünlüğe rağmen Osmanlı karasularında harekât yürütmenin dezavantajıyla karşı karşıya kalmıştır. Barbaros Hayreddin Paşa, Preveze Körfezi'nde koruma altındaki gemileri ve Arnavutluk kıyılarında Osmanlı kara ordusunca desteklenmesi Osmanlı donanmasının lehine bir durum ortaya çıkartmıştır. Buna karşılık, açık

denizde bekleyen Haçlı donanmasının askerleri, lojistik zorluklar ve deniz koşullarının etkisiyle giderek yıpranmıştır (Goffman, 2004, s. 176).

Osmanlı donanması 28 Eylül’de savaş düzeninde Barbaros gemileriyle birlikte merkezde, Salih Reis sağ cenahta, Seydi Ali Reis sol cenahta ve Turgut Reis, hilal şeklinde formasyon alan Osmanlı donanmasının arkasında, düzen içerisinde yerlerini almışlardır. Haçlı donanmasında Andrea Doria haricinde Venedik donanmasında Capello, Papalık donanmasında Grimani komuta etmesine rağmen bu komutanlar arasında uzlaşma hali görünmekteydi. İki donanma Preveze açıklarında karşı karşıya geldiği vakitte rüzgârın güneyden estiği ve bu durumun açık bir şekilde Haçlı donanmasının lehine olduğu bilinmektedir (Bostan, 2009h, s. 175). Barbaros bu duruma karşı muhtemel Kur’ân-ı Ker’im’den *Şûrâ 33* ve *Ahzâb 9* ayetlerini bir kâğıda yazıp gemisinin yanından deryaya bırakmıştır (Ahmed Cevdet Paşa, 1972a, s. 127; Bostan, 2009h, s. 175; Katib Çelebi, 2018, s. 135; Murâdî, 1979b, s. 190). Rüzgârın kesilmesiyle birlikte Haçlı donanmasındaki kalyonlar hareketsiz kalınca Andrea Doria kalyonlardan yoğun ateşe başlamıştır. Fakat kalyonlardan atılan topların kısa mesafe de kalmasıyla Doria’nın bu girişimi sonuçsuz kalmıştır. Osmanlı kadırgalarının uzun menzilli isabetli atışlarıyla birlikte Haçlı donanmasının kalyonları vurulmuştur. Andrea Doria’nın Osmanlı donanmasını iki ateş arasına alma girişimleri, Barbaros’un usta manevraları ve Turgut Reis’in çevirme harekâtıyla başarısızlığa uğramış; Haçlı donanmasının ön safındaki kalyonların çoğu tahrip edilmiştir. Barbaros’un şiddetli hücumu, düşman hattını ikiye bölerek Doria’nın kadırgalarına saldırmış; Turgut Reis’in arkadan çevirmesi, müttefik donanmasını imha tehlikesiyle karşı karşıya bırakmıştır. Bunun üzerine Doria geri çekildi ve daha sonrasında Venedik komutanı Capello tarafından suçlanmıştır (Büyüktuğrul, 1978a, ss. 658-659). Savaşın ardından fırtına ve karanlık nedeniyle fenerlerini söndüren Doria’nın izini kaybeden Barbaros, bir süre takipten sonra Ayamavra’da bekleyerek Preveze’ye dönmüştür. Osmanlı donanması, çok sayıda esir ve ganimet elde ederken, Haçlı donanması 128 kalyonunu kaybetmiştir (Bostan, 2009h, s. 176; Bradford, 2021, s. 197; Matrakçı Nasuh, 2019, s. 381; Murâdî, 1979b, s. 191).

Barbaros Hayrettin Paşa’nın sevk ve idaresindeki Osmanlı donanmasının en parlak zaferlerinden biri olan Preveze Deniz Savaşı, Türk denizcilik tarihi açısından bir dönüm noktasıdır. Bu zaferde, Barbaros’un üstün stratejik zekâsının yanı sıra, Osmanlı donanmasının omurgasını oluşturan kürekli kadırgaların, Haçlı ittifakının hantal yelkenli kalyonlarına karşı sağladığı manevra üstünlüğü belirleyici olmuştur. Bu başarı, Osmanlı denizcilik faaliyetlerinde kadırğa kullanımının uzun süre tartışmasız bir tercih olarak kalmasını sağlamıştır (Bostan,

2007e, s. 345). Ancak Akdeniz gibi bir iç denizde zafer getiren bu kadirga geleneği, Osmanlı donanmasının açık denizlerdeki gelişimine ve kalyonculuğa geçişini geciktiren bir faktör olmuştur. Nitekim kadirgaların okyanusun sert hava koşullarına ve dev dalgalarına karşı dayanıksızlığı, ilerleyen süreçte Osmanlı donanmasının Hint Okyanusu gibi açık denizlerdeki rekabet gücünü zayıflatan yapısal bir dezavantaja dönüşmüştür.

28 Eylül 1538 tarihinde gerçekleşen Preveze Deniz Muharebesi'nde Osmanlı donanması, Haçlı İttifak güçlerine karşı kesin bir zafer elde etmiştir. Haçlı İttifakı'nın kurulmasından muharebenin gerçekleştiği tarihe kadar geçen yaklaşık yedi aylık süreçte, Akdeniz ve çevresinde Osmanlılar ile Haçlılar arasında yoğun deniz çatışmaları yaşanmıştır. Bu süre zarfında Haçlı kuvvetleri, birçok bölgede ciddi kayıplar vermiş; çok sayıda gemi ve asker zayi olmuştur. Söz konusu kayıpların önemli bir bölümü Osmanlılar tarafından savaş ganimeti olarak ele geçirilmiştir (İ. Ertaş, 2025, ss. 1078-1079). Sözelimi Preveze deniz zaferi Akdeniz deryasında Osmanlı egemenliğini bir süreliğine ispatlamış ve Osmanlı Devleti I. Süleyman devrinde belki de Türk denizcilik tarihinin en başarılı dönemlerini yaşamıştır (Braudel, 2019, s. 769; İnalçık, 2023, s. 12).

Preveze Deniz Savaşının Osmanlı Devleti tarafından kazanılmasından sonra Orta Akdeniz bölgesinde de bir Türk egemenliği söz konusu olmuştur. Bu tarihi zaferden sonra Fransa Kralı I. François, Osmanlı Devleti ile yakınlaşmayı yeniden başlatmıştır. Bu süreçte Fransa ile İspanya arasındaki savaşın başlaması da oldukça etkili olmuştur. 1532'den itibaren Fransa ile ilişki kuran Barbaros Hayreddin Paşa'nın da desteğiyle, V. Karl'a karşı Akdeniz'de ortak bir harekât planlanmıştır. Fransa elçisi Paulin ile birlikte 28 Mayıs 1543'te İstanbul'dan 110 gemilik bir filo ile hareket eden Barbaros, İtalya kıyılarındaki Messina, Reggio ve Ostia gibi stratejik noktalara saldırılar düzenlemiş ve 20 Temmuz'da Marsilya'ya ulaşmıştır. Burada törenle karşılanan Barbaros, Fransız donanmasının hazırlıklarını tamamlamasının ardından Savoie Dukalığı'na bağlı Nice'in ele geçirilmesi için harekete geçmiştir. Şehir 20 Ağustos'ta alınmış, ancak kalenin ele geçirilmesi uzayınca kuşatma sona erdirilmiş ve Türk donanmasının kışı Toulon'da geçirmesi kararlaştırılmıştır. Ancak, I. François'nin V. Karl ile anlaşmaya varması üzerine Barbaros, yaklaşık altı ay Güney Fransa'da kaldıktan sonra İstanbul'a dönmek zorunda kalmıştır. Dönüş yolunda Cenova'da esir bulunan ve kendisinden sonra en önemli donanma reislerinden biri olan Turgut Reis'i de kurtarmıştır (Büyüktuğrul, 1970a, ss. 251-252; Katib Çelebi, 2018, s. 139; Ş. Turan, 1992b, s. 67).

Barbaros Hayreddin Paşa'nın 1546 tarihinde vefat etmesinin ardından Osmanlı Devleti denizcilik faaliyetlerinin bir süre daha önemli kazanımlar sağladığı görülmektedir. Bu dönemde Batı Akdeniz üzerinde birtakım fetihler gerçekleşmiştir. 1510 tarihinde İspanya tarafından ele geçirilen Trablusgarp, Sinan Paşa'nın donanma komutanlığı ve Turgut Reis'in de önemli destekleri neticesinde yüz yirmi kadirgalk Osmanlı donanması tarafından fethedilmiştir (Katib Çelebi, 2018, s. 140). Yine I. Süleyman döneminde, İspanya öncülüğündeki müttefik Hıristiyan donanmasının 12 Mart 1560'ta Cerbe Adası'nı işgal etmesi üzerine, Osmanlı donanması, Piyale Paşa komutasında 120 kadirga ile 28 Mart 1560'ta İstanbul'dan harekete geçmiştir. 10 Nisan 1560 tarihli görev beratıyla Trablusgarp ve diğer Osmanlı topraklarını koruma görevi verilen Piyale Paşa, 27 Nisan'da Modon'da ikmal yaptı ve Malta'ya yöneldi. 8 Mayıs'ta Gozo Adası'nı yağmalayıp su ikmali yaptıktan sonra Cerbe'ye ilerlemiştir. 11 Mayıs'ta başlayan üç günlük deniz muharebesinde müttefik donanması yenilgiye uğratılmış; 19 kadirgası ele geçirilmiş, 26 barçası tahrip edilmiş ve 11 kadirgası Cerbe Kalesi'ne sığınmak zorunda kalmıştır. Trablusgarp Beylerbeyi Turgut Paşa'nın desteğiyle yaklaşık iki ay süren Cerbe Kalesi kuşatması, 30 Temmuz 1560'ta adanın fethiyle sonuçlanmıştır (Bostan, 2009h, s. 183; Katib Çelebi, 2018, ss. 153-154).

Osmanlı Devleti'nin Cerbe'de önemli başarı kazanması artık Akdeniz'in tamamında Türk denizciliğinin adeta bir nişanesidir. Bu süreçte özellikle korsan faaliyetlerinin başı haline gelen Malta Adasına da sefer düşünülmüştür. Aslında Malta'nın daha önceki yıllardan gelen Osmanlı denizciliği için kötü şöhreti bulunmaktadır. Özellikle Akdeniz'deki Müslüman hacıların ve tüccarların bulunduğu çeşitli ticarî gemilere büyük zararlar burada hüküm süren korsanlar tarafından verilmekteydi. Bu sebeplerden ötürü 1565 tarihinde Vezir Mustafa Paşa, Cezayir Beylerbeyi Hasan Paşa ve Trablusgarp Beylerbeyi Turgut Paşa'ya fermanlar gönderilmiştir. Yaklaşık 240 gemilik donanmanın başına da Piyale Paşa getirilmiştir (Bostan, 2003, s. 540; Kadıoğlu, 2023, s. 8). Fakat böyle bir adanın fethedilmesi oldukça zor görünüyordu. Hatta buranın merkezinde yer alan St. Elmo Kalesi ve onu koruyan çevre kalelerin alınması için II. Mehmed dönemine benzer nitelikte küçük gemilerin karadan yürütülmesi bile denenmiştir (Kırval, 2013, ss. 40-41). Kuşatma esnasındaki belirsizlikler özellikle Kara Mustafa Paşa ve Piyale Paşa arasında görüş ayrılıkları aslında kuşatma ile ilgili ilk ipuçlarını da vermektedir (M. Cezar, 2011, s. 993). St. Elmo Kalesi'nin 23 Haziran 1565'te alınmasına rağmen, kuşatma Malta Kalesi, Birgu ve Senglea şehirlerine yönelmiş, ancak yoğun direniş ve Sicilya'dan gelen takviye kuvvetler nedeniyle başarı sağlanamamıştır. Turgut Paşa'nın kuşatma sırasında hayatını kaybetmesi, Osmanlı ordusunun moral motivasyon

açısından da zayıflamasına yol açmıştır (Bostan, 2009d, s. 187; Katib Çelebi, 2018, s. 159). Mevsim şartlarının kötüleşmesi ve şolok rüzgârlarının etkisiyle, Mustafa Paşa 8 Eylül 1565'te kuşatmayı kaldırmak zorunda kalmış ve 12 Eylül'de Osmanlı ordusu adayı terk etmiştir. Kuşatma sırasında yaklaşık 20.000 Osmanlı askeri hayatını kaybetmiş, 540 tımar sahibi de ölmüş veya denizde boğulmuştur. Bu başarısızlık sonucu Mustafa Paşa vezirlikten azledilmiştir (Bostan, 2009d, s. 188; Katib Çelebi, 2018, s. 161). Malta Kuşatması, Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'deki yayılma politikasına önemli bir darbe vurmuş ve Malta Şövalyeleri'nin direnişinin sembolik bir zafer olarak tarihe geçmesine neden olmuştur. Sonraki yıllar için de Hıristiyan devletlerin, Akdeniz sularında Osmanlı donanmasına karşı umutlarını yeniden yeşertmiştir.

Sultan Süleyman dönemi son denizcilik faaliyetinin ise Sakız Adası'nın fethedilmesidir. Sakız Adası, II. Mehmed döneminde Osmanlı Devleti'ne vergi ödemekle yükümlü bir bölge olmasına rağmen, Sakız adasındakiler fırsat buldukça Osmanlı Devleti çıkarlarına zarar veren faaliyetlerde bulunmuştur (Örenç, 2009, s. 6). Bu faaliyetler, özellikle casusluk ekseninde yoğunlaşmıştır. Osmanlı donanmasının Adalar Denizi'nde harekât yürüttüğü dönemlerde, Sakızlılar Hıristiyan hükümdarlara Osmanlı kuvvetleriyle ilgili bilgiler sızdırmıştır (Kumrular, 2007, s. 102). Bu sorunu çözmek amacıyla I. Süleyman, Zigetvar Seferi'ne hazırlanırken Kaptan-ı Derya Piyale Paşa'yı Sakız sularına göndermiştir (M. Cezar, 2011, s. 994; Katib Çelebi, 2018, s. 162). Piyale Paşa, öncelikle Sakız'ın karşısındaki Çeşme'ye demir atarak stratejik bir konum almıştır. Durumun ciddiyetini fark eden Sakızlılar, olası bir çatışmayı önlemek için hediyelerle birlikte bir heyet göndermiş, ancak Piyale Paşa, Osmanlı Kaptan-ı Deryası'nın bu şekilde basit bir heyetle karşılanamayacağını bildirerek, ada yönetimini oluşturan on iki kişinin bizzat kendisine gelmesini talep etmiştir. Piyale Paşa'nın manevrasını tam olarak anlayamayan Sakız yönetim erkânı, bu talebe uyararak Kaptanpaşa baştardesine gelmiştir. Bunun üzerine Piyale Paşa, ada yöneticilerini derhal tevkif ederek İstanbul'a göndermiş ve Kocaeli Sancakbeyi'ne Sakız'ı fethetme emri vermiştir. Bu stratejiyle, kan dökülmeden Sakız Adası 1566 yılında Osmanlı hâkimiyetine alınmıştır. İşgal tamamlanırken Piyale Paşa da adaya çıkarak gerekli yerlere askerî birlikler yerleştirmiş ve idarecileri tayin etmiştir. Sakız'ın fethinden sonra Piyale Paşa, donanmayla İtalya'ya yönelmiş ve Puglia (Apulia) sahillerinde bazı tahrip hareketlerinde bulunmuştur (Katib Çelebi, 2018, s. 163). Bu fetih, Osmanlı Devleti'nin Adalar Denizi'ndeki hâkimiyetini pekiştirmiş ve Sakız Adası'nın stratejik önemini Osmanlı Devleti lehine çevirmiştir.

2.3.5. II. Selim dönemi

I. Süleyman'ın Zigetvar Seferi esnasında vefatının ardından başlayan II. Selim dönemi, Osmanlı denizcilik stratejisinde hayati gelişmelerin yaşandığı bir evredir. Hint Okyanusu'ndaki faaliyetler çalışmanın ilgili bölümünde müstakil bir başlık altında irdeleneceğinden, bu safhada temel odak noktası Akdeniz hâkimiyeti olacaktır. Nitekim Kıbrıs ve Tunus gibi stratejik mevkiilerin fethiyle taçlanan bu dönem; aynı zamanda Türk denizcilik tarihinin karşılaştığı ilk büyük felaket olan İnebahtı Deniz Savaşı gibi elim hadiselerle de sahne olması bakımından, Osmanlı denizcilik tarihi için belirleyici bir dönüm noktası teşkil etmektedir.

Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs'ı fethetme niyetine dair daha öncesinde çok sık rastlanmayan bir husus dikkat çekicidir. Bu husus Osmanlı tarihinde müstesna bir yere sahip olan Şeyhülislam Ebussuûd Efendi'nin Kıbrıs ismi zikredilmese dair Kıbrıs'a yönelik olan fetvasıdır. Ebussuûd Efendi'nin adanın daha öncesinde bir İslam beldesi olması hasebiyle özellikle fetva noktasında desteklemesi ve yine başta Lala Mustafa Paşa'nın ve devlet ricalinin Doğu Akdeniz'in en önemli lokasyonunun alınabilmesi adına II. Selim'e benzer görüşleri deklare etmeleri Kıbrıs'a yapılacak olan seferin başlangıç aşamasını oluşturmuştur (Bostan, 2022a, s. 41). Kıbrıs'ın fethedilmesine dair Gelibolulu Mustafa Âlî, eserinde Kıbrıs'ın fethini zorunlu kılan gerekçeleri sıralarken adanın konumuna dikkat çekmektedir. Müellife göre Kıbrıs; Osmanlı hâkimiyetindeki Trablusşam ile Karaman Vilayeti'ne bağlı Silifke kazasına oldukça yakın bir mevkide konumlanmıştır. Bu sebeple Mısır ile İstanbul arasında seyreden ticarî ve askerî gemilerin güzergâhı mecburen bu bölgeden geçmektedir. Mustafa Âlî, Venedik idaresindeki ada sakinlerinin zahiren itaatkâr görünüp bağlılık bildirmelerine rağmen, fırsat buldukça Mısır yolundaki Müslüman gemilerine saldırarak yağma faaliyetlerinde bulduklarını belirtir. Üstelik bu faaliyetlerinden dolayı kendilerinden hesap sorulduğunda, saldırıların failleri olarak Messina ve Malta korsanlarını işaret ederek sorumluluktan kaçma yoluna gittikleri şeklinde ifade etmektedir (Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 703). Bu tespitlerden de anlaşılacağı üzere; adanın stratejik önemini ve ada halkının seyir güvenliğini tehdit eden tutumunu ön plana çıkarılmış ve Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs seferini siyasî açıdan meşru bir zemine oturtulduğu ifade edilmiştir.

Osmanlı donanması, 1570 yılında Kıbrıs'ın fethi için İstanbul'dan üç grup halinde harekete geçmiştir. Birinci filo, Murad Reis komutasında 25 gemiden oluşmuş ve Rodos'u üs edinerek düşman hareketlerini izleme, bilgi toplama ve Kıbrıs'a gelebilecek yardımları engelleme görevini üstlenmiştir. İkinci filo, Piyale Paşa'nın komutasında 36 kadirga, 12 çekdiri,

8 mavna ve çeşitli lojistik destek için 80 gemiyi içermiştir. Üçüncü filo ise Lala Mustafa Paşa ile birlikte hareket eden 124 gemiden oluşmuştur. Donanmanın üç grup halinde görev alması Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs seferi için kapsamlı bir planlama yaptığını ve donanmanın lojistik ile istihbarat ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik oldukça organize bir şekilde hareket ettiğini göstermektedir (Osmanlıoğlu, 2023, ss. 38-39). Bu esnada Kıbrıs'ın savunulması adına İspanya Kralı II. Felipe öncülüğünde Papalık, Malta ve Venedik arasında gerçekleşen uzlaşma tam manasıyla başarıya ulaşamadı. Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs'a saldırıya geçtiği zamanlarda bu müttefik devletlerin bir araya gelmesi gecikmiştir. Müttefik donanmanın mevcudiyetiyle ilgili 206 gemi ile 1300 top ve on altı bin ila otuz altı bin geminin yer aldığı düşünülmektedir. 13 Eylül 1570 tarihinde Suda limanından hareket eden müttefik donanması 22 Eylül tarihinde Meis Adasına gelseler bile burada fırtınaya tutuldular ve sonrasında Lefkoşa'nın Osmanlı donanması tarafından zapt edilmesi haberi üzerine müttefik donanmanın savaşa çok cesaret edemediği ve buldukları yerde kaldığı görülmektedir (Bilgin, 2015, s. 96; İ. Uzunçarşılı, 2010, s. 260; İ. H. Uzunçarşılı, 1994b, s. 13)

Lefkoşa'nın alınmasından sonra Osmanlı ordusu Magosa'yı alabilmek ve Kıbrıs'ın tamamını kontrol edebilmek için Lala Mustafa Paşa'nın isteğiyle payitahttan yardım istenilmiştir. Müezzinoğlu Ali Paşa, İstanbul'dan çıkmadan öncede İskenderiye, Rodos, Sakız ve Midilli gibi yerlerden de birçok Osmanlı Devleti'ne ait gemiler bölgeye intikal etmiştir. Yine bu harekate vezir Pertev Paşa liderliğinde olası düşman kuvvetlerine karşı 124 kadırgada görevlendirilmiştir. Lala Mustafa Paşa'ya desteğe gelen bu birliklerle beraber Magosa 1571 yılının ağustos ayında ele geçirilmiş ve böylece Kıbrıs'ın fethedilmesi tamamlanmıştır (Bilgin, 2015, s. 97; Selânikî Mustafa Efendi, 1999, s. 80; İ. Uzunçarşılı, 2010, s. 261). Kıbrıs'ın fethinin gerçekleşmesinin ardından bölgede yaşayan Hıristiyan tebaanın da devletin uzlaşma, koruyucu ve hoşgörülü tutumu bu adanın uzun yıllar Türk egemenliğinde kalmasının bir sonucu olarak da tarih kaynaklarında kendine yer tutmuştur (Kazıcı, 2015, s. 46).

Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs'ı fethetmesi İstanbul ile Doğu Akdeniz arasındaki güvenliğin sağlanabilmesine imkân vermiştir. Kıbrıs'ın fethedilmesi, Osmanlı Devleti'nin kuşatma organizasyonu içinde önemli gelişmeleri görmemizi sağlamıştır. Bölgeye yakın birçok eyalet ve sancak beylerinin bu kuşatmaya destek vermesi, Katolik denizci faaliyetlerinin yakından takip edilmesi gibi birçok süreç çok iyi analiz edilmiş ve Kıbrıs'ın fethi 1 yıl civarında bir sürede başarıyla tamamlanmıştır. Bu bağlamda Kıbrıs gibi stratejik öneme sahip olan bir yerin İslam mülkü içerisine girmesi Katoliklerin tekrardan toparlanmasına ve İnebahtı

bozgunun oluşmasındaki en önemli faktör olmuştur. Kıbrıs'ın Osmanlı Devleti tarafından alınması Avrupa için önemli bir kayıptı. Özellikle Kıbrıs kuşatılmasına doğrudan pek bir etkisi olmayan Haçlı donanması için Kıbrıs'ta yaşanan hezimetin unutulacak bir tarafı yoktu. Bu durumdan ötürü aynı yıl içerisinde müşterek bir Haçlı donanması Osmanlı donanmasına Akdeniz deryasında bir harekât planlanmıştır.

Osmanlı kaynaklarında Sıngın donanma savaşı olarak bilinen İnebahtı deniz savaşı (Katib Çelebi, 2018, s. 172), Osmanlı donanmasının neredeyse tamamının imha edildiği ilk büyük deniz mağlubiyeti olması hasebiyle tarihimizde derin izler bırakmıştır. İnebahtı öncesinde Haçlı motivasyonunun iyi bir şekilde tatbiki önem arz etmektedir. Haçlı ittifakı Kıbrıs'ın Osmanlı Devleti tarafından fethedilmesini engellemek için bir organizasyon hazırlığı içerisinde olduğu fakat Kıbrıs'ın Osmanlı Devleti tarafından fethine engel olamadığından tekrardan Kıbrıs'ı geri alabilmek adına bir girişim içerisine girmişlerdir.

İnebahtı, Epakto, Lepanto gibi adlarıyla da bilinen Korint körfezi girişinde yer alan, Mora'nın Patras şehrinin karşısındaki Yunan ana karası kıyısındadır (Machiel Kiel, 2000, s. 285). Kıbrıs'ın Osmanlı Devleti tarafından fethedilmesiyle birlikte başta Venedik olmak üzere Katolik devletler için Kıbrıs'ın geri alınabilmesi adına, Papa V. Pius'un bir yıl önce teşebbüs ettiği kutsal Haçlı ittifakı kurulmuştu. Venedik ve İspanya'nın öncülüğünde oluşturulan Haçlı ittifakının oluşturduğu donanmanın kumandanlığına Don Juan de Austria getirildi. Buna karşı Osmanlı Devleti de bölgede hazırlıklara başlamıştır (Çakır, 2009, s. 516; İ. Uzunçarşılı, 2010, s. 261). Osmanlı donanmasının Kıbrıs fethinden dolayı kürekçi ve savaşı eksikliği bilinmektedir. Müttelik donanmasının da kaptanları arasında görüş ayrılıkları mevcuttur. Don Juan, hareketin Tunus ya da Kıbrıs üzerine doğrudan yapılması üzerine görüş bildirdiği fakat Venedik donanma komutanı Veniero'nun doğrudan Osmanlı donanmasına saldırma niyeti içerisinde olduğu ve bu duruma Papalık donanmasının da destek vermesiyle birlikte Osmanlı donanmasına saldırı noktasında uzlaşmıştır. Haçlı donanmasının da bu gelişmeler yaşanırken Osmanlı deniz gücünün önde gelen kaptanları, donanma serdarı Pertev Paşa, Kaptan-ı Derya Müezzinzâde Ali Paşa, Cezayir-i Garb Beylerbeyi Uluç Ali Paşa, Trablusgarb Beylerbeyi Cafer Paşa, Hayreddin Hasan Paşa arasında bir meclis toplandı. Uluç Ali Paşa, İnebahtı körfezinden çıkılmaması gerektiğini savunurken, Kaptan-ı Derya Müezzinzâde Ali Paşa aldığı emir doğrultusunda Haçlı donanmasına saldırılması gerektiğini savunmuştur (Alessandro, 2017, s. 539; Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 717). Nihai olarak Osmanlı Devleti ile Kutsal Haçlı ittifakı 7 Ekim 1571 (17 Cemâziyelevvel 979) tarihinde İnebahtı Körfezi'nde karşılaştılar.

Osmanlı donanmasında yaklaşık 230 gemi ve 25.000 savaşçı bulunmaktaydı; buna karşın müttefik donanmasında 243 gemi ve 37.000 savaşçı mevcuttu. Gemi ve personel sayılarına ilişkin bilgilerde çeşitlilik gözlense de asıl fark Osmanlı filosunun Kıbrıs kuşatmasından dolayı yıpranmış olması, Haçlı donanmasının ise görece daha iyi bir durumda olması savaşın kaderini belirleyen temel unsur olarak öne çıkmaktadır (Bostan, 2009d, s. 195; Katib Çelebi, 2018, ss. 173-174).

Osmanlı tarafında Kaptan-ı Derya Müezzinzâde Ali Paşa başta olmak üzere on bir sancakbeyi ve alaybeyleri, tersane emini ile kethüdası ve birçok reis hayatını kaybetmiştir. Donanma serdarı Pertev Paşa'nın gemisi yenilmiş, kendisi yaralı olarak denizden kurtarılmıştır. Buna karşılık, Cezayir Beylerbeyi Uluç Ali Paşa, müttefiklere kısmi zarar vererek usta manevralarla kendisine bağlı otuz gemiyi savaş alanından uzaklaştırmayı başarmıştır. Osmanlı donanmasında yaklaşık 20.000 kişi ölmüş, Trablusgarb Beylerbeyi Cafer Paşa ve Müezzinzâde Ali Paşa'nın iki oğlu dahil 3.000 kişi esir düşmüştür (Katib Çelebi, 2018, s. 175). Şeyhülislam Ebussuud Efendi'nin, yaşanan bu bozgun sonucunda savaştan kaçanların Allah katında gazaba uğrayacağına dair bir fetvası da bulunmaktadır (BOA, A.NŞT.d. 1066, 980, s. 3). Aslında bu fetvadadan da anlaşılacağı üzere bugüne kadar böyle bir kaybın neredeyse hiç yaşanmaması ulema sınıfını da Osmanlı ordusunun motivasyonunun toparlanması açısından önemli bir belge niteliği taşımaktadır. Toplam 190 gemi ya batmış ya da ele geçirilmiş, 15.000 forsa (kürekçi esir) serbest bırakılmıştır. Müttefik tarafında ise 8.000 ölü ve 21.000 yaralı kaydedilmiş, on beş kadirga batmış ve pek çoğu tahrip olmuştur. İttifak komutanı Don Juan yaralanmış, Don Kişot yazarı Miguel de Cervantes sol kolunu kaybetmiş ve birçok İspanyol, İtalyan ile Maltalı asilzade hayatını yitirmiştir (Bostan, 2009d, ss. 195-196).

İnebahtı Savaşı, Hıristiyan dünyasında büyük bir sevinçle karşılandı. Neredeyse iki asırdır denizlerde Haçlı ittifakının böyle bir başarısının bulunmaması Haçlı devletlerinin tekrardan umutlarını yeşerten bir durumu ortaya çıkartmıştır (G. Doğan, 2022, ss. 173-174). Ancak Osmanlı devlet mekanizması, bu ağır mağlubiyetin izlerini silmekte gecikmemiştir. Savaşın hemen ertesinde tersanelerde başlatılan hummalı çalışmalar neticesinde, 1572 sefer mevsimine yetiştirilen donanma mevcudunun 180 ile 230 gemi arasında olduğu tahmin edilmektedir. Avusturya elçisi David von Ungnad'ın raporlarına göre, yeni donanma sefere çıkmak üzere İstanbul'dan ayrılmıştır. Elçilik heyetinde bulunan bir rahibin 12 Temmuz tarihli müşahedesine göre; limanda beşi mavna olmak üzere önce 120 kadirga tespit edilmiş, ertesi gün diğer gemilerin de iltihak etmesiyle bu sayı 180'e yükselmiştir (Ágoston, 2022, s. 15).

Kâtib Çelebi ise donanmanın 234 kadirga ve 8 mavnadan oluştuğunu belirtmektedir (Katib Çelebi, 2018, ss. 176-177). Osmanlı donanması, Temmuz 1572’de İstanbul’dan denize açıldığında, İnebahtı’nın Akdeniz’deki güç dengesi üzerindeki etkisinin sınırlı olduğu ortaya çıkmıştır. İnebahtı Savaşı, Hıristiyan dünyasında Osmanlı Devleti’nin deniz üstünlüğüne karşı psikolojik bir zafer olarak algılansa da Osmanlı Devleti kadirgalarını hızla yeniden inşa etmişlerdir. Ancak, yetkin Müslüman denizciler ile gemilerde görev yapanların kaybının telafisi yıllar sürmüştür (Ágoston, 2022, s. 15; Alessandro, 2017, ss. 645-646).

Osmanlı Devleti’nin böylesi bir mağlubiyetten sonra donanmanın tekrardan yapımına dair çalışmalara hemen başladığı görülmektedir. Açık bir şekilde ertesi bahar mevsimine kadar yeni bir donanmanın inşasını öngören kararlar alınmıştır. Bu kararların en dikkat çekici yönü, 100 kadirgalık bir filonun hedeflenmiş olmasıdır. Osmanlı Devleti’nin donanmayı tekrardan canlandırma yaklaşımı, Venedik’teki uygulamalardan farklı olarak, donanma üretiminin tek bir merkezden yapılmasından ziyade diğer tersanelerde de yapılması şeklindedir. Divan kararları doğrultusunda donanmanın yarısının Anadolu yakasında, diğer yarısının ise Rumeli kıyılarında inşa edilmesine hükmedilmiştir. Bu sayede, donanma inşasının Osmanlı Devleti’nin geniş coğrafyasındaki üretim kapasitesi eş zamanlı olarak harekete geçirilmek istenmesidir. Donanmanın tekrardan faaliyete geçirilmesini hususuyla alakalı alınan kararlar, yalnızca gemi inşasına ilişkin teknik düzenlemelerden ibaret değildir. Aynı zamanda düşman hareketlerinin izlenmesi, kıyı kalelerinin savunmaya hazırlanması ve olası saldırılara karşı yerel seferberliğin sağlanması gibi konular da emirnamelerde vurgulanmıştır (Ari & Zan, 2024, ss. 11-12). Dolayısıyla 24 Ekim 1571, Osmanlı Devleti’nin İnebahtı yenilgisi karşısında donanma daha stratejik bir şekilde tekrardan düzen içerisine girmesi düşünülmüştür.

Osmanlı Devleti’nin böylesi büyük bir donanmanın inşa faaliyetleri içerisinde Kapudan Kılıç Ali Paşa’nın sadrazam Sokullu Mehmed Paşa ile olan konuşmaları da bu dönemin imkân ve koşulları hakkında bize önemli bilgiler vermektedir. Kapudan Paşa’nın böylesi fazla sayıda geminin yapımıyla alakalı özellikle donatım takımlarıyla ilgili parçaların tamamlamalarına imkân olmadığını söyleyince vezir Mehmed Paşa’nın: *“Paşa hazretleri, sen henüz bu Osmanlı Devleti’ni tanımamışsın be! Allah aşkına şuna inan: Bu devlet öyle bir devlettir ki, isterse bütün donanmanın demirlerini gümüşten, halatlarını ibrişimden ve yelkenlerini atlastan yapmakta güçlük çekmez. Herhangi bir geminin gerekli alet ve yelkenini yetiştirmesem dediğim biçimde benden al.”* (Katib Çelebi, 2018, s. 176; Peçevi İbrahim Efendi, 1981, s. 352) bu ifadelerden de anlaşılacağı üzere Osmanlı Devleti’nin İnebahtı gibi büyük bozgunla sonuçlanan savaştan

sonra bile gücünün ne kadar fazla olduğu net bir şekilde anlaşılmaktadır. Konunun daha iyi anlaşılabilmesi adına İnebahtı Savaşından galip olarak ayrılan Venedik Devleti İnebahtı savaşından sonra ekonomik olarak zor duruma düştüğü de bilinmektedir (Adıyeke, 2025, s. 230).

Sonuç itibarıyla 1572 yılının haziran ayında, Osmanlı donanması yeniden organize edilmiş ve 250 kadirge ile yaklaşık 300 gönüllü reise ait gemiden oluşan bir filo, Kılıç Ali Paşa'nın Kaptan-ı Deryalığı altında denize açılmıştır. Bu sefer bir “*muhafaza seferi*” mahiyetindedir; amaç, Osmanlı Devleti'nin İnebahtı'daki ağır kayıplara rağmen kısa sürede denizlerde eski güçlerini yeniden tesis ettiklerini göstermek olmuştur. Ertesi yıl 1573'te Osmanlı donanması, Piyale Paşa'nın serdarlığında ve Kılıç Ali Paşa'nın kumandasında tekrar sefere çıkmış, İtalya kıyılarına saldırılar düzenlemiş ve Venedik üzerine yönelmiştir. Ancak bu sırada İstanbul'da Venedik elçilerinin yürüttüğü barış görüşmeleri sonuçlanmış, dolayısıyla sefer yarıda bırakılarak donanma Kasım 1573'te İstanbul'a dönmüştür (Bostan, 2009d, s. 196). Osmanlı Devleti'nin İnebahtı yenilgisinden çok kısa süre içerisinde tekrardan denizcilik faaliyetlerine kaldığı yerden devam ettiği görülmektedir. Bu hususta Tunus'a düzenlenen sefer Osmanlı Devleti'nin hem Haçlı devletlere net bir mesaj göndermesi hem de Akdeniz'in batısında devletin stratejik hedeflere ulaşmasında oldukça önemlidir.

10 Ekim 1573'te İspanyollar tekrardan Tunus'ta kontrolü ele geçirdiler. Tunus Beylerbeyi Haydar Paşa'nın, İspanyol saldırısına karşı fazla direnç göstermeden Kayrevan'a çekilmiştir (Peçevi İbrahim Efendi, 1981, s. 355). Bu olay üzerine Osmanlı Devleti 1574 yılında bölgeye büyük bir donanma sevk etmiştir. Osmanlı donanması Vezir Koca Sinan Paşa önderliğinde İstanbul'dan Kayrevan bölgesine ulaşmış ve burada yer alan Haydar Paşa da bölgedeki yerli halktan bir miktar asker toplamıştır. Ayriyeten yapılan sefere Cezayir Beylerbeyi Ramazan Paşa, Trablusgarp Beylerbeyi Mustafa Paşa ve Mısır bölgesinden de birçok gönüllü askerler katılmıştır. Koca Sinan Paşa ve Kaptan-ı Derya Kılıç Alı Paşa'nın kontrolündeki Osmanlı donanması altı gün süren bir muhasaranın ardından 12 Eylül 1574 tarihinde Tunus'u tekrardan fethetmiştir (Kavas, 2012, s. 388; Peçevi İbrahim Efendi, 1981, ss. 355-356). Tunus'un tekrardan fethedilmesiyle birlikte Osmanlı Devleti Akdeniz'deki hâkimiyetini perçinlemiş oldu. İnebahtı'da alınan yenilgi bir süreliğine de olsa Haçlı güçlerini tekrardan Osmanlı Devleti üzerindeki umutlarını yeşertmiş olmasına rağmen hem donanmanın tekrardan oluşturulması hem de Tunus'un zapt edilmesi bir süreliğine Hıristiyan devletlerin Osmanlı Devleti'nin Akdeniz üzerindeki egemenliğine karşı çaresiz kalmasına sebebiyet

vermiştir. Tunus'un fethinden sonra Akdeniz'de uzun yıllar boyunca başka bir fetih yapılmayacaktır. Belki de bu başarı Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki son büyük başarısı olarak da kabul edilebilir.

Osmanlı Devleti'nin XVII. yüzyılda denizcilik alanını da ilgilendiren diğer bir faaliyeti içerisinde I. Süleyman, II. Selim ve III. Murat dönemlerinin ünlü veziri Sokullu Mehmed Paşa'nın düşündüğü fakat bir türlü faaliyete geçiremediği kanal projeleri de bulunmaktadır. Avrupa'da yaşanan coğrafi keşiflerin Osmanlı Devleti'nin elinde bulundurduğu Akdeniz limanlarına yaşattığı olumsuz etki, Amerika'ya ulaşan İspanyolların Osmanlı ülkesinde dolaşıma soktuğu ucuz altın ve gümüş bu dönemde yaşanan ekonomik problemlerin sebeplerini oluşturmuştur. Bu minvalde birtakım önlemlerle durumu düzeltmek isteyen Osmanlı Devleti başta Sokullu Mehmed Paşa olmak üzere Sinan Paşa'nın da kanal projeleriyle bu dönemin en önemli bilimsel gelişmeleri için faaliyetlerde bulunmaya çalışmışlardır.

Ekonomik nedenler yalnızca Osmanlı Devleti'ni etkilememiştir. Akdeniz'de yine ticarî faaliyetlerinin zarar gördüğünü düşünen Venedik Devleti, ticarî durumu dengelemek adına Süveyş'te bir kanal açmak amacıyla modern anlamdaki ilk girişimi gerçekleştirmişlerdir. 1504 tarihinde Mısır'daki Memluk Sultanına bir elçilik heyeti göndermelerine rağmen bu teklif Memlukler tarafından kabul görmemiştir (Çınar, 2022, s. 99). Diğer bir taraftan I. Selim dönemiyle bölgede egemenliği eline alan Osmanlı Devleti, Portekizlilerle mücadele anlayışı çerçevesinde bu bölgede daha etkili faaliyetler sürdürmek istedi. I. Süleyman döneminde yaşanan Hindistan seferleri esnasında Portekiz tehlikesinin ortadan kaldırılması tekrardan gündeme gelmiştir. Bu bağlamda Süveyş'te 80 gemilik bir filo inşa edilmiştir (1530). Tam da bu faaliyetler vuku bulurken Süveyş kanalı projesi Osmanlı Devleti için gündem maddesi olmuştur. Donanmanın, Akdeniz'den Kızıldeniz'e ulaşması amaçlanmış ve Nil nehriyle Süveyş arasında alanda birtakım kazı çalışması başlamıştır. Her ne kadar bu hususla alakalı net bir devlet kaynağı olmasa bile Merhum İnalçık bu kanalla ilgili girişimini 1531-1532 yılları arasında tarihlendirmiştir Süveyş Kanalı'nın yapımına dair ikinci girişimin ise II. Selim dönemi sadrazamı Sokullu Mehmed Paşa'nın bir projesi olarak karşımıza çıktığını söylenebilir. Yine benzer sebeplerden dolayı Akdeniz'deki Osmanlı donanmasının Kızıldeniz'e ulaşabilmesi ve burada Portekiz'e karşı bir girişimde bulunma isteği bu projenin sebebini bize açıklamaktadır. Bu kapsamda Sultan II. Selim, 1568 tarihinde Mısır Valisi'ne bir ferman göndererek, Süveyş'le Akdeniz arasında bir kanalın açılabilmesi adına gerekli bilgilerin ve teknik detaylarla ilgili detaylı bir bilgi verilmesi istenmiştir (T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü,

Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, 1998, s. 367). Fakat gerek Kıbrıs'ın fethedilmesi gerek ise Sokullu Mehmed Paşa'ya yapılan muhalefet gereği bu durum proje olarak kalmış ve somut bir girişim hasıl olmamıştır (Bediz, 1951, s. 332; E. S. Özcan, 2013, s. 34). Süveyş'te bir kanal gerekliliğine dair dönemin ünlü denizcisi Kılıç Ali Reis'in de isteklerinin olduğuna dair görüşlerde mevcuttur (Karal, 2007b, s. 90). Netice itibariyle Süveyş'e bir kanal kazandırma projesi Osmanlı Devleti zamanında gerçekleştirilememiştir. Süveyş Kanalı'nın neden yapılamadığına dair çeşitli malumatlar vardır. Uzunçarşılı'ya göre Sokullu Paşa'nın aynı yıl için düşündüğü Don-Volga kanal projesinin akamete uğramaması adına bu faaliyet üzerinde çok ısrarlı olmadığını aktarmaktadır fakat net olarak yapılamadığına dair kuvvetli bir delil bulunmamaktadır (İ. H. Uzunçarşılı, 1994b, s. 33). Sonraki yüzyıllarda İngiltere'nin çalışmaları ile bugünkü Süveyş Kanalı ortaya çıkmıştır.

Osmanlı Devleti'nin bir diğer su kanalı projesi yine aynı dönemde bu sefer Don-Volga Kanal projesi olarak gündeme gelmiştir. Timur döneminde, Altınordu devletinin yıkılmasıyla birlikte bu bölgede bir otorite boşluğu doğmuş ve Ejderhan (Astrahan) bölgesi Moskova Knezi İvan'ın kontrolüne geçmiştir. Rusların bölgede etkili olmasından ötürü Kafkasya ve Türkistan coğrafyalarına doğru yayılma içerisine girmeleri ve bunun akabinde Azak denizi üzerinden Karadeniz'e inmeleri Osmanlı Devleti için engellenmesi gereken bir durumu ortaya çıkartmıştır. Aynı bölgede İran Devleti'nin de Türkistan'dan gelen hacılara yol vermemeleri bölgenin güvenliğini tehlikeye atmaktaydı. Bu hususta Sokullu Mehmed Paşa'nın Volga nehrine yakın bir bölgede kanal açarak Don ve Volga nehirlerini birleştirmek suretiyle Ejderhan ve çevresindeki Osmanlı Devleti gücünü artıracığı aynı zamanda İran'a yapılacak olan seferler için de Hazar Denizi'nde donanmanın aktif bir şekilde kullanacağını düşünmektedir (Işık, 2018, ss. 130-131; İ. H. Uzunçarşılı, 1994b, ss. 34-35).

Kazan ve Ejderhan'ın Ruslar tarafından ele geçirilmesini Rus Çarlığının kuruluşu sayan İnalçık, bu meselenin Rusya-Osmanlı arasında yüzyıllar boyunca yaşanacak savaşın başlangıcı olarak da görmektedir. Bu hususla alakalı Osmanlı Devleti'nin gerek batıdaki Hıristiyan devletlerle olan savaşları gerek ise Safevi Devleti ile yaşanan mücadelelerden dolayı kuzey bölgesinde Rusya'ya karşı bir aksiyon alamaması şeklinde yorumlamaktadır (İnalçık, 1948, ss. 362-363). Netice itibariyle hem Rusların Kafkaslara inmelerinin önünü almak, hem de İran'ı bölgede etkisiz bir hale getirebilmek adına, 1568'de "*Ejderhan Seferi*" kararlaştırıldı. Bu sefer esnasında Osmanlı donanmasının Don nehrinden Volga nehrine geçirilmesi düşünülmüştür. Bu bölgede zaten Kazak unsurları büyük kayıplarını Don'dan Volga'ya sürükleyerek götürüp

Kafkaslara kadar inebilmekteydi. Bu esnada da Don ile Volga arasında bir kanal açılma düşüncesi ortaya çıkmıştır (Kurat, 1972, s. 238).

Don-Volga kanal meselesi tarihi kaynaklarda farklı şekilde aktarılmaktadır. Konuyla alakalı Akdes Nimet Kurat, özellikle Peçevi ve Gelibolulu Mustafa Ali gibi kronikçilerin yazdıklarının, İsmail Hakkı Uzunçarşılı ve Halil İnalçık gibi tarihçiler tarafından eleştirel bir süzgeçten geçirilmeden kabul edildiğini belirtmiştir. Ona göre, tarihçilerin seferin amacını Don-Volga Kanalı projesi olarak göstermesini eleştirerek, asıl hedefin Astarhan'ın fethi olduğunu vurgulamıştır (İnalçık, 1948, s. 324; K. Köse, 2020, s. 70; Kurat, 2011, ss. 6-15; Peçevi İbrahim Efendi, 1981, s. 329). Netice itibarıyla hem Ejderhan seferi başarısızlıkla sonuçlandı hem de düşünülen Don-Volga Kanal projesi birçok tartışmanın ötesinde yapılamamış oldu. Nitekim bu olaylardan yüzyıllar sonrasında Sovyetler Birliği zamanında bahsi geçen kanal 1952 tarihinde tamamlanmıştır.

Osmanlı Devleti'nin belki de en önemli projeleri olarak söyleyebileceğimiz Süveyş Kanalı ve Don-Volga Kanal projeleri Sokullu Mehmed Paşa'nın bütün çabalarına rağmen başarıyla sonuçlanamamıştır. Bu projeler tezimiz açısından da oldukça önemlidir. Osmanlı donanmasının hareket üstünlüğünü kazanacağı bu projelerin olmaması devletin gelecek yıllarda yaşayacağı birçok olumsuzluğa sebebiyet vermiştir. Gerek Hint denizinde başarılı deniz operasyonlarının yapılamaması gerek ise Rusya'nın güney bölgelerine daha rahat inebilmesi için bu projelerin başarıya ulaşamaması da etkili olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin XVI. yüzyıl genelinde denizcilik faaliyetleri değerlendirildiğinde bu dönemin Osmanlı Bahriyesi adına en güçlü zamanları olduğu söylenebilir. Başta çok önemli denizcilerin, Barbaros, Turgut Reis, Salih Reis, Murad, Seydi Ali Reis, Selman, Piyale Paşa, Pîrî Reis ve Kılıç Ali Reis gibi ünlü deniz beylerinin katkıları dönemin Osmanlı donanmasına ve denizcilik faaliyetlerine büyük kazanımlar kazandırmıştır. Bu süreç içerisinde Akdeniz'de önemli bir güç unsuru olan Osmanlı donanması aynı zamanda Hint Okyanusuna da çeşitli seferler düzenleyebilmiştir. II. Bayezid, I. Selim ve I. Süleyman döneminde yaşanan tersanelerin geliştirilmesi donanmada bulunan gemi sayısının da önemli ölçüde artışı sağlamıştır (Işın, 2004, s. 40). Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki stratejik üstünlüğü Preveze ve Cerbe Savaşlarında pekişmiş, Kıbrıs gibi önemli bir bölgenin de fethedilmesi üzerine gerçekleşen İnebahtı bozgununa rağmen Türk donanması bu yüzyıl içerisinde hatırısayılır bir halde çağdaşı devletlerin önüne geçmeyi başarmıştır.

2.3.6. Osmanlı devleti donanmasının Hint Deniz seferleri

Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki faaliyetleri sadece Akdeniz sahasında sınırlı olmamıştır. I. Selim döneminde küçük ölçekli olsa değişen dünya dengeleri gereğince Hindistan ve birçok alanda Osmanlı Devleti, İslam nüfuz alanlarında da üstüne düşen sorumluluk gereğince çeşitli faaliyetlerde bulunmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin Portekizlilere karşı Kızıldeniz sahasında mücadelesi, yalnızca dinî motiflerle değil, aynı zamanda stratejik ve iktisadî gerekçelerle de açıklanmalıdır. Kızıldeniz, Osmanlı Devleti maliyesi için kritik bir gelir kaynağı olan ticaret yollarının varlığıyla alakalıydı. Portekizlilerin bu bölgeye hâkim olma tehdidi, Osmanlı Devleti'nin ekonomik çıkarlarını riske atmaktaydı. Bu nedenle, Osmanlı Devleti'nin bölgedeki müdahalesi hem ekonomik hem de jeopolitik açıdan hayati bir meşruiyet zeminine dayanıyordu (A. T. Yüksel & Hashi, 2021, s. 164).

I. Süleyman döneminde de Müslümanların öncü devleti olma misyonu ve Portekiz Devletine karşı faaliyetlerde bulunma gerekliliğinden ötürü farklı tarihlerde çeşitli seferler düzenlenmiştir. İlk olarak Selman Reis emrindeki Osmanlı filosunun 1525 tarihinde Bâbü'l-Mendeb boğazını geçmek suretiyle Hint denizine doğru faaliyette bulunduğu bilinmektedir. Bu sefer Aden'i almak üzere yapılmış olsa da Portekiz donanmasının geleceği yönündeki haberden dolayı başarılı olmamıştır (Orhunlu, 2011, s. 12). Daha sonrasında 1538 tarihinde Hindistan Seferi kararlaştırılmıştır. Aslında bu sefer öncesinde çeşitli hareketler düzenlendiği de bilinmektedir.

Mısır'a 1525 tarihinde beylerbeyi olarak atanan Hadım Süleyman Paşa, Portekizlilerin artan faaliyetlerine karşı Kızıldeniz'de, Aden'de ve Yemen'de Osmanlı hâkimiyetinin kesinleşmesinin gerekliliğine inanmaktaydı. Bu hususla alakalı düşüncelerini I. Süleyman'a aktaran Süleyman Paşa, Divan-ı Hümayun'da alınan karar sonucunda Süveyş tersanesini üzerinden 80 kadırgadan oluşan bir donanma emrini almış oldu. Fakat aynı yıllar içerisinde gerçekleşen Bağdat Seferinden ötürü Süleyman Paşa'nın yerine Hüseyin Paşa'nın getirilmesi ile birlikte bu sefer hazırlığı akamete uğramıştır (Orhunlu, 2011, s. 13; Önalp, 2008, s. 198). Akabinde gerçekleşen olaylar esnasında Gücerat hükümdarı Bahadır Şah, Sultan Süleyman'dan yardım talebinde bulunmuş bölgesindeki Türk-Moğol Hümâyûn'un faaliyetlerinden ve özellikle Portekizlilerden dolayı destek beklemiştir. Bu hususta I. Süleyman'ın İslam diyarlarını koruma misyonunu sahiplendiği ve bu yardımın gerçekleşmesi adına emir verdiği bilinmektedir. Fakat Osmanlı donanmasının Hindistan diyarları için gönderebileceği gemi sayısının kısıtlı olduğu da ifade edilebilir. Muhtemel bu kadırgaların mahiyetinin 40-45

civarında olduğu düşünülmektedir. Böylesi az bir donanmanın başarılı olamayacağı düşüncesiyle daha önce görevinden alınan Hadım Süleyman Paşa'ya tekrar Mısır Beylerbeyliği görevi verilerek Hint seferi için donanma kurulması emirnamesi verilmiştir (Önalp, 2008, s. 200).

Gücerat hükümdarı Bahadır Şah'ın Portekizliler tarafından öldürülmesiyle birlikte bu hazırlıklar hız kazanmış ve 1538 yılının haziran ayında Süleyman Paşa'nın komuta ettiği Osmanlı donanması sırasıyla Korondil, Tur, Kameran Adası ve Babu'l-Mendeb üzerinden Aden limanına ulaşmıştır (Orhunlu, 2011, s. 14). Hadım Süleyman Paşa emrindeki Osmanlı donanması Ağustos 1538 tarihinde Gücerat sahillerine ulaşmıştır. Burada Diu Kalesi kuşatılmış lakin istenilen sonuç alınamamış ve Süleyman Paşa, muhasarayı kaldırmak zorunda kalmıştır (Asrar, 2012, s. 88). Paşa'nın böyle bir hamlede bulunmasıyla ilgili birtakım rivayetler bulunmaktadır. Bunların başlıcaları arasında Osmanlı donanmasının tedarik sıkıntısının baş göstermesi ve Portekiz donanmasının bu yöne doğru geleceği haberinin olmasıdır. Fakat bu haberin aslında Gücerat'ın yeni hükümdarı Mahmud Şah tarafından uydurulduğuna dair bilgiler de mevcuttur. Netice itibariyle yapılan bu sefer Bahadır Şah'tan sonra başa geçen Gücerat hükümdarı Mahmud Şah'ın birtakım ihanetleri neticesinde müsbet bir netice alınmadan sona ermiştir (M. Cezar, 2011, s. 1001; Şahin, 2020, s. 736). Yapılan ilk büyük Hint seferi sonuç itibariyle Süleyman Paşa'nın, askerî açıdan başarısız olmasına rağmen Avrupa'da, özellikle Portekiz'de büyük bir endişe yarattı ve yaklaşık yedi yıl boyunca Sultan Süleyman'ın Barbaros Hayreddin Paşa komutasında yeni bir donanma göndereceği söylentileri Portekiz Kralı III. João'yu tedirgin etti. Bu korku, Portekiz'i barış görüşmeleri için Venedikli elçi Duarte Catanho'yu İstanbul'a göndermeye sevk etse de müzakereler sonuçsuz kaldı (Önalp, 2008, s. 235,236).

Hindistan bölgesi sonraki yıllar içinde Osmanlı Devleti'nin gündemini meşgul etmiştir. 1552 tarihindeki diğer bir sefer için Osmanlı donanmasının başında Süveyş kaptanı Pîrî Reis'in hazırlıkları mevcuttur. İlgili seferden önce Basra Beylerbeyliği'nin kurulması (Halaçoğlu, 1992, s. 112), Lahsa bölgesinde Osmanlı Devleti'nin faaliyetlerini artırması ve Özdemir Paşa'nın 1547'deki çabalarıyla Yemen'in iç kesimlerinde, özellikle Sana gibi yerleşimlerde egemenlik alanının genişletilmesi, Osmanlı Devleti'nin bu bölge özelinde hâkimiyet politikasının temel taşlarını oluşturmuştur (Allahverdi, 2013, s. 39; M. Cezar, 2011, s. 1004). 1548'de Aden'in geri alınması ve 1550'de Kalhat'ın yağmalanması, Osmanlı Devleti'nin Hint

Okyanusu'na yönelik faaliyetlerinin önemli örneklerinden görülmektedir (Orhunlu, 1970a, ss. 239-240; Özbaran, 2009b, s. 207).

Osmanlı donanmasının Hint Okyanusu'ndaki en kapsamlı girişimlerinden biri, 1552 yılında Pîrî Reis'in "Hind Kapudanı" olarak başlattığı sefer olmuştur (Bostan, 2007b, s. 284). Yirmi beş kadirge, dört kalyon ve bir gemiden oluşan, 850 asker taşıyan donanma, Nisan 1552'de Süveyş'ten hareket etmiştir. Ağustos başında Maskat'a ulaşan Osmanlı donanması, burayı bombalamış, Portekizli kumandan ve kale garnizonunu esir almıştır. Eylül 1552'de Hürmüz Boğazı önüne ulaşan Pîrî Reis, buradaki kaleyi yirmi gün boyunca yoğun şekilde bombalamış olmasına rağmen böylesi önemli bir noktayı ele geçirememiştir (Orhunlu, 1970a, ss. 243-244; Özbaran, 2009b, s. 207). Seferin bu noktada başarısızlığa uğraması her ne kadar tam anlamıyla bilinmese de bu bağlamda Portekiz donanmasının bölgeye doğru yola çıktığı haberleri, mühimmat ve erzak kıtlığı ya da Pîrî Reis'in Kışm Adası'ndaki ticarî zenginliklere yönelmesi gibi faktörlerin neden olduğu düşünülmektedir (İnan, 1937, s. 322). Pîrî Reis'in ekim ayı sonlarına doğru kuşatmayı bırakarak donanma ile birlikte Basra'ya yöneldiği ve sonrasında Sultan Süleyman'ın Hürmüz ve Bahreyn'i fethetme noktasında başarısız olduğu gerekleriyle idam ettirilmiştir (Özbaran, 2009b, s. 208).

Pîrî Reis'in istenilen başarıya ulaşamamasının ardından bölgede kalan Osmanlı donanmasıyla ilgili kurtarma çalışmaları başlamıştır (Asrar, 2012, s. 88). 1553'te Lahsa Beylerbeyliği'ne bağlı Katif Sancağı'nın beyi Murad Reis, 17 gemiyle Hürmüz Boğazı'nı geçmeye çalıştı ancak Portekiz kuvvetleriyle çatışmada başarısız olup kayıplarla Basra'ya döndü (Seydi Âli Reis, 1970, s. 12). Ardından, Seydi Ali Reis, gemileri Kızıldeniz'e ulaştırma görevini üstlendi. 1554'te Bahreyn ve Hürmüz Boğazı'nı geçerek Uman yakınlarındaki Horfekkan'da 25 gemilik Portekiz donanmasıyla yoğun bir çatışmaya girdi. Seydi Ali, Miratü'l-Memâlik adlı eserinde bu muharebeyi başarı olarak nitelese de Portekizlilerin 34 gemilik taze kuvvetlerle düzenlediği ikinci saldırıda ağır kayıplar verdi (Seydi Âli Reis, 1970, ss. 40-41). Yedi gemiye inen Osmanlı donanması, fırtınalar nedeniyle Hindistan'daki Daman limanına sürüklendi ve neredeyse tüm varlığını yitirdi (Seydi Âli Reis, 1970, ss. 48-49). Bu sırada Sefer Reis, Portekiz gemilerine karşı sınırlı başarılar elde etti, ancak Osmanlı kadirgalarını bulma görevinde ilerleme kaydedemedi. Bu olaylar, Osmanlı Devleti'nin bölgedeki deniz hâkimiyetini kurma çabalarının Portekiz direnişi ve doğal koşullar karşısında başarısızlığa uğradığını açık bir şekilde göstermektedir (Özbaran, 2009b, s. 208).

Hint denizleriyle ilgili son önemli gelişmenin II. Selim döneminde yaşandığı görülmektedir. II. Selim'in sultanlığının ikinci senesinde 1567 tarihinde Açe Sultanlığı ile Osmanlı Devleti arasında yardım konusunda görüşmeler gerçekleşti. Osmanlı Devleti, Açe'ye Süveyş üzerinden 15 kadirga ve 2 barça gemisi aynı zamanda 1 topçubaşı ve Mısır'dan da yeteri kadar asker ve mühimmat gönderilmesi emredilerek donanma kaptanlığına 21 Eylül 1567 tarihinde Kurdoğlu Hızır Reis'i atandı (Özbaran, 2009b, s. 209). Fakat Yemen'de çıkan isyan, Kıbrıs ve Tunus'un fethi gibi nedenlerle Açe'ye yardım gönderilmesinde gecikme yaşanmıştır. Yemen isyanının bastırılması ve Kıbrıs ile Tunus fetihlerinin tamamlanmasının ardından, Seyyid Kemal Reis liderliğinde bir heyetle birlikte Açe'ye askerî malzeme ve seçkin üç bin asker gönderilmiştir. Sultan Alaaddin tarafından büyük bir sevinçle karşılanan Türk donanması, iki yıl boyunca Açe'de kalmıştır. Bu yardımlar sayesinde Açe Sultanlığı, Portekizlilere karşı önemli başarılar elde etmiştir (Dion, 2015, s. 29; Yurdakul, 2005, ss. 22-23). Bu gelişmeler aslında Osmanlı Devleti'nin Hint sularında yapmış olduğu son girişim olarak da tarihe geçmiştir. Bundan sonraki zamanlarda sınırlı ölçekte yardımlar gönderilmiştir. Özellikle bölgede Hollanda'nın da etkili olmasından sonra bu coğrafya ile ilişkiler sınırlı bir şekilde kalmıştır.

2.3.7. Keşifler çağı ve Osmanlı Devleti'nin durumu

Dünya tarihindeki belki de en önemli gelişmelerden biri Keşifler Çağı olarak da bilinen Coğrafi Keşiflerin yaşanmasıdır. Siyasî, ekonomik ve sosyal manada birçok değişimin yaşandığı bu dönem Osmanlı tarihindeki denizcilik faaliyetlerinin daha iyi analiz edilebilmesi adına önem taşımaktadır. Netice itibarıyla küreselleşmeye başlayan dünyanın böylesine büyük bir değişime girmesi Akdeniz'de hüküm süren Osmanlı Devleti'ni de tesiri altına alacaktır. Öncelikli olarak Keşifler Çağının nedenlerini ve süreci iyi bir şekilde analiz etmemiz ve bu hususla alakalı Osmanlı Devleti'nin bu etkiye karşı nasıl bir tepki verdiğini bilmemiz için önemlidir.

Avrupalıların, XV. yüzyılın sonlarına doğru başladıkları Coğrafi Keşifler süreci öncesinde kendi kıtaları dışında çok fazla bir bilgi birikimine sahip olmadığı düşünülmektedir. Elde ettikleri bilgiler daha çok çeşitli efsaneler şeklinde olmakla beraber ellerinde muhtemelen Marco Polo'nun *Travels* adındaki eseri aslında önemli kaynak niteliği taşımaktaydı (Hanılçe, 2009, ss. 48-49). Keşifler çağının başlatan gerekçeler arasında ekonomik, siyasî ve dinî sebeplerin etkisi bulunmaktadır. Marco Polo'dan beri bilinen Hindistan ve Çin coğrafyasındaki zenginliklere ulaşmak, bu plan dahilinde deniz yoluyla Hindistan'a ulaşabilmek ve gidilecek

yerlerde Hıristiyanlığı yayma düşüncesi aslında Coğrafi Keşiflerin en önemli nedenleri olarak söylenebilir (Özensoy, 2019, s. 821). Bu hususta ilk faaliyetlerin Portekizliler tarafından başlatıldığı bilinmektedir. Portekiz prensi Denizci Henrique'nin marifetleriyle başlayan bu süreçte aslında Portekizliler, Henrique'nin ölümünden yirmi altı yıl sonra 1886 tarihinde Diaz öncülüğünde Ümit Burnu'nu sonrasında Kristof Kolomb'un 1492'de Batı Hint Adaları sandığı ama aslında Amerika kıtasını keşfetmesi ve Vasco da Gama'nın 1498'de Lizbon'dan Kalküta'ya kesintisiz deniz yolculuğu yapmasıyla coğrafi keşifler çağının başlangıcını oluşturmuştur (Bradford, 2013, s. 393). Bu keşiflerin ardından birçok bölge daha Portekizliler tarafından keşfedilmiştir. Bu durum dünya ticaretinin ve denizcilik gelişmelerinin de köklü manada değişime uğramasına zemin hazırlamıştır.

Coğrafi Keşiflerin nedenleri içerisinde biraz daha detaylı olarak bilgi sahibi olmamız gerekir. Bu hususta İnalçık'ın tezi oldukça önemlidir. Kristof Kolomb'un 1492'de Amerika'yı keşfinin, Osmanlı-İspanya rekabeti ve Haçlı hareketinin bir sonucu olarak ortaya çıktığı düşünülebilir. Kolomb'un keşfi, ekonomik ve dinî-stratejik faktörlerle şekillenmiştir. II. Mehmed döneminde İstanbul'un ve Ceneviz kolonilerinin ele geçirilmesi, Avrupa'nın altın ve gümüş darlığıyla birleşince, Hindistan'a doğrudan deniz yolu arayışını tetiklemiştir. Kolomb, İslam dünyasını geriden çevirerek Hindistan ticaretini açmayı ve Kudüs'ü almayı hedeflemiştir. Portekiz'in Afrika'daki keşifleri ve Cenevizlilerin İspanya-Portekiz'e yönelmesi de bu süreci hızlandırmıştır. Aslında, Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ve boğazlarda elde ettiği egemenlik, Avrupa'nın coğrafi keşifler çağını başlatan yayılcılığını şekillendirmiştir (İnalçık, 2010, ss. 280-282).

Tordesillas Antlaşması'nın 7 Haziran 1494 tarihinde imzalanmasıyla birlikte, İspanya ve Portekiz arasında, yeni keşfedilen toprakların paylaşımı için bir düzenleme sağlanmıştır. Batı Afrika'daki Yeşilburun Adası'nın batısından geçen bir meridyen çizgisi belirlenmiş ve bu çizgi, Avrupa dışındaki yeni keşfedilen toprakları iki ülke arasında bölüştürmüştür. Batı yarımkürede kalan topraklar İspanya'ya, doğu yarımkürede kalanlar ise Portekiz'e verilmiştir (Kavas, 2009, s. 395). Avrupa'nın bu dönemde özellikle doğudaki Türk ilerleyişi karşısında tek bir vücut haline gelebilmesi adına dönemin Katolik ruhani lideri Papa IV. Sixtus'un ön alması bu antlaşmanın ortaya çıkmasına ve dünyada modern anlamda belki de ilk sömürgecilik düzeninin kurulmasına zemin hazırlamıştır. Batılı devletlerin böylesi bir paylaşım içerisine girmesine Osmanlı Devleti'nin nasıl bir tepki verdiğine dair ise somut bir bilgi bulunmamaktadır. Fakat

bu husus Osmanlı Devleti'nin de çıkarlarına karşı açıkça yapılmış bir paylaşım olarak söylenebilir.

Osmanlı Devleti'nin Avrupa'nın bu keşifler sürecine girdiği dönemde vermiş olduğu tepki denizcilik ve ticaret dengesi noktasında önem teşkil etmektedir. II. Mehmed dönemiyle başlayan Akdeniz'deki egemenlik sürecinin sekteye uğramamasına adına Osmanlı Devleti'nin ilk olarak kritik bir konumda yer alan Mısır'ı fethetmesi aslında dolaylı olarak keşiflere verilen bir cevap niteliği taşımaktaydı. Portekizlilerin, Memlûklere karşı sağladığı üstünlük bu sayede ortadan kaldırılmış oldu. Bu bağlamda Hint Okyanusu'nun kuzey kıyılarında da Osmanlı Devleti egemenliği ortaya çıkmıştır (Hamdani, 2015, ss. 242-243). Sonraki dönemlerde Osmanlı Devleti'nin Hindistan üzerine yaptığı seferlerin başarısızlığı Portekizlilerin okyanuslarda büyük bir güç haline gelmesinin zeminini hazırlamış oldu.

Coğrafi Keşifler, Osmanlı Devleti için ticarî bakımdan hemen bir olumsuz duruma sebebiyet vermemiştir. Osmanlı Devleti, keşiflerden yaklaşık iki yüzyıl sonrasına kadar dünya ekonomisindeki yerini korumaya devam etmiştir. Yani başka bir şekilde özetlemek gerekirse Kızıldeniz ve Basra Körfezi kıyılarının Osmanlı Devleti'nin elinde bulunması aslında bir süre daha ekonomik dengelerin Osmanlı Devleti lehine devamını ortaya çıkartmıştır (Güneş, 2019, ss. 49-50). Daha sonraki yüzyıllarda ise keşiflerle birlikte dünya ticaretinde ve parasal dengelerde büyük değişimler meydana gelmiş ve Osmanlı Devleti keşiflerden uzak bir görüntü çizdiğinden dolayı ortaya çıkan yeni dünya düzeninin dışında kendisine yer bulmuştur (İmamoğlu, 2022, s. 1029). Nitekim bu dışlanma hali Osmanlı denizciliğinin de bundan sonraki süreçlerde gerilemesinin nedenleri arasında gösterilebilir.

2.4. Osmanlı Denizciliğinin Gerilemesi ve Modernizasyon Faaliyetleri

2.4.1. Osmanlı denizciliğinin XVII. yüzyıldaki durumu

Osmanlı denizciliğinin gerilemesinde net bir tarih vermek çok mümkün gözükmemektedir. Fakat XVII. yüzyılla başlayan süreçte yaşanan gelişmeler donanma faaliyetlerinin önceki yüzyıllara göre istenilen seviyede olmadığını ve denizcilik anlamında gerilemenin de başladığı ifade edilebilir. Bu hususla alakalı ilk göze çarpan durumun Girit'in uzun yıllar boyunca kuşatılması olduğu söylenebilir. Nitekim yaşanan birçok gelişme bu bölümde detaylı bir şekilde irdelenerek gerilemenin ve bunun getirdiği modernizasyon çalışmalarına örnek olarak kendine yer bulmuştur.

Osmanlı Devleti'nin XVII. yüzyılda denizlerdeki faaliyetlerinde göze çarpan ilk olaylardan biri Don Kazaklarıyla Osmanlı Devleti arasında yaşanan çatışmalardır. XVII. yüzyılda Lehistan'ın himayesinde daha sonraki yıllarda ise Çarlık Rusya'nın güdümünde olan Kazak gruplarından Zaporog Kazakları bu yüzyıl içerisinde Karadeniz'e çeşitli yağma akınları düzenlemiştir. Zaporogların 1612 yılında Özi'ye saldırımlarının ardından 1614 tarihinde Sinop Kalesi'ni de ele geçirdikleri bilinmektedir. Buna karşın Osmanlı donanması Şakşaki İbrahim Paşa'nın öncülüğünde Tuna ve Karadeniz'de 60 parçalık bir donanma ile bu saldırıları önlemeye çalışmış ve kısmen başarılı olmuştur. 1621 tarihli Hotin Seferinin de nedenleri arasında Kazaklarla Lehistan Devleti'nin sürekli beraber hareket etmeleri de etkili olmuştur. Fakat Hotin Seferi çok bir netice verilemeden tamamlanmıştır (Elibol, 2024, ss. 43-44). Zaporog Kazaklarının akınları özellikle IV. Murat döneminde oldukça cüretkâr bir saldırı niteliği taşımıştır. Hatta 1624 tarihinde İstanbul'un Karadeniz kıyılarına kadar ulaşmışlardır. Sarıyer, Tarabya, İstinye gibi yerlere yağma akınları düzenlenip bölgede büyük tahribatın meydana gelmesine sebebiyet vermişlerdir (Cevrioglu, 2022, s. 88; Evliyâ Çelebi, 2008, s. 165; İnalçık, 2008, s. 61). Aslında bu yaşanan olaylar Karadeniz'in bir Türk gölü tezinin bu dönemde zayıflatan bir durum niteliği taşımıştır (İnalçık, 2008, s. 60). Son olarak 1625 Ekim ayında Recep Paşa, Osmanlı donanmasıyla Köstence'nin kuzeyinde Kazak filosunun gelişine yakın bir pusu hareketi içerisine girerek 172'ye yakın Kazak şaykasını ele geçirmiştir. Karaharman Savaşı olarak da bilinen bu savaşta Osmanlı donanması da çeşitli zayıflıklar vermiş olsa da bu zafer İstanbul'da oldukça önemli bir zafer gibi kutlanmıştır (İnalçık, 2008, s. 61; von Hammer, 1990, ss. 56-58).

Zaporog Kazakları'nın XVII. yüzyılda böylesine cesurca saldırılar yapması ve Osmanlı donanmasının bu saldırılar karşısında ilk etapta çaresiz kalması sonrasında görece olarak kendisinden güçsüz bir birliğe karşı zafer kazanıp bunun önemli bir deniz başarısı olarak karşılanması aslında Osmanlı denizciliğinin bu yüzyıl içerisindeki ruhaniyetini en iyi şekilde anlatmaktadır. Önceki yüzyılların gerisinde kalan Osmanlı denizciliği, başkent İstanbul'a böylesi bir akına karşı ilk başta çaresiz kalmıştır. XVII. yüzyılın genel seyrini belirleyen temel unsurlardan ilki olan Zaporoglarla mücadele, Osmanlı denizciliğindeki gerileme sürecinin başlangıcı kabul edilir. Karadeniz sularındaki bir diğer kritik gelişme ise Azak Kalesi'nde yaşanan hâkimiyet mücadelesidir. Karadeniz'in güvenliği açısından stratejik önemi haiz olan kalenin Kazaklarca ele geçirilmesinin ardından, Osmanlı Devleti'nin (İran ile devam eden savaşlar nedeniyle) sorunu diplomatik yollarla çözme gayreti ve kalenin beş yıl boyunca işgal altında kalması; devletin denizlerdeki nüfuz kaybının somut bir tezâhürüdür. Rusya'nın bu

yıllarda stratejik odağını Lehistan'a çevirmesi ve Kazakların kısıtlı askerî-maddi imkânları, Karadeniz'de daha ağır tahribatların yaşanmasını bu yüzyıl özelinde engellemiştir (S. Yüksel, 2011, ss. 216-217). Netice itibariyle XVII. yüzyılda yaşanan bu gelişmeler Karadeniz'deki Türk gölü imajına büyük zarar vermiş ve Osmanlı donanmasının gücünün zayıfladığının en net örneklerinden biri olmuştur.

Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin ve donanmanın gücünü daha iyi analiz edebilmemiz adına Girit'in kuşatılması ve uzun yıllar sonrasında alınması Osmanlı denizciliğinin geldiği noktayı açıklar nitelikte olmuştur. XVI. yüzyılın sonlarından Girit kuşatmasının başladığı tarih olan 1645 tarihine kadar denizcilik noktasında yukarıda yaşanan olaylar haricinde kayda değer bir durumun yaşanmaması Osmanlı donanmasının daha çok kendi sahillerini koruma politikası şeklinde bir durumu tatbik ettiğini göstermektedir. Buna rağmen Osmanlı tersanelerinde gemi inşasına ara verilmeden devam edildiği de bilinmektedir (Bostan, 2009i, s. 270).

Girit Seferi için en önemli gerekçelerden biri bu adayı üs olarak kullanan Maltalı korsanların, Doğu Akdeniz'deki Osmanlı Devleti güvenliğini tehdit etmesidir. Hatta bu konuyla alakalı somut bir hadisede cereyan etmiştir. Darüssaâde Ağası olan Sünbül Ağa'nın İstanbul'dan Mısır'a giderken bu bölgede gemisinin yağmalanması, Venedik'e savaş ilanına zemin oluştururken aynı zamanda Girit seferi içinde uygun bir nedeni ortaya çıkartmıştır (İnalçık, 2023, s. 233). Akdeniz'de Kıbrıs'tan sonraki en büyük ada olma niteliği taşıyan Girit daha önceki dönemlerde Osmanlı Devleti'nin çeşitli akınlarıyla gündeme gelmiştir. I. İbrahim'in emriyle sefer hazırlıklarına başlayan Osmanlı donanması bu hususta ilk olarak Venedik Devleti ile diplomasi yolları denediği ve yapılacak seferin Malta'ya doğru olacağı mesajını vermeye çalışmıştır (Yükep, 1977, s. 17). 1645 tarihinde Silâhdarlıktan Kaptan-ı Deryalığa getirilen Yusuf Paşa komutasındaki Osmanlı kuvvetleri bu tarihte elli dört gün süren kuşatma neticesinde ilk başarısını elde ederek Hanya Kalesi'ni zapt etmiştir (Tukin, 1996, s. 87). Hanya'nın ele geçirilmesinden sonra Girit Adası'ndaki bazı bölgeler de fethedilmiştir. Lakin adanın tamamının alınabilmesi adına İstanbul'dan beklenen donanma Venediklilerin Çanakkale Boğazı'nı abluka altına almasından dolayı zamanında gelememiştir (Gülsoy, 2009, s. 257). Bu süre zarfında istenilen başarıya bir türlü ulaşılamaması I. İbrahim'in de tahttan indirilmesinin zeminini hazırlamıştır. Ayriyeten Adalar Denizi'ndeki Venedik saldırılarına Papalık ve Malta donanmasının da destek vermesi Girit'te destek bekleyen Osmanlı ordusuna gelebilecek lojistik ve asker gibi ihtiyaçların da önünü tıkamış oldu. Bu süre zarfında Osmanlı

Devleti'nin büyük bir ekonomik bunalıma da girdiğini hesaba kattığımızda Girit'in fethi tam olarak gerçekleşmemiştir (İnalçık, 2023, ss. 238-244).

Girit seferinin sürdüğü bu yıllarda devletin batı sınırlarında ortaya çıkan Avusturya ve Erdel meselelerinin çözüme kavuşmasıyla birlikte yirmi beş yıldır çözülemeyen ve Osmanlı Devleti'ne hem prestij hem de maddi zararlar veren Girit meselesinin çözümü için Sadrazam Fâzıl Ahmed Paşa görevlendirilmiştir. Bu süreçte Venedik, Avrupalı devletlerden yardım istemiş ve Fransa bölgeye otuz gemilik bir filo göndermiştir. Fransa'nın bu saldırıları başarıyla sonuçlanmamıştır (Gülsoy, 2009, s. 259). Fâzıl Ahmed Paşa idaresindeki Osmanlı birlikleri iki buçuk yılın ardından 1669 tarihinde Girit'in tamamını fethetmiş oldu (Tukin, 1996, s. 87). Girit Seferinin ortaya çıkarttığı önemli bir durumda şu şekilde söylenebilir: Sefer esnasında Osmanlı donanmasının başına 22 Kaptan-ı Derya geçmiş bu kişiler yetersizlik yahut çeşitli oyunların kurbanı olmuşlardır. Silahtar Yusuf Paşa gibi önemli bir şahsiyetin idam edilmesi veya Kara Murat Paşa'nın azledilmesi aslında donanmanın başarısız olmasının devletin içinde yaşadığı olumsuzluklara örnek olarak gösterilebilir (Panzac, 2018, ss. 155-156). Girit Adası her ne kadar fethedilmiş olsa bile böylesi uzun bir kuşatma Osmanlı Devleti'nde donanma birimlerinde de önemli değişimlerin yaşanmasına sebebiyet vermiştir.

Girit'te yaşanan uzun süreli başarısızlık, Osmanlı Devleti'nin bu kuşatma esnasında gemi teknolojisinde köklü değişiklikler yapma gereksinimini ortaya çıkartmıştır. Bu dönemde, Osmanlı donanmasının temelini oluşturan kadırgalar yerini yelkenli gemilere yani kalyonlara bırakma fikrînin doğmasını sağlamıştır. Yelkenli gemilere geçiş fikrî, ilk olarak 1648 yılında IV. Mehmed'in tahta çıkmasıyla sadrazamlık makamına gelen Sofu Mehmed Paşa döneminde gündeme gelmiştir. Sofu Mehmed Paşa, göreve başlar başlamaz Osmanlı donanmasının mevcut durumunu değerlendirmiş ve özellikle Çanakkale Boğazı'nda Venedik donanmasıyla mücadele edebilecek bir filo oluşturmanın yollarını aramaya başlamıştır. Osmanlı donanmasının kalyonlara karşı yetersiz kaldığı vurgulanmış ve donanmanın modernizasyonu için yelkenli gemilere geçiş önerilmiştir. Bu doğrultuda, Osmanlı donanmasının yelkenli gemilere geçiş sürecini başlatmak amacıyla Tersane-i Âmire'de kalyon inşasına yönelik faaliyetlere hız verilmiştir (Gülsoy, 2009, s. 261). Bu reform girişimi, Osmanlı deniz gücünün çağdaş donanmalar karşısında rekabet edebilirliğini artırmayı hedefleyen önemli bir adım olarak değerlendirilebilir. Söz konusu dönüşüm, Osmanlı Devleti'nin denizcilik politikalarında ve gemi teknolojisinde yeni bir dönemin başlangıcını işaret etmiştir.

Osmanlı Devleti'nin XVII. yüzyıl sonu ve XVIII. yüzyılların ortalarına kadar Girit dışında da çeşitli denizcilik faaliyetleriyle meşgul olduğu görülmektedir. Venedik ile yaşanan gerilim neticesinde haç kafilesi taşıyan Türk gemileriyle ilgili bir problem meydana gelmişti ve bu sorunun çözümü için Osmanlı Devleti bir hayli ilginç bir çözüm arayışı içerisine girerek hem ticarî manada hem de kutsal topraklara giden hac kafilesinin güvenliği sağlama noktasında Avrupalı gemileri kiralama yoluna gitmiştir. Özellikle 1686 tarihinde çıkartılan bir fermanla bu türdeki yolculuklar ve ticarî faaliyetlerde kafileleri Fransız gemileri koruyacaktır ibaresi Osmanlı ticaret filolarının, hac gemilerini ve bunları koruması beklenen Osmanlı savaş gemilerinin büyük bir acziyet içine girdiğini göstermektedir (Panzac, 2018, s. 169). Bu tür bir durumun yaşanması artık Akdeniz'de ve çevresindeki deniz gücü dengesinin Osmanlı Devleti aleyhine geliştiğinin çok net bir göstergesi olmuştur.

Osmanlı Devleti'nin 1683 tarihinde Viyana'ya ikinci kez geldiğinde Tuna Nehri'nde yer alan "İnce donanma" da denizcilik faaliyetleri noktasında önemli bilgiler barındırmaktadır. 1697 tarihli sefer esnasında Tuna donanmasının durumu ve bu donanmanın masraflarıyla ilgili çalışma yapan Seyfullah Aslan, Osmanlı Devleti'nin Tuna Donanması'nı nehirdeki ateş gücü ve lojistik destek unsuru olarak etkin bir şekilde kullanmayı hedeflemiş olduğunu, ancak bu çabanın ciddi mali yükler doğurduğu ifade etmiştir. Buna rağmen, Osmanlı Devleti'nin Tuna Nehri'nde oluşturduğu bu stratejik gücün mali gerekçelerle devre dışı bırakılması mümkün olmamış; aksine, bu güçten maksimum fayda sağlamak için tüm imkânlar seferber edilmiştir (Aslan, 2024, s. 39). XVII. yüzyılın sonlarında, on altı yıl süren büyük savaş döneminde Osmanlı Devleti ciddi toprak kayıpları yaşamış olsa da Tuna Nehri'ndeki Osmanlı donanmasının varlığı, Karadeniz'den Belgrad'a kadar uzanan nehir hattında ticaret, nakliye ve ulaşım faaliyetlerinin sürekliliğini sağlamıştır (A. İ. Kaya, 2022, s. 389). Tuna Nehri'ndeki Osmanlı donanması 1689 tarihinde Belgrad'ın kaybedilmesinden sonra önemini geri kazandığı, Vidin ve Belgrad'ın 1690 tarihinde tekrar alınmasıyla beraber sonraki dönemlerde Macaristan'a yapılan saldırılarda Tuna donanmasının büyük katkılar sağladığı da görülmektedir (Panzac, 2018, s. 170). Osmanlı Devleti'nin bu yüzyıl içerisinde yaşadığı toprak kayıpları ve denizler anlamındaki geçmiş yıllara nazaran gerilemesi bir takım modernizasyon çalışmalarını da başlatan etmenler içerisinde değerlendirilebilir.

2.4.2. Osmanlı Devleti'nde donanmadaki değişim dönemi

Osmanlı denizciliğinin belirgin olarak öne çıkan bazı aşamaları mevcuttur. Devletin ilk dönemlerinde Adalar Denizi'nde egemenlik tesis edilmeye çalışılmıştır. Bu süreç I. Süleyman

devrindeki Rodos'un fethine kadar sürmüştür. Sonraki dönem olarak Osmanlı denizciliğinin Doğu Akdeniz ve Batı Akdeniz sathında yapmış olduğunu önemli faaliyetler ile Akdeniz'in neredeyse birçok bölgesinde Osmanlı deniz egemenliği dikkat çekici bir duruma gelmiştir. Bu dönemde özellikle Barbaros Hayrettin Paşa ve onun ekolünden yetişmiş olan denizcilerin büyük bir katkısı vardır. Keza bu dönem yer yer Hint Okyanusuna seferler düzenlenmiş fakat istenilen başarıya ulaşılamamıştır. Osmanlı denizcilik faaliyetlerinde dikkat çekilesi bir diğer unsur ise dünyada değişen denizcilik teknolojilerinin ardından Osmanlı donanmasının eski gücünden uzaklaştığı ve özellikle Girit seferi esnasında ve sonrasındaki dönem dikkat çekmektedir. Bu kısma kadar Osmanlı denizciliğinin başlangıç aşamaları ve kurumsal düzeyde büyük bir deniz gücüne ulaştığı aşamalar anlatılmıştır (İnalçık, 2023, s. 19). Bundan sonraki kısımlarda ise kalyon tipi gemilerin egemen olduğu bir denizcilik anlayışının etkisindeki Osmanlı donanma faaliyetlerinden bahsedilecektir.

Osmanlı denizciliğinin aşamalarını gemi türleri üzerinden de değerlendirmemiz mümkündür. Bu şekilde bir değerlendirme yapıldığında üç ayrı dönem karşımıza çıkmaktadır. Bunlardan ilki Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan itibaren başlayan ve XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar etkili olan kadırgalar dönemidir. İkincisi XIX. yüzyılın ortalarına kadar süre gelen kalyonlar dönemidir. Son dönem olarak da devletin yıkılışına kadar devam eden buharlı gemiler dönemidir (Bostan, 2009i, ss. 269-270).

Girit'te yaşanan kuşatmanın, Osmanlı donanması açısından istenilen seviyenin gerisinde kalması ve kuşatmanın epey bir uzun süre gündemi meşgul etmesi ve bunun sonucunda Osmanlı Devleti'nin siyasî anlamda ve Adalar Denizi'nde Venedik ablukası altında kalması gibi birçok nedenden dolayı dönemin devlet adamları denizcilik politikalarını tekrardan gözden geçirmek zorunda kalmışlardır. Bu süreç içerisinde donanmanın köklü bir değişime ihtiyacı olduğu fikrî hasıl olunca dönemin şartlarına uygun yeni ve modern bir donanma için hazırlıklar başlamıştır. Bu dönemde özellikle gemi türlerinde kadırgalardan kalyonlara doğru bir değişim olduğu görülmektedir. Artık Osmanlı donanmasının temelinde yelkenli gemilerin görüleceği vakit Girit seferi esnasında ve sonrasındaki dönem olarak söylenebilir.

Osmanlı donanmasında kalyonlara ait ilk girişimlerin Girit seferi esnasında 1644 tarihinde başladığı görülmektedir. Bu dönemlerde yeterli düzeyde kalyon inşasının yapılamadığı görülmüş. 1651 tarihinde Sadrazam Melek Ahmed Paşa'nın girişimleriyle inşa edilen bir kalyonun suya indirildiğinde yan yatıp battığı da görülmektedir (Bostan, 1992d, ss. 98-99). IV. Mehmed döneminin ilk yıllarında tekrardan kalyon türüne geçiş için daha kurumsal

hazırlıkların başlandığı ve 1682 tarihinde Osmanlı donanmasının esasını bu tür gemilerin oluşturulduğu görülmektedir. Fakat esasen Osmanlı deniz gücünün kalyonlar üzerinden devam ettiği sürecin aslında Mezemorta Hüseyin Paşa ile geliştiği ifade edilebilir (Bozkurt, 1991, s. 506). Panzac'ta donanmanın köklü değişimiyle ilgili benzer cümleler kurmaktadır. Sadrazam Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın öncülüğünde Trablus kökenli Mısırlıoğlu İbrahim Paşa'ya verdiği talimatla ilk olarak on adet kalyonun yapıldığı 1691-1692 tarihlerinde de kalyonların yapımının oldukça hız kazandığını ifade etmektedir (Panzac, 2009, s. 27).

2.4.3. Donanmadaki ilk köklü değişim: 1701 Bahriye Nizamnamesi

Osmanlı Devleti'nin Bahriyesinde ilk köklü değişimler Mezemorta Hüseyin Paşa'nın donanmanın başına getirildiği yıllarda başlamıştır. Mezemorta'nın 1690-1691 tarihleri arasında Tuna donanmasının başında yer alması ve 1695 tarihinde Sakız Adası'nın geri alınması esnasında yaptığı başarı hamlelerin sonucunda Kaptan-ı Deryalığa getirilen Mezemorta, bu dönemde oldukça önemli faaliyetlerde bulunmuştur. Sultan II. Mustafa'nın da desteğiyle birlikte Osmanlı donanmasını temel manada tekrardan düzenlemiş ve bu girişimini Bahriye Nizamnamesi'nde detaylı olarak raporlaştırmıştır (Bostan, 2004c, s. 525; Panzac, 2018, s. 173). Bahriye Nizamnamesi, Osmanlı donanmasında köklü bir reform gerçekleştirmek amacıyla Mezemorta Hüseyin Paşa tarafından hazırlanmış ve onun vefatından sonra 1701'de yürürlüğe girmiştir. Nizamname, donanmanın temel unsurları olan gemi ve gemicilere odaklanarak, öncelikle kalyon sayısının kırka tamamlanmasını ve her yıl eskiyen kalyonların yerine yenilerinin inşa edilmesini hedeflemiştir. Bu amaçla, Tersâne-i Amire'ye bağlı ocaklardan kaliteli kereste temin edilmesi emredilmiştir. Böylece, 1701'den itibaren Osmanlı donanmasının ana gücünü, kürekle hareket eden kadırgaların yerini alan yelkenli ve yüksek bordalı kalyonlar oluşturmuştur. Ancak, Adalar Denizi'nde faaliyet gösteren Derya Beyleri kürekli gemileri kullanmaya devam etmiştir. Kanunnâme, ayrıca donanma personelinin atanma, terfi ve emeklilik süreçlerini düzenlemiştir. Bu düzenlemeler neticesinde Osmanlı Bahriyesinin idarî yapısı kurumsal bir zemine oturtulmuştur (Y. Aydın, 2012, s. 49; Bostan, 2004c, s. 525; İ. H. Uzunçarşılı, 2020, ss. 523-527).

Sonuç itibariyle bu nizamname, gemi türlerinin modernizasyonunu, özellikle kalyon tipi gemilerin donanmaya uyumu, gemici tayfanın eğitiminin standartlaştırılmasını ve donanma yönetiminin sistematik bir çerçeveye oturtulmasını sağlamıştır. Bu düzenlemeler, Osmanlı donanmasını Avrupa donanmalarıyla rekabet edebilir bir seviyeye taşımış ve Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki varlığını bir süre daha güçlendirmiştir. Ancak, reformların

uygulanmasında karşılaşılan mali kısıtlamalar, bürokratik engeller ve kalifiye personel eksikliği gibi zorluklar, nizamnamenin etkisini kısmen sınırlamıştır (Durmaz & Yıldırım, 2025, s. 148).

2.4.4. XVIII. yüzyıl denizlerdeki faaliyetler

Osmanlı Devleti'nin II. Viyana Kuşatmasının ardından gerçekleşen Kutsal İttifak Savaşı sonrasında yaşadığı toprak kayıplarında dikkate değer önemli bir durumda Mora'nın kaybedilmesi olmuştur. 1715-1718 yılları arasında Osmanlı Devleti'nin tekrardan Mora'yı ele geçirme stratejisi yenilenen Osmanlı donanması için de önemli bir sınav niteliği taşımaktadır.

Osmanlı donanmasının önemli başarılar kazandığı Mora seferinde Venedik'e karşı bariz bir üstünlük kurulmuştur. 1715 Nisan ayında Canım Hoca Mehmed Paşa'nın komutasında Osmanlı donanmasının Akdeniz'de yirmi çekdiri, kırk bir kalyon, iki humbara ve iki ateş kalyonu, yirmi kalyata, on firkate ve otuz iki kancabaş olmak üzere toplam yüz yirmi yedi gemi bulunmaktadır. Osmanlı donanması bu yıllar arasında İstendil Adası'nı ve Venedik tarafından işgal edilen Mora kalelerini yine Girit'in fethedildiği zaman Venedik'e bırakılan Suda ve İspirlonga kaleleri de 1716 tarihinde fethedilmiştir (Bostan, 2010, s. 53; Hatzopoulos, 2022, s. 317; Tezel, 1973, ss. 323-324). Osmanlı Devleti'nin 1701 yılında başlattığı donanmanın modernizasyon çalışmaları aslında Mora'ya yapılan seferde başarıya ulaşmıştı. Bu durum 1768 tarihine kadar Osmanlı Devleti'nin denizcilik politikalarının karalardaki durumun aksine başarıyla devam ettiğinin de bir göstergesi olmuştur (Özçelik, 2025, s. 29; Zorlu, 2014, s. 32).

Osmanlı Devleti'nin Girit Seferinden sonra girişmiş olduğu donanmanın köklü bir değişim içerisine girdiği dönemlerde genel manada olumlu denizcilik faaliyetlerin olduğu görülmektedir. Doğal olarak bu durum Kutsal İttifak'a karşı kaybedilen itibarın denizlerde bir nebze olsa geri kazanımını ortaya çıkartmıştır. Mora üzerine yapılan başarılı seferlerde kalyonların etkili bir şekilde kullanımını XVIII. yüzyılın ortalarına kadar Osmanlı donanmasının durumunu izah etmek için yeterli olmaktadır. 1718 tarihinden itibaren Doğu Akdeniz'de genel bir barış havası hâkim olmuştur. Lakin Rusya ile yapılacak olan ve tarihimizdeki belki de ikinci önemli deniz bozgununa yol açan Çeşme Baskınıyla birlikte artık Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin de buhranlı yıllara girdiğini göstermektedir.

Venedik ile yaşanan savaşıardan sonra Osmanlı donanmasının âtil bir duruma düştüğü görülmektedir. 1733 yılında yapılan bir düzenleme sonucunda kalyonlarla ilgili bir sayı belirlenmiş ve toplam kalyon sayısının 20 olması hedeflenmiştir. Bu durum 1769-1770 tarihinde patlak verecek Rus donanmasının Akdeniz'e saldırısı esnasında düzeltilmeye çalışılsa

da yaşanan Çeşme Baskını nihai olarak hedeflenen kalyon sayısının daha da artırılması ihtiyacını ortaya çıkartmıştır (Depe, 2024, ss. 203-204).

Osmanlı Devleti'nin genel manada büyük bir buhrana doğru gittiği XVIII. yüzyılın sonlarında yaşanan olaylar denizcilik faaliyetlerinin de büyük bir sekteye uğratmış ve yaşanan Çeşme Baskını bu durumu somut bir şekilde ortaya çıkartmıştır. Çeşme Baskını öncesi ve sonrasında yaşanan gelişmeler Osmanlı denizciliğinin ne yöne doğru sürüklendiğini bizlere göstermektedir. Çeşme'de yaşanan facianın aslında görünürdeki ilk sebebinin Lehistan'da Rusya'nın nüfuz elde etme çabası olduğu bilinmektedir. Rus Çariçesi II. Katerina'nın Akdeniz'de hâkimiyetini genişletme arzusu İngiltere'nin Osmanlı müttefiki konumunda yer alan Fransa'ya gözdağı verme düşüncesi ile birleşince aslında denizcilik alanında çok ilerlememiş olan Rus donanması İngiltere'nin de açık bir desteğini alarak cüretkâr bir tutumla 18 Şubat 1770 tarihinde Mora'nın güneyine ulaşmıştır (Panzac, 2018, ss. 198-199).

Osmanlı Devleti'nin savaş öncesinde donanma nazarında durumunun çok iyi olmadığını 8 Ocak 1767 tarihinde çıkan bir yangında donanmanın bir kısmının yandığından dolayı anlamaktayız. Bu durumun sebebi olarak görülen kalyon kaptanın firar etmesi ve netice itibariyle Kaptan-ı Derya Tosun Mehmed Paşa'nın görevinden azledilip yerine Rumeli Valisi Mehmed Paşa'nın getirilmesi aslında yönetsel manada da zafiyetleri göstermektedir (D. Akalın & Şimşek, 2022, ss. 27-28).

Rus donanmasının 1770 yılının başlarında İngilizlerin de desteğiyle Mora yakınlarına gelmesinde Mora'daki Rumları Osmanlı Devleti'ne karşı kışkırtma çabaları da etkili olmuştur. İlkbahar aylarında Rus General Alexis Orlof ve kardeşi Theodore Orlof'un da buradaki donanmaya destek olarak gelmesinden sonra Rus donanması epeyce bir güçlenmiştir. Kaptan-ı Derya Hüsâmeddin Paşa'nın Mora'daki Osmanlı donanmasına yardıma gelmesi üzerine Rus donanması Anabolu Limanı yakınlarında gelen Osmanlı yardım kuvvetlerini bozguna uğratmıştır. Temmuz ayı gibi Osmanlı donanması Cezayirli Hasan Paşa'nın muhalefet etmesine rağmen (*Çeşme Deniz Muharebesi Faciası ve Akdenizde İlk Rus Donanması (Adlı eski İngilizce eserin tercümesi)*, 1943, s. 104) Kaptan-ı Derya Hüsâmeddin Paşa ve Rodos Beyi Câfer Paşa'nın istekleri doğrultusunda manevra imkânı olmayan Çeşme Limanına yanaştı. Osmanlı deniz unsurlarının birbirine çok yakın olduğu bir anda Rus donanması Çeşme limanına ateşli kayıklarını (İşipek & Aydemir, 2010, s. 104) göndererek buradaki otuz yakın Osmanlı gemisini yakmayı başarmıştır. Bu durumdan sonra 5000 civarında Osmanlı denizcisi şehit olurken olayın sorumlusu olarak görülen Hüsâmeddin Paşa görevinden azledilmiştir (Aktepe,

1993, ss. 288-289). Rus donanmasının Akdeniz’de Osmanlı donanmasını etkisiz bırakmasının yegâne sebebi dönemin kaynaklarından ve Rus tarihçilerin ifadelerine göre İngiliz desteği almasından ötürü olduğunu da söylememiz gerekmektedir (İşipek & Aydemir, 2010, s. 124).

XVIII. yüzyıldaki Diğer Bahriye Düzenlemeleri

Osmanlı Devleti’nin denizcilik alanındaki ilk köklü değişim 1701 tarihindeki Bahriye Nizamnamesi’nin yürürlüğe girmesiyle başlamıştır. Bu düzenlemeler genel manada temel kavramları barındırmaktaydı. Sonraki yıllarda ihtiyaç hasıl olmasından ötürü diğer düzenlemeler 1706 ve 1707 tarihli düzenlemeler şeklindedir. Bu yıllar içerisinde yapılan düzenlemelerde levend yoklamasının yapılması, kalyonlara verilen mühimmatların yahut malzemelerin kayıt altında tutulması ve kalyonlarla alakalı incelemeler yapılıp tamir işlemlerine yoğunlaştırılması düşünülmüştür (A. Y. Aydın, 2011, s. 36). Genel manada yapılan düzenlemelerde donanmanın daha kurumsal bir yapıya sahip olması üzerine çalışmalar yapılmıştır. Lakin uygulama noktasında zorlukların yaşanması ilgili düzenlemelerin tam manasıyla başarılı olmasını engeller nitelikte olduğu şeklinde yorumlanabilir.

Osmanlı donanmasının Çeşme’de ağır bir mağlubiyet almasından sonraki süreçte de donanmanın bir kez daha yenilenme çabaları içerisine girdiği ve bu reform hareketlerinin başında Hasan Paşa’nın bulunduğu anlaşılmaktadır. Otorite tanımayan birçok denizcinin eğitilmesi için Kasımpaşa’da Kalyoncular Kışlası inşa edilmiş ve bu denizcilere bir miktar da maaş bağlanmıştır. Ayrıca Tersane işlerinde yetkin olarak görülen Avrupalı mühendisler istihdam edilmiş ve 29 Nisan 1775 tarihinde Tersâne-i Âmire bünyesinde Baron de Tott, Campbell Mustafa Ağa ve Fransız Kermovan, kurulan Hendeshâne’de önemli rol oynamıştır (İşipek & Aydemir, 2010, ss. 33-34).

Bu dönemde İstanbul’a gelen Fransız Bonneval Çeşme faciasından sonra detaylı bir rapor hazırlamıştır. Bu raporu hazırlayan Bonneval’in daha önceki dönemlerde Osmanlı hizmetine giren ve Humbaracı Ahmed Paşa olarak bilinen kişiyle karıştırmamak gerekir. Netice itibarıyla Bonneval’in donanma ile ilgili görüşleri genel manada şu şekildedir: Osmanlı donanmasındaki kaptanların aslen denizci olmadığı, Bahriyede görev alan kişilerin daha çok maddi beklentiler içerisinde olmasından ötürü denizcilik faaliyetlerinin büyük zarar gördüğü, donanma personelinin disiplinsiz tavırları ve bundan ötürü de Osmanlı denizciliğinin büyük yara aldığını net bir şekilde ifade etmiştir (Karal, 1940, ss. 178-179).

Yukarıdaki olaylardan ve Fransız Bonneval'in raporunda da anlaşılacağı üzere Osmanlı donanmasının Çeşme bozgunundan sonraki durumu açık bir şekilde görülmektedir. Aslında bu disiplinsizlik ve etkisizlik halini ortaya çıkartan gelişme Çeşme olarak görünse de Osmanlı donanma geleneğinin daha öncesinde sarsıldığı ve adeta bardağı taşıran son damlanın Çeşme'de yaşanan fecaat halin bir yansıması olduğunu söyleyebiliriz. Bu süreçte her ne kadar donanmanın ıslahı yapılmaya çalışsa da yeni dünya düzeni içerisinde İngiltere ve Fransa'nın denizcilik manasında ilerlemeleri ve buna Çarlık Rusya'nın da eklenmesiyle birlikte geçtiğimiz yüzyılların aksine Akdeniz'de Osmanlı denizciliğinin başat halinin kalmadığını ifade edilebilir.

Son olarak Osmanlı Devleti'nin XVIII. yüzyıl içerisinde özellikle Çeşme bozgunundan sonra tekrardan toparlanma çabalarında I. Abdülhamid ve III. Selim dönemi kritik bir hal almıştır. Bu çalışmalar içerisinde Mühendishane-i Bahr-i Hümayun'un açılması önemli gelişmeler arasındadır. Bu kurumun açıldığı tarih kimi zaman tartışma konusu olmuşsa da son kertede I. Abdülhamid döneminde 1775 tarihinde Mühendishane-i Bahr-i Hümayun açılmıştır. Deniz mühendisliği alanında eğitim vermek için kurulan kurumda Fransız ekolünün izleri görülmektedir (Beydilli, 2020, s. 513).

2.5. Osmanlı Denizciliğinin Buhranlı Yılları

2.5.1. III. Selim dönemi denizcilik faaliyetleri

III. Selim'in tahta çıktığı dönem Osmanlı donanmasının oldukça kötü bir durumda olduğu dönemdir. Tersanelerin çoğunun yeterince çalışmadığı, gemi kaptanlarının denizcilik alanında yeterli bilgi birikime sahip olmadığı, denizlerdeki erlerin maaşlarıyla ilgili sıkıntılar yaşandığı ve yeterli düzeyde olmadığı göze çarpmaktaydı. Yani Osmanlı donanmasında büyük bir başıbozukluk söz konusuydu (Korkmaz, 2022, s. 115). 1789 tarihinde yani III. Selim'in padişahlığının ilk yılında Osmanlı donanmasının mevcudiyetiyle ilgili 18 kalyon, 24 firkateyn, 6 kırlangıç, 10 şehdiye, 8 şalupe ve diğer türlerden 24 olmak üzere toplamda 90 adet gemi bulunmaktadır. Birçok gemi eski ve bakımsız olmakla beraber gemi kaptanları arasında rüşvet ve liyakatsizlik hâkim bir durumdaydı (Gülen, 2001, s. 35).

Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa'nın donanmanın modernize edilmesi adına yaptığı çalışmalar Osmanlı donanmasını adeta tekrardan canlandırmıştır. Hüseyin Paşa'nın Türk Bahriyesindeki önemi yalnızca bu düzenlemeler ile sınırlı kalmamış aynı zamanda döneminde yaptığı seferlerde Türk denizciliğine katkı sağlamıştır. Hüseyin Paşa, Kaptan-ı Deryalığının ilk yılında adeta korsan yatağı haline gelen Adalar Denizi'ne sefer düzenlemiştir. Karakaçan adlı

bir korsanı yakalayarak idam ettirmeyi başarmıştı (Ünlü, 2022a, s. 123) ve Adalar Denizi'nde korsanlığıyla nam salan Lambro isimli korsanın yıkıcı faaliyetlerini de etkisiz hale getirmiştir (Göyünç, 1999, s. 6; Ünlü, 2022a, s. 124). Çalışmamızın üçüncü bölümünde hayatıyla ilgili bilgi vereceğimiz Küçük Hüseyin Paşa'nın aslında denizcilik kökeninden gelmemesine rağmen bu dönemde böyle bir başarı göstermesi de III. Selim nezdinde, büyük bir sevinçle karşılanmıştır (Ahmed Cevdet Paşa, 1972b, s. 1388).

Diğer bir yandan bu dönemin belki de en önemli gelişmesi Fransa ile olan ilişkilerin bozulması ve akabinde Mısır üzerinde büyük bir savaşın patlak vermesi olmuştur. Osmanlı Devleti ile Fransa arasında geçmişten gelen iyi ilişkiler aslında Fransız İhtilaline kadar devam etmişti. Fransa'daki ihtilal sonucunda yaşanan dış gelişmeler ve Napolyon'un yayılmacı siyaseti III. Selim döneminde ilişkilerin tamamen ters bir yöne seyretmesine zemin hazırlamıştı ve nihayet Fransa'nın yayılmacı tutumundan Osmanlı Devleti de nasibini almak üzereydi (Shaw, 2008, ss. 330-336). Literatürde Üçlü İttifak Savaşı olarak da bilinen 1798-1802 yılları arasında Fransa'nın Mısır'a saldırmasıyla başlayan süreç Osmanlı Devleti için aslında birçok alanda yapılan yeniliklerin de bir süreliğine askıya aldığı ve belki de kendi savunmasını kısmen Rusya ve İngiltere'ye bırakmak zorunda kaldığı bir savaş olarak da söylenebilir.

Fransızlar 1 Temmuz 1798 tarihinde İskenderiye'ye ilk çıkartmalarını yaptığında Osmanlı Devleti ilginç bir şekilde işgal haberini 27 Temmuz tarihinde öğrenmişti. Aslında işgal haberinin öğrenildiği tarihte Kahire bile Fransızlar tarafından işgale uğramıştı (Orhon, 1987, s. 39). Fransızlar tarafından çıkartılmanın başarıyla geçmesinin ardından kendi çıkarları için endişelenen İngilizler bölgeye süratle bir donanma sevk ettiler. Her ne kadar Mısır anakarasında Fransızlar birçok bölgeyi işgal etmiş olsalar bile denizlerdeki durum onlar için pek parlak gözüküyordu. Nelson önderliğindeki İngiliz donanması 1 Ağustos 1798 tarihinde Aboukir Körfezi'nde Fransız filosundaki çoğu gemiyi ele geçirmeyi başarmış ve Fransız kara kuvvetleri Mısır'da mahsur kalmıştı (Mikaberidze, 2025, s. 99). İngiltere'nin bir Osmanlı toprağı olan Mısır'a doğrudan müdahale etmesinin temel sebebi kuşkusuz Akdeniz'deki Fransız varlığından rahatsız olması ve Hindistan'a giden sömürge yolunun büyük tehlike altına alınmasıydı. Benzer bir rahatsızlık Rusya içinde yaşanmaktaydı. Çarlık Rusya'da Akdeniz'deki hedeflerinin önünde Fransa'yı bir engel olarak görmekteydi. Bu doğrultu da Osmanlı Devleti ile diplomatik ilişkileri geliştirmek ve en önemlisi müşterek bir askerî harekât yapabilmek adına 5 Eylül 1798 tarihinde Rus donanması Karadeniz'den Beykoz'a gelip burada demirledi (Büyüktuğrul, 1970b, s. 287). Bu durum aslında Osmanlı Devleti'nin düştüğü hali açık bir şekilde göstermektedir. Osmanlı

Devleti kendi egemenliğinin sürdüğü Mısır'ın işgali karşısında doğrudan tek başına bir harekât planını sergileyebilecek bir durumda değildi. Böylesi bir deniz harekâtına girişebilecek düzeyde bir donanmadan yoksunluk Osmanlı Devleti'ni belki de istemeyerek Rusya gibi yıllardır mücadele ettiği bir devletin donanmasının adeta bir oldu bitti ile İstanbul'a gelmesine ses çıkartamamasına neden olmuştu. Bu durumdan da anlaşılacağı üzere artık Osmanlı Devleti kendi topraklarındaki işgale karşı İngiltere ve Rusya gibi devletlerin yardımına ihtiyaç duyar hale gelmişti.

Bu süreçte Osmanlı Devleti'nin Mısır'da bulunan Cezar Ahmed Paşa'nın inisiyatifinde birtakım çalışmalar mevcuttur. Hatta o dönemin gözde birliği olarak görülen Nizam-ı Cedid askerlerinden bazıları Cezar Paşa'ya destek mahiyetinde gönderilmiştir (Ahmed Cevdet Paşa, 1972b, s. 1702). Lakin istenilen başarıya ulaşmak yani Fransızların bölgeden tam manasıyla atabilmek adına mecburen İngiltere ve Rusya'nın yardımına ihtiyaç duyulmaktaydı. Netice itibariyle Rus ve Osmanlı donanması birlikte Akdeniz'e çıktılar ve 1798 yılının Ekim ayında Adalar Denizi'nde çeşitli seferler düzenleyerek bu bölgedeki önemli adalardan biri olan Korfu Adası'nı Fransızların elinden almışlardır (Gülen, 2001, s. 41). 5 Ocak 1799 tarihinde Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında Fransa'ya karşı bir müttefiklik antlaşması imzalandı (Sarıalioğlu, 2019, s. 2357).

Mısır'dan sonra gözünü Suriye topraklarına diken Napolyon'un Akka Kalesi'nde Cezar Ahmed Paşa tarafından 16-21 Mayıs 1799'da durdurulduğu bilinmektedir (Büyüktuğrul, 1970b, ss. 292-293; Karal, 2007a, ss. 40-41). Nitekim İngiliz donanmasının yıpratıcı faaliyetleri ve Osmanlı ordusunun da Mısır'a gelmesiyle birlikte 31 Ağustos 1801 tarihinde Fransa Mısır'dan geri çekilerek bölgeyi tekrardan Osmanlı Devleti'ne bırakmak zorunda kaldı (Shaw, 2008, s. 340).

Mısır'dan Fransızların uzaklaştırılmasının ardından III. Selim, Fransa ile bozulan ilişkileri tekrardan kurma niyetindeydi. Osmanlı Devleti ile Fransa arasında 25 Haziran 1802 tarihinde bir barış antlaşması imzalandı (Shaw, 2008, s. 376). Bu antlaşmadan sonra ve yaşanan Osmanlı-Fransa yakınlığından dolayı hem Rusya hem de İngiltere Osmanlı Devleti'ne bir ulti-matom vermiştir. Her iki devlette açık bir şekilde Fransa ile ilişkilerin kesilmesi, donanmanın ve Çanakkale istihkamlarının İngilizlere devredilmesi ve Eflak-Boğdan'ın Rusya'ya verilmesi istenmiştir. Osmanlı Devleti'nin bu ulti-matomu reddetmesinin ardından bu seferde Osmanlı Devleti ile Rusya-İngiltere arasında ilişkilerin bozulduğu görülmektedir (Gülen, 2001, s. 42). Bu süreçte İngiliz donanmasının Çanakkale'deki istihkamların

zayıflığından yararlanarak 20 Şubat 1807'de İstanbul kıyılarına kadar yani Adalara kadar geldiği görülmektedir. Fransız elçisi General Sebastiani'nin telkinleriyle İstanbul'da askerî tedbirlerin kuvvetlendirildiği ve İstanbul'daki gerek müslüman halkın gerek ise gayrimüslim halkın büyük bir şevk ile İngiliz donanmasına karşı tedbir aldığı da görülmektedir. Bu esnada Kaptan-ı Derya Ali Paşa'da yirmi parçalık donanma ile Beşiktaş'ta beklemekteydi. Netice itibariyle İngiliz filosu İstanbul'dan kaçmak zorunda kaldı hatta Çanakkale Boğazından geçerken Osmanlı topçularının yoğun ateşiyle karşılaşarak onlarca askerini kaybetti. Daha sonrasında İngiliz filonunun İskenderiye'ye ulaştığı ve burada da Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa tarafından püskürtüldüğü de bilinmektedir (Gülen, 2001, ss. 44-45; Korkmaz, 2022, s. 124). Aslında burada yaşanan olaylar çok net bir şekilde Osmanlı denizciliğinin düştüğü durumu gözler önüne sermektedir. Netice itibariyle başkent İstanbul'a bir İngiliz donanmasının girmesi Osmanlı donanmasının Beşiktaş'ta beklemesi, Osmanlı Devleti'nin artık denizcilik manasında oldukça gerilediğini göstermektedir.

İngiliz donanmasının İstanbul'da bozguna uğrayıp Çanakkale üzerinden Marmara sularını terk etmesinin ardından Rus donanmasının da İstanbul'a doğrudan saldırı yapma ihtimali ortadan kalkmıştı. Fakat Ruslar bölgede hala bir arayış içerisindeydi. Rus Amiral Senyavin'in Çanakkale'den İstanbul'a ulaşma planının değişmesinde İngiliz donanmasını Çanakkale'ye kadar takip eden Cezayirli Seydi Ali Paşa'nın kaptanlığındaki Osmanlı donanmasının Çanakkale Boğazı'nda demirlemiş olması da etkiliydi. Rusya farklı bir strateji izleyerek Bozcaada'yı 23 Mart 1807'de işgal etti. Böylece Osmanlı Devleti'nin Adalar Denizi ve Balkanlar ile bağını kesmeyi umut etmekteydiler. Bu esnada Osmanlı donanmasının da genel durumu çok iç açıcı değildi. Sürekli Osmanlı donanmasına yeni gemiler eklenmiş olsa bile filo içerisindeki asker sıkıntısı baş göstermekteydi (Yeşil, 2015, ss. 72-75). Netice itibariyle Osmanlı Devleti ile Rusya arasında Bozcaada ve Çanakkale Boğazı çevresinde yaşanan çatışmalar aslında Rus donanmasının yeterli düzeyde olmaması sebebiyle Ruslar adına bir başarıya ulaşamamıştır. Bozcaada'nın ve çevresinin Rus kuşatması altında olduğu süreçte III. Selim tahttan indirilmiş ve yerine IV. Mustafa geçmiştir. Kuşatmanın sonuçları Osmanlı Devleti ekonomisi için ağır olmuş ve İstanbul'da özellikle gıda enflasyonunda ciddi artışlar meydana gelmiştir.

Osmanlı-Rus savaşının bir diğer cephesi de Karadeniz'de yaşanmaktaydı. Doğu Karadeniz'de yaşanan bu savaş, Osmanlı denizciliğinin bu dönemdeki askerî ve stratejik kapasitesini anlamak açısından dikkat çekici örnekler sunmaktadır. Bu bağlamda Rus

donanmasının Trabzon ve civarına, özellikle de Pulathane çevresine yaptığı saldırılar, Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki deniz gücünün durumunu gözler önüne sermektedir.

Rusya'nın yapmış olduğu saldırılar, Osmanlı donanmasının Karadeniz'deki savunma kapasitesinin zayıflığını açık biçimde ortaya koymuştur. Trabzon ve Akçaabat gibi sahil kentlerinin korunmasında merkezî donanmanın etkin bir rol oynayamadığı, savunmanın daha çok yerel güç olarak tanımlanan ayanlar hatta bölge halkı tarafından yürütülmeye çalışıldığı görülmektedir. Fransız konsolosu Pierre Dupré'nin raporlarında da belirtildiği üzere, şehirlerdeki toplar tezgâhsız ve kullanılamaz durumdaydı; bu durum Osmanlı Devleti'nin kıyı savunmasında düzenli bir deniz stratejisinden yoksun olduğunu göstermektedir Rus filosunun 1807 yılında Trabzon ve Pulathane'ye yönelik saldırıları, Osmanlı donanmasının Karadeniz'de pasif bir savunma pozisyonuna mahkûm kaldığını, deniz üstünlüğünün ise Rusların eline geçtiğini açık biçimde göstermektedir (Büyüktuğrul, 1970b, s. 304; Ö. Yılmaz, 2019, ss. 469-473).

III. Selim döneminde Osmanlı Devleti birçok problemle karşı karşıya kalmıştır. Fransa'nın Mısır'ı işgal etmesiyle başlayan süreçte Osmanlı donanmasının yetersiz olmasından ötürü Mısır'ın tekrardan kurtarılmasında İngiltere ve Rusya'nın desteği beklenmiş ve bu devletlerin duruma kendi çıkarları gereğince müdahale etmesiyle birlikte Mısır tekrardan Osmanlı egemenliğine girmiştir. Lakin daha sonrasında da Fransa ile ilişkileri yeniden rayına oturtan Osmanlı Devleti bu seferde İngiliz-Rus saldırıları altında kalmış ve özellikle başkent İstanbul, Çanakkale ve Doğu Karadeniz'de güç bir duruma düşmüştür. Burada ortaya çıkan zorlu süreçte Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin oldukça zayıfladığı göz önüne alınmalıdır. Yukarıdaki bilgiler ışığında Osmanlı denizciliğinin artık pasif bir savunma mekanizması içerisinde işlediği ve Osmanlı topraklarındaki yabancı filoların saldırılarını istihkam ve kara menşeli güçlerle savurmaya çalışıldığı görülmektedir.

Bu dönemle alakalı son olarak Amerika Birleşik Devletleri'yle Osmanlı Devleti arasında denizcilik alanını ilgilendiren bir antlaşmanın da imzalandığı görülmektedir (İlgın vd., 2018, s. 1)

III. Selim Dönemi Bahriye Düzenlemeleri

Bu dönemde donanmanın başına ilk olarak Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın yerine Giritli Hüseyin Paşa daha sonrasında da 1792 tarihinde Küçük Hüseyin Paşa tayin edilmiştir (Göyünç, 1999, s. 6). Özellikle Küçük Hüseyin Paşa dönemine ayrı bir parantez açmak icap etmektedir.

Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa döneminde donanmada, İshak Bey'in de desteğiyle köklü reformlar gerçekleştirilmiştir. 1791'de III. Selim'in emriyle sadece ehil kişilerin kaptan olarak atanması ve maaşların rüşvete gerek kalmayacak şekilde artırılması kararlaştırılmıştır. 1792'den itibaren donanma, tecrübe ve yeteneğe dayalı bir atama-terfi sistemiyle yeniden yapılandırılmış; maaşlar iki katına çıkarılmış, limanda düşük maaş uygulaması yerine seferde ikramiye sistemi getirilmiştir. Gemi mutfakları ortak yemekhanelere dönüştürülerek, yiyecek giderleri Hazine'den karşılanmaya başlanmıştır. 1793'te çıkarılan nizamnamelerle denizcilerin eğitimi ve alımı düzenlenmiş, daha sistemli bir Bahriye sınıfı oluşturulmuştur. Fransız mühendis *Jacques Baltazar le Brun*, *Jean Baptiste Benoit* ve *Toussaint Petit* yönetiminde tersane modernize edilerek; 1789-1798 arasında, Le Brun'ün inşa ettiği *Selimiye*, *Badi-i Nusret* ve *Tavus-u Bahrî* gibi 45 modern savaş gemisi denize indirilmiştir. Osmanlı donanması, 1796'da 17 galyot ve 20 firkateynden oluşurken on yıl içinde 20 galyot ve 27 firkateyne ulaştı, 40 bine yakın denizci ve 2 binden fazla topla Avrupa donanmalarıyla rekabet edebilir hale gelmiştir (Shaw, 2008, ss. 207-213).

III. Selim, tahta çıkmadan yaklaşık yirmi beş yıl önce, 1773 yılında Tersâne-i Âmire'de bir hangarda açılan Mühendishâne-i Bahr-i Hümâyûn'un eğitim sistemini geliştirmeye büyük önem vermiştir. Hendesehâne veya Hendese Odası olarak da anılan bu kurum, az sayıda ve yaşça farklı öğrencilerle eğitime başlamış, ders materyalleri Paris'ten getirilmiş, eğitim kadrosunda Türk hocalar (Hasan Hoca, Campbell Mustafa Ağa) ile birlikte Fransız uzmanlar (François Baron de Tott, Le Brun, Kermovan) görev almıştır. 1784'te yer darlığı nedeniyle Kasımpaşa'da Tersane Zindanı yakınındaki üç ambarlı kalyon yapım mahalline taşınan okulun müfredatı yeniden düzenlenmiş, III. Selim döneminde tamir edilen binada gemi inşası, *harita* ve *coğrafya*, *seyr-i sefâin*, *istihkâm* ve *kal'a hendese* gibi dört şube açılmıştır. 1795'te kara mühendisliği eğitimi için Mühendishâne-i Berrî-i Hümâyûn kurulmuş, 1797'de ise kalyon inşası ve deniz bilimleri Bahrî'ye, istihkâm ve kara askerliğiyle ilgili eğitim Berrî'ye tahsis edilerek iki kurumun kadroları birbirinden ayrılmıştır. Mühendishâne-i Bahrî'de seyr-i sefain kısmındaki öğrenciler gemilerde kâtip muavinliğinden başlayarak çeşitli görevlerde deneyim kazanıp kaptanlığa kadar yükselirken, gemi inşası derslerini görenler kalfalıktan tersane mimarlığına kadar ilerleyebilmekteydi. Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasının ardından askerî kurumların yeniden yapılanması sürecinde okul 1830'da Heybeliada'ya, 1838'de ise Kasımpaşa'da Cezayirli Gazi Hasan Paşa Konağı'nın bulunduğu tepeye taşınmış, 1846'da ise yeniden Heybeliada'ya nakledilmiştir. Böylece Mühendishâne-i Bahr-i Hümâyûn, günümüz

Deniz Harp Okulu'nun temellerini oluşturan kurum hâline gelmiştir (Korkmaz, 2022, ss. 116-117).

III. Selim döneminin dikkate değer bir diğer gelişmesi de 1804 tarihinde çıkartılan Bahriye Kanunnamesi'dir. Osmanlı Devleti, donanmanın zayıflaması ve Tersane-i Âmire'nin işlevini yitirmesi üzerine denizcilik teşkilatında köklü bir yeniden yapılanmaya gitmiştir. Bu kapsamda, Tersane-i Âmire'nin kaldırılarak yerine Umur-ı Bahriye Nezareti'nin kurulması, Osmanlı deniz idaresinde kurumsal bir dönüşümün başlangıcını teşkil etmiştir. Yeniliklerin mali gereksinimlerini karşılamak amacıyla bağımsız bir Bahriye Hazinesi tesis edilmiş; ayrıca mali yapıyı güçlendirmek için Tersane Hazinesi ve Şıkk-ı Salis Defterdarlığı gibi yeni mali birimler oluşturulmuştur. Bu düzenlemelerle donanma idaresi iki ana kola ayrılmış; Kaptan Paşa askeri donanım ve sefer hazırlıklarından, Bahriye Nazırı ise mali ve idarî işlerden sorumlu tutulmuştur. Bahriye Nezareti'ne atanan kişi, Divan-ı Hümayun toplantılarına katılma yetkisine sahip olup devlet bürokrasisinde yüksek rütbeli bir konuma getirilmiştir. Ayrıca Donanma-i Hümayun Hekimbaşılığı ve Cerahbaşılığı makamlarının kurulması, denizci personelin sağlık hizmetlerinin kurumsallaşmasını sağlamıştır. Bu kanunnamelerle birlikte Osmanlı denizciliğinde ilk kez Devlet Ticaret Filosu'nun kurulması kabul edilmiş ve temelleri atılmıştır. Söz konusu reformlar, klasik dönemin denizcilik anlayışından modern bürokratik bir deniz idaresine geçişin önemli bir aşamasını temsil etmiştir (Gülen, 2001, s. 39; Işın, 2004, ss. 158-159; Zorlu, 2014, s. 195).

III. Selim dönemi Bahriye reformları, Osmanlı Devleti'nin modernleşme sürecinde denizcilik alanında atılmış en sistematik ve niyet bakımından kararlı adımları temsil ettiği düşünülmektedir. Bu dönemde hem teşkilat yapısında hem eğitim kurumlarında köklü düzenlemelere gidilmiş; donanmanın yönetimi, eğitimi ve mali yapısı Avrupa örneklerine benzer şekilde yeniden kurgulanmıştır. Küçük Hüseyin Paşa'nın Kaptan-ı Deryalığı sırasında başlatılan yapısal dönüşümle liyakat esasına dayalı bir atama sistemi benimsenmiş, maaş düzenlemeleriyle rüşvetin azaltılması hedeflenmiş, modern gemi inşa teknikleri Fransız mühendislerin rehberliğinde tersanelere kazandırılmıştır. Mühendishâne-i Bahr-i Hümayûn'un müfredatının yenilenmesi ve teknik eğitimle desteklenmesi, Bahriyede profesyonel subay yetiştirme fikrinin ilk kurumsal örneğini oluşturmuştur. Ancak bu reformların uygulanmasında çeşitli sınırlılıklar da gözlenmiştir. Öncelikle, denizcilik alanındaki yenilikler genellikle dış uzmanlara bağımlı bir bilgi aktarımı modeli üzerinden yürütülmüş; bu durum, yerli teknik kadronun oluşmasını ve sürdürülebilir bir eğitim geleneğinin yerleşmesini güçleştirmiştir.

Ayrıca reformlar çoğunlukla merkezî idarenin iradesine bağlı kaldığından, taşra ve deniz üslerinde kurumsal yaygınlık sağlanamamıştır. 1804 tarihli Bahriye Kanunnamesi ile denizcilik idaresi mali ve askerî olarak ayrılarak kurumsal bir yapı kazanmış olsa da bu düzenlemeler Osmanlı bürokrasisinin karmaşık işleyişi içinde tam anlamıyla işlerlik kazanamamıştır. Tüm bu eksikliklere rağmen III. Selim dönemi, Osmanlı Bahriyesinde klasik dönemin geleneksel yapısından modern, teknik ve bürokratik temelli bir deniz idaresine geçişin eşiğini oluşturmuştur. Bu reformlar, kısa vadede tam verim alınamasa da XIX. yüzyıl boyunca sürecek denizcilik modernleşmesinin gelişimsel ve kurumsal zeminini hazırlamıştır.

2.5.2. II. Mahmud dönemi denizcilik faaliyetleri

Osmanlı Devleti'nde modernizasyonun öncülerinden olan III. Selim tahttan indirilmesinden sonra bir süreliğine IV. Mustafa tahta geçmiştir. Fakat bu dönemde donanma nazarında kayda değer bir gelişme yaşanmadığı için belki de Osmanlı tarihinin en radikal değişimlerin mimarı olan II. Mahmud, 28 Temmuz 1808'de tahta çıkmış ve Osmanlı Devleti'nde birçok alanda kötü giden durumu düzene koyabilmek adına çeşitli düzenlemeler yapmıştır. Bu dönemde denizcilik tarihimizi yakından ilgilendiren birçok gelişme de yaşanmıştır.

Genel manada II. Mahmud döneminin ilk yıllarında Osmanlı denizciliği şu şekilde aktarılabilir: II. Mahmud, kara ordusunun yanında donanmanın da ıslah edilmesi gerektiğini bilmekle birlikte, deniz kuvvetlerine gereken önemi verememiştir. Kaptan-ı Derya makamı bu dönemde sık sık değişmiş, çoğu kez denizcilik deneyimi olmayan bürokratlar bu göreve atanmış ve bu durum Bahriye'de istikrarsızlığa yol açmıştır. Donanmanın yeniden düzenlenmesi için Alemdar Mustafa Paşa, Kaptan-ı Derya Seydi Ali Paşa'yı görevden alarak yerine Abdullah Ramiz Paşa'yı getirmiş, ancak 1808'deki Yeniçeri isyanı bu çabaları sonuçsuz bırakmıştır. İsyân sonrası göreve dönen Seydi Ali Paşa'nın disiplinsiz yönetimi donanmayı daha da zayıflatmıştır. 1811'de göreve gelen Koca Hüsrev Paşa, modern donanma örneklerinden etkilenerik Bahriye'de yenilikler başlatmıştır (Gülen, 2001, ss. 52-54). Bu reformlar, Osmanlı donanmasının modernleşmesi yönünde önemli adımlar olsa bile bir türlü istenilen sonuca ulaşamamıştır. Bu girişimlerin genel manada sonuçsuz kalmasında Osmanlı Devleti'nin dış siyasetinde düştüğü zorluklar ve içeride baş gösteren yenilik karşıtı olan grupların da etkisi oldukça fazladır.

II. Mahmud'un saltanatının başladığı yıllarda III. Selim döneminde başlayan Osmanlı-Rus savaşı da devam ediyordu. Fransa ile Rusya arasındaki savaşında etkisiyle birlikte Rusya

ile Osmanlı Devleti arasında 28 Mayıs 1812 tarihinde Bükreş Antlaşması imzalandı. Bazı Rus tarihçilere göre antlaşmanın üçüncü maddesinde, 1805 tarihinde yapılan müttefiklik anlaşması gereğince Rus gemilerinin boğazdan geçmesine izin verilmesiyle ilgili maddenin bu antlaşmada da geçerliliğini korunduğu ifade edilmiştir. Lakin Bükreş Antlaşması önceki antlaşmaların içerikleriyle ilgili bizlere bir bilgi vermemektedir (İsmail, 1982, s. 104). İlerleyen yıllarda zaten boğazlarla alakalı mesele bir çeşit uluslararası sorun haline gelecekti. Netice itibariyle Rusya ile yapılan bu antlaşma iki devlet arasında yaşanan çatışmaların bir süreliğine rafa kaldırmaktan ibaretti.

Avrupa'da yaşanan gelişmeler Osmanlı Devleti tarafından da yakından takip ediliyordu. Napolyon'un liderliğindeki Fransa ile Rusya'nın yaşadığı savaşın bitmesi ve Osmanlı topraklarını aralarında paylaşım içerisine girmesi hem İngiltere'yi hem de Osmanlı Devleti'ni tedirgin etmişti. Bu gelişmelerin ardından Osmanlı Devleti ile İngiltere arasında 5 Ocak 1809 tarihinde Kal'a-i Sultaniye Antlaşması imzalanmıştır. Belki de boğazlardaki Türk egemenliğini son kez gördüğümüz kısım ise Osmanlı denizciliği için önem arz etmektedir. Antlaşmanın maddelerinden biri olan boğazların her türlü ülkenin savaş gemilerine kapatılması Osmanlı Devleti'nin 1841 tarihine kadar boğazlardaki egemenliğinin devam ettiğinin göstergesi olmuştur (Şahin, 2017, ss. 112-114). Aslında bu antlaşma Osmanlı Devleti'nin bir tür denge siyasetinin de göstergesi olmuştur. Fransa ve Rusya'nın ittifak oluşturduğu bir ortamda Osmanlı Devleti yönünü İngiltere'ye çevirmiş daha önceki yıllarda da benzer durumlar Fransa lehine bir siyaset izlerken görülmüştür. Artık Osmanlı Devleti gerek siyasî gerek ise askerî manada düşman unsurlara karşı kendisine dost bir devlet bulma çabalarına girmiştir.

Fransa'da baş gösteren ihtilalin yansımaları Osmanlı topraklarında iyiden iyiye hissedilmeye başlamıştı. Bu süreçte her ne kadar ilk isyan girişimi Sırp'lardan gelmiş olsa bile Osmanlı Devleti bu isyanı bastırmayı başarmıştı. Lakin Rumların Mora'da isyan ateşini harlaması Osmanlı Devleti'nin de bu duruma karşı sert tedbirler almasına yol açmıştı. Türk denizcilik tarihinin en acı olaylarından biri de aslında Mora'da yaşananların bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

1821 tarihinde Mora İsyanı patlak vermeden önce Adalar Denizi'ndeki durum Osmanlı denizciliğini büyük bir tehlike altına almaktaydı. Garp Ocakları ve Mısır haricindeki bölümler haricinde Osmanlı Devleti'nin egemen olduğu Adalar Denizi'nde ve Akdeniz'de adeta kontrol Rum gemicilerin elindeydi. Rum gemiciler korsanlık faaliyetlerinin yanı sıra bölgenin deniz ticaretini de belirler hale gelmişlerdi. Osmanlı donanması bu noktada buradaki korsanlarla

mücadele edebilme refleksini adeta kaybetmişti (Gülen, 2001, s. 54). Diğer bir yandan Mora bölgesinde bütünüyle Yunan millî yetçiliği etkisini göstermeye başlamıştı. Etniki Eteryacı Cemiyeti adındaki kuruluş Rus Çarı Alexandre'nin de örtülü desteğini alarak 21 Şubat 1821'de hem dinsel hem millî yetçi motifler üzerinden isyanı başlattı (Büyüktuğrul, 1970b, s. 315). Osmanlı Devleti çıkan isyan noktasında büyük zorluklar yaşamıştır. Bu esnada aynı zamanda Tepedenli Ali Paşa'nın da isyanıyla uğraşmak devletin oldukça müşkül bir duruma düştüğü de göstermektedir (Beydilli, 2011, s. 478; Feyzioğlu, 2024, s. 90). Osmanlı Devleti'nin bölgeye donanma sevk etmeye çalıştığını fakat Rum korsan gemilerin buna mâni olduğu da Osmanlı donanmasının düştüğü durumu belirgin bir hale getirmiştir (Ahmed Cevdet Paşa, 1972c, ss. 2768-2769). Mora İsyanı kısa süre içerisinde çevredeki diğer bölgelere de sıçramış ve Türklerin sistemli bir şekilde katledildiği bir soykırıma dönüşmüştü. Bu hususla alakalı çok sayıda tarihi bilgi bulunmakla beraber özellikle *St. Clair*, *Howarth* ve *Miller* gibi İngiliz yazarların ifadeleri yaşanan soykırımın daha net anlaşılabilmesi adına önemli deliller arasında yer almaktadır: İsyanlar esnasında bir Türk gemisindeki 57 tayfa yakalanmış, zafer naraları arasında Hidra Adası'na götürülerek diri olarak ateşte yakılmışlardı (Sonyel, 1998, s. 112).

Osmanlı Devleti Tepedenli Ali isyanını bastırdıktan sonra bölgeye ordu sevk etmesine rağmen istenilen sonuç alınamamaktaydı. 1821-1825 yılları arasındaki isyanda Yunan kuvvetleri yaklaşık 120 ateş gemisi kullanarak 15 kadar Osmanlı gemisini imha etmeyi başarmıştır. Bu durum Osmanlı donanmasının bölgedeki faaliyetleri üzerinde caydırıcı etki yaratmış ve bazı seferlerin iptal edilmesine yol açmıştır. 1821 ve 1822'de üç kalyonun kaybedilmesi üzerine Osmanlı Devleti, yaşanan bozgunlardan ötürü hantal gemiler yerine daha çevik savaş gemileri inşa etmeye yönelerek tersanelerini bu doğrultuda düzenlemiştir. Nitekim 1821-1830 arasında Ereğli Tersanesi'nde 30 firkateyn ve beş korvet suya indirilirken, hiçbir kalyon inşa edilmemiş; Karadeniz kıyısındaki tersanelerde dokuz, Midilli'de ise iki korvet üretilmiştir. Bu süreçte Osmanlı denizcileri, ateş gemilerini etkisiz hale getirme konusunda da giderek deneyim kazanmışlardır. 1822'den itibaren mahsur garnizonlara yardım ulaştırabilen Osmanlı donanması, Mora'ya yönelik seferlerle bazı kaleleri takviye etti. Osmanlı donanmasındaki Rum tayfaların firar etmesiyle birlikte daha da zorlanan II. Mahmud, Mora'nın fethi için Mehmed Ali Paşa'dan yardım istemek zorunda kaldı ve bunun karşılığında Girit paşalığını ona bırakıp, Mora valiliğini İbrahim Paşa'ya verdi (Panzac, 2018, ss. 271-272). Mehmed Ali Paşa'nın o dönem için modern bir ordusu ve modern bir donanması bulunmaktadır. Mehmed Ali Paşa'nın o dönemlerde ortaya çıkan Vehhabi (Kocaoğlu, 1995, s. 198), Kıbrıs ve Girit isyanlarında da başarılı olması (Çoruh, 2018, ss. 301-302) onun kurduğu

bu modern yapının II. Mahmud tarafından da bilindiği ve bu yardım kararında etkili olduğu düşünülmektedir. Mehmed Ali Paşa'nın isteği onaylanınca bölgeye oğlu İbrahim Paşa'yı göndermiştir. İbrahim Paşa, 54 gemi, 16.000 asker ve 150 sahra topu ile 1884 yılının temmuz ayında İskenderiye'den hareket etti ve Rodos'ta Osmanlı donanmasıyla birleşerek ilkbahar ayında Mora'ya ulaştı. 1827 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin yıllardır son veremediği isyan Mısır ordusu tarafından bitirilmiş ve bölge isyancılardan temizlenmiştir (Karal, 2007a, s. 115). Yaşanan bu gelişmeler çok açık bir şekilde Osmanlı kara ordusunun ve donanmasının artık güçten düştüğü ve kendisine bağlı bir validen yardım istemek zorunda kaldığını bize göstermektedir. Ayrıca isyanın bastırılması Avrupalı Devletlerinde hareket etmesine zemin hazırlamıştır.

Mora'da başlayan Rum isyanı öncesinde Avrupa kamuoyunun bölgedeki Rumlara karşı özel bir ilgisinin olduğunu görmekteyiz. Başta İngiltere olmak üzere Avrupa'nın birçok yerinde Helen dostluk komiteleri kurularak bölgedeki isyancılara her türlü maddi destek sağlanmaya çalışılmıştır. Avrupa'nın dışında Amerika'da bile Rum isyanına ilgi büyüktü ve Amerikan devrimi ile ilgili benzetimlerin yapıldığı bilinmektedir (Örenç, 2012, s. 39). Avrupalıların Rumlara, Helen kültüründen dolayı duydukları sempati bölgenin Osmanlı idaresi altından kurtarılması düşüncesi, İbrahim Paşa'nın isyanı durdurmasıyla birlikte Avrupalı devletlerin bölgeye müdahale etmesinin sebebini oluşturdu. Aslında diğer bir taraftan da Mısır'da bir güç olarak ortaya çıkan Mehmed Ali Paşa'nın faaliyetleri de Avrupalı devletleri endişelendirmekteydi. İngiltere ve Rusya bu durumla alakalı ilk olarak 4 Nisan 1827'de St. Petersburg'da bir protokol kaleme aldı. Bu protokole özerk bir Yunan devleti kurulacak ve Türk tebaası bölgeden gönderilecekti. Aslında bu protokol bağımsız bir Yunan devleti kurulmasının yolu açan ilk hamle olacaktı. Fakat bu protokole Fransa'nın olumsuz tutumu neticesinde Londra'da yeni görüşme yapılarak üç devletin yer aldığı yeni bir antlaşma yapıldı (6-8 Temmuz 1827). Avrupalı Devletlerin Osmanlı Devleti'ne St. Petersburg protokolünü kabul ettirme çabalarına II. Mahmud'un kesin suretle ret cevabı vermesi esasen bundan sonraki süreçte yaşanacak Navarin Faciası'nın da habercisi niteliğindedir (Büyüktuğrul, 1970b, s. 328; Gülen, 2001, s. 56; Karal, 2007a, ss. 117-118).

Avrupalı devletlerin hazırladığı Londra Protokolüne henüz Osmanlı Devleti bir yanıt vermemişti. Müttefik devletler cevabı beklemeden Akdeniz'de bulunan filo komutanlarına gerekli hazırlıkların yapılması talimatı verilmişti. Netice itibarıyla Babiâli protokolü kesin bir dille reddettikten sonra müttefikler son bir kez Osmanlı Devleti'ne müşterek bir nota

vermişlerdir (Örenç, 2012, ss. 48-49). 25 Eylül tarihinde müttefikler İbrahim Paşa ile bir müzakereye girişmişlerse de bu durum da sonuçsuz kalmıştır. Son kertede müttefik donanması demirlemiş Osmanlı-Mısır donanmasının bulunduğu Navarin limanına 20 Ekim tarihinde gayet dostane bir şekilde giriş yaparak Amiral Rigny'in talimatı doğrultusunda yaklaşık üç saat süren bombalama neticesiyle limanda hilal dizilişiyle demirleyen Osmanlı-Mısır donanmasını etkisiz hale getirmiştir. Bu amansız saldırı karşısında Osmanlı-Mısır donanmasının 57 gemisi yakıldı ve 6000'e yakın denizci ise kaybedilmiş oldu (Gökbilgin, 1964a, s. 134). Navarin'de yaşanan faciadan sonra İngiltere, Fransa ve Rusya 19 Temmuz 1829 tarihinde bir antlaşma yaparak Mora'ya Fransız askerlerin çıkartılması hususunda anlaşılabilir. Bu süreçten itibaren de Mehmed Ali Paşa'da Mora'dan Fransa ile 3 Ağustos 1829 tarihli antlaşma yaparak geri çekilmek zorunda kalmıştır (Toprak, 2011, s. 327).

Navarin Faciasının sonunda yapılan durum tespiti neticesinde II. Mahmud, donanmanın tamamen etkisiz bir hale geldiğini fark etmişti. Navarin'den sonra Rusya ile yeni bir savaşın eşiğine gelinmiş ve bundan ötürü donanmanın tekrardan kurulması adına faaliyetlerin hızlandırılması kararı alınmıştır. Burada temel problem yalnızca yeni üretilen gemiler değildi. Aynı zamanda Navarin'de kaybedilen denizcilerin yeri de doldurulmaya çalışılıyordu. Lakin tersane işlerinde hamarat olan Rumların yerini doldurmak personel sıkıntısını daha arttırmaktaydı. Bu doğrultuda Rumların çalıştırılması konusunda mecburen esnek davranılmıştır. 1828 yılı ortalarından itibaren deniz askeri sayısının 10 bine çıkartılması hedeflenmiştir. Tersanelerde yeni gemilerin inşasının yanı sıra modern gemilerin İngiltere ve Amerika'dan alınmasıyla donanmanın güçlendirilmesine başlanmıştır. Yine aynı maksatla Fransa'dan çeşitli uzmanlar getirildi (Örenç, 2012, ss. 72-77). Sonuç itibariyle kapıda bekleyen yeni Rus savaşı öncesinde Osmanlı donanması eksiklerini tamamlama gayreti içerisindeydi fakat Navarin'de yaşanan elem olay Osmanlı Devleti'nin birdenbire donanmadan yoksun bir hale sürüklenmesine ve Akdeniz'deki dengelerin artık Osmanlı Devleti'nin aleyhine geliştiğini ispatlar bir niteliğe döndürmüştür.

Navarin'den sonra güçsüz duruma düşen Osmanlı Devleti'nin bu halinden faydalanmak isteyen Çar Nikola'nın emriyle Ruslar 1828 yılının Nisan ayında Osmanlı Devleti'ne saldırıya başladı. Osmanlı Devleti'nin yapılan saldırılar karşısında varlık gösterememesi neticesinde 14 Eylül 1829 tarihinde Edirne Antlaşması imzalandı. Bu antlaşmayla birlikte Yunanistan bir devlet statüsüne gelmiş boğazlarda Rus ticarî gemileri serbestçe dolaşma hakkı kazanmıştır.

Artık Osmanlı Devleti varlığını devam ettirebilmek adına kendisinden güçlü devletlerle denge politikası içerisinde kalmaya mecbur olacaktı (Karal, 2007a, ss. 121-122).

Peşi sıra gelişen olaylar Osmanlı Devleti'nin adeta eridiğinin bir göstergesi niteliğindedir. Rusya ile yapılan savaşın ardından bu seferde Fransa, Batı Akdeniz'de kendisine yeni bir hedef belirlemiş ve Cezayir yönünde faaliyetlerde bulunmuştur. Özellikle Cezayir Dayısı İzmirli Hüseyin Paşa'nın Fransız ticaret gemilerine yönelik saldırısı netice itibarıyla Fransa'nın Cezayir'i işgal etmesine zemin hazırlamıştı. Babıâli bu işgali yalnızca protesto etmekle yetinmek zorunda kalmıştı (Karal, 2007a, s. 124).

Osmanlı Devleti'nin II. Mahmud döneminde yaşadığı sıkıntılara bir yenisini daha eklenmekteydi. Mora isyanı esnasında yardım çağrısını kabul eden Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa, Navarin'de yaşanan faciadan sonra 6 Ağustos 1828'de İngiltere ile anlaşarak Mısır'a geri çekilmişti. Hem bu yaşanan geri çekilme hem de Mehmed Ali Paşa'nın 1828-1829 Osmanlı-Rus savaşına destek göndermemesi II. Mahmud ile Mehmed Ali Paşa arasındaki gerilimin ilk sinyalleri olmuştu. Bütün bu olayların üzerine Mehmed Ali Paşa'nın daha öncesinde kendisine vaad edilen Girit ve Suriye valiliklerini istemesi üzerine, II. Mahmud, Mehmed Ali Paşa'yı bir şekilde bertaraf etme çaresi aramaya başlamıştır (Kocaoğlu, 1995, s. 199). Mehmed Ali Paşa, Osmanlı Devleti'nin düştüğü durumdan faydalanmak suretiyle atik bir hamle yaparak Suriye üzerine oğlu İbrahim Paşa öncülüğünde çeşitli faaliyetlerde bulunmuştur. Akabinde İbrahim Paşa'nın ilerleyişi Konya'yı da içine alan geniş bir coğrafya da başarılı şekilde icra edilmiştir. Netice itibarıyla II. Mahmud, birçok birlik göndermesine rağmen İbrahim Paşa'nın başarılı akınlarına karşı çaresiz kalmıştır (Altundağ, 1942, ss. 237-238).

Yaşanan bütün olumsuzlukların ardından Osmanlı Devleti kendi valisinin saldırıları karşısında ilk olarak İngiltere'den yardım talebinde bulunmuştur. Fakat İngiltere'nin Belçika ve Hollanda ile yaşadığı sorunlar yüzünden bu teklifi kabul etmediği görülmektedir. Akabinde Rusya'ya yardım çağrısı yapılmış ve Rus donanması 5000 kişilik bir orduyla İstanbul'a gelmiştir. Rusya ile 8 Temmuz 1833 tarihinde Hünkâr İskelesi Antlaşması yapılmış ve boğazlar konusunda Rusya büyük imtiyazlar kazanmıştır. Bu durum üzerine İngiltere ve Fransa yapılan antlaşmanın kendi çıkarlarını zedeleyeceği düşüncesinden hareketle Osmanlı Devleti'nden ticarî anlamda büyük ayrıcalıklar elde ettiği antlaşmaları imzalamaya yoluna gitti. Özellikle İngiltere ile yapılan Baltalimanı Antlaşması ile denizlerdeki ticarî ayrıcalıklar had safhaya gelmiştir (Kocaoğlu, 1995, ss. 203-204). Osmanlı Devleti'nin içinden çıkılmaz bir halde kalması bununla sınırlı olmayacaktır. II. Mahmud'un vefat etmesiyle birlikte Babıâli içerisinde

de hizip çatışmaları meydana gelmiş devlet kadrosu adeta Rusya ve İngiltere yönlü olarak bölünmüştü.

II. Mahmud Dönemi Bahriye Düzenlemeleri

II. Mahmud dönemi gelişmeleri genel olarak iki grupta açıklanabilir. Öncelikli ilk dönem Yeniçeri Ocağının kaldırılmasına kadar süreçten ibarettir. Reformlarla alakalı dönem ise tarihimizde *Vak'a-i Hayriyye* olarak da bilinen Yeniçeri Ocağının kaldırılmasından sonra başlamıştır. Fakat II. Mahmud devrinde Bahriye alanında münferit bazı tedbirlerin alındığı, III. Selim döneminde icra edilen faaliyetlerin korunarak devam edildiği görülmektedir.

Nitekim III. Selim'in İsveçli mühendislere yaptırmış olduğu kuru havuzun bu dönemde tamir edilmesi ayrıca ikinci bir havuzunda 1826 tarihinde "Havuz-ı Cedit" ismiyle yapıldığı bilinmektedir (Bulgurcuoğlu, 2006, s. 36). Özellikle Tersâne-i Âmire'de kuru havuzun açılmasından önce gemilerin inşası yahut tamirleri göz adı verilen üstü kapalı hangarlarda yapılmaktaydı. İnşası yapılan ya da tamiri tamamlanan gemiler daha sonrasında kızaklar yardımıyla denize indirilmekteydi. Bu husus gemilerin denize indirme esnasında çeşitli kazalara sebebiyet vermekte ve insan gücüne bağlı olarak yapılmaktaydı. Kuru havuzun yapılması bahsedilen sorunların yaşanmaması anlamına gelmekteydi. Bu yüzden III. Selim ile başlayan bu düzenlemenin II. Mahmud zamanında devam edilmesi ve yeni bir havuz daha inşa edilmesi donanma için önemli bir gelişme sayılmaktadır (Karahana, 2022, s. 146).

Navarin baskınından sonra 1827-1834 yılları arasında donanmaya yeni gemilerin kazandırılması adına da birtakım çalışmalar yapıldığı görülmektedir. İstanbul, Gemlik, İzmit ve Sinop tersanelerindeki çalışmalarda yerli kalifiye işçilerin noksanlığı yüzünden daha çok Arnavut ve Rum işçilerden yararlanma yoluna gidilmiştir (Bulgurcuoğlu, 2006, s. 37). II. Mahmud'un ayrıca Amerika Birleşik Devletleri ile de donanma hususunda önemli ilişkiler kurduğunu da bilmekteyiz. Bu süreçte, 8 Ağustos 1831'de İstanbul'a gelen ABD Maslahatgüzarı David Porter ve gemi mühendisi Henry Eckford, Osmanlı donanmasının modernizasyonunda kilit rol oynadı. Eckford, kendi inşa ettiği korveti 150.000 dolara Osmanlı Devleti'ne satarak, yanında gelen ABD'li 15 Bahriye marangozuyla hizmete girmiştir. Eckford'un vefatından sonra yerine yardımcısı Foster Rhodes geçerek Tersâne-i Âmire'de iki yıl içerisinde önemli faaliyetlerde bulundu. Özellikle Nusretiye fırkateyni dönemin önemli gemilerinden biri olmuştur. Yine bu dönemde kalyon, fırkateyn ve korvetlerin inşa edildiği de bilinmektedir (Panzac, 2018, s. 252).

Bu dönemin belki de en önemli gemi inşası ise Mahmudiye Kalyonu'dur. II. Mahmud döneminde inşa edilen ve dönemin en büyük gemisi olarak kabul edilen Mahmudiye kalyonu; üç direkli, yelkenli ve üç ambarlı olan dönemin birinci sınıf statüsünde sayılan bir gemiydi. 1829 tarihinde inşası tamamlanan Mahmudiye kalyonunun 128 adet topa sahip olmakla beraber, geminin personelinin 1280 kişi olduğu da bilinmektedir. İlk defa 1832 yılında Damat Halil Rifat Paşa komutasında Akdeniz'e sefere çıkmıştır (Bulgurcuoğlu, 2006, ss. 47-51).

Son olarak 1773'te Kasımpaşa'da kurulan Mühendishane-i Bahrî Hümayun, II. Mahmud'un saltanatının ilk yıllarında büyük ihmal görmüş ve devlet okullarından uzak tutulmuştur. 22 Aralık 1811'de Kaptan-ı Derya olan Koca Hüsrev Paşa, mühendishanenin eski haline dönmesi için çaba sarf etmişse de 2 Mart 1818'de başarısız olarak görevden ayrılmıştır. 1821 Kasımpaşa yangını, tersaneyi ve okul binasını yok ederek eğitimi bir yıl durdurmuştur. Koca Hüsrev Paşa'nın 1822'de yeniden Kaptan-ı Derya atanmasıyla okul, Parmakkapı'daki bir binaya taşınmış; paşa, II. Mahmud'un itibarı sayesinde imtihan usulü getirmiş ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa Konağı'nın onarılarak okul haline getirilmesi için padişah iradesi almıştır. Okul, 1838'de Heybeliada'ya nakledilmiş; Kasımpaşa'daki konak tamir edildikten sonra 1839'a kadar burada faaliyet göstermiştir. II. Mahmud'un 30 Haziran 1839'daki vefatında, mühendishane Kasımpaşa'daki bu konakta eğitimine devam etmekteydi (Gülen, 2001, s. 66).

II. Mahmud dönemi, Osmanlı denizciliği açısından köklü dönüşüm çabalarıyla birlikte ciddi yapısal krizlerin yaşandığı, bir anlamda yeniden yapılanma ile çöküşün iç içe geçtiği bir evredir. Dönemin en belirgin özelliği, donanmanın stratejik öneminin kavranmasına rağmen bu önemin sürdürülebilir bir modernleşme politikasına dönüştürülememesidir. II. Mahmud, kara ordusunu modernleştirirken deniz gücünü aynı ölçüde destekleyememiş; Bahriye'nin yönetiminde sık değişen Kaptan-ı Deryalar ve tecrübesiz bürokratlar, kurumsal istikrarın önüne geçmiştir. Bu durum, reformların sürekliliğini zayıflatmış, donanmayı hem idarî hem de teknik bakımdan kırılğan hale getirmiştir.

Mora İsyanı ve devamında yaşanan Navarin Faciası, Osmanlı deniz gücünün zayıflığını en çarpıcı şekilde ortaya koymuştur. Navarin'deki ağır yenilgi yalnızca Osmanlı denizciliğinin taktiksel ve teknolojik eksikliğini değil, aynı zamanda Osmanlı dış politikasının bağımlı karakterini de gözler önüne sermiştir. II. Mahmud'un, Mora isyanını bastırmak için Mısır Valisi Mehmed Ali Paşa'dan yardım istemek zorunda kalması, merkezî otoritenin zayıflığının ve donanmanın artık bağımsız bir askerî güç olmaktan çıkışının açık göstergesidir.

Navarin sonrasında yürütülen yeniden yapılanma faaliyetleri, donanmanın fiziksel varlığını toparlamayı hedeflemişse de bu süreçte uygulanan politikalar nitelikli personel yetersizliği, mali kaynak eksikliği ve teknolojik bağımlılık gibi temel sorunları çözmekte yetersiz kalmıştır. Rum tersane işçilerine olan zorunlu bağımlılık, denizcilik alanında millî bir insan kaynağı oluşturulamadığını göstermektedir (Zorlu, 2014, ss. 30-31). Öte yandan, Amerika'dan getirilen mühendisler (Henry Eckford, Foster Rhodes) ve Fransa'dan sağlanan uzman desteği, Osmanlı modernleşmesinin dış kaynaklı niteliğini açıkça yansıtmaktadır (Bedirhan & Atabey, 2013, s. 130).

Bu dönemde inşa edilen Mahmudiye kalyonu, sembolik anlamda II. Mahmud'un modern bir donanma idealiyle özdeşleşmiş en önemli göstergesidir (Bulgurcuoğlu, 2006, s. 47). Ancak Mahmudiye gibi devasa savaş gemilerinin inşası, Osmanlı tersanelerinde mühendislik yetkinliğinin değil, daha çok Avrupa örneklerinin taklidine dayalı bir anlayışın ürünüdür. Dolayısıyla bu dönemdeki reformlar, teknolojik prestij odaklı bir karakter taşımış, ancak deniz gücünün operasyonel etkinliğini artırma konusunda sınırlı kalmıştır (Petek, 2025, ss. 62-63).

Eğitim alanında ise Mühendishane-i Bahrî Hümâyun'un yeniden canlandırılması, önemli bir girişim olarak değerlendirilmelidir. Ancak okulun sık sık yer değiştirmesi, yangınlar ve siyasî istikrarsızlıklar nedeniyle sistematik bir eğitim kurumu haline gelememesi, denizcilik modernleşmesinin kalıcı bir kadro üretmesini engellemiştir. II. Mahmud'un reformları, bu yönüyle, kurumsal derinlik kazanmamış modernleşme çabaları olarak değerlendirilebilir.

Genel bir bakış açısıyla, II. Mahmud dönemi Osmanlı denizciliği, modernleşme iradesiyle, yapısal yetersizlikler arasında yaşanan çelişkinin en net biçimde hissedildiği bir dönemdir. Donanmanın yeniden inşası yönündeki çabalar, merkeziyetçi devlet anlayışının güçlendirilmesi hedefiyle paralellik taşımış; fakat sonuçta deniz gücü, Osmanlı'nın askerî anlamda yetkin bir güç haline gelmesinde başarılı olamadığı görülmektedir. Bu dönemde atılan adımlar, daha sonraki Abdülmecid devrindeki Bahriye Nezareti'nin ve Tanzimat reformlarının da zeminini hazırlamış, ancak beklenen etkiyi yaratamamıştır.

Sonuç olarak II. Mahmud dönemi denizcilik faaliyetleri, Osmanlı Devleti'nin deniz gücünü yeniden diriltme çabasının, özellikle Padişah iradesiyle başlayıp, çeşitli maddi imkânsızlıklar ve mevcut dış politikanın olumsuz bir tezâhürü olduğu süreçtir.

2.5.3. Sultan Abdülmecid dönemi denizcilik faaliyetleri

Bahriye tarihimizin belki de en şaşırtıcı olaylarından biri Ahmed Fevzi Paşa'nın Osmanlı donanmasını, Mehmed Ali Paşa'ya teslim etmesidir. Bu sürecin ilk aşamasında Osmanlı-Mısır kuvvetleri arasında cereyan eden ve Osmanlı Devleti'nin yenilgisiyle sonuçlanan Nizip Savaşı etkilidir. Fevzi Paşa, Mısır'a karşı savaş hazırlığı için Çanakkale Boğazı'ndayken 1 Temmuz 1839'da II. Mahmud'un ölüm haberini almıştır. Fevzi Paşa, Hüsrev Paşa'nın Rusya desteğiyle iktidarı ele geçireceği korkusu içerisinde girmesi aslında onun Mehmed Ali Paşa ile birleşme fikrini ortaya çıkartmıştır. Osmanlı donanması 14 Temmuz 1839'da İskenderiye'ye ulaşarak Mehmed Ali Paşa'ya donanmayı teslim etmiştir. Burada muhtemelen Fevzi Paşa'nın Mısır kuvvetleriyle birleşip Osmanlı Devleti'ni Rusya yanlısı politikadan uzaklaştırma amacı güttüğü düşünülebilir. Bu süreçte Bâb-ı Âli'nin iade talepleri reddedilmiş daha sonrasında Avrupalı devletlerin müdahale etmesiyle donanma 1841 tarihinde İstanbul'a eksik bir şekilde dönmüştür (Dönmez, 2016, ss. 46-53). Anlaşılması güç olan bu durum Osmanlı Devleti'nin itibarını büyük oranda zedelemiştir. Bu kaçırılma hadisesi kısa süre içerisinde Osmanlı Devleti resmen donanmadan yoksun bırakmış ve ilerleyen süreçlerde Osmanlı siyasî ağırlığı yerle yeksan olmuştur.

Osmanlı Devleti'nde Abdülmecid döneminde denizlerde yaşanan savaşlardan daha çok, modern bir donanmanın inşası sürecine önem verilmeye çalışılmıştır. Bu yüzden Sinop'ta Rus baskını haricinde denizlerde önemli bir olay yaşanmamıştır.

1841 tarihinde imzalanan Boğazlar Sözleşmesi'nden sonra, boğazlarda elde ettiği ayrıcalıkları yitiren Çarlık Rusya, tekrardan Osmanlı Devleti'ne karşı hasmane tutum takınmıştır (Keleş, 2008, s. 160). Bu minvalde Rusların savaş ilanı bile yapmadan Prut Nehri'ne geçerek, Eflak ve Boğdan'ı işgal etmesi karşısında Osmanlı Devleti Rusya'ya 4 Ekim 1853 tarihinde savaş açtı. Tarihte Kırım Savaşı olarak da bilinen 1853-56 savaşı, Osmanlı Devleti'ni oldukça zor bir duruma düşürmüştür. Savaş öncesinde Osmanlı Devleti, Karadeniz'i Rus saldırılarından koruyabilmek adına donanmayı güçlendirmek için çözüm önerileri aramıştır. Bu bağlamda Patrona Osman Paşa ve Riyale Hüseyin Paşa Karadeniz'deki filonun başına getirilmiştir (B. Özcan, 2007, ss. 8-9). Osmanlı donanması 12 parçalık bir filoyla hem Karadeniz'i koruyabilmek hem de Batum'da bulunan kara ordusuna lojistik destek götürmek için, Kasım'a ayının sonlarına doğru İstanbul Boğazı'ndan hareket etmiştir (Akbulut, 2014, s. 341). Aynı tarihlerde İngiltere ve Fransa, Rusya'nın saldırılarını önleme girişiminde bulunmak

adına donanmalarını Adalar Denizi'nde konuşlandırdı (de Challaye, 2018, s. 21; Keleş, 2008, s. 161).

İstanbul'da toplanan Bahriye Meclisi, Karadeniz'de olası Rus saldırısına karşı muhafazalı limanların bulunamamasından kaygı duymaktaydı. Bu yüzden Sinop'a gönderilen filonun bir an önce İstanbul'a tekrar dönmesi için İstanbul'dan Sinop'a altı vapur tahsis edilmişti. Burada nitekim Sinop'taki filonun şiddetli fırtınadan etkilenerek gemilerde hasar görmesi etkili olmuştur (B. Özcan, 2007, s. 9). Sinop'ta sıkışan filo konusunu biraz daha açmak gerekirse burada Osmanlı donanmasının da hataları mevcuttur. Bu hatalar arasında Patrona Osman Paşa'nın Rus filosunu görüp onlara takviye gelmeden saldırabilme şansı varken bunu yapmaması ve Sinop Limanında hiçbir önlem almadan adeta Rus filosunun destek donanmayla gelmesini beklemesi savaşın kaderini etkilemiştir. Netice itibariyle 30 Kasım 1853 sabahında Rus Amiral Nahimoff öncülüğünde iki filo limana baskın düzenlemiş, bu baskın neticesinde hem Osmanlı donanması çok büyük zarar alırken hem de Sinop şehri bombalanarak şehirde büyük yangınlar baş göstermiştir (Büyüktuğrul, 1970b, s. 389). Ayrıca baskın esnasında Ruslar, yüzerek kurtulmaya çalışan birçok Türk denizcisini topluca şekilde katlederken, daha uzaktaki Türk Bahriyelilerine de top atışları yaparak sivil halka ve savunmasız denizcilere yönelik saldırılarda bulunmuşlardır (Akbulut, 2014, s. 341). Sinop Baskını açık bir şekilde Osmanlı donanmasının yapılmaya çalışılan birçok modernize hamlesinin çok fazla verimli olmadığını gözler önüne sermiştir. Böylesi bir saldırının etkileri uluslararası alanda da büyük tepkilere neden olmuştur. Baskının hemen akabinde İngiliz ve Fransız donanmaları Karadeniz'e açılmıştır.

İngiltere ve Fransa'nın Rusya'nın yayılmacı politikasına sert tepki göstermesine rağmen Çar I. Nikola'nın Osmanlı Devleti üzerindeki emellerinden vazgeçmediği görülmektedir. Netice itibariyle Osmanlı Devleti, İngiltere ve Fransa arasında 12 Mart 1854 tarihinde ittifak antlaşması yaparak Karadeniz'de bulunan müşterek donanmanın yanı sıra kara ordularının da Rusya'ya karşı kullanılması kararlaştırılmış oldu (Keleş, 2008, s. 178). Yaşanan Kırım Savaşı Çarlık Rusya'yı oldukça zora sokmuştu. I. Nikola'nın da ölmesinden sonra başa geçen Çar Aleksandre mecburen barış yapmak zorunda kaldı. 30 Mart 1856 tarihinde Paris Antlaşması yapıldı. Sonuç olarak Osmanlı Devleti kazanan tarafta olmasına rağmen istediği sonuçları Paris Antlaşması ile alamamıştı. Ayrıca denizcilik faaliyetlerini yakından ilgilendiren bir maddeye göre de Karadeniz, tarafsız bir deniz haline getirilecek ve Osmanlı Devleti ile Çarlık Rusya, Karadeniz kıyılarında tersane bulunduramayacak aynı zamanda donanma faaliyetleri

yapamayacaktı (Büyüktuğrul, 1970b, ss. 393-394). Osmanlı Devleti'nin artık Karadeniz özelinde denizcilik faaliyetleri son bulmuş devlet sonuç itibariyle kazandığı savaştan zararlı çıkmıştı. Bu özellikler bakımından en karlı çıkan devlet şüphesiz İngiltere olmuştur. İngiltere, hem Osmanlı Devleti'ni koruyan bir güç haline gelirken hem de Rusya'nın Karadeniz'deki egemenliğini kontrol altına alarak boğazlar meselesinde de karar verici bir konuma gelmiştir.

Sultan Abdülmecid Dönemi Bahriye Düzenlemeleri

Sultan Abdülmecid, tahta oturduğu dönem itibariyle oldukça kaotik bir sürecin içerisinde kendini bulmuştu. Ahmed Fevzi Paşa'nın Osmanlı donanmasını Mısır'a götürmesi neticesinde devlet donanmadan yoksun bir haldeydi. Devlet adeta uçurumdan aşağıya doğru sürükleniyordu. Yönetim anlayışında ve askerî anlamda modern yöntemlerin uygulanması elzemdi. Fakat bütün bu değişimlerin maddi anlamda da bir bedeli olacağı aşikardı lakin Osmanlı maliyesi içinde durum çok iyi görünmüyordu. Aynı zamanda Bahriye alanında yapılan değişiklikler yalnızca maddi ölçütlerle değerlendirilemezdi. Çünkü donanmanın temelinde yetenekli, yetişmiş denizcilere de ihtiyaç duyulmaktaydı. Bütün bunları yapabilmek için Osmanlı denizciliğinin modern şartlara iyice uyum sağlaması ve bunun içinde sistemli bir teşkilat yapılanmasına dönüş gerekmektedir.

Bahriyedeki problemlerin çözümü için ilk somut girişim 1840 tarihinde kurulan "Bahriye Meclisi" olmuştur. İngiltere'deki Amirallik Konseyi'ne benzetilmeye çalışılan bu meclis, donanmanın düzene sokulması, buharlı gemilerin arttırılması ve Bahriye okulunun yeniden düzenlenmesi adına faaliyetlerde bulunulması düşünülmüştür (Gülen, 2001, s. 71). Bahriye Meclisi, müftü hariç tamamen Bahriye ümerasından oluşmuş ve Tersâne-i Âmire'nin düzeni, satın alma işleri, buradaki esnafın düzeni, Bahriye Mektebi'nin idaresi ile donanmada görevli subay ve erlerin verimliliğini arttırmaya yönelik tedbirlerden sorumlu olmuştur. Meclis, bu hususları tespit ederek kaptanpaşaya mazbata ile sunar, kaptanpaşa meseleyi sadarete havale eder, ardından Meclis-i Ahkam-ı Adliyye'de görüşülen konular padişaha arz edilirdi. Ancak sık değişen üyeleri nedeniyle etkili bir faaliyet gösteremeyen bu meclis, kuruluşundan iki yıl sonra kaldırılarak Bahriye işleri, Tersane müsteşarı başkanlığında toplanan ve yalnızca gerektiğinde karar alan Meclis-i Adiyeye'ye devredilmiştir. İlk Bahriye Meclisi'nin sınırlı etkisi, sürekli çalışacak bir meclisin gerekliliğini ortaya koymuş ve 8 Eylül 1845'te Daimî Bahriye Meclisi kurulmuştur. Bu meclis, ilk meclisin görevlerini daha şuurlu ve sistemli bir şekilde yürütmüş, Bahriye işlerinin gelişmesi ve yeni müesseselerin kurulmasıyla görev ve yetkileri artmıştır. 1864 yılında Bahriye Meclisi Kalemi'nin Bahriye, nizam ve levazım kısımları olmak üzere üçe

ayrılarak iş bölümü yapılması, meclisin reform sürecindeki önemini pekiştirmiştir. Böylece Bahriye Meclisi, Tanzimat döneminde Bahriyenin ıslahı için gerçekleştirilen reformların temel taşlarından biri olmuştur (Bozkurt, 1991, s. 508,509; Gencer, 1986, ss. 106-107).

Daimî Bahriye Meclisi'nden sonra Osmanlı Devleti'nin Bahriyesini modernleştirme çabaları içerisinde kritik dönüm noktalarından biri de Bahriye Nezareti'nin açılmasıdır. Yaklaşık yirmi yıl boyunca denizcilikte önemli roller üstlenen Bahriye Meclisi, 1867 tarihiyle birlikte artık Bahriye Nezareti'nin bir alt komisyonu haline gelmiştir (Şeyhoğlu, 2024, s. 99). Bahriye Nezareti işlevsel manada tersane ve donanmanın malî işlerinde tam yetkili olmakla birlikte, asker alma gibi bazı askerî konularda kaptanlık makamı ile ortak hareket etmek durumundaydı. Ancak kaptanlık makamı nezaretin kuruluşundan kısa süre sonra kaldırılınca, donanma ve tersane ile ilgili bütün görev ve yetkiler Bahriye Nezâreti'nde toplanmıştır. Bu dönemde eğitim faaliyetleri Mekteb-i Bahrîyye Nezâreti, liman işleri ise liman reislikleri tarafından yürütülmüştür. Kaptanpaşalık makamının kaldırılması fikrî ilk defa 1845 yılında gündeme gelmiş; bu tarihte, mevcut makamın “Bahriye Müşirliği” olarak adlandırılması teklif edilmişse de uygulamaya geçirilmemiştir. Mali işlerin düzensizliği ve idarî yükün artması sonucu, Sadaret makamı 11 Mart 1867 tarihli bir takrir hazırlayarak kaptanpaşanın yalnızca Donanma-yı Hümâyun kumandanı olarak görev yapmasını, idarî ve malî işlerin ise yeni kurulacak Bahriye Nezâreti tarafından yürütülmesini önermiştir. Bu teklif üzerine çıkarılan irade ile nezaret kurulmuş ve ilk Bahriye Nazırı Hakkı Paşa olmuştur. Yeni düzenlemeyle birlikte tersanenin malî işleri Bahriye Nezâreti'ne, donanma kumandanlığı ise kaptanlık makamına bırakılmış; nezarete bir muavin ve bir muhasebeci tayin edilmiştir. Ayrıca Bahriye Nezâreti'nin ve kaptanlık makamının görev ve yetkilerini belirleyen nizamnâmeler hazırlanmıştır. Nezaretin en önemli yardımcı organlarını Bahriye İdare Meclisi ve Kumanda Meclisi oluşturuyordu (Gencer, 1991b, ss. 511-512).

Osmanlı Devleti'nin Kırım Savaşı öncesinde Sinop'taki donanmasını kaybetmesinden sonra savaş gemilerinde de değişimler yaşanmıştır. Artık dünyada yeni tür gemilerin çağı başlamıştır. Yelkenli gemilerin sürecinin bittiği bu yıllarda buharlı gemilerin Avrupalı devletlerde kullanılması Osmanlı Devleti'ni de bu yöne eğilim içerisine girmesine zemin hazırlamıştır. Fakat Osmanlı tersaneleri bu dönem için gerek buharlı gemiler gerekse zırhlı gemileri üretebilme kapasitesine sahip değildir. Bu yüzden yabancı devletlerden bu gemi türlerini satın alım yoluna gidilmiş özellikle zırhlı gemiler başta İngiltere'den alınmaya

çalışılmıştır. Bu durumda iyi durumda olmayan Osmanlı maliyesinin daha zor bir duruma sokmuştur (Bozkurt, 1991, s. 509).

Sultan Abdülmecid döneminin sonlarına doğru 1860 yılında Osmanlı donanmasındaki gemi türleri, adları ve hizmete giriş tarihleri şu şekildedir:

Tablo 2.1. Osmanlı Donanmasındaki Gemilerin Türlerine Göre Dağılımı

Gemi Türü	Gemiler
Kalyonlar	Kosova, Fethiye, Şadiye, Peykizâfer, Mahmudiye, Teşrikiye, Mukaddeme-i Hayır
Firkateynler	Şerafettin
Skurulu Firkateynler	Muhbir-i Sürûr, Hudâvendigâr, Ertuğrul
Korvetler	Mesir-i Ferah, Burcu Şeref, Alayış-i Derya, Necati Fer

1860 tarihindeki Osmanlı donanmasındaki gemi türleri ve adları (Gülen, 2001, s. 94)

Tablo 2.2. Osmanlı Donanmasındaki Gemilerin Teknik Özellikleri

Gemi Adı	Yapım Yılı	Tonaj	Makine Gücü (Beygir)	Top Sayısı
Kosova	1858	3538	700	79
Fethiye	1855	3580	600	66
Şadiye	1857	3580	600	78
Peykizâfer	1841	3125	600	128
Mahmudiye	1857(yenilenmiş)	-	-	-
Muhbir-i Sürûr	1850	1477	-	-
Hudâvendigâr	1860	2897	-	-
Ertuğrul	1860	2897	-	-
Skurulu Korvetler	1859	800	150	-
Duba Korvetler	1859	160	-	-

1860 tarihindeki Osmanlı donanmasındaki gemilerin teknik özellikleri (Gülen, 2001, s. 95)

Sultan Abdülmecid dönemi, Osmanlı denizcilik tarihinde yeniden yapılanma arayışlarının hız kazandığı, ancak bu girişimlerin yapısal sorunlar nedeniyle tam anlamıyla kurumsal bir başarıya dönüşemediği bir dönem niteliğindedir. Dönemin başında yaşanan Ahmed Fevzi Paşa olayı, sadece donanmanın maddi kaybı değil, aynı zamanda Osmanlı deniz gücünün moral ve kurumsal itibarının da derin bir sarsıntıya uğradığını göstermektedir. Donanmanın Mısır'a teslim edilmesi, Osmanlı Devleti'nin merkezî otoritesinin zayıflığını ve Bahriye teşkilatının kendi içinde parçalı bir yapıya sahip olduğunu açık biçimde ortaya koymuştur. Bu kırılma noktasının ardından, Sultan Abdülmecid yönetiminde donanma yeniden inşa edilmeye çalışılmış, fakat bu süreç büyük ölçüde dışa bağımlı bir modernleşme karakteri taşımıştır. Osmanlı tersanelerinin teknik yetersizliği nedeniyle buharlı ve zırhlı gemiler

doğrudan Avrupa'dan satın alınmış; dolayısıyla modernizasyonun temelinde yerli üretim değil, dışarıdan satın alım yoluna gidilmiştir. Bu durum, bir yandan kısa vadede donanmanın görünürde güçlenmesini sağlarken, diğer yandan uzun vadede Osmanlı denizciliğini iktisadî bakımdan zayıflamış ve teknolojik bakımından da bağımlı bir konuma sürüklemiştir. Bahriye Meclisi'nin ve devamında Daimî Bahriye Meclisi ile Bahriye Nezareti'nin kurulması, Osmanlı bürokrasisinde denizcilik alanında kurumsal bir rasyonelleşme çabası olarak değerlendirilebilir. Ancak bu kurumların işleyişi incelendiğinde, reformların genellikle personel istikrarsızlığı, sık değişen idarî kadrolar ve mali yetersizlikler nedeniyle sürdürülebilir olmaktan uzak kaldığı görülmektedir. Özellikle 1840–1867 yılları arasında denizcilik yönetiminde yaşanan sık kurumsal değişiklikler, Osmanlı reformlarının kurumsal süreklilikten ziyade kısa süreli hamleler şeklinde yürütüldüğünü göstermektedir.

Kırım Savaşı ve Sinop Baskını gibi olaylar, bu eksikliklerin askerî sonuçlarını olumsuz biçimde ortaya koymuştur. Osmanlı donanması, modern silahlara sahip olmasına rağmen, taktiksel zaafılar, eğitim eksikliği ve haberleşme yetersizlikleri nedeniyle ağır kayıplar vermiştir. Bu durum, denizcilik reformlarının teknik değil, aynı zamanda insan kaynağı ve eğitim politikası boyutunda ele alınması gerektiğini göstermiştir.

Genel olarak değerlendirildiğinde, Sultan Abdülmecid dönemi denizcilik reformları, Osmanlı Devleti'nin modernleşme iradesini açık biçimde yansıtmaktadır. Ancak bu reformlar, ekonomik bağımsızlıktan yoksun, yabancı teknolojiye dayalı, siyasî baskılar altında yürütülen dönüşümler olduğu için uzun vadeli bir kurumsal başarı sağlayamamıştır. Bununla birlikte Bahriye Meclisi ve Bahriye Nezareti gibi kurumların tesis edilmesi, Osmanlı deniz idaresinde bürokratik bir geleneğin oluşmasına zemin hazırlamıştır.

2.5.4. Sultan Abdülaziz dönemi denizcilik faaliyetleri

Sultan Abdülaziz'in sultanlığın başlangıcından itibaren donanmaya büyük ehemmiyet verdiği bilinmektedir. Öncelikli olarak bu dönemde donanmanın yapmış olduğu hareketler içerisinde en önemlisi Girit'te yapılan isyana yönelik bir girişimdir. Kırım Savaşı'ndan sonra Osmanlı donanmasının ilk harekâtı Girit İsyanı sırasında adanın abluka altına alınması olacaktır.

Girit meselesi, Osmanlı denizcilik tarihinin bir dönüm noktası olarak kabul edilmiştir. Özellikle Girit'in uzun bir süre kuşatılıp 24 yıl civarında bir süreden sonra fethedilmiş olması Osmanlı donanmasının eski gücünde olmadığını bizlere göstermişti. Yine Girit Adası ile ilgili

meselenin bu seferde 1821 tarihindeki isyanla başladığını görmekteyiz. Yunanistan'ın bağımsızlığını sağladığı yıllardan itibaren ilk olarak 1830-1831 yıllarında Rum isyanını Mehmed Ali Paşa bastırmıştı. Akabinde Mehmed Ali Paşa'nın Girit'te valilik alması ve sonrasında yaşanan 1840 tarihli Londra Antlaşması ile adanın egemenlik hakkı tekrardan Osmanlı Devleti'nin kontrolüne geçmişti. Son kertede Yunanistan'ın teşvikleriyle 1866 yılında geniş ölçekli bir isyan daha vuku bulmuş ve isyancılar Girit'in Yunanistan'a ilhakını 2 Eylül 1866 tarihinde ilan etmişlerdir (Tukin, 1996, s. 89). Girit'te başlayan isyana karşı Osmanlı Devleti'nin adada bir kara kuvvetinin bulunduğu bilinmektedir. Fakat donanma noktasında eksikliklerden ötürü ilk kısımda denizlerden Girit'e bir filo gönderimi konusunda sıkıntılar baş göstermiştir (Büyüktuğrul, 1973, s. 34). Osmanlı donanmasının daha sonra bölgeye intikal etmesiyle birlikte adaya hem Osmanlı birlikleri taşınmış hem de ada abluka altına alınmıştır. Açıkçası buradaki Osmanlı filosunun askerî nakliye gemisi olarak kullanılan kalyon ve fırkateynlerden ötürü coğrafi anlamda dar sularda etkili manevralar yapamadığı ve Yunan yelkenli gemilerine çok bir üstünlük sağlanamadığı görülmektedir (Panzac, 2018, s. 361). Girit'teki deniz ikmallerinin kesilmesinde Hobart Paşa'nın rolü isyanın durdurulmasında önemli bir dönüm noktası olmuştur. 1058 ton ağırlığa sahip ve yandan çarklı İzzettin Vapuru'nun Lord Hobart Paşa'nın komutanlığında Yunan isyancılar için önemli bir gemi kimliğinde olan Arkadion gemisini karaya oturtması donanmanın belki de en önemli başarısı olarak kabul edilmiştir (Charles Hobart, 2010, s. 207). Netice itibarıyla Avrupalı devletlerinde desteğini tam manasıyla alamayan Yunanistan ve isyancılar 18 Şubat 1869 tarihli Paris Konferansı kararıyla birlikte isyanı durdurmak zorunda kalmıştır. Girit'te yaşanan buhranlı sürecin bir süre daha önüne geçilmiştir (Tezel, 1973, s. 499).

Sultan Abdülaziz döneminin bir diğer gelişmesi Sokullu Mehmed Paşa döneminde düşünülen fakat gerçekleşemeyen Süveyş Kanalı'nın açılmasıdır. Osmanlı Devleti'nin XIX. yüzyılda büyük bir buhranda olması ve yine Mısır'daki Mehmed Ali Paşa'nın adeta ayrı bir hükümdar şeklinde takındığı tutum Osmanlı Devleti'ni açıkçası Süveyş Kanalı projesine kayıtsız kalmasına sebebiyet vermişti. Mehmed Ali Paşa'dan sonra Süveyş noktasındaki dönüm noktası Mehmed Ali Paşa'nın dördüncü oğlu olan Said Paşa ile yaşandı. Said Paşa'nın kanalla alakalı ilk izinleri Fransızlara verdiği ve bu izinlerin Osmanlı Devleti'ne danışılmadan verildiği bilinmektedir (D. Akalın, 2011, s. 28). Kanalın inşasına 1859 yılının Nisan ayında başlandı ve on yıl içerisinde 1869 tarihinde Mehmed Ali Paşa'nın torunu olan Mısır Valisi İsmail Paşa tarafından kanal açıldı (Bediz, 1951, s. 333). Açılış merasimine İsmail Paşa'nın bizzat Avrupa'yı dolaşarak çeşitli devletleri ziyaret edip onları açılışa davet etmesi hatta Abdülaziz'in

davet edilmemesi Osmanlı Devleti açısından da kanalın açılışına yönelik itibarın oluşmamasına sebebiyet vermiştir (Bilge, 2010, s. 186). Yaşanan bu olay açık bir şekilde Osmanlı Devleti'nin bir toprağı olan Mısır'ın adeta Mısır valisi tarafından sanki müstakil bir yapıda faaliyetlerde bulunduğu göstermektedir. Süveyş Kanalının açılmasından sonrasında İngiltere'nin doğrudan bölgeye yönelik istilacı anlayışı daha da güçlenmiş olacaktır.

Sultan Abdülaziz Dönemi Bahriye Düzenlemeleri

Osmanlı Devleti'nin buhranlı yılları olarak bilinen XIX. yüzyılda Bahriye alanında birçok değişim yapılmaya çalışılmasına rağmen gerek mali durumun yetersizliği gerek ise Avrupalı devletlerin donanma nazarında çok daha güçlü yapıları, Osmanlı donanmasının yeterince güçlenememesine yol açmıştır. Bu hususta Sultan Abdülaziz devrinin denizcilik anlayışının, geçmiş yıllara nazaran daha önemli değişimler içerisinde olduğunu düşünülmektedir.

Sultan Abdülaziz'in 1861 senesinde Osmanlı hükümdarı olmasıyla beraber İngiltere'den o dönem için yeni bir gemicilik teknolojisi olan, demir zırlı gemiler ile ilgili bilgi talep edilmiştir. Sultan'ın denizcilikle ilgili merakı aslında onun veliahtlık yaptığı yıllara rastlayan Sinop Baskınında ahşap gemilerin yetersiz kaldığını görmesiyle ilgilidir. Yine bu dönemde Hacı Ahmed Vesim Paşa gibi kudretli bir denizcinin, Abdülaziz'e yakın olması da sultanın denizcilik merakı içerisinde olmasına zemin hazırlamıştır (Akşahin, 2022, s. 58). Osmanlı donanmasının modernize edilme hamleleri, mali sıkıntılar arasında bu çabaları zorlaştırmıştır. Sultan Abdülaziz, yine de yeni savaş gemileri yaptırma hevesinden vazgeçmemiştir. 1861'de Ali Paşa sadrazam, Fuad Paşa ise birleştirilen meclislerin başına atandı. Bu dönemde Fuat Paşa mali durumu düzeltmeye çalışsa da Sultan Abdülaziz tersaneleri (özellikle Kasımpaşa'daki Tersâne-i Âmire ile İzmit ve Gemlik) geliştirip yelkenli gemileri buharlılara dönüştürdü. 1864'ten itibaren dış borçlarla 20-25 zırlı gemi alınarak Osmanlı donanması dünyanın güçlü deniz güçlerinden biri haline geldi. 1874'te donanma Avrupa'nın üçüncü büyük savaş gemisi filosuna sahip oldu (Beşirli, 2010, ss. 248-249).

Abdülaziz'in bir diğer önemli faaliyet alanı da Osmanlı donanmasına yetişmiş eleman kazandırmak için Bahriye Mektebiyle ilgili çalışmaları olmuştur. Sultan Abdülaziz döneminde Bahriye Mektebi modernize edilerek 1863'te ilk öğrenci grubu eğitime başladı ve 1867'de mezun oldu. 1867-1875 arasında 42-46 ay süren eğitimlerle 216 mülazım donanmaya katıldı. Zabitlerin babalarının yarısı ordu veya Bahriye zabiti, çoğu ise devlet memuruydu, bu da eğitilmiş, şehirli bir profil çiziyordu. Bu durum, okuma yazma bilmeyen köylü kökenli tayfalar

ve gediklilerle zabitler arasında sosyokültürel zıtlık yarattı, mürettebat ilişkilerini gerginleştirerek gemilerin verimli kullanımını zorlaştırdı. 1872’de okulda 120 öğrenci vardı: 105 güverte, 7 çarkçı, 8 inşaiyeci. İngiltere müfredatı benimsenmiş, İngilizce zorunlu olmuş, güverte sınıfı seyir, astronomi, topçuluk, deniz hukuku, manevra ve eskrim; çarkçı ve inşaiyeciler ise fizik, mekanik, teknik resim ve gemi mühendisliği dersleri alıyordu (Panzac, 2018, ss. 347-349). Heybeliada’daki Bahriye Mektebi binaları geliştirilmiş ve aynı yerde 1908’de kapatılan bir Ticaret Bahriye Kaptan Mektebi açılmıştır. 1868’de İngiltere’de eğitim almış Liva Amiral Eğinli Sait Paşa, Bahriye Nazırı olarak atanmış ve Bahriye Mektebi’ni en yüksek düzeye ulaştırmıştır (Gülen, 2001, s. 113).

Son olarak Sultan Abdülaziz’in bir darbeyle tahtından indirilmesinde de ne ilginçtir ki kurduğu donanmanın da büyük payı bulunmuştur. Mithat Paşa, Hüseyin Avni Paşa, Sadrazam Mehmed Rüşdi Paşa, Şeyhülislam Hayrullah Efendi ve Bahriye Nazırı Kayserili Ahmed Paşa gibi devlet adamları, taht değişikliği için bir tertip düzenledi. Halkı bu plana dahil etme çabaları başarısız olunca, ordu ve donanmanın gücüne dayanan askerî bir darbe planlandı. Dolmabahçe Sarayı, Süleyman Paşa komutasındaki iki taburla karadan, donanma ise Boğaziçi’nden kuşatıldı (Büyüktuğrul, 1973, ss. 64-65). V. Murad, Hüseyin Avni Paşa ile Seraskerliğe giderek tertipçilerle buluştu. Şeyhülislam Hayrullah Efendi, Sultan Abdülaziz’in hal’ini gerekçelendiren bir fetva okudu ve V. Murad’ın tahta geçtiği ilan edildi (Küçük, 1988, s. 183).

2.5.5. Sultan Abdülhamid dönemi denizcilik faaliyetleri

Sultan Abdülhamid’in tahta çıktığı dönem devletin zor bir süreçten geçtiği dönem olmuştur. Sultan’ın meşrutiyeti ilan etmesiyle iç meseleler bir süreliğine rafa kaldırılmıştır. Lakin bu dönemin belki de Osmanlı tarihinin en dikkate değer dönemi 1877-1878 yılları arasında yapılan daha çok 93 Harbi olarak bilinen Osmanlı-Rus savaşı olmuştur. Selefî Abdülaziz döneminde Bahriyenin büyük ölçekte modernizasyon çalışmalarının II. Abdülhamid döneminde nasıl bir düzeyde olduğuna dair birçok tartışma mevcuttur. Bu tartışmalar *II. Abdülhamid Bahriye düzenlemeleri* kısmında detaylı olarak incelenecektir. Bu bölümde özellikle devlete büyük kayıplar veren askerî ve siyasî olaylar denizcilik faaliyeti temel alınarak incelenecektir.

Balkanlarda yaşanan ulusçuluk adındaki girişimlerin Sırbistan ve Karadağ cephesince büyümesi yaşanan sıkıntıların çözümü için İstanbul’da Tersane Konferansını toplanmasına zemin hazırlamış fakat burada bir çözüm bulunamayınca Çarlık Rusya’sı balkanlardaki durumu

kontrol etmek ve çıkarlarını korumak maksatlı Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmiştir. Savaşın genel manada kararlar üzerinde Rusya'nın başarılarıyla geçtiği söylenebilir.

93 Harbinde Osmanlı donanmasının üç cephe içerisinde filolara ayrıldığı görülmektedir. Karadeniz, Akdeniz ve Tuna olmak üzere üçe ayrılan Osmanlı donanmasında, Karadeniz'deki filonun başına Ferik Bozcaadalı Hasan Hüsnü Paşa, Karadeniz'deki zırhlı filonun başına Liva Mustafa Paşa, ahşap donanmanın başına Liva Ahmed Paşa getirilmiştir. Akdeniz'deki donanmanın başına Giritli Hüseyin Paşa, zırhlı filonun başına Faik Bey ve ahşap donanmanın başına da Hasan Paşa getirildi. Tuna'daki donanmanın başına da önce Giritli Hüseyin Paşa sonrasında Mehmed Arif Paşa getirildi (Kurtoğlu, 1935, ss. 87-89). Osmanlı donanmasının mevcudiyetiyle ilgili olarak da 19 zırhlı gemi ve 76 ahşap geminin varlığı olmak üzere toplamda 95 gemilik bir filodan söz edilebilir. Osmanlı donanmasının sayıca fazla olmasına rağmen gemideki askeri personelin yeterince kalifiye seviyede olmadığına dair de görüşler mevcuttur (Korkmaz, 2022, s. 147).

Karadeniz'de bulunan filonun görevi ilk olarak Karadeniz'de gerçekleşebilecek Rus saldırılarını engel olmak, Tuna nehri etrafında yapılacak muharebelerde Osmanlı kara ordusuna yardımcı olmaktır. İlk verilen görev sonrasında Karadeniz'deki Rus kıyılarını abluka altına almak olarak revize edilmiştir. Akdeniz'deki filonun da başlıca görevi Girit adasını üs olarak kullanıp Rusların Baltık filosuyla Akdeniz'e girmesini engellemek ve olası Yunan-Rus ittifakında Yunanistan'ı engellemekten ibaretti. Bunların dışında Tuna'daki filonun da bölgeyi savunması beklenmektedir (Büyüktuğrul, 1973, s. 92).

93 Harbi esnasında Karadeniz'de durum şu şekilde ortaya çıkmıştır. Mayıs 1877'den itibaren ahşap ve zırhlı gemilerden oluşan Osmanlı filosu Batum ve Sohumkale hattında icra ettiği operasyonlar neticesinde 16 Mayıs'ta Sohumkale kısa süreliğine Osmanlı kontrolüne geçmiştir. Bu süreçte Rus donanması özellikle torpido saldırıları ile Osmanlı gemilerini yıpratmayı amaçlamış, Batum ve Sohumkale açıklarında torpidobotlar aracılığıyla çeşitli denemelerde bulunmuştur. Buna karşılık Osmanlı filosu, ikmal ve asker transferinde üstünlük sağlayıp sahil güvenliğini tahkim etmeye çalışmıştır. Yaz aylarından itibaren Rus tehdidinin Tuna ve Boğaz hattına yaklaşması üzerine Osmanlı filosu Varna istikametinde yeniden konuşlandırılmış, lojistik taşıma kabiliyeti yüksek eski uskurlu gemiler yoğun biçimde asker ve göçmen naklinde kullanılmıştır. Bununla birlikte Karadeniz boyunca devam eden Rus torpido taarruzları zaman zaman sonuç almış; özellikle Ocak 1878'de İntibah adlı Osmanlı gemisinin batırılması Osmanlı donanması için önemli bir kayıp olmuştur. Sonuç itibarıyla Karadeniz

cephesi, büyük çaplı bir muharebe alanından ziyade deniz nakliyatı, kıyı bombardımanı ve torpido çatışmalarının belirleyici olduğu, iki tarafın da deniz üstünlüğü kurmak yerine birbirinin harekât serbestisini sınırlamaya çalıştığı bir deniz savaşı karakteri taşımıştır (Büyüktuğrul, 1973, ss. 133-136; Charles Hobart, 2010, ss. 210-212).

Ruslar, Osmanlı ince donanmasının Karadeniz'e çekilmesini engellemek amacıyla Tuna üzerinde kritik geçiş ve ikmal noktalarını hızla ele geçirerek nehir ulaşım hatlarını kesmeye odaklandı. Bu doğrultuda Seret üzerindeki demiryolu köprüsünün Kazak birliklerince işgali ve Kalas-Reni hattının mayınlanması, Osmanlı manevra alanını önemli ölçüde daralttı. Osmanlı nehir filosu Rus bataryalarına karşı çeşitli taarruzlar gerçekleştirmiş olsa da topçu üstünlüğü ve sistematik mayınlama faaliyetleri sebebiyle etkili sonuç alınamadı; özellikle 11 Mayıs 1877'de Lütf-i Celil'in vurularak batması ağır can kaybına yol açtı ve nehir filosunun moral ve kapasitesini zayıflattı. Rus torpidobotlarının Maçin'de Seyfi'yi batırdığı gece baskını ise Osmanlı donanmasının Tuna üzerindeki deniz gücünü daha da yıprattı. Haziran ayından itibaren Rus ordusunun Tuna'yı geçerek Balkanlar'a ilerlemesi, nehir savunmasının stratejik önemini fiilen kaybettirdi. Osmanlı gemileri mayın hatlarını aşmakta zorlanmış, Ruslar ise Tuna üzerindeki üstünlüklerini kara harekâtıyla birleştirerek iyice pekiştirmiştir. Son olarak 8 Ekim 1877'de Sünne gambotunun mayına çarparak batması, Osmanlı nehir filosunun operatif faaliyetlerinin fiilen sona erdiğini göstermiştir (Charles Hobart, 2010, ss. 212-213; Panzac, 2018, ss. 366-367).

93 Harbi sırasında Osmanlı Bahriyesi; dört nehir monitörünü (Lütf-i Celil, Seyfi, Böğürtlen ve Podgoriçe), iki ahşap uskurlu gambotu (Sünne ve İntibah) ve bir nakliye vapurunu (Mersin) kaybetmiştir. Ruslara nazaran Karadeniz'de sayısal ve tonaj bakımından açık bir üstünlüğe sahip olan Osmanlı Filosu, savaşın ilk safhasında planlanan ablukaya dayalı "taarruzî" stratejiden, Rus torpido taarruzlarının yarattığı tehdit ve eşzamanlı olarak Yunanistan'ın muhtemel müdahalesine ilişkin istihbarat nedeniyle "tedafû" nitelikli bir harekât tarzına yönelmiştir. Bu süreçte Rus İmparatorluk Donanması'nın dönemin yeni nesil sualtı silahları olan torpido ve mayınları etkin biçimde kullanması, Osmanlı filosunun Karadeniz sahillerinde abluka kurma ve düşman gemilerini imhaya yönelik kritik manevralarını fiilen sınırlandırmış; savaşın seyrini şekillendiren bir *fait accompli* doğurmuştur. Nitekim Sivastopol ve Odessa gibi stratejik limanlara yönelik Osmanlı taarruz girişimlerinin tamamı, bu savunma tedbirleri nedeniyle başarısız kalmıştır. 93 Harbi'nin deneyimi, güçlü bir zırhlı filo karşısında dahi iyi örgütlenmiş torpidobot filotillalarının caydırıcı gücünü göstermiş; torpidonun düşük

maliyetli ancak yüksek psikolojik etkili bir silah olarak donanma doktrinlerini dönüştürebileceğini ortaya koymuştur. Bu gelişmeler, *Jeune École* düşüncesinin Avrupa’da akademik ve stratejik çevrelerde meşruiyet kazanmasına önemli ölçüde zemin hazırlamıştır. Torpidonun yalnızca taktik değil, stratejik ölçekte deniz üstünlüğünü tartışmalı hale getirebilmesi, XIX. yüzyılın son çeyreğinden itibaren deniz harp doktrinlerinde yaşanan dönüşümün en çarpıcı örneklerinden biri olmuştur (Mercan, 2018, s. 74).

93 Harbi’nden sonra Sultan II. Abdülhamid ve Bahriye erkânı, donanmanın yapısal ve doktrinel eksikliklerini yakından tecrübe ederek bu savaştan ciddi dersler çıkarmıştır. Sultan II. Abdülhamid açısından, amcası Sultan Abdülaziz döneminde büyük bir prestij unsuru olarak görülen ve 1860’larda devrin sayılı filolarından biri kabul edilen Osmanlı Donanması’nın, teknolojik yeniliklere uyum gösteremediği ölçüde nispi etkinliğini kaybettiği açık biçimde ortaya çıkmıştır. Karadeniz’de tonaj bakımından üstün olunmasına rağmen, modern silah sistemlerine (mayın ve torpido) karşı yetersiz savunma tedbirleri, filonun caydırıcılık fonksiyonunu önemli ölçüde sınırlamıştır. Bu tablo, Osmanlı’nın kara cephelelerinde yaşadığı ağır mağlubiyetlerle birleşince, denizde elde edilen taktik avantajların stratejik bir sonuca tahvil edilememesi sonucunu doğurmuştur.

Mesudiye zırhlısında görev alan Süleyman Nutki’nin hatıratında vurguladığı üzere, donanmanın Karadeniz’de hâkimiyeti sağlamış olması tek başına yeterli olmamış; kara kuvvetleriyle müşterek (ortak) operasyon yürütecek bir komuta koordinasyonu tesis edilemediğinden, bu deniz üstünlüğünden etkin biçimde yararlanılamamıştır. Ayrıca süratli ve uzun menzilli keşif-kol filosu işlevini üstlenecek kruvazörlerin eksikliği, Rusya’nın hafif unsurlarına Osmanlı sahillerinde rahatça faaliyet imkânı vermiştir. Dahası, komutanların ani değişikliklerle yetkilerinin sınırlandırılması, operasyonel bütünlüğü zedelemiş ve karar süreçlerini yavaşlatmıştır (Korkmaz, 2022, s. 153). Bu yönüyle 93 Harbi, yalnızca teknik bir donanım yenilgisi değil, aynı zamanda doktrin, komuta-kontrol ve müşterek harekât eksikliği sonucu ortaya çıkan bir stratejik başarısızlık olarak değerlendirilmelidir. Osmanlı donanması savaş sonrası modernizasyon teşebbüslerini büyük ölçüde bu tecrübeler ışığında şekillendirmiş; II. Abdülhamid dönemindeki Bahriye reformlarının zeminini de esasen bu acı tecrübe oluşturmuştur. Ayrıca 93 Harbinden sonra, 1881 tarihinde Tunus’un Fransa tarafından işgali ve 11 Temmuz 1882 tarihinde Mısır’ın İngilizlerce işgal edilmesi hususunda da Osmanlı Devleti’nin seyirci kalması donanma faaliyetlerinin de ne durumda olduğuna dair önemli ispatlar içermektedir. Artık Osmanlı denizciliği kendi anakarasından uzak bölgeler için

herhangi bir denizcilik faaliyeti içerisinde girmeyi dahi düşünemeyen bir durumdadır (Keskin, 2007, s. 31).

II. Abdülhamid döneminin bir diğer denizcilik faaliyetinde Japonya ile olan ilişkilerin geliştirilmesi bakımından önemli olarak görülen Ertuğrul firkateyninin Japonya'ya gitmesi ve burada yaşanan kaza olarak söz edilebilir.

Ertuğrul Firkateyni, 1854 tarihinde Tersane-i Âmire'ye siparişi verilmiş olmasına rağmen ancak 1863 yılında denize indirilmiş, uzunluğu 250 kadem, genişliği 50 kadem şeklinde olan bir gemidir. Yani Ertuğrul'un yaklaşık 76 metre uzunluğu ve 15 metre civarında da bir genişliğe sahip olduğu düşünülmektedir (Batmaz, 2002, s. 242). Ertuğrul'un bir hayli uzak bölgeye gönderilmesinde Japonya ile dostluk ilişkilerini geliştirmek, İmparator'a çeşitli hediyeler sunmak ve Bahriye Mektebi'ndeki öğrenciler için önemli bir tecrübe niteliği taşıması adına onların açık denizlerde talim görmeleri niyetinin olduğu bilinmektedir (Korkmaz, 2022, s. 161). Netice itibarıyla Osman Paşa komutasındaki Ertuğrul Firkateyni, normalde 400 kişilik mürettebatla kullanılıyorken, bu sefer için 79'u zabıt (2 mirliva, 24 mektep öğrencisi) olmak üzere toplam 653 kişiyle yola çıktı. Seyahat sırasında birçok teknik arıza meydana geldi ve çeşitli limanlarda pahalı tamiratlar yapıldı. Buna rağmen, İngiliz ve Hollanda hâkimiyetindeki Hint limanlarında Müslüman halk tarafından coşkuyla karşılandı. Bu, Panislamizm'in bir göstergesi olarak İngiliz idarecileri ve basınını rahatsız etti ve seyahat bu açıdan başarılı oldu. Firkateyn, Haziran 1890'da Yokohama'ya ulaştı. Osman Paşa, Eylül ortasında padişahın emrine geri dön emri aldı. Japonlar, tayfun mevsimi nedeniyle uyarsa da Osman Paşa padişahın emrine uymak için geri dönüş emri verdi. Ertuğrul firkateyni 18 Eylül günü yakalandığı tayfunda battı ve gemi mürettebatından yalnızca 69 kişi kurtulabildi (Panzac, 2018, s. 397). Ertuğrul'un uğramış olduğu kaza ile ilgili Süleyman Nutki'nin ifadeleri şu şekildedir:

Çarşamba günü ile perşembe gecesini, bu müthiş ve korkunç koşullar içinde geçti. Her an geminin dağılıp batacağı bekleniyordu. Yine de bir lokma ekmek yemeğe, su içmeye vakit bulunamadan su basmak işlemi devam ediyordu. Nihayet biraz ilerideki Oşima Fener dönüldüğü takdirde, fırtınanın şiddetinden onları koruyacak olan Kobe'ye girebilmek ihtimali doğacaktı. Ancak perşembe günü, bu felakete giden gemi üzerine ve üç gündür uyku görmemiş yorgun gözler ve solgun yüzler önünde açıldığı zaman, bu müthiş tayfun fırtınasının dineceği yerde hiddet ve şiddetini büsbütün arttırdığı görüldü. Halbuki köhne Ertuğrul'un dayanma gücü de o derece azalmıştı. Gemiye dolan suyla baş etme imkânı görülüyordu. Bütün cansiperane gayretlere rağmen akşama doğru suyun artarak külhanlara kadar çıktığı ve makine dairesini kapladığı haber verilmişti. Bu uğursuz haberle zaten yorgunluktan güçsüz kalmış, ölmek

sınırına kadar gelmiş olan asker ve subayların ümitsizlikleri, yorgunlukları bir kat daha arttı. İşte bu sıralarda ileride, sancak baş omuzluğu ufkunun derin karanlığı içinde Oşima Burnu'nun avını bekleyen tehlikeli bir ejderha gibi korkutucu bir şekilde uzayıp kıvrıldığı seçilebilirdi. Haritaya bakılırsa görüleceği üzere, bu haşin ve dik yarlardan oluşan burnun etrafı, yarım mil mesafeye kadar birtakım kayalıklar, banklarla çevrilmiş olduğundan denizcileri bu tehlikeli mevkie yaklaşmaktan korumak için, burun üzerine beyaz ışık saçan bir fener kulesi inşa edilmiştir. Felaketin en müthişi ise, geminin böyle tehlikeli bir mevki civarında teknenin dayanıksızlığına ilaveten makine dairesinin de söylediğimiz gibi su basmasından dolayı artık kontrol edilemez bir hale gelmiş olmasıydı. Daha güneş karabulutlar arasında bu ölüme mahkûm çaresiz gemicilere son veda bakışını atıp batmadan evvel, yükselen sudan dolayı ocaklar sönmeye başlayıp, kazanda kalan çok az stim, makineyi döndüremez bir hale gelmiş idi. Bu uğursuz geceye girilmesiyle, artık kendi kendine dalgaların ve sarsarın hâkimiyetine düşüp, meçhul ve merhametsiz uçurumlara doğru yuvarlanıp giden bu gıcırıtılı seyyar tabut içinde herkesin, son dakikanın yaklaştığını hissettiği, şaşkına döndüğü görülmekte idi. Bazıları dişleri kısılmış, donmuş duruyor, bazıları adeta bir sinir krizi geçiriyor, bazıları da bir şeyler yapabilmek ümidiyle öteye beriye koşuyor, geminin çaresizce 'fayrap fayrap!' diye bağırdığı işitiliyordu. Geminin Komutanı, süvarisi ve ileri gelen Subaylar köprüüstünde toplanmış, korkunç bir sessizlik içinde görevlerine dikkat etmekteydiler. Komutan ve süvari, suyu yenmeğe çalışmakta ısrar etmekte iseler de her dakika suyun miktarını bildirmek için gelen habercilerden hiçbiri köprüüstünde metin ve sakin bekleyen komutanlara bir umut sözcüğü getiremiyordu. 'Su yükseliyor!' Hala bir takım gayretli subaylar, güverte kısmında tulumbalarla suyu boşaltmaya çalışıyorlardı. Makine Subayları makine dairesinde yarı bellerine kadar su içinde gayretle devam edilmesi, stim kaldırmaya uğraşılması için teşvikte bulunmakta idiler. Ne fayda! Gemi sadece dalgalara, fırtınaya boyun eğmiyor, tabiatın gücüne karşı isyan edercesine öfkeli tabiatın darbeleri, uğultuları arasında katliam verine doğru sendeliyordu. Bu halden çıkan tehlikeli durum üzerine geminin yalpası hakikaten dehşet verecek bir boyuta gelmişti. Bordası üzerine hemen alabora olacak gibi devrildiği zaman sanki son bir gayretle titreye titreye, gıcırdaya gıcırdaya doğrulmaya çalışırken yediği ikinci korkunç bir darbe tesiriyle diğer tarafına yuvarlanmıştı. Adeta geminin baş tarafı ayrı kış tarafı ayrı taraflara burguluyor ve belinden kırılıp parçalanacak gibi oluyordu. Her taraf karanlıklar içinde! Vakit ise bu cehennemî gecenin 03:30'u sularındaydı. Artık tekne, Oşima Sığılıkları arasındaki o kanlı canavarın yok edici dişleri arasına girmiş bulunuyordu. Ansızın korku ve dehşet verici bir gürültü, bir çarpma sesi işitildi. Geminin korkunç bir şekilde kayaya çarpmasından doğan bu uğursuz olayı, uzun ve içli bir toplu feryat takip etti. Yok oluşun daha bu ilk çarpmasında, geminin ahşap aksanı dağılıvermiş idi (Nutki, 2005, ss. 67-69).

Yaşanan bu üzücü kaza, Osmanlı denizciliğiyle ilgili önemli doneler vermektedir. Gerek geminin yeterince iyi bir seviyede olması gerekse gemi mürettebatının ehliyetsizliğini gözler önüne sermiştir.

Bu dönemin son gelişmesi ise 1897 tarihinde Osmanlı-Yunan harbidir. Osmanlı Devleti'nin Fransız İhtilali sonrasında büyük darbe aldığı ulus isyanlarının ardı sırası kesilmemişti. Daha önceki yıllarda da isyan girişimlerinde olan Girit Adası bir kez daha karışmış ve bu karışıklığın ardından Yunanistan Devleti ile Osmanlı Devleti arasında savaşa giden süreç başlamıştı.

Yaşanan bu savaş neticesinde özellikle İngiltere, Fransa, Rusya ve İtalya adanın özerk bir hale gelmesi için Osmanlı Devleti'ni zorlamıştır. Halbuki Osmanlı Devleti 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'nı zaferle bitirmesine rağmen, 18 Aralık 1897'de Girit'in Osmanlı egemenliği altında özerkliği ilan edilmiş, Padişah'ın beş yıllığına atayacağı vali, Müslümanların güvenliği sağlandıkça Türk askerlerinin çekilmesi ve yıllık vergi gibi hükümler getirilmiştir. Sürecin Osmanlı Devleti aleyhinde işlemesiyle birlikte Girit Adası ilerleyen zamanlarda çıkacak olan Balkan Savaşları neticesinde Osmanlı egemenliğinden kesin olarak çıkmıştır (Tukin, 1996, s. 92,93). Girit isyanıyla başlayan ve Türk-Yunan savaşına dönüşen bu durumda çalışmamızı ilgilendiren temel mesele süreç itibariyle Osmanlı donanmasının yaşanan savaş içerisindeki konumudur. Yaşanan kara savaşı bir ay civarında sürmüştür.

Osmanlı donanması savaş esnasında daha çok Çanakkale Boğazı'nda kalmış ve Adalar Denizi üzerinde bir faaliyette bulunamamıştır. Ocak 1897'de Bahriye Nazırı Hasan Rami Paşa, zırhlı ve torpidobotlardan oluşan iki filonun Çanakkale'de hazır bekletilmesini emretmiştir. Ancak hazırlık sürecinde donanmanın büyük bölümünün denize açılacak teknik yeterlilikten yoksun olduğu kısa sürede anlaşılmıştır. 19 Mart'ta yalnızca Mesudiye, Hamidiye, Aziziye ve Necm-i Şevket zırhlıları, dört torpidobot eşliğinde İstanbul'dan ayrılabilmiştir. Halkın coşkulu gösterilerine rağmen, gemilerin teknik durumu son derece yetersizdi. Lapseki'ye varışın ardından yapılan incelemeler, özellikle Mesudiye ve Hamidiye'deki kazan arızalarını belirgin biçimde ortaya koymuştur. Bu nedenle yabancı Bahriye müşavirleri von Hofe ve Woods, filoyu yerinde teftiş etmiş; makine, kazan ve silah sistemlerinin neredeyse kullanılamaz durumda olduğunu raporlamışlardır. Armstrong toplarının çoğu yenilenmemiş, mevcut olanlar paslanmış, Aziziye'nin büyük Krupp topunun kaması ise tersanede unutulmuştur. Mürettebatın eğitim seviyesi de son derece yetersiz olup, kullanılabilir bir topu ateşe hazırlamak dahi saatler sürmüştür. Yaşanan bu savaş, Osmanlı Bahriye personelinin

yetersizliğini ve Tersâne-i Âmire'deki usulsüzlükleri açıkça ortaya koyarak, tesisin eski gemilerin tamirini veya yeni inşaatlarını başaramadığını göstermiştir (Panzac, 2018, ss. 405-407).

Bir diğer yandan 1897 Savaşı'nda harp sonucunun kara ordusu lehine şekillenmesi, Osmanlı yönetici çevrelerinde deniz gücünün stratejik önemine dair var olan tereddütleri daha da pekiştirmiştir. Karada kazanılan zafer, donanmaya yönelik yatırım ihtiyacını ikinci plana itmiş; bu nedenle Bahriyeyi asgari düzeyde yenilemeye yönelik ilk ciddi girişimler ancak 1903 yılından itibaren gündeme alınabilmiştir. “Yunanistan kara ordusuyla mağlup edilebiliyorsa, yüksek maliyetli bir donanmanın varlığı ne ölçüde zaruridir?” şeklindeki yaklaşım, dönemin bazı yöneticileri arasında oldukça yaygınlaşmıştır. Dahası, bu kanaatin yalnızca sivil karar vericilerde değil, donanmanın kendi bünyesinde dahi azımsanamayacak ölçüde taraftar bulduğu görülmektedir. Bu bakış açısı, Osmanlı Devleti'nin son yıllarından Cumhuriyet dönemine uzanmış ve askerî stratejik kültürde deniz gücünün ikincil bir unsur olarak algılanmasına uzun süre zemin hazırlamıştır (Akad, 2018, ss. 242-243).

Sonuç olarak, 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı, Osmanlı donanmasının uzun süredir ihmal edilen yapısal sorunlarını bütün açıklığıyla ortaya çıkarmıştır. Girit bunalımı karşısında deniz gücünün caydırıcı şekilde kullanılamaması, donanmanın yalnızca teknik arızalarla değil, aynı zamanda yönetsel zaafiyet, personel eğitimsizliği ve bakım-tedarik zincirindeki aksaklıklarla da malul olduğunu göstermiştir. Özellikle Çanakkale'de hareketsiz biçimde beklemek zorunda kalan filo, Osmanlı Devleti'nin açık denizlere çıkabilecek, operasyonel manevra kabiliyetine sahip bir Bahriye gücünden yoksun olduğunu somut şekilde kanıtlamıştır.

II. Abdülhamid Bahriye Düzenlemeleri

Sultan Abdülhamid döneminde Bahriye alanıyla ilgili düzenlemeler yıllar boyunca tartışma konusu olmuştur. Özellikle donanmanın Haliç'te çürütülmesine dair görüşler Osmanlı donanmasının işlevsiz kalması noktasında büyük eleştirileri ortaya çıkartmıştır (Korkmaz, 2022, s. 154). Yine bu dönemde 93 Harbi, Mısır'ın İngiltere tarafından işgal edilmesi ve Türk-Yunan savaşı esnasında Osmanlı donanmasının yeterli seviyede olmadığı bilinmektedir. Sultan Abdülhamid dönemindeki denizcilik faaliyetlerini iki ana grup içerisinde değerlendirmemiz mümkündür. İlk kısımda daha çok Bahriyeye sipariş edilen yabancı menşeli gemiler mevcutken diğer değerlendirmemiz Bahriye alanındaki düzenlemeler ile ilgili olacaktır.

Sultan Abdülhamid döneminde donanmanın sevk ve idare doktrininde yaşanan köklü değişimi anlamak için, o dönemde dünya denizciliğinde tartışılan yeni akımlara bakmak gerekmektedir. 1870'lerden itibaren Fransa'da ortaya çıkan ve sistemleştirilen "Jeune École" stratejisi, büyük ve maliyetli zırhlı filoların yerine; süratli, küçük ve torpido silahıyla donatılmış gemilerin kullanılmasını öngörmekteydi. Bu doktrine göre, hantal zırhlılar denizlerdeki hedef gemilerdi ve asıl caydırıcılık, kıyı savunması ile ticaret yollarına yapılacak ani baskınlarda yatıyordu (Mercan, 2018, ss. 45-48).

Osmanlı Devleti'nin bu planlamaya yönelmesinde iki temel faktör belirleyici olmuştur. Birincisi, 93 Harbi'nde Osmanlı donanmasının Karadeniz'de tonaj bakımından Ruslara karşı mutlak üstünlüğüne rağmen, Rusların küçük mayın ve torpido botlarıyla devasa Osmanlı zırhlılarını etkisiz hale getirmesi tecrübesidir. İkincisi ve daha belirleyici olanı ise devletin içinde bulunduğu mali iflas durumudur. Büyük zırhlıların işletme ve bakım maliyetlerinin Osmanlı bütçesine getirdiği yük sürdürülemez boyutlara ulaşmıştı. Bu bağlamda Sultan II. Abdülhamid, pahalı bir açık deniz donanması yerine, Boğazları ve kıyıları koruyacak, maliyeti düşük ancak ateş gücü yüksek torpidobot ve denizaltı filosuna dayalı bir savunma stratejisini benimsemiştir (Panzac, 2018, s. 378).

Bu strateji değişikliği, literatürde sıklıkla "donanmanın Haliç'e hapsedilmesi" şeklinde eleştirilse de dönemin şartları incelendiğinde bunun bilinçli bir tercih olduğu görülmektedir. Nitekim Bahriye Nezareti'nin bu dönemdeki alım politikaları incelendiğinde, bütçenin kısıtlı olmasına rağmen Almanya ve Fransa'dan çok sayıda modern torpidobotun sipariş edildiği görülmektedir. Abdülhamid devrinde donanmaya katılan torpido kruvazörleri ile Nordenfelt sınıfı denizaltılar, Osmanlı Bahriyesinin Jeune École prensiplerini sahada uygulama gayretinin somut göstergeleridir (Korkmaz, 2022, s. 158). Sultan Abdülhamid, donanmayı Haliç'te tutarak gemilerin çürümesine göz yumduğu iddiasının aksine; mevcut zırhlıların modernizasyonu için İtalyan Ansaldo ve Alman Germania tersaneleriyle anlaşmalar yapılmış, gemilerin kazan ve silah sistemleri yenilenmeye çalışılmıştır (Langensiepen & Gülerüz, 1995, ss. 10-11; Panzac, 2018, ss. 385-387).

Sonuç olarak II. Abdülhamid dönemi denizcilik politikası; bir terk ediş değil, ekonomik zorunluluklar ve değişen harp teknolojileri ekseninde şekillenen, savunma ağırlıklı "Jeune École" doktrininin Osmanlı coğrafyasına tatbiki olarak değerlendirilmelidir. Ancak bu strateji, gemi teknolojisini yenilese de donanmanın açık denizlerdeki manevra kabiliyetini ve personel

eğitimini zayıflatarak 1897 Osmanlı-Yunan Savaşı'ndaki hareketsizliğin ana nedenlerinden birini oluşturmuştur.

2.5.6. II. Meşrutiyet dđnemi denizcilik faaliyetleri

1908'de II. Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte Osmanlı Donanması uzun sreedir içinde bulunduğu atalet dđneminden çıkmaya ve yeniden yapılandırılmaya başlamıştır. Yeni hkmetin öncelikleri arasında Bahriyeyi modernize etmek ve stratejik açıdan güçlendirmek de bulunmaktaydı. Bu doğrultuda, Osmanlı deniz stratejisi özellikle Balkanlar'daki siyasal istikrarsızlıklar ve Anadolu ile Rumeli arasındaki askerî nakliyatın güvenliği gibi jeopolitik zorunluluklarla şekillenmiştir. Rumeli'deki vilayetlerin güvenliği için kara ulaşımı yetersiz kaldığından, deniz taşımacılığı stratejik bir gereklilik haline gelmiş; bu durum donanmanın güçlendirilmesini devlet politikası düzeyine taşımuştur.

Osmanlı Devleti, donanmanın ıslahı için yeniden İngiliz danışmanlığına başvurmuş ve 1909'da Amiral Sir Douglas Gamble başkanlığında bir ıslah heyeti İstanbul'a davet edilmiştir. Ancak mali yetersizlikler ve siyasî istikrarsızlıklar nedeniyle beklenen ilerleme kaydedilememiştir. Aynı dđnemde Yunanistan'ın modern bir zırlı olan Georgios Averof'u satın alması Osmanlı idaresinde ciddi bir endişe yaratmış; bu gelişme, Osmanlı yönetimini deniz üstünlüğünü koruyacak büyük muharebe gemileri temin etmeye yönelmiştir. İngiltere'den uygun nitelikte gemi temin edilememesi zerine Osmanlılar, 1909'dan itibaren Almanya ile temas kurmuşlardır. Yapılan görüşmeler sonucunda 1910 yılında dört Brandenburg sınıfı zırlı ile dört muhribin satışı konusunda anlaşmaya varılmıştır. Bu gemilerden Kurfrst Friedrich Wilhelm ve Weissenburg Osmanlı hizmetine Barbaros Hayreddin ve Turgut Reis adlarıyla girmiştir. Bu alımların finansmanında Donanma Cemiyeti'nin yürüttüğü bağış kampanyaları ve Deutsche Bank'ın sağladığı özel mali düzenlemeler belirleyici olmuştur. 1911 yılına gelindiğinde Osmanlı Devleti, Yunanistan'ın Averof'a ek olarak yeni siparişler verdiği yönündeki haberler üzerine, modern bir "drednot" sınıfı zırlı edinmeye karar vermiştir. Ağustos 1911'de Vickers Tersanesi ile imzalanan sözleşme çerçevesinde Reşadiye adı verilen yeni bir savaş gemisi sipariş edilmiştir. Bu gemi, Osmanlı donanmasının bölgesel güç dengelerinde yeniden belirleyici bir rol üstlenme arzusunun sembolü olmuştur. Ancak Osmanlı Devleti'nin bu girişimi, Yunanistan ve Rusya gibi bölge devletlerinde de benzer silahlanma faaliyetlerini tetiklemiş ve kısa sreedir bir "deniz silahlanma yarişı" başlamıştır. Bu rekabetin yarattığı stratejik gerginlik, 1911 sonbaharında patlak veren Trablusgarp Savaşı ile sıcak çatışmaya dönüşmüş; Osmanlı Bahriyesi bundan

sonraki yedi yıl boyunca, Balkan Savaşları ve I. Dünya Savaşıyla kesintisiz bir savaş dönemine girmiştir (Noppen, 2016, ss. 13-17).

Trablusgarp Savaşı'nda Osmanlı Donanmasının Durumu

İtalya, uzun süredir Osmanlıların Afrika'daki son toprağı olan Trablusgarp'ı ele geçirmek istiyordu. 1911'de Fransa ile Almanya'nın Fas konusunda anlaşması üzerine harekete geçti. Daha önce Fransa ve İngiltere'den tarafsızlık garantisi de almıştı. Trablusgarp valisinin İtalyan şirketlerine engel olduğu gerekçesiyle Osmanlı Devleti'ne 29 Eylül 1911'e kadar süre tanıyan bir ultiatom verdi (BOA, HR. SYS, 1551/1, 2, 1329). İtalyan donanması, modern ve güçlü gemilerden oluşurken Osmanlı donanması oldukça zayıftı. İtalya'nın 10 zırhlısı, 9 kruvazörü, muhripleri ve 19 torpidobotu bulunuyordu. Buna karşılık Osmanlıların elinde çoğu eski üç zırhlı, iki kruvazör ve birkaç küçük gemi vardı. Ültimatom verildiği sırada Beyrut'ta bulunan Osmanlı filosu, hızla geri çekilerek 1 Ekim'de Çanakkale Boğazı'na sığındı (Panzac, 2018, s. 456). İtalya, Trablusgarp Savaşı başladıktan aylar sonra bile sadece kıyı bölgelerini ele geçirebildi ve iç kesimlere ilerleyemedi. Bunun üzerine savaşı Trablusgarp dışına yayma kararı aldı (Korkmaz, 2022, s. 172). Trablusgarp'ın işgaliyle başlayan süreçte denizlerdeki çatışma üç aşamada gerçekleşmiştir. İlk aşamada İtalyan donanması, 29 Eylül'de Preveze açıklarında Tokat ve Antalya torpidobotlarını, Reşadiye'de Abdülhamit ve Alpagot gemilerini etkisiz hale getirerek, Adriyatik Denizindeki Türk filosunun tamamını ortadan kaldırmışlardır. Bir diğer çatışma alanı ise Kızıldeniz civarlarında yaşanmıştır. İtalyan donanması bu bölgede 8 Ocak 1912'de Peyk-i Şevket haricindeki diğer bütün Osmanlı gemilerini batırmışlardır. Osmanlı Devleti'nin Trablusgarp üzerindeki direnişi kaldırmadığı gerekçesiyle İtalyan zırhlı kruvazörleri 23 Şubat 1912'de bu seferde Beyrut'taki Avnillah korvetini batırmışlar bu esnada Ankara torpidobotu da kendini batırmak suretiyle etkisiz hale gelmiştir. Son olarak Çanakkale'yi abluka altına alan İtalyan donanmasının bu hamlesi, Osmanlı Devleti'nin boğazları tek taraflı kapatmasına sebebiyet vermiş ve uluslararası ticaret dengesi bozulunca Rusya'nın da baskı kurmasıyla Çanakkale'deki İtalyan ablukası kaldırılmıştır. Fakat İtalyanlar nihai sonuç alabilmek ve Osmanlı Devleti'ni antlaşmaya zorlamak adına bu sefer de Nara'daki Osmanlı donanmasına başarısız bir baskın harekâtı gerçekleştirmiştir. Ayrıca bu süreçte Rodos ve On İki Ada'da İtalyanlar tarafından geçici olarak işgal edilmiştir. Bahsi geçen bu adalar geçici olarak denilse bile bir daha Osmanlı Devleti egemenliğine girmemiştir (Noppen, 2016, s. 20).

Osmanlı-İtalyan Savaşı sürerken Balkan devletlerinin Osmanlı'ya karşı birleşip savaş hazırlığına girişmesi, Osmanlı Devleti'ni zor durumda bıraktı. Bu nedenle Osmanlı, savaşı bitirmek zorunda kaldı ve 18 Ekim 1912'de imzalanan Uşi Antlaşması ile Trablusgarp ve Bingazi'yi İtalya'ya bıraktı. Savaş boyunca Osmanlı donanmasının zayıf olması, denizde etkinlik göstermesini engelledi. İtalyan donanması karşısında sayıca ve teknik olarak yetersiz olan Osmanlı filosu, genellikle iç sularda kaldı ve Trablusgarp'taki Türk kuvvetlerine denizden destek veremedi. Sonuç itibariyle Osmanlı Devleti Kuzey Afrika'daki son toprağını kaybetmekle birlikte denizcilik alanında hiçbir varlık gösterememiştir.

Balkan Savaşlarında Osmanlı Donanmasının Durumu

Yunanistan, Bulgaristan, Karadağ ve Sırbistan'ın ittifak oluşturduğu ve Osmanlı Devleti'ne savaş ilanı ile başlayan Balkan Harbi esnasında Osmanlı donanmasının oldukça kötü bir durumda olduğu bilinmektedir. Zaten Trablusgarp Savaşında Türk donanmasının yetersizliği Trablusgarp'ın daha kolay şekilde kaybedilmesine zemin hazırlamıştı. Elde kalan donanma unsurlarının da İtalyanlar tarafından kolayca etkisiz hale getirilmesi Balkan Savaşı esnasında Osmanlı Devleti'nin Adalar Denizi'ndeki varlığını iyiden iyiye zor bir duruma getirmiştir.

Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşları öncesinde iç politikada da birçok sorunla boğuştuğu görülmektedir. Özellikle II. Meşrutiyetle beraber Osmanlı meclisi ve hükümetinin kendi arasında yaşadığı siyasî çekişmeler hem kara ordusuna hem de donanmayı da tesir altına almıştır. Adeta savaş öncesinde bu önemli kurumların iki farklı görüş içerisinde bölündüğü bilinmektedir. Balkan Savaşları esnasında Osmanlı Devleti'nin kendisinden kopan bu dört devlete karşı bir strateji izleyememesinde siyasî çekişmeler etkili olmuştur. Ayrıca Sultan Abdülaziz döneminde başlayan donanmanın geliştirilmesine yönelik hamleler Osmanlı ekonomisini alt üst etmiş bir vaziyetteydi. II. Abdülhamid döneminde donanmanın pasif bir hale gelmesi akabinde gerçekleşen Trablusgarp Savaşı nihai olarak Balkan Savaşları öncesinde donanmanın oldukça kötü bir durumda olduğunu gösterir niteliktedir. Her ne kadar sonraki yıllarda Türkiye Cumhuriyeti'nin 3. Cumhurbaşkanı olacak olan Celal Bayar, hatıratlarında II. Meşrutiyet döneminde donanmaya verilen önemden bahsetse bile Meclis-i Mebusan tutanaklarında tam tersi görüşler mevcuttur (Büyüktuğrul, 1980, ss. 735-737). Bir diğer önemli hususta denizlerdeki hazırlığın karalardaki gibi hızlı yapılamamasıdır. Bu konuda Osmanlı Bahriyesinde sürekli bir değişiklik mevcuttu. Yani Meşrutiyet başından beri on bir Bahriye nazırı değişmiş ve ortalama her nazır makamda dört ay gibi kısa süre kalmıştı. Bunun

sonucunda Osmanlı donanmasını her seferinde sil baştan hazırlık içerisine girmiştir (Büyüktuğrul, 1980, s. 738).

Balkan Savaşları öncesinde donanmanın konuşlanması şu şekildedir: Çanakkale ve Karadeniz başta olmak üzere mevcut gemilerin farklı limanlara dağılmış bir görünüm içerisinde olduğu görülmektedir. Çanakkale’de zırhlılar, kruvazörler, muhripler ve torpidobotlardan oluşan ana unsurlar konuşlanırken; Karadeniz’de *Hamidiye* ve *Berk-i Satvet* gibi daha hareketli gemiler görev yapmaktaydı. Bunun yanı sıra İzmir, Selanik, Preveze ve Süveyş gibi uzak merkezlerde de korvet, kruvazör ve torpidobotlardan oluşan küçük birlikler bulunuyordu. Donanmanın önemli bir bölümü tamir ve bakım aşamasında olduğundan, filo hem teknik bakımdan hem de operasyonel bütünlük açısından dağınık ve yetersiz bir yapı göstermekteydi. Bu durum, savaş öncesinde Osmanlı deniz gücünün koordinasyon ve hazırlık bakımından sınırlı bir kapasiteye sahip olduğunu ortaya koymaktadır (Cansız & Açmüz, 2023, s. 212). Osmanlı donanmasının savaş stratejisi büyük ölçüde kara ordusuna destek vermek üzerine kurulmuş olsa da Yunan donanmasının modern ve güçlü unsurlarla takviye edilmesi bu planı büyük ölçüde sekteye uğratmıştır (Atmaca, 2012, s. 58; Noppen, 2016, s. 24).

18 Ekim 1912 tarihine gelindiğinde Birinci Balkan Savaşı net bir şekilde başlamıştı. Bu esnada Osmanlı donanması, Albay Arif Bey’in komutasında *Barbaros*, *Turgut Reis*, *Muavenet-i Milliye* ve *Taşoz* gemileri Batı Karadeniz’e intikal etti bir gün sonrasında da Varna yakınlarındaki Galata Burnu’ndaki Bulgar istihkamları bombalanmaya başlandı (Işın, 2004, s. 314). 21-22 Ekim tarihleri arasında da *Hamidiye* ve *Mecidiye* kruvazörlerinin Varna’yı bombaladığı bilinmektedir (Tuna, 2016, s. 27). Bu saldırının asıl amacının Bulgar kara ordusunun Trakya yönünde ilerlemesini engelleme amacı taşıdığı düşünülmektedir. Fakat Varna Limanında yapılan bu girişim çok tesirli olmamış ve Bulgarların bölgeye döktükleri sahte mayınlardan çekinen Osmanlı zırhlı gemileri çok tesirli bir saldırı gerçekleştirememiştir (Akad, 2018, s. 255; Büyüktuğrul, 1974, s. 175; Genelkurmay Başkanlığı, 1999, s. 27). Diğer bir yandan Yunan donanmasının da bu günlerde Adalar Denizi’nin kuzey kısımlarında çeşitli saldırılara başlamıştır. 22 Ekim 1912’de Limni, (BOA, BEO, 4090/306726_76, 1330; Genelkurmay Başkanlığı, 1999, s. 33) 31 Ekim 1912’de Semadirek ve Taşöz, 7 Kasım’da ise Bozcaada, Yunanistan tarafından işgal edilmiştir. Yunan donanmasının başarılı faaliyetlerine karşın Osmanlı donanmasının sevk ve idare noktasında yaşadığı problemler ve özellikle Averof zırhlısının üstünlüğü gibi nedenlerden dolayı üstünlük kuramadığı görülmektedir (Korkmaz, 2022, ss. 173-174). Adalar Denizi’ndeki mücadeleler yalnızca bununla sınırlı kalmamıştır. 16

Aralık 1912'deki İmroz Deniz Muharebesi ve 18 Ocak 1913'te Mondros Deniz Muharebesi'nde de net bir sonuç yaşanmamıştır. Fakat her iki tarafta muharebelerin başarıyla sonuçlandığını deklare etmiştir (Bayur, 1978, ss. 102-103; Büyüktuğrul, 1980, ss. 745-746).

Osmanlı donanmasında savaş sürecinde Hamidiye Kruvazörünün de bir takım saldırı faaliyetlerinde bulunduğu söylenebilir. 13 Ocak 1913 tarihinde Hamidiye kruvazörünün Çanakkale Boğazı'ndan ayrılarak dokuz ay gibi bir süre çeşitli faaliyetlerde bulunmuştur. Harekât süresince Hamidiye, Yunan donanmasına ait Siros deniz üssü ile Zingin limanındaki çıkarma noktalarını topa tutmuştur. Ayrıca Yunan yardımcı kruvazörü Makedonia'yı batırmayı başarmıştır. Hamidiye kruvazörünün uzun süre denizde kalabilmesi, hiçbir ciddi hasar almadan görevini icra etmesi ve Yunan donanmasına ait savaş gemilerince tespit edilememesi, önemli bir moral üstünlük yaratmıştır. Hamidiye harekâtı, Balkan Savaşları sürecinde Osmanlı donanmasının stratejik açıdan sınırlı ancak sembolik değeri yüksek bir başarısı olarak değerlendirilmiştir. Burada özellikle Hamidiye'nin başında faaliyetleri icra eden Rauf Bey'in çabaları da Osmanlı Bahriyesi için sınırlıda olsa önemli bir kazanım olmuştur (Büyüktuğrul, 1974, ss. 267-269; Tuna, 2021, ss. 135-136).

I. Balkan Savaşı'nda denizlerde Yunanistan'a net bir üstünlük kurulamadığı gibi Adalar Denizi'ndeki hâkimiyet Yunanistan'ın tamamen lehine dönmüştü. Bir diğer yandan Osmanlı kara ordusu da büyük bir bozgun içerisinde Edirne'yi dahi kaybetmiştir. 1912 yılı sonlarında Osmanlı Devleti'nin Balkan Savaşları'nda çöküşe sürüklenmesi Avrupa'daki büyük güçleri harekete geçirmiştir. Bulgar ordularının İstanbul'a yaklaşması üzerine Avrupalı Devletler, başkenti savunmak amacıyla Karadeniz Filosu'nu göndereceğini bildirerek Sofya'yı uyarmıştır (BOA, HR. SYS, 1969/1, 1330). Aynı dönemde Avusturya-Macaristan, Sırbistan'ın Arnavutluk üzerindeki emellerine karşı İtalya'nın desteğiyle Adriyatik'e bir filo sevk etmiş ve Belgrad'ı askerî müdahale tehdidiyle karşı karşıya bırakmıştır (Panzac, 2018, s. 460). Sonuç itibariyle, 3 Aralık 1912'de Osmanlı Devleti ile Bulgaristan ve Sırbistan arasında mütareke imzalanmış (Genelkurmay Başkanlığı, 1999, s. 83), ardından 17 Aralık'ta Londra'da bir barış konferansı toplanmıştır (BOA, HR. SYS, 1991/4_31, 32, t.y.). Osmanlıların Edirne ve Adalar Denizi'ndeki adalarından vazgeçmeyi reddetmesi nedeniyle görüşmeler 6 Ocak 1913'te kesilmiştir. Balkan Devletleri arasında yaşanan toprak paylaşımı ile ilgili meseleler sonrasında II. Balkan Savaşı'nın yaşanmasına zemin hazırlamıştır. Bu süreçte Osmanlı Devleti Bulgaristan'ın diğer devletlerle mücadelesini fırsat bilerek eski başkenti olan Edirne'yi tekrardan topraklarına katmıştır (BOA, DH.SYS, 112-24/61-4_1-3, 1331).

Osmanlı Devleti'nin II. Meşrutiyet'in ilanıyla beraber yaşadığı savaşlar devletin varlığını büyük tehlikeye atmıştır. İtalya ile yaşanan Trablusgarp Savaşı'nda çok net donanma üstünlüğü olan İtalyanların zaferiyle sonuçlanmasına aslında çok fazlada şaşırılmaması gerekir. Fakat Balkan Savaşlarında özellikle denizlerde Osmanlı Devleti'nin bir üstünlük kuramaması Türk denizciliğinin geldiği noktayı açıklar nitelikte olmuştur. Kara ordusu ile donanmanın koordineli bir anlayış içerisinde olmaması, mevcut donanmanın Abdülaziz döneminden esintiler taşıması, sayıca Osmanlı gemilerin fazlalığına rağmen Yunan Averof zırhlısıyla boy ölçülememesi gibi durumlar belki de Balkan Savaşı'nın kaybedilmesindeki temel problemler olarak söylenebilir. Netice itibariyle Osmanlı Devleti hem kara kuvvetleri nazarında hem de deniz kuvvetleriyle artık çağın gerisinde kalmış bir görüntü vermekteydi. Nitekim bu savaşların hemen akabinde gerçekleşecek olan I. Cihan Harbi ile birlikte bozulan durumun telafisi mümkün gözükmemekteydi.

Osmanlı Donanma Cemiyeti ve Türk Toplumunun Denizciliğe Bakışı

XIX. yüzyılın sonları ile XX. yüzyılın başlarında yaşanan, Osmanlı Devleti'nin toprak kaybetmesiyle birlikte Osmanlı Donanması'nın da yetersizliği artık kamuoyunu da meşgul eder hale gelmiştir. Üç tarafı denizlerle çevrili Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu durum özellikle Balkanlar'da yaklaşmakta olan yeni bir savaşın işaretleriyle birlikte, güçlü bir donanmaya duyulan ihtiyacın toplum nezdinde daha da belirginleşmesine yol açmıştır. Bu gibi sebeplerden ötürü 19 Temmuz 1909'da *Donanma-yı Osmanî İâne-yi Millî ye Cemiyeti* kurularak merkezde ve taşrada örgütlenmeye başlamıştır (Özel, 2022, s. 24). Cemiyetin kurulmasında Yunanistan'ın, İtalya'dan satın aldığı Averof isimli kruvazöründe etkisi bulunmaktadır. Adalar Denizi ve Akdeniz'de güç dengelerini değiştirecek etkiye sahip olan bu geminin Osmanlı toplumunda da ciddi endişelerin ortaya çıkmasına neden olduğu bilinmektedir. Böyle bir girişim karşısında, Osmanlı Devleti'nin de içinde bulunduğu mali bunalım, Averof'a karşı devleti aslında çaresiz bırakabilirdi. Bu yüzden toplumsal bir reaksiyon örneği olarak da donanma cemiyetinin kuruluşunun bu sebeple de ortaya çıktığı söylenebilir (Aysal, 2017, s. 7).

Cemiyetin kuruluş amacı, cemiyet nizamnamesinde, “*Osmanlı Devleti'nin büyük devletler arasındaki mevkiini ve umumi menfaatlerini ve ticarî ilişkilerini sağlamak için ihtiyaçla münasip bir deniz kuvvetleri meydana getirmek olarak açıklanmıştır*” (N. Gök, 2007, s. 15). Cemiyetin kısa sürede örgütlenerek ülke genelinde geniş bir teşkilat ağı kurması, faaliyetlerinde sürekliliği sağlaması ve toplumun maddi-manevi enerjisini donanmanın

güçlendirilmesi amacıyla seferber edebilmesi, onu dönemin diğer yardım girişimlerinden ayıran başlıca unsurlardır. Her ne kadar gönüllü bir girişim olarak ortaya çıkmış olsa da Osmanlı Donanma Cemiyeti devletin desteğini arkasına almış ve İttihat ve Terakki Cemiyeti ile kurduğu yakın ilişkiler sonucunda kısa süre içinde yarı-resmî bir kuruluş niteliği kazanmıştır. Bu yönüyle Cemiyet hem sivil katılımı hem de devlet gücünü bir araya getiren özgün bir örgütlenme modeli olarak Osmanlı toplumunda dikkat çekici bir yer edinmiştir (Aysal, 2017, sS. 10-11). Donanmanın acil takviye ihtiyacı doğrultusunda, Osmanlı hükümeti tarafından Alman tersanelerine dört muhrip (torpidobot) siparişi verilmiştir: *Yadigâr-ı Millet*, *Gayret-i Vataniye*, *Numune-i Hamiyet* ve *Muavenet-i Millî ye*. Ardından, bedellerinin tamamı ödenmek suretiyle Osmanlı Donanma Cemiyeti, donanmaya *Barbaros* ve *Turgutreis* zırhlılarını kazandırmış; ayrıca askerî nakliyatla kullanılmak üzere *Reşit Paşa*, *Mithat Paşa* ve *Giresun* adlı ticaret gemilerini satın almıştır. Ayrıca İngiltere'ye parası ödenmesine rağmen alınamayan *Sultan Osman-ı Evvel* ve *Reşadiye* drenotlarında da maddi yardımlar edilmiştir (N. Gök, 2007, s. 28). Cemiyetin katkıları yalnızca gemi alımlarıyla sınırlı kalmamış, mühimmat temini başta olmak üzere çeşitli harp malzemeleriyle askerî iaşe ve teçhizat ihtiyaçlarının karşılanmasını da kapsamıştır. Böylece Donanma Cemiyeti, Osmanlı Devleti'nin askerî kapasitesine doğrudan katkı sağlayan, sivil kaynaklı fakat devlet destekli bir organizasyon işlevi görmüştür. Ancak Mütareke Dönemi'ne gelindiğinde, Cemiyet'in İttihat ve Terakki Partisi ile olan yakın ilişkileri gerekçe gösterilerek muhalif çevreler ve İtilaf Devletleri temsilcileri tarafından yoğun eleştiriler yöneltilmiştir. Bu siyasî baskılar sonucunda, Cemiyet 1 Şubat 1919 tarihinde Bahriye Nezareti'ne bağlanmış; akabinde, 2 Nisan 1919 tarihinde Damat Ferit Paşa Kabinesi tarafından çıkarılan ve Padişah Vahdettin'in onayladığı bir kararnameyle tamamen kapatılmış, tüm mal varlığı ise hazineye devredilmiştir (Özel, 2022, s. 25).

Sonuç olarak, Osmanlı Donanma Cemiyeti'nin kuruluşu, XX. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti'nin askerî ve mali zafiyetlerine karşı toplum temelli bir tepki olarak ortaya çıkmıştır. Cemiyet hem halkın denizcilik bilincini canlandırmış hem de donanmanın modernleşmesine somut katkılar sağlamıştır. Devlet desteği ve İttihat ve Terakki ile kurduğu yakın ilişkiler sayesinde kısa sürede geniş bir örgütlenme ağına ulaşan Cemiyet, sivil inisiyatif ile devlet otoritesini birleştiren özgün bir model teşkil etmiştir. Ancak Mütareke Dönemi'nin siyasal koşulları içinde bu yakın ilişkiler Cemiyet'in sonunu hazırlamış; faaliyetleri durdurularak tüm mal varlığı hazineye devredilmiştir. Buna rağmen Osmanlı Donanma Cemiyeti, Osmanlı toplumunda millî bilinç ve deniz gücü fikrînin gelişmesine öncülük eden önemli bir örnek olarak tarihteki yerini almıştır.

2.6. Osmanlı Devleti'nin Son Savaşı

2.6.1. I. Dünya Savaşı öncesi Osmanlı Devleti denizciliği

Osmanlı Devleti'nin I. Dünya Savaşı öncesinde donanma ile ilgili bir takım düzenleme çalışmaları içerisine girmesi Trablusgarp ve Balkan Savaşları neticesinde etkinliği adeta yok olan donanmanın tekrardan ayağa kaldırılmasıyla ilgilidir. Osmanlı donanmasının mevcut durumuyla alakalı Henry Felix Woods Paşa'nın uzun yıllara dayanan hizmeti ve gözlemleri doğrultusunda Osmanlı donanmasının durumu eleştirilmektedir. Woods'a göre donanmanın çağdaştırılması zorunluydu; zira büyük bir çatışma halinde silah temininde ciddi sıkıntılar yaşanıyordu. Kara kuvvetlerinde eğitimin hızlandırılması ve mevzilerin hazırlanması gibi bazı düzenlemeler kısa sürede gerçekleştirilebilse de deniz kuvvetleri için aynı hızlı dönüşüm mümkün değildi. Donanma, sürat ve ateş gücü bakımından yetersiz, çeşitli tip ve teknolojide modası geçmiş birkaç eski zırhlıdan oluşuyor; bu karışık yapı içinde uyumlu ve etkin bir manevra filosu oluşturmak uygulama kısmında imkânsızdı. Sonuç olarak, Woods bu tür zırhlıların savaş koşullarında ancak düşmana kolay hedef sağlamak dışında bir işlevi olamayacağını vurgulamıştır (Cansız & Açmuz, 2023, s. 215). Bu bağlamda İttihat ve Terakki Cemiyeti, 1912 tarihinde İngiliz Amiral Arthur Limpus'tan destek istemiştir. 1913 Kasım ayına gelindiğinde Armstrong Whitworth şirketi Haliç'teki Tersâne-i Âmire ile ilgili yenileme girişimlerinde imtiyazlı şirket haline gelmiştir. Mayıs 1914 tarihinde yine aynı şirket üzerinden iki hafif kruvazör, iki denizaltı ve dört muhrip alınması kararlaştırılmıştır (Noppen, 2016, s. 28).

Siparişi verilen gemiler 1914 yılı temmuz ayında Birinci Dünya Savaşı'nın patlak vermesini gerekçe gösteren İngiltere Donanma Bakanı Winston Churchill, 28 Temmuz'da, inşa sürecinin son aşamasında bulunan iki Osmanlı drenotu başta olmak üzere, İngiliz tersanelerinde yapımı devam eden tüm yabancı devlet gemilerine el koymuştur. Oysa bu dönemde hem Osmanlı Devleti hem de İngiltere, resmen tarafsızlıklarını korumaktaydılar. Osmanlı Devleti, söz konusu gemilerin bedellerini tamamen ödemiş; hatta gemileri teslim almak üzere yaklaşık 500 kişilik bir mürettebatı İngiltere'ye göndermişti. Buna rağmen İngiltere'nin sergilediği bu tutum, Osmanlı kamuoyunda ve yönetim çevrelerinde büyük bir tepki doğurmuştur (Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2013, s. 33; BOA, HR.MA, 1105/41 1332). İngiltere'den gemileri almaya giden Rauf Orbay'ın görüşleri de şu şekilde olmuştur:

2 Ağustos 1914 günü geminin, bize teslimi konusunda mutabık kalmıştık. Fakat, parayı verişimizin ertesi günü için kararlaştırılan sancağımızı çekme töreni zamanından yarım saat

evvel İngilizler, 'Sultan Osman'a el koydular. Gerektiği şekilde, şiddetle protesto edildi ise de kâr etmedi. İngilizler, yayınladıkları bir beyanname ile, hangi devlete ait olursa olsun İngiliz tezgâhlarında inşa edilmekte olan harp gemilerinden hiçbirinin, hiçbir vesile ile İngiltere kıyılarından uzaklaştırılmayacağını tebliğ ile gemilerimize ambargo koymakta ısrar ettiler. Biz de çaresiz, Reşit Paşa vapuru ile İstanbul'a dönmek üzere hareket ettik. İngiliz hükümetinin tavsiyesi üzerine torpillenmiş olduğu anlaşılan Dover Boğazından geçmeyip, İrlanda'nın kuzeyinden bir devir yapmak suretiyle yolu uza tarak seyir ediyorduk. Yolda, Lizbon'da iken, 'Goben' ve 'Breslav' isimli Alman kruvazörlerinin Çanakkale Boğazından girdiklerini duyduk. Çanakkale önüne varışımızda, Boğazın bu Alman kruvazörleri çıkar diye İngilizler tarafından abluka edilmiş olduğunu gördük. Fakat İngilizler bize dokunmadılar. Esasen, bu iki Alman kruvazörü de bilinen şekilde, hükümetimiz tarafından seksen milyon marka satın alınmış gösterilerek, birkaç gün önce donanmamıza katılıp 'Yavuz' ve 'Midilli' diye adlandırılmış bulunuyorlardı (Orbay, 1993, ss. 15-16).

Dönemin bir diğer önemli şahsiyeti ve aynı zamanda Bahriye Nazırı olan Cemal Paşa da hatıratlarında satın alınan gemilerle ilgili şu ifadelere yer vermiştir:

Bizim bu hummalı çalışmamız karşısında düşünmeye başlamış olan Yunanlılar dahi, donanmalarının kuvvetlenmesi yollarına başvurmuşlar ve iki senede teslim edilmek üzere Fransa'ya bir dretnot sipariş ettikleri gibi Alman fabrikalarından altı adet yeni destroyer satın almışlardı. Yeniden inşa edilecek olan bu gemiler bizim için bir tehlike teşkil etmediği gibi, temmuz nihayetlerine doğru bize teslim edilerek ağustos nihayetlerine doğru İstanbul'a ulaşacak olan Sultan Osman'ın gelişi mevcut Yunan donanmasına üstünlüğümüzü artıracak; altı yedi ay sonra Reşadiye'nin gelişi bu üstünlüğüm daha güçlendirecekti. Fatih zırhlısı ise Fransa'ya sipariş edilen Yunan dretnotuna karşılık olacak, üstünlüğü yine biz sağlayacaktık. Yunanlılar bu hesapları pek güzel yapıyor, Sultan Osman'ın salimen İstanbul'a gelmesine mâni olmak için her türlü vasıtalara müracaatı bile düşünüyorlardı. 1914 senesi mayıs ayı ortalarında Padişah Hazretlerine saygılarını sunma vesilesiyle İstanbul'a gelmiş olan Goeben'in bu ziyaretine mukabil İngilizler de Akdeniz İngiliz Filosu Kumandanı Amiral de Robeck'i haziran ortalarında İnflexible zırhlısı ile İstanbul'a göndermişlerdi. Gerek Bahriye Nezaretine yaptığı resmî ziyaret esnasın da gerek çeşitli vesilelerle diğer bir araya gelişlerimizde Amiral Sultan Osman'ı salimen İstanbul'a getirmek için hususi tedbirler alıp almadığımızı ısrarla soruyor ve diyordu ki: Sultan Osman'ın Osmanlı sularına gelmesi Yunanlıları son derece korkutuyor. Bu istenmeyen sonucun gerçekleşmesine engel olmak için her türlü vasıtaya müracaatı arzu ediyorlar. Benim aldığım malumata göre, İngiltere'de gemi daha son tecrübelerini yapmazdan evvel birtakım fedailer vasıtasıyla gemiyi tahrip ettiremezlerse, Osmanlı sularına gelmek üzere yola çıktığı sırada Cebelitarık taraflarında bir

Yunan denizaltısı vasıtasıyla batırmaya teşebbüs edecekler ve buna da muvaffak olamazlarsa, geminin Yunan sularından geçişi sırasında bütün Yunan donanmasıyla gemiye hücum etmeyi bile göze alacaklardır. Size tavsiye ederim, geminizi bir tehlikeden kurtarmak için son derecelerde uyanık bulunun.” O zaman bu tavsiyelerin sırf iyi niyete dayandığına inanmış ve tedbirlerimin alınmasında pek becerikli davranmaktığına sağlam için beni tehlikenin büyüklüğüne inandırmak istediğini sanmışım. Amiral Limpus ile müzakere ederek, ağustos başlarında donanmanın Akdeniz’e gönderilmesi ve Sultan Osman’a Girit açıklarında katılması kararlaştırıldı. Fakat ne yazık ki ağustosun ilk günlerinde dretnotumuz, İngiltere hükümeti tarafından zapt edildi. Bu güzel gemiye Osmanlı sancağını taşımak şerefi nasip olmadı (Cemal Paşa, 2006, ss. 114-116).

Bu gelişme, Osmanlı Devleti’ni diplomatik açıdan Almanya’nın öncülük ettiği ittifak bloğuna yakınlıştırmış ve 2 Ağustos 1914 tarihinde Türk-Alman İttifakı’nın imzalanmasına zemin hazırlamıştır. İttifakın hemen ardından Almanya, Osmanlı donanmasının genel durumunu ve muharebe yeterliliğini değerlendirmek üzere Amiral Usedom komutasında, uzman, mühendis ve montajcılardan oluşan bir denetleme heyetini İstanbul’a göndermiştir. Söz konusu heyet, *Barbaros Hayreddin Paşa, Mecidiye, Peyk-i Şevket ve Mesudiye* gemilerinde incelemelerde bulunarak teknik eksiklikleri tespit etmiştir. Hazırlanan raporda ise *Hamidiye* ve *Mecidiye* dışındaki birçok geminin hizmete elverişli olmadığı açıkça belirtilmiştir (Cansız & Açmüz, 2023, s. 215).

Alman gemilerinin, İngiliz gemilerini atlatıp, Çanakkale Boğazı’ndan girmesi sürecinde etkili olan gelişmelerden biri de şüphesiz İngilizlerin *Sultan Osman-ı Evvel* ve *Reşadiye* dretnotlarına el koymasının ardından oluşan tepkilerin, Almanya lehine bir propaganda aracına dönüşmesine zemin hazırlamıştır. Bu kapsamda, Alman muharebe kruvazörü *Goeben*’e *Yavuz*, hafif kruvazör *Breslau*’ya ise Midilli adı verilmiştir (Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2013, s. 64; BOA, HR. SYS, 2095/3_15, 31 1332). Ancak her iki geminin de Alman mürettebatı görevine aynen devam etmiş, bu durum gemilerin Osmanlı Devleti tarafından satın alınması işleminin gerçekte yalnızca diplomatik bir formaliteden ibaret olduğunu açık biçimde ortaya koymuştur (Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2013, s. 42; Panzac, 2018, s. 468).

Bir diğer husus Osmanlı donanmasının durumudur. Balkan Savaşlarının ardından Osmanlı donanmasının teşkilat yapısında düzenlemeler yapılmıştır. 2 Ağustos 1914 tarihinde Türk Donanması’nın kuruluş yapısı yeniden tanımlanmıştır. Bu kapsamda *Mesudiye* gemisi donanmanın sancak gemisi olarak belirlenmiş, *Berk-i Satvet* ise komodor gemisi olarak

görevlendirilmiştir. Donanma, iki muhrip ve iki torpidobot tümeni olacak şekilde yeniden yapılandırılmıştır. 9 Eylül 1914 tarihinde Amiral Wilhelm Souchon'un Donanma Birinci Komutanlığına atanmasıyla birlikte donanmanın son teşkilat yapısı şu şekilde düzenlenmiştir:

Birinci Tümen: Yavuz, Barbaros Hayreddin, Turgut Reis, Mesudiye

İkinci Tümen: Midilli, Hamidiye, Mecidiye, Berk-i Satvet, Peyk-i Şevket

Muhrip Filosu: İki takımdan oluşmaktadır.

1. Takım: Yedigâr-ı Millet, Gayret-i Vataniye, Muavenet-i Millî ye, Numune-i Hamiyet

2. Takım: Taşoz, Yarhisar, Samsun, Basra muhripleri; Nilüfer mayın dökme gemisi ve Tir-i Müjgan onarım gemisi.

1915 yılı itibarıyla ise Barbaros Hayreddin, Turgut Reis ve Mesudiye zırhlıları, Donanma İkinci Komutanı Yarbey Arif Bey'in emrine verilerek yeni görev bölgesi olan Çanakkale'ye sevk edilmiştir. Böylece bu gemiler, donanmanın ana muharip kuvvetinden ayrılarak Çanakkale savunmasının temel unsurları hâline gelmiştir (Karadoğan, 2008, s. 762).

2.6.2. Çanakkale Savaşı'nda Osmanlı donanması ve denizcilik faaliyetleri

Osmanlı Devleti'nin birçok cephede adeta bir ölüm kalım savaşı verdiği I. Dünya Savaşı'ndaki belki de yakın tarihimizin en önemli kısmı Çanakkale Savaşı olmuştur. İngiltere ve Fransa'nın müşterek olarak saldırdığı ve ilk kısmı Deniz Savaşları olarak bilinen Çanakkale Savaşı, Türk Bahriye tarihimiz içerisinde de özel bir öneme sahiptir. Osmanlı Devleti'nin Yavuz ve Midilli gemilerinin Rus limanlarını bombalamasına müteakip I. Dünya Savaşına resmen girmesiyle başlayan süreçte İtilaf Devletleri, Çanakkale Boğazından geçip İstanbul'a ulaşmanın planları içerisindeydi. Bu bağlamda inceleyeceğimiz Çanakkale Savaşındaki Osmanlı denizcilik hareketleri belki de Osmanlı Devleti'nin tarih sahnesinde son kez donanmayı kullandığı olay olarak da önem arz etmektedir.

Çanakkale Savaşı esnasında Osmanlı denizcilik faaliyetleri yedi grup içerisinde değerlendirilebilir. Bunlar sırasıyla, Çanakkale Boğazı gözetleme ve keşif hareketleri, mayınların döşenmeleri, deniz bataryaları, torpido bataryaları, Osmanlı zırhlı gemilerinin faaliyetleri, Osmanlı donanmasının saldırı hareketleri ve deniz nakliyatı ile Marmara'daki düşman denizaltılarına karşı mücadele girişimleridir (Besbelli, 2005, s. 8).

Öncelikli olarak şu hususu bir kez daha hatırlatmakta fayda bulunmaktadır; Çanakkale Savaşı esnasında, Osmanlı Devleti'nin karşısına neredeyse o zamana kadar bir araya gelmemiş sayıda üstün ve modern bir filo vücut bulmuştur. İngiltere Bahriye Bakanı Churchill'in çabaları ile birlikte oluşturulan bu filoda Fransız gemilerinin yanı sıra Çarlık Rusya'ya ait *Askold* adlı bir kruvazörde Baltık Denizi'nden Adalar Denizi'ne gelerek Birleşik İtilaf filosuna katılmıştır. Çanakkale'yi aşmak için görevlendirilen filonun başına İngiliz Amiral Carden getirilmiş ve filonun toplam unsurunun 102 parçadan oluştuğu da dikkate değer bir bilgidir (Hatip, 2015, s. 23). Bu esnada Osmanlı Devleti de Çanakkale Boğazı savunmasında mayın hatlarını stratejik bir unsur olarak görmüş ve 3 Ağustos 1914'teki seferberlik ilanının ardından kısa sürede dokuz sıralı bir mayın hattı sistemi oluşturmuştur. Boğazın en dar kesimi olan Soğanlıdere–Dardanos hattı önüne yerleştirilen bu hatlar, kıyılarıdaki gizli obüs bataryalarıyla desteklenmiştir. Enver Paşa, yalnız denizden yapılacak bir saldırı ile Çanakkale'nin geçilemeyeceğine inanıyor; düşmanın bataryaları susturmak için mayın hatlarına yaklaşmak zorunda kalacağını, bunun ise gemilerin batırılmasıyla sonuçlanacağını öngörüyordu. Enver Paşa'ya göre, düşman donanması mayın hatlarını geçse bile Nara Burnu'nda dar alanda manevra ederken Türk donanmasının yoğun topçu ateşiyle karşılaşacak, böylece en güçlü zırhlılar dahi etkisiz hale getirilebilecekti (Taşkiran, 2009, s. 30).

Nihai olarak İlk deniz saldırısı, 3 Kasım 1914'te iki İngiliz savaş gemisinin Ertuğrul ve Seddülbahir, iki Fransız gemisinin ise Kumkale ve Orhaniye tabyalarını bombalamasıyla başlamıştır (BOA, DH. EUM. 3. Sb, 2/48, 1332). Osmanlı Devleti'ne henüz resmen savaş ilan edilmeden gerçekleştirilen bu saldırı hem fiilen savaşın başladığının hem de İtilaf Devletleri'nin hedefinin Boğazlar olacağını ilk işaretiydi (BOA, HR. MA, 1111/3-4, 1332). Fransa ve İngiltere 5 Kasım 1914'te Osmanlı Devleti'ne resmen savaş ilan etmiş, Osmanlı ise buna 11 Kasım'da çıkarılan bir irade ile karşılık vermiştir. İtilaf filosunun ikinci deniz saldırısı 19 Şubat 1915'te gerçekleşmiş; İngiliz ve Fransız savaş gemileri Boğaz gerisindeki Türk tabyalarını topçu ateşine tutmuş, ardından daha güçlü bir filo ile yeniden saldırıya geçerek Ertuğrul ve Orhaniye tabyalarını tahrip etmiştir. Düşman filosunun saldırıları sonrasında bölgeye 17 Şubat 1915 tarihinde, 15 km menzilli ağır topları sayesinde süratli atışlarla kıyı ateş desteği sağlama kapasitesine sahip olan *Turgutreis* ve *Barbaros* zırhlıları Çanakkale bölgesine sevk edilmiştir; bu konuşlandırma, kıyı bataryalarına ek olarak denizden etkili topçu desteği sağlama ve İtilaf donanmasının harekâtlarını caydırma amacını taşımıştır. Mart ayına kadar olan süreçte boğazları koruyan tabyalar ateş altına alınmaya çalışılsa da net bir sonuç alınamamıştı ve Amiral Carden, muharebenin komutanlığını bırakarak 17 Mart 1915'te Amiral De Robeck

bölgeye tayin edilmiştir (B. Gök, 2014, ss. 124-125; Kurşun, 2019, s. 206). Yeni komutan Amiral De Robeck, selefi Carden'in planını uygulamaya koyarak Çanakkale Boğazı'ndaki saldırıyı üç aşamalı bir düzende yürütmeyi amaçladı. Plan, öncelikle boğazın her iki yakasındaki bataryaların susturulmasını, ardından mayın ve torpillerin temizlenmesini ve nihayetinde donanmanın boğaza girmesini öngörüyordu. Bu doğrultuda De Robeck, donanmayı üç grup hâlinde savaş düzenine soktu. Birinci grup, *Queen Elizabeth*, *Agamemnon*, *Lord Nelson* ve *Inflexible* zırhlılarından oluşuyor; kuzey kanadını *Prince George*, güney kanadını ise *Triumph* gemisi koruyordu. İkinci grup, Amiral Guepratte komutasındaki Fransız zırhlıları *Bouvet*, *Buffren*, *Gaulois* ve *Charlemagne*'dan meydana gelmişti; bunların ikisi Anadolu, ikisi Rumeli kıyılarını bombalayacaktı. Üçüncü grup ise *Irresistible*, *Albion*, *Vengeance*, *Swiftsure* ve *Majestic* gemilerinden oluşuyor ve yedekte tutuluyordu; sırası geldiğinde ikinci grubun yerini alacaktı. Bu kuvvetleri, *Cornwallis*, *Canopus*, *Dartmouth* ve *Dublin* kruvazörleri takip edecek; ilk ikisi mayın tarama, son ikisi ise Türk sahra bataryalarına aşırma ateşiyle destek sağlama görevini üstlenecektir (Taşkiran, 2009, s. 33).

Nusret Mayın Gemisi ve Savaşın Seyrinin Değişmesi

“Çanakkale Boğazı Muharebesi” olarak adlandırılması gereken 18 Mart 1915 muharebesi, aslında iki donanma arasında değil, müstahkem bir kıyı savunması ile dönemin en güçlü deniz kuvvetleri arasında gerçekleşen tarihi bir savunmadır. Sabahın erken saatlerinde İngiliz ve Fransız donanmaları, Boğaz'ı geçmek amacıyla üç hat halinde saldırıya geçti. İlk hat *Queen Elizabeth*, *Agamemnon*, *Lord Nelson* ve *Inflexible* gibi ağır toplara sahip İngiliz zırhlılarından; ikinci hat ise Fransız donanmasının *Bouvet*, *Suffren*, *Gaulois* ve *Charlemagne* gemilerinden oluşuyordu. Üçüncü hat yedekte bekleyen *Irresistible*, *Ocean*, *Vengeance* ve diğer destek gemilerinden ibaretti. İlk bombardıman saat 11.15'te *Triumph* gemisinin Anadolu yakasına ateş açmasıyla başladı. Kısa sürede bütün Boğaz top sesleriyle sarsıldı; *Queen Elizabeth* ve *Agamemnon* Kilitbahir ve Anadolu Hamidiyesi tabyalarını yoğun ateş altına aldı. Düşman filosu modern, çabuk atışlı toplara sahipti ve atış güçleri Osmanlı Devleti'nin birkaç katıydı; buna rağmen Türk bataryaları olağanüstü bir direnç gösterdi. Özellikle Rumeli Mecidiyesi, Anadolu Hamidiyesi, Dardanos ve Baykuş bataryaları büyük isabetler kaydetti. Saat 14.00 civarında, Anadolu Hamidiyesi'nin atışlarından biri Fransız *Bouvet* zırhlısına isabet etti; gemi, Erenköy açıklarında döşenmiş Nusret Mayın Gemisi'nin hatlarından birine çarparak üç dakika içinde 604 mürettebatıyla battı (Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, 2013, s. 169; BOA, HR. MA, 1123/66, 1333). Bu gelişme, deniz muharebesinin seyrini tamamen değiştirdi. Öğleden sonra düşman ateşi daha da yoğunlaştı; ancak ikinci hatta giren

Irresistible ve *Ocean* da aynı mayın hattına çarparak batırıldı. Yardıma koşan gemiler mürettebatın bir kısmını kurtarabilse de iki zırhlı kısa sürede Boğaz'ın sularına gömüldü. Akşama doğru *Suffren*, *Gaulois* ve *Inflexible* gemileri ağır yaralar aldı; donanmanın geri kalan kısmı Bozcaada yönüne çekilmeye mecbur kaldı. Osmanlı tarafında üç subay ve 19 er şehit oldu, çok sayıda top hasar gördü, bazı tabyalar tahrip edildi; ancak savunma hattı görevini yerine getirmişti. Düşman kuvvetleri yalnızca o gün 3344 mermi atmış, buna karşın Boğaz'ı geçememişti. Bu yedi saatlik muharebe, Türk topçusunun isabet oranı, mühimmat tasarrufu ve müstahkem mevki savunmasının başarısı bakımından dünya askerî tarihinde benzersiz bir örnek teşkil etti. 18 Mart 1915 günü, denizden geçilemeyeceği anlaşılan Çanakkale Boğazı, Türk direnişinin sembolü hâline geldi ve kara savaşlarının başlangıcına zemin hazırladı (Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, 1976, ss. 177-180). 18 Mart 1915'te kazanılan bu zafer, Çanakkale Savaşları'ndaki ilk büyük Türk başarısı olarak kabul edilir (BOA, DH. EUM. 3. Sb, 4/37, 1333). Zaferin en önemli unsuru, Yüzbaşı Hakkı komutasındaki “*Nusret*” mayın gemisi ve onun mürettebatıdır. 7-8 Mart gecesi, sisli bir havada Erenköy Koyu'na 100 metre aralıklarla ve 4,5 metre derinliğe döşenen 26 mayın, düşman donanmasının ilerleyişini durduran belirleyici unsur olmuştur. Bu mayınlar, kıyıya paralel bir hat boyunca döşenerek klasik savunma düzeninin dışına çıkan yenilikçi bir taktik uygulanmış, böylece düşman gemileri beklenmedik bir bölgeden ağır kayıplar vermiştir (Büyüktuğrul, 1974, s. 431,432; Langensiepen & Gülerüz, 1995, s. 30; K. Turan, 2009, s. 70).

Çanakkale Boğazı'ndaki deniz yenilgisinin ardından prestij kaybını telafi etmek isteyen İtilaf Devletleri, bu kez İstanbul'a kara yoluyla ulaşmayı hedeflediler. Bu amaçla, Gelibolu Yarımadası üzerinden bir çıkarma harekâtı planlayarak kara ordularını bölgeye sevk ettiler. Ancak, Türk ordusu, büyük bir direniş göstererek İtilaf kuvvetlerinin ilerlemesini durdurdu ve dünyaya “Çanakkale Geçilmez” sözünü tarihe kazandırdı.

2.6.3. Karadeniz'de Osmanlı donanmasının faaliyetleri

Osmanlı donanmasının Karadeniz'de icra ettiği ilk faaliyet, savaş öncesinde kararlaştırılan bir durum olmuştur. Bu hususla alakalı Enver Paşa'nın 22 Ekim tarihli, donanma komutanlarına gönderdiği emirde, Türk donanmasının Karadeniz'de deniz hâkimiyeti kazanmasının gerektiğini, bu doğrultuda Rus donanmasının aranıp bulunması ve bulunduğu yerde herhangi bir savaş ilanı bildirmeden saldırılması gerektiği ifade edilmiştir. Sonrasında bu talimat Alman Amiral Souchon'a da bildirilmiş ve Alman amiral, 29 Ekim tarihinde Karadeniz'deki Rus limanlarından olan Sivastopol, Odesa, Feodosia ve Novrosiski limanlarını

bombalayarak buradaki petrol ve tahıl depolarını yakmak suretiyle birçok Rus gemisini batırmıştır (Karpat, 2004, ss. 688-689; Wallach, 1985, s. 150). Bunun dışında yine aynı gün içinde yapılan saldırılarda Rus mayın gemisi Prut'un kendini batırdığı, Süba adlı Rus vapurunun Hamidiye Kruvazörü tarafından batırıldığı ayrıyeten Midilli'nin geri çekiliş esnasında Varna-Sivastopol arasındaki denizaltı telgraf kablolarını kullanılmaz hale getirdiği görülmektedir (Işın, 2004, s. 330). Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'deki bu faaliyetleri icra etmesiyle doğrudan I. Dünya savaşına da girdiği bilinmektedir. Bundan sonraki süreçte Karadeniz'de karşı Rus saldırıları ve karşılıklı faaliyetlerin bulunduğu da bilinmektedir. Özellikle Osmanlı Devleti'nin Kafkas cephesindeki ikmalî sağlamak adına Karadeniz üzerinde belirgin bir trafik içerisinde olması aslında bu bölgenin ekstra önemli bir hale getirmiştir.

I. Dünya Savaşı'nın Osmanlı Devleti adına en dramatik cephelerinden biri olan Kafkas cephesinde yaşanan Sarıkamış Harekâtı bozgununun da İstanbul'dan, Trabzon'a doğru gönderilen iaşe yüklü gemilerin akıbetiyle ilgili olduğu söylenebilir. Meseleyi daha açmak gerekirse Kafkas Cephesinde olan Rus Donanması'nın Karadeniz'deki temel hedefi, Osmanlı Devleti'nin ticarî faaliyetlerini sekteye uğratmak ve Kafkas Cephesi'nde bulunan III. Ordu'ya Trabzon üzerinden gerçekleştirilen askerî sevkiyatı durdurmaktır. Bu doğrultuda uygulanan mayınlama ve bombardıman harekâtları, Türk donanmasının Karadeniz'e çıkışını engellemeyi, kömür nakliyatını kesintiye uğratmayı ve Kafkas Cephesi'nin ikmal hatlarını zayıflatmayı amaçlamaktaydı. Bu kapsamda gerçekleştirilen Zonguldak bombardımanı ile Osmanlı nakliye gemilerinin batırılması olayı, Rus donanmasının söz konusu stratejik hedeflerine ulaşma yönündeki önemli adımlardan biri olmuştur. Harekâtı icra etmek üzere Sivastopol'den hareket eden Rus filosu, 6 Kasım 1914 sabahı saat 07.45'te Zonguldak önlerine gelerek limanı ve Kozlu kömür ocaklarını top ateşine tutmuştur. Rus harp gemisi *Rostislav*, kruvazör *Kagul* ve altı muhribin katıldığı bu saldırıda, *Beykoz* nakliye gemisi ile *Dauphin* ve *Eole* römorkörleri hasar görmüş; kömür dekovil hatları, bir kilise, konsoloshane ve iki bina tahrip olmuştur. Saldırı sonucunda bir asker ve bir sivil yaralanmış, ayrıca Rus filosu dönüş yolunda 905 gros tonluk 1889 yapımı *Nikna* gemisini batırmıştır (Güven & Zenginbaş, 2013, s. 288). Yine bu esnada, Osmanlı donanması, Sivastopol civarında bulunan *Yavuz* zırhlısının Rus filosunu oyalayacağına güvenerek, İstanbul'dan herhangi bir koruma olmaksızın üç nakliye gemisini *Bahr-i Ahmer*, *Bezm-i Âlem* ve *Mithat Paşa* Karadeniz'e sevk etmiştir. Bu gemilerde tayyareler, pilotlar ve Kafkasya'da isyan çıkarmak üzere gönderilen Çerkez ileri gelenleri bulunmaktaydı. Ancak sevkiyat planı başarısız olmuş, Rus donanması söz konusu gemileri batırmış ve mürettebat ile yolcuları esir almıştır (Çakmak, 2005, s. 262). Bahsi geçen gemilere yapılan

saldırıyla alakalı Bahr-i Ahmer ve Bezm-i Âlem gemilerinin arkasında seyreden Mithat Paşa gemisinde bulunan Bedrettin Görgün hatıratında olayı şu şekilde aktarmıştır:

Havada oldukça sis var, önümüzde giden Bahr-i Ahmer, Bezm-i Âlem ara sıra sis içinde kayboluyorlar. Böylece bir saat kadar geçti. Biz de Ereğli ile Zonguldak aralarında bulunuyorduk. Sahilden beş altı parça teknenin dumanı göründü. Sis ve uzak bulunması, sefineleri fark ettirmiyor. Fakat sahilden gelmesi herhâlde bizim donanma olmasına hükmederek yolumuza devam ediyor idik. Dersaadet'in vermiş olduğu kapalı zarfküşâd edilerek [açılarak] doğru Ünye'ye gideceğimiz, orada Onuncu Kolordu kumandanının emrine tâbi olacağımız muharrer idi(...) Beş-altı dakika sonra bir top sesi işittik, ne idi anlayamadık, sis mani idi. Nihayet bizim donanma Rus donanması ile harp ediyor hükmünü verdik. Ne gaflet. İlk top alaturka üç var idi. Gittikçe top sesleri tezâyüd ediyor [artıyor]. Biz ise elan yolumuza devam ediyoruz. Zaten makinede ocak çekilmiş, istim az olduğundan ancak üç dört mil kadar seyredabiliyoruz. Bir aralık sis dağıldı. Bahr-i Ahmer vapuru geri dönmüş lâkin makine kaportaları üstünde dehşetli alev ve yangın gözükiyor ve Bezm-i Âlem ise kemâl-i şiddetle bombardıman ediliyor. Eyvâh biz gene anlamadık. Mutlak Rus donanmasının taarruzu üzerine bizim donanma yetişip harbe tutuştular ve bizim donanmanın verdiği işaret üzerine Bezm-i Âlem, Bahr-i Ahmer geri döndüler gibi vâhi [yanıltıcı] fikirlerde bulunuyorduk. Esbâbı, verilen emirlerden bizim donanmanın Ereğli üstlerinde mevcut olması ve bir de yarım saat kadar bir posta vapurunun üzerine bombardıman edileceği hiç hatırımızdan geçmiyor. Biz de sefineyi Ereğli istikametine çevirdik(...) Gelen sefine bizim Muavenet-i Millî ye cesametinde [büyüklüğünde] gözükiyor ve biz de onlardan biri olmasına karar verdik, bakıyoruz. Tamam, yarım mil kadar kaldığı zaman birdenbire baş direğine Rus bandırasını çekerek o anda ilk mermi bizim üstümüzde patladı. Gelen mermi sancak iskelesini parçalayarak birinci kamaradan girdi. İkinci mermi ise sancak tarafında mataforayı parçalayarak vinççi Hüseyin bacağından yaralandı, onun feryadı bütün bütün ortalığa bir dehşet verdi. Umum ne yapacağını şaşırıldı. Süvarinin emri üzerine beyaz büyük bir masa örtüsü baş direğe çekildi ise de Ruslar ateşine devam ettiler, ne vahşet! Bir posta vapurunda top tüfek yok, bununla beraber teslim işareti veriyor. Gene onun üzerine kemâl-i şiddetle ateş ediliyor (Görgün, 2022, ss. 20-23).

Olayın vahameti ile ilgili bir durum değerlendirmesi Ali İhsan Sabis Paşa'ya göre şu şekildedir:

Amiral Souchon da gemilerimize yetişip onları kurtaramamış ve akşama kadar güya Rus filosunu aramış ise de bulamamış... Bu gemilerin batırıldıklarına artık kanaat getirdik. İşte Amiral Souchon'un Karadeniz'de Yavuz zırhlısına güvenerek üstünlük kazanması ve askerî nakliyatı temin eylemesi masalının ilk faciası bu suretle vukua geldi. Bu Amiral, Akdeniz'de

İngilizlerden kendisini gayet güzel kurtarmıştı. Fakat Karadeniz’de Rusları yakalayamadı ve bizim başımızı vaktinden çok evvel büyük bir belaya sokmuş oldu. Eğer Amiral, nakliye gemilerinin hemen arkasından Karadeniz’e çıkararak bu gemilerle Sivastopol arasında Rus filosunu daimî olarak gözetleseydi, her halde gemilerimiz batmaz ve kömür ocaklarımız da bombardıman edilmezdi. Belki düşman filosuna ehemmiyetli kayıplar verdirmeye de fırsat ve muvaffakiyet hasıl olurdu. İki gün evvel, Karadeniz’e çıkmış olan gemilerimizin, Rus filosunu denize açılmaya teşvik edecek mahiyette kolay bir av olduğu meydanda idi. Ufak bir hesap, Amiralin hareketinin yanlışlığını göstermeye kâfi idi. Çünkü bizim nakliye gemilerimiz, 5/11/1914 akşamı İstanbul’dan hareket edince, 6/11/1914 sabahı Zonguldak önlerine gelecektlerdi. Bu kadar basit hesaplan, Amiralin veya maiyetinde ki subayların yapamayacaklarını veya düşünemeyeceklerini hiçbir suretle aklın kabul edeceği bir şey değildir. Şu hâlde fena kasıt veya ihmâl mi var?.. Belki ihmâldir; belki, iki gün evvel giden gemilerin şansı, Amirale cesaret vermiş ve Rus filosuna ehemmiyet vermemeye ve gece uykunu feda etmemeye sevk etmiştir. Yalnız bu acı tecrübe, Karadeniz’de emniyetle askerî nakliyat yapılamayacağını ispat etmiştir (Sâbis, 1990, s. 127,128).

Böylesine bir faaliyetin yalnızca Osmanlı donanmasını değil aynı zamanda Kafkas Cephesinde saldırı hazırlığı içerisinde olan Türk ordusuna da olumsuz bir etki yaptığı açık bir gerçektir (Güven & Zenginbaş, 2013, s. 295). İlaşelerin yüklü olduğu bu gemilerin batırılması aslında donanmadaki irtibatın eksikliğini bizlere net olarak göstermiştir. Özellikle Kafkas cephesi için hayati önem taşıyan bu gemilerin Rusların kol gezdiği Karadeniz’de eskortsuz bir şekilde gönderilmesi büyük bir hata olarak söylenebilir. Bu bağlamda konuyla alakalı Bahriye Nazırlığının yahut planlamayı yapan kişi ya da kişilerin düşüncesi nasıldı bunu bilmemiz mümkün değildir.

Rus donanmasının Zonguldak’ı bombalaması ve Kafkas ordusuna iâşe taşıyan gemileri etkisiz hale getirmesinden sonra Midilli Kruvazörünün 8-9 Kasım tarihinde, Rus donanmasının üslerine çekilmesiyle beraber Poti limanını bombaladığı bilinmektedir (Işın, 2004, s. 330; Satan & Bilgü, 2020, s. 158). 17 Kasım tarihinde ise bu sefer saldırının Ruslar tarafından Trabzon’a yapıldığı görülmektedir (Öksüz & Usta, 2014, s. 28). Rus donanmasına ait beş muharebe gemisi, iki kruvazör ve on iki muhripten oluşan bir filonun Trabzon’u bombardıman ederek batı yönünde ilerlediği haberinin alınması üzerine, Osmanlı donanmasına bağlı Yavuz ve Midilli gemileri öğleden sonra saat 15.30’da Boğaz’dan ayrılmıştır. Aynı gece Hamidiye, Peyk-i Şevket ve muhriplerin de harekete geçmeleri planlanmıştır. Bu gelişmelerle eşzamanlı olarak Nilüfer mayın gemisine Batı Karadeniz’de ticaret savaşına yönelik operasyon yürütme emri verilmiştir (Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı, 1976, s. 80). 18 Kasım tarihinde Türk-Rus

ana muharebe gemilerinin ilk defa karşı karşıya geldiği Sarıç Burnu Muharebesi yapıldı (Noppen, 2016, s. 37). Kırım açıklarında gerçekleşen bu savaşta Yavuz gemisi iskelesinden vurulmuş diğer yandan Rus *Evstafiy* gemisi de ağır hasar almıştır (Işın, 2004, s. 331). Yavuz ve Peyk-i Şevket gemileri, 20 Kasım 1914'e kadar Karadeniz'de devriye faaliyetlerini sürdürmüş, ancak bu süre zarfında herhangi bir düşman unsuruyla karşılaşmamıştır. Aynı tarihte Hamidiye kruvazörü, Rusların Trabzon bombardımanına karşılık olarak *Tuapse* limanını top ateşine tutmuştur. Yaklaşık 15 kilometre mesafeden 30 mermi atan Hamidiye, bölgedeki yağ depolarını, bu depolara ait tesisleri ve telsiz istasyonunu tahrip etmiştir. Bu harekâtın ardından Osmanlı filosu İstanbul'a geri dönmüştür. Kasım ayı sonlarına doğru, top, harp malzemesi, araç ve erzak yüklü birçok nakliye gemisi İstanbul Boğazı'ndan hareket etmiş; bu gemilere Hamidiye, Mecidiye ve Midilli kruvazörleri uzaktan refakat etmiştir. Nakliye gemileri kıyıya yakın seyir yaparken, kruvazörler daha açıkta ilerlemiştir. Seyir esnasında herhangi bir düşman temasına rastlanmamış; ancak Rusların Trabzon limanı önlerine döktükleri mayınlar nedeniyle yüklerin boşaltılması, mayınların temizlenmesinden sonra gerçekleştirilebilmiştir. Filoyu oluşturan kruvazörler ve nakliye gemileri, görevlerini tamamlayarak 3 Aralık 1914'te İstanbul Boğazı'na geri dönmüştür. Bu süreçte Nilüfer mayın gemisi ise Şile açıklarında çıkan şiddetli fırtına sonucu batmıştır (Çakmak, 2005, s. 264).

Karadeniz'deki çatışmalarda her iki tarafta da birbirlerine net bir üstünlük kuramamışlardır ve bölgedeki sükûnet 3 Mart 1918 tarihinde Brest-Litovsk Antlaşması'nın imzalanmasıyla sağlanmıştır. Rusya'nın savaştan çekilmesi üzerine, Karadeniz bölgesindeki Rus askerî varlığı sona ermiştir. Bu gelişme sonrasında Osmanlı Donanması, Karadeniz'de deniz hâkimiyetini yeniden tesis etmiş ve Basra, Taşoz, Hamidiye ve Samsun muhripleri vasıtasıyla deniz lojistik desteği sürdürülmüştür. Aynı dönemde Köstence şehri, deniz yoluyla Türk kuvvetleri tarafından sevk edilen Alman birliklerince işgal edilmiştir. Bu işgalin ardından Osmanlı donanmasına ait Hamidiye ve Yavuz gemileri, Rusya'nın Karadeniz'deki en önemli üslerinden biri olan Sivastopol Limanı'na girmiştir. Ruslar, burada donanmalarının büyük bir kısmını İttifak Devletleri'ne teslim etmiş (6 zırhlı, 40 nakliye gemisi, 14 denizaltı ve çeşitli yardımcı gemiler), kalan unsurları ise Novorossiysk Limanı'na çekmiştir. Bu gelişmelerin ardından Türk donanmasının temel misyonu, Karadeniz'de döşenmiş mayın hatlarının temizlenmesi olmuştur. Böylece Osmanlı Bahriyesinin Boğaz'a güvenli geçişi ve Karadeniz'de serbest hareket kabiliyetinin sağlanması hedeflenmiştir (Karadoğan, 2007, s. 132).

2.6.4. Osmanlı donanmasının diğer cephelerdeki faaliyetleri

I. Dünya savaşında, Türk donanması dar bir alanda faaliyetlerini icra etmiştir. Özellikle yukarıdaki bölümlerden de anlaşılacağı üzere Çanakkale Cephesinde daha çok müdafaa yönlü ve düşmanı engellemeye yönelik bir faaliyet bulunmaktadır. Genel manada buradaki cephede, donanma unsurları Çanakkale Boğazı'nın gerisinde harekât planı oluşturmuş, düşman unsurlarının boğazı geçmesini engelleme görevi daha çok kara topçularına ve denize dökülen mayın hatları üzerinden ilerlemiştir. Türk donanmasının icra hareketlerini daha çok Karadeniz'de görüldüğü söylenebilir. Aslında Karadeniz'deki unsurlarında kesin bir başarı getiremediği, Rus donanma saldırılarını önlemekte güçlük çektiğini de görmekteyiz.

Osmanlı Donanmasının Akdeniz'e açılmaması, Güney ve Batı Anadolu kıyılarının denizden savunulmasını imkânsız hâle getirmiş; bu durumdan yararlanan İtilaf Devletleri donanmaları, söz konusu sahilleri abluka altına alarak bölgedeki deniz kontrolünü tamamen ele geçirmiştir. Bu hususla alakalı İtilaf Devletlerinin yapmış olduğu faaliyetler içerisinde Fransız Amiral Charner, 28 Aralık 1915'te Anadolu'nun güneyinde, Kaş ilçesinin karşısında yer alan Meis Adası'nı işgal ederek burayı bir deniz üssüne dönüştürdüğü görülmektedir. Ayrıca Fransızlar, Midilli ve Sakız adalarında Rum çeteleri oluşturarak bu grupları Fransız askerî üniformalarıyla donatmış ve Anadolu kıyılarına düzenledikleri baskınlarda kullanmışlardır. Meis'in doğusundaki tek stratejik üs konumundaki Kıbrıs Adası ise zaten İngiltere'nin kontrolündeydi. Böylece İtilaf Devletleri, Çanakkale Boğazı'ndan İskenderun Körfezi'ne kadar uzanan Anadolu kıyılarını deniz üsleriyle kuşatarak, bölgedeki deniz hâkimiyetini tamamen ellerine geçirmişlerdir (Sarıçelik, 2007, s. 176).

İtilaf Devletleri, sahip oldukları güçlü donanmaları sayesinde kısa sürede Anadolu'nun Akdeniz kıyılarında tam denetim kurmuşlardır. Bu sayede bölgedeki deniz ulaşımını engellemiş, istedikleri noktaları bombalamış ve çeşitli kıyı yerleşimlerine baskınlar düzenlemişlerdir. Ayrıca istihbarat toplamak amacıyla casusluk faaliyetlerinde bulunmuşlar; bu süreçte Adalar Denizi'ndeki Rumları ve Osmanlı vatandaşı gayrimüslimleri doğal müttefik olarak kullanmışlardır (Sarıçelik, 2007, s. 179). Osmanlı Devleti'nin kıyı şeritlerindeki yerleşim yerlerini korumaya yönelik politikaları içerisinde dikkate değer en önemli gelişme Meis Adası ile ilgili Osmanlı Devleti'nin karşı saldırısı olmuştur. 1915'te Fransızlar tarafından işgal edildikten sonra yaklaşık üç yıl boyunca Fransız yönetimi altında huzurlu bir dönem geçirmiş, özellikle sağlık hizmetleri ve yatırımlar sayesinde ada halkının desteğini kazanmıştı. Zamanla Meis, İtilaf Devletleri için önemli bir istihbarat ve ikmal üssü hâline geldi; limanda

sık sık kruvazörler ve uçak gemileri demirliyordu. Ancak 1917 başlarında, Mustafa Ertuğrul Bey ve Alman Mülazım Hasselberger komutasındaki Aydın'daki iki dağ topu bataryasının Kaş'a gönderilmesiyle dengeler değişti. 5. Ordu Komutanı Liman von Sanders'in emriyle, Meis'i üs edinme amacıyla yapılan bu harekât kapsamında Bayındır Burnu'ndan Meis'e top atışı başlatıldı. Atışlar sırasında *Ben My Chree* adlı İngiliz uçak gemisine dört mermi isabet etti; bunlardan biri geminin benzin deposunu vurunca büyük bir patlama ve yangın meydana geldi. Sonuçta gemi batırıldı, limandaki diğer İngiliz ve Fransız gemileri kaçmak zorunda kaldı. Ayrıca Fransız topları, telsiz binası ve limandaki tekneler imha edildi (Akpınar, 2023, ss. 133-135).

Sonuç olarak, Osmanlı Donanmasının Akdeniz'e açılmaması, İtilaf Devletlerine bölgedeki deniz hâkimiyetini kazandırmış; bu durum Güney ve Batı Anadolu kıyılarının savunmasız kalmasına yol açmıştır. İtilaf Devletleri, bu üstünlüklerini kullanarak Anadolu sahillerini ablukaya almış, istihbarat ağlarını genişletmiş ve yerel unsurları kendi çıkarları doğrultusunda kullanmıştır. Ancak Osmanlı Devleti, tüm imkânsızlıklara rağmen pasif bir tutum sergilememiş; Meis Harekâtı gibi cesur girişimlerle sınırlı deniz gücünü etkili biçimde kullanmayı başarmıştır. Mustafa Ertuğrul Bey'in komutasında gerçekleştirilen bu harekât, *Ben My Chree* adlı İngiliz uçak gemisinin batırılmasıyla sonuçlanmış ve Osmanlı'nın denizcilik tarihinde önemli bir başarı olarak yerini almıştır.

Bununla birlikte, alınan tüm tedbirlere rağmen İtilaf Devletleri bölgeden tamamen uzaklaştırılamamıştır. Bu durumun temel nedeni, Osmanlı Devleti'nin düşman donanmasıyla baş edebilecek ölçüde güçlü bir deniz kuvvetine sahip olmamasıdır. Ayrıca bu mücadele, Anadolu'nun Akdeniz kıyılarının kontrolünde yakın adaların stratejik önemini açıkça ortaya koymuştur (Sarıçelik, 2007, s. 188).

Uzun yıllardır kara sınırlarına hapsolmuş bir düzen içerisinde kalan Osmanlı Devleti'nin pek tabii I. Dünya savaşının genel coğrafi sınırlarını göz önüne aldığımızda diğer cephelerde başarılı bir faaliyet içerisine girmesi de açıkçası pek mümkün olmamıştır. Lakin Kanal Cephesi içerisinde ve devamı olarak sayılan Filistin bölgesindeki mücadele alanında donanmayla alakalı bazı durumlar yaşanmıştır. Osmanlı Devleti'nin İngilizler için stratejik öneme sahip Mısır coğrafyasına yapmış olduğu I. Kanal hareketinin başarısız olmasından sonra, Osmanlı ordusunun Sina Çölü'nden Gazze hattına geri çekildiği bilinmektedir. Bu esnada Kudüs'ün savunulması için Enver Paşa'nın Yavuz gemisini bölgeye intikal ettirmek istediğini fakat buna Rauf Bey'in, Yavuz'u kaybetme riskinin yüksek olmasından dolayı bu plana mâni olduğu

görülmektedir. Yaşanan bu planlama ile ilgili Rauf Bey'in hatıratında şu ifadelere rastlamaktayız:

Amiral Şoşon'la yalnız bir defa (İstinye) de bulunan (Yavuz) da karşılaştık. Enver Paşa ile beraber gitmiştik. Enver Paşa, giderken bir şey söylememiştii. Gidince: "Kudüs'ü müdafaa için Yavuz'la Filistin cephesine asker göndermek istediğini" söyledi. Şoson buna muarızdı: Ben Enver Paşa'ya dedim ki: Yavuz'u gözden çıkarmadıkça bu olamaz. Eğer Yavuz Boğazdan çıkarsa, bir daha dönemez. Gitmesine gider, askeri götürür. Fakat dönüşte ya bir ecnebi limanına sığınması veya İngilizlere teslim olması mukadderdir." Talih işte, Yavuz'a ilk gidişim ve orada Amiral Şoson'un yüzünü ilk defa görüşüm böyle oldu. Almanların mütehakkimine hareketlerinden şikâyet eden yalnız ben değildim. Ordu erkânı arasında bazı güzide kumandanlar da Almanların çeşitli cephelerdeki bu nevi hareketlerinden bizar olduklarından onlarla mücadele halinde idiler. O sıralarda Halep'ten İstanbul'a dönen Mustafa Kemal Paşa'dan da bu konuda birçok şikâyetler dinlemiştım (Orbay, 1993, s. 30).

Burada yaşanan durum ve Rauf Bey'in, "Yavuz'u gözden çıkarmadıkça bu olamaz" sözleri, Osmanlı donanmasının Boğazlar dışına çıkamayacak ölçüde kuşatıldığını ve deniz gücünün savunma eksenli bir rol üstlendiğini göstermektedir. Bu olay hem Osmanlı denizciliğinin stratejik gerçekçiliğini hem de Alman-Türk askerî ilişkilerindeki gerilimi yansıtan önemli bir örnektir. Kanal yahut Filistin cephesinde Osmanlı ordusunun bozguna uğraması yalnızca kara ordularının zafiyetinden kaynaklanmamıştır. Donanma unsurlarının da bölgeye gelemeyecek bir halde olmasından da bölgede başarı sağlayabilmenin zorluğu net bir şekilde göz önüne alınmalıdır.

2.6.5. Bir devrin sonu: Mondros Mütarekenamesi

Osmanlı Devleti için I. Dünya Savaşı, cephe nezdinde tamamlanmıştı. Bir taraftan aslında tarihin en köklü devletlerinden biri olan Osmanlı Devleti'nin de böylece tarih sahnesine çekilme vakti gelmiş oldu. Mondros öncesi Osmanlı Devleti'nin genel durumu değerlendirdiğimizde Çanakkale haricindeki bütün cephelerde kaybetmiş, en önemli müttefiki olan Almanya ile kara bağlantısı kalmamış ve özellikle ABD başkanı Wilson'un öncülüğünde yaşanan bu çatışma halini durdurmak adına yeni bir manifesto ortaya çıka gelmişti. Bütün bu süreçler Osmanlı Devleti'nin teslimiyetinin başlangıcı olarak kabul edilmiştir.

Osmanlı Devleti'nin Mondros öncesinde İtilaf Devletleriyle görüşme için istekli olduğu görülmektedir. Osmanlı Devleti'nin İtilaf Devletleri ile yürütmekte olduğu barış görüşmelerine ilişkin olarak, Sadrazam tarafından yapılan resmî bir beyanatta, söz konusu müzakerelere Osmanlı Şehzadelerinden birinin ve Osmanlı Devleti'nin elinde esir bulunan İngiliz Generali Townshend'in de katıldığı ifade edilmiştir (BOA, HR. MA, 1228/43, 1337).

Mondros Mütarekenamesi'nin Osmanlı denizciliğini ilgilendiren maddeleri şu şekilde söylenebilir:

Madde 1: Karadeniz'e geçişin sağlanması amacıyla Çanakkale ve Karadeniz Boğazları açılacak, bu geçişin güvenliği için her iki boğazdaki istihkâmlar İtilaf Devletleri tarafından işgal edilecektir.

Madde 2: Osmanlı sularında bulunan tüm mayın tarlaları, torpido mevzileri ve diğer savunma engellerinin yerleri gösterilecektir. İtilaf Devletleri bunları temizlemek (tarama veya kaldırma) istediklerinde, Osmanlı tarafı onlara yardımcı olacaktır.

Madde 6: Osmanlı kara sularında yalnızca zabıta veya buna benzer iç hizmetlerde kullanılacak küçük gemiler dışında, Osmanlı sularında veya Osmanlı Devleti'nin işgali altındaki sularda bulunan tüm savaş gemileri teslim edilecek ve İtilaf Devletleri'nin göstereceği Osmanlı limanlarında alıkonulacaktır.

Madde 9: İtilaf Devletleri, Osmanlı tersanelerinde ve limanlarında bulunan tüm gemilerin onarımına ve bakımına ilişkin araç ve tesisleri kullanabileceklerdir (Erim, 1953, ss. 519-521).

I. Dünya Savaşı'nın sonuna gelindiğinde Osmanlı Devleti'nin deniz gücü, devletin genel askerî ve ekonomik çöküşünü yansıtan bir tablo ortaya koymaktaydı. Savaş süresince Osmanlı donanması, özellikle Alman deniz misyonunun desteğiyle kısmen modernize edilmek istenmişse de bu girişimler sınırlı kalmıştır. Donanmanın ana unsurlarından olan Yavuz Sultan Selim ve Midilli gibi gemiler, savaşın ilk dönemlerinde Karadeniz'de Rus donanmasına karşı etkili bazı harekâtlarda bulunmuş, ancak ilerleyen yıllarda çeşitli sebeplerin yetersizliğiyle aktif görev kabiliyetlerini büyük ölçüde yitirmiştir. Bu süreçte donanma, etkin bir savaş gücü olmaktan ziyade savunma pozisyonuna çekilmiş; özellikle Çanakkale ve İstanbul Boğazları çevresinde pasif bir bekleyişe girmiştir.

1918 sonbaharında imzalanan Mondros Mütarekesi, Osmanlı deniz gücünün fiilen tasfiyesini getiren bir dönüm noktası olmuştur. Mütarekenin ilgili maddeleri uyarınca Çanakkale ve Karadeniz Boğazları İtilaf Devletleri'nce işgal edilmiş, Osmanlı sularındaki tüm mayın ve torpido düzeneklerinin yerleri İtilaf kuvvetlerine bildirilmiş, Osmanlı savaş gemilerinin tamamı teslim edilerek belirlenen limanlarda alıkonulmuştur. Ayrıca, Osmanlı tersaneleri ve limanlarında bulunan bütün tamir, bakım ve denizcilik teçhizatı da İtilaf Devletleri'nin kullanımına bırakılmıştır. Bu şartlar altında Osmanlı Bahriyesi, Mondros sonrasında artık bağımsız bir askerî güç olma vasfını tamamen kaybetmiştir. Devletin sahip olduğu donanma hem teknik hem de idarî açıdan kontrol dışına çıkmış; subay ve er kadrosu dağıtılmış. Dolayısıyla, Mondros Mütarekesi yalnızca bir askerî yenilgi belgesi değil, aynı zamanda Osmanlı deniz gücünün ve bu bağlamda Osmanlı Devleti'nin tarih sahnesinden çekilişinin resmî tescili niteliğinde olmuştur.

BÖLÜM 3

3. OSMANLI DONANMASININ GENEL YAPISI

3.1. Osmanlı Devleti Donanmasının Kuruluş ve Temel İlkeleri

Osmanlı Devleti'nin donanma faaliyetlerinde şüphesiz kendisinden önceki devletlerden ve dönemin denizci beyliklerinden faydalanmak suretiyle donanmanın nüvesini oluşturmuştur. Bu hususla alakalı bilgiler çalışmamızın ilk kısımlarında yer aldığı için tekrara düşmemek adına kuruluş kısmına dair siyasî faaliyetlere yer verilmeyecektir. Fakat donanmanın temel yapısını daha iyi anlayabilmek adına bazı bilgilerin pekiştirilmesi önemli görülmektedir. Osmanlı Devleti, denizcilik unsurlarındaki kavramları yahut pratik uygulamaları yani liman, gemi ustası, kadirga geleneği ve dolaylı olarak korsanlık kavramını içselleştirerek başarılı bir şekilde harmanlamış ve belirli bir seviyeye çıkartmayı başarmıştır (Bostan, 2021, s. 154).

Osmanlı denizciliğinin temel ilkeleri her ne kadar fetihçi bir politika olarak görünmüş olsa da aslında faaliyetleri yalnız bu alanla sınırlandırmak çok uygun gözükmemektedir. Osmanlı Devleti de pek çok uygarlık gibi denizcilik alanında ticarî, kıyı güvenliği, kara ordularına lojistik ve ikmal hattının sağlanması gibi birçok unsuru içinde barındıran komplike bir yapı içerisindedir.

Gerek kuruluş evresinde gerek ise bir cihan devleti unsuruna dönüşen Osmanlı Devleti'nin bu dönemlerdeki padişahları denizciliği aslında bir bütün içerisinde değerlendirme eğilimi içerisinde olmuşlardır. II. Murat dönemiyle başlayan ve II. Mehmed ile devam eden *Sultânü'l-berri ve'l-bahr* unvanlarının kullanılması aslında bu politikanın bir yansıması olmuştur (Bostan, 2021, s. 151).

Osmanlı denizciliğinin başyapıtların sayılan Katib Çelebi'nin *Tuhfetü'l-Kibâr fi Esfâri'l-Bihâr* eserinin ilk kısmında da aslında dönemin denizcilik vizyonuna yönelik doğrudan bir atıf bulunmaktadır. Katib Çelebi, denizcilik ve coğrafya bilgisini devlet idaresinin temel unsurlarından biri olarak görür. Ona göre, "*fenn-i coğrafya*" yalnızca bir bilgi alanı değil, devletin askerî, ekonomik ve siyasî gücünü belirleyen stratejik bir unsurdur. Bu bağlamda, Osmanlı yöneticilerinin kara ve deniz seferlerini planlayabilmeleri için coğrafi bilginin zorunlu olduğunu vurgular. Ayrıca Avrupa'nın bu bilgiye dayanarak Yeni Dünya'yı keşfetmesini örnek göstererek, ilimden uzak kalmanın devletleri zayıf düşüreceğini ifade eder (Katib Çelebi, 2018, s. 75). Burada geçen değerlendirmeden yola çıkarak Osmanlı Devleti'nde belirli dönemlerde olan vizyonun da aslında bütünsel bir denizcilik anlayışı içerisinde olduğu anlamını

çıkartılabilir. Nitekim müellifin bu tespiti doğrudan Osmanlı Devleti bu şekilde bir yaklaşım içerisinde yargısı çıkmamaktadır. Fakat söylediğimiz gibi bu husus devletin belli dönemlerinde önceki bölümlerden de anlaşılacağı üzere gerçekleştirilmiş bir vizyon örneği taşımaktadır.

3.1.1. Osmanlı Devleti donanmasının tarihsel dönüşümü

Osmanlı Devleti'nde donanmanın, kuruluşundan itibaren yalnızca askerî bir nüfuz aracı olarak değil, aynı zamanda devletin idarî, iktisadî ve stratejik varlığının temel unsurlarından biri olarak şekillendiği söylenebilir. Altı asrı aşan bu süreç içerisinde donanma, devletin toprakların genişlemesi, özellikle Hıristiyan devletlerle olan rekabetlerin artması ve teknolojik yeniliklerin hız kazanmasıyla birlikte sürekli bir dönüşüm geçirmek zorunda kalmıştır. Bu dönüşüm içerisinde donanmanın yapısal ve teknolojik boyutları olduğu gibi temel denizcilik zihniyetinde de belirgin bir değişim görülmektedir.

Osmanlı denizciliğinin temelleri bilindiği üzere daha çok Anadolu beyliklerinden devralınmış ve özellikle II. Mehmed döneminde denizcilik mirasının daha kurumsal bir yapıya kavuşturulmasına başarıyla geçilmiştir. Osmanlı Devleti daha yerel bir durumda yani kuruluş evresindeyken donanmanın sınırlı imkânları varken sonraki yıllarda Osmanlı Devleti'nin Tersâne-i Âmire gibi yapılara geçişi ile donanma kurumu daha çok kurumsallaşmıştır. Kapudanlık makamı zamanla hiyerarşik bir teşkilata dönüşmüş, XIX. yüzyılın ortalarında Bahriye Nezaretinin kurulmasıyla modern bir bakanlık yapısı kazanmıştır.

Donanmaya teknik açıdan bakıldığında, Osmanlı donanması XV. yüzyılda kadirge geleneğiyle Akdeniz'deki gücünü pekiştirmiş, XVII. yüzyıldan itibaren yelkenli kalyon sistemine geçişle Avrupa denizciliğinin teknik gelişimine uyum sağlamaya çalışmıştır. Fakat tam manasıyla bu geçiş bahsi geçen yüzyıllar içerisinde başarıya ulaşamamıştır. Buradaki temel eksiklik denizcilik alanındaki teknik bilgi yetersizliği ve gemi üretim alanındaki maliyetlerin devletin ekonomisini zora sokması olarak düşünülebilir. XIX. yüzyılda buharlı ve zırhlı gemilerin donanmaya dâhil edilmesiyle Osmanlı Bahriyesi, sanayi devriminin yarattığı denizcilik anlayışına katılma çabası göstermiştir. Bu süreçte İngiltere ve Fransa tersanelerinden alınan teknik destek, Osmanlı deniz gücünün modernleşme yönelimini belirlemiştir.

Son olarak Osmanlı denizciliğini yalnızca teknik hususlar üzerinden değerlendirmek sınırlı bir anlayış ortaya çıkartmaktadır. Burada dikkat edilmesi gereken bir başka husus ise denizcilik motivasyonu olarak söylenebilir. Kuruluş evresinde ve II. Mehmed ile başlayan

süreçte denizciliğin temel misyonu arasında gaza ve fetih politikası hakimken XVII. ve XVIII. yüzyıllarda donanmanın temel işlevi daha çok savunmaya yönelik bir politika haline dönmek zorunda kalmıştır. XIX. yüzyıl ve devletin yıkılışına kadar olan aralıkta ise donanma unsurlarının oldukça gerilediği ve başka devletlerin deniz gücü korumasına muhtaç bir hale geldiği görülmektedir.

3.2. Osmanlı Devleti Donanmasında Kullanılan Başlıca Gemi Türleri

Osmanlı Devleti donanması, teknik ve taktik kapasitesi, her dönemde kullanılan gemi türlerinin niteliklerine doğrudan bağlı olmuştur. Donanmanın kuruluşundan itibaren gemi türleri, Akdeniz'in koşulları, savaş biçimleri ve ticaret yollarındaki değişimlere göre şekillenmiştir. Bu değişim, Osmanlı denizciliğinin teknik kapasitesini olduğu kadar, devletin deniz stratejisinin de dönüşümünü yansıtmaktadır. Osmanlı donanmasındaki gemi envanteri, kürekle yürütülen kadirgalarla başlayarak, yelkenli kalyonlara ve buharlı zırhlı savaş gemilerine kadar uzanan geniş bir yelpazeye sahiptir. Aşağıda ayrıntılı bir şekilde gemi türleriyle ilgili bilgiler verilecektir.

3.2.1. Kürekli gemi dönemi (XIV.-XVII. yüzyıllar)

Kadırğa

Yabancı donanmalarında “gali” ve “galer” olarak adlandırılan kadirgalar, Osmanlı donanmasının esasını teşkil etmekteydi. Osmanlı kadirgaları genellikle yirmi beş oturaklı olup, her iki yanda toplam elli kürek bulunması gerekirdi (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 461,462). Osmanlı donanmasında kullanılan tipik bir kadirğa, 196 kürekçiden oluşan bir kürek takımıyla donatılmıştır. Bu tekneler gerek manevra kabiliyeti gerekse hız açısından dönemin deniz savaşlarında önemli bir rol oynamış, XVIII. yüzyılın ortalarına kadar Osmanlı deniz gücünün belkemiğini oluşturmuştur (Katib Çelebi, 2018, s. 251). XVII. yüzyılın başlarında, bir kadirğanın inşası için gerekli kereste, çivi, zift, katran ve üstüğü gibi malzeme giderlerinin yanı sıra marangoz, bıçkıcı ve demirci gibi zanaatkarların işçilik ücretleri de dâhil edildiğinde, toplam maliyet yaklaşık 236.500 akçeye ulaşmaktaydı (Bostan, 1992d, s. 86).

Osmanlı donanmasında kadirgaların uzun süre yoğun biçimde kullanılmasının başlıca sebeplerinden biri, Barbaros Hayreddin Paşa'nın kadirgalara kalyonlara kıyasla daha fazla önem vermesidir. Barbaros, henüz korsanlık yıllarından itibaren Akdeniz'deki gemi tiplerini gözlemlemiş ve kadirgaların hız, çeviklik ve manevra kabiliyeti bakımından üstün niteliklerini fark etmiştir. Bu nedenle, ağır ve yelken gücüne dayalı kalyonlar yerine kürek gücüyle hareket eden kadirgaları tercih etmiştir. Kadirgalar ile kalyonlar arasındaki ilk büyük savaş 1538 tarihli

Preveze Deniz Muharebesi sırasında gerçekleşmiştir. Barbaros Hayreddin Paşa'nın taktiksel dehası ve kadirgaların manevra üstünlüğü, Osmanlı filosuna kalyonlara karşı belirgin bir avantaj sağlamış ve kesin zafer kazandırmıştır. Bu zafer, kürekli savaş gemilerinin Akdeniz'de en az bir asır daha etkin şekilde kullanılmasının zeminini hazırlamıştır (Çırpan, 2020, s. 43). XVIII. yüzyılın başlarından itibaren kalyon tipindeki gemilerin Osmanlı donanmasında yaygınlaşmasıyla birlikte, kadirgalar eski önemlerini yitirmeye başlamış ve görevlerini aşamalı biçimde kalyonlara devretmişlerdir. Bu süreç, III. Ahmed döneminde (1703–1730) kadirga sayısının azaltılmasıyla belirginleşmiş, I. Abdülhamid devrine (1774–1789) geldiğinde ise kadirgalar tamamen hizmet dışı bırakılmıştır. Bu tarihten sonra, kadirga sınıfına ait gemilerden yalnızca Kaptan Paşa baştardası, yani Osmanlı donanmasının sembolik amiral gemisi olarak adlandırılan büyük kadirga tipi, donanma içinde varlığını sürdürmüştür (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 463).

Baştarda

Baştarda, kadirga sınıfına dâhil olup iki alt tipe ayrılmaktaydı: “orta baştarda” ve “yarım baştarda.” Bu gemiler, yirmi altı ila otuz altı oturaklı olup çift kürekli olarak inşa edilirdi. Her küreği beş ila yedi kürekçi çekerdi. Yirmi altı oturaklı yarım baştarda, yaklaşık 57 zira uzunluğundaydı; bu da yaklaşık 43 metreye tekabül etmektedir. Buna karşılık Kaptan Paşa baştardasının boyu 70 ila 72 arşın, yani yaklaşık 52–54 metre civarındaydı. Baştardanın her küreğini yedi kişi çekmekteydi. Kaptan Paşa baştardası, 72 kürekte görev yapan toplam 504 kürekçi, buna ek olarak yaklaşık 216 cenkçi ile topçu, gemici ve diğer mürettebat unsurlarıyla birlikte toplamda yaklaşık 800 kişilik bir personel mevcuduna sahipti. Ayrıca denizcilikte tecrübeli bir reis (kaptan) gemiye kumanda ederdi. XVII. yüzyıldan itibaren, baştardalar karpuz kıçlı biçimde, yani fırtınalara karşı daha dayanıklı olacak şekilde inşa edilmeye başlanmıştır (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 463). Ayrıca baştarda gemilerinde Paşa Baştardası adı verilen Kapudan Paşa'nın binebildiği uzunluğu 70–72 arşın (yaklaşık 50–52 metre) olan, 36 oturaklı ve 72 kürekli büyük bir savaş gemisiydi. Her küreği yedi kürekçi çekerdi. Ayrıca her manka üzerinde (kürek sırası arası geçit) üçer cenkçi bulunurdu. Baştardanın toplam mürettebatı, yaklaşık 500 kürekçi ile 216 cenkçi, buna ek olarak gemiciler, topçular ve diğer yardımcı personel dâhil olmak üzere yaklaşık 800 kişiye ulaşmaktaydı. Geminin sevk ve idaresinden, denizcilikte tecrübe sahibi kıdemli bir reis sorumluydu (Bostan, 1992d, s. 86).

Son olarak, Baştardalar içerisinde, Baştarda-i Hümâyun olarak da bilinen padişahlar tarafından özel olarak yaptırılan, Osmanlı donanmasının en gösterişli ve ihtişamlı gemileri de

bulunmaktadır. Bu tür, diğer gemilere kıyasla daha süslü biçimde inşa edilir; tekne, direk, kürek ve yelkenlerinin tamamı yeşil renkte olurdu. Bayrağının da yeşil olması nedeniyle halk arasında “*Yeşil Kadırğa*” olarak anılırdı. Bayrak direğinin ucunda âlem bulunur, gemi hem görsel ihtişamı hem de sembolik anlamıyla Osmanlı deniz gücünün ve padişah otoritesinin bir simgesi sayılırdı. Hünkâr başardaları genellikle üç fenerli ve karpuz kıçlı biçimde inşa edilirdi. Bu tür gemilerin ilk örneği, I. Süleyman döneminde Has Bahçe Tersanesi’nde yaptırılmıştır. Kanûnî’nin emriyle inşa edilen bu yeşil başarda, beraberindeki kadirgalarla birlikte Zigetvar Seferi (1566) sırasında Karadeniz üzerinden Tuna Nehri’ne geçirilmiş, oradan da Belgrad’a kadar ulaşarak Osmanlı ordusuna lojistik destek sağlamıştır. Benzer şekilde, Sultan II. Selim tarafından yaptırılan başarda, 1571 İnebahtı Deniz Savaşı’na katılmış; Osmanlı donanmasının büyük kısmı tahrip olmasına rağmen bu gemi zarar görmeden İstanbul’a dönebilmeyi başarmıştır. 1586 yılında III. Murad, Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa’ya yine Has Bahçe Tersanesi’nde yeni bir hünkâr başardası yaptırmıştır. Ardından III. Mehmed ve IV. Mehmed dönemlerinde de padişahlar için özel başardalar inşa ettirildiği bilinmektedir (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 328).

Firkate

Osmanlılarda, buharlı gemilerin icadından önce savaşlarda gözetleme, karakol, haberleşme ve büyük gemileri çekme gibi görevlerde kullanılan; 10–17 çift kürekle veya yelkenle hareket eden, uzun, dar ve süratli teknelere “firkate” adı verilmektedir (“Firkate”, t.y.).

Firkate, Osmanlı donanmasında “*ince donanma*” olarak adlandırılan sınıfa dâhildi ve nehirlerde de kullanılabilen küçük ve süratli savaş gemileriydi. XVIII. yüzyılın başlarında, Tuna Nehri’nde beş büyük ve yirmi sekiz küçük olmak üzere toplam otuz üç firkate bulunmaktaydı. Bu gemiler savaş zamanında muharip statüde kullanılır ve her biri yaklaşık seksen levent ile donatılırdı. XVIII. yüzyılın sonlarına gelindiğinde, bir firkatenin mürettebat yapısı şu şekildeydi: bir reis, bir kılavuz, bir çavuş, bir marangoz, bir kalafatçı, bir topçubaşı ve altı “*sudegabo*” (gedikli denizci) olmak üzere toplam on iki gedikli personel, bunlara ek olarak elli sekiz taşralı nefer görev yapmaktaydı. Böylece bir firkatenin toplam mevcudu yaklaşık yetmiş kişi civarındaydı (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, ss. 459-460).

Kalyata

Çekdiri sınıfına mensup bir gemi türü olup, uzunluğu 42–48 zira (yaklaşık 31–36 metre) arasındaydı ve 19–24 oturaklı olarak inşa edilirdi. Osmanlı donanmasında özellikle Tuna Nehri filosu içinde bu tip gemiler önemli bir yer tutmaktaydı. Kalyatalar, bilhassa takip ve devriye

görevlerinde kullanılmakta olup, geminin baş kısmında bir top bulunurdu. Savaş dönemlerinde bir kalyatada yaklaşık 220 levent görev yapardı (Bostan, 1992d, s. 84; İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 460). Yabancı kaynaklarda bu gemi tipine, “*kalyota*”, “*galita*” veya “*galiot*” gibi adlar verilmiştir (Çırpan, 2020, s. 45).

Mavna

Yirmi altı oturaklı, çift kürekli ve iki katlı bir gemi olup, kadırgadan daha yüksek ve geniş bir yapıya sahipti (Katib Çelebi, 2018, s. 253). Uzunluğu 65 zira (yaklaşık 49 metre) civarındaydı. Her küreği yedi kürekçi tarafından çekilirdi ve geminin toplam mevcudu yaklaşık 600 kişiydi. Mavnanın silah donanımı oldukça güçlüydü; üzerinde yirmi dört parça top bulunur, bu topları otuz topçu idare ederdi. Geminin kış irtifası yirmi karış (yaklaşık 1,5 metre), baş taraf yüksekliği ise on iki karış (yaklaşık 0,9 metre) idi. Geminin orta kısmında, “*manga*” olarak adlandırılan iki büyük kürek arasında, her birinde üçer neferden oluşan yüz elli cenkçi ile usta topçular yer alırdı (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 460).

Mavna, kelime ve biçim itibarıyla kökeni Batı’dan gelmeyen, özgün bir gemi tipidir. Osmanlı donanmasında kullanılan gemi türleri arasında yerli menşeli tek örnek olarak kabul edilmektedir. Terimin kökeni konusunda farklı görüşler bulunmaktadır: bazı araştırmacılar Türkçe, bazıları ise Arapça kökenli olduğunu ileri sürmektedir (Bostan, 1992d, s. 87). Kelime, Arapça (ma‘ūna), “*geniş gövdeli bir tekne türü*” anlamındaki sözcükle eş kökenlidir. Ancak bu Arapça kelimenin de nihai kökeni kesin olarak belirlenememiştir. Buna karşılık, İtalyanca *maona*, İspanyolca *magona*, Fransızca *mahon* gibi biçimlerde de görülen terim, olasılıkla Türkçeden Avrupa dillerine geçmiş bir denizcilik terimidir (Çolak, 2024, s. 34). Son olarak Kubbealtı Lugatı’na göre: Mavna, Arapça’daki *ma‘ūne* kelimesinden türemiştir (ma‘ūne → mavuna → mavna) ve “*erzak nakline mahsus gemi*” anlamına gelmektedir (“Mavna – Mavuna”, t.y.).

Karamürsel

Çekdiri türlerinden biri olan Marmara kayıkları, İstanbul ile Marmara sahilleri arasında sefer yapan, bir buçuk direkli, sivri üçgen (müselles) yelkenli ve yarım güverteli teknelerdi. Hem kürekle hem de yelkenle hareket edebilirlerdi. Yapı ve form bakımından Venedik tekneleri örnek alınarak inşa edilmiş olduğu düşünülmektedir (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 456). XVI. yüzyılda, bu gemilerin açık denizlere çıkmalarına genel olarak izin verilmemekteydi. Ancak zahire veya kereste nakli gibi zorunlu durumlarda, Boğaz’dan çıkmalarına ve hatta Mısır’a kadar gitmelerine özel izinler verildiği bilinmektedir (Bostan, 1992d, s. 88). Ayrıca bu gemi

türünün Karamürsel Bey'in icadı olduğu ve onun ismiyle anıldığı da düşünülmektedir (Katib Çelebi, 2018, s. 252).

Şayka

Bu tekneler, yirmi ila elli muharip taşıma kapasitesine sahipti. Şaykalar, özellikle Özi ve Dinyeper nehirleriyle Tuna Nehri üzerinde işletilmekteydi. Osmanlı donanmasının ocaklık statüsündeki Tuna sahillerinde bu tür gemilerden oluşan küçük filolar bulunmaktaydı. Silah donanımı bakımından her şayka, üç topla teçhiz edilmişti. Bu özellikleri sayesinde şaykalar, hem nehir güvenliği ve devriye hizmetlerinde, hem de sınır hattındaki askerî nakliyat ve keşif görevlerinde etkin biçimde kullanılmıştır (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 458).

Osmanlı donanmasında yukarıda verilen gemi türlerinin dışında *İşkampoye*, *Üstüaçık*, *Aktarma*, *Çekeleve*, *Celiyye*, *Kancabaş*, *Palaşkerme*, *Tonbaz*, *Melekse*, *Ateş Kayığı* ve *Filuka* gibi farklı gemi türlerinin varlığı da bilinmektedir (Bostan, 1992d, ss. 89-94).

3.2.2. Yelkenli gemi dönemi (XVII.-XVIII. yüzyıllar)

Osmanlıların XV. yüzyıl sonlarından itibaren Akdeniz'deki teknolojik dönüşüme paralel olarak yelkenli gemi inşasına yönelmeleri, donanmanın modernleşme sürecinin ilk adımlarını oluşturmuştu. Ancak Venedik ve diğer Avrupa güçleri gibi kürekli gelenekten hemen kopamayan Osmanlılar, kadirga-yelkenli geçiş evresini kürekli-yelkenli karışımı gemi tipleriyle denemiş; nihayet XVIII. yüzyıl ortalarından itibaren kalyon türü yelkenlileri donanmanın temel unsuru haline getirerek Akdeniz'deki güç dengelerine uyum sağlamışlardır.

Kalyon

Osmanlı Devleti donanması uzun yıllar kadirgalardan oluşan bir filo faaliyeti içerisindeydi. Çalışmamızın ilgili kısımlarında kadirgaların nasıl tür gemiler olduğuna dair net malumatlar verildiğinden, donanmanın neden kalyon türü gemilere geçme gereksinimi nasıl olmuştur bu sorunun cevabını alabilmek adına öncelikle kalyon tipi gemilerin özelliklerini iyi incelemek gereklidir. Netice itibariyle bu değişim aslında Osmanlı donanmasını da sistemsel anlamda bir başka boyuta taşıyacak önemli bir gelişme olarak düşünülebilir.

Kalyon, İtalyanca bir kelime olan “*galion*” kelimesinden dilimize gelmiştir. Hem yelken hem kürekle gidebilen, iki veya üç ambarlı ahşaptan yapılmış savaş gemisi anlamındadır (“Kalyon”, t.y.). XV. yüzyılın sonlarından XVII. yüzyılın ortalarına kadar bu gemiler çoğunlukla nakliyat amacıyla, kısmen de savaş gemisi olarak kullanılmıştır. Osmanlı Devleti'nde kullanılmaya başlanmasını Girit Seferi'nin başladığı dönemde olduğu söylenebilir

(Bostan, 1992d, s. 94). Kalyon türündeki gemilerin boyu 43 ile 64 zira (yaklaşık 32–48 metre) arasında değişmekteydi (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 469). 1568 yılında Mısır’da, her biri beş yüz yolcu kapasiteli üç nakliye kalyonunun bulunduğu bilinmektedir. Kılıç Ali Paşa’nın Kaptan-ı Deryalığı döneminin sonlarına doğru, donanmada yer alan iki ambarlı kalyonlar ağırlıklı olarak lojistik amaçlarla kullanılmıştır. Nitekim 1603 yılında kereste, 1630’da Matbah-ı Âmire’ye erzak ve 1657’de Girit’e mühimmat taşımacılığında kalyonların hizmet verdiği kayıt altına alınmıştır (Cansız & Açmuz, 2023, s. 53). Kalyonların Osmanlı donanmasında ilk kez ne zaman kullanılmaya başlandığına dair bilgiler oldukça sınırlıdır. Bununla birlikte, savaşta kullanıldıkları bilinen ilk örnekler arasında, 1498 yılında İstanbul’dan ikmal alarak İskenderiye’ye gitmek üzere hazırlanan bir kalyon ile Sinop’ta Kemal Reis ve Barak Reis tarafından inşa edilip 1499-1500 yıllarında İnebahtı, Moton ve Koron seferlerinde görev alan barça tipi kalyonlar gösterilebilir (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 336; Katib Çelebi, 2018, s. 96).

Osmanlı donanmasının bu tipteki gemi türlerini geçişi ile ilgili iki aşama söz konusudur. İlk aşama, 1650-1662 yılları arasındadır. İkinci aşamanın ve bundan sonraki süreçte donanmanın temelini oluşturması ise 1682 tarihindedir (Bostan, 2004b, s. 71). Bu süreçte böylesine bir radikal kararın alınmasında Kâtib Çelebi ile sık sık görüşen Abdürrahim Efendi’nin etkisi söz konusudur. Özellikle 1647 yılında, Venedik donanmasının Çanakkale Boğazı’nı kapatması üzerine, Girit’e gidecek askerlerin Anabolu üzerinden karadan gönderilmesi meselesinde Kâtib Çelebi’nin görüşü alınmıştır ve bu minvalde 1648 yılında kalyon yapımına başlanması konusundaki meşveretin ardından, Abdürrahim Efendi’nin geçmişte Osmanlı donanmasında kalyonların savaş gemisi olarak bulunup bulunmadığını sormak üzere Kâtib Çelebi’ye danışmasıdır (Katib Çelebi, 2018, s. 30). Bu görüşmede Kâtib Çelebi, Osmanlı donanmasının daha öncesinde Kıbrıs ve Tunus seferleri gibi büyük deniz seferlerinde donanmanın asker, top ve mühimmat taşımak amacıyla kalyon, burtun ve benzeri yelkenli gemilerden faydalandığını; ancak deniz savaşlarının esas olarak kadirga ve mavnalarla yürütüldüğünü ifade etmiştir. Bu görüşünü desteklemek için Preveze Deniz Savaşı’nı örnek göstermiş ve Hayreddin Paşa’nın emrindeki yüz dört kadirga ile düşmanın çok sayıda kalyon ve kadirgasına üstün geldiğini hatırlatmıştır. Ayrıca, eğer mutlaka kalyon inşa edilecekse, yalnızca gemi yapımının yeterli olmayacağını, bunun yanı sıra top, mühimmat ve bunları kullanacak nitelikli gemici ile topçuların yetiştirilmesinin de zorunlu olduğunu belirtmiştir (Katib Çelebi, 2018, s. 39). 1650 yılının mayıs ayında Girit’e gönderilen Osmanlı donanması Çanakkale’den çıkamayınca, çok geçmeden 22 Temmuz 1650 tarihinde otuz civarında kalyon ve burtun yapılması için etrafa fermanlar gönderildi. Bir kısmı burtun olan bu kalyonların

Karadeniz kıyılarındaki Sinop, Samsun, Bartın ve Yama'da inşa edilmesi kararlaştırıldı. Fakat buradaki kalyonlardan yeterince etkin şekilde faydalanılmadı. Bunun en büyük sebebi arasında kalyon kullanımına Osmanlı denizcilerinin bu tür için yeterli tecrübeye sahip olmadığı bilinmektedir (Bostan, 2004b, ss. 73-75). İlerleyen yıllarda özellikle 1701 yılındaki Bahriye Nizamnamesinde kalyon üretiminde hedeflenen sayının 40 olacağı belirtilmiştir (BOA, t.y.). Kalyondaki gemi mürettebâtı, kalyonun büyüklüğüne göre 418-1001 arasında değişmektedir (Bostan, 1992d, s. 95). Ayrıca Osmanlı donanmasında farklı türden kalyonlarda bulunmaktadır. Bunlar, ambar sayılarına (üç ambarlı kalyon) ve taşıdıkları topların büyüklüklerine (üç kantarlı kalyon) yahut başka bir yelkenli gemi cinsi olan karavele olarak isimlendirilmektedir (A. Y. Aydın, 2011, s. 58).

Osmanlı donanmasında özellikle kalyon sınıfı içerisinde Mahmudiye Kalyonu farklı bir yere sahiptir. XIX. yüzyılın başlarında Tersâne-i Âmire'de inşa edilen ve dönemin donanmaları içerisinde özel bir yere sahip olan Mahmudiye Kalyonu, dünyanın en büyük savaş gemisi olarak da kabul edilmiştir. Bu kalyon; üç direkli, yelkenli ve üç ambar şeklinde inşa edilmiştir. 1829 tarihinde inşa edilen Mahmudiye, 128 topa ve 1280 kişilik bir mürettebata sahiptir (Bulgurcuoğlu, 2006, s. 47). Mahmudiye Kalyonu, Kırım Savaşı esnasında büyük başarılar göstermiş fakat daha sonraki yıllarda yelkenli gemilerden buharlı gemilere geçiş esnasındaki değişimlere uygun görülmediğinden 1874 tarihinde gemi parçalanarak malzemeleri satılmak suretiyle dönemin Bahriyeli personelin maaşları ödenmiştir (Bulgurcuoğlu, 2006, ss. 119-120).

Kalyon dönemine geçilmesiyle birlikte, Osmanlı donanmasının ana üssü olmasının yanı sıra bir sanayi kompleksi niteliği taşıyan Tersâne-i Âmire, yeni bir teşkilat yapısına ve işleyiş düzenine kavuşmuştur. Süregelen kalyon inşa faaliyetleri, devletin sosyal ve ekonomik hayatında dikkate değer yansımalar doğurmuştur. İstanbul'dan uzak orman bölgelerindeki köylüler, ücretleri devlet tarafından ödenmek şartıyla gemi yapımında kullanılacak keresteleri temin etmekle yükümlü kılınmış; bu kereste, direk ve serenlerin düzenli biçimde Tersane'ye ulaştırılması için ayrıntılı bir nakliye organizasyonu kurulmuştur. Benzer biçimde, kendir teli, katran, zift ve reçine gibi denizcilik için vazgeçilmez hammaddelerin üretimini üstlenen yerel halktan, belirlenen fiyatlar gözetilerek düzenli tedarik sağlanmıştır. Bu durum, yalnızca denizcilik tarihinin değil, aynı zamanda Osmanlı iktisat tarihinin de incelenmesi gereken önemli bir yönünü teşkil etmektedir (A. Y. Aydın, 2011, ss. 403-404).

Fırkateyn

Fırkateynler, üç direkli yelkenliler sınıfına dâhil olup hem güvertelerinde hem de ambar kısımlarında toplarla donatılmışlardı. Uzunlukları farklılık göstermekle birlikte, arşiv kayıtlarında genellikle 45 ila 55 zira (yaklaşık 34–42 metre) arasında inşa edildikleri görülmektedir. Bu gemilerde 30 ile 70 arasında top bulunur, buna rağmen hareket kabiliyetleri oldukça yüksekti. Fırkateynlerin üç direği de “kaba sorta” (ana yelken direği tipinde) olup, bu gemiler modern dönemin muharebe kruvazörlerinin işlevine benzer bir rol üstlenmişlerdir (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 471).

Korvet

Korvet, üç direkli harp gemilerindendi. Yalnız güvertesinde yirmi ila otuz top bulunurdu ve uzunluğu 33–39 zira (yaklaşık 25–29 metre) arasındaydı. XIX. yüzyılın başlarında bir Osmanlı korvetinde görev yapan personel şu şekildeydi: 1 zabıt (subay) ve 1 gedikli, 40 gabyar (kürekçi), 12 filikacı, 1 topçubaşı, 6 sudegabo (deniz eri), 3 marangoz, 3 kalafatçı ve 85 gönüllü mürettebat olmak üzere toplam 174 kişi (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 468). Osmanlı donanmasında görev yapan 1828 tarihinde Gireboz tersanesinde yapılan takriben 40 metre uzunluğa, 11 metre genişliğe, 24 topa sahip ve 180 personeli olan *Fevz-i Mabud* korveti türünün en seçkin örneklerinden biri olmuştur (Çırpan, 2020, s. 50).

Barça

Barça hem nakliye hem de savaş gemisi olarak kullanılan, altı düz, iki veya üç direkli bir gemi tipi idi ve kalyon sınıfına dâhildi. Hicrî 893 (Miladî 1487) tarihli bir defter kaydına göre, XV. yüzyılın sonlarında bir barçada oldukça güçlü bir silah donanımı bulunmaktaydı: dört şayka topu, on iki baş topu, on iki büyük zarbazen ve otuz beş pranga olmak üzere toplamda 83 adet top gemiye yerleştirilmişti. Bu tür gemiler, geniş hacimleri sayesinde hem askerî lojistik ve mühimmat taşımacılığında hem de deniz muharebelerinde destek unsuru olarak kullanılmıştır (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 469).

Karavele

Osmanlı donanmasında yer alan yelkenli bir savaş gemisidir. Tek yelkenli olup üçgen biçimli bir yelken taşır ve kış tarafı şehnişinli (üstü kapalı, balkonvari bir yapı) olarak inşa edilmiştir. Bu özellikleriyle hem hafif manevra kabiliyetine sahip hem de kısa mesafeli savaş ve keşif görevlerinde kullanılan bir gemi tipidir. XVI. ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı deniz gücü içinde karavelelere rastlanmazken, bu gemi türü XVIII. yüzyılda yeniden görülmeye

başlamıştır. Arşiv belgelerinde bu döneme ait kayıtlarda karaveleler, zaman zaman “karavele kalyonu” şeklinde anılmaktadır (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 338).

Ateş gemisi

Bu gemiler muharebe sırasında düşman donanmasını yakmak amacıyla özel olarak hazırlanırdı. İçleri *muvedd-i nariye* (yanıcı ve patlayıcı maddeler) ile doldurulur; üstü örtülü ve hedefe ulaştığında kolayca tutuşturulabilecek şekilde inşa edilirdi. Mürettebat, gemiyi düşman hattına yönlendirip hedefe yaklaştığında arkadaki lumbalardan (kıçtaki açıklıklardan) denize atlar, yüzerek arkada bağlı bekleyen kayığa biner ve çekilerek güvenli mesafeye çekilirdi. Böylece gemi, mürettebat terkedildikten sonra düşmanın arasına itilip yakılırdı (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 466).

Ateş gemileri, tarihte farklı uygarlıklar tarafından çeşitli biçimlerde kullanılmıştır. Bu tür gemilerin ilk örneklerine İskender’in Tire Kuşatması sırasında rastlanır. Daha sonraki yüzyıllarda, Doğu Roma İmparatorluğu, meşhur “*Rum ateşi*” silahıyla birlikte benzer gemileri savaşlarda etkili bir şekilde kullanmaya devam etmiştir. Roma döneminde de ateş gemilerinin deniz savaşlarında kullanıldığı bilinmektedir. Bu gelenek, Bizans döneminde Rum ateşiyle donatılmış özel gemiler aracılığıyla sürdürülmüştür. Araplar ise bu tür gemilere “*harrāka*” adını vermişlerdir. Basra Körfezi çevresinde kullanılan bu gemiler, düşman üzerine atılacak yanıcı maddeleri taşımak amacıyla özel olarak inşa edilirdi (Ekinci, 2013, s. 129). Osmanlı donanma tarihinde ateş gemisiyle ilgili ilk bilgilerin Girit seferi esnasında düşman gemileri içerisinde kullanıldığı görülmekle beraber aynı yıllarda Osmanlı donanmasında da ateşli gemi kullanımına dair bilgiler mevcuttur (Bostan, 1992d, s. 97; Zorlu, 2014, s. 227). Osmanlı Bahriye tarihinde de ağır bir sonucu olan Çeşme Baskını esnasında da Rus donanması, birbirine yakın olan Osmanlı donanmasına ateş gemilerini kullanmış ve Osmanlı filosunu yok etmiştir (Zorlu, 2014, s. 226).

Şalope

Şalope, küçük, iki direkli ve ambarsız bir yelkenli savaş gemisiydi. Yaklaşık 27 zira (yaklaşık 20 metre) uzunluğundaydı ve genellikle haberleşme ve keşif görevlerinde kullanılırdı. 1815 tarihli bir kayda göre, bir şalopedede 1 reis, 1 yelkenci, 2 yardımcı reis, 1 kâtip vekili, 1 çavuş, 1 kılavuz, 1 humbaracı halifesi, 4 humbaracı, 1 topçubaşı, 6 topçu eri ve 43 taşralı nefer olmak üzere toplam 62 kişi görev yapmaktaydı. Gemide ayrıca 12 top bulunuyordu (BOA, KK.d. 5760, t.y.; İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 466).

Burtun

Burtun, XVII. yüzyılın ortalarına doğru Osmanlı donanmasında kullanılmaya başlayan bir kalyon çeşididir. Kelime, kaynaklarda borton, bortun ve harekeli olarak burtun biçimlerinde geçmektedir. Kâtip Çelebi, kendi döneminde Osmanlı donanmasında burtunların kalyon olarak mevcut bulunduğunu kaydeder. Bu gemiler özellikle seferler sırasında erzak ve asker naklinde kullanılmıştır. Girit Seferi esnasında, kira yoluyla temin edilen İngiliz ve Fransız burtunları, İzmir'den asker ve zahireyi alarak Sakız Adası'nda Osmanlı donanmasına katılmış ve birlikte Girit'e yönelmişlerdir. Ayrıca 1650 yılında Amasra'da, her biri 40–50 top taşıyan iki burtun kalyonunun inşa edildiği belgelenmiştir. Tarihçi Karaçelebizâde ise eserlerinde kalyonlar için genellikle “*burtun*” tabirini kullanmaktadır (Bostan & Özbaran, 2009b, s. 338).

3.2.3. Buharlı ve zırhlı gemi dönemi (XIX.-XX. yüzyıllar)

Osmanlı Devleti'nde gemi türlerindeki son değişim buharlı ve zırhlı gemilere geçişte yaşanmıştır. Osmanlı donanmasının uzunca yıllar boyunca kullandığı kürekli gemiler nasıl yelkenli gemilere bir değişim içerisine girmişse bu yüzyıllarda özellikle Sanayi Devriminin sonuçları hasebiyle denizcilik alanında da dünyada çok önemli değişimler yaşanmıştır. Bu hususta Osmanlı Devleti'nin çağdaşı olan devletlerin donanma gücüne artık ayak uyduramaması büyük bir etken olmuştur. Artık dünyada buhar gücü olarak bilinen yeni bir enerji alanı bulunmaktadır ve Osmanlı Devleti de dış dünyaya karşı bu duruma kayıtsız kalamamıştır.

Buharlı gemiler

Öncelikli olarak buhar teknolojisinin ve getirdiği yenilikleri iyi bir şekilde incelemek ve bu hususun denizciliğe olan yansımaları tatbik etmek gerekmektedir. XIX. yüzyıl, deniz ulaştırma teknolojisinde köklü değişimlerin yaşandığı bir dönem olmuştur. Bu dönemde buhar gücü gemilerde kullanılmaya başlanmış, böylece yelkenli dönemden buharlı döneme geçiş süreci başlamıştır. İlk başarılı buharlı gemi 1807'de inşa edilmesine rağmen, bu tür gemiler uzun süre yalnızca kısa mesafeli seferlerde kullanılabilmiştir. Ancak XIX. yüzyılın ortalarına doğru, teknik gelişmelerle birlikte buharlı gemiler yelkenlilerin yerini almaya başlamış; yüzyılın sonlarına gelindiğinde ise yelkenli gemiler tamamen tasfiye edilmiştir (Tabakoğlu, 2014, s. 353).

XIX. yüzyıl, genel manada doğu uygarlıklarının, batıdaki gelişmelere karşı gerilediği ve karşılık veremediği dönem olarak söylenebilir. Batı menşeli buharlı makineler, gemiler, silahlar ve batı ekonomi sistemi adeta dünyayı ele geçirmişti (Hobsbawm, t.y., s. 3). XIX. yüzyıl

artık metalden üretilen gemilerin, ahşap gemilere karşı zafer elde ettiği dönemin başlangıcı olmuştur. Buhar gücünün kullanımıyla birlikte gemiler artık rüzgâr ve hava koşullarına bağlı olmadan hareket edebilmiş, bu da sefer güvenliği ve sürekliliğini büyük ölçüde artırmıştır. İklim koşulları nispeten donanma unsurları için büyük önem halinden çıkmıştı (Heaton, 1985, ss. 154-155).

Amerikalı mucit Robert Fulton, 1807 yılında Hudson Nehri üzerinde işletmeye koyduğu “*Clermont*” adlı gemiyle, denizcilik tarihinde ilk başarılı buharlı gemi uygulamasını gerçekleştirmiştir. Clermont, ticarî amaçla kullanılan ilk buharlı yolcu gemisi olarak kabul edilir ve buhar makinesinin deniz ulaşımına tatbikinde bir dönüm noktası olmuştur. Bu gelişme, kısa sürede Avrupa’ya da sirayet etmiştir (A. Doğan, 2020, s. 198). 1811 yılında İngilizler, buhar gücünü gemilere uygulamayı başardılar ve kısa süre içinde buharlı gemi inşasında önemli ilerleme kaydettiler. 1820’li yıllardan itibaren İngiltere’de düzenli biçimde buharlı gemiler inşa edilmeye başlandı. Bu dönemde 1816 yılında, İngiltere ile Fransa arasındaki Manş Denizi ilk kez bir buharlı gemiyle 22 günde geçildi. Ardından, 1819’da Amerikalılar, 1822’de İngilizler ve 1823’te Fransızlar, Atlantik Okyanusu’nu buharlı gemilerle geçmeyi başardılar. Bu gelişmeler, denizcilikte yelkenli dönemden buharlı döneme geçişin başlangıcını temsil ederken, kısa sürede Osmanlı donanmasını da etkilemiş ve XIX. yüzyıl ortalarına doğru Osmanlı Bahriyesinde buharlı gemi inşası ve satın alımları gündeme gelmiştir (Hut, 2011, s. 71).

Osmanlı donanmasında buharlı gemilerin kullanılmaya başlamasına geçmeden önce “vapur” kelimesinin kaynaklarda kullanılması konusuna değinmek gerekmektedir. Öncelikle vapur kelimesi Fransızca’da “buharlı makine” anlamını içermektedir. Bu tür makinelerin kullanıldığı gemilere ise kaynaklarımızda vapur denmesinin sebebi bu yüzdendir. Ayrıca *vapur sefinesi* şeklinde de kullanılması da yaygın bir ifadedir. Osmanlı Devleti’nin vapur alımını ilk olarak 1827 tarihinde “*Sür’at*” adıyla bilinen halk arasında “buğu gemisi” olarak adlandırılan geminin İngiltere’den satın alınmasıyla olduğu bilinmektedir. Osmanlı Devleti’nin buharlı gemilere geçişinde şüphesiz yukarıda verilen bilgilerin olmasının dışında somut olarak Navarin’de yaşanan deniz bozgunu oldukça önemli gözükmektedir (Bostan, 1996, s. 12; Düzcü, 2012, s. 156). İngilizce’de “*Swift*” adıyla bilinen bu vapur, yaklaşık 5 mil/saat hıza ulaşabilen buharlı bir yelkenli savaş gemisiydi. Uzunluğu 32,4 metre, genişliği 9,8 metre ve su kesimi 3,03 metreydi. Gemide hem yelken donanımı hem de buhar makinesi bulunmaktaydı. 40 beygir gücündeki makinesi, iki çarkı ve iki kazanıyla gemiye hareket sağlarken, gemide ayrıca bir top da yer alıyordu. Söz konusu vapur, 1826 yılında Londra’da inşa edilmiş ve buharlı gemi olarak

yeniden tasarlanmıştır. Geminin mürettebat düzeniyle ilgili olarak, eğer gemide görev yapan neferler Müslüman olursa, buhar sistemini tam öğrenemedikleri varsayılarak mürettebat sayısı 20 kişi, Avrupalı personel olması durumunda ise 12 kişi olarak öngörülmüştür. Gerektiğinde bu sayı 200 kişiye kadar çıkarılabilecekti. Vapur 10 top taşıma kapasitesine sahipti. Ayrıca, kapak, fırkateyn ve korvet gibi yelkenli gemileri arkasına bağlayarak akıntıya karşı çekebilme ve rüzgâra karşı ilerleyebilmekteydi. Gemi satıcısı Black, gemi hakkında “*Güzel bir gemidir ama küçüktür*” demiş ve daha büyüğünün talep edilmesi durumunda 10 gün içinde getirebileceğini, bedelinin ise 600.000 kuruş olacağını belirtmiştir. Swift vapurundan bir yıl sonra Osmanlı Devleti, İngiltere’den ikinci bir buharlı gemi daha satın almıştır. İlkine kıyasla daha büyük olan bu gemi, Sultana satılmak üzere Osmanlı sularına getirilmiştir. Geminin orijinal adı *Hilton Joliffe* idi. 1824 yılında İngiltere’de inşa edilmiş olup 38,8 metre uzunluğunda, 6,8 metre genişliğinde ve 3,9 metre su kesimine sahipti. Gemi, Scott & Sinclair yapımı tek silindirli basit bir buhar makinesiyle donatılmıştı. Osmanlı Devleti, bu vapuru 30 Mayıs 1829 tarihinde resmî olarak satın almıştır. Bu alım, Osmanlı’nın buharlı gemi teknolojisini benimseme sürecinde Swift’ten sonraki ikinci önemli adımı oluşturmuş, donanmanın modern denizcilik sistemine geçişinde belirleyici bir aşama olmuştur (Düzcü, 2021, ss. 116-117).

Osmanlı tersanelerinde inşa edilen ilk buharlı gemi, 1832 yılında Amerikalı mühendis Foster Rhodes tarafından yapılmıştır. Bu gelişme, Osmanlı Devleti ile Amerikalılar arasında yapılan teknik iş birliği anlaşması kapsamında gerçekleşmiştir. Rhodes’in başkanlığında kurulan ekip, ilk yerli buharlı geminin yapımını başarıyla tamamlamış, bu girişimle birlikte Osmanlı donanması kendi buharlı gemilerini inşa etme kabiliyetini kazanmaya başlamıştır (Gencer, 1986, s. 41; Hut, 2011, s. 72). *Eser-i Hayr*, Osmanlı Devleti’nin inşa ettiği ilk buharlı gemi olarak kabul edilmektedir. Bu gemi, Osmanlı denizciliğinde yelkenliden buharlı döneme geçişin simgesi niteliğindedir. Tanzimat dönemiyle birlikte bu tür gemilerin sayısı hızla artmış ve buharlı gemiler yelkenlilerin yerini almaya başlamıştır. Kısa sürede sayıları on sekizi bulan vapurların makineleri, çarkçıları ve makinistleri yurt dışından getirilmiştir. Bu dönemde Osmanlı donanmasındaki en önemli buharlı gemiler *Mecidiye*, *Taif* ve *Eser-i Cedid* olmuştur. Bu gemiler öncelikli olarak deniz ticareti, posta taşımacılığı, asker ve eşya nakli gibi görevlerde kullanılmıştır. Kırım Savaşı’ndan sonra Osmanlı Devleti, buhar gücüyle çalışan gemilerin yanı sıra zırhlı savaş gemilerini de dışarıdan satın almaya başlamış ve donanmasını modern denizcilik standartlarına uyarlama yönünde önemli bir adım atmıştır (Bostan, 1996, s. 12; Düzcü, 2012, ss. 181-185).

Ayrıca denizcilik faaliyetini ilgilendiren başka gelişmelerde yaşanmıştır. İlk olarak artan şehir içi ve şehirler arası ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla birbiri ardına yeni şirketler kurulmuştur. 1843 yılında kurulan “Fevaid-i Osmaniye”, Osmanlı sularında düzenli buharlı taşımacılık hizmeti veren ilk şirket olmuştur. Bu şirket, devlet destekli bir girişim olarak faaliyet göstermiş ve Osmanlı limanları arasında mal ve yolcu taşımacılığı yapmıştır (A. Doğan, 2020, s. 208). Akabinde yine bu alanda Şirket-i Hayriye kurulmuştur. Kısaca bahsetmek gerekirse 1844 yılında kurulan Şirket-i Hayriye, yaklaşık bir asır boyunca faaliyet göstermiştir. Şirketin temel amacı, İstanbul ile Boğaziçi arasında düzenli deniz ulaşımı sağlamak ve böylece hem şehir içi ulaşımı kolaylaştırmak hem de Boğaziçi'nin yerleşim alanı olarak gelişmesini teşvik etmek olmuştur. Daha önce çoğunlukla sayfiye bölgesi olarak görülen Boğaziçi, Şirket-i Hayriye'nin seferleri sayesinde yıl boyu yerleşim ve imarın yaygınlaştığı bir bölgeye dönüşmüştür. Güvenli, düzenli ve zamanında ulaşımın sağlanmasıyla birlikte Boğaziçi'nin İstanbul'la bütünleşmesi süreci hızlanmış, bölge hem ekonomik hem sosyal bakımdan canlanmıştır. Şirket-i Hayriye, faaliyetleri boyunca yalnızca şehir içi taşımacılıkla değil, savaş dönemlerinde de ordu hizmetine gemi tahsisiyle önemli bir rol üstlenmiştir. Özellikle savaş yıllarında, Şirket-i Hayriye filosundaki bazı vapurlar cephe hizmetinde kullanılmış, asker ve mühimmat taşımış, lojistik destek sağlamıştır. Ancak bu süreçte birçok vapur batmış veya ağır tahribat gördüğü için kullanılamaz hale gelmiştir. Bu durum hem şirketin filosunu zayıflatmış hem de sivil ulaşımı uzun süre olumsuz etkilemiştir. Yaklaşık doksan beş yıllık faaliyet süresinin ardından, Şirket-i Hayriye'nin tüm varlıkları, gemileri ve tesisleriyle birlikte 1945 yılında Devlet Denizyolları ve Limanları Umum Müdürlüğü'ne devredilmiştir (Şensoy, 2018, ss. 264-265).

Zırhlı gemiler

Zırhlı gemilerle ilgili ilk girişim Kırım Savaşı esnasında, Rus gemilerinin Osmanlı ahşap gemilerine attıkları mermi ateşi sayesinde rahat bir şekilde bu gemilerin infilak etmesinden dolayı Fransa bu hususla alakalı gördükleri zafiyeti giderebilmek adına 3 tane yüzen batarya inşa ettiler. Yine Kırım Savaşı esnasında bu gemilerin Dinyeper'deki Rus istihkamlarına karşı çok sayıda isabet almasına karşı neredeyse hiç hasar almaması zırhlı gemilerin ortaya çıkışına sebebiyet vermiştir (Gövül, 1948, ss. 3-4).

Fransız Donanması, zırhlı gemi teknolojisinin öncülerinden biri olarak 4 Mart 1858 tarihinde dört adet zırhlı fırkateynin yapımına karar vererek diğer ülkelerin de bu alanda harekete geçmesine öncülük etti. Bu gemilerden en ünlüsü “*Gloire*” idi. Gloire, gövdesi ahşap

malzemeden yapılmış olmasına rağmen, bordaları 4,7 inç kalınlığında demir levhalarla kaplanmıştı. Böylece hem yelkenli gemilerin manevra kabiliyetini hem de demir zırhın koruma gücünü birleştiren bir geçiş dönemi gemisi niteliği taşıyordu. 1859 yılında denize indirilen Gloire, dünyanın ilk zırhlı savaş gemisi olarak kabul edilir. İngiltere Bahriyesi, XIX. yüzyılın ortalarında Fransa'nın denizcilikteki zırhlı gemi üstünlüğüne karşı geride kalmamak amacıyla 1859 yılında önemli bir adım atarak “*Warrior*” ve “*Black Prince*” adlı iki büyük zırhlı savaş gemisinin inşasına karar verdi. Her biri 9.210 ton hacminde olan bu gemiler tamamen demirden yapılmıştı ve gövdelerinin orta kısımları 4,5 inç kalınlığında zırh levhalarıyla güçlendirilmişti. Gemilerin silah donanımı oldukça güçlüydü; borda zırhlarının arkasında 24 adet 68 librelik top, zırh dışındaki bölümlerde 8 top, üst güvertede 2 hareketli 68 librelik top ve 40 librelik kuyruktan dolma toplar bulunuyordu. Her biri 92 su geçirmez bölmeye sahipti ve kabasorta yelken donanımına ek olarak iki bacayla donatılmıştı. Bu sayede hem yelken hem buhar gücüyle hareket edebiliyorlardı. Maksimum 14–14,5 mil hız yapabilen bu gemiler, dönemin denizcilik teknolojisinde büyük bir devrimi temsil ediyordu. Dayanıklılık, hız ve ateş gücü bakımından benzeri görülmemiş bu iki gemi, İngiltere'nin denizlerdeki üstünlüğünü pekiştirirken aynı zamanda dünyada zırhlı savaş gemisi çağının başlangıcını simgeliyordu. *Warrior* ve *Black Prince*, yalnızca İngiliz donanmasının değil, tüm modern donanmaların gelişiminde belirleyici bir dönüm noktası olmuştur (H.W. Wilson, 2007, s. 23; Mercan, 2022a, s. 54).

Dünyada zırhlı gemilerle ilgili genel anlamda bu gelişmeler yaşanırken Osmanlı Devleti de buna kayıtsız kalmayarak filosunu zırhlı gemilerle güçlendirmeye yönelik hamlelerde bulunmuştur. Bu hususta ilk girişimler Sultan Abdülaziz döneminde yaşanmıştır. Yürütülen girişimlerde, deneyimli denizcilerden Ateş Mehmed Salih Paşa önemli bir rol üstlendi. Kırım Savaşı sırasında Mahmudiye Kalyonu süvariliği görevinde bulunan ve Bahriye teşkilatında büyük hizmetleriyle tanınan Salih Paşa, 27 Kasım 1861 tarihinde İngiltere'ye gönderildi. Görevi, Osmanlı Donanması'nın çağın gereksinimlerine uygun olarak zırhlı gemilerle takviye edilmesini sağlamak ve yeni gemi siparişlerini organize etmektir. Bu amaçla İngiltere'deki *Napier & Son* tersanesiyle anlaşma yapıldı. Anlaşma kapsamında, her biri borda bataryalı zırhlı firkateyn sınıfında olan *Aziziye*, *Osmaniye* ve *Orhaniye* adlı üç geminin yapımı kararlaştırıldı (Akşahin, 2022, s. 59; Langensiepen & Güler, 1995, s. 133). Osmanlı Devleti, 1863 yılında kendi tersanelerinde bir zırhlı gemi inşa etme girişiminde bulunarak bu alandaki ilk ciddi adımını atmıştır. Bu kapsamda planlanan *Fettah* adlı zırhlı firkateynin projesi, 1864'te başlatılmış ve 1865 yılına kadar etüt çalışmaları sürdürülmüştür. Ancak 23 Nisan 1865'te,

Tersane-i Âmire'nin teknik kapasitesinin bu ölçekte bir gemi inşasına yeterli olmadığı anlaşılınca proje iptal edilmiştir (Akşahin, 2022, s. 60).

Osmanlı Devleti'nin zırhlı gemi inşa girişimlerinde somut başarıya ulaştığı ilk örnek *Mukaddeme-i Hayr* zırhlı korvetidir. Bu gelişmeyi izleyen süreçte, 29 Kasım 1869 tarihli bir belgede, İngiltere'den satın alınan *Feth-i Bülend* zırhlı korvetine muadil bir başka zırhlı korvetin Tersâne-i Âmire'de inşa edilmesinin gündeme geldiği görülmektedir. Belgeye göre, inşa edilecek geminin 500 beygir gücünde olması gerektiği özellikle belirtilmiş; ayrıca gemiye yerleştirilecek makinelerin Tersâne-i Âmire fabrikalarında yapılması uygun bulunmuştur¹. Bu girişim, Osmanlı tersanelerinin artık zırhlı gemi teknolojisine adapte olma yönünde önemli bir aşamaya geçtiğini göstermesi bakımından dikkat çekicidir.

II. Abdülhamid döneminde, Tersâne-i Âmire imkânlarıyla yerli bir zırhlı inşa etme fikrine yönelinmiştir. Yüksek maliyeti nedeniyle İngiliz Palmers firmasından tedarik seçeneğinin elenmesiyle 1892 yılında kızağa konan *Abdülkadir* zırhlısı, devletin teknik modernleşme arzusu ile mali-bürokratik gerçekleri arasındaki derin uçurumu simgeleyen talihsiz bir projeye dönüşmüştür (Mercan, 2022b, ss. 457-458; Panzac, 2018, s. 385). Hazineden talep edilen ödeneklerin kronikleşen bütçe açıkları ve hantal bürokratik işleyiş nedeniyle düzenli tahsis edilememesi, geminin inşasının on yılı aşkın bir süre tamamlanamamasına ve projenin iskelet aşamasında kalmasına neden olmuştur. Nihayetinde *Abdülkadir*, ciddi bir zaman, sermaye ve itibar kaybıyla sonuçlanan bir sanayi fiyaskosu olarak Osmanlı denizcilik tarihindeki yerini almıştır (Mercan, 2022b, ss. 465-466).

Torpidobot

Hafif silahlarla donatılmış, torpil atma kabiliyetine sahip, yüksek süratli küçük savaş gemisidir ("Torpidobot", t.y.). XIX. yüzyılda "torpido" terimi, genel olarak sualtı patlayıcı silahların tamamı için kullanılmaktaydı. Zamanla sualtı harp teknolojisindeki yeniliklerin artmasıyla kavram daha belirgin bir ayrıma kavuşmuştur. Suyun altında sabit şekilde bırakılan patlayıcılar "mayın", suyun altından veya üstünden hedefine doğru gönderilen yönlendirilmiş patlayıcılar ise "torpido" olarak adlandırılmaya başlanmıştır. Torpidolar, torpido istimbotları,

¹ "Feth-i Bülend kalyonuna muadil bir kalyon inşası", 24 Ağustos 1286, İ.DH. 602/41990, Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi. (Not: Belgede "Feth-i Bülend kalyonu" ifadesi geçmekte olup, içerik Feth-i Bülend zırhlı korvetine işaret etmektedir.); Akşahin, "Sultan Abdülaziz Devrinde Tersâne-i Âmire'de Zırhlı Gemi İnşa Projeleri", 63.

savaş gemileri ya da kıyıya kurulan özel bataryalardan ateşlendikten sonra deniz altında ilerleyerek hedefini vuran taarruz silahlarıdır (Geçili, 2021, ss. 939-940).

12 Mayıs 1883 tarihinde Bahriye ümerası tarafından oluşturulan geçici komisyon, Avrupa'daki torpidobot teknolojisinde gözlenen hızlı gelişmeleri dikkate alarak Osmanlı kıyı savunma kapasitesinin güçlendirilmesine yönelik kapsamlı bir değerlendirme yapmıştır. Komisyon raporunda, özellikle Birinci, İkinci ve Üçüncü sınıf olmak üzere farklı tonaj ve teknik özelliklere sahip torpidobotlara duyulan acil ihtiyaç vurgulanmış; bu bağlamda söz konusu gemilerin Avrupa'daki önde gelen tersanelerden temin edilmesi önerilmiştir (Mercan, 2015, s. 122).

Osmanlı Bahriyesi, 1884'ten itibaren kıyı savunmasını güçlendirmek amacıyla torpidobot alımına yöneldi. İlk olarak La Seyne'deki *Forges et Chantiers de la Méditerranée* tersanesine iki adet torpidobot sipariş edildi; ancak benzer tipte Tersane-i Âmire'de inşa edilen dört bot düşük nitelikte kaldı. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, daha güvenilir üreticilere yönelerek 1886'da *Schichau* firmasından beş, ardından *Germania* tersanelerinden sekiz torpidobot temin etti. Aynı dönemde iki İngiliz botu da filoya katıldı. Böylece Osmanlılar kısa sürede Jeune École anlayışına uygun şekilde toplam 21 torpidobottan oluşan bir filotilla oluşturdular; ancak farklı tersanelerden gelen bu teknelerin bakım ve yedek parça sorunları Tersane-i Âmire için ciddi güçlükler doğurdu (Panzac, 2018, ss. 380-381). *Germania* tersanesinden alınan torpidobotlarla ilgili teknik kısımlar ise şu şekildedir: 39 metre uzunluğunda ve 87 ton deplasmana sahip Nasır Sınıfı torpidobottan yedi adet; 49 metrelik, 138 tonluk Ejder Sınıfı torpidobottan bir adet; 60 metre uzunluğunda ve 230 tonluk Berk Efsân Sınıfı torpidobottan iki adet (Tersane-i Âmire'de tamamlanmak üzere); ayrıca 75,5 metre boyunda ve 755 tonluk Peleng-i Deryâ Sınıfı torpedo gambottan iki adet sipariş edilmiştir. *Germania*, bu gemileri uzun namlulu ve seri atışlı 37 mm Hotchkiss toplarıyla donatmayı da üstlenmiştir (Mercan, 2018, s. 160).

Osmanlı Devleti, modernize edilen zırhlılara ek olarak artan torpidobot ihtiyacını karşılamak amacıyla İtalyan Ansaldo firmasından iki adet torpidobot sipariş etti. 150 ton deplasmanındaki ve 50 metre uzunluğundaki bu gemiler, Yarrows tarafından geliştirilen yeni tip su borulu kazanlarla donatılmıştı. Ansaldo Firması vekilinin teklifi Meclis-i Mahsus'ta değerlendirildikten sonra, 3 Ağustos 1900 tarihli mukavele ile her iki bot için 75.000 sterlin ödenmesi kararlaştırıldı. 30 Mart 1901 tarihinde İstanbul'a ulaşan torpidobotlara Sultan II. Abdülhamid tarafından Hamidiye ve Abdülmecid adları verildi (Mercan, 2018, ss. 163-164).

Özellikle II. Abdülhamid dönemiyle birlikte kıyı savunması güvenliği ve modern denizcilik gelişimini tamamlamak adına birçok Torpidobot siparişi tamamlanmıştır.

Denizaltı

Düşmana fark edilmeden yaklaşmak, askerî doktrinde daima kritik bir harekât ihtiyacı olmuştur. Deniz harp sahasında sualtı ortamı, bu ihtiyacı karşılamaya en elverişli fiziksel koşulları sunar. Ancak sualtında bulunmak, savaşta cesareten önce ileri düzey teknik yeterlilik gerektirir. Sanayileşme süreciyle birlikte gelişen denizaltılar da bu teknik üstünlüğün bir ürünü olarak ortaya çıkmış ve yarattıkları asimetrik etki sayesinde giderek düşman kuvvetleri için önemli bir tehdit haline gelmiştir (Şifa, 2022, s. 29). Bu hususta denizcilik tarihinin önemli buluşlarından biri denizaltı olmuştur. Suyu dalarak gözle görülmeden dipte ilerleyebilen ilk denizaltılar, limanda bağlı veya alargada demirli savaş gemilerine yaklaşıp karinalarında delik açabilen, gövdeye çarpıp hasar verebilen ya da patlayıcı sabitleyerek uzaktan infilak ettirebilen gizli silahlar olarak harp sahnesine çıktı. Denizaltının yalnızca deneysel bir araç olmaktan çıkarak gerçek bir savaş platformu hâline gelişi ise ilk kez Amerikan Bağımsızlık Savaşı sırasında yaşandı. İngilizlerin Amerika limanlarını abluka altında tuttuğu dönemde, Yale öğrencisi David Bushnell 1774 yılında *Turtle* adını verdiği, günümüz denizaltı prensiplerine oldukça yakın çalışan küçük bir sualtı aracını tasarladı. Yaklaşık 2,4 metre uzunluğunda ve kaplumbağayı andıran fiçı biçimli bu tekne, elle çevrilen bir pervane ve dümen tertibatı sayesinde sualtında manevra yapabiliyor; su alıp boşaltan sarnıç sistemiyle de dalış ve suya yükseliş gerçekleştirebiliyordu. Tek bir personelin kullanabildiği araçta acil durumlarda bırakılabilen kurşun ağırlıklar da bulunuyordu (Mercan, 2022a, ss. 198-198). Denizaltının askerî maksatlarla ilk kez etkili bir şekilde kullanılması, Amerikan İç Savaşı sırasında 17 Şubat 1864'te Charleston Limanı'nda bulunan *USS Housatonic* gemisinin *Hunley* denizaltısı tarafından batırılmasıyla gerçekleşti. Erken dönem denizaltı tasarımlarından biri olan *Hunley*, karinasına sabitlenmiş bir mızrağın ucuna yerleştirilen patlayıcıyı hedef gemiye çarptırma prensibiyle görev yapıyordu. Son derece ilkel bir yapıya sahip olmasına rağmen *Hunley*'nin bu operasyonel başarısı, modern denizaltıların geliştirilmesinde önemli bir motivasyon kaynağı olmuş ve sualtı harp teknolojisinin evriminde kritik bir eşik teşkil etmiştir (Aytan, 2023, s. 99). İlk denizaltı tasarımlarından biri olan *Nordenfelt I*, Ekim 1885'te Landskrona'da gerçekleştirdiği etkileyici dalış ve sualtı seyriyle büyük ilgi topladı. Gösteriyi Rus Çarı, Danimarka Kralı, Galler Prensi ve Osmanlı zabitlerinin de aralarında bulunduğu çok sayıda ülke temsilcisi izledi. Bu performansın ardından denizaltı Yunanistan tarafından satın alınarak 1886 yılında Salamis Körfezi'nde denemelere tabi tutuldu (Panzac, 2018, s. 381).

Osmanlı Devleti'nde denizaltına benzer bir yapının ilginç bir mazisi bulunmaktadır. III. Ahmed döneminde mimar İbrahim Efendi'nin bir şölende sergilediği yapma "timsah", Osmanlı dünyasında suya batıp çıkan kapalı bir tekne fikrinin erken ve dikkat çekici örneklerinden biridir. Balık formunda tasarlanan bu araç, örtü altına gizlenmiş bir kayık gövdesi, kamış borularla sağlanan ilkel hava alma düzeni ve caraskal mekanizmasıyla kontrollü biçimde dalıp yüze çıkabilmesi bakımından, modern denizaltıların çalışma prensiplerini hatırlatan ilkel bir sualtı platformu niteliğindedir. Askerî amaç taşımamakla birlikte, sualtında ilerleyebilen kapalı bir yapının Osmanlı kültüründe erken bir temsilini oluşturması yönüyle denizaltı tarihinin ilginç öncüllerinden biri sayılabilir (Vehbî, 2008, ss. 381-382). Pek tabii bu ilginç hadise modern denizaltı fikriyle belki alakadar olmasa da Osmanlı denizciliği için gözden kaçırılmaması gereken bir durum olarak söz edilebilir.

Osmanlı donanmasının modern anlamda denizaltı satın alınmasındaki en önemli nedenlerden biri Yunanistan'ın ilk denizaltı siparişi vermesi olmuştur. Bu bağlamda Osmanlı Devleti de Bahriyesini güçlendirmek adına Nordenfelt-II ve Nordenfelt-III denizaltıları için sipariş vermiştir (Şifa, 2022, s. 35). 1886'da Taşkızak Tersanesi'nde montajı tamamlanan Nordenfelt tipi *Abdülhamid* denizaltısını, 1888'de denize indirilen *Abdülmecid* takip etti. Kaynaklarda farklılık göstermekle birlikte, sualtında ilk torpido atışını gerçekleştiren denizaltının Abdülhamid ya da Abdülmecid olduğu belirtilir. Nitekim yapılan uzun eğitimlerin ardından denizaltı, İzmit Körfezi'ndeki talimleri müteakip Sarayburnu açıklarında dalmış hâlde Üsküdar önlerindeki boş bir hedef gemisini başarıyla batırmıştır (Aytan, 2023, ss. 106-107; Hersing, 2007, s. XXXIV). İngiltere'de Des Vignes–Chertsey tersanelerinde inşa edilen Nordenfelt II ve Nordenfelt III tipi denizaltılar, Yunanistan'ın sahip olduğu Nordenfelt I'e kıyasla daha büyük boyutlara, daha yüksek hızlara ve daha fazla torpido kapasitesine sahipti. Osmanlı donanmasına alınan bu denizaltılar 31 metre boyunda, 3,6 metre genişliğinde ve 160 ton deplasmana sahip olup, 250 beygir gücünde iki silindirli bir makineyle çalışıyordu. Dalış esnasında bacası kapatılan denizaltı, kazanda kalan buhar basıncıyla hareket ediyor ve toplam beş kişilik bir mürettebat tarafından işletiliyordu. Tarihte sualtından torpido atabilen ilk denizaltılar arasında yer alan Nordenfelt sınıfının dalmış durumda seyir menzili 12 milin altında olduğundan, tasarım itibarıyla daha çok su üstü taarruz konsepti için uygun bir platform niteliği taşımaktaydı (Mercan, 2012, ss. 174-175).

Osmanlı Bahriyesindeki ilk denizaltı deneyimi ilginç bir şekilde, Haliç'teki Valide kızaklarına çekilmiş ve buradan seyir yapmaları, hatta personelin gemilere yaklaşması dahi

yasaklanmıştır. 1888 yılı mart ayı sonunda mühendis William Garrett'ın denizaltıların Osmanlı Bahriyesi'ne tesliminden sonra İngiltere'ye dönmesi ve bir daha Osmanlı donanması için görev yapmaması, bu sürecin durgunluğunu daha da pekiştirmiştir. Her iki denizaltı daha sonra Sütlice'deki barakalarda yıllarca âtil bekletilmiş ve Osmanlı donanmasının birçok gemisinin kaderini paylaşarak etkin bir kullanım alanı bulamadan 1910 yılında envanterden çıkarılmıştır. Bu durumun temel nedenleri arasında denizaltıların sualtı stabilitesinin yeterince güvenilir olmaması, dönemin teknolojik imkânlarının harekât yarıçapını ciddi biçimde sınırlaması ve Osmanlı Bahriyesi'nde bu yeni platformları kullanabilecek yetkin denizaltıcı personelin yetiştirilememiş olması öne çıkmaktadır (Aytan, 2023, s. 112; Hersing, 2007, s. XXXIV; Mercan, 2012, s. 179). II. Meşrutiyet döneminde ve sonrasında, denizaltı alımı için çeşitli temin ve inşa girişimlerinde bulunmuş, ancak bu projelerin tamamı sonuçsuz kalmıştır. Bu başarısızlıkların temel nedenlerini devlet yönetimindeki çekişmeler, mali imkânsızlıklar ve gerekli teknik altyapı tesislerinin yetersizliği oluşturmuştur.

Kruvazörler

Kruvazör, terim köken olarak *cruiser/croiseur* biçimleriyle *Lingua Franca* üzerinden denizcilik literatürüne girmiş olup başlangıçta belirli bir gemi tipini değil, ana muharebe filosundan bağımsız görev icra eden süratli ve uzun menzilli savaş gemilerini ifade etmektedir. Bu roller, düşman donanmasına karşı keşif ve devriye faaliyetleri, müttefik ticaret yollarının korunması ile düşman ulaştırma hatlarına akın harekâtı yürütülmesi gibi geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır (Mercan, 2022a, s. 100).

Osmanlı Devleti de denizlerde etkin bir pozisyonda olabilmek adına Kruvazör türünde gemi arayışı içerisine girmiştir. Bu hususta, Bahriye Nezareti bu sınıftan iki kruvazör siparişi vermiş; ilk gemi İngiltere'deki Armstrong tersanelerine ihale edilerek eski bir geleneğin devamı sağlanmış, ikinci gemi için ise ABD'nin Philadelphia kentindeki Cramp firmasıyla anlaşmaya varılmıştır. Özellikleri birbirine oldukça yakın olan bu iki kruvazör, sırasıyla 1903 ve 1904 yıllarında Osmanlı Donanması'na katılmıştır. İngiltere'de inşa edilen *Hamidiye*, 3.900 tonluk deplasmana sahip olup 22 deniz mili sürate ulaşabilmekteydi; mürettebatı 400 kişiden oluşuyor ve silah donanımı iki adet 15 cm, sekiz adet 12 cm ve altı adet 4,7 inçlik seri atışlı toplardan meydana geliyordu. Amerikan yapımı *Mecidiye* ise 3.500 tonluk deplasmanı ile Hamidiye'den bir miktar daha küçük olmakla birlikte, silah sistemi ve personel niteliği yönünden İngiliz kruvazörüyle büyük ölçüde aynı özellikleri taşımaktaydı (Panzac, 2018, ss. 414-415). Bunun dışında Osmanlı Devleti'nde modern Kruvazör sınıfında Osmanlı donanmasının yerli inşa

girişimlerinin dikkat çekici örneklerinden biri olan *Lütf-ü Hümayûn* bulunmaktadır. Lütf-ü Hümayûn, 1882’de Tersâne-i Âmire’de kızığa konmuş, 1892’de denize indirilmiş ve 1896’da hizmete girmiş korumasız kruvazör sınıfı bir gemiydi. Yaklaşık 1.313 ton deplasmana, 64 metre uzunluğa ve 12 knot azami hıza sahip olan gemi, Krupp yapımı 17 cm ve 12 cm toplarla donatılmış; ayrıca iki adet 450 mm torpido tüpü taşımaktaydı. 1899’daki modernizasyonla top takımı yenilenmiş olsa da gemi esasen eğitim ve sabit görevlerde kullanılmış, 1905’te makine ve silahları sökülerek hizmet dışına alınmış ve nihayet 1908’de envanterden çıkarılmıştır (*Lütf-ü Hümayûn*, t.y.). Ayrıca üst kısımlarda yer verdiğimiz I. Dünya Savaşı’na girmemizde büyük etkenlerden olan Yavuz ve Midilli gemileri de bu tür gemilere önemli örnekler teşkil etmektedir.

Tablo 3.1. Osmanlı Donanmasındaki bazı Kruvazörler ve genel özellikleri.

Gemi	Tip	İnşa	İnşa Yeri	Akıbet
Lütf-ü Hümayun	3.Sınıf Korumasız Kruvazör	Sipariş: 1880; Hizmet: 1896	Tersane-i Âmire	1905’te Ansaldo tarafından yeniden planlamaya dahil edildi. 1908’de hizmet dışı kaldı. 1921’de parçalandı
Feyza-i Bahrî	Kruvazör	Sipariş: 1889; Hizmet: 1870	Fransa	1909’da parçalandı
Peyk-i Şevket	Torpido Kruvazör	Sipariş: 1903; Hizmet: 1907	Almanya	06.08.1915’te İngilizler tarafından hasar verildi. 1917’de tamirden sonra geri döndü. 1953-54’te Gölcük’te parçalandı
Mecidiye	Korumalı Kruvazör	Sipariş: 1900; Hizmet: 1903;	ABD	1915’te Rus mayını ile hasar aldı, aynı yıl Rusya tarafından kurtarıldı. 1918’te Almanya tarafından Osmanlı’ya geri verildi. 1925’te Gölcük Tersanesince yenilendi. 1947’de hizmet dışı kaldı. 1956’da parçalandı.
Hamidiye	Korumalı Kruvazör	Sipariş: 1900; Hizmet: 1904; Tamir: 1912-	İngiltere	1912’de Bulgarlar hasar verdi. 1940 yılına kadar eğitim gemisi olarak kaldı. 1966’da parçalandı
Midilli (Breslau)	Korumalı Kruvazör	16.08.1914’te Midilli ismini aldı ve Osmanlı donanmasına katıldı.	Almanya	20.1.1918 İmroz’da mayına çarparak battı.

Not: Bazı Kruvazörler ile ilgili genel bilgiler (Langensiepen & Güleriyüz, 1995, ss. 148-151).

Dretnot

Dretnot türündeki geminin inşası ile dünya denizciliği adeta büyük bir değişim içerisine girmiştir. Bu gemiler, kalın zırhla korunmuş gövdeleri, güvertede yer alan taretlerde konuşlandırılmış iki ya da dört adet 305 mm'lik ağır top ile genellikle on adet 150–240 mm seri atışlı top taşımalarıyla dönemin standart muharebe gemisi niteliğini kazandılar. Ortalama 18 deniz mili sürata ulaşabilen bu zırhlılar, 1893–1904 yılları arasında yalnızca İngiliz Donanması'nda 37 adet olarak hizmete girmişti. Bu vizyon doğrultusunda tasarlanan *HMS Dreadnought*, İngiliz Donanması tarafından yalnızca on iki ay gibi olağanüstü kısa bir sürede projelendirilip tamamlandı. *Dreadnought*, 18.000 tonluk yapısıyla beş tarete yerleştirilmiş toplam on adet 305 mm top, ağır bir zırh kuşağı ve yeni icat edilen buhar türbinli makineleri sayesinde 21 deniz mili hız kapasitesiyle dikkat çekiyordu. Hizmete girişiyle birlikte, tıpkı 45 yıl önce Fransız *Gloire* zırhlısının yarattığı etki gibi, dönemin tüm muharebe gemilerini bir anda “eskimiş” hâle getirmişti (Panzac, 2018, s. 412). Osmanlı Devleti'nin Dretnot türündeki çalışmaları satın alım şeklindedir. Fakat bu hususta İngiltere ile her konuda anlaşılmasına hatta gemilerin ücretleri bile ödenmesine rağmen İngiltere I. Dünya Savaşı'na bahane ederek bu türdeki gemileri Osmanlı Devleti'ne vermemiştir. Malumu üzerine bu gemiler “Sultan Osman” ve “Reşadiye” gemileridir. Bu kısım ile ilgili I. Dünya Savaşı başlığında ayrıntılı bilgiler mevcut olduğundan tekrar değinilmemiştir.

Zırhlı Korvet

Fransızca kökenli *corvette* terimi, XVII.-XIX. yüzyıllar arasında özellikle Fransız Donanması'nda kullanılan, üç direkli tam armalı, 600 ton civarında deplasmana sahip küçük yelkenli savaş gemilerini ifade ederdi. Genellikle üst güvertede 18-24 top taşır ve yaklaşık 130 kişilik mürettebatla sahil güvenliği, karakol, keşif ve filo muhabere görevlerinde kullanılırlardı. Buharlı ve zırhlı firkateynlerin XIX. yüzyılda ana muharebe gemisi hâline gelmesi üzerine daha düşük maliyetli bir ara sınıf olarak zırhlı korvetler ortaya çıktı; ancak bu gemiler kısa sürede yerlerini gelişen kruvazör sınıfına bırakarak tarih sahnesinden çekildiler (Mercan, 2022a, s. 166). Modern deniz kuvvetlerinde daha sonra zırhlı korvet türüne evrilen Korvetler, Osmanlı donanmasında da çok sayıda örneğe sahiptir. Korvetler, kalyon ve firkateynlere kıyasla daha küçük tonajlı olup daha az top taşımaları nedeniyle savaş güçleri de görece sınırlıdır (Songur, 2024).

Tablo 4. Osmanlı Donanmasındaki bazı Zırhlı Korvetler ve genel özellikleri.

Gemi	Tip	İnşa	İnşa Yeri	Akıbet
Asar-ı Tevfik	Zırhlı Korvet	Sipariş: 1865; Hizmet: 1870	Fransa	1913'te kaybedildi
Asar-ı Şevket	Zırhlı Korvet	Sipariş: 1865; Hizmet: 1870	Fransa	1909'da parçalandı
Lütf-ü Celil	Zırhlı Korvet	Sipariş: 1867; Hizmet: 1870	Fransa	10.05.1877'de Ruslar tarafından batırıldı
Avnillah	Zırhlı Korvet	Sipariş: 1867; Hizmet: 1878; Tamir: 1903- 1906 (Ansaldo tarafından)	İngiltere	24.02.1912 Beyrut'ta İtalyanlar tarafından batırıldı
Muin-i Zafer	Zırhlı Korvet	Sipariş: 1867; Hizmet: 1878; Tamir: 1903- 1906 (Ansaldo tarafından)	İngiltere	1932 hizmet dışı, 1934'te Erdek'te parçalandı
Feth-i Bülend	Zırhlı Korvet	Sipariş: 1867; Hizmet: 1878; Tamir: 1903- 1907 (Ansaldo tarafından)	İngiltere	31.10.1913'te Yunan torpidobotu tarafından batırıldı
Mukaddeme-i Hayır	Zırhlı Korvet	Sipariş: 1867; Hizmet: 1870	Tersane-i Âmire	1923'te İzmit'te söküldü
İclaliye	Zırhlı Korvet	Sipariş: 1868; Hizmet: 1879	İtalya	1928'de Gölçük'te söküldü

Not: Bazı Korvetler ile ilgili genel bilgiler (Langensiepen & Güleriyüz, 1995, ss. 136-139).

3.3. Osmanlı Devleti'nde Klasik Dönem Tersane Yapısı

Osmanlı denizciliğinin gelişiminde tersanelerin önemi oldukça fazladır. Tersaneler yalnızca gemi üretimi yahut tamir faaliyetlerini meşgale edinen bir yapı kimliğinde değildir. Devletin askerî ve idarî kapasitesini yansıtan temel kurumlar arasında yer almıştır. Özellikle klasik dönemden modernleşme sürecine kadar tersaneler hem üretim mekânı hem de bir örgütlenme merkezî olarak donanmanın ihtiyaçlarına göre şekillenmiş; zaman içinde hem kurumsal hem teknik düzeyde önemli dönüşümler geçirmiştir. Bu bölümde tersane yapısının genel çerçevesi ele alınmakta, ayrıntılı incelemeler ise ilgili alt başlıklarda değerlendirilecektir.

3.3.1. Tersanenin mazisi ve Tersane-i Âmire ilk dönemleri

Osmanlılar, tersane kavramı için başlangıçta “liman” kelimesini kullanmış, ancak XVI. yüzyılın başlarından itibaren İtalyanca *darsena* ile benzerlik gösteren “tershâne/tersâne” terimine yönelmişlerdir. “Tersane” kelimesi, Arapça *dârü's-sinâa* (sanat/üretim evi) teriminden türemiş olup, uzun süre Akdeniz dünyasında farklı biçimlerde kullanıldıktan sonra

Türkçeye geçmiştir (Bostan, 2011b, s. 513). Osmanlı Devleti'nde tersane kurumunun ilk olarak Gelibolu'da ondan öncesine ait ilk bilgilerin ise daha küçük çapta olmak suretiyle Karamürsel ve Edincik'te akabinde İzmit'te olduğuna dair bilgiler mevcuttur (Bozkurt, 1991, s. 502; Taneri, 1981, s. 325; İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 394). İlk dönemlerde gemilerin inşası için her ne kadar Gelibolu öne çıkmış olsa bile Osmanlı kaynakları içerisinde Gelibolu için herhangi bir tersane tabiri kullanılmadığı da bilinmektedir (Bostan, 1992d, s. 1). Tersane kavramının ve gemi inşası için bir başka görüşte Osmanlı'nın ilk tersane veya gemi inşa tezgâhının, 1324'te Karamürsel'in fethinden sonra burada kurulmuş olması kuvvetle muhtemel olduğuna dairdir. Bununla birlikte, 1333'te Gemlik'in fethini takiben ilk tersanenin burada kurulmuş olması ihtimali de göz ardı edilemez; hatta muhtemelen her iki merkezde de eş zamanlı olarak gemi inşaatına başlanmış olabileceği değerlendirilmelidir. Nitekim Orhan Bey döneminde, beylik yalnızca birkaç yıl içinde küçük ölçekli gemilerden oluşan mütevazı bir donanmaya sahip hâle gelmiştir. Bu gelişmede Karamürsel ve Gemlik tersanelerinin yanı sıra, Mudanya'nın birkaç kilometre batısında bulunan Zeytinbağı sahilindeki tersane faaliyetlerinin de payı olduğu anlaşılmaktadır (İlgürel, 2001, ss. 643-644). Mevcut bilgiler ışığında Osmanlı Devleti'nde tam teşekküllü olarak ilk kurulan tersanenin Gelibolu'da olduğu söylenebilir. Gelibolu'dan önce ismi geçen bölgelerde daha küçük çapta yapıların olduğu ve Osmanlı donanmasının ihtiyaç duyduğu gemileri diğer Türk beyliklerinden yararlanarak elde ettiği ifade edilebilir (A. Özcan, 1999, s. 555).

Tersane tarihinde İstanbul fethedildiği zamana kadar Gelibolu'dan başka yukarıda zikredilen yerlerde de inşa faaliyetlerinin olduğu görülmektedir. İstanbul'un fethedilmesiyle birlikte II. Mehmed'in, Kasımpaşa mevkinin Hasköy tarafında bir tersane inşası için emir verdiği bilinmektedir (Bostan, 1999, s. 612). Buradaki tersanenin yeterli bir seviyede olmadığı anlaşılmış I. Selim ve akabinde I. Süleyman dönemlerinde yapılan düzenlemeler ile birlikte İstanbul Tersanesi çağdaş devletlerin sahip olduğu tersane seviyesine çıkartılmıştır (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 306). 1515 yılında Galata'dan Kâğıthane deresine kadar olan kısımda yapılan tersane ile birlikte Osmanlı Devleti'nin yıkılana kadar olan merkez tersanesi, Galata yahut Haliç Tersanesi Tersane-i Âmire olarak adlandırılmıştır (Bostan, 1992d, s. 4).

Tersane-i Âmire ve bazı müstemilatlar

Klasik dönemde tersane yapısının merkezinde İstanbul'daki Tersane-i Âmire bulunmaktaydı. Bu kurum hem üretim hem de bakım-onarım faaliyetlerinin yürütüldüğü ana merkez halindedir. Osmanlı Devleti'nde Tersane-i Âmire'nin faaliyete geçmesiyle birlikte

tersane sınırları içerisinde birçok göz, mahzen ve çeşitli yeni binalar yapımına ağırlık verilmiştir. Burada yapılan yeni eklemeler uzun dönemler boyunca devam etmiştir.

Osmanlı tersanelerinde “göz”, gemi yapımı için hazırlanmış, genellikle uzunlamasına doğrultuda uzanan, üstü kapalı veya yarı kapalı ahşap yapılardan oluşan inşa ve bakım bölmelerini ifade ederdi. Bu gözler, gemilerin inşa edileceği kızağın üzerine kurulmuş olup, her göz belirli bir gemi tipine veya inşa projesine tahsis edilirdi. Kış şartlarında rüzgâr, yağmur ve nemin gemiye zarar vermesini önlemek için seferden dönen gemiler de bu gözlerde muhafaza edilir, gerekli tamirler gerçekleştirilirdi (Bostan, 2011b, s. 514). Venedik elçisi Giustinian’ın 30 Haziran 1513 tarihli raporunda bildirdiğine göre, I. Selim tahta çıkışının birinci yılında hem Gelibolu hem de Tersane-i Âmire’nin kapasitesinin artırılması için kapsamlı bir emir vermiştir. Raporda, her iki tersanenin de 100 gözlü hâle getirilmesi ve toplamda 200 kadırğa barındırabilecek bir yapıya kavuşturulmasının istendiği belirtilir. Bu kapsamda, 1513 sonbaharında İstanbul’daki ilk dört gözün inşası tamamlanmış, Gelibolu’da ise 1514 ilkbaharında 50, yaz sonunda ise 100 tersane gözünün yapımı bitirilmiştir (Cansız & Açmüz, 2023, s. 33). Gözlerin sayısı I. Süleyman döneminde artırılarak 200’e çıkartılmış ve adeta Haliç’te fevkalade bir tersane ortaya çıkmıştır (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 397).

Tersâne-i Âmire’de başlangıçta tek bir mahzen bulunmaktayken, XVI. yüzyılın sonlarına gelindiğinde bu yapı genişletilerek “mahzen-i sürb” ve “anbar-ı çüb” olmak üzere iki ayrı depoya ayrılmıştır. Mahzen-i sürb, gemi yapımı ile tersane faaliyetlerinde kullanılan çeşitli malzemelerin korunduğu ana depo şeklindeydi. Bu mahzende gemilerle ilgili birçok üretim ve donanım malzemesi korunmaktaydı (Bostan, 1992d, s. 9). Bu eklerin yanı sıra Tersane-i Âmire’de başlıca; çeşitli sanat kollarına ait kârhâneler², Kapudan Paşa başta olmak üzere tersane görevlileri için odalar, divanhâne, camii, zindan ve Tersane-i Âmire bahçesi ile Kasr-ı Hümâyun gibi binalar bulunmaktadır (Bostan, 1999, ss. 615-616).

Osmanlı tersane teşkilatının merkezinde yer alan Tersane-i Âmire, yalnızca bir gemi inşa sahası değil, aynı zamanda donanmanın lojistik, teknik, idarî ve askerî tüm ihtiyaçlarının karşılandığı çok yönlü bir devlet kurumu hâline gelmiştir. Kuruluşundan itibaren tersane sahasında gerçekleştirilen eklemeler, yeni gözlerin açılması, mahzenlerin çoğaltılması ve farklı fonksiyonlara sahip yapıların inşa edilmesi, Osmanlı deniz gücünün artan ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik kapsamlı bir kurumsallaşmanın göstergesidir.

² (“Kârhâne”, t.y.) Tanım: *îmâlâthâne, atölye.*

3.3.2. Tersane-i Âmire'nin idarî yapısı

Tersane-i Âmire'nin idarî yapısı oldukça detaylı ve yapı içerisindeki görevlilerin sorumlulukları ve meşgaleleri karışık bir durum içerisinde. Öncelikle Tersane-i Âmire'deki hiyerarşik yapının nasıl olduğuna bakmak gerekmektedir. Bu yapı içerisinde amir niteliği taşıyan görevliye Tersane emini denmektedir. Yine bir diğer önemli görevlinin Tersane kethüdası olduğu söylenebilir. Bunun dışında gemilerin bakım ve yapımından sorumlu olan görevliye tersane ağası denirken, tersanenin mali işleriyle ilgilenen kimseye tersane rûznameçisi adı verilmiştir (Panzac, 2018, s. 52). Gerek donanma unsurlarının gerek ise Tersane görevlilerin en üst noktasında askerî ve mülki yönetici sıfatıyla Kapudan Paşa bulunmaktadır. Kapudan Paşalık makamı XVI. yüzyılın sonlarına doğru vezirlik rütbesi de alabilmişlerdir. Osmanlı denizcilik politikasında yalnızca Sadrazam ve Padişaha karşı sorumlu olan Kapudan Paşa, donanma inşası süreciyle de bizzat yakından ilgilenmekteydi (Bostan, 1999, s. 619). Kapudan Paşa'nın ardından tersanenin idarî işleyişinden sorumlu olan görevliler, Osmanlı kaynaklarında topluca Tersâne-i Âmire ricâli olarak anılmaktaydı. Bu terim, tersanenin yönetim, denetim ve günlük hizmetlerini yürüten bütün idarî kadroyu ifade etmek için kullanılırdı (Bostan, 1992d, s. 31). Bu görevliler arasında Tersane-i Âmire Emini, Tersane-i Âmire Kethudası, Tersane-i Âmire Ağası, Kalyonlarla ilgili görevliler, Tersane-i Âmire'deki diğer görevlileri ve Tersane-i Âmire Halkı bulunmaktadır.

Kapudan Paşa

“*Kapudan*” terimi köken itibarıyla İtalyanca *capitan* kelimesinden türemiş olup Osmanlı Devleti'nde XV. yüzyılın ortalarından itibaren donanma kumandanını ifade etmek için kullanılmaya başlanmıştır. Başlangıçta sancak beyi derecesinde olan bu makam, Barbaros Hayreddin Paşa'nın 1534 yılında Cezayir beylerbeyi olarak görevlendirilmesiyle birlikte daha yüksek bir statü kazanmış; bu tarihten sonra donanma komutanı “*mîrimirân-ı deryâ*” veya “*mîrimirân-ı Cezâyir ve kapudan*” unvanlarıyla paşa rütbesiyle anılır hâle gelmiştir. Kapudan Paşa tersanede bulunduğu zamanlarda kendisine tahsis edilen divanhanede görev yapar ve padişah ya da sadrazamın teftişlerinde onları bizzat karşılayarak tersaneyi gezdirir, inşa faaliyetleri hakkında bilgi verirdi. Donanma sefer öncesi ve dönüşünde Yalı Köşkü'nde padişah huzuruna kabul edilir ve hil'at ile taltif edilirdi. Kapudan Paşa'nın denizdeki yardımcısı tersane kethüdası, tersanede bulunmadığı dönemlerde ise yetkilerini tersane ağası yürütürdü. Paşa, sefere çıktığında baştardaya biner ve ona bir yedek baştarda eşlik ederdi. XVIII. yüzyılın başlarından itibaren ise barışta baştarda, savaşta ise *başkapudâne* adı verilen büyük kalyonun

kapudanlık gemisi olarak kullanılması ve üç fener ile üç bayrak taşıma usulü teamül haline gelmiştir (Bostan, 2001b, ss. 354-355).

Kapudan Paşalık makamının kökeni I. Bayezid dönemine kadar uzanmakta olup, ilk zamanlarda bu görev genellikle Gelibolu sancakbeylerine verilmiş ve Kapudan Paşalar sancakbeyi rütbesinde sayılmıştır. Her ne kadar dönem dönem gözden düşmüş bazı vezir veya veziriazamların bu makama atandığı görülse de Barbaros Hayreddin Paşa'dan itibaren Kaptan-ı Deryalık rütbesi kalıcı biçimde beylerbeyliğe yükselmiştir. Öte yandan Kapudan Paşa'nın mutlaka denizcilik kökenli olması zorunlu değildi; Barbaros'un ardından Sokullu Mehmed Paşa, Sinan Paşa ve Müezzinzâde Ali Paşa gibi deniz tecrübesi olmayan devlet adamları da bu makama atanmıştır. Bununla birlikte Piyale Paşa ve Kılıç Ali Reis gibi meslekten yetişmiş, denizcilikte üstün yetenek gösteren isimlerin de bu görevi üstlendikleri bilinmektedir (Ünal, 1997, s. 80).

XVIII. yüzyılın başlarından itibaren ise bu görev resmî kayıtlarda doğrudan Kaptan-ı Derya adıyla ifade edilmeye başlanmıştır (Bostan, 2001b, s. 354). Kaptan-ı Derya unvanı, 1867 Nisan'a kadar Osmanlı donanma komutanlığını ifade etmeye devam etmişti. Ancak bu tarihte donanmaya komuta etme yetkisi Kaptan-ı Deryada bırakılmakla birlikte, Bahriyenin mali ve idarî işlerini yürüten kısım bu makamdan ayrılarak Bahriye Nezareti adıyla müstakil bir kurum hâline getirildi. O dönemin Kaptan-ı Deryası olan Mehmed Ali Paşa, yetki daralması sebebiyle görevinden istifa etti ve kısa süre sonra Kaptan-ı Deryalık unvanı tamamen kaldırılarak yerine Bahriye Nazırlığı getirildi. Böylece paşanın rütbesine göre top atılması, paşa gemisine bayrak çekilmesi ve paşanın filikasında başlı-kıçlı bayrak kullanılması gibi geleneksel protokol uygulamaları da kaldırılmış oldu. 1876 Haziran'ında Kayserili Ahmed Paşa'nın ikinci Bahriye nazırlığı döneminde Kaptan-ı Deryalık kısa süre için yeniden ihdas edildiyse de aynı yılda makam tekrar Bahriye Nezareti statüsüne dönüştürülmüştür (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 420).

Tersane-i Âmire Emini

Tersane emini, tersanenin ve donanmaya ait gemilerin gelir-gider işleyişinden sorumlu olup, gemi inşası ve onarımıyla ilgili tüm süreçleri denetleyen başlıca idarî görevliydi. Aynı zamanda gemiler için gerekli mühimmat ve malzemelerin teminini üstlenir, mahzenlerdeki eşya ve malzeme kayıtlarını içeren ayniyat defterlerini düzenli olarak inceleyip kontrol ederdi (Bostan, 2010, s. 79). Tersane emininin kullanımına tahsis edilmiş bir gemileri ile altı çifte bir kayıkları bulunurdu. Kapudan Paşa denize açıldığında tersanedeki yetkileri vekâleten eminin uhdesine geçerdi. Tersane emini, Divân-ı Hümâyün toplantılarına üye sıfatıyla

katılmaz; ancak toplantı sırasında hazır bulunur, kendisine yöneltilen soruları yanıtlar ve Divân'dan çıkan emir ve talimatları almakla görevli olurdu (Tunç, 2024, s. 1433; İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 426). Tersâne-i Âmire Emâneti kurumsal varlığını 1804 yılına kadar sürdürmüştü; bu tarihte çıkarılan bir kanunnâme ile söz konusu görev yapısı kaldırılarak yerine Umûr-ı Bahriye Nezâreti adıyla yeni bir idarî teşkilat oluşturulmuştur (Bostan, 1992d, s. 38). III. Selim'in hal'inin ardından tersane eminliği yeniden ortaya çıkmış; ancak 1830 yılında bu görev ikinci kez kaldırılarak tersanenin idaresi doğrudan kaptan paşaların sorumluluğuna verilmiştir. Bu düzenleme ile birlikte, kaptan paşanın işleri kolaylaştırmak amacıyla kendisine bir de yardımcı atanmıştır (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 427).

Tersane-i Âmire Kethüdası

Tersane kethüdası, kalyon döneminin yaygınlaşmasına kadar Osmanlı deniz hiyerarşisinde yaklaşık tümamiral düzeyinde bir konuma sahipti. Tersanenin düzeni ve disiplininden birinci derecede sorumlu olan bu görev, erken dönemlerde genellikle azab reisliği yoluyla yükselen, bir gemide gardiyanbaşı veya süvari olarak görev yapan, ardından baştarde-i hümayun ya da hünkâr gemisi reisliğine gelen kişilere verilir. Daha sonraki dönemlerde ise kethüdalık makamına çoğunlukla kaptan paşa eyaletindeki derya beyleri arasından tayin yapılmıştır. Tersane kethüdası, kapudan paşadan sonra tersanenin en yetkili amiri olarak kabul edilmekteydi (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 427). Tersâne-i Âmire kethüdası, Kapudan Paşa ile birlikte donanma seferlerine katılan üst düzey bir görevliydi; hatta bazı durumlarda Karadeniz'e giden donanmaya doğrudan kumandan olarak da tayin edilirdi. Kapudan Paşa'nın sefere iştirak etmediği zamanlarda ise kethüda, beylerbeyilik pâyesiyile donanmaya komuta etmek üzere görevlendirilirdi. Kethüdanın tersaneden ayrıldığı dönemlerde ise, tersanedeki işleyişi yürütmek üzere bir vekil sorumlu olurdu (Bostan, 1992d, s. 45).

Tersane-i Âmire Ağası

Tersâne-i Âmire Ağası, Kapudan-ı Derya'nın tersanedeki vekili konumunda olup onun adına görev yapardı. Sefer için hazırlanacak gemilere yüklenecek mühimmatın denetimi de bu makamın sorumlulukları arasında yer alırdı. Ayrıca Tersâne-i Âmire Ağasının, görevinden dolayı gemilerden elde edilen bazı gelirlerden pay aldığı bilinmektedir. Ayrıca gemi inşa faaliyetleri sırasında diğer tersane görevlilerinde olduğu gibi kendisine de aylık ücret ödenmiş ve 1674-75 yılına kadar bu miktar 1500 akçe olarak tahsis edilmiştir. Ancak aynı yıl tersane maaşlarında yapılan düzenleme sırasında ağaya verilen aylık ödeme kaldırılmış; daha sonra 4

Şubat 1703 tarihli bir emirle yeniden maaş bağlanarak her ay 1280 sağ akçe verilmesi kararlaştırılmıştır (Bostan, 1992d, s. 46).

Tersane-i Âmire Halkı

“Tersâne-i Âmire Halkı” tabiri; gemi kaptanları başta olmak üzere, neccar, kalafatçı, haddad, üstüpcü ve kumbaracı gibi teknik zanaatkarlar ile azablar ve vardiyancılar gibi askerî ve idarî personelin tamamını kapsayan bir çatı kavram olarak kullanılmıştır. Buradaki görevlilerin niceliği XVI. ve XVII. yüzyıllar boyunca bir değişim içerisindeydi. Kayıtlarına göre 1547 yılında 1.800 kişi olan tersane mevcudu, ilerleyen dönemlerde artış göstererek 2.652’ye ulaşmış; İnebahtı Deniz Savaşı sonrasında ise 2.385 kişi olarak kaydedilmiştir. XVII. yüzyılın ortalarına gelindiğinde personel sayısında belirgin bir düşüş eğilimi gözle çarpılmaktadır. Kayıtlara göre 1655-1656 yıllarında 1.005 olarak tespit edilen Tersane halkı mevcudu, 1693-1694 tarihini takip eden süreçte 726 kişiye kadar gerilemiştir (Bostan, 1992d, s. 49).

Tersane-i Âmire Halkı içerisinde, en kalabalık kısmı Azablar oluşturmaktadır. Köken itibarıyla vilayetlerdeki Türklerden, kefil ve avarız hanesi esasına göre toplanan azablar, Osmanlı deniz gücünün önemli bir parçasıydı. Asker veren hanenin avarızdan muaf sayıldığı, diğerlerinin ise masrafları üstlendiği bu sistemde personel; ‘Tersâne-i Âmire Azabları’ ve ‘Donanma Azabları’ olarak sınıflandırılmıştır. Tersane mevkiindeki kişilerin bulunduğu bölge ise bu askerî sınıfa atıfla ‘Azabkapısı’ ismini almıştır. Söz konusu bölgede konuşlanan ve tüfenkli bir askerî sınıf olan bu azablar, teşkil ettikleri bölüklerle Tersâne-i Âmire Halkı içerisinde sayıca en kalabalık grubu temsil etmekteydi (Bostan, 1992d, ss. 51-52).

Gemi yapım ve onarım faaliyetlerinin belkemiğini oluşturan neccarlar, acemi oğlanları arasından seçilerek ulufeli kadrolara dahil edilmiştir. XVI. asrın ilk yarısında 11 neccarın görev yaptığı tersanede, XVII. asrıyla birlikte bu sınıf dört bölüğe ayrılarak büyümüştür. Sayısal veriler bu büyüme ve değişimi doğrulamaktadır: 1604-1605’te 233’e ulaşan neccar sayısı, takip eden yıllarda 154 ile 208 arasında değişkenlik göstermiştir (Bostan, 1992d, s. 66).

Tersane hizmetlerinde gemi kalafatı ve ziftlenmesinden sorumlu olan ve acemi oğlanlarından devşirilen kalafatçılar, XVII. yüzyılda altı bölüklü bir yapıya kavuşmuştur. XVI. asır başında 39 kişi olan sınıf mevcudu, 1604-1605’te 272 ile zirve yapmış, ancak 1648’de 130 kişiye kadar düşmüştür. Bu bölüklerdeki personel sayısı 13 ile 77 arasında, günlük ücretler ise 2 ile 37 akçe arasında değişkenlik arz etmiştir (Bostan, 1992d, s. 67). Bu görevlilerin dışında

kürek yontan, pârû-tıraşlan, demirden üretilen gemilerin inşasındaki haddadlar, tamir işleriyle uğraşan, meremmetçiler, ve marangozlar gibi birçok farklı alanda çalışan personel bulunmaktadır. Genel bir ifadeyle, Osmanlı deniz gücünün üretim merkezî olan Tersâne-i Âmire, ‘avarız’ ve ‘devşirme’ gibi farklı istihdam kanallarından beslenen çok katmanlı bir personel yapısına sahiptir. Gemi inşasında uzmanlaşmayı yansıtan bu yapı, bölük usulüyle yönetilen sistemli bir işgücünü barındırmıştır. Buna mukabil, XVI. yüzyıl başlarında zirveye ulaşan istihdam hacminin, XVII. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte ekonomik nedenlere bağlı olarak belirgin bir düşüş içerisine girdiği görülmektedir.

Tersâne-i Âmire’nin idarî teşkilatı, askerî hiyerarşi ile bürokratik işleyişin iç içe geçtiği çok katmanlı bir yapı arz etmektedir. En tepede mutlak otorite olarak hem mülki hem askerî yetkilerle donatılmış Kapudan Paşa bulunurken; mali ve lojistik süreçler Tersane Emni, donanma disiplini ve sevk idaresi Kethüda, tersane içi denetim ise Tersane Ağası vasıtasıyla yürütülmüştür. XVI. yüzyıldan XIX. yüzyıla kadar vezirlik payesine yükselerek güçlenen bu yönetim kadrosu, modernleşme hareketleriyle birlikte yerini Bahriye Nezareti gibi daha ve ihtisaslaşmış kurumlara bırakmıştır.

3.3.3. Taşra tersaneleri

Başkent İstanbul merkezli yapıya ek olarak Osmanlı Devleti’nin farklı deniz havzalarında taşra tersaneleri kurulmuş ve bunlar bölgesel ihtiyaçlara göre konumlandırılmıştır. Devlet, özellikle XVI. yüzyıldan itibaren deniz gücünü farklı coğrafyalara yayma politikası doğrultusunda İzmit’te, Sinop’ta, Kızıldeniz kıyılarında, Süveyş’te ve bir dönem Basra Körfezi’nde de sürekli faaliyet gösteren tersaneler tesis etmişti. Bu bölgelerdeki tersaneler hem bölgesel güvenliğin sağlanması hem de Akdeniz-Karadeniz-Kızıldeniz-Basra hattındaki operasyonel ihtiyaçların karşılanması açısından merkezî donanmayı tamamlayıcı nitelikte kritik işlevler üstlenmişlerdir (Imber, 2006, s. 382). Pek tabii Osmanlı Devleti gibi geniş bir coğrafyada hüküm süren bir devletin donanma unsurları için hayati bir öneme hasıl olan tersane kurumlarının yalnızca başkentte olması denizcilik faaliyetlerini büyük oranda aksatıcı etkiye sahip olacaktır. Bu sebepten ötürü taşra tersaneleri Osmanlı denizcilik tarihi açısından önemli bir dayanak noktasıdır.

Gelibolu Tersanesi

Osmanlı Devleti’nin ilk tersanesi, I. Bayezid döneminde Saruca Paşa’nın nezareti altında Gelibolu’da inşa edilmiştir. Saruca Paşa tarafından 1390 yılında başlatılan inşaat uzun bir süreç içinde tamamlanmış, özellikle Gelibolu’nun savunma yapıları tersane fonksiyonuna

uygun biçimde yeniden düzenlenmiştir. Dış kale yıkılmış olmakla birlikte hem şehre hem de limana hâkim konumdaki iç kale tamir ve tahkim edilerek tersanenin güvenliği artırılmıştır. Çekdirilerin fırtına ve düşman donanmalarının saldırılarından korunması amacıyla iç içe iki büyük havuzdan oluşan sun'î liman temizlenip işler hâle getirilmiştir. Bu korunaklı limanların güvenliği için giriş ağzlarına ikişer kule yapılmış; limanı gerektiğinde kapatmak amacıyla üç katlı bir zincir sistemi yerleştirilmiştir. Gelibolu'nun Osmanlı tersanesi kimliğine kavuşmasıyla birlikte iskele bölgesinde donanmanın ihtiyaçlarını karşılayacak depolar, peksimet fırınları, cephanelikler ve diğer levazım birimleri kurulmuş; böylece Osmanlı deniz gücünün gelişimi için gerekli altyapının ilk unsurları oluşturulmuştur (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, ss. 394-395). 1403 yılında Gelibolu'dan geçen Kastilya elçisi Ruy González de Clavijo, şehrin o dönemde Süleyman Çelebi'nin idaresi altında bulunduğunu ve bölgenin önemli bir Osmanlı deniz üssü niteliği taşıdığını belirtir. Clavijo, Gelibolu'da büyük bir tersane ile çeşitli havuzların mevcut olduğunu, Osmanlı harp gemilerinin burada konuşlandığını ifade eder. Elçinin gözlemlerine bölgede yaklaşık kırk kadar gemi bulunmakta, ayrıca kalede yoğun bir askerî garnizon görev yapmaktaydı (Ruy Gonzales de Clavijo, 1993, s. 36). Bu tanıklık, XIV. yüzyılın sonlarında Gelibolu'nun yalnızca stratejik bir Boğaz kontrol noktası değil, aynı zamanda Osmanlı donanmasının merkezî konuşlanma ve gemi inşa alanı hâline geldiğini göstermesi bakımından önemlidir.

İstanbul'un fethinden sonra Galata'da yeni bir tersane kurulmuş olsa da Gelibolu'daki tersane, I. Selim döneminin sonlarına değin Osmanlı deniz teşkilatı içinde etkisini sürdürmüştür. Uzun bir süre Kaptan-ı deryâların ikamet ettiği yer olan Gelibolu, 1533 yılında Cezâyir-i Bahr-i Sefîd Eyâleti'nin merkez sancağı yapılarak idarî bakımdan da daha üst bir konuma taşınmıştır (Bostan, 1992d, s. 15). Ayrıca Polonyalı Simeon'un aktardıklarına göre Gelibolu, dönemin en faal liman şehirlerinden biri olup Osmanlı donanmasının sefer hazırlıklarında merkezî bir rol üstlenmekteydi. Simeon, sefere çıkacak kadirga ve diğer gemilerin Gelibolu'da toplanarak kapudanlarının gelişini beklediklerini ve harekete buradan geçtiklerini bildirir. Onun anlatımında, yalnızca Osmanlı gemilerinin değil, Mısır'dan gelen büyük kalyonların dahi Gelibolu'da demir attığı vurgulanır (*Polonyalı Simeon'un Seyahatnâmesi*, 1964, s. 20).

Gelibolu Tersanesi'nde gemi inşası XVI. yüzyılın başlarına kadar oldukça yoğun bir şekilde devam etmiştir. Nitekim 1496-1498 yılları arasında tersanede yirmi kadirga, beş kalyete, sekiz kayık ve yirmi beş sandalın inşa edildiği bilinmektedir. Bu dönemin ardından

yeni gemi yapımı giderek azalmış, tersane daha çok mevcut gemilerin bakım ve onarımlarının gerçekleştirildiği bir merkeze dönüşmüştür. Ancak İnebahtı yenilgisinin ardından artan ihtiyaç sebebiyle burada yeniden on dört gemi inşa edilmiştir. 1526 yılına gelindiğinde Gelibolu Tersanesi'nde otuz havuz bulunmakta olup bu havuzlar XVIII. yüzyıla kadar çeşitli zamanlarda kapsamlı tamirlerden geçirilmiştir. Limanın altyapısı da bazı yıllarda onarım görmüş; ancak XVIII. yüzyılın son çeyreğinde tersane büyük ölçüde harap hâle gelmiş, limanın bir kıyısındaki on iki, diğer tarafındaki sekiz göz kullanılamaz duruma düşmüş ve bu yapılarda kullanılan taşların mahzen ve dükkân inşasında değerlendirildiği anlaşılmaktadır. Öte yandan Gelibolu'da bir baruthane bulunmakta olup İstanbul'daki Tersane-i Âmire için barut üretimi yapılmaktaydı. Bu üretim faaliyeti XVII. ve XVIII. yüzyıllar boyunca kesintisiz şekilde sürmüştür (F. Emecen, 1996, s. 5).

XVIII. yüzyılın son çeyreğine gelindiğinde Gelibolu tersanesinin büyük ölçüde harap bir hâle dönüştüğü anlaşılmaktadır. Yaşanan depremler sonucunda önce çatısının çöktüğü, ardından duvarlarının da yıkıldığı; hatta bu yıkıntılardan kalan taşların bazı kişiler tarafından gizlice alınarak liman çevresindeki mahzen ve dükkânların yapımında kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu olumsuz durum İstanbul'a da bildirilmiş olmalıdır ki, 18 Eylül 1766 tarihli bir hükümlerle Gelibolu nâibine ve vilâyet görevlilerine emir gönderilerek liman ile tersane gözlerinin bulunduğu alanların ölçülmesi ve taşların korunması istenmiştir. Söz konusu fermanın, bu dönemde Gelibolu tersanesinde limanın bir yakasında on iki, diğer tarafında ise üç göz olmak üzere toplam on beş göz bulunduğu anlaşılmaktadır. Tüm bu kayıtlar, tersanenin zaman zaman ihmal edilse de belli aralıklarla sahiplenilmeye ve onarılmaya çalışıldığını göstermektedir (BOA, C.BH. 59/2794, 1180; Bostan, 1992d, s. 17).

Sinop Tersanesi

Karadeniz'e uzanan İnceburun'un hemen güneydoğusunda yer alan boğaz biçimindeki kıstakta kurulan Sinop, tabii bir kale-şehir niteliği taşıyan konumuyla tarih boyunca doğuya doğru genişlemiştir. Burnun kuzeydoğusundaki dış liman, dalgalara açık yapısı sebebiyle denizcilik açısından elverişli sayılmamasına rağmen Antik Çağ'da daha çok tercih edilen liman olmuştur. Buna karşılık yarımada'nın güneyindeki iç liman, rüzgârlardan korunmuş sakin yapısı sayesinde Karadeniz kıyıları'nın en güvenli doğal sığınaklarından biri olarak öne çıkmış ve Akliman adıyla anılmıştır (Öz, 2009, s. 252).

Sinop'ta gemi inşa faaliyetleri antikçağdan itibaren kesintisiz şekilde sürmüştür. Milet kolonisi döneminde başlayan denizcilik geleneği, Roma hâkimiyetinde yapılan surlarla

güçlenmiş; Selçuklular devrinde kaleye bir iç sur eklenmesiyle tersanenin yapıları bu tahkimatın içine dâhil edilmiştir. Türk egemenliğinden sonra tersane, Türkiye Selçuklularının en hareketli gemi inşa merkezî hâline gelmiş; Hüsameddin Çoban'ın Suğdak seferi için hazırlanan donanmanın burada teşkil edilmesi bu durumu göstermektedir. XIII. yüzyılda bölgeyi ziyaret eden Mağripli İbn Said, tersanenin yoğun çalıştığını ve kerestenin Kızılırmak–Yeşilirmak havzalarından taşındığını belirtir. Beylikler döneminde de Sinop Tersanesi önemini korumuş; Pervaneoğulları ve ardından Candaroğulları donanmalarının Ceneviz ve Venediklilere karşı kullanacağı gemilerin inşa edildiği başlıca merkez olmuştur. Böylece Sinop, Orta Çağ boyunca Karadeniz'in en etkin Türk tersaneleri arasında yer almıştır (Altuntaş, 2020a, s. 179).

Sinop tersanesinin ihtiyaç duyduğu başlıca malzemeler arasında kereste, kendir, zift ve üstüpü bulunmakta, bu hammaddelerin büyük bölümü Sinop ve çevresinden sağlanmaktaydı. Bölgedeki ormanlardan elde edilen kereste, Tersâne-i Âmire'nin tekelinde olup üretimin önemli kısmı Sinop'taki gemi inşasında kullanılıyor, geri kalan kısmı ise İstanbul'a sevk ediliyordu. Osmanlı Devleti, Sinop'taki bu tersaneyi Candaroğullarından devralmış ve özellikle XVI. ve XVII. yüzyıllarda donanmanın ihtiyacını karşılayacak çok sayıda savaş gemisini burada yaptırmıştır. Arşiv kayıtlarında, tersanede farklı dönemlerde çeşitli tipte gemilerin inşa edildiği görülmektedir: Bunlardan bazıları şu şekildedir: 1566'da 15 kadirga ve 3 mavna; 1571'de 25 kadirga; 1601'de 10 kadirga; 1609'da başardalar ve kadirgalar; 1696-1697 yıllarında ise 20 kalyata bu tersanede yapılmıştır. Bu gemi çeşitliliği ve üretim miktarları, Sinop Tersanesi'nin Osmanlı gemi inşa faaliyetlerinde Galata ve Gelibolu'nun ardından üçüncü büyük tersane konumunda olduğunu açıkça göstermektedir (Bostan, 1992d, s. 17,18).

İzmit Tersanesi

Marmara Denizi'nin doğu ucunda, kara içine yaklaşık elli kilometre kadar sokulan geniş körfezin sonunda yer alan şehir, tarihi kaynaklarda Nikomedia adıyla anılır. Bu ad, kentin kurucusu Bitinya Kralı I. Nikomedes'ten (MÖ 279–250) gelmektedir. Strabon'un *Coğrafya* adlı eserinde Nikomedeia biçimiyle geçen şehir ismi, İslâm coğrafyacıları tarafından çeşitli şekillerde aktarılmıştır. Türkçe metinlerde ise adın genellikle İznikmid/İznikmid biçiminde geçtiği görülmektedir (Bostan, 2001a, s. 536).

İzmit'in bir tersane ve harp limanı olarak gelişmesinin temelinde, Marmara Denizi'nin doğusunda kara içine derin biçimde sokulan körfezin sağladığı coğrafi avantaj yatmaktadır. Kent, MÖ VIII. yüzyılda Astakoz adıyla ilk kurulduğu dönemde körfezin güneydoğu uçlarında

yer almakta ve burada bir tersane bulunduğu bilinmektedir. Daha sonra MÖ 264/263 yıllarında I. Nikomedes'in kenti bugünkü yerine taşıyarak Nikomedia adıyla yeniden kurduğu dönemde de, şehirde gemi yapım faaliyetlerinin sürdüğü anlaşılmaktadır. Roma İmparatoru Diokletianus'un Nikomedia'yı doğu eyaletlerinin idare merkezî hâline getirmesi üzerine kentte yeni bir tersanenin inşa ettirilmiş olması da bu sürekliliğin bir göstergesidir. Fransız seyyah Texier, Roma dönemine ilişkin gözlemlerinde, İtalya'ya gönderilen değerli yüklerin Nikomedia'nın o dönemki tersanelerinde yapılmış gemilerle taşındığını belirtir. Buna rağmen hem Bizans hem de kısa süren Selçuklu hâkimiyetinde İzmit'in tersane şehri kimliğini koruduğuna dair açık bir bilgi bulunmamaktadır. Ancak XIII. yüzyıl başlarındaki Latin işğali sırasında, ihtiyaç duyulduğunda İstanbul'un savunmasında kullanılacak gemilerin yapımını sağlamak amacıyla mevcut tersanenin genişletilip onarıldığı anlaşılmaktadır (Ş. Kaya, 2015, ss. 1521-1522).

Osmanlı Devleti'nin 1337-1338 yılında bölgeyi fethetmesinin ardından İzmit'te küçük bir tersane inşa ettiği bilinmektedir. Daha sonrasında buraya Kocaeli tersanesi adı da verilmiştir (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 390). İznikmid Tersanesi, gemi inşa tezgâhları ile kereste depolarını bünyesinde barındıran bir denizcilik tesisiydi. Tersanenin giderleri, Şile ve Gebze kazalarına ait avârız vergilerinden karşılanıyor; 1539–1540 yıllarına ait kayıtlara göre toplam 100.000 akçelik gelirin 23.982 akçesi gemi bakım-onarım işleri ile gerekli malzemelerin teminine ayrılıyordu. İznikmid'de ihtiyaç duyulan dönemlerde büyük tonajlı savaş gemilerinin de inşa edildiği bilinmektedir. Nitekim 1650 yılında Osmanlı Devleti'nin çeşitli tersanelerinde aynı anda otuz kalyon yapımına girişildiğinde, bunlardan ikisinin İznikmid'de yapılması planlanmıştı. Bunun yanı sıra kalyata, firkate ve işkampo gibi farklı tiplerde gemilerin de bu tersanede inşa edildiği arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır (Bostan, 1992d, s. 19). Ayrıca buradaki tersane ile ilgili Tavernier'in de bazı malumatları şehrin ve kısmen de olsa tersanenin yapısını bizlere anlatmaktadır. Tavernier'in aktardığına göre şehrin bir bölümü tepelerin eteklerine yerleşmiş, diğer kısmı ise denize doğru uzanan geniş bir ovada gelişmiştir. Kentin bulunduğu noktada deniz içeriye doğru bir girinti oluşturarak küçük bir körfez meydana getirir. Tavernier, limanda kesme taşla inşa edilmiş iki büyük dalgakıran ile duvarlarla çevrilmiş ve askerî tersaneyi andıran üç kapalı bölüm bulunduğunu, bu bölümlerdeki geniş geçitlerde ev ve kadirga yapımında kullanılan yontulmuş kerestelerin görülebildiğini belirtir (Tavernier, 2006, s. 47).

1766 yılında meydana gelen büyük deprem İzmit'te ağır tahribata yol açmış, tersane de bu felaketten etkilenerek bir süre faaliyetsiz kalmıştır. Aynı yıla ait bir arşiv kaydı, Hassa Mimar Halifelerinden Yusuf'un H. 1180/M. 1766'da tersanenin onarımını gerçekleştirmek üzere İzmit'e gönderildiğini göstermektedir. Kalyon inşasında yeni tekniklerin benimsenmesi, zamanla donanma teşkilatında ve tersane organizasyonunda köklü değişiklikleri zorunlu kılmıştır. III. Selim'in Nizam-ı Cedid çerçevesinde Tersane-i Âmire'de başlattığı modernleşme girişimleri, diğer limanlardaki tersanelere de yayılmış; bu kapsamda İzmit Tersanesi de Kaptan-ı Derya Hüseyin Paşa tarafından dönemin teknik gerekliliklerine uygun şekilde yeniden düzenlenmiştir. Tersane ve donanmanın yenilenmesine yönelik çalışmalar II. Mahmud devrinde devam etmiş; İzmit Tersanesi'nde gerçekleştirilen önemli tamirat Kaptan-ı Derya Ahmed Fevzi Paşa'nın öncülüğünde yapılmıştır. Tersane kapısına yerleştirilen H. 1254/M. 1838-1839 tarihli kitabe, bu onarımın resmî kaydını oluşturmaktadır. Söz konusu yenileme çalışmasının ardından açılışa padişahın bizzat katıldığı da bilinmektedir. XIX. yüzyıl ortalarında Osmanlı tersanelerinde buharlı gemi inşasının başlamasıyla İzmit Tersanesi yeniden önem kazanmış; donanmaya özel ilgi gösteren Sultan Abdülaziz döneminde ise tersane bir kez daha genişletilip tamir edilmiştir. Bu onarım da H. 1280/M. 1863 tarihli ve günümüzde İzmit Arkeoloji ve Etnografya Müzesi'nde muhafaza edilen bir kitabe ile belgelenmiştir. Bununla birlikte, Osmanlı Devleti'nin diğer tersanelerinde olduğu gibi İzmit Tersanesi'nde de 1892 sonrasında gemi inşa faaliyetleri giderek azalmış; nihayet 1905 yılında tersane tamamen kapatılarak faaliyetine son verilmiştir (Ş. Kaya, 2015, ss. 1522-1523).

Süveyş Tersanesi

Kahire'den Hicaz'a uzanan geleneksel hac güzergâhı üzerinde bir menzil olarak ortaya çıkan Süveyş, zamanla yalnızca dinî seyahatlerin değil, bölgesel ticaret ve askerî faaliyetlerin de odak noktalarından biri hâline gelmiştir. Asya ve Afrika'dan Kızıldeniz yoluyla getirilen çeşitli mallar önce Süveyş Limanı'nda boşaltılmakta, ardından kara yolu aracılığıyla Akdeniz kıyısındaki Dimyat, Reşid ve İskenderiye gibi önemli liman merkezlerine taşınmaktaydı (Bilge, 2010, s. 186). Süveyş Tersanesi ile ilgili Osmanlı Devleti'nin ilk faaliyetleri bölgenin ele geçirilmesinden önce yaşanmıştır. Bölgede artan Portekiz denizcilik faaliyetleri doğrultusunda Osmanlı Devleti, Memluk Devletine yardım maksatlı 1512 tarihinde bir dizi lojistik malzeme gönderdiği bilinmektedir (Özbaran, 2011b, s. 84). Gönderilen bu yardımda ve Süveyş'teki tersanenin geliştirilmesinde Osmanlı denizcisi olan Selman Reis'in katkıları oldukça fazladır. Bizzat Mısır Sultanı Gavri Süveyş'e gelerek buradaki filo hazırlıklarını yerinde inceledi. Selman Reis, Sultanın huzurunda yirmi gemiyi denize indirdi (Mughul, 1965, s. 39). Selman

Reis'in komutasındaki Süveyş filosu, esas itibarıyla Osmanlıların Portekiz hâkimiyetini Hint Okyanusu'ndan uzaklaştırmak amacıyla desteklediği ve teçhiz ettiği ileri bir deniz unsuru niteliği taşımaktaydı. Bu girişim, aynı zamanda Osmanlı sultanının İslam dünyasında siyasî ve askerî otoriteyi üstlenmeye yönelik iddiasının erken işaretlerinden biri olarak değerlendirilebilir. Söz konusu gelişmeler, takip eden süreçte Osmanlı-Memlûk ilişkilerinin belirgin biçimde gerilmeye başladığını da göstermektedir (Bostan, 2024a, s. 10). 1517 yılında Mısır'ın Osmanlı Devleti tarafından fethedilmesiyle birlikte Süveyş Kapudanlığı ve tersanesi Kızıldeniz ile Hint Okyanusu için önemli bir üs haline geldi.

1525 yılı itibarıyla bölgede konuşlu Osmanlı donanması 6 başarda, 8 kadirga ve 3 kalyatadan oluşmakta; kısa süre sonra Portekiz hâkimiyetini Hint Okyanusu'ndan uzaklaştırmaya yönelik hazırlıklar hız kazanmaktaydı. Bu çerçevede 1530-31'de Mısır Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa'nın Yemen ve Hint sularına yönelik seferi için Süveyş Tersanesi yoğun bir faaliyete sahne olmuş; aralarında 30 kadirganın da bulunduğu toplam 80 gemi inşa edilmiştir. Paşa'nın 1538'de başlayan Hint seferiyle birlikte Osmanlıların Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki deniz varlığı giderek artmış, buna bağlı olarak Süveyş'te sürekli bir donanma tutulması yönünde kalıcı bir uygulamaya geçilmiştir. Bu dönemi takip eden yıllarda üretimin sefer temposuna göre değiştiği görülmektedir. Süveyş Tersanesi'nin ihtiyaç duyduğu gemicilik ile ilgili temel malzemeler çoğunlukla Tersane-i Âmire'den veya yakın bölgelerden temin edilmekteydi. Memlûklerden devralınan Süveyş Tersanesi, Osmanlı idaresi altında Akdeniz tipi gemilerin üretildiği önemli bir liman-tersane kimliği kazanmış; faaliyet yoğunluğu ise sefer yıllarına bağlı olarak dönem dönem artmış, kimi yıllarda ise belirgin ölçüde azalmıştır (Bostan, 1992d, ss. 20-21).

Basra Tersanesi

1516-1517 yıllarında Suriye ve Mısır'ın Osmanlı hâkimiyetine girmesiyle birlikte Osmanlı Devleti Kızıldeniz'e ulaşmış, buradan hareketle güçlü bir donanma oluşturup Hint Okyanusu'na açılarak Batı Hindistan sahillerinde varlıklarını hissettirmeye başlamıştır. Öte yandan Osmanlı Devleti, 1546 yılında Irak'ın Basra Körfezi'ne açılan kapısı olan Basra'yı da egemenlikleri altına alarak Hint bölgesi ile Uzak Doğu dünyasını Akdeniz'e bağlayan iki önemli su yolu olan Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ni kendi faaliyet alanlarına dâhil etmişlerdir (Özbaran, 2011a, s. 51). Basra Körfezi kıyılarına ulaşan Osmanlı Devleti, Arap Yarımadası'nın elverişsiz coğrafi koşulları nedeniyle bölgeye kara yoluyla ilerlemekte güçlük çekiyor, bu nedenle deniz yolunu kullanmak zorunda kalıyordu. Maraş ormanlarından sağlanan keresteyle

Birecik'te inşa edilen nehir gemileri ise yalnızca asker ve malzeme taşımaya elverişli olup deniz seferleri için yeterli değildi. Bu sebeple, Basra'da tıpkı Süveyş'te olduğu gibi bir tersanenin kurulması ve faaliyete geçirilmesi zorunluluk hâline geldi. Ancak yapılan girişimler hiçbir zaman istenen düzeye erişememiş; Hint Okyanusu'na yönelik yeni denizcilik teşebbüsleri yeniden Kızıldeniz merkezli olarak yürütülmüştür (Özbaran, 2004, s. 152).

1563 yılında Basra tersanesini beylerbeyinin izniyle dolaşan Portekizli Simao da Costa, burada yeni inşa edilmiş beş kadirga bulunduğunu bildirmektedir. Costa'nın aktardığına göre bu kadirgalardan en büyüğü 20 oturaklı, üçü 18 oturaklı ve biri 16 oturaklıdır. Ayrıca bölgede kalyon türü gemiler ile Cezayir kıyılarında kullanılmaya uygun daha küçük ölçekli teknelerin de varlığını gözlemlemiştir. Ancak, gemilerin yapımında kullanılan kerestenin yeterince dayanıklı olmadığına dikkat çekmiştir. Bahsi geçen kereste çoğunlukla Maraş dağlarından ve Suriye ormanlarından kesilerek Birecik üzerinden Basra'ya ulaştırılmakta; kimi zaman gemiler doğrudan Birecik'te inşa edilip tamamlandıktan sonra Basra'ya gönderilmekteydi. Tersanede kullanılan diğer teknik malzeme ise Diyarbakır, Bağdat ve Halep beylerbeyliklerinden temin edilmekte, gemiler Basra'da dökülen çeşitli ebatlardaki toplarla donatılmaktaydı (Özbaran, 2011a, s. 60). Basra Tersanesi'nde 1571 yılında beş kalyata inşa edilmiş, 1573'te ise 15 kadirganın onarımı gerçekleştirilmiştir. Bu kadirgaların bir ay gibi kısa bir sürede tamir edilebilmiş olması, tersanede aynı anda bu sayıda gemiyi barındırabilecek kapasiteye sahip en az 15 tersane gözü bulunduğunu göstermektedir (Bostan, 1992d, ss. 22-23).

Son olarak XIX. yüzyılın son çeyreğinde bölgesel ticaret yollarının dönüşmesi ve Süveyş Kanalı'nın işletmeye açılması, Basra'nın ekonomik ve idarî açıdan yeniden önem kazanmasına zemin hazırlamıştır. Bu süreçte özellikle 1869-1872 yılları arasında Bağdat valiliği yapan Midhat Paşa'nın girişimlerinde tersanenin ıslahı ile ilgi bilgiler bulunmaktadır (Halaçoğlu, 1992, s. 114).

Ruşuk Tersanesi

Macaristan'ın Osmanlı egemenliğine girmesi, Tuna üzerinde düzenli bir donanmanın oluşturulmasını gerekli kılmış ve bu çerçevede Rusçuk Tersanesi, bölgenin en önemli denizcilik merkezlerinden biri hâline gelmiştir. Tersanede Tuna koşullarına uygun kalyata, firkate, şayka ve üstüaçık tipinde gemilerin yanı sıra gözetleme ve kıyı güvenliği için aktarma, şalope ve kırlangıç türü teknelerin inşasına başlanmıştır. Rusçuk kıyısında kurulan bu tersane, hem Tuna filosunun kışlak yeri olarak güvenli bir liman işlevi görmekte hem de Tersane-i Âmire'nin bazı üretim ve bakım faaliyetlerini üstlenerek bölgesel bir yan tersane niteliği taşımaktaydı. Rusçuk

Tersanesi'nin faaliyetleri XVI. ve XVII. yüzyıllarda da kesintisiz biçimde sürmüştür; nitekim 1565'te 15 gemi, 1690-91'de ise 100 fırkatenin bir bölümü burada inşa edilmiştir (Bostan, 1992d, s. 23). Bu durum, tersanenin sadece Tuna filosu için değil, Osmanlı denizcilik örgütlenmesinin geniş ölçekli ihtiyaçları açısından da stratejik bir konuma sahip olduğunu göstermektedir.

Bölgenin askerî ve lojistik açıdan taşıdığı stratejik önem dikkate alındığında, XVI. ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Tuna üzerindeki en büyük tersanesinin Rusçuk'ta yer aldığı anlaşılmaktadır. Bununla birlikte zaman içerisinde hem gemilerin bakım-onarım ihtiyaçları hem de yeni gemi inşa faaliyetleri yalnızca Rusçuk'la sınırlı kalmamış; Tuna hattına yayılan diğer büyük liman şehirlerinde de benzer üretim atölyeleri ortaya çıkmıştır. Bu çerçevede Niğbolu ve Vidin'de, ayrıca İbrâil, Yergöğü, Galati/Kalas, Belgrad ve Budin'de Osmanlı Devleti tarafından aktif tersaneler kurulmuş ve işletilmiştir (Maxim, 2012, s. 374).

Yukarıda zikredilenlerin dışında taşra tersaneleri arasında; Birecik, Samsun ve Kefken gibi bölgelerde de tersaneler bulunmaktadır.

Sonuç olarak Osmanlı denizcilik stratejisi, üretim ve ikmal faaliyetlerini sadece başkentteki Tersâne-i Âmire ile sınırlı tutmayıp, devletin genişlediği tüm deniz havzalarına yayma yoluna gitmiştir. Gelibolu'dan Sinop'a, Süveyş'ten Rusçuk'a kadar uzanan bu geniş tersane ağı; bölgesel hammadde kaynaklarının yerinde kullanılmasını sağlamış, donanmanın Akdeniz, Karadeniz, Kızıldeniz ve Tuna hattındaki operasyonel kabiliyetini artırmıştır. Taşra tersaneleri, sağladıkları lojistik destek ve inşa ettikleri amaca uygun gemi tipleriyle merkezî donanmanın yükünü hafifleten ve deniz hâkimiyetini sürdürülebilir kılan hayati birer üs vazifesi görmüştür.

3.4. Osmanlı Devleti Bahriyesinde Modernleşme Faaliyetleri

3.4.1. Modernleşme süreci ve kurumsal dönüşümde tersaneler

Osmanlı denizcilik tarihi, yalnızca fetihler ve savunma stratejileri üzerinden değil, aynı zamanda teknolojik değişimlere uyum sağlama kapasitesi üzerinden de okunması gereken bir süreçtir. Bilhassa XVIII. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupa donanmalarında gözlemlenen teknik üstünlük ve ateş gücü, Osmanlı devlet ricalini geleneksel üretim metotlarını sorgulamaya itmiştir. Bu bağlamda Tersâne-i Âmire, devletin Batı tipi modernleşme hareketlerinin ilk ve en somut uygulama sahası haline gelmiştir. Geleneksel gemi inşa usullerinden mühendislik bilimine dayalı tasarımlara, kürekli gemilerden, yelkenli gemilere,

yelkenli gemilerden ise buharlı ve zırhlı gemilere geçiş süreci, tersanelerin hem fiziki altyapısını hem de idarî teşkilatını köklü bir dönüşüme zorlamıştır. Bu bağlamda Bahriye Nezareti'nin kurulmasıyla zirveye ulaşan bu kurumsal dönüşüm, devletin bekası için hayati görülen deniz gücünün, modern dünyanın standartlarına ulaştırma çabasının bir tezâhürü şeklinde görülmelidir.

3.4.2. Teknoloji ve metodoloji değişimi

Bu hususta hissedilen ilk değişim şüphesiz Girit Seferi esnasında ve sonrasında görülmektedir. Kadirga tipli gemilerin yetersizliğinin anlaşılmasıyla birlikte Osmanlı donanmasındaki gemi türlerinde Kalyon tipli gemilerin inşası için çeşitli faaliyetler başlamıştır. 1645 yılında patlak veren Girit Savaşı, Osmanlı donanmasının teknolojik altyapısındaki yetersizlikleri gün yüzüne çıkaran kritik bir dönemeçtir. O zamana kadar kadirga tipi kürekli gemilere dayalı bir strateji izleyen Osmanlılar, Venedik'in kullandığı İngiliz ve Hollanda tipi kalyonların denizdeki bariz üstünlüğü ile yüzleşmek zorunda kalmıştır. Venedik donanmasının bu gemilerle Çanakkale Boğazı'nı kapatması ve Girit'e giden lojistik desteği kesmesi, 'kalyon' teknolojisine geçişi bir tercih olmaktan çıkarıp zorunluluk haline getirmiştir. Savaşın başlarında inşa edilen tekil kalyon örneklerine ve mavna ağırlıklı üretime rağmen, ablukanın yarattığı kriz ve yaşanan askerî başarısızlıklar, Osmanlı tersanelerinde kalyon inşasına yönelik ciddi ve sistematik bir dönüşümü tetiklemiştir (Bostan, 2004b, ss. 69-71).

Girit Seferi'nin dayattığı bu zorunluluk, Osmanlı donanmasında kalyona geçiş sürecini başlatmış olsa da bu dönüşüm doğrusal bir çizgide ilerlememiş; XVII. yüzyılın ikinci yarısıyla beraber 1650 ile 1662 yılları arasına tarihlenen ilk aşama, bir nevi kalyona geçişte net bir kararın verilemediği dönem olarak nitelendirilebilir (A. Y. Aydın, 2011, s. 25). Dönemin devlet ricali ve denizcileri arasında, Venedik kalyonlarının ezici üstünlüğüne kalyonla karşılık verme fikrî ağırlık kazansa da Kâtip Çelebi gibi mütefekkirler sorunun sadece gemi tipinde değil, o gemiyi kullanacak yetkin personelde olduğu uyarısında bulunmuştur (Katib Çelebi, 2018, s. 205). Nitekim bu erken dönem teşebbüsleri, teknik yetersizlikler nedeniyle hüsrarla sonuçlanmıştır. Örneğin Veziriazam Melek Ahmed Paşa'nın 1651 yılında büyük umutlarla inşa ettirdiği ve yaklaşık 45 metre uzunluğundaki devasa kalyon, denize indirildiğinde mühendislik hataları yüzünden yan yatmış ve su alarak batmıştır (Sarıcaoğlu, 2004, s. 43). Halkın 'haksız vergilere' bağladığı, bürokrasinin ise teknik yetersizliğe yordduğu bu ve benzeri başarısızlıklar, kalyon teknolojisine olan güveni sarsmıştır. Venedik karşısında istenilen başarının sağlanamaması üzerine, Köprülü Fazıl Ahmed Paşa döneminde radikal bir kararla kalyon projesi askıya alınmış

ve Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın Kaptan-ı Deryalığı sırasında donanma tekrar geleneksel kadirga düzenine döndürülmüştür (A. Y. Aydın, 2011, s. 26).

Donanmanın kaderini değiştiren asıl ve kalıcı dönüşüm, 1682 yılında yine Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın sadareti döneminde başlamıştır. Kadırgaların okyanus tipi gemiler karşısındaki yetersizliğini bizzat tecrübe eden Paşa, bu tarihte verdiği emirle; farklı uzunluklarda (34 ve 38 metre) ve yüksek ateş gücüne sahip (80 toplu) on adet kalyonun inşasını başlatarak Osmanlı Bahriyesinde kalyon çağını resmen ve kalıcı olarak tesis etmiştir. Dönemin Fransız istihbarat raporlarına göre, bu yeni nesil Osmanlı kalyonları, Norveç menşeli kaliteli direklere sahip olmakla birlikte, inşaatlarında yaş kereste kullanılması, gövde montajında aşırı çivi çakılarak geminin ağırlaştırılması ve omurga tasarımlarındaki bazı hatalar nedeniyle eleştirilmiştir. Ancak her türlü teknik noksanlığa rağmen, bu gemiler kadırgalara nazaran denizlerde daha etkili bir güç unsuru olmuştur. 1699 Karlofça Antlaşması ile kaybedilen Mora'nın geri alınması hedefi, bu yeni donanma stratejisinin en önemli sınav sahası olmuştur. Venedik ile XVIII. yüzyılın başlarında girişilen mücadelelerde, artık her iki taraf da kalyonlardan müteşekkil filolarla savaşmıştır. Tersâne-i Âmir'e'nin yoğun mesaisiyle savaşa hazırlanan ve Korfu, Limni ve Matapan gibi kritik deniz muharebelerinde Venedik donanmasına karşı üstünlük sağlayan Osmanlı kalyonları, Mora'nın yeniden imparatorluk topraklarına katılmasında belirleyici bir rol oynamıştır. Bu başarı, kalyona geçişin sadece teknik bir tercih değil, jeopolitik kazanımlar sağlayan stratejik bir hamle olduğunu doğrulamıştır (A. Y. Aydın, 2011, ss. 27-28).

Donanmadaki kalyona geçiş sürecinin fiziki inşadan çıkıp idarî ve kurumsal bir zemine oturması ise 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesi ile mümkün olmuştur. Kaptan-ı Derya Mezemorta Hüseyin Paşa'nın mimarı olduğu bu düzenleme ile donanmanın stratejik kapasitesi somut bir hedefe bağlanmış; devletin denizlerdeki caydırıcılığını korumak adına 40 kalyondan müteşekkil daimî bir filonun her an seferber halde hazır bulundurulması kanun maddesi haline getirilmiştir. Bu niceliksel hedef doğrultusunda donanma hiyerarşisi de yeniden tanımlanmış; Kapudâne, Patrona ve Riyâle gibi amiral rütbeleri ihdas edilerek komuta kademesi disipline edilmiştir. Ayrıca o zamana kadar düzensiz ve geçici statüde görülen kalyon personeli ve levendler, belirli bir maaş ve emeklilik sistemine bağlanarak profesyonel bir askerî sınıf haline getirilmiştir (*Donanma-yı Hümayun'un tanzimine müstenid kaideleri ve Tersâne-i Âmir'e'de mevcud kalyonları havi defter*, 1113). Dolayısıyla 1701 düzenlemesi, donanmanın yelkenli gemilere adaptasyonunda teşkilatlanma tamamlamış; XVIII. yüzyılın ikinci yarısındaki

Hendesehane hamlesi ise bu yapının ihtiyaç duyduğu 'bilimsel ve teknik' boşluğu doldurmak üzere devreye girmiştir.

Bahriyedeki teknik dönüşümün itici gücü, kaynaklarda *Hendesehane* veya Fransızca adıyla '*Ecole de Mathématiques*' olarak bilinen okulun kuruluşu olmuştur. Tersane içerisindeki bir hangarda Baron de Tott nezaretinde faaliyete geçen kurum, başlangıçta teorik matematik eğitimi verse de Kaptan-ı Derya Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın müdahalesiyle kısa sürede pratik gemi mühendisliği ve coğrafya eksenli bir müfredata geçmiştir. 1776 nizamnâmesiyle resmîyet kazanan okul, sınırlı sayıdaki resmî kadrosunun çok ötesinde, tersane personelinin oluşan bir kitleye de eğitim vererek modern denizcilik bilimlerinin yaygınlaşmasını sağlamıştır (Beydilli, 2020, s. 513).

Tersâne-i Âmire'deki modernleşme serüveninin son ve en ileri aşamasını, XIX. yüzyılda kalyon tipli gemilerden buharlı ve zırhlı gemi teknolojisine geçiş süreci oluşturmaktadır. Rüzgâr gücüne dayalı yelkenli gemilerin devrinin kapanmasıyla birlikte, tersane organizasyonu kömür ve buhar gücüne dayalı yeni bir üretim modeline evrilmiştir.

İlk aşamada İngiltere'den satın alınan ve Swift adı verilen ilk buharlı geminin 1828'de İstanbul'a gelişiyle bu süreç başlamıştır (Düzcü, 2012, ss. 200-202). Takip eden yıllarda teknolojinin hızla gelişmesi, zırhlı gemi çağını başlatmış; bu durum Tersâne-i Âmire'nin fiziki altyapısında da köklü değişikliklere yol açmıştır (Bostan, 2011b, s. 515). Büyük tonajlı ve demir gövdeli bu gemilerin inşası ve bakımı için Kasımpaşa kıyılarında yeni taş havuzlar inşa edilmiş, gemi saclarını işlemek üzere haddehaneler ve dökümhaneler kurulmuştur (Akşahin, 2022, s. 61; Panzac, 2018, s. 332). Özellikle Sultan Abdülaziz devrinde zirveye ulaşan bu hamle sayesinde, dışarıdan hazır alımın yanı sıra, Mukaddeme-i Hayır gibi ilk yerli zırhlıların inşası da Tersane tezgahlarında başarıyla gerçekleştirilmiştir (Langensiepen & Güleriyüz, 1995, s. 138).

3.4.3. Tersanelerdeki eğitim reformları

Osmanlı denizciliğinde XVIII. yüzyılın son çeyreğinde başlayan ve XIX. yüzyılda ivme kazanan teknolojik dönüşüm, gemi inşa türlerindeki değişimle sınırlı kalmamış; bu yeni teknolojiyi üretecek ve kullanacak insan kaynağının yetiştirilme biçimini de kökten değiştirmiştir. Geleneksel usta-çırak ilişkisine dayalı 'alaylı' eğitim modelinin, modern gemi mühendisliği ve buhar teknolojisi gibi pozitif bilimlere dayalı alanlarda yetersiz kalması, tersane bünyesinde kurumsal eğitim reformlarını zorunlu kılmıştır. Bu bağlamda, Batı tarzı

askerî teknik eğitimin kurumsallaşması, sadece donanma için değil, tüm Türk eğitim tarihi için bir dönüm noktası teşkil etmektedir.

Osmanlı denizcilik eğitimindeki modernleşme hareketinin miladı, 1770 Çeşme faciasının ardından donanmanın teknik ve personel zafiyetinin acı bir şekilde tecrübe edilmesiyle başlamıştır. Bu dönemde Baron de Tott'un girişimleri ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın desteğiyle, 1773-1775 yılları arasında Tersane-i Âmire bünyesinde modern anlamda ilk denizcilik okulu olan Mühendishâne-i Bahrî-i Hümâyün kurulmuştur. Başlangıçta "Hendese Odası" olarak bir hangarda eğitime başlayan bu kurum, donanmanın ihtiyaç duyduğu harita, coğrafya ve gemi inşası alanlarında uzmanlaşmış teknik personel yetiştirmeyi hedeflemiştir (Beydilli, 2020, s. 513). Literatürde okulun açılışı genellikle 1773 olarak kabul edilse de³, Mustafa Kaçar'ın arşiv belgelerine dayalı tespitleri ve Baron de Tott'un anlatımları, fiili açılışın 29 Nisan 1775 tarihinde gerçekleştiğini göstermektedir (Beydilli, 2020, ss. 48-49). Eğitimin içeriği ve kadrosu, dönemin şartlarına göre şekillenmiştir. Okulun ilk hocası, Fransa'dan getirtilen istihkâm subayı Gilles Jean-Marie Brazzer de Kermovan olmuş; ona İngiliz mühtedisi Campbell Mustafa Ağa (İngiliz Mustafa) yardımcı hoca olarak eşlik etmiştir (Kaçar, 1994, s. 49) Ayrıca Baron de Tott, hatıratında o dönemdeki teknik personelin seviyesini çarpıcı bir anekdotla aktarır: Okulun kuruluşu sırasında mevcut mühendisleri sınava tabi tutmuş ve onlara 'bir üçgenin iç açılarının toplamı kaçtır?' diye sormuştur. En cesur mühendisin 'üçgenine göre değişir' cevabını vermesi, matematiksel ve hendesi altyapısının ne denli yetersiz olduğunu ve reformun kaçınılmazlığını ortaya koymuştur (Baron de Tott, 1976, ss. 216-217).

Mühendishane'nin kuruluş felsefesi, sadece gemi kullanan kaptanlar değil, aynı zamanda gemi inşa edebilen mühendisler yetiştirmek üzerine kuruluydu. Nitekim 1797 yılında yapılan bir düzenleme ile okulun müfredatı; *harita* ve *coğrafya*, *seyr-i sefâin*, *gemi inşası* ve *istihkâm* olmak üzere dört ana gruba ayrılmış; böylece gemi inşası ve denizcilik fenleri kurumsal bir kimlik kazanmıştır (Beydilli, 2020, s. 514).

II. Mahmud ve Tanzimat dönemi reformlarıyla birlikte, tersanelerdeki eğitim anlayışı daha sistematik bir yapıya kavuşmuştur. Kasımpaşa'daki tersane ortamının eğitim için yetersiz kalması ve öğrenci sayısının artması üzerine, okul 1851 yılında Heybeliada'ya taşınarak "Mekteb-i Bahriye-i Şahane" adını almıştır. Bu dönemde, Patrona Mustafa Paşa'nın hazırladığı layihalar doğrultusunda, öğrencilerin sadece mesleki becerilerle değil, aynı zamanda temel

³ (Şanal & Demir, 2012, s. 169) (Not: Şanal ve Demir makalesinde tarih 1776 veya 1773 olarak tartışılmalıdır, genel kabul 1773'tür. Ancak Kaçar ve Beydilli bunu 1775 olarak düzeltir).

bilimlerle de donatılması hedeflenmiştir (Şanal & Demir, 2012, ss. 170-171). Okulun müfredatı, tersanelerdeki teknolojik değişime paralel olarak sürekli güncellenmiştir. Özellikle Sultan Abdülaziz döneminde donanmanın zırhlı gemilerle modernizasyonu, okulda "buhar sınıfları"nın açılmasını zorunlu kılmıştır. Bu sınıflarda *fenn-i makine*, *resm-i makine* ve *cerr-i eskal* (mekanik) gibi dersler okutulmuş, tersanelerde ve gemilerde görev yapacak çarkçı ve makine mühendislerinin teorik altyapısı oluşturulmuştur (Şanal & Demir, 2012, s. 182).

Osmanlı denizcilik eğitiminde başlangıçta Fransız etkisi hâkimken, XIX. yüzyılın ortalarından itibaren, denizcilikte dünya lideri konumunda olan İngiltere'nin eğitim modelleri örnek alınmaya başlanmıştır. İngiltere'deki Bahriye mektepleri incelenerek, öğrencilerin sadece sınıf ortamında değil, "mektep gemileri" ile açık denizlerde ve tersanelerde uygulamalı eğitim görmeleri sağlanmıştır (Geçili, 2016, ss. 129-131). Osmanlı Bahriye Mektebi'nde eğitim gören öğrenciler, teorik eğitimlerinin yanı sıra tersanelerdeki fabrikalarda ve gemilerde staj yaparak "mühendis" unvanını almaya hak kazanmışlardır. İngiltere örneğinde olduğu gibi, güverte, makine ve inşaiye (gemi yapımı) sınıfları birbirinden ayrılarak ihtisaslaşmaya gidilmiştir. Özellikle inşaiye sınıfı öğrencileri, tersanelerde gemi inşa mühendisi olarak yetiştirilmek üzere özel bir eğitim sürecinden geçirilmiştir (Geçili, 2016, s. 123; Şanal & Demir, 2012, s. 169).

XIX. yüzyılın sonuna gelindiğinde, II. Abdülhamid döneminde yürürlüğe giren *Mekâtib-i Askerîye-i Bahriye Talimatnâmesi*, tersane ve denizcilik eğitimini en ince ayrıntısına kadar disipline etmiştir. Bu dönemde Mekteb-i Bahriye; idadi (lise) ve harbiye (yüksek okul) kısımlarından oluşan, eğitim süresi ve müfredatı standartlaşmış bir yapıya bürünmüştür (Kurtaran, 2024, ss. 83-85). Dönemin eğitim anlayışında teorik bilginin pratiğe aktarılması esastır. Öğrenciler, okulda öğrendikleri teorik bilgileri, eğitim gemilerinde ve tersane atölyelerinde pekiştiriyorlardı. Ayrıca, başarılı öğrencilerin ve teknik personelin bilgi ve görgülerini artırmak amacıyla Avrupa'ya, özellikle de İngiltere ve Amerika'ya gönderilmesi uygulaması, tersanelerdeki teknoloji transferinin sürdürülebilirliği açısından kritik bir rol oynamıştır (Şanal & Demir, 2012, ss. 192-193).

Sonuç olarak, Osmanlı tersanelerindeki eğitim reformları, Osmanlı Devleti'nin modernleşme çabalarının en somut göstergelerinden biridir. Geleneksel yöntemlerden modern mühendislik eğitimine geçiş, sadece donanmanın değil, aynı zamanda Osmanlı sanayi ve teknoloji altyapısının da dönüşümüne öncülük etmiştir.

3.4.4. İdari yapının merkezileşmesi

Osmanlı denizciliğinde idarî yapının dönüşümü, gemi türlerindeki değişimle eş zamanlı olarak ilerleyen ve kişilerin inisiyatifinden merkezî bürokrasiye doğru evrilen bir süreçtir. XVIII. yüzyılın başından itibaren donanmanın sevk ve idaresi, yalnızca Kaptan-ı Deryaya bırakılmayıp, yazılı kanunnameler ve şuralar aracılığıyla kurumsal bir zemine oturtulmaya çalışılmıştır.

Kurumsallaşmanın temeli: 1701 Bahriye Kanunnamesi

Daha önceki bölümlerde sıklıkla bahsettiğimiz 1701 yılında yürürlüğe giren Bahriye Kanunnamesinin Osmanlı denizcilik faaliyetleri içerisinde özel bir konumu bulunmaktadır. Osmanlı denizciliğindeki idarî yapının modern ve sistematik bir hale gelmesi açısından bu kısımda yalnızca idarî yapıyı etkileyen kısımlara ağırlık verilmiştir.

Bahriye Kanunnâmesi, Osmanlı deniz teşkilatında ihtisaslaşmayı temel alarak, idarî ve askerî görevlerin yalnızca çekirdekten yetişme denizcilere verilmesini hükme bağlamıştır. Bu çerçevede, kara ordusu mensuplarının donanma komutanlığına getirilmesi kesin olarak yasaklanmış; atama ve terfilerde tecrübe, liyakat ve *silsile-i merâtib* gözetilmesi esas alınmıştır. Kanunname ile Kaptan-ı Deryalık makamı için doğal geçiş yolu Kapudâne-i Hümâyün olarak belirlenmiş ve bu en üst makamın keyfi azillerden korunması adına, suç işlenmediği takdirde ömür boyu görev güvencesi sağlanmıştır. Kanunname ayrıca lojistik ve idarî disiplini de sıkı kurallara bağlamıştır. Gemi komutanlarının donanım ve personel eksiklerini tamamlamaları zorunlu tutulmuş, sefer öncesi denetimlerde yetersiz bulunanların gemilerine el konulacağı belirtilmiştir. Alt kademe atamalarında ise iltimasın önüne geçilerek, boşalan kalyon kaptanlıklarına geminin baş reisinin, teknik kadrolara ise ehil personelin getirilmesi kuralı getirilmiştir. Böylece, Riyâle kaptanlığından en üst kademeye kadar seçim ve yeteneğe dayalı bir yönetim zinciri hedeflenmiştir (Bostan & Özbaran, 2009b, ss. 284-286; İ. H. Uzunçarşılı, 2020, ss. 523-527).

1701 yılındaki bu düzenleme ile birlikte Osmanlı denizciliğindeki idarî yapının merkezî bir hale gelmesi amaçlanmış olsa da esasen köklü değişimler XIX. yüzyılın başlarında meydana gelmiştir. XVIII. yüzyılda birçok düzenleme yapılmış olsa bile bu hususta 1804 yılında çıkartılan Umur-ı Bahriye Nezareti'nin kuruluşu, Osmanlı denizciliğinin idarî yapısındaki değişim için önemli bir belge niteliği taşımaktadır.

Umur-ı Bahriye Nezareti'nin kuruluşu

Yaş Antlaşması'nı takiben donanma ve denizcilik eğitiminde yaşanan hızlı gelişim, 1795 tarihli mevcut idarî yapıyı işlevsiz hale getirmiştir. Özellikle Kaptan-ı Derya ile Tersane Nazırı arasındaki görev sınırlarının net çizilmemiş olması, yetki çatışmalarına yol açarak donanmanın verimliliğini ve ilerleyişini engellemiştir. Bu idarî tıkanıklığı gidermek amacıyla Kasım 1804-Mayıs 1805 döneminde kapsamlı reformlar yapılmış; donanma teşkilatı köklü bir şekilde yeniden düzenlenerek tarihte ilk kez müstakil bir Donanma Nezareti kurulmuştur (Shaw, 2008, ss. 216-217).

Osmanlı Bahriyesindeki idarî dönüşümün hukuki altyapısı ve kurumsal çerçevesi, çalışmamızın da temel kaynağını oluşturan ve Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde TS.MA.e 759/119 tasnif numarasıyla kayıtlı bulunan Bahriye Nezareti Kanunnamesi ile belirlenmiştir. Donanma teşkilatında 'şahsi yönetimden' 'kurumsal yönetime' geçişin en somut vesikası olan bu nizamname; Tersane Eminliği'nin lağvedilip Nezaretin kurulmasından, gemilerdeki personelin maaş ve kıyafet nizamına kadar yeni yapının anayasası niteliğindedir (*Bahriye Nezareti Kanunnamesi*, 1222).

Bu düzenlemeyle eski 'Tersâne Emaneti' yapısı kaldırılarak yerine 'Umur-ı Bahriye Nezareti' kurulmuştur. Yeni atanan Nazırın devlet içindeki gücünü artırmak için kendisine 'Şikk-ı Sâlis Defterdarı' unvanı verilmiştir (Y. Cezar, 2011, s. 365). Yapılan değişiklikle görevler net bir şekilde ayrılmıştır: Donanmanın komutası ve askerlerin disiplini Kaptan Paşa'da kalırken; gemilerin inşası, malzeme temini ve bütçe yönetimi tamamen Nezaret'e devredilmiştir. Mali düzeni sağlamak için ise yöneticilerin eskiden aldığı ondalık gibi ek gelirler yasaklanmış, bunun yerine Nazıra yüksek bir maaş bağlanarak tüm harcamalar kayıt altına alınmıştır (Y. Cezar, 2011, ss. 367-368). Bu düzenlemelerle donanma idaresinde kişilere bağlı eski yapı terk edilmiş, bunun yerine devlet denetiminin ve kurumsal işleyişin esas alındığı modern bir sisteme geçilmiştir. Fakat bu durum çok uzun sürmemiş, III. Selim'in tahttan indirilmesiyle beraber harcanan onca emek heba olarak ilgili kurum da ilga edilmiştir.

Daimî Bahriye Meclisi'nin açılışı ve faaliyetleri

Sultan Abdülmecid devrinde Tanzimat Fermanı ile başlayan kurumsal dönüşüm süreci, Osmanlı Bahriye teşkilatını da kapsamıştır. Denizcilik idaresindeki bu modernleşme hamlelerinde, teşkilat yapısı halihazırda oturmuş olan Kara Ordusu ve Tophane-i Âmire müesseseleri model olarak benimsenmiştir. Bilhassa yönetimde şûra (meclis) sistemine geçiş aşamasında, Seraskerlik ve Tophane örnekleri takip edilerek Tersane idaresinin de benzer bir

kurul tarafından yönetilmesi kararlaştırılmıştır. Bu idarî gereklilik neticesinde 25 Ocak 1840 tarihinde, dönem kaynaklarında *Şura-yı Bahrî*, *Meclis-i Bahriye* veya *Tersane Meclisi* gibi muhtelif isimlerle anılan Bahriye Meclisi resmen kurulmuştur (Gencer, 1991a, s. 508).

Meclisin idarî teşkilatı; bir reis başkanlığında altı aza, kâtip, mukayyit ve bir müftüden müteşekkil olacak şekilde yapılandırılmıştır. Kurulun yetki ve sorumluluk sahası, Tersane'nin lojistik ihtiyaçlarının temini ve üretim faaliyetlerinin denetimi üzerine bina edilmiştir. Ancak faaliyete geçtiği ilk dönemde meclis üyelerinde yaşanan sık değişiklikler, idarî istikrarın sağlanmasını engellemiştir. Nitekim kurumsal yapının henüz tam anlamıyla oturmamış olması ve Kapudan Tahir Paşa'nın meclisi işlevsiz addederek gösterdiği muhalefet neticesinde, bu idarî deneme kısa ömürlü olmuş ve meclis 1841 yılında lağvedilmiştir (Şeyhoğlu, 2024, s. 97).

Her ne kadar Meclis 1841 yılında lağvedilmiş olsa da Tersane idaresindeki aksaklıklar ve kurumsallaşma ihtiyacı konunun kısa süre sonra yeniden gündeme gelmesine neden olmuştur. Nitekim bu boşluğu doldurmak üzere Sadrazamlık makamı tarafından Padişah'a sunulan ve "*Tersâne-i Âmire'nin istikmal-i esbabı hüsn-i usul ve nizamâtı hakkında bazı havas ve vükela-yı Devlet-i Aliyye hazeratıyla cereyan eden müzakeratın kararını mübeyyin kaleme alınan mazbatanın takdimini şamil tezkire-i samiye*" başlığını taşıyan belgede (*Tersâne-i Âmire'nin istikmal-i esbabı hüsn-i usul ve nizamâtı hakkında bazı havas ve vükela-yı Devlet-i Aliyye hazeratıyla cereyan eden müzakeratın kararını mübeyyin kaleme alınan mazbatanın takdimini şamil tezkire-i samiye.*, 1261); devlet ricaliyle yapılan istişareler neticesinde Tersane'nin eksiklerinin giderilmesi ve düzeninin sağlanması için meclis usulünün tekrar hayata geçirilmesi gerektiği Padişah'ın onayına sunulmuştur. Daimî Bahriye Meclisi sonuç itibarıyla 8 Eylül 1845 tarihindeki irade-i seniyye ile tekrar kurulmuştur (*Tersâne-i Âmire için tertib ve teşkili mukteza-yı irade-i seniyyeden olan meclis-i daimi maaş ve tayinatıyla Tophane-i Amire Müşirliği ve Kapudanlık ve Tersâne-i Âmire ve Tophane Nezareti maaşlarının tanzim ve tesviyesine dair mesned-i kapudaniden takdim kılınan tahrir ve defterin arzıyla iktizasının icrası istizanını şamil tezkire-i samiye.*, 1261). Bahriye Meclisi'nin yapısı sadece askerî değil, teknik ve mali uzmanlığı da barındıracak şekilde tekrar oluşturulmuştur. Nitekim ilgili belgede, meclis kadrosunda Mühendisbaşı ve sabık Maliye Nazırı gibi teknik ve mali kökenli üyeler de yer almış, maaşları ise Tersane bütçesinden özel bir tertiple ödenmesi kararlaştırılmıştır.

Bahriye Nezareti

Osmanlı denizciliğindeki belki de en son olarak adlandırılacak ve en sistematik dönüşümün Bahriye Nezareti'nin kurulmasıyla beraber başladığı bilinmektedir. Bahriye

Nezareti ile birlikte Osmanlı Devleti'nin denizcilik politikalarının artık daha merkezî bir hale geldiği görülmektedir.

Bu kurumun kurulmasında Kaptan Paşa'nın sahip olduğu geniş yetki alanının, Padişahın mutlak otoritesi ve devletin benimsediği merkeziyetçi hiyerarşi politikalarıyla tezat oluşturmaya başlaması büyük bir etkidir. Bu idarî uyuşmazlık neticesinde, modern donanma inşasının getirdiği iş yükünün tek bir makam tarafından yürütülemeyeceği gerekçe gösterilerek Mart 1867'de Bahriye Nezareti ihdas edilmiştir (Panzac, 2018, s. 331). Bahriye Nezareti öncesi yapılan çalışmaların idarî yapıyı yeterince merkezileştirilememesi sonuç itibariyle bakanlık düzeyinde böylesi bir kurumun ortaya çıkmasına zemin hazırlamıştı.

Bahriye Nezareti ile ilgili dikkat edilmesi gereken hususlardan biri 1804 yılında kurulan Umur-ı Bahrîyye Nezareti ile bu kurumun karıştırılmaması gerçeğidir. 1804'deki düzenleme daha sınırlı bir alan ortaya koymuştur. Çünkü Umur-ı Bahrîyye Nezareti, Tersane Eminliği'nin yerine geçecek bir düzeydedir. Lakin 1867 yılında kurulan Bahriye Nezareti'nin temel işlevinde Kaptanpaşalık makamının ilgası söz konusu olmuştur. Sadaret makamı, 11 Mart 1867 tarihinde hazırladığı tahrir ile Kaptan Paşa'nın yetkilerinin yalnızca Donanma-yı Hümayun komutanlığı ile sınırlandırılmasını; idarî ve mali işlerin ise yeni teşkil edilecek Bahriye Nezareti tarafından yürütülmesini teklif etmiştir. Padişah iradesinin istihsalıyla birlikte bu yeni idarî yapılanma resmen hayata geçirilmiş ve Bahriye Nezareti kurularak ilk nazırlık görevine Hakkı Paşa atanmıştır. Böylelikle donanmanın sevk ve idaresi Kaptanlık makamının uhdesinde bırakılırken, Tersane'nin mali yönetimi ve idarî sorumlulukları Bahriye Nezareti'ne devredilmiştir (Gencer, 1991b, s. 511).

1876 yılı içerisinde kısa bir süreliğine lağvedilen Bahriye Nezareti, aynı sene bitmeden tekrar tesis edilerek faaliyetlerine devam etmiştir. II. Abdülhamid devrine gelindiğinde ise nezaretin teşkilat yapısı, iş bölümüne dayalı üç ana kurul üzerine bina edilmiştir. Bu yapılanmada; Bahriye, Nizam, Levazım ve İmalat olmak üzere dört ihtisas dairesine ayrılan Bahriye Meclisi; kurumun tüm satın alım ve tedarik süreçlerini yöneten İdare Meclisi ve Tersane'nin askerî sevk ve idaresinden sorumlu olan Kumanda Meclisi yer almaktaydı (Düzcü, 2009, s. 2).

Osmanlı Devleti'nin sonuna kadar devam eden Bahriye Nezareti, Osmanlı denizcilik idaresindeki şahsi otoriteden, kurumsal bürokrasiye geçişin en somut ve nihai adımı olmuştur. Klasik dönemin her şeye hâkim Kaptan Paşa figürü yerini, görev tanımları netleşmiş, maliyesi

ve idaresi ayrılmış modern bir bakanlık yapısına bırakmıştır. Bu nezaret, Osmanlı Devleti'nin modernleşme çabalarının denizcilik alanındaki en kalıcı kurumsal mirası olarak kabul edilebilir

II. Abdülhamid ve II. Meşrutiyet dönemlerindeki gelişmeler

İdari modernizasyonun en somut adımlarından biri, 1877 yılında Erkan-ı Harbiye-i Bahriye Dairesi'nin kurulmasıdır. Bu dönemdeki değişimlerden biri de Amiral Gamble'ın hazırladığı ve II. Abdülhamid döneminin dağılık komisyonlar sistemini tasfiye etmesiyle gerçekleşmiştir. Gamble, çok sayıda ve birbirinden kopuk çalışan komisyon ve daireleri lağvederek, bunları işlevlerine göre tasnif edilmiş dört ana daire (Erkân-ı Harbiye, Personel, Materyal, Levazım) altında toplamıştır. Bu yeni yapılanma, idareyi parçalı yapıdan kurtarıp nezaret merkezinde toplayarak kurumsal bir merkezleşme sağlamıştır. Bu yapılanmayla eş zamanlı olarak, eski Bahriye Meclisi'nin adı Şura-yı Bahriye olarak değiştirilmiştir (Düzcü, 2009, s. 7; Songur, 2022, ss. 522-523). Ancak bu kurumsal genişleme ve bürokratikleşme, mali yetersizlikler ve merkezî kontrolün aşırılığı nedeniyle işleyişte aksaklıklara yol açmıştır. Yabancı danışmanların raporlarına yansıdığı üzere; Tersane fabrikalarındaki disiplinsizlik, malzeme yönetimindeki denetimsizlik ve maaş ödemelerindeki düzensizlikler, kâğıt üzerinde modern görünen bu idarî yapının operasyonel verimliliğini sınırlamıştır (Songur, 2022, s. 526).

Osmanlı Bahriyesindeki idarî yapının modern ve merkezî bir hale gelmesinin son kısımlarında daha çok yabancı uzmanların etkisi görülmektedir. Aslında Osmanlı denizciliğinde XVIII. yüzyılla beraber böyle bir girişimin başladığı bilinmektedir. Tanzimat dönemi ve II. Abdülhamid dönemiyle devam eden bu süreç son kertede II. Meşrutiyet ve devletin yıkılışına kadar olan süreçte de yabancı danışmanların etkisi devam etmiştir.

II. Meşrutiyet döneminde, Amiral Williams ve Amiral Limpus da idarî yapının işleyişine dair eleştirilerde bulunarak reformu desteklemişlerdir. İngiliz amiraller, mevcut Şura sisteminin idarî bir hantallık yarattığını; daire reislerinin sorumluluk almaktan kaçınarak her türlü kararı Şura'ya havale ettiklerini tespit etmişlerdir. Nitekim Bahriye Nezareti'ndeki bu kurumsal dönüşümün ve İngiliz amirallerinin tavsiyelerinin nihai neticesi, Cemal Paşa'nın göreve gelmesiyle somutlaşmıştır. İdari yapıyı hantallaştıran ve sorumluluk almaktan kaçınan Şura sisteminin kaldırılması ve yerine daire esaslı sorumlu yönetim modelinin getirilmesi, bizzat Cemal Paşa tarafından şu şekilde ifade edilmiştir: *“Amiral Gambel ile Amiral Limpus'un nezaret daireleri hakkındaki layihalarını okudum ve onlardan esinlenerek kendi düşüncelerimin de yönlendirmesiyle bir teşkilat nizamnamesi kaleme aldım. Bu nizamname gereğince Nezaret Müsteşarlığı ve Bahriye Şurası kaldırılacaktı. Bahriye Nezareti, dört daire*

ile bir sıhhiye müfettişliğinden ve bir de muhasebe müdüriyetinden oluşacak... Her dairenin reisi, kendi idaresine ilişkin işlerin hepsi hakkında kesin kararlar vermeye ve kendi mesuliyeti altında nezaret makamına arz etmeye mecburdu.” Böylelikle, 1909’dan beri tartışılan ancak tam uygulanamayan reformlar, bu nizamname ile kesinleşmiş ve Bahriye Nezareti, I. Dünya Savaşı’na bu merkezî yapıyla girmiştir (Cemal Paşa, 2006, ss. 100-102; Düzcü, 2009, ss. 10-11).

Osmanlı denizciliğinde idarî yapının dönüşümü; şahsi otoriteye dayalı klasik yönetim anlayışından, kuralların ve hiyerarşinin egemen olduğu modern bir merkezî bürokrasiye geçiş sürecini ifade etmektedir. 1701 Bahriye Kanunnamesi ile atılan ilk kurumsallaşma adımları, idarî ve askerî yetkilerin ihtisaslaşma prensibiyle ayrıştırılmasının zeminini oluşturmuştur. Bu süreç, III. Selim dönemindeki Umur-ı Bahriye Nezareti denemesiyle mali ve idarî özerkliğe doğru evrilmiş, Tanzimat devrinde ise meşveret usulünü esas alan “Meclis” yapılanmalarıyla kolektif bir yönetim modeline dönüşmüştür.

İdari merkezileşmenin en somut ve kalıcı kırılma noktası ise 1867 yılında Bahriye Nezareti’nin kurulması olmuştur. Bu reformla, Kaptan Paşa’nın geniş yetkileri sınırlandırılarak donanmanın “seyir ve sefer” görevi ile “inşa ve ikmal” sorumluluğu birbirinden kesin çizgilerle ayrılmıştır. Böylece donanma idaresi, Padişah ve Bâb-ı Âli’nin doğrudan denetimine açık, bütçesi ve teşkilat şeması belirli bir bakanlık statüsüne yükseltilmiştir.

Devletin son döneminde ise II. Abdülhamid devrinin dağılık komisyonlar yapısı ve hantal işleyen Şura sistemi; İngiliz ıslah heyetlerinin etkisi ve Cemal Paşa’nın müdahaleleriyle yerini rasyonel bir yapıya bırakmıştır. 1916 Nizamnamesi ile kesinleşen bu son idarî form, karar alma süreçlerinde sorumluluğu doğrudan daire reislerine vererek, Osmanlı Bahriyesini I. Dünya Savaşı’na modern, merkezî ve ihtisaslaşmış bir teşkilat yapısıyla taşımıştır. Neticede, yüzyıllara yayılan bu reform silsilesi, Osmanlı donanmasını bir “ocak” kültüründen, kurumsal bir yapıya ve bürokratik disipline sahip modern bir devlet dairesine dönüştürmüştür.

3.5. Osmanlı Devleti’ndeki Önemli Denizciler

Osmanlı Devleti, kuruluş aşamasında bir uç beyliği ve kara devleti olarak tarih sahnesine çıkmışsa da cihanşümül bir yapıya dönüşmesi ancak denizlerdeki hâkimiyetiyle mümkün olmuştur. Asya steplerinden gelen bir milletin, Akdeniz’i, Karadeniz’i bir ‘Türk Gölü’ne çevirmesi ve Hint Okyanusu’ndan Atlas Okyanusu’na kadar bayrak göstermesi, sadece gemi teknolojisiyle değil, yetiştirdiği üstün nitelikli denizcilerle açıklanabilir.

Osmanlı denizcileri, klasik asker profilinin ötesinde; coğrafya bilgisi, haritacılık yeteneği, diplomasi zekâsı ve mühendislik vizyonu gerektiren bir disiplinin temsilcileri olmuşlardır. Onlar, bir elinde kılıç, diğer elinde pergelle devletin sınırlarını suyun ötesine taşımışlardır. Bu bölümde incelenecek isimler, Osmanlı denizcilik tarihinin sadece askerî zaferlerini değil; kurumsallaşma sancılarını, teknik reformlarını ve bilimsel katkılarını da temsil eden köşe taşlarıdır. Bu bağlamda Osmanlı denizcileri; üstlendikleri roller ve yaşadıkları dönemin dinamikleri açısından üç ana başlık altında incelenmiştir.

Ayrıca bu şahsiyetlerin, sadece tarihsel bir figür olarak değil; aynı zamanda günümüz tarih eğitiminde öğrencilere aşılacak istenen ‘denizci devlet’ bilincinin inşasında, somut birer rol model olarak taşıdıkları eğitsel değer de çalışmanın bütünlüğü açısından önem arz etmektedir.

3.5.1. Kuruluş ve klasik dönemdeki bazı denizciler (XIV.-XVI. yüzyıllar)

Kara Mürsel Bey

Osmanlı Devleti’nin ilk denizci beyi olarak düşünülen Kara Mürsel Bey’in muhtemelen dönemin önemli şahsiyetlerinden olan Akça Koca tarafından yetiştirildiği düşünülmektedir (Hoca Sadettin Efendi, 1979a, s. 63). Kara Mürsel Bey, Gelibolulu Mustafa Âlî’nin eserinde de Akça Koca, Konur Alp ve Turgut Alp gibi Osman Gazi ve Ertuğrul Gazi’nin silah arkadaşları arasında zikredilmektedir (Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 233). Bu durum, onun Osmanlı devlet geleneğindeki yerinin, sonradan hizmete giren bir kaptandan ziyade, devletin çekirdek kadrosuna dayandığını gösterir (Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 279). Yine Kara Mürsel Bey’i Âşıkpaşazâde’nin eserinde de görmemiz mümkündür (Âşıkpaşazâde, 2003, s. 96). Oruç Bey tarihinde de Kara Mürsel Bey’in denizcilik faaliyetleriyle detaylı bilgi verilmemiş olsa bile onun yiğitliği sayesinde İstanbul’dan Bizans gemilerinin çıkarılmadığına dair ifadeler yer verilmiştir (Edirneli Oruç Beğ, 1972, s. 33).

Osmanlı kaynaklarında Kara Mürsel Bey, Ertuğrul ve Osman Gazi’nin ilk silah arkadaşları arasında sayılsa da onun sahip olduğu ileri düzey denizcilik ve gemi inşa yeteneği, kökeni hakkında daha derin bir analizi zorunlu kılmaktadır. Bozkır kültürüne sahip bir topluluğunun içinden, gemiciliğe yatkın bir ismin kendiliğinden çıkması tarihsel manada zorlama bir çıkarım olacaktır. Bu bağlamda; XIII. yüzyılın başlarından itibaren Batı Karadeniz ve Marmara sahillerinde köklü bir Türk denizcilik kültürü ve geleneğinin zaten oluştuğu göz ardı edilmemelidir. Bu kıyı şeridinde gemi inşa eden ve denizcilikle uğraşan Türk gruplarının varlığı bilinmektedir. Dolayısıyla Kara Mürsel’in; bu yerleşik denizcilik havzasında yetişmiş,

teknik birikimi olan bir denizci olduğu ve Osman Bey'in genişleme stratejisi doğrultusunda, sahip olduğu bu stratejik yetenekle sonradan Osmanlı komuta kademesine katıldığı tezi, tarihsel gerçeklikle daha fazla örtüşmektedir (Kayhan, 2016, s. 262).

Kara Mürsel Bey'in kesin vefat tarihi dönemin kaynaklarında açıkça belirtilmemiştir. Ancak tarihsel olayların kronolojik akışı incelendiğinde mantıksal bir tarih aralığı belirlemek mümkündür. 1337 yılında gerçekleşen İzmit'in fethinde ve bölgenin idarî yapılanmasında Kara Mürsel Bey'in aktif rol oynadığı ve isminin sıkça zikredildiği görölmektedir. Buna karşın; Osmanlı denizciliği için en büyük stratejik adım olan ve donanmanın kritik rol oynadığı 1351 yılındaki Gelibolu Yarımadası'na geçiş harekâtında ve takip eden Rumeli fetihlerinde, Kara Mürsel'in ismine kaynaklarda hiç rastlanmamaktadır. Tecrübeli bir deniz komutanının böyle hayati bir operasyonda yer almaması hayatın olağan akışına aykırı olduğundan; Kara Mürsel Bey'in 1337 ile 1351 yılları arasındaki bir tarihte vefat ettiği kabul edilmelidir. Kabri, kendi adını taşıyan ve sancak merkezî yaptığı Karamürsel ilçesindedir (Kayhan, 2016, s. 263).

Kara Mürsel Bey'in Osmanlı denizcilik tarihine bıraktığı en somut ve kalıcı miras, bizzat kendi tasarımı olan ve literatüre kendi adıyla geçen gemi tipidir. ekdiri sınıfından, yani hem yelken hem de kürekle hareket edebilen, Marmara'nın akıntılarına uygun, manevra kabiliyeti yüksek ve hafif bir tekne olan 'Karamürsel Gemisi', mucidinîn vefatından sonra da yüzyıllar boyunca Osmanlı donanmasında hizmet vermeye devam etmiştir (Kâtip elebi, 2007, s. 209).

Kara Mürsel Bey'in, hiyerarşik anlamda Osmanlı Devleti'nin ilk resmî donanma komutanı olup olmadığı hususunda kaynaklarda kesin bir mutabakat bulunmamakla birlikte; onun kuruluş devrinin en yetkin ve mümtaz denizcisi olduğu şüphe götürmez bir gerçektir. Onun denizcilik tarihimizdeki bir diğer önemi ise ortaya koyduğu teknik vizyonla alakalıdır.

Bizzat kendi tasarımı olan, literatüre kendi adıyla geçen ve Marmara'nın sığ sularına uygun manevra kabiliyetine sahip çekdiri tipi gemilerin, vefatından sonra da yüzyıllar boyunca Osmanlı donanmasında hizmet vermesi bunun en somut kanıtıdır. Bir şahsın adıyla anılan bu özgün gemi tipinin, varlığını koruması; Kara Mürsel Bey'in faaliyetlerinin geçici bir komutanlık görevi olmadığını gösterir. O, geliştirdiği bu sürdürülebilir gemi teknolojisiyle, Osmanlı denizciliğine aslında çok önemli hizmetleri ölümünden sonrasında da sürdürmeyi başarmıştır.

Sârimüddin Saruca Paşa

Osmanlı denizciliğinin kurumsallaşma safhasındaki en kritik isimlerden biri olmasına rağmen, hayatı hakkındaki biyografik veriler kaynaklarda oldukça sınırlıdır. Tarih yazımında sıkça karşılaşılan bir hata olarak; kendisinden sonra yaşayan ve İstanbul'un fethi sırasında vezirlik görevinde bulunan diğer Saruca Paşa ile karıştırılmaktadır. Ancak arşiv kayıtları bu ayrımı netleştirmektedir. 9 Nisan 1415 tarihli vakfiyede kendisinden “*Sârimüddin*” lakabıyla bahsedilmiştir. I. Murat döneminde sancakbeyi daha sonrasında Anadolu beylerbeyi görevlerinde bulunmuş, I. Bayezid devrinin ilk yıllarında vefat etmiştir. Rumeli fetihlerinde ise önemli faaliyetlerde bulunduğu bilinmektedir (Bostan, 2009e, s. 168; Mehmed Süreyya, 1996a, s. 1483).

Saruca Paşa'nın Osmanlı Bahriyesindeki en bilinen belki de en önemli faaliyetini I. Bayezid döneminde Boğazı tahkim etme göreviyle üstlendiği ve 1390 tarihinde başlayan Gelibolu tersanesinin inşasında görmekteyiz (Ş. Turan, 2000, s. 507). Saruca Paşa, Gelibolu'daki üssünde sadece gemi inşa etmekle kalmamış, aynı zamanda Boğaz güvenliğini sağlayan aktif bir filo komutanlığı yapmıştır. Haçlı donanması Çanakkale Boğazı'nı zorladığında, Saruca Paşa 18 gemilik filosuyla onları karşılamıştır. Dönemin şartları gereği Osmanlı donanması; sayısal olarak varlık gösterse de, henüz kuruluş aşamasında olması ve mürettebatın denizcilik nitelikleri bakımından Haçlı donanmasına kıyasla daha zayıf durumdadır. Buna rağmen Saruca Paşa, ilk karşılaşmada müttefik donanmasının ilerlemesini durdurarak onları geri çekilmeye zorlamayı başarmıştır. Ancak Bozcaada'ya çekilen Haçlı donanması, burada Venedik donanmasının takviyesiyle güçlenmiş bir şekilde yeniden Boğaz'ı zorlamıştır. İkinci taarruzda güç dengesi aleyhe döndüğü için Türk donanmasının mukavemeti kırılmış ve Haçlı donanması, Bizans başkentine ulaşmayı başarmıştır (Ş. Turan, 2000, s. 335).

Saruca Paşa, 1402 Ankara Savaşı'nda yer almıştır. Savaş sonrası yaşanan Fetret Devri'ndeki kardeş kavgalarında Rumeli topraklarında aktif rol oynamış; 1410 yılında Vanbolu'da Musa Çelebi'ye karşı yapılan savaşta mağlup olmuştur. Bu çalkantılı dönemin ardından muhtemelen Çirmen'e çekilmiştir. Saruca Paşa'nın, 9 Nisan 1415 tarihli vakfiyede merhum olarak anılması, bu tarihten kısa bir süre önce, muhtemelen 1410-1415 yılları arasında Çirmen'de vefat ettiğini gösterir. Arkasında bıraktığı vakıf eserleri, onun varlıklı ve hayırsever bir devlet adamı olduğunu kanıtlar (Bostan, 2009e, s. 169).

Çalı Bey

Kaynaklarda genellikle “Çalı Bey” olarak zikredilse de, bazı vesikalarda “Çavlı Bey” şeklinde de kaydedilen bu Osmanlı donanma komutanının hayatı ve faaliyetleri hakkındaki bilgiler, 1416 yılında Venediklilerle yönettiği deniz savaşı etrafında şekillenmektedir. Cüneyd Bey İsyanı ve Venedik Faktörü Çalı Bey’in komuta ettiği bu seferin temel nedeni, dönemin siyasî krizlerinde yatmaktadır. Çelebi Mehmed’i, Fetret Devri sonrası kardeşleriyle olan mücadelesinin dışında en çok uğraştıran meselelerden biri, İzmir Beyi Cüneyd’in isyanı olmuştur. Venediklilerin bu isyan sürecinde Cüneyd Bey’e lojistik ve siyasî destek vermesi, Osmanlı-Venedik ilişkilerini kopma noktasına getirmiştir. Sultan Mehmed Çelebi, Cüneyd Bey meselesini başarıyla ortadan kaldırdıktan sonra, bu desteğin hesabını sormak üzere dikkatini Venediklilere çevirmiştir. 1416 Seferinde, Çalı Bey komutasında Osmanlı donanması Adalar Denizi’ne açılarak Venedik nüfuzundaki Kiklad Adaları’na yönelmiştir. Çalı Bey, adalara düzenlediği baskınlarda birçok esir ele geçirerek başlangıçta bir üstünlük sağlasa da bu hareketin devamında Venedik asıl donanmasıyla karşılaşmıştır. Osmanlı donanması, düşman donanmasına kıyasla sayısal bir üstünlüğe sahip olmasına rağmen; gemi teknolojisi ve açık deniz savaş tecrübesindeki eksiklikler nedeniyle bu avantajını kullanamamıştır. Çalı Bey’in şehadetiyle sonuçlanan bu muharebe, Osmanlı donanmasının nicelik olarak artsa da nitelik olarak henüz Venedik seviyesine ulaşamadığını gösteren acı bir tecrübe olmuştur (Demirbaş, 2022, s. 16).

Dönemin en önemli kaynaklarından Bizanslı tarihçi Doukas, 29 Mayıs 1416’da gerçekleşen bu muharebenin bir yanlış anlaşılma kıvılcımıyla başladığını ve tam bir trajediye dönüştüğünü detaylarıyla aktarır. Doukas’ın kaydına göre; Venedik gemilerinin, İstanbul’dan gelen ve Türk teknesi zannettikleri küçük bir tekneye saldırması, Gelibolu limanında bekleyen Osmanlı donanmasını harekete geçirmiştir. Bir zincirin halkaları gibi ardı ardına limandan çıkan Türk gemileri, plansız bir şekilde çatışmanın ortasına sürüklenmiştir. Savaşın şiddetlendiği anlarda Venedikliler, Çalı Bey’in amiral gemisine bordalayararak gemiyi zapt etmişlerdir. Doukas, Çalı Bey’in gemi güvertesinde göğüs göğüse çarpışırken “lokma lokma kesilerek” feci şekilde şehit edildiğini nakleder. Kıyıda halkın çaresiz bakışları altında 27 Osmanlı gemisi ele geçirilmiş ve donanma imha edilmiştir. Doukas’ın tasvirine göre burada korkunç bir savaş hukuku uygulanmıştır. Esirler arasında yapılan incelemede; zorla gemilere bindirilen Hristiyan kürekçiler serbest bırakılırken, kendi isteğiyle veya ücret karşılığı donanmaya katılanlar ayıklanarak infaz edilmiştir. Kaynakta, adanın her yerinde “üzüm salkımları gibi” darağaçlarının kurulduğu ve esirlerin kazığa vurularak katledildiği

belirtilmektedir (Mikhaël Doukas, 2008, ss. 96-97). Bu olay, Çalı Bey seferinin sadece askerî bir yenilgi değil, aynı zamanda kuruluş dönemi denizciliğinin yaşadığı en büyük travmalardan biri olduğunu göstermektedir.

Saruca Paşa

II. Murad devri devşirmelerinden olduğu tahmin edilen Saruca Paşa'nın etnik kökeni, dönemin belgeleriyle desteklenmektedir. 1446 tarihli hükümdar vasiyetnamesinde 'Abdullah oğlu Saruca' olarak zikredilmesi, onun Rum asıllı bir Hristiyan iken devşirildiği görüşünü desteklemektedir. Saruca Paşa, devlet kademelerinde hızla yükselerek Çandarlı Halil Paşa'dan daha önce vezirlik makamına erişmiş ve Divan-ı Hümayun'a girmiştir. Hem vezir hem de Rumeli Beylerbeyi sıfatlarını taşıması, ona devlet mekanizmasında kilit bir konum kazandırmıştır. Paşa, bu yetkileriyle özellikle Osmanlı'nın Rumeli coğrafyasındaki hâkimiyetinin tesisinde ve Batı dünyası ile yürütülen diplomatik ve askerî ilişkilerin yönetilmesinde başat bir rol oynamıştır (Bostan, 2009f, s. 169; İnalçık, 1954, ss. 87-88).

Sultan II. Murad devrindeki Selanik kuşatması esnasında Gelibolu Muhafızı olarak görev yapan Saruca Paşa, Osmanlı donanmasını tahkim ederek Venedik Cumhuriyeti üzerinde ciddi bir askerî baskı unsuru oluşturmuştur. Paşa, sadece askerî güçle yetinmeyip diplomatik süreçleri de bizzat yönetmiş; 1426-1427 yıllarında Venedik ile yürütülen barış görüşmelerinde Selanik'teki Türk tüccarların hukuki haklarının korunması ve haraç ödenmesi gibi şartları masaya yatırmıştır. Saruca Paşa'nın himayesinde niceliksel olarak büyüyen ve 50 parçalık bir filo hacmine ulaşan Osmanlı donanması, bu dönemde bölgesel bir güç haline gelmiştir. Nitekim bu yükselen deniz gücünün somut bir göstergesi olarak; 1428 yılında Gelibolu açıklarına gelen Venedik bandıralı iki ticaret gemisi ele geçirilerek Venedik'in deniz ticaretine doğrudan müdahale edilmiştir (Bostan & Özbaran, 2009b, ss. 76-77).

Saruca Paşa ile ilgili son olarak, İstanbul Fethi öncesinde Rumeli Hisarı'ndaki kulelerden birini inşa ettirmesinin yanı sıra, fetih sürecinde top döktürerek ve üç yüz kantar barut temin ederek kuşatmaya ciddi bir askerî mühimmat desteği sağladığı rivayet edilmektedir (Hoca Sadettin Efendi, 1979b, s. 273). İstanbul fethinin ardından 1453'te azledilen Saruca Paşa, ömrünün son demlerini geçirdiği Gelibolu'da 1454 tarihinde hayata veda etmiştir. Ardında bıraktığı Edirne ve Gelibolu'da şahsı ve eşleri adına tesis edilen mahallelerin varlığı kayıtlara geçmiştir (Bostan, 2009f, s. 170).

Baltaoğlu Süleyman Bey

Aslen bir Bulgar beyinin oğlu olup devşirme usulüyle sarayda yetişen Baltaoğlu Süleyman Bey, II. Murad'ın teveccühünü kazanarak idarî kademelere yükselmiş bir devlet adamıdır. Kaptan-ı Derya olmadan önceki kariyerinde; Hamid-ili Beyi olarak Karaman kuvvetleriyle çarpışması ve 1449'da Midilli'ye (Kalanya) düzenlediği başarılı deniz akını öne çıkmaktadır. Hem karadaki hem de denizdeki bu başarıları neticesinde, 1451 yılında donanmanın merkezî olan Gelibolu Sancakbeyliği'ne ve donanma komutanlığına atanmıştır (Bostan, 1992a, s. 41).

Baltaoğlu Süleyman Bey, İstanbul kuşatması sırasında donanmanın sevk ve idaresinden sorumlu olmuştur. Kuşatmanın başlarında Marmara Adaları'nı fethederek Bizans'ın dış bağlantısını kesmeye çalışmıştır. 20 Nisan 1453'te Cenevizli Giovanni Giustiniani komutasındaki yardım gemilerini durduramamasıyla büyük bir yara almıştır. Elimizdeki *Harîta-i Kapudânân-ı Deryâ* metnine göre; Baltaoğlu'nun yaklaşık 420 parçalık donanması, beş büyük düşman gemisine karşı “*ranpa-zîb-i galebe edememiş*” (yanaşıp üstünlük sağlayamamış) ve II. Mehmed'in bu başarısızlığı görerek gazaba geldiği, Baltaoğlu'nu huzuruna çağırıp yüz topuz darbesi vurduğu belirtilir. O kargaşada bir yeniçerinin elindeki su tasını Baltaoğlu'nun yüzüne çarpması sonucu bir gözünün kör olduğu (“*merdüm-i dîde-i cihân-dîdesinin birini akıttığından*”) ifade edilir (Mehmed İzzet Bey, 2021, ss. 91-93). Baltaoğlu Süleyman Bey'in daha sonra kara ordusu saflarına katılarak rütbe tenziline rağmen hizmete devam ettiğini ve pek çok savaşa bizzat iştirak ettiğini göstermektedir. Ancak hayatının bu son evresine dair detaylar ve kesin vefat tarihi hakkında kaynaklarda net bir malumat bulunmamaktadır (Bostan, 1992a, s. 41).

Hamza Bey

Tırhala doğumlu (1385-86) ve Arnavut asıllı bir devlet adamı olan Hamza Bey, Çelebi Mehmed'in başveziri Bayezid Paşa'nın kardeşidir. Dönem kaynaklarında ‘Hamza Bey’ ismini taşıyan birden fazla kişinin bulunması, kimliğinin tespitinde bazı zorluklar yaratmış ve babasının adı hususunda muhtelif görüşlerin ileri sürülmesine zemin hazırlamıştır (Özdoğan, 2010, s. 4).

Hamza Bey'in çalışmamızı ilgilendiren kısmında özellikle İstanbul Fethi esnasında oynadığı rol önem arz etmektedir. Baltaoğlu Süleyman Paşa'nın azledilmesinden sonra Hamza Bey'in donanmanın başına geçtiği (Kritovulos, 2020, s. 66; C. Yılmaz, 2015, s. 115) ve gemilerin karadan yürütülmesi hadisesi esnasında donanmanın başında olduğu

düşünülmektedir (Özdoğan, 2010, s. 15). Hamza Bey'in İstanbul fethinden sonrasında da Adalar Denizi üzerindeki adalara da seferlere çıktığı bilinmektedir. İlk olarak 1455 tarihinde Sakız Adasını kuşatmasına rağmen başarıya ulaşamadı. Ardından aynı yıl içerisinde 200 parçalık bir donanma ile Sakız Adası tekrar kuşatılmasına rağmen başarılı olamamasından dolayı II. Mehmed tarafından görevinden azledildi (Büyüktuğrul, 1970a, s. 156; Mikhaël Doukas, 2008, ss. 285-291).

Dönemin kroniklerinden Âşıkpaşazâde Tarihi'nde Hamza Bey'in akıbeti, Eflak Voyvodası'nın ihanetiyle ilişkilendirilerek detaylandırılmıştır. Müellifin kaydına göre; padişaha itaat ediyormuş izlenimi vererek asıl niyetini gizleyen Voyvoda, bir gece yarısı Hamza Bey'in kuvvetlerine ani bir baskın düzenlemiştir. Bu baskın neticesinde esir düşen Hamza Bey ve maiyetindeki pek çok Müslüman asker şehit edilmiştir. Hamza Bey'in mevki ve rütbesinden dolayı ayrıyeten daha yüksek bir kazığa oturtulduğu da düşünülmektedir. Eflak Voyvodası, Osmanlı Devleti'ne olan düşmanlığını ve isyanını ilan etmek maksadıyla, Hamza Bey'in ve askerlerinin kesik başlarını Macar Kralı'na gönderme cüretinde bulunmuştur (Âşıkpaşazâde, 2003, s. 243; İ. H. Uzunçarşılı, 1994a, s. 75).

Mahmud Paşa (Veli)

Veli Mahmud Paşa'nın menşei hakkında Osmanlı ve Bizans kaynaklarında muhtelif rivayetler bulunmaktadır. Klasik dönem Osmanlı tezkirelerinde ve biyografik eserlerde; paşanın aslen Hırvat kökenli olduğu, sınır boyu gazilerinden Mehmed Ağa namındaki bir yiğit tarafından esir edilerek saraya kazandırıldığı ve Enderûn-ı Hümâyûn'da II. Mehmed'in şehzadelik yıllarına denk gelen bir eğitim sürecinden geçtiği belirtilmektedir (Mehmed İzzet Bey, 2021, s. 95). Buna karşın Bizans kaynakları ve modern araştırmalar, paşanın kökenini Balkan aristokrasisine dayandırarak daha detaylı bir şecere sunar. Bu kayıtlara göre; babasının Teselya'daki Sırp despotlarından Angeliler ailesine mensup Michael Angelus olduğu, hatta kardeşi Michael Angelovic'in Sırp despotluğunun önde gelen isimleri arasında yer aldığı üzerinde durulmaktadır. Bazı menakıbnamelerde babasının kasap olduğu rivayet edilse de bu bilginin genellikle kendisiyle karıştırılan Kasabzade Mahmud Bey'e ait olduğu tespit edilmiştir. Saraya intikali hususunda ise her iki kaynak grubu Mehmed Ağa isminde birleşmektedir; nitekim paşanın 1427 yılı dolaylarında annesiyle birlikte Novo Brdo'dan Semendire'ye giderken Mehmed Ağa tarafından esir alındığı ve onun himayesinde eğitim gördükten sonra saraya sunulduğu kabul edilmektedir (Tekindağ, 2003, s. 376).

Mahmud Paşa'nın Osmanlı siyasî tarihindeki öneminin dışında denizcilik ile ilgili de birçok faaliyette bulunduğu söylenebilir. İstanbul Fethi esnasında Mahmud Paşa'nın önemli bir konumda olduğu bilinmektedir (Kritovulos, 2020, s. 76). Kâtip Çelebi, Tuhfetü'l-Kibar eserinde paşanın Karadeniz seferlerdeki rolünü ve donanmanın gücünü oldukça canlı bir üslupla tasvir eder. Müellifin kaydına göre; 1459/60 yılındaki sefer silsilesinde II. Mehmed karadan Amasra üzerine yürürken, deniz desteğini sağlama görevi Mahmud Paşa'ya verilmiştir. Sultan, Mahmud Paşa'yı '*yüz parça, yel gibi giden kadırgalar donatıp, denizler gibi coşan kahramanlarla*' teçhiz ederek Trabzon güzergâhına sevk etmiş, ancak asıl hedef Sinop olmuştur. Mahmud Paşa komutasındaki donanma denizden, Padişah'ın ordusu ise karadan Sinop'u kuşatarak İsfendiyaroğlu İsmail Bey'i teslim olmaya mecbur bırakmıştır (Kâtip Çelebi, 2007, s. 30; Mehmed Neşrî, 1957, ss. 739-741) Daha sonrasında Mahmud Paşa'nın Trabzon'un fethedilmesinde de önemli rolleri bulunmuştur (Kritovulos, 2020, ss. 194-195; Mehmed Neşrî, 1957, ss. 741-747). Katib Çelebi yine Mahmud Paşa'nın Eğriboz Seferi'ndeki rolünü, bizzat cephedeki varlığı ve uyguladığı kuşatma teknikleri üzerinden anlatır. Venedik saldırıları üzerine Gelibolu Sancakbeyliği ve donanma komutanlığı kendisine tevdi edilen Mahmud Paşa, 100'den fazla gemiyle adayı denizden kuşatmıştır. Sefer sırasındaki en önemli taktik hamlesi, gemileri birbirine bağlayıp üzerine köprü kurarak askerlerin hisar eteğine doğrudan geçişini sağlamasıdır. Paşa'nın bizzat yönettiği bu amfibik harekât ve kararlı kuşatma neticesinde, Venedik donanmasının yardım girişimleri sonuçsuz kalmış hem Eğriboz Kalesi hem de stratejik öneme sahip Kızılhisar fethedilerek sefer başarıyla tamamlanmıştır (Kâtip Çelebi, 2007, s. 31). Osmanlı Devleti'nde kadim bir yere sahip olan Mahmud Paşa'nın ayriyeten Midilli Seferi esnasında da donanmanın başında olduğu bilinmektedir (Kritovulos, 2020, ss. 203-206; Tekindağ, 2003, s. 376).

Mahmud Paşa'nın devlet kademesindeki parlak kariyeri, 1473 Otlukbeli Muharebesi sonrasında düşüşe geçmiştir. Kaynaklarda kesin gün ve ay konusunda farklı rivayetler bulunsa da görevden alındıktan sonra Yedikule Zindanına kapatıldığı ve 1474 yılı dolaylarında idam edildiği kabul edilmektedir (Danişmend, 1971a, s. 329; Edirneli Oruç Beğ, 1972, s. 126).

Paşa'nın idamına giden süreçte askerî ve siyasî nedenler iç içe geçmiştir. Askerî açıdan; Otlukbeli Zaferi sonrası Uzun Hasan'ın takip edilmesini engellemesi, daha önceki Bosna ve Karaman seferlerinde aldığı bazı inisiyatiflerin padişah nezdinde güvensizlik yaratması etkili olmuştur. Siyasî ve şahsi açıdan ise; II. Mehmed'in oğlu Şehzade Mustafa'nın vefatı üzerine tutulan matem sırasında, rakiplerinin de kıskırtmasıyla yas kurallarına uymadığı ve üzüntü

duymadığı yönünde çıkan dedikodular idam kararını hızlandıran son etken olarak gösterilir. İstanbul'un fethinden sonraki ilk vezir-i azam olma vasfını taşıyan Mahmud Paşa, 'Veli' lakabının yanı sıra edebiyatla da ilgilenmiş ve 'Adnî' mahlasıyla şiirler yazmıştır. İstanbul'da kendi adını taşıyan çarşı, mahalle ve cami ile şehrin imarında kalıcı bir miras bırakmıştır (Danişmend, 1971a, ss. 329-330).

Gedik Ahmed Paşa

Dönemin Venedikli kaynağı Angiolello'ya göre Sırbistan asıllı olan Gedik Ahmed Paşa'nın, İvranye (Vranje) bölgesindeki Punusevce köyünde dünyaya geldiği tahmin edilmektedir. Bu görüş, 1570 tarihli Tahrir Defteri'nde ilgili köyün Paşa'nın adıyla kaydedilmesi ve kendisinin bu bölgede cami ve vakıflar tesis etmesiyle de arşiv belgelerince desteklenmektedir. Tarihte bilinen 'Gedik' lakabının menşei hususunda ise iki temel görüş bulunur; Âşıkpaşazâde bu sıfatı onun kale kuşatma ve inşasındaki (gedik açma) teknik maharetine bağlarken, diğer bir görüşe göre bu lakap askerî teşkilattaki 'Gedikliler' zümresinden yetişmiş olmasından kaynaklanmaktadır (Reindl-Kiel, 1996, s. 543).

Gedik Ahmed Paşa'nın üst düzey askerî kariyerindeki ilk somut izlere 1461 yılında rastlanmaktadır. II. Mehmed'in Karadeniz hâkimiyeti için kritik öneme sahip olan Amasra, Candaroğulları Beyliği ve Trabzon Rum İmparatorluğu üzerine düzenlediği sefer silsilesinde; Gedik Ahmed Paşa'nın Beylerbeyi rütbesiyle orduda görev aldığı görülmektedir. Bu tarih, onun devlet ricali içindeki yükselişinin ve komuta kademesindeki varlığının da başlangıcını oluşturmuştur (İ. H. Uzunçarşılı, 1965, s. 491). Gedik Ahmed Paşa'nın ilk önemli başarısı Alanya'yı sulh yoluyla ele geçirmesi olmuştur (İbn Kemal, 1957, ss. 309-311). Bir yıl sonraki seferde Karamanoğulları için önemli bir yer olan Silifke yine Gedik Ahmed Paşa'nın başında bulunduğu Osmanlı ordusu tarafından fethedildi (İbn Kemal, 1957, ss. 312-313; Mehmed Neşrî, 1957, s. 801).

Ahmed Paşa'nın belki de en önemli başarılarından biri de Karadeniz'deki seferler esnasında yaşanmıştır. Daha önceki yıllarda Trabzon başta olmak üzere Karadeniz kıyılarındaki birçok şehri ele geçiren Osmanlı Devleti, Karadeniz'in de tam manasıyla hâkimiyeti sağlamak adına Cenevizliler ile mücadeleye girmiştir. Üç yüz parçalık bir donanma ile Kefe, Azak ve Mengub kaleleri fethedilerek, Karadeniz adeta bir Türk gölü haline getirilmiştir (İbn Kemal, 1957, ss. 385-388; Mehmed Neşrî, 1957, ss. 823-829).

Gedik Ahmed Paşa'nın görevinden azledilmesi, 1475'deki Kırım Seferi'ndeki büyük başarısının hemen ardından gelmiştir. Kiel'in tespitine göre; Kırım Hanı Mengli Giray'ı zindandan çıkarıp Osmanlı himayesini tesis eden Paşa, bu zaferin verdiği özgüvenle kendisini üstün görmeye başlamış, hatta bu tavrını Afyon'da inşa ettirdiği sultani boyutlardaki külliyesiyle de dışa vurmuştur. Ancak Paşa'nın sonunu hazırlayan asıl olay, Arnavutluk Seferi sürecindeki tutumudur (Reindl-Kiel, 1996, s. 543).

Dönem kronikleri ve modern kaynaklar, II. Mehmed'in Gedik Ahmed Paşa'yı İşkodra'nın fethiyle görevlendirdiğini, ancak Paşa'nın bu emri ihmal ettiğini veya gitmek istemediğini ittifakla kaydederler. Neşri, Sultan'ın "*Ahmed, İskenderiye (İşkodra) üzerine sen var, düş*" emrine Paşa'nın direnç gösterdiğini belirtirken (Mehmed Neşri, 1957, ss. 835-837); Babinger bu direncin sebebini Paşa'nın askerî gerçekçiliğine dayandırır. Buna göre; Arnavutluk coğrafyasını herkesten iyi bilen Gedik Ahmed Paşa, seferin zorluklarını Padişah'a açıkça ifade ederek onu kızdırmış ve bu gerçekçi uyarısı, itaatsizlik olarak yorumlanmıştır (Babinger, 2003, s. 311). Ayrıca Kiel, orduda hâkim olan menfi havanın da Paşa'nın bu görevi üstlenmekten kaçınmasında etkili olduğunu belirtir (Reindl-Kiel, 1996, s. 543).

Sonuç olarak; II. Mehmed'in emrini yerine getirmeyen Gedik Ahmed Paşa, azledilerek yerine Hızır Beyoğlu Sinan Paşa getirilmiş; kendisi de Boğazkesen (Rumeli) Hisarı'na hapsedilmiştir (Âşıkpaşazâde, 2003, s. 272; İ. H. Uzunçarşılı, 1965, s. 492). Babinger'in aktardığına göre Paşa'nın hapis hayatı, 1478 Arnavutluk seferi sırasında yolların bozukluğu nedeniyle zorlanan Sultan'ın, "işini bilen bir vezire ihtiyaç" duymasıyla son bulmuştur (Babinger, 2003, s. 311). Hersekoğlu Ahmed Bey'in telkiniyle serbest bırakılan Gedik Ahmed Paşa, tekrar sadarete değil, Avlonya Sancakbeyliği görevine atanarak cepheye gönderilmiştir (İbn Kemal, 1957, s. 470).

Paşa, bu yeni dönemde yarım kalan Adalar Denizi hâkimiyetini tamamlama görevini üstlenmiştir. 1477 yılında, daha önce kuşatılmasına rağmen alınamayan stratejik öneme sahip Limni Adası'nı Venediklilerden geri alarak ilk büyük başarısını kazanmıştır. Fetihlerine hız kesmeden devam eden Gedik Ahmed Paşa, ertesi yıl (1478/79) Yunan Yarımadası'nın batısındaki İyon Denizi'ne açılarak Zanta, Kefalonya ve Ayamavra adalarını Osmanlı topraklarına katmıştır. Bu başarıları neticesinde, mevcut görevlerine ek olarak Adriyatik kıyısındaki kritik bir üs olan Avlonya Sancakbeyliği de uhdesine verilmiştir. Bu stratejik atama, II. Mehmed'in nihai hedefi olan Napoli Krallığı ve Güney İtalya'nın fethi planı için Avlonya sahilini bir köprübaşı olarak kullanma ve İtalya ile lojistik irtibatı sağlama amacına uygundur

(İ. H. Uzunçarşılı, 1965, s. 492). Gedik Ahmed Paşa'nın başında bulunduğu Osmanlı kuvvetleri, hazırlıklarını tamamladıktan sonra 1480 Temmuz'unda İtalya kıyılarına çıkarma yapmış ve Otranto Kalesi'ni ele geçirerek Roma yolunu açmıştır. Ancak bir sonraki baharda harekâtı genişletmek üzere hazırlık yaparken II. Mehmed'in vefat etmesi (1481) ve kendisinin İstanbul'a çağrılması üzerine sefer yarım kalmış; Otranto'daki Türk hâkimiyeti daha sonrasında sona ermiştir (Edirneli Oruç Beğ, 1972, s. 129; Hoca Sadettin Efendi, 1979c, ss. 164-166; İbn Kemal, 1957, ss. 514-518; M. Z. Köse, 2019, ss. 383-384).

Gedik Ahmed Paşa'nın sonunu hazırlayan süreç, II. Bayezid ile Cem Sultan arasındaki taht mücadelesindeki şaibeli konumuyla başlamıştır. Paşa'nın eski lalası olduğu Cem Sultan'ı savaş meydanında mağlup etmesine rağmen yakalayamaması ve rakiplerinin kışkırtmaları, Sultan Bayezid'in güvenini sarsmıştır. Ayrıca Karamanoğlu Kasım Bey'in, Paşa'yı Cem taraftarı gibi göstermesi şüpheleri iyice derinleştirmiştir. Paşa'nın ordu ve yeniçeriler üzerindeki nüfuzu nedeniyle Sultan bir süre temkinli davranmışsa da saltanat güvenliği için idamı zaruri görmüştür. 18 Aralık 1482'de Edirne Yeni Saray'da düzenlenen bir ziyafetin ardından, kendisine ölüm alameti olan siyah kaftan giydirilen Gedik Ahmed Paşa idam edilmiştir. Naaşı Edirne'de Sarıca Paşa Camii yanına defnedilmiştir (İ. H. Uzunçarşılı, 1965, ss. 493-495).

Osmanlı Devleti'nde önemli payeler alan Gedik Ahmed Paşa hem kale kuşatmalarındaki teknik mahareti hem de stratejik vizyonuyla dönemin en etkili paşalarından biri olmuştur. Karadeniz'i bir Türk gölü haline getiren Kefe ve Azak seferleri ile Akdeniz hâkimiyetini pekiştiren Alanya ve Otranto fetihleri, onun askerî kariyerinin zirve noktalarını teşkil etmektedir. II. Mehmed döneminde İşkodra seferindeki tutumu nedeniyle hapis hayatı yaşamasına rağmen, devletin İtalya seferi gibi en kritik hamlelerinde yine kendisine ihtiyaç duyulmuştur. Nihayetinde, askerî dehası ve ordu üzerindeki nüfuzu, II. Bayezid ile Cem Sultan arasındaki taht mücadelesi sürecinde bir tehdit olarak algılanmış ve bu durum, 1482 yılında idamıyla sonuçlanan trajik sonunu hazırlamıştır.

Mesih Ahmed Paşa

Mesih Paşa'nın kökeni, Osmanlı sadrazamları arasında en dikkat çekici olanlardan biridir. Kaynaklara göre; son Bizans İmparatoru XI. Konstantinos'un kardeşi Thomas Palaiologos'un oğludur. Fetih sürecinde veya Mora'nın ilhakında esir alınanlar arasında bulunan Mesih, kardeşi (daha sonra Has Murad Paşa olarak anılacak) ile birlikte saraya alınmıştır. Fatih Sultan Mehmed'in hizmetinde Enderun eğitimi görerek hızla yükselmiş ve

hanedan asaletine yaraşır bir kariyer çizgisi izlemiştir (Freely, 2011, s. 64). Mesih Paşa'nın devlet hizmetine başladığı ilk yıllara ve üstlendiği başlangıç görevlerine dair kaynaklarda tafsilatlı bilgi bulunmamaktadır. Paşa'nın devlet ricali içindeki asıl yükseliş II. Mehmed'in saltanatının sonlarına doğru gerçekleşmiş ve bu dönemde vezirlik rütbesine erişmiştir. Bu terfinin 1476 yılı sonbaharı veya 1477 yılı başlarında gerçekleştiği tahmin edilmektedir. Nitekim 26 Kasım 1477 ve 1478 tarihli iki ayrı arşiv belgesinde Mesih Paşa'nın unvanı ikinci vezir olarak geçmektedir (Mehmed İzzet Bey, 2021, s. 96; Reindl-Kiel, 2004, s. 309). Mesih Paşa'nın çalışmamız için önemli faaliyeti Rodos'a yapılan seferle alakalıdır.

Mirmiroğlu'nun aktardığına göre; Osmanlı ile Rodos Şövalyeleri arasındaki gerilimin kökleri İstanbul'un fethine dayanmaktadır. Fatih Sultan Mehmed, diğer Hristiyan devletlerin aksine zaferini tebrik etmek için elçi göndermeyen Şövalyelerin bu tavrından dolayı gücenmiştir. Osmanlı donanması 1455 ve 1467 yıllarında ada üzerine bazı hareketler düzenlemişse de, kalenin sağlamlığı ve o dönem patlak veren Venedik savaşları (Eğriboz Seferi) nedeniyle bu girişimler sonuçsuz kalmıştır. Ancak Venedik ile barış antlaşmasının imzalanmasıyla sıranın kendilerine geldiğini anlayan Rodoslular, Üstat-ı Azam Pierre d'Aubusson önderliğinde savunma tahkimatlarını güçlendirmiş ve Avrupa'ya dağılmış şövalyeleri acilen adaya çağırılmışlardır (İbn Kemal, 1957, ss. 500-501; Mirmiroğlu, 1946, s. 107). Bu büyük seferin komutanlığına Mesih Paşa getirilmiştir. 1479-1480 kışında Üsküdar'da toplanan Osmanlı kara ordusu, Batı Anadolu güzergâhını takip ederek Rodos'un karşısındaki Marmaris'e intikal etmiştir. Mesih Paşa komutasındaki 100 parçayı aşkın donanma ise Aralık 1479'da Çanakkale'den hareket etmiştir. Donanma, Rodos'un kuzey kıyıları ve Telos Adası'ndaki bazı başarısız çıkarma denemelerinin ardından, mevcudu 70.000 askeri bulan ana ordunun kamp kurduğu Marmaris Limanı'na demirleyerek kuşatma pozisyonu almıştır (Clot, 1994, ss. 269-270; Freely, 2011, s. 165). Kuşatmanın askerî safahatı oldukça çetin geçmiştir. Osmanlı kuvvetleri stratejik St. Nicolas burcuna mükerrer saldırılar düzenlese de kesin sonuç alamamıştır. 20 Temmuz'daki üçüncü taarruzun ardından 28 Ağustos'ta gerçekleştirilen dördüncü genel hücumda İtalyan Kapısı ele geçirilerek buraya Osmanlı sancağı dikilmiş, ancak şehir tam anlamıyla zapt edilememiştir. Şiddetli sokak çatışmalarında Rodos Şövalyeleri Üstat-ı Azamı Pierre d'Aubusson yaralanırken, Osmanlı saflarında eski Rumeli Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa şehit düşmüştür. Kuşatmanın kaderini değiştiren gelişme, Napoli Krallığı'na ait iki yardım gemisinin limana girmesi ve Papa'nın büyük bir destek kuvveti göndereceği yönündeki istihbarattır. Bu gelişmeler üzerine Mesih Paşa, yaklaşık üç ay süren kuşatmayı

kaldırmak zorunda kalmıştır. İstanbul'a dönüşünde başarısızlığın sorumlusu olarak görülen Paşa, vezirlik rütbesi alınarak Gelibolu Sancakbeyliği'ne atanmıştır (Bostan, 2009c, ss. 94-95).

Rodos kuşatmasındaki başarısızlığına rağmen, Cem Sultan olayındaki diplomatik becerisi sayesinde II. Bayezid'in güvenini yeniden kazanan Mesih Paşa, Gedik Ahmed Paşa'nın idamının ardından veziriazamlığa kadar yükselmiştir. Ancak 1485 yılında ani bir kararla bu görevden azledilerek Filibe, Kefe ve Silistre gibi bölgelerde sancak beyliği gibi daha alt görevlere getirilmiş; hatta bir dönem hacca giderek devlet yönetiminden belli bir zaman uzaklaşmıştır. 1499'da tekrar sadrazamlık makamına dönen Paşa, Karamanoğlu Mustafa isyanını bastırmada başarı sağlasa da Midilli'nin kaybını padişaha bildirmediği için Sultan'ın şiddetli gazabına uğramıştır. Kariyeri iniş çıkışlarla dolu olan Mesih Paşa'nın sonu ise trajik bir kaza ile gelmiş; 1501 yılında Galata'daki bir yangına müdahale sırasında üzerine düşen bir taşla yaralanarak vefat etmiş ve İstanbul Aksaray'da kardeşi Has Murad Paşa'nın yanına defnedilmiştir (Reindl-Kiel, 2004, ss. 309-310).

Barak Reis

II. Bayezid devrinin ünlü denizcilerinden olan Barak Reis, modern literatürde ve halk arasında genellikle "Burak Reis" olarak anılsa da, dönemin arşiv vesikaları ve çağdaş kaynaklar isminin aslen "Barak" olduğunu teyit etmektedir. Belgelerde bazen "Elif" harfiyle (Barak), bazen de harekeli olarak (Barak) yazılması, isminin doğru okunuşu konusundaki şüpheleri ortadan kaldırmaktadır (Ş. Turan, 1962, s. 539).

Kâtip Çelebi'nin aktardığına göre; Sultan II. Bayezid, İnebahtı'nın fethi için özel bir hazırlık emretmiş ve dönemin teknolojisinin zirvesi olan iki devasa 'göke' inşa ettirmiştir. Bu gemilerden birinin komutanlığı Kemal Reis'e, diğersinininki ise Barak Reis'e verilmiştir. Haziran 1499'da donanma İstanbul'dan ayrılarak Mora kıyılarına hareket etmiştir. Ancak donanmanın İnebahtı önlerine varabilmesi için Venedik donanmasının ablukasını kırması gerekmiştir. Bu süreçte rüzgâr muhalefeti ve düşman saldırılarıyla zorlanan Osmanlı donanması, Moton ve Navarin açıklarına geldiğinde Venedik donanmasıyla karşılaşmıştır (Bostan & Özbaran, 2009a, s. 117; Katib Çelebi, 2018, ss. 96-97). Savaşın en kritik anı, kaynakta "Barak Adası" olarak isimlendirilen bölgede yaşanmıştır. Venedik donanması, daha önce Kemal Reis'ten büyük zarar gördüğü için, intikam almak amacıyla Kemal Reis'in gemisine saldırmak istemiş; ancak yanlışlıkla Kemal Reis'in de içinde olduğunu sandıkları Barak Reis'in gemisini kuşatmışlardır. Barak Reis'in gemisi; iki büyük düşman gökesi, bir mavna ve bir barça tarafından çepeçevre sarılmıştır. İlk çarpışmada mavna ve barça top atışlarına dayanamayarak batırılmışsa da iki

büyük Venedik gökese Barak Reis'in gemisine kenetlenmiş ve göğüs göğüse kanlı bir mücadele başlamıştır. Gemisinin kurtulamayacağını anlayan Barak Reis, düşmana teslim olmamak ve onlara ağır bir darbe indirmek için "neft yağı" kullanarak gemisini ateşe vermiştir. Alevler kısa sürede kenetlenmiş haldeki Venedik gemilerine de sıçramış; Barak Reis, Kara Hasan ve yanlarındaki 500 kadar levent, düşman gemileriyle birlikte yanarak şehit düşmüştür. Kâtip Çelebi'ye göre bu fedai eylemi sonucunda iki büyük Venedik gemisi de yanarak batmış ve yaklaşık 700 düşman askeri ölmüştür. Barak Reis'in bu kahramanca şehadeti, Venedik donanmasının moralini bozmuş ve Osmanlı donanmasının İnebahtı Körfezi'ne girerek kaleyi fethetmesinin önünü açmıştır. Şehit olduğu ada, bu olayın anısına "Barak Adası" olarak isimlendirilmiştir (Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024a, s. 1010; Katib Çelebi, 2018, ss. 97-100; Nutku, 1977, s. 66; Vatin, 2004, s. 77).

Barak Reis, denizcilik kariyerinin yanı sıra II. Bayezid döneminin en hassas meselesi olan Cem Sultan olayında da kritik bir istihbarat görevi üstlenmiştir. Şerafettin Turan'ın yayınladığı ve 1483 yılı yaz aylarına tarihlendirilen rapora göre; Barak Reis, Savoie Dükü I. Charles'ın yanına giderek, belgede "Hacı" kod adıyla anılan Cem Sultan'ın izini sürmekle görevlendirilmiştir. Kendisini Dük'e "*Hüdavendigâr ekmeğini yiyen bir Türk-oğlu ve Kul-oğlu*" olarak tanıtan Barak Reis, diplomatik kanalları kullanarak Cem Sultan'ın önce Nice, ardından Rumilly Kalesi'nde tutulduğu bilgisini saraya rapor etmiştir. Bu görev sırasında, Avrupa'da faaliyet gösteren Yakub Papaz gibi diğer Osmanlı casuslarıyla da koordinasyon içinde çalışmıştır (Ş. Turan, 1962, ss. 541-547).

Kemal Reis

Ünlü denizci ve haritacı Pîrî Reis'in amcası olan Kemal Reis'in kökeni hakkında kaynaklarda muhtelif rivayetler bulunmaktadır. Bazı kaynaklar onun Karaburunlu olduğunu ileri sürse de dönemin önemli tarihçilerinden İbn Kemal, onun aslen Gelibolulu olduğunu kaydetmektedir. Kemal Reis'in denizcilik kariyeri, 1470 yılında Veziriazam Mahmud Paşa komutasındaki Eğriboz Seferi ile başlamıştır. Bu sefere bir "azap neferi" olarak katılan Reis, adanın fethinden sonra buraya yerleşmiş ve gösterdiği başarılar neticesinde azaplar reisliğine yükselmiştir. Ancak resmî görevle yetinmeyerek kendi imkânlarıyla donattığı bir kalyata ile bağımsız denizciliğe yönelmiş; Venedik gemilerine ve kıyılarına düzenlediği akınlarla deniz gaziliği faaliyetlerine başlamıştır (Bostan, 2022b, s. 226).

Kemal Reis'in denizcilik kariyerindeki en stratejik hamlelerden biri, 1487-1488 yıllarında İspanya kıyılarına düzenlediği seferdir. Endülüs'teki Gırnata Beni Ahmer Devleti'nin

1482’de Osmanlı’dan yardım istemesi üzerine, Cem Sultan meselesi nedeniyle doğrudan ve büyük çaplı bir müdahalede bulunamayan II. Bayezid, Kemal Reis kumandasındaki bir filoyu ‘Gazi’ sıfatıyla Batı Akdeniz’e göndermiştir. 1488 baharında gerçekleşen bu harekât, İspanyol belgelerine göre Malta, Gozzo ve Pantelleria adalarına yapılan baskınlarla İspanya, Napoli, Sicilya ve Papalığı büyük bir telaşa sürüklemiş ve geniş çaplı savunma tedbirleri almalarına neden olmuştur. Bu sefer, basit bir korsanlık faaliyetinin ötesinde, İspanyolların Doğu Akdeniz üzerindeki baskısını kırıp Türk taarruzunu Batı Akdeniz’e taşıyan bir “gaza harekâtı” niteliği taşımaktadır. 1492’de Gırnata’nın düşmesi ve Kuzey Afrika’nın İspanyol tehdidi altına girmesi üzerine, deniz gazilerinin faaliyetleri bu bölgeye yoğunlaşmıştır. Bu sürecin doğal bir sonucu olarak Kemal Reis, 1494 yılında resmen Osmanlı devlet hizmetine davet edilmiştir. Onun donanmaya getirdiği teknik ıslahatlar ve II. Bayezid’in desteği sayesinde Osmanlı deniz gücü, Akdeniz’in en kuvvetli donanmalarından biri haline gelmiştir. Nitekim Kemal Reis’in mimarı olduğu bu yeni donanma gücü, 1499-1502 Osmanlı-Venedik savaşlarında dönemin en büyük deniz gücü olan Venedik’e karşı kazanılan zaferlerle rüştünü ispatlamış ve Osmanlı’nın Akdeniz hâkimiyeti sürecini başlatmıştır (Arıkan & Paulino Toledo, 1995, s. 30). 1501 yılında İspanya kıyılarına sevk edilen Kemal Reis, Batı ve Orta Akdeniz’de yaklaşık bir yıl boyunca İspanyol ve Ceneviz gemilerine karşı akınlar düzenlemiş, bölgedeki Endülüslülerle temas kurarak 1502’de İstanbul’a dönmüştür. Kemal Reis, 1506 yılı başlarında ise Trablusgarp Emiri ve Cerbe’deki Endülüslülerin yardım talebi üzerine 11 gemilik bir filoyla tekrar Batı Akdeniz’e açılmıştır. Cerbe’yi üs edinerek İspanya kıyılarını vuran Reis, bu seferler sırasında zor durumda olan çok sayıda Endülüslü Müslüman gemilerle güvenli bölgelere tahliye etmiş ve aynı yılın Ekim ayında görevini tamamlayarak geri dönmüştür (Şükürov, 2009, ss. 330-331).

Kemal Reis’in denizcilik yaşamı, 1510 yılında Memlûk Devleti’ne denizden askerî yardım götürmek ve İstanbul’daki Memlûk elçisine refakat etmek üzere görevlendirildiği seferle son bulmuştur. Yaklaşık 30 parçalık bir yardım filosunun komutanlığını üstlenen Reis, sefer hazırlıkları esnasında 21 Eylül 1510 tarihinde Padişah tarafından hilat ve nakdi ödüllerle taltif edilmiştir. Ancak İskenderiye rotasında seyreden filo, Ekim 1510’da şiddetli bir fırtınaya yakalanmış; Kemal Reis, gemisinin batması neticesinde mürettebatıyla birlikte hayatını kaybetmiştir. Onun Osmanlı denizciliğine bıraktığı en kalıcı teknik miras, gemileri uzun menzilli toplarla donatarak deniz harp taktiklerinde gerçekleştirdiği yenilik olmuştur (Bostan, 2022b, s. 227).

Kemal Reis'in vefatı genel kabul gören görüşe göre şiddetli bir fırtına sonucu gerçekleşmişse de dönemin bazı vekâyinamelerinde bu elim hadise ihanet iddialarıyla açıklanmaktadır. İlgili kayda göre; sefer hazırlığı için Gelibolu'ya giden Kemal Reis'e, burada görevli Macar asıllı ve kendisine husumet besleyen bir kaptan tarafından kasıtlı olarak hile yapılmıştır. İddiaya göre bu kaptan; ıskartaya çıkmış çürük bir gemiyi boyayıp süsleyerek 'sağlam ve süratli' olduğu telkiniyle Kemal Reis'e tahsis etmiştir. Denize açıldıktan kısa bir süre sonra sert bir rüzgâra yakalanan gemi, mukavemet gösteremeyerek ortadan ikiye ayrılmış; Kemal Reis ve mürettebatı bu sabotaj neticesinde şehit olmuştur (Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024a, ss. 1039-1040).

Cafer Ağa

Cafer Ağa'nın hayatının ilk dönemlerine ve ailesine dair kaynaklarda net bir malumat bulunmamaktadır. Muhtemelen devşirme kökenli olduğu ve sarayda Enderun eğitimi alarak yetiştiği kabul edilmektedir. Tarih sahnesine ilk çıkışı, sarayın en etkili makamlarından biri olan Babüssaade Ağası göreviyle olmuştur. Cafer Ağa, bu görevde iken 1516 yılında Gelibolu Sancakbeyliği tevcih edilerek Kaptan-ı Deryalık makamına getirilmiş ve donanmanın başına geçmiştir (Bostan, 1992b, s. 547). Cafer Ağa'nın Osmanlı denizcilik tarihindeki asıl kalıcı mirası, Tersâne-i Âmire'de büyük inşa ve genişletme faaliyetleridir. Onun, tersaneyi sadece bina etmekle kalmayıp, sahili donattığı ve bu hizmetiyle denizcilik camiasında takdir topladığı belirtilmektedir (Mehmed İzzet Bey, 2021, s. 98). Ordunun ihtiyaç duyduğu lojistik malzemelerle birlikte 26 Mart 1517'de Mısır'a doğru yola çıkan Cafer Ağa, seyir halindeyken Sakız Adası'na uğramış ve Rodos Şövalyeleri'ne korsanları himaye etmemeleri konusunda sert bir uyarıda bulunarak diplomatik bir misyon da yürütmüştür. 26 Mayıs 1517'de İskenderiye'ye ulaşan Cafer Ağa, ertesi gün Kahire'de I. Selim tarafından kabul edilmiş ve padişahın donanma teftişlerine eşlik etmiştir. Mısır seferinin ardından İstanbul'a dönüş emrini alan ve dönüş yolunda Rodos ile diplomatik temasları sürdüren Cafer Ağa, Doğu Akdeniz ticaret ve hac yollarının güvenliğinin sağlanması ve Rodos'un fethi hedefiyle yeni bir donanma hazırlığı yapması emredilmiştir (Bostan & Özbaran, 2009b, ss. 125-126).

Hoca Sadeddin Efendi'nin babası Hasan Can'dan naklen aktardığı bir anekdot, I. Selim'in Rodos seferi fikrinden vazgeçmesi sürecinde Cafer Ağa'nın yaşadığı hayati tehlikeyi gözler önüne sermektedir. Padişah, Haliç'te, yeni inşa edilmiş bir baştardanın Eyüp yönüne doğru seyrettiğini görünce, sefer emri henüz kesinleşmeden donanmanın izinsiz hareket ettirilmesine şiddetle hiddetlenmiştir. Bu durumu bir disiplinsizlik olarak gören Sultan, Kaptan-

ı Derya Cafer Ağa'nın derhal idamını emretmiştir. Ancak araya giren Veziriazam Piri Paşa, söz konusu geminin yeni inşa edilenlerden biri olduğunu ve deneme seyri maksadıyla suya indirildiğini izah ederek padişahı teskin etmiş ve böylece Cafer Ağa mutlak bir ölümden dönmüştür (F. M. Emecen, 2021, s. 352).

Denizcilik sınıfından yetişmemesine rağmen, disiplinli mizacı ve idarî gayreti sayesinde donanmaya nizami bir işleyiş kazandırmıştır. Ancak özellikle I. Selim devrindeki sert ve şiddetli uygulamaları, halk arasında “Kanlı Cafer” lakabıyla şöhret bulmasına neden olmuştur. I. Süleyman'ın saltanatının ilk yıllarında hakkındaki şikâyetler artış göstermiştir. Dönem tarihçisi Celâlzâde Mustafa Çelebi'nin “kan dökücü ve zalim” olarak nitelendirdiği Cafer Ağa'nın sonunu hazırlayan olay, bizzat kendi kethüdasının merkeze gelerek yaptığı şikâyetidir. Bu ihbar üzerine önce görevinden azledilmiş, ardından yürütülen teftiş neticesinde halka ve emrindekilere yaptığı zulüm sabit görülerek idam edilmiştir (Bostan, 1992b, s. 547; Matrakçı Nasuh, 2019, s. 37).

Oruç Reis

Türk denizcilik tarihinin dönüm noktalarından biri olan Oruç Reis, Vardar Yenicesi kökenli Sipahi Yâkub Ağa'nın dört oğlundan ikincisidir. Kardeşi Hızır Reis ile birlikte Akdeniz'deki Türk denizcilik ekolünü korsanlık seviyesinden devletleşme sürecine taşıyan kurucu isimlerden biridir (Bostan, 2007a, s. 426). Oruç Reis, denizcilik faaliyetlerinin ilk dönemlerinde, en küçük kardeşi İlyas Reis ile birlikte Trablusşam'a yönelik bir ticarî sefere çıkmıştır. Ancak seyir halindeyken Saint Jean Şövalyeleri ait gemilerin saldırısına uğramışlardır. Şiddetli geçen çatışma neticesinde kardeşi İlyas Reis şehit düşmüş; Oruç Reis ise esir alınmıştır. Oruç Reis, hayatının en zorlu dönemini bu esaret altında geçirmiştir (Gökbilgin, 1964b, s. 419). Barbaros Hayreddin Paşa'nın hatıratlarında naklettiğine göre; Oruç Reis'in esaret sürecinin seyri, Kirigo adlı bir şahsın ihanetiyle dramatik bir hal almıştır. Hızır Reis, ağabeyini kurtarması ümidiyle bu şahsa 18.000 akçe fidye ödemiş; ancak Kirigo hem bu parayı zimmetine geçirmiş hem de Rodos'a yeni atanan kumandana Oruç Reis'in kimliğini çaptılamıştır. Bu casusluk faaliyeti karşılığında Kirigo düşman tarafından yüksek bir mevkiye getirilirken, Oruç Reis için en ağır esaret günleri başlamıştır. İhbar üzerine yeni komutan, Oruç Reis'i yer altı zindanına kapattırılmış; eline, ayağına ve boynuna ağır demir zincirler vurdurarak ona sadece hayatta kalacak kadar erzak verilmesini ve şiddetli eziyet edilmesini emretmiştir (Murâdî, 1979a, s. 60). Oruç Reis'in Rodos Şövalyeleri'nin elindeki esaret hayatı, dönemin Teke Sancakbeyi Şehzade Korkut'un vesilesiyle son bulmuştur. Şehzade Korkut'un her yıl

Rodos'a fidye ödeyerek serbest bıraktığı 100 Müslüman esiri taşıyan gemide, Oruç Reis'in de bulunduğu belirtilmektedir. Söz konusu gemi Antalya açıklarına gelip karaya yanaştığı esnada, Oruç Reis eline geçen bir fırsatı değerlendirerek gemiden firar etmiş ve böylece hürriyetine kavuşmuştur (Murâdî, 1979a, ss. 65-71).

Esareten kurtulduktan sonra Antalya'da Ali Kaptan'a ait bir kalyonda ikinci reis olarak göreve başlayan Oruç Reis, ticarî bir sefer için gittiği İskenderiye'de Memlûk Sultanı Kansu Gavri'nin dikkatini çekmiştir. Denizcilikteki üstün yeteneği sebebiyle Sultan tarafından hizmete alınan Oruç Reis, Memlûk donanmasının ihtiyaç duyduğu levazım ve mühimmatı temin etmek üzere denize açılmıştır. Ancak bu görev esnasında Rodos Şövalyeleri'ne ait gemilerin ani baskınına uğramıştır. İkinci kez esaret altına girmemek için gemilerini feda ederek çatışma bölgesinden uzaklaşan Oruç Reis, rotasını yeniden Antalya'ya çevirmiş ve Şehzade Korkut'un huzuruna çıkarak himaye ve yardım talebinde bulunmuştur (Gökbilgin, 1964b, s. 420).

Saruhan Sancakbeyi Şehzade Korkut ile Manisa'da yeniden irtibat kuran Oruç Reis, şehzadenin sağladığı gemi, mühimmat ve levent desteğiyle filosunu güçlendirerek Pulya ve Adalar Denizi sularına açılmıştır. Venedik gemilerine karşı kazandığı başarılarla önemli miktarda ganimet elde eden Reis, bunları memleketi Midilli'deki ihtiyaç sahiplerine dağıtmıştır. Ancak I. Selim'in tahta çıkması ve hamisi Şehzade Korkut'un takibata uğraması üzerine Anadolu'daki siyasî zeminin aleyhine döndüğünü görerek rotasını Mısır'a çevirmiş; 1512 yılında İskenderiye'ye giderek Memlûk Sultanı Kansu Gavri'ye sığınmıştır. Mısır'da geçirdiği kışın ardından Kıbrıs ve Cerbe açıklarında faaliyetlerine devam eden Oruç Reis'e bu süreçte kardeşi Hızır Reis de katılmıştır. Anadolu'ya dönme imkânı kalmayan iki kardeş, Tunus'a yönelerek Hafsî Sultanı V. Muhammed ile bir anlaşma yapmışlardır. Elde edecekleri ganimetin beşte birini Sultana vermek şartıyla, stratejik öneme sahip Halkulvadi Kalesi'ne yerleşerek Kuzey Afrika merkezli denizcilik faaliyetlerini başlatmışlardır (Bostan, 2007a, ss. 426-427). Kuzey Afrika'daki gaza faaliyetleri esnasında, Cezayir yakınlarında girdiği şiddetli bir çatışmada kolundan ağır şekilde yaralanan Oruç Reis, muhtemelen kangren riskinden dolayı kolunu kestirmek zorunda kalmıştır (Murâdî, 1979a, ss. 101-104).

Oruç ve Hızır Reis kardeşler, Endülüs Müslümanlarına yardım ulaştırmak maksadıyla İspanya kıyılarına düzenledikleri seferleri sıklaştırmışlardır. Bu harekâtlar sırasında Minorka Adası, Ceneviz ve Flandra ticaret gemileri üzerine yaptıkları başarılı akınlarla çok sayıda ganimet ve esir ele geçirerek Tunus'taki nüfuzlarını artırmışlardır. Bu dönemde Osmanlı Sarayı

ile de üst düzey diplomatik temas kurulmuştur. Muhyiddin Reis komutasında İstanbul'a gönderilen heyet, I. Selim tarafından kabul edilmiş; Padişah, Oruç ve Hızır Reis'e verilmek üzere elmas kabzalı kılıçlar, hilatlar ve iki adet fırkateyn hediye ederek gaza faaliyetlerini fiilen desteklemiştir. Alınan bu destekle birlikte Kuzey Afrika'daki gazalarını genişleten kardeşler, Bicye üzerine yürürken yolda rastladıkları gemilerdeki Endülüs Müslümanlarını kurtarmış ve ardından stratejik öneme sahip Cical Kalesi'ni fethederek bölgeye yerleşmişlerdir (Bostan, 2007a, s. 427).

Oruç Reis, Kuzey Afrika'daki hâkimiyet alanını genişletmek maksadıyla 1518 yılında batıya yönelerek Şerşel Kalesi'ni ele geçirmiş; ardından kardeşi Hayreddin'i Cezayir'in muhafazasıyla görevlendirerek bölgenin o dönemdeki en stratejik kenti olan Tlemsen üzerine yürümüştür. Aynı yıl içinde Tlemsen'i fethederek İspanyol himayesindeki kukla hükümdar Ebu Hammu'yu devirmesi, Kuzey Afrika'daki İspanyol nüfuzuna vurulmuş en ağır darbelerden biri olmuştur. Bu zaferle Oran hariç bölgedeki kontrolünü büyük ölçüde kaybeden İspanyollar, Ebu Hammu'yu yeniden tahta geçirmek ve kaybedilen toprakları geri almak amacıyla Vahran'da topladıkları büyük bir orduyla karşı taarruza geçmişlerdir. Tlemsen müdafaası sırasında cereyan eden şiddetli çatışmalarda, Türk denizciliğinin kurucu isimlerinden Oruç Reis ve ağabeyi İshak Reis şehit düşmüşlerdir (Tütüncü, 2014, s. 59). Oruç Reis'in şehadet süreci hakkında kardeşi Barbaros Hayreddin Paşa'nın Gazavatnâme'sinde sınırlı malumat bulunurken, Diego de Haedo gibi İspanyol kaynakları olayları daha detaylı aktarmaktadır. 1518 yılı mayıs ayında İspanyol Markisi komutasındaki ordu, Tlemsen yolundaki Kalatu'l-Kıla mevkiini kuşatarak Barbaros kardeşlerin en büyüğü olan İshak Reis ve beraberindeki 600 levendi şehit etmiştir. Bu kaybın ardından Tlemsen'de kuşatma altında kalan Oruç Reis, Fas Kralı Muhammed bin Said'den beklediği yardımın gecikmesi ve lojistik hatların kesilmesi üzerine stratejik bir karar almak zorunda kalmıştır. Yanındaki güvenilir adamlarıyla bir huruç harekâtı gerçekleştirerek Fas yönüne çekilmeyi deneyen Oruç Reis, Ucda Nehri'ni geçtikten sonra İspanyol kuvvetlerince çembere alınmıştır. Burada yaşanan son muharebede Oruç Reis ve silah arkadaşları şehit düşmüştür. Oruç Reis'in bizzat kim tarafından öldürüldüğü ise Madrid Kraliyet Tarih Akademisi arşivlerinde yer alan bir belgeyle sabittir. Teğmen Garcia Fernandez de La Plaza'ya verilen kraliyet imtiyaz belgesi, Oruç Reis'i öldüren kişinin bu İspanyol subayı olduğunu teyit etmektedir (Tütüncü, 2014, s. 61).

Selman Reis

Hayatının ilk yıllarına dair kaynaklarda sınırlı bilgi bulunan Selman Reis'in menşei hakkında farklı detaylar mevcuttur. Portekiz kaynaklarında "Raez Soleimao" olarak anılan Selman Reis hakkında, dönemin ünlü tarihçisi Barros tarafından önemli biyografik detaylar aktarılmıştır. Bu kayıtlara göre; Midilli doğumlu ve Türk asıllı olan Reis'in asıl mesleği gemi dülgerliğidir. Osmanlıların Kızıldeniz ve Yemen'deki faaliyetlerine dair Batı kaynaklarındaki en net bilgilerden biri de yine Portekiz arşivlerinde yer almaktadır. Manuel d'Azevedo'nun 1528 tarihli mektubunda, Selman Reis'in yedi Portekiz gemisini zapt veya imha ederek büyük bir deniz zaferi kazandığı kayıt altına alınmıştır (Özbaran, 2004, s. 83). Selman Reis'in, Memlûk Devleti'ne teknik destek sağlamak amacıyla Mısır'a gönderilmesinden önceki yaşamı ve kökeni hakkında kaynaklarda kesin bir uzlaşma bulunmamaktadır. Hacı Ali Efendi'nin *Ahbârü'l-Yemânî* adlı eserinde; Garp Ocakları ikliminde yetişmiş, savaş tecrübesi yüksek ve mahir bir levent olarak tavsif edilirken; Fransız menşeli yabancı kaynaklarda Midilli doğumlu olduğu ve Orta Akdeniz'de faaliyet gösteren başarılı bir Türk korsanı olduğu kaydedilmektedir (Demirbaş, 2022, s. 123).

Selman Reis, Portekizlilerin Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki tehdidin artması üzerine Osmanlı Devleti adına teknik destek sağlamak amacıyla Mısır'a gitmiştir. Portekiz gemilerinin ticarî ablukasını nedeniyle Cidde, İskenderiye ve Dimyat limanlarının işlevsiz hale gelmesi, Memlûk Sultanı Kansu Gavri'yi Süveyş'te yeni bir donanma inşasına yöneltmiştir. Bu kapsamda Selman Reis, Süveyş Tersanesi'nde gemi inşa faaliyetlerinin başına getirilmiştir. Sürecin ciddiyeti üzerine Sultan Gavri, 1514 yılında maiyetiyle birlikte Süveyş'e giderek çalışmaları bizzat yerinde teftiş etmiştir. Tersanede Selman Reis ve emrindeki 2000 Osmanlı denizcisi tarafından karşılanan Sultan, inşası tamamlanan yirmi kadırgayı incelemiş ve gemilerin denize indirilmesine nezaret etmiştir. Görevindeki başarısından dolayı Sultan Gavri, Selman Reis'e hilat giydirip ihsanlarda bulunarak onu taltif etmiştir (Bostan, 2024a, ss. 7-9). Selman Reis, 1515 yılında Portekiz tehdidine karşı Hint Okyanusu'na düzenlenen seferde Hüseyin Bey ile birlikte görev almıştır. Hindistan kıyılarındaki Portekiz tahkimatları karşısında kalıcı bir başarı sağlanamayınca Yemen'e yönelerek Kamaran Adası'nı üs edinmiştir. Buradan hareketle stratejik öneme sahip Aden'i kuşatmışsa da karşılaştığı şiddetli savunma nedeniyle yaralanarak kuşatmayı kaldırmak zorunda kalmış ve donanmasıyla Cidde'ye çekilmiştir (Bostan, 2009g, s. 444).

Selman Reis, 1517 yılında Cidde'yi kuşatan Portekiz donanmasına karşı kazandığı savunma zaferiyle Osmanlı'nın bölgedeki varlığını korumuş, ardından İstanbul'a çağrılarak Kızıldeniz filosu için hazırlıklara başlamıştır. 1523'te Yemen'e dönerek Kamaran Adası'nı Portekiz işgalinden kurtaran Reis, Zebid hâkimi İskender Bey'i bertaraf ederek bölgede Osmanlı otoritesini güçlendirmiştir. Selman Reis, 1525 yılında Mısır'a gelen Sadrazam İbrahim Paşa'ya bölge ve Osmanlı donanmasıyla ilgili bir rapor sundu (Bostan, 2009g, s. 445). Sunduğu raporda, Kızıldeniz'deki Osmanlı donanmasını “ağız açmış ejderhalar” gibi tasvir ederek gemilerin ateş gücünü ve teknik donanımını övmüştür. Reis, Portekizlilerin Kızıldeniz'e girememesini tamamen bu donanmanın yarattığı korkuya ve Osmanlı'nın askerî heybetine bağlamıştır. Ancak Salih Özbaran, raporda yer alan bu iddialı ifadelerin dönemin askerî gerçeklerinden ziyade abartılı bir üslup taşıdığını ve Osmanlıların Hint Okyanusu'ndaki fiili durumunu olduğundan daha güçlü yansıttığını belirtmektedir. Ayrıca bu belgede, Hindistan ticaret yolunun ehemmiyetine dikkat çekmiş ve Portekizlilerin Hint kaynaklarını ele geçirerek Osmanlı hazinesine verdikleri zararı vurgulamıştır. Selman Reis, Hint Okyanusu'nda hâkimiyet kuran “*Portakal-ı bi-din*”e karşı harekete geçilmesini ve zapt ettikleri kalelerin geri alınmasını devlet merkezine salık vermiştir (Özbaran, 2004, s. 95).

1526 yılında Cidde'ye gelen Selman Reis'in buradaki idarî tasarrufları, bölge halkı ve yerel yönetim üzerinde yıkıcı etkiler yaratmıştır. Mekke'nin yeni Şerifi Ebû Nüme'ye şahsi mallarına el koyması ve emrindeki leventlerin tüccarlara yönelik yağma ve eşkıyalık faaliyetleri, bölgedeki ekonomik düzeni sarsmıştır. Kaynaklar, bu baskı ve yağma ortamının Mekke'de büyük bir iâşe krizine yol açtığını ve yaşanan bu şiddetli kıtlık döneminin tarih literatürüne “Kaht-ı Selman” adıyla geçtiğini belirtmektedir (Baştürk, 2010, ss. 46-50; Demirbaş, 2022, s. 128).

Selman Reis'in bölgedeki idarî statüsü ve Süveyş Kaptanlığı'nın sistemleşmesi konusu ise tarihçiler arasında farklı yorumlara konu olmuştur. Bazı kaynaklar Sultan Süleyman Han'ın onu kaptan olarak atadığını belirtirken, Sanudo'nun kayıtları onun Yemen serüvenlerini ve İstanbul'dan donanma izni almasını teyit eder. Cengiz Orhunlu, *Ahbarü'l-Yemani*'ye dayanarak Selman Reis'i tayin edilmiş ilk Süveyş Kaptanı olarak nitelendirse de bu makamın tam anlamıyla bağımsız bir kurum haline gelişinin 1560'tan önce gerçekleşmediği yönünde de görüşler mevcuttur (Özbaran, 2004, s. 271). Yine de onun, bilinen ilk Süveyş Kaptanı olduğu ve ölümünden sonra 1527-28 yıllarında yerine kimin geçtiğinin belirsizliğini koruduğu kabul edilmektedir (Orhunlu, 1970b, s. 236).

Selman Reis'in son dönemi ise Yemen'deki iktidar mücadelesi ve trajik ölümüyle şekillenmiştir. Bölgede sergilediği şiddet içerikli yönetim tarzı halk üzerinde olumsuz bir etki yaratmış, resmî olarak Yemen Serdarı olan Hayreddin Bey ile arasında yetki çatışmasına yol açmıştır. Askerî operasyonları fiilen Selman Reis'in yürütmesinden rahatsız olan Hayreddin Bey, leventlerle iş birliği yaparak 1528 yılı sonlarında Selman Reis'i öldürmüştü ve mallarına el koydurmuştur. Ancak bu komplo karşılıksız kalmamış; Selman Reis'in yeğeni Mustafa Bayram ve yetiştirmesi Hoca Sefer harekete geçerek Hayreddin Bey'i ortadan kaldırmışlardır. Tüm bu çalkantılı sona rağmen Selman Reis; Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz'de tutunmasını sağlayan temelleri atması, Portekiz tehdidine karşı gösterdiği ciddi mukavemet ve Hint Okyanusu stratejisine öncülük eden girişimleriyle Türk denizcilik tarihinde önemli bir yere sahiptir (Bostan, 2009g, s. 446).

Hadım Süleyman Paşa

Süleyman Paşa'nın, millî yeti ile ilgili farklı görüşler mevcuttur. Takriben 1470'li yıllarda doğduğu düşünülmektedir. Hayatının ilk dönemlerine dair görüşler sınırlıda olsa esasen I. Selim döneminin sonlarına doğru devlet içerisinde yükseldiği bilinmektedir. I. Selim döneminde hazinedarbaşılığına yükseldikten sonra 1523-1524 yılları arasında Kaptan-ı Deryalığa yükselmiştir (Afyoncu, 2010, s. 96).

Hadım Süleyman Paşa'nın çalışmamız açısından önemli olan kısımları içerisinde, Paşa'nın Kızıldeniz ve çevresinde etkisini artıran Portekiz tehlikesine karşı giriştiği faaliyetler ön plana çıkmaktadır. Bu faaliyetler içerisinde Portekizlilerin, Gucerat hâkimi olan Bahadır Şah'ı 1537 tarihinde ortadan kaldırmasıyla, Hadım Süleyman Paşa'nın da Hint seferlerine "Bahrü'l Külzûm" sıfatıyla donanmanın başına serdar olduğu görülmektedir. Süleyman Paşa, seksen parçalık donanmasıyla önce Aden'e gelerek bölgede Portekiz etkisinde olan Aden hükümdarını idam ettirdi. Akabinde Hindistan'a geçerek bölgedeki Portekiz üssü konumunda Diû'ya Eylül 1538 tarihinde ulaştı (Afyoncu, 2010, s. 97). Diû Kuşatmasındaki problemlerden biri şüphesiz bölgedeki Gucerat hükümdarının güven vermeyen tutumu olmuştur. Hatta Portekiz donanmasının bölgeye yardıma geleceği söylentisi bile dönemin Gucerat hükümdarının bir kurmacasından ibaret bir durumdu. Bu sebeplerden ötürü kuşatmayı kaldıran Hadım Süleyman Paşa, bu seferden müsbet bir sonuç alamamıştır (M. Cezar, 2011, s. 1001; Önalp, 2008, ss. 223-226). Süleyman Paşa'nın bundan sonraki faaliyetlerinde daha çok siyasî çıkarımlarda bulunmamız mümkündür. Denizcilik faaliyetiyle ilgili genel hususlar özellikle Hindistan ve Kızıldeniz etrafında yaşanmıştır.

Süleyman Paşa'nın Edirne'deki bir divan toplantısı esnasında Gucerat hâkimi Bahadır Şah'ın gönderdiği hazine ve Mısır irsaliye hazinesi meseleleriyle ilgili vezir Hüsrev Paşa ile giriştiği münakaşa sonucunda I. Süleyman tarafından her iki paşanın da görevlerinden azledildiği bilinmektedir. Süleyman Paşa daha sonrasında Malkara'da zorunlu ikamet yaptığını ve ölüm tarihi olan 1547 yılının Eylül ayına kadar maddi meseleler ile ilgili teftiş süreci geçirdiği söylenebilir (Afyoncu, 2010, s. 98).

Barbaros Hayreddin Paşa

Osmanlı denizcilik tarihinin en önemli dönüm noktalarından biri kabul edilen Barbaros Hayreddin Paşa, aslen Vardar Yenicesi veya Ece Ovası kökenli olup, Midilli'nin fethinden sonra buraya yerleşen Sipahi Yakup Ağa'nın oğludur (Bostan, 2009b, s. 144; Katib Çelebi, 2018, s. 106; Ş. Turan, 1992a, s. 65). Doğum tarihi hakkında kaynaklarda 1466, 1478 ve 1483 gibi farklı tarihler zikredilse de asıl adının Hızır olduğu konusunda ittifak vardır (Bostan, 2009b, s. 144; Karal, 1979, s. 311; Ş. Turan, 1992a, s. 65). Hızır Reis; İshak, Oruç ve İlyas isimli diğer üç kardeşiyle birlikte genç yaşta deniz ticaretiyle uğraşmaya başlamıştır. Dönemin kaynaklarından *Tuhfetü'l-Kibâr*, kardeşlerin iş bölümünü detaylandırarak; İshak'ın Midilli'de kaldığını, Oruç'un Mısır ve Trablusşam taraflarına yöneldiğini, Hızır'ın ise Selanik ve Saros bölgesinde faaliyet gösterdiğini aktarmaktadır (Katib Çelebi, 2018, s. 106).

Hızır Reis'in etnik kökeni üzerine yapılan tartışmalara, Cezayir'de inşa ettirdiği caminin 1520 tarihli kitabesi ışık tutmaktadır. Kitabede babasının adı "*Ebî Yûsuf Ya'kub et-Türkî*" şeklinde geçmekte olup, bu ifade onun Türk kökenli olduğunu belgelemektedir (Bostan, 2009b, s. 144). Batılı kaynaklarda, kızıyla çalan sakalı nedeniyle ağabeyi Oruç Reis'e verilen "Barbarossa" lakabı, daha sonra Hızır Reis için de kullanılmıştır. İslam dünyasında ve Osmanlı bürokrasisinde ise "dinin hayırlısı" anlamına gelen "Hayreddin" ismini kendisine bizzat I. Selim vermiştir (Ş. Turan, 1992a, s. 65).

Barbaros'un denizcilikteki başarısı, sadece cesaretiyle değil, teknik donanımı ve entelektüel birikimiyle de açıklanmaktadır. *Harîta-i Kapudânân-ı Deryâ* adlı eserde; onun Cezayir Garp Ocakları'nda yetiştiği vurgulanarak, seyrüsefer, topçuluk ve gemi ele geçirme konularındaki teknik maharetine dikkat çekilir (Mehmed İzzet Bey, 2021, s. 99). Aynı kaynak, Hayreddin Paşa'nın Rumca, İtalyanca ve Fransızca olmak üzere üç yabancı dile aşina olduğunu, deniz harp taktiklerinde eşsiz bir yeteneğe sahip olduğunu belirtir (Mehmed İzzet Bey, 2021, s. 100). Nitekim I. Süleyman da onun bu tecrübesinin kaybolmaması için gazalarını ve hatıralarını yazdırmasını emretmiştir (Katib Çelebi, 2018, s. 106; Murâdî, 1979a, ss. 53-54).

Barbaros kardeşlerin denizcilik faaliyetleri, başlangıçta Adalar Denizi ve Doğu Akdeniz ekseninde yoğunlaşmıştır. *Tuhfetü'l-Kibâr*'ın aktardığına göre; Oruç Reis'in Rodos Şövalyeleri'ne esir düşmesi ve kardeşi İlyas'ın şehit olması, ailenin kaderinde belirleyici bir rol oynamıştır. Esareten kurtulan Oruç Reis ve kardeşi Hızır Reis, Antalya Sancakbeyi Şehzade Korkut'un himayesine girerek, ondan aldıkları 18 oturak bir gemi ile korsanlık faaliyetlerine yeniden başlamışlardır (Katib Çelebi, 2018, s. 106; Ş. Turan, 1992a, s. 65).

Ancak I. Selim'in tahta çıkışı ve Şehzade Korkut'un tasfiyesi sürecinde yaşanan siyasi belirsizlikler, Akdeniz'deki Türk denizcilerini yeni arayışlara itmiştir. Bu dönemde İspanyolların Endülüs Müslümanlarına yönelik baskıları ve Batı Akdeniz'de hâkimiyet kurma çabaları, bölgedeki dengeleri değiştirmiştir. Bu jeopolitik zorunluluklar neticesinde Oruç ve Hızır Reisler, 1504 yılından itibaren rotalarını Kuzey Afrika sahillerine çevirmişlerdir (Katib Çelebi, 2018, s. 106; Murâdî, 1979a, s. 91; Ş. Turan, 1992a, s. 65).

Batı Akdeniz'de tutunabilmek için güvenli bir limana ihtiyaç duyan kardeşler, Tunus Hafsî Sultanı Ebû Abdullah Muhammed ile stratejik bir anlaşma yapmışlardır. Bu anlaşmaya göre; ele geçirilen ganimetin beşte birinin Hafsî Sultanı'na verilmesi karşılığında, Tunus'un iskele mevki olan Halkü'l-Vad Kalesi kendilerine tahsis edilmiştir (Murâdî, 1979a, s. 92; Ş. Turan, 1992a, s. 65). Bu üslenme, Barbaroslar için bir dönüm noktası olmuş; Kurdoğlu Muslihiddin ve Kemal Reis'in yeğeni Muhiddin Reis gibi yetenekli denizcilerin de katılımıyla güçlerini artırmışlardır (M. Cezar, 2011, ss. 912-913). Gemilerinin sayısı arttıkça Cerbe Adası'nı da bir harekât üssü olarak kullanan kardeşler, İspanya işgalindeki Bicaye ve Cicelli gibi merkezlere akınlar düzenleyerek, Kuzey Afrika'da kurulacak Türk hâkimiyetinin temellerini atmışlardır (Ş. Turan, 1992a, s. 65).

1515 yılında I. Selim'e Muhiddin Reis aracılığıyla hediyeler göndererek ilk Osmanlı desteğini sağlayan kardeşler, bu diplomatik manevranın ardından Cezayir ve çevresindeki fetihlere hız vermişlerdir (Murâdî, 1979a, ss. 126-128; Ş. Turan, 1992a, s. 65). İspanyol işgaline karşı yerel halkın daveti üzerine harekete geçen Oruç Reis, Bicaye, Şerşel ve nihayet Cezayir şehrini ele geçirerek "Sultan" ilan edilmiştir (De Bunes Ibarra, 2001, s. 270).

Kuzey Afrika'nın tamamen Türk hâkimiyetine girmesinden endişe eden İspanya'yı harekete geçmiştir. Yerel işbirlikçilerin de desteğini alan İspanyol ordusu, 1518 yılında büyük bir karşı saldırı başlatarak Tlemsen'i kuşatmıştır. Oruç Reis, şehri savunurken yanındaki az

sayıda adamıyla birlikte İspanyollara karşı kahramanca savaşmış ve şehit düşmüştür (Katib Çelebi, 2018, s. 112; Murâdî, 1979a, s. 185; Ş. Turan, 1992a, s. 65).

Oruç Reis'in şehadeti, Hızır Reis'i stratejik bir karara zorlamıştır. Hem İspanyol tehdidi hem de Tunus ve Tlemsen'deki yerel hanedanların düşmanlığı karşısında tek başına tutunamayacağını gören Hızır Reis, kurduğu yapının selameti için Osmanlı Devleti'nin himayesine girmeyi zorunlu görmüştür (Bilgin, 2013, s. 22; De Bunes Ibarra, 2001, s. 271). Bu sürecin en somut belgesi, Cezayir ileri gelenlerinin I. Selim'e gönderdiği Ekim 1519 tarihli arizadır. Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi'nde yer alan bu belgede, Cezayir halkı yaşadıkları İspanyol zulmünü ve Oruç Reis'in onları nasıl kurtardığını anlattıktan sonra; Oruç Reis'in Tlemsan'da şehit düşmesiyle yerine kardeşi Hayreddin Reis'in geçtiğini belirtmişlerdir. Belgede Hayreddin Paşa için şu ifadeler kullanılmıştır: “...*Karındaşı mücahid fi sebilillah Ebu'l-Baka Hayreddin hayrül-halef olub bizi hami-i şer'i adl-i tam ile ve şer'-i şerif nebevi ile idare ettiğinden gayrı... daima makam-ı a'lanızı gaye-i tazimle tazime ve emr-i cihada iştigali...*” (BOA, TS.MA.e, 757 - 63, 925). I. Selim, bu biat talebini memnuniyetle karşılamış; “*Hızır Reis nasrüddindir, hayrüddindir*” diyerek ona iltifat etmiş ve Cezayir Hâkimi olarak tanıdığını belirten bir hatt-ı şerif göndermiştir. Padişah ayrıca, Hızır Reis'e “Sancakbeyi” statüsünde hilat ve kılıç yollamış, Anadolu'dan gönüllü asker toplama imtiyazı tanımış ve 2.000 yeniçeri ile topçu desteği sağlamıştır (Bilgin, 2013, s. 23; Ş. Turan, 1992a, s. 66). Bu anlaşma ile Cezayir'de hutbe Osmanlı padişahı adına okunmaya başlanmış, sikke basılmış ve Cezayir fiilen Osmanlı toprağı, Hızır Reis de Osmanlı Devleti'ne tabi olmuştur (Karal, 1979, s. 312; Katib Çelebi, 2018, s. 113; Murâdî, 1979a, s. 215).

1530'lu yılların başında Andrea Doria'nın Koron ve Patras'ı ele geçirmesi üzerine I. Süleyman, Barbaros Hayreddin Paşa'yı donanmanın başına geçirmek üzere İstanbul'a davet etmiştir (Katib Çelebi, 2018, s. 120; Ş. Turan, 1992a, s. 66). Cezayir'deki yönetimini evlatlığı Hadım Hasan Ağa'ya bırakan Paşa, 26 Eylül 1533 tarihinde İstanbul'a gelmiş ve getirdiği değerli hediyelerle saraya takdim edilmiştir (Bostan, 2009b, s. 144).

Padişah, Hayreddin Paşa'yı Derya Beylerbeyliğine getirmeyi uygun görmüş, ancak resmî atama için o sırada İrakeyn Seferi nedeniyle Halep'te bulunan Sadrazam İbrahim Paşa ile görüşmesini istemiştir (Murâdî, 1979b, s. 124). 1534 yılı başında Halep'e giden Barbaros, burada yapılan görüşme neticesinde “Cezayir-i Bahr-i Sefid Beylerbeyi” payesiyle Kaptan-ı Deryalığa atanmıştır (Bostan, 2009b, s. 145; Murâdî, 1979b, ss. 126-127; Ş. Turan, 1992a, s. 66). Bu atama, Osmanlı teşkilat tarihinde bir dönüm noktasıdır; zira o güne kadar Sancakbeyliği

statüsünde olan Kaptan-ı Deryalık makamı, ilk kez Beylerbeyi seviyesine yükseltilmiş ve donanma komutanlığı ile Cezayir yönetimi tek bir elde toplanmıştır (Bostan, 2009b, s. 146; Danişmend, 1971b, ss. 21-22).

Barbaros Hayreddin Paşa, Kaptan-ı Deryalık görevini devraldıktan sonra bir yandan donanmayı teknik ve idarî açıdan reorganize etmiş, diğer yandan da Avrupa ittifakına karşı Fransa ile diplomatik iş birliğine önem vermiştir. 1534 yılında Tunus'u ele geçirmesine rağmen şehir bir yıl sonra Şarlken (V. Karl) tarafından geri alınsa da Barbaros stratejik odağını Adalar Denizi'ne çevirmiştir (Bostan, 2009b, s. 146). 1537 ve 1538 yıllarında Venedik hâkimiyetindeki Adalar Denizi'ne düzenlediği seferlerde; Eğriboz, Nakşa, Kerpe, Kaşot gibi stratejik öneme sahip yirmi sekiz ada ve iki kaleyi Osmanlı idaresine katmıştır (Karal, 1979, s. 314). Bu hamle, Sakız, Kıbrıs ve Girit haricinde Venedik'in Ege'deki varlığını sona erdirmiş ve deniz ticaret yollarının emniyetini sağlamıştır.

Osmanlıların bu hızlı yükselişi karşısında Papa, İspanya, Venedik ve Portekiz güçlerinden oluşan “Kutsal İttifak” donanması, Andrea Doria komutasında birleşmiştir (Büyüktuğrul, 1978b, ss. 637-639). 27 Eylül 1538 tarihinde Preveze açıklarında gerçekleşen karşılaşmada; Andrea Doria'nın 200'ü aşkın gemisine karşılık, Barbaros Hayreddin Paşa'nın komutasında 122 gemi bulunmaktaydı. Barbaros, düşmanın sayıca üstünlüğü karşısında donanmasını “hilal” şeklinde dizerek merkezde kendisi, sağ kanatta Turgut Reis, sol kanatta ise Salih Reis yer alacak şekilde savaş düzeni almıştır. Düşman hattını yaran bu taktiksel deha karşısında müttefik donanması, 36 gemisini ve binlerce askerini kaybederek geri çekilmek zorunda kalmıştır. Preveze Deniz Zaferi, Doğu Akdeniz'den sonra Orta Akdeniz'de de Türk üstünlüğünü kesinleştirmiş ve Venedik'i 1540 yılında barış yapmaya mecbur bırakmıştır (Bostan, 2007e, ss. 344-345; Katib Çelebi, 2018, ss. 134-136; Murâdî, 1979b, ss. 189-191; Ş. Turan, 1992a, ss. 66-67).

Zaferden sonra Fransa Kralı I. François ile Şarlken'e karşı ortak hareket etme kararı alan Barbaros, 1543 yılında son büyük seferine çıkmıştır (Danişmend, 1971b, s. 235). 110 gemilik donanma ile Marsilya'ya giden ve burada törenlerle karşılanan Paşa, Nice şehrini ele geçirmiş ve kışı Toulon limanında geçirmiştir (Danişmend, 1971b, ss. 240-242). Dönüş yolunda, Cenevizlilerin elinde esir bulunan talebesi Turgut Reis'i kurtarması, Türk denizciliğinin geleceği açısından hayati bir hamle olmuştur (Ş. Turan, 1992a, s. 67). Barbaros Hayreddin Paşa, 1546 yılında İstanbul'da vefat etmiş ve Beşiktaş'taki türbesine defnedilmiştir (Katib Çelebi, 2018, s. 139).

Çağdaş kaynakların tasvirlerine göre Barbaros Hayreddin Paşa; iri yapılı, kumral tenli, saçı, sakalı ve kaşları gür, heybetli bir görünüme sahipti. Hayatı, Akdeniz'in farklı limanlarında ve açık denizde geçtiğinden; Rumca, Arapça, İspanyolca, İtalyanca ve Fransızca dillerine vakıftı ve musikiden hoşlanırdı. Cezayir'de inşa ettirdiği caminin 1520 tarihli kitabesinde kendisi için kullanılan “*es-Sultanü'l-mücahid mevlana Hayreddin ibn el-emir eş-şehir el-mücahid Ebi Yusuf Ya'küb et-Türki*” ifadesi, onun hem “Türk” kökenine hem de “Gazi” kimliğine yapılan en somut vurgudur. Ölümü üzerine “*Mâte reîsü'l-bahr*” (Denizin reisi öldü) sözüyle tarih düşülmüştür. Vefatından sonra, sefere çıkan Osmanlı donanmasının Beşiktaş önündeki Hayreddin İskelesi'nde demirleyip türbesini selamlaması ve dua etmesi, Osmanlı Devleti'nin sonuna kadar süren bir denizcilik geleneği haline gelmiştir (Ş. Turan, 1992a, s. 67).

Turgut Reis

Osmanlı denizcilik tarihinin en önemli simalarından biri olan Turgut Reis, kaynaklarda fiziksel özellikleri veya rütbesine atfen farklı lakaplarla anılmıştır. Denizciler arasında “Büyük Turgut” veya “Turgut Ata” olarak bilinmekle birlikte, Osmanlı kaynaklarında genellikle “Turgutça” ismiyle zikredilmiştir. İslam dünyasında ise gaza faaliyetlerindeki başarılarından ötürü “Seyfü'l-İslam” unvanıyla şöhret bulmuştur (Bostan, 2012, s. 417; Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 237). Batı literatüründe “Dragut” şeklinde de tanınmaktadır (Soucek, 2000, s. 570).

Turgut Reis'in doğumu ve kökeni hakkında kaynaklar, Menteşe Sancağı üzerinde ittifak etmekle birlikte, köyü hakkında farklı detaylar sunmaktadır (Soucek, 2000, s. 570). Gelibolulu Mustafa Âlî, onun Menteşe Sancağı'na bağlı Seravaluz nahiyesindeki bir köyde doğduğunu belirtirken (Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 237); modern araştırmalar bu yerin Bodrum yakınlarındaki Serdolos, Sıravulos veya bugünkü adıyla Karabağ köyü olduğunu kaydetmektedir (Önalp, 2015, s. 41). Doğum tarihi kesin olarak bilinmemekle beraber, hayatının akışı ve seferleri dikkate alındığında 1485 ile 1490 yılları arasında dünyaya geldiği tahmin edilmektedir (Önalp, 2015, s. 41). Batı kaynakları da bu bilgileri doğrulayarak onun XVI. yüzyılın başlarında Muğla yakınlarında doğduğunu teyit eder (Soucek, 2000, s. 570).

Veli isminde bir çiftçinin oğlu olan Turgut Reis'in çocukluğu ve gençliği, klasik bir reaya yaşamından ziyade askerî yeteneklerini sergilediği bir dönem olmuştur (Önalp, 2015, s. 41). Gelibolulu Mustafa Âlî'nin tasvirine göre; akranları ziraat işleriyle, çift ve çubukla meşgul olurken, o yaratılışındaki cesaret ve kuvvetin bir tezâhürü olarak okçuluğa ve güreş tutmaya merak salmıştır (Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 237). Babası gibi çiftçilik yapmak istemeyen

Turgut, henüz 13-14 yaşlarında isimsiz bir Türk deniz gazisinin yanına tayfa olarak girerek denizcilik hayatına adım atmıştır (Önalp, 2015, s. 41).

Cesareti ve zekâsı sayesinde kısa sürede sivrilen Turgut, henüz 17 yaşındayken bir fırkatanın reisi olmayı başarmıştır (Önalp, 2015, s. 41). *Levend* gemilerindeki bu erken dönem faaliyetleri, onun daha sonra Barbaros Hayreddin Paşa'nın dikkatini çekmesini ve Preveze Deniz Savaşı gibi büyük seferlerde kritik roller üstlenmesini sağlayacak bir tecrübe kazanmasına vesile olmuştur (Soucek, 2000, s. 570). Barbaros Hayreddin Paşa'nın yolunu tutan Turgut Reis, Cezayir-i Garb tarafında yaptığı gazalarla mal ve şöhret sahibi olmuş, emrindeki gemi sayısını yirmi beşe kadar çıkararak Akdeniz'de bağımsız bir güç haline gelmiştir (Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 237).

Turgut Reis'in denizcilik kariyerindeki ilk önemli faaliyetleri, 1517 yılındaki Memlûk Seferi'ne uzanmaktadır. Venedik kaynaklarına göre henüz ilk seferi olmasına rağmen Kahire'de dikkatleri üzerine çeken Turgut, bu seferin ardından edindiği ilk kadırgasıyla yönünü Doğu Akdeniz'deki Venedik unsurlarına çevirmiştir (Mumcu, 2015, s. 56). Onun Barbaros Hayreddin Paşa gibi Venedik karşıtı bir siyaset izlemesi, dönemin Osmanlı-Venedik ilişkilerinin gerginleştiği bir sürece denk düşmektedir. Barbaros Hayreddin Paşa'nın dikkatini çekerek İstanbul'a gelen ve burada kendisine on iki kalyon tahsis edilen Turgut Reis, Sicilya, Ege, Adriyatik ve İtalya kıyılarına düzenlediği seferlerle Akdeniz'deki nüfuzunu artırmıştır (Mumcu, 2015, s. 56).

Bu yükseliş süreci, 1538 Preveze Deniz Savaşı'nda gönüllü levent reisi sıfatıyla donanmaya katılmasıyla zirveye ulaşmıştır (Bostan, 2012, s. 417). Ancak Orta ve Batı Akdeniz'deki bu hâkimiyet mücadelesi, 1540 yılında bir kırılma yaşamıştır. Aynı yıl Gozo'ya bir akın düzenleyen Turgut Reis, ardından gemilerini yağlamak üzere Korsika Adası'na çekilmiştir. Burada Andrea Doria'nın yeğeni Giannettino Doria tarafından baskına uğrayan Turgut Reis, beraberindeki on üç gemiyle birlikte esir düşmüştür Yaklaşık üç yıl süren forsalık dönemi, Barbaros Hayreddin Paşa'nın Fransa'ya yardım için çıktığı 1543-1544 seferi sırasında sona ermiştir. Osmanlı donanmasıyla Fransız limanlarını ziyaret eden Barbaros, Ceneviz önlerine gelerek Turgut Reis'in serbest bırakılmasını talep etmiş; aksi takdirde şehri yağmalamakla tehdit etmiştir (Bostan, 2012, s. 417; Soucek, 2000, s. 570). Bu baskı sonucu serbest bırakılan Turgut Reis'i divanına kabul eden Barbaros Hayreddin Paşa, "*Nefsinde bir yarar gazidir*" diyerek onu övmüş ve kendi yedek gemisini vererek taltif etmiştir (Bostan, 2012, s. 417; Katib Çelebi, 2018, s. 147).

Turgut Reis, 1547'de Cerbe Adası'nda Haçlı donanması tarafından kuşatıldığında, gemilerini karadan kanallar kazarak aşırması ve bu zekice manevrasıyla mutlak bir imhadan kurtulmuştur. Bu başarısı üzerine I. Süleyman tarafından İstanbul'a davet edilen Reis'e, Malta Şövalyeleri'nin elindeki Trablusgarp'ı fethetmesi karşılığında beylerbeylik vaat edilmiştir (Bostan, 2012, s. 417; Soucek, 2000, s. 570). 1551 yılında Kaptan-ı Derya Sinan Paşa komutasındaki donanmayla sefere çıkan Turgut Reis, Sinan Paşa'nın denizcilikteki yetersizliğine rağmen bizzat kendi "marifeti ve delaletiyle" Trablusgarp'ın fethini sağlamıştır (Katib Çelebi, 2018, s. 140). Ancak fetihten sonra Osmanlı idarî hiyerarşisinde ciddi bir kriz yaşanmıştır. Padişahın vaadine rağmen Sinan Paşa, Sadrazam Rüstem Paşa'nın da etkisiyle Trablusgarp Beylerbeyliği görevini Turgut Reis yerine Hadım Murad Ağa'ya vermiştir (Bostan, 2012, s. 417). Bu haksızlığa tepki gösteren Turgut Reis'in gönlü, Trablusgarp yerine Preveze Sancakbeyliği verilerek alınmaya çalışılmıştır. 1551-1554 yılları arasında bu görevde iken Korsika Seferi'ndeki üstün başarılarıyla rüştünü bir kez daha ispat eden Turgut Reis, nihayet 1555 yılında hak ettiği Trablusgarp Beylerbeyliği makamına atanabilmiştir (Önalp, 2001, s. 175; Soucek, 2000, s. 571).

Turgut Paşa'nın en parlak zaferlerden biri 1560 yılındaki Cerbe Deniz Savaşı'dır. Haçlı ittifakı, Trablusgarp'ı geri almak amacıyla bir üs elde etmek için 1560 Mart'ında Cerbe Adası'na asker çıkarmıştır. İspanyol komutan Alvaro de Sande öncülüğündeki müttefik güçler, yerel halkı mağlup ettikten sonra adadaki eski kaleyi tahkim ederek savunma hazırlıklarına başlamıştır (Önalp, 2001, ss. 186-187). Bu tehdit üzerine Kaptan-ı Derya Piyale Paşa, 4 Nisan 1560 tarihinde donanmayla İstanbul'dan hareket etmiştir. O sırada Trablusgarp'ta bulunan Turgut Paşa, gönderdiği bir firkateyn ile düşmanın Cerbe'de konuşlandığı istihbaratını vermiş ve donanmayı yönlendirmiştir (Katib Çelebi, 2018, s. 153). 16 Mayıs 1560 tarihinde Turgut Reis'in kendi filosuyla ana donanmaya katılmasının ardından kuşatma başlamıştır. Turgut Paşa'nın tecrübesi ve stratejik hamleleriyle yaklaşık iki ay süren şiddetli çarpışmalar neticesinde, 30 Temmuz 1560 tarihinde Cerbe Kalesi fethedilmiş ve Haçlı donanması ağır bir yenilgiye uğratılmıştır (Bostan, 2012, s. 418).

Cerbe Zaferi ile Akdeniz'deki gücünü kanıtlayan Turgut Paşa'nın katıldığı son büyük harekât, 1565 yılındaki Malta Kuşatması olmuştur. Turgut Reis, 1564 yılı sonlarında sefere katılma emri almış ve tecrübesine binaen kuşatma hazırlıkları için tavsiyelerine başvurulmuştur (Bostan, 2012, s. 418). Seferin serdari Vezir Mustafa Paşa'ya, bizzat padişah tarafından Turgut Reis'i beklemesi ve onun tavsiyeleri doğrultusunda hareket etmesi yönünde talimat verilmiştir

(Bostan, 2012, s. 418; Katib Çelebi, 2018, s. 159). Ancak 2 Haziran 1565'te 13 kadirga, 2 kalyata ve 30 korsan gemisiyle Malta'ya ulaşan Turgut Paşa, kuşatmanın kendisi gelmeden Saint Elmo Kalesi'nden başlatıldığını görünce bu durumu stratejik bir hata olarak değerlendirmiştir (Bostan, 2012, s. 418; Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 315). Turgut Paşa komutanlara “*Malta alınırsa bu küçük kale zaten düşerdi, ama Saint Elmo tek başına Malta'nın düşmesini sağlamaz*” diyerek sitem etmiş, ancak kuşatma başladığı için geri adım atılamayacağını görerek adeta şiddetle bağırarak harekate bizzat katılmıştır (Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 315; Önalp, 2015, s. 45).

Turgut Paşa, bizzat Saint Michel Burcu'nu döven topçu birliğinin başında durmuş ve kuşatmanın en kritik anlarında askerlere moral vermiştir. 18 Haziran günü, kendi yaptırdığı siperlerde bulunduğu sırada yakınındaki bir kayaya çarpan top güllesinden kopan taş parçası başını ağır şekilde yaralamıştır (Bostan, 2012, s. 418; Önalp, 2015, s. 45). Kaynaklara göre dört gün baygın yatan Turgut Paşa, 23 Haziran 1565 tarihinde, tam da Saint Elmo Kalesi'nin fethedildiği gün vefat etmiştir (Bostan, 2012, s. 418; Katib Çelebi, 2018, s. 159).

Turgut Reis, XVI. yüzyıl Osmanlı denizciliğinin en önemli isimlerinden biridir. Levent olarak başladığı yıllarda gösterdiği başarılarla, devlet hizmetine girmiş ve Trablusgarp Beylerbeyliği rütbesine kadar yükselmiştir. Özellikle 1551 yılında Trablusgarp'ın fethi ve 1560 yılındaki Cerbe Zaferi, Osmanlı Devleti'nin Kuzey Afrika'daki hâkimiyetini kesinleştiren en temel askerî gelişmelerdir. 1565 Malta Kuşatması sırasında hayatını kaybeden Turgut Reis, Osmanlı deniz tarihinin en etkili denizci beylerinden biri olmuştur.

Piyale Paşa

Osmanlı denizcilik idaresinde Barbaros Hayreddin Paşa ile zirveye çıkan alaylı komuta geleneği, Piyale Paşa'nın atanmasıyla yerini “Saray'dan yetişme” profiline bırakmaya başlamıştır. Macaristan'ın Tolna şehrinden, Hırvat asıllı bir ayakkabıcının oğlu olan Piyale Paşa'nın babasının adı, dönemin ihtida geleneklerine uygun olarak kayıtlarda “Abdurrahman” şeklinde geçmektedir (Babinger, 2000, s. 316; Bostan, 2007d, s. 296). 1526 Mohaç Muharebesi sonrasında esir edilerek önce Başdefterdar İskender Çelebi'nin maiyetine verilen, onun 1535'teki idamının ardından ise Saray'a alınan Piyale, Enderun-ı Hümâyûn'da eğitim görerek 1547 yılında Kapıcıbaşılık rütbesine ulaşmıştır (Bostan, 2007d, s. 296; Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 728; Mehmed İzzet Bey, 2021, s. 101).

Piyale Paşa, Kaptan-ı Derya Sinan Paşa'nın vefatı üzerine 7 Ocak 1555 tarihinde, 550.000 akçe has geliriyle donanmanın başına getirilmiş ve böylece "Harem-i Saadet"ten çıkararak bu makama atanan ilk isimlerden biri olmuştur (Bostan, 2007d, s. 296; Gelibolulu Mustafa Âli, 2024b, s. 728). Atandığı sırada statüsü Gelibolu Sancakbeyi olsa da görevin önemine binaen rütbesi "tekmil-i arz" edilerek kısa sürede Beylerbeyliği seviyesine yükseltilmiştir (Gelibolulu Mustafa Âli, 2024b, s. 728). Göreve başlar başlamaz İspanya'ya karşı Fransa donanmasıyla birleşmesi emredilen Piyale Paşa'ya; Galata ve Gelibolu'daki gemilerde görevli reis, cenkçi, kürekçi, halatçı ve marangoz gibi personelin maaş ödemeleri için 16 Mayıs 1555'te 6.574.152 akçe gibi devasa bir bütçe teslim edilmesi, merkezî idarenin Saray kökenli bu yeni komutana verdiği önemi göstermektedir (Bostan, 2007d, s. 296; Ş. Turan, 1964, s. 567).

Kaptan-ı Derya Piyale Paşa, göreve geldikten sonra Akdeniz'deki etkinliğini artırmak için ardı ardına seferlere çıkmıştır. 1556'da İspanyol işgalindeki Vahran üzerine yürüyen Paşa, Mayıs 1557'de emrindeki 100'den fazla kadirga ile Tunus'un Benzert şehrini fethederek Kuzey Afrika sahillerinin güvenliğini sağlamıştır. Bu sefer dönüşünde sunduğu değerli hediyelerin de etkisiyle, başarısı "*Mîr-i mîrân-ı Cezayir ve Kapudan*" unvanıyla taçlandırılmış ve kendisine Cezayir-i Bahr-i Sefid Beylerbeyliği tevcih edilmiştir. 1558 yılında 150 kadirgalık bir donanma ile yeniden sefere çıkan Piyale Paşa, İspanya'ya ait Balear Adaları'na baskınlar düzenleyerek Minorca'nın en önemli şehri olan Ciudedela'yı ele geçirmiştir (Bostan, 2007d, s. 296; Katib Çelebi, 2018, s. 152). Piyale Paşa'nın bu seferlerin dışında yukarıdaki kısımlarda değindiğimiz Cerbe Seferi ve Malta Adası kuşatması da bulunmaktadır. Bu faaliyetlere tekrardan değinilmemiştir.

Başarısız Malta kuşatmasından sonra, Piyale Paşa, ertesi yıl 1566'da yetmiş kadirga ile yeniden Akdeniz'e açılmıştır. Bu sefer sırasında Sakız Adası'na yönelerek 14 Nisan 1566 tarihinde adadaki Ceneviz idaresine son vermiş ve Sakız'ı savaşız olarak Osmanlı topraklarına katmıştır. Ardından İtalya kıyılarına giderek Pulya bölgesini vuran Piyale Paşa, İstanbul'a dönüşünde Sakız'ın fethi dolayısıyla kendisine verilen Gazi unvanı ile taltif edilmiştir (Bostan, 2007d, s. 297).

II. Selim devrinde Sakız seferi ganimetlerini zimmetine geçirdiği iddiasıyla gözden düşen Piyale Paşa, Kaptan-ı Deryalık görevinden alınarak yerine Müezzinzade Ali Paşa getirilmişse de yaklaşan Kıbrıs Seferi için hazırlanan donanmaya tecrübesine binaen üçüncü vezir rütbesiyle "Serdar" tayin edilmiştir. Emrindeki yaklaşık yüz parçalık filo ile 26 Nisan

1570 tarihinde Beşiktaş'tan hareket eden Paşa, yol güzergâhındaki Tine adasını ele geçirerek Kıbrıs'a ulaşmıştır (Babinger, 2000, s. 317; Bostan, 2007d, s. 297; Selânikî Mustafa Efendi, 1999, ss. 77-79).

Kıbrıs'ta Tuzla mevkiinden karaya çıkan Piyale Paşa, Serdar Lala Mustafa Paşa'nın otağını kurup mühimmatı adaya sevk ettikten sonra, donanmayla denize açılarak adayı dışarıdan gelebilecek saldırılara karşı koruma altına almıştır (Bostan, 2007d, s. 297). Donanmanın bir kısmını Magosa kuşatması ve ada güvenliği için bırakıp Kaptan Müezzinzade Ali Paşa ile birlikte İstanbul'a dönen Piyale Paşa, 1571 İnebahtı yenilgisinin ardından emekliye sevk edilen Pertev Paşa'nın yerine "İkinci Vezir" makamına yükseltilmiştir. Hayatının son döneminde, İnebahtı'da yok olan donanmanın yeniden inşası faaliyetlerine katılarak İzmit'te kadırgalar yaptırmış ve 1578 yılındaki vefatına kadar devlet kademesindeki nüfuzunu korumuştur (Bostan, 2007d, s. 297; Selânikî Mustafa Efendi, 1999, ss. 77-79).

Müezzinzade Ali Paşa

Sokullu Mehmed Paşa'nın yetiştirdiği devlet adamlarından biri olan Ali Paşa, Edirneli müezzîn bir babanın evladıdır. Müezzinzâde Ali Paşa, denizci sınıftan yetişmeyip kara ordusundaki hizmetleriyle rüştünü ispat ettikten sonra donanmanın başına getirilen nadir devlet adamları arasında yer almaktadır (Demirbaş, 2022, s. 110). Sultan II. Selim'in tahta çıkışını müteakip, Piyale Paşa'nın Kubbe Vezirliğine yükseltilmesiyle boşalan Kaptan-ı Deryalık makamına, o sırada Sigetvar'da Yeniçeri Ağası olarak görev ifa eden Müezzinzâde Ali Paşa atanmıştır (Katib Çelebi, 2018, s. 165). Dönemin kaynakları Ali Paşa'yı; cömertliği, cesareti ve sağlam karakteriyle sadrazamlık makamına dahi layık bir devlet adamı olarak tasvir eder. Yaşadığı dönemde bazı kesimler tarafından 'ecnebi' denilerek küçümsense de, müellif bu eleştirilere karşı çıkarak Ali Paşa'nın manevi asaletine vurgu yapar. O, dönemindeki pek çok liyakatsiz kişinin aksine, görevine sadık ve vakur bir şahsiyet olarak donanma bozgununda şehadet şerbetini içmiştir (Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 732).

Müezzinzade Ali Paşa'nın Kıbrıs'ın fethedilmesinde önemli roller oynamıştır (Bilgin, 2015, s. 97; Selânikî Mustafa Efendi, 1999, s. 80; İ. Uzunçarşılı, 2010, s. 261). Kıbrıs'ın fethinden sonra yaşanan İnebahtı Savaşında Müezzinzade Ali Paşa'nın Haçlı donanmasına karşı saldırma kararı alındığında ısrarlı olması ve yaşanan savaş sonucunda şehit düştüğü bilinmektedir (Alessandro, 2017, s. 539; Gelibolulu Mustafa Âlî, 2024b, s. 717). Mühimme Defteri'ndeki kayıta, Cezayir Beylerbeyi iken şehit düşen Ali Paşa'nın durumu net bir şekilde

belirtilmiş; Paşa'nın şehadetinden önce İnebahtı Kalesi dizdarına teslim ettiği 400.000 akçe ve iki sandık kumaşın akıbeti hükme bağlanmıştır (Şener, 2015, s. 71).

Kılıç Ali Paşa (Uluç Ali Reis)

Kaynaklarda 'Uluç' lakabıyla da bilinen Kılıç Ali Paşa'nın kökeni hakkında muhtelif rivayetler bulunmaktadır. Bazı Osmanlı müellifleri onu 'Anadolu ahalisinden' ve Barbaros Hayreddin Paşa'nın yetiştirdiği denizcilerden biri olarak zikretse de; diğer kayıtlar onun aslen Kalabriyeli olduğunu, Giovan Dionigi Galeni adını taşıırken papazlık eğitimi yolunda esir düşerek İslam'la şereflendiğini göstermektedir. Nitekim kendi adına düzenlediği vakfiyede baba adının 'Abdümennân' veya 'Abdullah' olarak geçmesi, onun mühtedi kimliğini doğrular niteliktedir. Denizcilik ilminde gösterdiği maharetle Cezayir Beylerbeyliği'ne kadar yükselen Paşa, İnebahtı Savaşı'ndaki hezimetten gemilerini kurtarıp İstanbul'a gelmeyi başarmıştır. Bu süreçte, donanma komutanı Müezzinzâde Ali Paşa'nın şهادeti üzerine, 1571-72 tarihinde Kaptan-ı Deryalık makamına getirilmiştir (Bostan, 2022c, s. 410; Mehmed İzzet Bey, 2021, s. 103).

Turgut Reis'in himayesinde yetişen Uluç Ali, denizcilik kariyerine 1548 yılı itibarıyla başlamış; Mehdiye savunması, Cerbe akınları ve Trablusgarp seferi gibi kritik harekâtlarda tecrübe kazanmıştır. Bir dönem hakkında çıkan şikayetler nedeniyle İstanbul'a gelerek hassa reisliğine atanan Uluç Ali, Piyale Paşa komutasındaki donanmada görev almıştır. 1560 Cerbe Seferi'ndeki keşif ve kuşatma başarıları, ona Sığıla Sancakbeyliği yolunu açmış; bu görevdeyken Adalar Denizi'nde hububat kaçakçılığıyla mücadele etmiştir. Malta Kuşatması'na İskenderiye Beyi sıfatıyla katılan Uluç Ali, Turgut Paşa'nın şهادeti üzerine Trablusgarp Beylerbeyliği'ne getirilmiştir. Burada Tâcûrâ isyanını bastırması ve İspanyol donanmasına karşı istihbarat faaliyetleri yürütmesi, padişah nezdinde itibarını artırmıştır. 1568'de Cezayir Beylerbeyi olan Paşa, 1570'te Tunus'u fethederek Osmanlı hâkimiyetine almış ve Endülüs Müslümanlarına destek olmak amacıyla İspanya kıyılarına akınlar düzenlemiştir (Bostan, 2022c, s. 410).

İnebahtı Savaşı'ndaki genel mağlubiyete rağmen, uyguladığı başarılı manevralarla otuz gemilik bir filoyu kurtarmayı başaran Uluç Ali Paşa, bu stratejik başarısı neticesinde taltif edilmiştir. 28 Ekim 1571 tarihinde Cezayir Beylerbeyliği uhdesinde kalmak üzere Kaptan-ı Deryalık makamına atanan Paşa'nın hayatındaki bir diğer değişim ise isminde olmuştur. Padişah, 'Uluç' lakabının içerdiği olumsuz manayı bertaraf etmek amacıyla; 'Kimse Uluç

demesin, Kılıç Ali yazsın' iradesiyle kendisine 'Kılıç' lakabını tevcih etmiştir (Bostancı, 2002, s. 150; Katib Çelebi, 2018, s. 176).

Kaptan-ı Deryalık görevini devralan Kılıç Ali Paşa'nın öncelikli hedefi, İnebahtı'da kaybedilen deniz gücünü yeniden tesis etmek olmuştur. Tersane-i Âmire'de yürütülen olağanüstü ve yoğun faaliyetler neticesinde, Haziran 1572 gibi kısa bir sürede donanma yeniden inşa edilerek denize indirilmiştir (Ünsal, 2020, s. 47). Tunus'un kaybı haberinin İstanbul'a ulaşmasıyla birlikte, Vezir Sinan Paşa Serdar sıfatıyla yetkilendirilmiş ve Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa ile müşterek bir harekât planlanmıştır. 1574 yılında 300 parçalık donanma desteğiyle bölgeye intikal eden Osmanlı kuvvetleri, karaya sevk edilen 40 bin askerle şehri kuşatmış ve üç gün zarfında fethi tamamlamıştır (İ. H. Uzunçarşılı, 1994b, ss. 29-30).

Tarih sayfalarında 'Koca Kaptan' namıyla da yâd edilen Kılıç Ali Paşa, ömrünün son yıllarında bilhassa deniz yoluyla yapılan lojistik ve askerî sevkiyatlarda kritik roller üstlenmiştir. 1583'te Mısır'daki nizami tesis edecek olan Vezir İbrahim Paşa'nın İskenderiye'ye intikalini sağlamış; bir yıl sonra ise Kırım tahtına geçen İslam Giray Han'ı ve Sadrazam Osman Paşa komutasındaki orduyu Kefe'ye taşımıştır. Ancak 1586 yılına gelindiğinde yaşlılığı ve sağlık sorunları nedeniyle donanmanın başında sefere çıkamaz olmuştur. 25 Haziran 1587 tarihinde vefat eden Paşa'nın ölümü, devrin edebiyat çevrelerinde de yankı bulmuştur. Şair Tâlibî '*Gitti bu dâr-ı fenâdan kapudan*'; Ulvî ise '*Arşa astın Alî gibi kılıcı*' mısralarıyla ünlü denizcinin vefatına tarih düşürmüşlerdir (Bostan, 2022c, s. 411). Dönemin kaynaklarından Selanikî, varisi bulunmayan Koca Kaptan'ın 500 bin altını aşan şahsi servetinin devlet hazinesine irad kaydedildiğini aktarmaktadır (Selânîkî Mustafa Efendi, 1999, s. 186).

Uluç Hasan Paşa

Avrupa kaynaklarında "Hasan Veneziano" olarak tanınan Uluç Hasan Paşa, 1580'li yıllar boyunca Osmanlı denizcilik teşkilatının en kilit isimlerinden biri olmuştur. Asıl adı Andrea Celeste olan Paşa, 1544 yılında Venedik'te dünyaya gelmiş olup, ailesi Venedik'in "*cittadini*" olarak adlandırılan, siyasî hakları bulunmasa da bürokratik ve ticarî ayrıcalıklara sahip seçkin bir zümresine mensuptur. Henüz 16 yaşındayken "Fabiana" isimli bir Raguza gemisinde kâtip olarak görev yaparken, 1563 yılında dönemin ünlü denizcisi ve Trablusgarp Beylerbeyi Turgut Reis tarafından esir alınmıştır (Gürkan, 2016, ss. 279-281).

Turgut Reis'in 1565 yılındaki Malta Kuşatması sırasında ölmesinin ardından Hasan, kendisi gibi bir mühtedi olan Uluç Ali Paşa'nın hizmetine girmiştir. Ali Paşa'nın himayesinde hızla yükselen Hasan, onun kethüdası olarak paşanın mühtedilerle dolu geniş hanesinin idaresini üstlenmiştir (Gürkan, 2016, s. 281). Dönemin siyasi teamülleri gereği hamisinin yanından ayrılarak bağımsız bir kariyere adım atan Hasan Paşa, 1577 yılında Selanik Sancakbeyi olarak atanmış, ardından Kuzey Afrika'daki Osmanlı eyaletlerinde önemli görevler üstlenmiştir (Gürkan, 2016, s. 304). Paşa, sırasıyla Cezayir (1577-1580, 1582-1585), Trablusgarp (1585-1587) ve Tunus (1587-1588) Beylerbeyliği görevlerinde bulunmuştur (Gürkan, 2016, s. 282).

Osmanlı denizciliğinin zirve isimlerinden Kılıç Ali Paşa'nın 1587 yılındaki vefatı üzerine Kaptan-ı Deryalık makamına önce İbrahim Paşa getirilmiştir. Ancak İbrahim Paşa'nın bir yıllık görev süresinden sonra, Sultan III. Murad devrinde bu makamda değişikliğe gidilmiş ve Ağustos-Eylül 1588 Cezayir'den gelen Uluç Hasan Paşa donanmanın başına atanmıştır (Katib Çelebi, 2018, s. 180). Uluç Hasan Paşa, 1590 tarihinde donanma ile Garb seferine çıkmış; ancak sefer dönüşünde Tersane-i Âmire limanına demirledikten kısa bir süre sonra vefat etmiştir. Naaşı, Kılıç Ali Paşa'nın türbesine defnedilmiştir (Mehmed İzzet Bey, 2021, s. 103).

Murat Reis

Garb Ocakları'nda yetişen önemli Türk denizcilerinden biri olan Gazi Murad Reis, 1609 yılına kadar hem korsan reisi hem de sancakbeyi olarak Osmanlı denizciliğine büyük hizmetlerde bulunmuştur. Tarihçiler arasında bazen Arnavut kökenli başka denizcilerle karıştırılsa da Osmanlı arşiv belgelerinde kendisine doğrudan "Gazi" unvanıyla hitap edildiği ve Arnavut olduğuna dair bir kaydın bulunmadığı görülmektedir. Vefat ettiğinde 80 yaşını aşkın olduğu bilgisi dikkate alındığında, 1520'lerin ikinci yarısında doğduğu ve ömrünü denizlerdeki mücadelelerle geçirdiği anlaşılmaktadır (Acıpınar, 2015, ss. 522-526). Çalışmamızda bahsi geçen Murad Reis ile İzlanda'ya kadar geniş çaplı seferler yapan Korsan Küçük Murad Reis'in birbirine karıştırmamak gerekmektedir (Küçük Murad Reis ile ilgili bkz. Kalkan, 2024).

Murat Reis'in, Tunus Sancakbeyliği ve Cezayir-i Garb Kapudanlığı gibi idarî görevlere getirilmeden önceki süreçte, bilhassa İspanyol güçleri ve Malta Şövalyeleri ile girdiği çatışmalarda önemli roller üstlendiği görülmektedir. Hatta bu dönemde Kanarya Adaları'na kadar uzanan cüretkâr akınlarıyla tanınan Reis'in, Sinan Paşa'nın maiyetinde yetişen denizcilerden olduğu; resmî kapudanlık rütbesinin ise söz konusu deniz başarılarının bir mükâfatı olarak kendisine tevcih edildiği değerlendirilmektedir. 1606 yılında Şerşel

Sancakbeyliği ve Cezayir-i Garb Kapudanlığı vazifelerini ifa etmekte olan Murad Reis, Padişahın emriyle İstanbul'a çağrılmış; bu ziyaretin akabinde kendisine Mora Sancakbeyliği tevcih edilirken maiyetindeki denizcilere de çeşitli terakkiler ihsan edilmiştir. Yeni göreviyle birlikte bilhassa Taşoz Adası açıklarındaki çatışmalarda ve Kaptan-ı Derya Halil Paşa komutasındaki donanma seferlerinde büyük yararlılıklar gösteren Reis, Malta Şövalyeleri'ne karşı kazanılan "Karacehennem Savaşı"nda da kritik roller üstlenmiştir. Murad Reis, seksen yaşını aştığı bu son savaştan sonra Magosa'da vefat etmiştir (Acıpınar, 2015, ss. 533-535; Demirbaş, 2022, ss. 143-144; Katib Çelebi, 2018, s. 183).

3.5.2. Yeniden yapılanma ve modernizasyon dönemi denizcileri (XVII. –XX. yüzyıllar)

Kaplan Mustafa Paşa

"Kaplan" lakabını babası Arslan Paşa'dan tevârüs eden Mustafa Paşa (Özçelik, 2024, s. 111), idarî ve askerî kariyerine ailesinin nüfuz alanı olan Yanya'da başlamıştır. Arslanoğullarının bölgedeki yönetimi kapsamında ilk kez 1647'de Yanya sancakbeyi olan Paşa, kariyerinin ilk evresi büyük ölçüde Yanya ekseninde şekillenmiştir (Özçelik, 2024, ss. 113-115). Köprülü ailesine damat olması, Kaplan Mustafa Paşa'nın kariyerinde bir dönüm noktası teşkil etmiştir. Bu akrabalık bağı sayesinde Köprülüzâde Fazıl Ahmed Paşa'nın güvenini kazanmış ve sadrazamın yakın çevresinde yer alarak pek çok kara ve deniz seferine iştirak etmiştir (Özçelik, 2024, ss. 117-118).

Kaplan Mustafa Paşa'nın Osmanlı harp tarihindeki asıl kritik rolü, Girit Seferi'nin lojistik ikmalinde üstlendiği görevlerdir. Fazıl Ahmed Paşa döneminde donanmadaki istikrarsızlığı sonlandıran bir figür olarak öne çıkmıştır (XVII. yüzyıldaki Kaptan-ı Deryaların sık değişimi ile ilgili detaylı bilgi için bkz. M. Y. Ertaş, 2014). 1666-1669 yılları arasında İstanbul, İzmir, Sakız ve Eğriboz güzergâhlarını kullanarak Girit'e defalarca asker, mühimmat ve zahire nakletmiştir. Özellikle 1668 yılında kuşatma birliklerinin barutunun tükenmek üzere olduğu kritik bir anda Hanya Limanı'na yaptığı ikmal, orduya önemli bir katkıda bulunmuştur. Kandiye'nin fethinde yalnızca denizden destek vermekle kalmamış, bizzat Güllük kolu seraskerî olarak metrise girmiş ve zaferde pay sahibi olmuştur. Kandiye'nin fethini müteakip, Venedik ve müttefiklerinin olası karşı saldırılarına ve korsan faaliyetlerine karşı Akdeniz'in güvenliği yine ona emanet edilmiştir. 1671-1672 yıllarında Hristiyan korsan filolarıyla çatışmalara girmiş; Malta ve Ceneviz gemilerine karşı bazen geri çekilmek zorunda kalsa da Adalar Denizi ve Akdeniz ticaret yollarının güvenliğini sağlamaya çalışmıştır. Bu süreçte

Mayorka korsanlarına ait gemileri ele geçirmesi denizlerdeki etkinliğinin bir göstergesidir (Özçelik, 2024, ss. 121-124).

1672 yılında başlayan Lehistan Seferi nedeniyle Kaptan-ı Deryalık görevinden alınarak kara ordusuna dahil edilmiştir. Ancak Çehrin kuşatmasında Rus ordusuna karşı aldığı ağır mağlubiyet ve yaralanması, kariyerinde ciddi bir kırılmaya yol açmıştır. Bu başarısızlık, rakibi Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın eline bir koz vermiş ve görevden azledilmesine neden olmuştur. Buna rağmen Sultan IV. Mehmed'in himayesiyle vezirlik payesi almış ve Kara Mustafa Paşa'nın sadaretinde, muhtemelen merkezden uzaklaştırılmak gayesiyle yeniden Kaptan-ı Derya atanmıştır. Ömrünün son yıllarını donanma komutanı olarak geçiren Kaplan Mustafa Paşa, 1680 yılında donanmayla bulunduğu İzmir'de vefat etmiştir (Özçelik, 2024, s. 125,128).

Mezemorta Hüseyin Paşa

Osmanlı denizcilik tarihinin önemli simalarından biri olan Mezemorta Hüseyin Paşa'nın menşei ve doğum tarihi hakkında kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Kaynaklarda Moritanyalı veya Mayorka asıllı olduğu ileri sürülmekle birlikte (Bostan, 2004c, s. 524), doğum tarihi de net değildir. Yabancı kaynaklarda, bu tarihin tahmini olarak 1640 veya 1648 yılları olduğu kaydedilmektedir (Orakçı, 2021, s. 7).

Paşa'nın denizcilik kariyerinin ilk evresi Garp ocaklarında geçmiştir. Gençliğinde İspanyollarla yapılan bir savaşta ağır yaralanmış ve öldüğü sanılmıştır. İtalyanca "yarı ölü" anlamına gelen "Mezzomorto" lakabı, bu hadise üzerine kendisine verilmiştir. Bu olayın ardından on yedi yıl gibi uzun bir süre esaret hayatı yaşamış, nihayetinde fidye ödenerek kurtulmuş ve yeniden Cezayir denizcileriyle birlikte Akdeniz'deki faaliyetlerine dönmüştür (Bostan, 2004c, s. 524). Korsanlık faaliyetlerinin ardından Osmanlı donanması hizmetine giren Hüseyin Paşa, denizlerdeki tecrübesi ve başarıları sayesinde devlet kademesinde süratle yükselmiştir. Onun donanma tarihindeki en kalıcı tesirlerinden biri idarî alanda olmuştur. Mezemorta Hüseyin Paşa, donanmanın kurumsal bir dönüşüm geçirdiği ve yenilendiği "1701 Bahriye Nizamnamesi"nin hazırlanmasında ve hayata geçirilmesinde büyük rol oynamıştır (Durmaz & Yıldırım, 2025, s. 146).

Mezemorta Hüseyin Paşa'nın XVII. yüzyılın son çeyreğindeki denizcilik faaliyetleri, Cezayir Garp Ocakları ile Fransa arasındaki diplomatik dengeleri sarsan önemli gelişmelerin merkezinde yer almıştır. Özellikle 1674 yılında yaşanan "Livorno Gemisi Hadisesi", korsanlık

faaliyetlerinin diplomatik bir krize dönüşmesinin somut bir örneğidir (Orakçı, 2021, s. 20). Hüseyin Paşa'nın, 1676'da İspanyol korsan tehdidine karşı Fransız ticaret gemilerine refakat ederek onların güvenliğini sağladığı görülmektedir. Ancak Mezemorta'nın denizlerdeki inisiyatifleri her zaman takdir görmemiş; zaman zaman dost gemilerin kontrolünde esnek davranması veya mücadelede yetersiz görülmesi nedeniyle yeniçeriler tarafından şikâyet edilmiş ve Cezayir idaresince cezalandırılmıştır (Orakçı, 2021, ss. 24-25).

Mezemorta Hüseyin Paşa'nın kariyeri, 1689 yılında Cezayir'deki yerel idareyle yaşadığı anlaşmazlıklar sonucu ailesini geride bırakarak İstanbul'a gelmesiyle yeni bir evreye girmiştir (Yarbay Saffet Bey, 1994, s. 86). Hakkındaki şikâyetler nedeniyle ilk etapta Kaptan-ı Deryalığa getirilmeyip Tuna Kaptanlığı ve ardından Rodos Sancakbeyliğine 1691'de atanan Paşa, bu süreçte mirî kalyonların modernizasyonu ve Girit'in lojistik ikmali gibi kritik görevler üstlenmiştir. Paşa'nın donanmadaki asıl yükselişi, 1695 yılında Venedik işgalindeki Sakız Adası'nı Koyunadaları Savaşı ile kurtarmasıyla gerçekleşmiştir. Bu başarısı üzerine vezirlik rütbesiyle Kaptan-ı Derya tayin edilen Mezemorta, Garp ocakları donanmasıyla birleşerek 1695-1698 yılları arasında Midilli, Andros ve Bozcaada açıklarında Venedik donanmasına karşı seri zaferler kazanmıştır (Bostan, 2004c, s. 525; Mehmed Süreyya, 1996b, s. 725; Yarbay Saffet Bey, 1994, s. 5).

Mezemorta Hüseyin Paşa, denizlerdeki askerî zaferlerinin yanı sıra idarî alandaki vizyoner kimliğiyle de Osmanlı denizcilik tarihinde müstesna bir yer edinmiştir. Vefatından hemen önce hazırlıklarını tamamladığı, ancak ilanı halefi Abdülfettah Paşa döneminde gerçekleşen "Bahriye Kanunnamesi", onun teşkilatçılık yönünün en somut eseridir (Bostan, 2004c, s. 525; Bkz. 1701 Bahriye Kanunnamesi için *Donanma-yı Hümayun'un tanzimine müstenid kaideleri ve Tersâne-i Âmire'de mevcud kalyonları havi defter*, 1113). Mezemorta Hüseyin Paşa'nın hayatı, muhtemelen 20 Ağustos 1701 tarihinde Pare adasında nihayete ermiştir. Vefat haberi ve naaşının Sakız'a defnedildiği bilgisi kısa süre sonra İstanbul'a ulaşmışsa da bazı kaynaklarda kabrinin Eğriboz'da bulunduğu yönünde farklı rivayetler de mevcuttur (Bostan, 2004c, s. 525).

Cezayirli Gazi Hasan Paşa

Literatürde "Palabıyık" lakabıyla anılan Kafkas kökenli Hasan Paşa, esaret hayatından sonra Tekirdağ'da yetişmiş; 1738'de katıldığı Yeniçeri Ocağı'nda ve akabinde gittiği Cezayir'de gösterdiği askerî başarılarla Tilimsan Sancakbeyliği'ne kadar yükselmiştir (M. Aydın, 1993, s. 501). 1774 yılında Kaptan-ı Deryalığa getirilen Paşa, I. Abdülhamid'in saltanatı

boyunca padişahın en güvendiği devlet adamı olma vasfını korumuştur (Ülker, 1994, s. 11). Devlet idaresinde eşi görülmeyen, müstakil ve itibarlı bir konuma erişen Hasan Paşa (Ülker, 1994, s. 16), 1790'da Sadrazamlığa tayin edilmiş, ancak aynı yıl Şumnu kışlağında vefat etmiştir (Mehmed İzzet Bey, 2021, s. 139).

1761 yılında kalyon kaptanı olarak Osmanlı donanmasına katılan Cezayirli Gazi Hasan Paşa, 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı sırasındaki Koyun Adaları Muharebesi'nde ve bilhassa Çeşme faciasının ardından Limni Adası'nı gönüllü birliklerle savunmasındaki başarısıyla "Gazi" unvanını alarak Kaptan-ı Deryalığa yükselmiştir (M. Aydın, 1993, s. 502). I. Abdülhamid devrinde uzun yıllar bu makamda kalan Paşa, Suriye, Mora ve Mısır'daki isyanları bastırarak merkezî otoriteyi yeniden tesis etmiştir. Özellikle 1775-1776 yıllarında Mora'da devlet otoritesini yeniden sağlaması (Ülker, 1994, s. 16) ve Suriye'de Şeyh Zahir el-Ömer isyanını 1776'da başarıyla sonlandırması (Ülker, 1994, s. 11) onun askerî ve idarî nüfuzunu pekiştirmiştir. Çeşme'de yok olan donanmayı şahsi servetini de kullanarak yeniden inşa etmiş ve Tersane-i Âmire'de kalyoncu kışlası yaptırarak kurumsal disiplini sağlamıştır. Ayrıca 1786-1787 Mısır seferi sonucunda her ne kadar köklü bir siyasî çözüm sağlanamamış olsa da Paşa'nın İstanbul'a beraberinde getirdiği yüklü miktardaki nakit para, devletin yaklaşan savaş harcamalarında önemli bir kaynak teşkil etmiştir (Ülker, 1994, s. 28).

1787 Osmanlı-Rus-Avusturya Savaşı sürecinde Özi Kalesi'ni kurtarma girişimi sonuçsuz kalsa da Yılan Adası'nda Rus donanmasını mağlup etmiş ve İsmail Kalesi müdafaasında önemli başarılar kazanmıştır. Bu askerî faaliyetleri neticesinde 1789'da III. Selim tarafından Sadrazam ve Serdar-ı Ekrem tayin edilen Paşa, ordu içindeki disiplini sağlamak adına sert tedbirlere başvurmuş; ancak bu görevde yaklaşık dört ay kaldıktan sonra 1790 yılında Şumnu ordugâhında vefat etmiştir (M. Aydın, 1993, s. 502).

Küçük Hüseyin Paşa

Hüseyin Paşa, Çerkes asıllı olup, Silahdar İbrahim Paşa'nın kölesidir. III. Selim'in tahta çıkış esnasında mabeynci olarak görev yaptı. Şehzade Selim'in çocukluk dönemindeki en yakın arkadaşlarından biri olan Hüseyin Ağa'nın, aynı zamanda şehzadenin sütkardeşi olduğu bilinmektedir (Mehmed Süreyya, 1996b, s. 724). Gazi ve Küçük lakapları verilen Hüseyin Paşa'nın doğum tarihiyle ilgili kaynaklarda bir bilgiye rastlanılmamaktadır. Ancak öldüğü tarihte kırk altı yaşında olduğu düşünüldüğünde muhtemel 1758-1759 tarihlerinde doğduğu söylenebilir (Göyünç, 2011, s. 35).

Saraya köle olarak girmesine rağmen liyakati ve sadakatiyle yükselen Hüseyin Ağa, 10 Mart 1792’de Kaptan-ı Derya ve saray damadı olmuştur. Denizcilik kökenli olmamakla birlikte, III. Selim’in kendisine tanıdığı geniş yetkiler sayesinde, selefi Gazi Hasan Paşa’nın imkânsızlıklar nedeniyle tamamlayamadığı ıslahat projelerini on iki yıllık görevi süresince hayata geçirme fırsatı bulmuştur (Hakyemez, 2022, s. 34).

Küçük Hüseyin Paşa, Kaptan-ı Derya olarak ilk ciddi sınavını Akdeniz’deki korsan faaliyetlerini sonlandırmak üzere vermiştir. 1792 yazında donanma ile sefere çıkan Paşa, Adalar Denizi’ndeki korsanları tedirgin etmek ve hareket alanlarını kısıtlamak amacıyla şaşırtma taktiklerine başvurmuş, donanmayı stratejik noktalara bölerek geniş bir alanda hâkimiyet kurmayı hedeflemiştir. Bu strateji kısa sürede meyvesini vermiş; Andre ve Benefşe boğazları civarında Rus bandırası kullanarak gizlenen korsan reislerinden Karakaçan, Osmanlı donanması tarafından Çamlıca Adası’nda kısıtılarak adamlarıyla birlikte ele geçirilmiştir (Hakyemez, 2022, ss. 39-40).

Bölgedeki asıl tehdit unsuru olan Lambro ile mücadele ise daha çetin geçmiştir. Küçük Hüseyin Paşa, Portakale ve Cinbova limanları civarında yürüttüğü ısrarlı takip neticesinde Lambro’yu kuşatmayı başarmıştır. Hem denizden top atışları hem de karaya asker çıkarılması suretiyle yürütülen bu amansız takip sırasında, korsanlara ait gemiler ve mühimmat ele geçirilmiş olsa da Lambro, Venedik hâkimiyetindeki adaların sağladığı lojistik veya diplomatik boşluklardan faydalanarak kaçmayı başarmıştır. Paşa, Lambro’nun peşini bırakmayarak Venedik ve Rusya yetkilileri nezdinde diplomatik girişimlerde bulunmuşsa da uluslararası dengeler ve yerel otoritelerin iş birliğine yanaşmaması nedeniyle korsan reisini şahsen yakalayamamıştır. Buna rağmen, ilk seferinden donanmanın itibarını tazeleyerek ve bölgedeki korsan tehdidini minimize ederek dönmesi, III. Selim nezdindeki konumunu güçlendirmiş ve kendisine taltif olarak samur kürk giydirilmiştir (Ünlü, 2022b, ss. 123-125).

Küçük Hüseyin Paşa’nın kariyerindeki en kritik dönemeç, şüphesiz Napolyon Bonapart komutasındaki Fransız ordusunun Mısır’ı işgaliyle başlayan süreçtir. Bu sefer, sadece yerel bir isyanı bastırmak değil, İngiltere ve Rusya gibi büyük güçlerle ittifak halinde yürütülen uluslararası bir askerî harekât niteliği taşımaktadır. Pazvandoğlu isyanındaki başarısızlıkların izlerini silmek isteyen Paşa (Göyünç, 1999, s. 7), donanmanın hazırlık sürecinde yaşanan gecikmeler nedeniyle III. Selim’in baskısını üzerinde hissetmiş; ancak lojistik eksiklikler giderildikten sonra 1799 Temmuz’unda Akdeniz’e açılabilmiştir (Ünlü, 2022b, ss. 126-127). İlk etapta Bonapart’ın Fransa’ya kaçışı ve ardından El-Ariş Sözleşmesi ile beliren barış

umutları, Fransızların taahhütlerine uymaması ve Osmanlı kara ordusunun yenilmesi üzerine suya düşmüş, donanma 1800 yılında ikinci kez Mısır yolunu tutmuştur (Ünlü, 2022b, s. 128).

Küçük Hüseyin Paşa, Enderun kökenli olması hasebiyle teknik denizcilik bilgisinden ziyade idarî ve siyasî bir vizyona sahipti. Bu eksikliğini, selefi Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın disiplinli yönetim tarzını örnek alarak ve kendisine tanınan geniş yetkileri kullanarak kapatma yoluna gitmiştir. Paşa'nın bu alandaki ilk icraatı, Tersane-i Âmire'deki kronikleşmiş disiplinsizlik ve yolsuzluklarla mücadele etmek olmuştur. O dönemde gemi kaptanlarının atamalarında rüşvetin yaygınlaşması ve donanma mühimmatının zimmete geçirilerek satılması gibi suistimaller, donanmanın harbe hazırlık seviyesini düşürmekteydi (Göyünç, 1999, s. 7). Bu başıbozukluğu gidermek amacıyla hazırlanan nizamname ile gemiler ve personel, modern bir sınıflandırmaya tabi tutulmuştur. 11 Temmuz 1792 tarihli nizamname ile de atama, azil ve terfi süreçleri yazılı kurallara bağlanarak keyfiyetin önüne geçilmesi hedeflenmiştir (Hakyemez, 2022, ss. 81-86).

Osmanlı Bahriyesine kazandırdığı kurumsal ivme ve disiplinle tanınan Küçük Hüseyin Paşa'nın hayatı, genç sayılabilecek bir yaşta son bulmuştur. Uzun süredir mücadele ettiği verem hastalığının vücudunu tamamen sarması neticesinde tedavi süreci sonuç vermemiş ve Paşa, eşi Esmâ Sultan'a ait Kuruçeşme'deki sahil sarayında 8 Aralık 1803 tarihinde vefat etmiştir (Göyünç, 1999, s. 7; Hakyemez, 2022, s. 106; Ünlü, 2022b, s. 152).

Hüseyin Rauf Orbay

Hüseyin Rauf Bey, 1880 yılında İstanbul'da doğmuştur. Babası Bahriye Şûrası Başkanlığı da yapmış olan Ferik Mehmed Muzaffer Paşa'dır ve aslen Çerkez asıllıdır. Rauf Bey, 1893 tarihinde Bahriye Okuluna başlamış ve 1899 tarihinde Deniz Harp Okulu'ndan mezun olmuştur (Alkan, 2004, s. 600). Rauf Bey, genç bir subayken sadece gemi idaresiyle sınırlı kalmamış, aynı zamanda donanmanın teknik altyapısının güçlendirilmesi süreçlerinde aktif rol almıştır. ABD ve İngiltere tersanelerinde gemi inşa süreçlerini yerinde incelemesi, Abdülmecid kruvazörünün ve onarılan Âsâr-ı Tevfik zırhlısının yurda getirilmesi gibi görevler, onun gemi teknolojisine ve lojistiğine dair vizyonunu geliştirmiştir. Bu teknik birikim, ileride kısıtlı imkânlarla yürüteceği uzun soluklu hareketlerin altyapısını oluşturmuştur (Alkan, 2004, s. 601).

Balkan Savaşları sırasında Osmanlı donanması Çanakkale Boğazı'na hapsedilmişken, Rauf Bey komutasındaki Hamidiye Kruvazörü, Türk deniz harp tarihinin en özgün

operasyonlarından birine imza atmıştır. “Vur-kaç” taktiğine dayalı bu harekât, modern deniz savaşlarındaki stratejinin Osmanlı Devleti’ndeki en parlak örneğidir (Alkan, 2004, ss. 602-603; Tuna, 2021, s. 128).

I. Dünya Savaşı'nın hemen öncesinde Rauf Bey, Osmanlı'nın halktan toplanan paralarla İngiltere'ye sipariş ettiği Sultan Osman dretnotunu teslim almak üzere İngiltere'de bulunmuştur. Ancak İngiliz hükümetinin gemiye el koyması, Rauf Bey için büyük bir diplomatik ve askerî hayal kırıklığı olmuştur (Orbay, 1993, ss. 15-16). Savaş boyunca Bahriye Erkân-ı Harbiye Reisliği görevini yürüten Rauf Bey, müttefik Almanya ile ilişkilerde Osmanlı donanmasının otonomisini korumaya çalışmıştır. Özellikle Alman Amiral Souchon'un Bahriye Nezareti üzerindeki mutlak hâkimiyet kurma çabalarına karşı direnç göstermiş ve millî bir duruş sergilemiştir (Orbay, 1993, ss. 24-30). Savaşın sonlarına doğru Bahriye Nazırı olarak görev alması, onun sadece operasyonel bir komutan değil, aynı zamanda donanmanın sevk ve idaresinden sorumlu üst düzey bir stratejist olduğunu göstermektedir.

3.5.3. Bilimsel ve teknik katkıda bulunan denizciler

Sokullu Mehmed Paşa

Bosna'nın Sokoloviç köyünden devşirilerek saray eğitiminden geçen ve hızla yükselen Sokullu Mehmed Paşa'nın denizcilikle doğrudan teması, Osmanlı denizciliğinin önemli ismi Barbaros Hayreddin Paşa'nın vefatı üzerine başlamıştır. 5 Temmuz 1546 tarihinde Kaptan-ı Deryalık makamına tayin edilen Sokullu, bu görevle birlikte taşraya çıkmış ve donanmanın sevk ve idaresinde ilk tecrübelerini kazanmıştır (Afyoncu, 2009, s. 354). Yaklaşık üç yıl süren bu görevi, 1549 yılında Rumeli Beylerbeyliği'ne getirilmesiyle son bulsa da bu süreç ona ileride Sadrazam olduğunda uygulayacağı deniz stratejileri için önemli bir vizyon kazandırmıştır. Sokullu Mehmed Paşa, Sadrazamlığı döneminde, Osmanlı denizciliğini sadece Akdeniz ile sınırlı tutmayıp, okyanuslara ve iç denizlere açmayı hedefleyen küresel projeler geliştirmiştir.

Hindistan ticaret yollarında daha aktif olabilmek adına Süveyş'te bir kanal açılması projesi gündeme gelmiş, ancak bu bir teşebbüsten öteye gidememiştir. Benzer şekilde, Karadeniz ile Hazar Denizi'ni birleştirerek donanmayı Hazar'a indirmeyi amaçlayan Don-Volga Kanalı projesi 1569 yılında uygulamaya konulmuş, fakat Astarhan seferine memur edilen Kasım Paşa'nın başarısızlığı nedeniyle bu proje de hayata geçirilememiştir (Bediz, 1951, s. 332; İnalçık, 1948, s. 70; Kurat, 1972, s. 238; E. S. Özcan, 2013, s. 34).

Pîrî Reis

1468 yılında Gelibolu’da doğan Pîrî Reis’in denizcilik süreci, “Gelibolu denizci havzası”nın doğal bir sonucu olarak şekillenmiştir. Türk denizcilik tarihinin en önemli figürlerinden olan amcası Kemal Reis’in yanında henüz 12 yaşında denize açılan Pîrî Reis, 14 yıl boyunca Akdeniz’in batı havzasında korsanlık ve akıncılık faaliyetlerinde bulunarak pratik denizcilik eğitimini tamamlamıştır (İnan, 1937, s. 320).

1498 yılında Osmanlı Devleti’nin Venedik ile savaşa girmesi üzerine, amcasıyla birlikte devlet hizmetine giren Pîrî Reis, ilk ciddi nizami harp tecrübesini Modon, Koron ve İnebahtı kuşatmalarında yaşamıştır. Özellikle Navarin ve İnebahtı körfezleri arasındaki stratejik noktalarda Venedik donanmasına karşı gösterdiği başarılar, onun donanma hiyerarşisindeki yerini sağlamlaştırmıştır (Bostan, 2007b, s. 284). Amcası Kemal Reis’in vefat etmesinin ardından Gelibolu’ya çekilerek ilmi çalışmalara yönelse de Sultan Selim’in Mısır Seferi ile yeniden aktif göreve dönmüş ve İskenderiye’nin ele geçirilmesinde rol oynamıştır (İnan, 1937, s. 321).

Pîrî Reis’in denizcilik kariyerinin zirvesi ve en kritik dönemi, Portekizlilerin Kızıldeniz ve Hint Okyanusu’ndaki hâkimiyetini kırmak amacıyla oluşturulan “Hint Kaptanlığı” görevine getirilmesidir. 1547 yılında bu göreve atandığında 80 yaşında olan Reis, ilerlemiş yaşına rağmen stratejik bir vizyonla hareket etmiştir. Portekizlilerin Yemen ve Kızıldeniz ticaret yolunu tehdit etmeleri üzerine, bölgenin anahtarı sayılan Aden’in geri alınması elzem hale gelmişti. 25 Şubat 1548’de Aden’e düzenlediği amfibi hareketle şehri Portekiz işbirlikçilerinden geri alan Pîrî Reis, Osmanlı’nın Kızıldeniz girişindeki kontrolünü yeniden tesis etmiştir (Orhunlu, 1970b, ss. 237-239). Bu başarı, onun Süveyş merkezli donanmanın operasyonel kabiliyetini kanıtlamasını sağlamıştır.

1552 yılında, Portekizlileri Basra Körfezi’nden tamamen çıkarmak hedefiyle 30 gemi ve 850 askerle denize açılan Pîrî Reis, önce Umman kıyısındaki stratejik Maskat Kalesi’ni fethetmiştir. Ardından Basra Körfezi’nin kilidi konumundaki Hürmüz Adası’nı kuşatmıştır. Ancak bu kuşatma, Pîrî Reis’in kariyerinin ve hayatının sonunu hazırlayan olaylar zincirini başlatmıştır. Hürmüz iç kalesinin direnişi ve bombardımanın yetersiz kalması kuşatmayı uzatmış, bu esnada Pîrî Reis, esir aldığı Maskat komutanı Jean Lisbao’dan büyük bir Portekiz donanmasının yaklaşmakta olduğu istihbaratını almıştır. Basra Körfezi’nde kapana kısılma ihtimalini öngören Pîrî Reis, stratejik bir kararla kuşatmayı kaldırarak donanmayı Basra’ya çekmiştir. Bu hamle, Portekiz donanmasının hemen ardından bölgeye gelmesiyle ne kadar

isabetli olduğunu kanıtlasa da Pîrî Reis'i siyasî bir komplonun içine sürüklemiştir (Bostan, 2007b, ss. 284-285; Orhunlu, 1970b, ss. 239-244).

Basra'da Beylerbeyi Kubad Paşa ile yaşadığı gerilim ve donanmanın bakım/onarım imkânlarının yetersizliği, Pîrî Reis'i radikal bir karar almaya itmiştir. Donanmayı Basra'da bırakarak, ganimetleri yüklediği üç kadirga ile süratle Süveyş'e dönmüştür. Bu hareketi, Basra Valisi Kubad Paşa ve Mısır Beylerbeyi Davud Paşa tarafından "donanmayı savaş meydanında terk edip kaçmak" ve "ganimet sevdası" olarak saraya yansıtılmıştır (İnan, 1937, s. 322; Orhunlu, 1970b, s. 245). İstanbul'dan gelen ferman neticesinde, Kahire'de hapsedilen Pîrî Reis, 1554 yılında idam edilmiştir (Orhunlu, 1970b, s. 246). Pîrî Reis'in idamı, sadece büyük bir denizcinin kaybı değil, aynı zamanda Hint Okyanusu'ndaki Osmanlı varlığının bilgi ve tecrübe açısından büyük bir darbe alması anlamına gelmektedir.

Seydi Ali Reis

İstanbul Galata'da doğan ve denizci bir aileden gelen Seydi Ali Reis, tersane hizmetine "azebler kâtibi" olarak girmiş, bu sebeple şiiirlerinde "Kâtibî" mahlasını kullanmıştır. Teorik bilgisini saha tecrübesiyle birleştirmesi, onun hızla yükselmesini sağlamıştır. Genç yaşta Kanuni Sultan Süleyman'ın 1522 Rodos Seferi'ne katılmış, ardından Barbaros Hayreddin Paşa'nın maiyetinde Akdeniz'i öğrenmiştir. Preveze Deniz Muharebesi'nde donanmanın sağ kanadında görev alması ve 1551'de Sinan Paşa ile Trablusgarp seferine katılması, onun açık deniz savaş taktikleri konusundaki yetkinliğini artırmıştır (M. Ak, 2009, s. 21).

Pîrî Reis'in Basra Körfezi'nde bırakmak zorunda kaldığı Osmanlı Hint Donanması'nı Süveyş'e geri getirme görevi, denizcilikteki mahareti nedeniyle Mısır Kaptanlığı unvanıyla Seydi Ali Reis'e verilmiştir (Seydi Âli Reis, 1970, s. 33). 7 Aralık 1553'te Halep'ten ayrılarak kara yoluyla Basra'ya ulaşan Reis, burada on beş gemiden oluşan bakımsız donanmayı teslim almıştır. Beş aylık bir tamir ve bekleme sürecinin ardından, 2 Temmuz 1554'te Süveyş'e gitmek üzere Basra'dan hareket etmiştir (Seydi Âli Reis, 1970, ss. 34-37). Hürmüz Boğazı'nı geçtikten sonra Umman sahillerinde Osmanlı ve Portekiz donanmaları arasında şiddetli çarpışmalar yaşanmıştır. Seydi Ali Reis, Portekiz Hindistan Genel Valisi'nin oğlu Fernando komutasındaki 25 parçalık donanma ile karşılaşmıştır. Çeyrek asırdır süren rekabetin bu ilk ciddi meydan savaşında Seydi Ali Reis galip gelmiş ve Portekizliler geri çekilmek zorunda kalmıştır (M. Ak, 2009, s. 21).

25 Ağustos 1554'te Portekiz donanması bu kez 34 gemiden oluşan daha büyük bir filoyla tekrar saldırmıştır. Seydi Ali Reis, burada üstün bir denizcilik taktiği uygulayarak, gemilerini denize dik inen kayalıklarla Portekiz gemileri arasına dizmiş, böylece düşmanın rüzgârdan yararlanıp manevra yapmasını engellemiştir. Rampa savaşı şeklinde geçen bu çatışmada her iki taraf da altışar gemi kaybetmiştir (Seydi Âli Reis, 1970, ss. 40-41). Portekizlilerle yapılan savaşlardan sağ çıkan donanma, bu kez Hint Okyanusu'nun acımasız hava koşullarıyla yüzleşmiştir. Yemen istikametine, Güney Arabistan sahillerine kadar gelen donanma, "Fil Tufanı" olarak adlandırılan mevsimlik devasa fırtınaya yakalanmıştır. Rüzgârın şiddetiyle rotasından sapan ve on gün boyunca sürüklenen gemiler, hedeflerinin tam ters istikametindeki Gucerât sahillerine sürüklenmiştir. Demen ve Sûret limanlarına sığınan Seydi Ali Reis, burada gemilerin artık deniz yolculuğuna dayanamayacak kadar hırpalandığını görmüştür. Ayrıca 7 kalyon ve 80 grabdan oluşan bir Portekiz donanmasının limanı ablukaya alması, denizden Mısır'a dönüşü imkânsız hale getirmiştir. Donanmayı kurtaramayacağını anlayan Seydi Ali Reis, gemileri ve teçhizatı yerel yöneticilere satarak bedelini İstanbul'a göndermek üzere teslim almış ve denizcilik kariyerinin en zorlu kararını vererek kara yolundan dönüşe geçmiştir (M. Ak, 2009, s. 22; Seydi Âli Reis, 1970, ss. 42-51).

Donanmasını kaybeden ancak mürettebatıyla birlikte hayatta kalan Seydi Ali Reis, Hindistan'dan İstanbul'a uzanan ve 3 yıl 7 ay süren meşhur kara yolculuğunu gerçekleştirmiştir. Hindistan, Afganistan, Özbekistan, İran ve Irak güzergahını izleyerek Mayıs 1557'de İstanbul'a ulaşmıştır. Sultan Süleyman'a sunduğu raporlarda ve seyahatnamesinde yaşananları tüm açıklığıyla anlatmıştır. Osmanlı Divanı, Pîrî Reis'in aksine Seydi Ali Reis'i "başarısız" değil, doğa olayları karşısında çaresiz kalmış "talihsiz" bir kaptan olarak değerlendirmiştir. Kendisine yeni görevler verilmiş ve ömrünün geri kalanını ilmi eserler vererek geçirmiştir (M. Ak, 2009, s. 22).

Ali Macar Reis

Ali Macar Reis, XVI. yüzyılda hem Saray Nakkaşhanesi'nde görevli bir sanatçı hem de donanmada Hassa Reisi olarak hizmet veren bir denizci ve haritacıdır (Casale, 2012, ss. 59-60). Onu tarihe geçiren asıl eseri, 1567 yılında tamamladığı ve bugün Topkapı Sarayı'nda bulunan Ali Macar Reis Atlası'dır (Casale, 2012, s. 56). Bu atlas, klasik Akdeniz portolan haritalarının yanı sıra, dönemin en güncel Batı haritalarından uyarladığı, ancak Osmanlı istihbaratıyla güncellediği bir dünya haritasını içerir (Casale, 2012, s. 61). Ali Macar Reis'in eseri, Osmanlı denizciliğinin sadece Akdeniz ile sınırlı kalmadığını; Hint Okyanusu ve ötesindeki stratejik

hedefleri haritalar üzerinden takip edecek bir küresel vizyona sahip olduğunu belgelemesi açısından kritiktir (Casale, 2012, s. 62).

Kâtib Çelebi

XVII. yüzyıl Osmanlı ilim dünyasının en önemli simalarından biri olan Kâtib Çelebi, 1609 yılında İstanbul’da dünyaya gelmiştir. Asıl adı Mustafa b. Abdullah olan müellif, ilmi çevrelerde “Kâtib Çelebi”, Divân-ı Hümâyün bürokrasisinde ise “Hacı Halife” unvanlarıyla tanınmaktadır (Gökyay, 2022, s. 36).

Osmanlı coğrafya ve haritacılık literatüründe Batı kaynaklarından yararlanarak öncülük eden Kâtib Çelebi, 1645 Girit Seferi sürecinde harita yapımıyla da ilgilenmiştir. Müellifin deniz harp tarihi açısından temel kaynağı, 1656 yılına kadarki donanma faaliyetlerini içeren *Tuhfetü’l-kibâr fi esfâri’l-bihâr* adlı eseridir. Batı’nın coğrafya ilmindeki ilerlemesini fark ederek kaleme aldığı *Cihannümâ* ve literatürde *Bahrîyye* adıyla bilinen parça da denizcilikle ilişkilidir. Kâtib Çelebi, savaşlardaki başarısızlıkları serdarların tarih ve coğrafya bilmemesine bağlayarak denizcilik tarihi açısından eleştirel bir perspektif sunmuştur (Gökyay, 2022, ss. 37-38).

Yabancı danışmanlar

Osmanlı denizciliği, özellikle 1770 Çeşme Baskını’nda donanmanın imha edilmesiyle ortaya çıkan krizin ardından, Avrupa’daki teknik gelişmeleri yakalamak amacıyla Batılı uzmanlardan yoğun bir şekilde yararlanma yoluna gitmiştir.

Bu sürecin ilk ve en etkili adımlarından biri, Macar asıllı bir Fransız subayı olan Baron de Tott’un İstanbul’a davet edilmesidir; Tott, donanmanın ateş gücünü artırmak için “Sürat Topçuları Ocağı”nı kurarak modern top döküm tekniklerini getirmiş, Çanakkale Boğazı’nın tahkimatını güçlendirmiş ve Mühendishane-i Bahr-i Hümâyün’un temellerini atarak denizcilik eğitimini matematiksel bir zemine oturtmuştur (Dâvid, 1992, s. 83). III. Selim döneminde Osmanlı Bahriyesini modernize etmek amacıyla istihdam edilen yabancı uzmanların başında gelen Jacques-Balthazard Le Brun de, Fransa’da edindiği teorik ve pratik mühendislik birikimini Tersane-i Âmire’ye taşıyarak hem gemi inşa teknolojisinde hem de teknik eğitimde köklü değişimlere öncülük etmiştir (Zorlu & Özbay, 2014, s. 472). Aslen Fransız bir subay olan Humbaracı Ahmed Paşa (Bonneval), Osmanlı ordusunun modernizasyon ihtiyacı doğrultusunda Humbaracı Ocağı’nı teknik eğitim ve disipline dayalı bir yapıda yeniden teşkilatlandırarak Batı tarzı askerî ıslahatların öncüsü olmuştur (A. Özcan, 1998, ss. 351-352).

XVIII. yüzyılın sonlarına doğru İngiliz teknolojisinin ağırlık kazanmasıyla birlikte, Asıl adı Le Comte Ramsay olan ve İskoçya'nın soylu bir ailesinden gelen Campbell Mustafa Ağa, İstanbul'a gelişini müteakip ihtida ederek Osmanlı hizmetine girmiş; Humbaracıbaşılık rütbesiyle top dökümhanesinin idaresini üstlenmiş ve teknik eğitimin kurumsallaşmasında kritik bir rol oynamıştır (Kaçar, 2008, ss. 53-54). XIX. yüzyıla gelindiğinde ise modernleşme, teknik inşadan sevk ve idare doktrinine kaymış; Kırım Savaşı sürecinde donanmada görev alan Müşavir Paşa (Sir Adolphus Slade), 40 yıl boyunca eğitim ve disiplin nizamnamelerinin hazırlanmasında rol oynamış (Bedirhan & Atabey, 2013, s. 130), Hobart Paşa (Augustus Charles Hobart-Hampden) ise özellikle 93 Harbi'nde Karadeniz donanmasını komuta ederek torpido savunma sistemleri ve zırhlı gemilerin operasyonel kullanımında Osmanlı Bahriyesine modern harp taktiklerini kazandırmıştır (Bedirhan & Atabey, 2013, s. 131). II. Abdülhamid döneminde ise Amerikan denizciliğinden Bucknam Paşa, gemi alımları ve teknik danışmanlık vazifeleriyle bu zincirin son halkalarından biri olmuştur (Bedirhan & Atabey, 2013, s. 133).

XX. yüzyılın başlarında, II. Meşrutiyet'in ilanıyla birlikte donanmayı yeniden yapılandırmak amacıyla kurulan resmî "İngiliz Bahriye Heyeti" bünyesinde görev alan amiraller, Osmanlı denizciliğinin I. Dünya Savaşı öncesindeki son kurumsal modernizasyon çabasını yürütmüştür. Bu kapsamda, 1909 yılında heyetin başına geçen Amiral Sir Douglas Gamble, donanmanın ihtiyaç duyduğu modern gemi inşa programını hazırlayarak dretnot siparişlerinin verilmesini sağlamış ve filonun taktiksel altyapısını kurmuştur. Gamble'ın ardından görevi devralan Amiral Hugh Pigot Williams, Trablusgarp Savaşı'nın yarattığı kriz ortamında gemilerin bakımı ve personel eğitimi üzerine yoğunlaşmış (Bedirhan & Atabey, 2013, ss. 134-135); heyetin son başkanı olan Amiral Arthur Limpus ise donanmanın atış, manevra ve sevk idare yeteneklerini İngiliz Kraliyet Donanması standartlarına yükseltmek için çabalamış, ancak I. Dünya Savaşı'nın patlak vermesi ve Alman askerî misyonunun etkinliğinin artması üzerine görevini bırakmak zorunda kalmıştır (Bedirhan & Atabey, 2013, s. 136).

BÖLÜM 4

4. OSMANLI DENİZCİLİĞİ'NİN GÜNÜMÜZ TARİH EĞİTİMİNDEKİ YANSIMASI

Çalışmanın önceki bölümlerinde, Osmanlı Devleti denizcilik tarihinin kurumsal yapısı, teknolojik dönüşüm evreleri ve stratejik hedefleri birincil kaynaklar ve modern literatür ışığında detaylandırılmıştır. Ortaya konulan bu kapsamlı tarihsel arka plan, Osmanlı Devleti'nin sadece bir kara imparatorluğu olmadığını, aynı zamanda küresel ölçekte deniz stratejileri geliştiren bir deniz gücü olduğunu kanıtlar niteliktedir. Çalışmanın bu bölümünde ise; akademik düzeyde tespit edilen bu zengin tarihsel mirasın ve 'denizci devlet' vizyonunun, günümüz ortaöğretim tarih ders kitaplarına ne ölçüde yansıdığı, hangi pedagojik yaklaşımlarla öğrencilere aktarıldığı ve akademik bilgi ile okul bilgisi arasında ne tür farklılıklar bulunduğu analiz edilecektir.

Osmanlı Devleti'nin üç kıtaya yayılan siyasî ve askerî nüfuzunun teşekkülünde, kara ordusunun etkisi kadar donanma gücünün ve denizcilik faaliyetlerinin de hayati bir yol oynadığı tarihsel bir hakikattir. Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'den Hint Okyanusu'na kadar uzanan stratejik vizyonu, dönemin küresel manadaki güç dengesini doğrudan etkilemiş; tersane yapısı, gemi inşalarındaki teknoloji ve denizci kadroları ile kendine has bir denizcilik ekolü oluşturmuştur. Pek tabi bu denizcilik geleneğinin geçmişinin, toplumsal hafızada yer etmesi ve gelecek nesillere aktarılması süreci, doğal olarak tarih eğitimi ve öğretiminin niteliğininde önemli ölçüde etkilemek zorundadır. Tarihsel gerçeklik ile eğitim materyalleri arasındaki ilişki, toplumun geçmiş algısını şekillendiren ana unsurlar arasındadır. Yapılan bu çalışmayı iki saçı ayağı üzerinde düşündüğümüzde şüphesiz eğitim sistemi içerisinde denizcilik anlatımının da oldukça önem verilmesi gereken bir diğer husus olduğu düşünülebilir. Aşağıda verilen bölümlerde çalışmanın ikinci kısmı kendisine yer bulmuştur.

4.1. Ortaöğretim Tarih Ders Kitaplarında Osmanlı Denizcilik Tarihinin Yeri ve Anlatımı

Çalışmamızın bu bölümünde Millî Eğitim Bakanlığı'nın 25.06.2025 tarih ve 135156433 sayılı yazısı ile eğitim aracı olarak kabul edilen, Tarih 10. Sınıf Ders Kitabı ve Millî Eğitim Bakanlığı'nın 30.06.2025 tarih ve 135692266 sayılı yazısı ile eğitim aracı olarak kabul edilen, Tarih 11. Sınıf Ders Kitabı kaynak olarak kullanılarak ilgili ders kitapları incelenmiştir. Osmanlı Devleti'nin siyasî, askerî ve kültürel tarihi, mevcut Tarih dersi Öğretim Programı'nda esas olarak 10. ve 11. sınıf düzeylerinde yer almaktadır. Bu doğrultuda yapılan çalışma, ilgili sınıf seviyelerindeki ders kitapları ile sınırlandırılmıştır.

Yapılan incelemede; Osmanlı denizciliğinin, donanma teşkilatının ve deniz savaşlarının ders içeriklerine ne oranda yansdığı tespit edilmeye çalışılmıştır. İnceleme süreci sadece metin analizi ile sınırlı tutulmamış; konuyla alakalı görseller, haritalar ve okuma parçaları da bütüncül bir yaklaşım içerisinde değerlendirilmiştir. Bunun dışında Osmanlı denizcilik tarihinin temel eserleri olarak kabul edilen dönem kaynaklarının da ders materyallerinde yer alıp almadığı hususu üzerinde durulmuştur. Sınıf düzeylerine göre yapılan detaylı analizler ve elde edilen bulgular, takip edilen alt başlıklarda sunulmuştur.

4.1.1. 10. Sınıf tarih ders kitabında Osmanlı denizciliği

İlgili ders kitabının yalnızca 2. ve 3. ünitelerinde Osmanlı Devleti ile ilgili bilgiler yer verildiğinden, 10. Sınıf Tarih ders kitabındaki incelememizde yalnızca bu kısımlara yer verilmiştir.

2. Ünite analizi

10. sınıf tarih ders kitabının “Beylikten Devlete Osmanlı Siyaseti (1302-1453)” ünitesinde denizcilik, müstakil bir kurumsallaşma süreci olarak değil, daha çok siyasî ve askerî olayların akışını kolaylaştıran bir unsur olarak ele alınmıştır. Kitapta Osmanlı Devleti’nin denizcilikle tanışması, Karesioğulları Beyliği’nin ilhakı ile ilişkilendirilmiştir. Konuyla ilgili olarak; “*Osmanlı hâkimiyetine alınmış ilk Türk beyliği olan Karesioğulları’nın denizcilik tecrübesi ve bu beyliğe mensup Evrenos Gazi, Gazi Fazıl, Ece Bey gibi gazilerin savaş tecrübesi, Osmanlı Devleti’ne Rumeli fetihlerinde önemli avantaj sağladı*” ifadelerine yer verilmiştir (Akgün vd., 2025, s. 127). Bu anlatımda denizcilik, bir devlet politikası olmaktan ziyade, Rumeli’ye geçişi sağlayan lojistik bir araç olarak konumlandırılmıştır. Ayrıca Rumeli’ye geçiş sürecinin anlatıldığı bölümde, “Osmanlıların Rumeli’ye geçişi, sallarla geçilerek yapılmış bir fetih hareketi değildi” vurgusu yapılarak (Akgün vd., 2025, s. 127), erken dönem denizcilik faaliyetlerinin basit bir “sal” hikayesinden ibaret olmadığına, aksine planlı bir askerî strateji olduğuna dikkat çekilmiştir.

Osmanlı denizciliğinin teşkilat yapısı, kara ordusunun gölgesinde kalmıştır. Kitabın “Osmanlı Ordusu” şemasında “Deniz Kuvvetleri (Donanma)”, kara kuvvetlerinin yanında ana bir başlık olarak gösterilmiş olsa da (Akgün vd., 2025, s. 152), bu başlığın altı metin içerisinde detaylandırılmamıştır. Donanmanın kuruluşuyla ilgili en somut bilgi, “Eyalet Askerleri” bölümünün sonunda yer alan kısa bir paragrafta; “Zamanla sınırlar genişleyip deniz kıyılarında hâkimiyet kuruldukça Osmanlı donanma kuvvetleri de oluşturuldu. Bununla birlikte başta

Karesi Beyliği olmak üzere idare altına alınan Türk beyliklerinin tersane ve donanmalarından da yararlandı” şeklinde özetlenmiştir (Akgün vd., 2025, s. 147).

Denizcilik tarihi literatüründe kritik öneme sahip olan Gelibolu Tersanesi'nin kuruluşu ise ana metinde değil, bir okuma parçası (Kaynak E) içerisinde verilmiştir. İlgili kaynaktan; “Osmanlılar, Rumeli'ye yerleştikten sonra Çanakkale Boğazı'nı ve Marmara sahillerini muhafaza edebilmek için Gelibolu'da önemli bir tersane kurmaya ve bir donanma tesis etmeye çalıştılar” bilgisi yer almaktadır (Akgün vd., 2025, s. 147). Ancak Karamürsel Tersanesi'ne kitapta değinilmemiştir.

Denizcilik kurumlarının ekonomik ve sosyal yapısı, dolaylı yoldan da olsa kitapta kendine yer bulmuştur. “Toprak Sistemi” konusunda “Ocaklık” araziler tanımlanırken; “Geliri kale muhafızlarına ve tersane giderlerine bırakılan arazilerdir” ifadesi kullanılarak, donanmanın finansman modeline atıf yapılmıştır (Akgün vd., 2025, s. 143). Ayrıca Yaya ve Müsellem birliklerinin görevleri anlatılırken, bu askerlerin kapıkulu ordusu kurulduktan sonra “tersane hizmetlerinde görevlendirildi” bilgisine yer verilmesi (Akgün vd., 2025, s. 142), denizciliğın insan kaynağı açısından kara ordusuyla olan ilişkisini göstermesi bakımından önemlidir.

Siyasî tarih anlatımında Çelebi Mehmed dönemi “Osmanlı'nın ikinci kurucusu” başlığıyla detaylı işlenmesine rağmen (Akgün vd., 2025, s. 134), Osmanlı tarihinin ilk büyük deniz savaşı olan ve Venediklilerle yapılan Deniz savaşına metin içerisinde yer verilmemiştir. Bu durum, öğrencinin Osmanlı'nın denizlerdeki güç mücadelesini ve tecrübe kazanma sürecini kavramasında bir boşluk oluşturmaktadır.

Sonuç olarak 10. sınıf tarih ders kitabının 2. ünitesinde denizcilik; müstakil ve sistematik bir gelişim süreci olarak değil, kara fetihlerini destekleyen yardımcı bir unsur olarak işlenmiştir. Karesi Beyliği'nin ilhaki ve Gelibolu Tersanesi'nin kuruluşu gibi dönüm noktalarına değinilmekle birlikte; ilk Kaptan-ı Deryalar, gemi teknolojileri ve ilk deniz savaşları müfredat içeriğinde yer bulamamıştır.

3. Ünite analizi

10. sınıf tarih ders kitabının ilgili ünitesinde II. Mehmed dönemi denizciliği, öncelikli olarak İstanbul'un Fethi süreciyle ilişkilendirilerek anlatılmıştır. Metin incelendiğinde, kuşatma hazırlıkları kapsamında donanmanın inşasına değinildiği, ancak gemi sayısı veya türleri hakkında sayısal bir veriye yer verilmediği görülmüştür (Akgün vd., 2025, s. 211). Denizcilik hamlesi, fethin seyrini değiştiren stratejik bir kırılma noktası olarak "Gemilerin Karadan

Yürütülmesi" hadisesi üzerinden işlenmiştir. Kitapta bu olay; Haliç'in zincirle kapatılması üzerine Osmanlı donanmasının karadan kızaklar yardımıyla Haliç'e indirilmesi ve bu sayede Bizans savunmasının deniz yönünden de baskı altına alınarak zayıflatılması şeklinde neden-sonuç ilişkisi içerisinde sunulmuştur (Akgün vd., 2025, s. 212). Bu anlatım, denizciliğin teknik detaylarından ziyade askerî taktik boyutuna odaklanıldığını göstermektedir.

II. Mehmed'in, siyasî tarih anlatısında, Adalar Denizi'nde ve Akdeniz'deki faaliyetler metin bazlı olarak yüzeysel anlatılırken, "Karadeniz Hâkimiyetinin Sağlanması" ekseninde de Amasra'nın, Sinop'un, Trabzon'un, Kefe ve Suğdak'ın alınması süreci anlatılmış ve nihayetinde Kırım'ın alınmasıyla Karadeniz hâkimiyeti vurgusu yapılmıştır. Yazılan bilgiler yapılan deniz seferleri haritası ile desteklenmiştir (Akgün vd., 2025, ss. 215-217).

II. Bayezid dönemi anlatılırken, genellikle gölgede kalan denizcilik faaliyetlerine güçlü bir vurgu yapıldığı görülmüştür. Metinde yer alan; "*II. Bayezid'in en önemli başarıları arasında... Osmanlı devletini hâkim bir Deniz Devleti (sea power) durumuna getirmiş olmasıdır*" ifadesi (Akgün vd., 2025, s. 220), çalışmamız açısından oldukça kritiktir. Bu ifade, Osmanlı denizciliğinin sadece Barbaros Hayrettin Paşa veya Kanuni döneminden ibaret olmadığını; asıl kurumsal dönüşümün ve "kara devletinden deniz devletine geçiş" sürecinin II. Bayezid döneminde başladığını öğrencilere aktarması bakımından doğru ve akademik bir tespittir.

Yine aynı dönem ile ilgili başka bir metinde Kemal Reis'in 1494 tarihinde resmen Osmanlı donanma hizmetine alınmasına değinilmesi, Osmanlı denizcilik tarihindeki "bağımsız Türk denizcilerinin devlet hizmetine girmesi" sürecini örneklendirmesi açısından önemlidir. "*Onun getirdiği yeniliklerle Osmanlı donanması ilerde görülen büyük başarılarının temelini atmış oldu*" cümlesi (Akgün vd., 2025, s. 220), denizcilikteki teknolojik ve taktiksel gelişimin, dışarıdan gelen tecrübeli denizciler sayesinde gerçekleştiğini ortaya koymaktadır. Bu durum, donanmanın sadece gemi inşa etmekten ibaret olmadığını, "insan kaynağı"nın önemini de vurgulamaktadır.

Denizcilik tarihi genellikle savaşlar üzerinden anlatılırken, ilgili metinde donanmanın "insani yardım ve lojistik" boyutu ön plana çıkarılmıştır (Akgün vd., 2025, ss. 219-220). İspanya'daki Müslümanların ve Yahudilerin gemilerle tahliye edilmesi hadisesi; deniz gücünün sadece fetih için değil, mazlum milletleri kurtarmak için de kullanıldığını göstermektedir. Bu

anlatım, denizciliğin “yumuşak güç” unsuru olarak kullanımına dair lise seviyesinde önemli bir örnektir.

Osmanlı Devleti’nin neden Endülüs’e büyük bir ordu gönderemediğini “*Cem Sultan olayıyla uğraştıkları ve yeterince güçlü bir donanmaya sahip olmadıkları*” gerekçeleriyle açıklamıştır (Akgün vd., 2025, s. 219). Verilen bu ifadeler, öğrenciye, donanmanın o dönemde henüz okyanus aşırı büyük harekâtlar için yeterli olmadığı gerçeğini aktarmıştır.

Osmanlı denizciliğinin Akdeniz’deki en stratejik üsleri olan Cezayir, Tunus ve Trablusgarp’tan “Garp Ocakları” adıyla bahsedilmiştir. Metinde; “*XVI. yüzyılda Garp Ocakları adıyla bilinen Cezayir, Tunus ve Trablusgarp Osmanlı hâkimiyetine girdi*” ifadesine yer verilerek, bu eyaletlerin özel statüsü vurgulanmıştır (Akgün vd., 2025, s. 222). Fakat bu hususta yeterince detaya girilmeyerek Garp Ocakları kavramı detaylı olarak aktarılmamıştır.

İlgili ders kitabı, Osmanlı deniz gücünü sadece bir fetih aracı olarak değil, aynı zamanda sömürgecilik karşıtı bir “koruma kalkanı” olarak konumlandırmıştır. Metinde; “*İspanyol ve Portekiz krallıklarının Afrika’daki sömürgeci politikasına karşı büyük bir engel teşkil eden Osmanlı Devleti, bu bölgelerde yaşayan Müslümanları Katolik Hristiyanların zulmünden korumak için çeşitli faaliyetlerde bulundu*” denilmektedir (Akgün vd., 2025, s. 222). Bu ifade, Osmanlı donanmasının “gaza” misyonunun ötesinde, İspanya ve Portekiz’in okyanus aşırı yayılcılığına karşı Akdeniz ve Kuzey Afrika hattında stratejik bir savunma hattı kurduğunu ortaya koymaktadır.

Akdeniz Ticareti ve Hinterland İlişkisi Ünitede yer alan *Kaynak I*, Osmanlı denizciliğinin ekonomik boyutunu ve Afrika içleriyle olan bağlantısını analiz etmesi bakımından oldukça derinliklidir. Kaynakta; “*Osmanlı Devleti Kuzey Afrika eyaletleri sayesinde Akdeniz’deki ticaretin seyrini elinde tuttuğu gibi Afrika içlerine gidip gelen kervanların yollarının güvenliğini de takip ediyordu*” tespiti yapılmıştır (Akgün vd., 2025, s. 222). Bu bilgi, denizciliğin sadece deniz ticaretiyle sınırlı kalmadığını, kıta içlerinden gelen kara ticaret yollarının Akdeniz’e açılan kapısını kontrol ederek küresel bir ekonomik ağ kurduğunu göstermektedir.

1538 Preveze Deniz Zaferi, sadece askerî bir başarı olarak değil, aynı zamanda bir teknoloji ve taktik zaferi olarak ele alınmıştır. Metinde, zaferin kazanılmasında Barbaros Hayrettin Paşa’nın taktik dehasının yanı sıra, Osmanlı donanmasının gemi yapısının etkili olduğu vurgulanmıştır. Osmanlı’nın kullandığı “kadırğa” tipi gemilerin manevra kabiliyetinin

yüksek olması, Haçlı donanmasının hantal “kalyon”larına karşı bir avantaj olarak sunulmuştur. Ayrıca Osmanlı toplarının menzil üstünlüğüne değinilmesi, denizcilik tarihinin “teknolojik harp” boyutunun öğrencilere aktarılması açısından önemlidir (Akgün vd., 2025, s. 227).

Metinde yer alan *Kaynak O*, bu zaferin jeopolitik sonucunu; “*O zamana kadar esas olarak bir kara devleti olan Osmanlılar tam anlamıyla deniz siyasetinin içine girdiler*” şeklinde analiz ederek, Osmanlı Devleti’nin denizlerdeki üstünlüğüne dikkat çekmiştir (Akgün vd., 2025, s. 227).

Hint Deniz Seferleri, Osmanlı Devleti’nin küresel bir güç olma iddiasının okyanuslardaki sınavı olarak işlenmiştir. Seferlerin nedenleri arasında; Portekiz’in Baharat Yolu’nu engellemesi ve Kutsal Toprakları tehdit etmesi gösterilerek, denizciliğin “ekonomik ve dini” koruyuculuk misyonu ön plana çıkarılmıştır. Hadım Süleyman Paşa, Pîrî Reis, Murad Reis ve Seydi Ali Reis’in seferleri harita desteğiyle anlatılmıştır (Akgün vd., 2025, s. 228). *Kaynak Ö* ve *Kaynak P*, bu seferlerin sonuçlarını sadece “başarısızlık” olarak değil, “nüfuz kurma” başarısı olarak değerlendirmiştir. Özellikle Açe Sultanlığı ile kurulan ilişkiler, gönderilen topçu ustaları ve askerî malzeme yardımı; Osmanlı denizciliğinin Güneydoğu Asya’ya kadar uzanan “askerî ve teknik etki alanını” göstermesi bakımından detaylıca işlenmiştir. Açe ordusunun Osmanlı taktiklerini kullanması, denizciliğin bir “kültür ve teknoloji transferi” aracı olduğunu kanıtlar niteliktedir (Akgün vd., 2025, ss. 228-229).

Kıbrıs’ın fethi, Doğu Akdeniz güvenliğinin sağlanması bağlamında ele alınmıştır. Fethin ardından adada kalıcılığı sağlamak amacıyla uygulanan “İşkân Politikası”, *Kaynak R* üzerinden detaylandırılmıştır. Kıbrıs Beylerbeyi Sinan Paşa’nın talebiyle Anadolu’dan Türk ailelerin adaya yerleştirilmesi, deniz aşırı fetihlerin sadece askerî güçle değil, demografik ve ekonomik kalkınma hamleleriyle korunduğunu göstermektedir (Akgün vd., 2025, s. 229).

İnebahtı Deniz Savaşı, Osmanlı denizciliğinin yaşadığı büyük bir travma olarak kaydedilse de ders kitabındaki anlatım devletin “organizasyon gücüne” odaklanmıştır (Akgün vd., 2025, s. 229). *Kaynak Ş*’de belirtildiği üzere; Sokullu Mehmed Paşa’nın emriyle bir kış boyunca tersanelerde hummalı bir çalışma yapılarak yeni bir donanmanın inşa edilmesi ve ertesi yıl denize açılması, Osmanlı Tersane teşkilatının ve lojistik kapasitesinin gücünü ortaya koymaktadır. Ayrıca Tunus’un fethiyle Kuzey Afrika hâkimiyetinin pekiştirilmesi, bozgunun etkilerinin kısa sürede silindiğine işaret etmektedir (Akgün vd., 2025, s. 230).

XVII. yüzyıl denizcilik tarihi, Girit Seferi üzerinden “uzayan savaşlar ve güç kaybı” temasıyla işlenmiştir. Kandiye Kalesi’nin 24 yıl süren kuşatması, Osmanlı donanmasının eski dinamizmini kaybettiğinin ve Venedik/Avrupa deniz gücü karşısında (özellikle Çanakkale ablukası sırasında) zorlandığının bir göstergesi olarak sunulmuştur. *Kaynak Ü*’de yer alan; “*Bu savaş aynı zamanda, Osmanlıların gitgide artan zayıflığının da görkemli bir zaferi idi*” tespiti, dönemin denizcilik tarihine dair yapılan en çarpıcı ve eleştirel değerlendirmelerden biridir. Köprülü ailesinin sadrazamlığı döneminde ablukaların kırılması ve fethin tamamlanması, Köprülü Mehmed ve Fazıl Ahmed Paşa’nın denizcilik kaderindeki rolünü vurgulamaktadır (Akgün vd., 2025, s. 231).

Kaynak I incelendiğinde, Osmanlı denizciliğinin salt askerî bir güçten öte, dönemin Avrupalı devletlerinin ilerisinde, gelişmiş bir lojistik ve finansal organizasyon olarak tanımlandığı görülmektedir. Sharman’dan yapılan alıntıda; Avrupa güçlerinin donanma temininde genellikle devlet dışı çözümlere başvurduğu, buna karşılık Osmanlıların doğrudan merkezî otoriteye bağlı, sultanın nezaretindeki tersane ve dökümhanelerle kendi kendine yetebilen, zamanının ötesinde bir sistem kurduğu vurgulanmıştır. Metinde, bu merkeziyetçi yapının yanı sıra Garp Ocakları denizcilerinin de sisteme entegre edildiği esnek bir politikanın izlendiği belirtilmiş; ayrıca Osmanlı maliyesinin büyük orduları ve donanmaları finanse ederken Avrupalı rakiplerine kıyasla sürdürülebilir bir ekonomik altyapıya sahip olduğu tespitine yer verilmiştir (Akgün vd., 2025, s. 253).

Osmanlı Devleti’nin Karadeniz ve Akdeniz’deki hâkimiyetini uzun süre korumasında manevra kabiliyeti yüksek olan kürekli gemilerin etkili olduğu vurgulanmakla birlikte; XVII. yüzyıl sonlarına doğru mücadelenin okyanuslara kaymasıyla üç direkli kalyon teknolojisinin hâkim unsur hâline geldiği belirtilmiştir (Akgün vd., 2025, s. 254). Konuyla ilgili sunulan *Kaynak İ* metninde Harding’dan alıntı yapılarak, 1503’te donanmanın üç yüzü aşkın tekneye ulaşarak Venedik ve Doğu Akdeniz ticaret yollarını kontrol altına aldığı ifade edilmekle birlikte; 1565 Malta ve 1571 İnebahtı örnekleri üzerinden kadirga teknolojisinin ve siyasi denetim mekanizmalarının, deniz gücünü uzak mesafelere yansıtmakta yetersiz kaldığı ve bir deniz imparatorluğunu sadece kadirga gücüyle sürdürmenin zorluğu akademik bir dille analiz edilmiştir. Metindeki bu teknolojik dönüşüm anlatısı, üç direkli bir kalyonun yelken ve gövde yapısını gösteren Kalyon illüstrasyonu ile desteklenerek öğrencinin zihninde somutlaştırılmıştır (Akgün vd., 2025, s. 255).

Avrupa denizciliğinin yükselişi ve sömürgecilik faaliyetleri ilgili bölümde, Kristof Kolomb'un Amerika'yı keşfi üzerinden simgesel bir anlatım sunulmuştur. Metinde, keşfin 500. yılı olan 1992'de ABD ve İspanya'da düzenlenen anma törenlerine, basılan hatıra paralarına ve pullara değinilerek, Batı dünyasının denizcilik tarihine verdiği önem tarihsel hafıza bağlamında işlenmiştir. Bu anlatım, ABD Darphanesi'nin bastığı Kolomb paraları görselleri ile desteklenerek, denizcilik başarısının nasıl bir ulusal ve küresel kimlik ögesi hâline getirildiği somutlaştırılmıştır (Akgün vd., 2025, s. 257).

Avrupa'nın açık denizlere açılma süreci, kitapta ekonomik zorunluluklar ve teknolojik gelişim ekseninde analiz edilmiştir. Bu arayışın Keşif Güzergâhları ve Yer Altı Kaynakları haritaları ile görselleştirilmesi, öğrencilerin denizcilik faaliyetleri ile ekonomik hedefler arasındaki ilişkiyi kurmasını kolaylaştırmaktadır (Akgün vd., 2025, s. 258,259). Teknolojik açıdan ise, kıyı denizciliğinden okyanus denizciliğine geçişte gemi teknolojisinin rolü vurgulanmıştır. Kitapta yer alan “*Nao Victoria*” (Macellan'ın gemisi) görseli ve açıklaması, açık denizlere dayanıklı, yüksek bordalı ve latin yelken kombinasyonlu “Karak” ve “Karavel” tipi gemilerin teknik üstünlüğünü ortaya koymaktadır. Ayrıca pusula, usturlap ve sekstant gibi seyir aletlerinin kullanımı, denizciliğin bilimsel boyutuna yapılan bir atıftır (Akgün vd., 2025, s. 260).

Ders kitabında; Portekiz ve İspanya'nın başlattığı, ardından Hollanda, Fransa ve İngiltere'nin katıldığı sömürgecilik yarışı, devlet destekli ticaret şirketleri modeli üzerinden anlatılmıştır. İngiltere'nin *Doğu Hindistan Şirketi* veya Hollanda'nın *Batı Hindistan Şirketi* gibi yapılar, Avrupa denizciliğinin sadece askerî değil, aynı zamanda kurumsal ve ticarî bir organizasyon olduğunu göstermektedir (Akgün vd., 2025, s. 261). Bu şirketlerin devlet adına sömürge bölgelerini yönetmesi, Batı denizciliğinin özel teşebbüs-devlet iş birliği modelini öğrencilere aktarmaktadır.

Avrupa denizciliğinin gelişimini anlatırken, bu sürecin insani maliyetini de göz ardı etmemiştir. Özellikle “*Harita 3.14*”, Afrika'dan Amerika kıtasına taşınan kölelerin ticaret güzergâhlarını göstererek, sömürge ekonomisinin iş gücü kaynağını harita üzerinde somutlaştırmıştır (Akgün vd., 2025, s. 262). İspanyolların *Asiento* sistemi ve diğer devletlerin kurduğu köle ticareti şirketleri, denizciliğin küresel bir insan ticareti ağının lojistiğini sağladığını ortaya koyan eleştirel bir veri olarak sunulmuştur (Akgün vd., 2025, s. 262).

Osmanlı Devleti'nin sadece bir kara imparatorluğu olmadığı, devletin resmî ideolojisi ve hükümdarlık unvanları üzerinden kanıtlanmıştır. Ágoston'dan yapılan alıntıda; İstanbul'u fetheden II. Mehmed'in kendisini “*Sultanu'l-Berreyn ve Hakanu'l-Bahreyn (İki karanın sultanı ve iki denizin -Akdeniz ve Karadeniz- hakanı)*” olarak tanımladığı vurgulanmıştır (Akgün vd., 2025, s. 305). Bu ifade, Osmanlı Devleti'nin Deniz İmparatorluğu kimliğinin, İstanbul'un fethiyle birlikte devletin kurucu felsefesine yerleştiğini göstermesi bakımından kritik bir öneme sahiptir.

Pîrî Reis ve Kitab-ı Bahriye, tezimizin ana odaklarından biri olan “Birinci elden kaynakların kullanımı” konusunda bu bölüm somut bir örnek sunmaktadır. Kitapta, Pîrî Reis'in 1513 tarihli Dünya Haritası (Akgün vd., 2025, s. 301) ve *Kitab-ı Bahriye* adlı eserinden alınan Kıbrıs Adası haritası (Akgün vd., 2025, s. 290) görsel kanıt olarak sunulmuştur. Bu görseller, Pîrî Reis'in sadece bir kaptan değil, dünya çapında bir haritacı olduğunu öğrenciye görsel yolla aktarmaktadır. Denizcilik tarihinin görselleştirilmesinde bir diğer bilgi de Matrakçı Nasuh'un *Süleymannâme* adlı eserinden alınan Nice Kuşatması minyatürünün kullanılmış olmasıdır (Akgün vd., 2025, s. 300).

Sözlük kısmında yer alan “*barça, borda, karavel*” gibi kavramlar, ders kitabının denizcilik tarihini teknik bir disiplin olarak da öğretme gayretini göstermektedir (Akgün vd., 2025, s. 310-311). Dönemin gemi tiplerinin ismen tanımlanması, öğrencilerin gemileri tek tip bir araç olarak değil, kullanım amaçlarına göre özelleşmiş teknolojik ürünler olarak algılamasını sağlamaktadır. Kelimelerin anlamını verilmesi denizcilik kültürüne aşinalık kazandırma amacını taşımaktadır.

4.1.2. 10. Sınıf Tarih ders kitabı genel değerlendirmesi

10. sınıf tarih ders kitabı incelendiğinde, Osmanlı denizciliğinin anlatımında siyasî ve askerî olayların öncelendiği, ancak bununla birlikte kurumsallaşma ve teknolojik dönüşüm süreçlerine de belirli oranda yer verildiği görülmektedir. Kitabın denizcilik tarihi yaklaşımı dört ana başlık altında toplanabilir:

Siyasî Tarihin bir parçası olarak denizcilik

Kitapta denizcilik, müstakil bir medeniyet unsuru olmaktan ziyade, Osmanlı Devleti'nin genişleme ve hâkimiyet stratejilerinin bir aracı olarak konumlandırılmıştır. Kuruluş döneminde Karesi Beyliği'nin ilhakı ve Rumeli'ye geçiş, II. Mehmed döneminde İstanbul'un Fethi ve Karadeniz ve Adalar Denizi hâkimiyeti, I. Süleyman döneminde ise Preveze Zaferi ve Akdeniz

hâkimiyeti, Kıbrıs'ın fethi, İnebahtı bozgunu ve sonrasında yaşanan donanmanın yeniden inşası, Hint Deniz Seferleri ve son olarak Girit Kuşatmasının Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki gücünün gerilemesi gibi siyasî dönüm noktaları üzerinden denizcilik konularına değinilmiştir. Bu yaklaşım, öğrencinin denizciliği devletin genel siyasetinden kopuk olmayan, stratejik bir güç unsuru olarak kavramasını sağlamaktadır.

Kurumsal ve teknik anlatıdaki denge arayışı

Kitapta Osmanlı denizciliğinin kurumsal yapısına dair bilgiler, metin aralarına serpiştirilmiş okuma parçaları ve sözlük bölümleriyle desteklenmiştir. Gelibolu Tersanesi'nin kuruluşu, Garp Ocakları'nın statüsü, II. Bayezid dönemindeki Sea Power vurgusu ve gemi teknolojisindeki kadirga-kalyon ayrımı gibi konular, denizciliğin sadece savaşlardan ibaret olmadığını göstermektedir. Ancak Tersâne-i Âmire'nin işleyişi, Kaptan-ı Deryalık kurumunun hiyerarşisi veya denizcilerin sosyal hayatı gibi konuların ana metin içerisinde yeterince detaylandırılmadığı, bu durumun kurumsal bütünlüğü gölgelediği değerlendirilmektedir.

Birinci elden kaynakların ve görsellerin kullanımı

Tez çalışmamızın odak noktalarından biri olan kaynak kullanımı açısından, 10. sınıf ders kitabı yeterli örnekler sunmamaktadır. Pîrî Reis'in *Kitab-ı Bahriye*'si ve Dünya Haritası, Matrakçı Nasuh'un minyatürleri gibi birinci elden kaynaklar kısıtlı bir şekilde verilmiştir. Bunun dışında Osmanlı denizciliğine dair dönem kaynaklarının birçoğu kitap içerisinde hem metin hem de görsel olarak yeterince sunulmamıştır. Bunun dışında, İdris Bostan, Halil İnalcık ve Salih Özbaran gibi tarihçilerin deniz faaliyetleriyle ilgili çalışmalarına metinlerde yer verilmiştir. Modern tarihçiler arasında olan Ágoston, Harding, Sharman gibi yazarların eserlerinden yapılan alıntılar, konuların akademik bir perspektifle desteklendiğini ortaya koymaktadır.

Karşılaştırmalı Tarih anlayışı

Kitabın son bölümlerinde Avrupa denizciliği ile Osmanlı denizciliğinin karşılaştırmalı olarak ele alınması dikkat çekicidir. Coğrafi Keşifler, sömürgecilik faaliyetleri ve gemi teknolojisindeki gelişmelerin harita ve görsellerle desteklenerek anlatılması, öğrenciye küresel bir vizyon kazandırmayı hedeflemektedir. Osmanlı Devleti'nin kadirga teknolojisindeki ısrarı ile Avrupa'nın kalyon teknolojisindeki gelişimi arasındaki neden-sonuç ilişkisinin kurulması, denizcilik tarihinin teknolojik boyutunun anlaşılması açısından önemlidir.

Tespit edilen içerik, yapısal ve kaynak eksiklikleri

Yapılan detaylı inceleme sonucunda, 10. sınıf tarih ders kitabının Osmanlı denizciliğini ele alış biçiminde; kurumsal yapı, biyografik derinlik ve kaynak çeşitliliği açısından bazı temel eksiklikler tespit edilmiştir.

Osmanlı donanmasının kuruluşundan yıkılışına kadar geçirdiği evreler arasındaki neden-sonuç ilişkileri kopuktur. Donanmanın idarî yapısı, hiyerarşisi ve işleyiş mekanizması hakkında öğrencilere bütüncül bir kurumsal tarihçe sunulmamıştır. Osmanlı deniz teşkilatının en üst idarî ve askerî makamı olan “Kaptan-ı Derya” unvanı metinlerde geçmekle birlikte; bu makamın yetki ve sorumlulukları, Divân-ı Hümâyun üyesi olup olmadığı veya eyalet yönetimindeki idarî rolü hakkında detaylı bilgi verilmemiştir. Osmanlı denizciliğinin endüstriyel kalbi ve dünyanın en eski tersanelerinden biri olan Haliç’teki “Tersâne-i Âmire” kavramı ve kurumsal yapısı metinlerde yer bulmamıştır.

Osmanlı denizcilik tarihinin ilk ciddi sınavı olan ve Venediklilerle yapılan 1416 Osmanlı-Venedik Savaşı’na değinilmemiştir. Bu savaş, Osmanlı denizciliğinin tecrübe kazanma sürecindeki kritik rolü ve alınan yenilgiden çıkarılan dersler açısından müfredata yansıtılmalıydı. Preveze Deniz Savaşı’ndan sonra Osmanlı Devleti’nin Akdeniz’deki en büyük ve stratejik zaferlerinden biri olan Cerbe Deniz Savaşı anlatım dışı bırakılmıştır. Bu durum, Akdeniz hâkimiyet sürecinin kesintisiz bir başarı öyküsü olarak değil, kopuk olaylar dizisi olarak algılanmasına neden olmaktadır.

Kitapta Barbaros Hayrettin Paşa ve Pîrî Reis ön plana çıkarılırken; Trablusgarp Fatihî Turgut Reis, Piyale Paşa ve Uluç Ali Reis gibi Akdeniz hâkimiyetinin tesisinde hayati rol oynayan diğer Kaptan-ı Deryaların ve denizcilerin faaliyetleri es geçilmiştir.

Kitapta Pîrî Reis eserlerine değinilmesine rağmen, Osmanlı denizcilik tarihinin en temel kaynaklarından biri olan Kâtip Çelebi’nin *Tuhfetü’l-Kibâr fî Esfâri’l-Bihâr* adlı eserine yer verilmemiştir. Ayrıca Seydi Ali Reis’ten bahsedilmesine rağmen Miratül Memalik eserinin bahsi hiç geçmemiştir. Osmanlı donanmasının tarihsel gelişimini ve tersane düzenini hem tarihsel hem de eleştirel bir dille anlatan bu eserden metin örnekleri sunulmaması, öğrencilerin denizcilik tarihini dönemin gözünden okuma imkânını kısıtlamıştır.

Denizcilik, siyâsî ve askerî bir olgu olarak işlenmiş; ancak denizcilerin gündelik yaşamı, kıyafetleri, denizcilik terminolojisi, gemideki yaşam koşulları ve deniz edebiyatı gibi

sosyal tarih unsurlarına yer verilmemiştir. Bu durum, denizciliğin bir yaşam kültürü olarak algılanmasını engellemektedir.

4.1.3. 11. Sınıf Tarih ders kitabında Osmanlı denizciliği

Millî Eğitim Bakanlığı tarafından 2025 yılında ders aracı olarak kabul edilen 11. Sınıf Tarih Ders Kitabı incelendiğinde; Osmanlı denizciliğinin 1595 yılından I. Dünya Savaşı'na kadar olan sürecinin, değişen dünya dengeleri ve modernleşme ekseninde ele alındığı görülmektedir. Kitapta, coğrafi keşifler sonrası ticaret yollarının değişmesiyle Osmanlı Devleti'nin iç deniz hâkimiyetinin sarsıldığı belirtilmiş ve kadirgadan kalyona geçiş süreci teknolojik bir zorunluluk olarak işlenmiştir. Ayrıca “Mavi Vatan” kavramına atıf yapılarak öğrencilerin deniz hâkimiyeti ile devletin ekonomik ve siyasal bekası arasında bağ kurması hedeflenmiştir. Siyasî ve askerî boyutta; Rusya'nın değişmez devlet politikası olarak sıcak denizlere inme ve Boğazları ele geçirme stratejisi ön plana çıkarılmıştır. Çeşme, Navarin ve Sinop baskınları donanmanın kırılma noktaları olarak verilirken, bu mağlubiyetler sonrası Mühendishane-i Bahrî-i Hümâyün'un açılmasıyla başlayan modernleşme çabalarına değinilmiştir. Boğazlar Sorunu, uluslararası antlaşmalar üzerinden diplomatik bir kriz olarak analiz edilmiştir. Sosyoekonomik boyutta ise XIX. yüzyılda buharlı gemilerin yaygınlaşmasıyla İstanbul, İzmir ve Selanik'in liman şehri olarak metropolleşmesi anlatılmış; Balta Limanı Antlaşması'nın yerli denizciliğe ve üretime olumsuz etkileri vurgulanmıştır.

1. Ünite analizi

Bu ünite, kitabın denizcilik vizyonunun en yoğun işlendiği bölümdür. “Mavi Vatan” kavramına yapılan atıf ve kadirgadan kalyona geçiş bu ünitenin merkezindedir.

Girit Kuşatmasının 24 yıl sürmesi, Osmanlı deniz gücünün eski dinamizmini yitirdiğinin ve teknolojik yetersizliğin bir kanıtı olarak işlenmiştir (Kumbar vd., 2025, s. 24). Osmanlı donanmasının kadirga teknolojisinden kalyon teknolojisine geçiş süreci teknik nedenleriyle açıklanmıştır. Venedik kalyonlarının Girit Kuşatması'ndaki üstünlüğü, bu değişimin zorunlu nedeni olarak sunulmuştur (Kumbar vd., 2025, s. 31). Dönemin gemi tiplerini gösteren Osmanlı Kadirgası ve Osmanlı Kalyonu temsili görselleri ile teknolojik fark somutlaştırılmıştır (Kumbar vd., 2025, s. 32).

Transatlantik köle ticareti ve sömürgecilik rotaları “Harita 1.8” üzerinde gösterilerek denizciliğin iktisadî ve insani boyutu küresel ölçekte ele alınmıştır (Kumbar vd., 2025, s. 30). Ticaret yollarının değişimi ve Osmanlı'nın Akdeniz ticaretini canlı tutmak için Avrupalı

devletlere kapitülasyonlar vermesi deniz ticareti stratejisi bağlamında anlatılmıştır (Kumbar vd., 2025, s. 31).

Öğrencilere deniz hâkimiyeti ile devletin siyasal varlığı arasındaki ilişkiyi sorgulatmak amacıyla güncel bir kavram olan “Mavi Vatan”ı kullanmıştır. Mavi Vatan Tatbikatı görseli ile geçmiş ve gelecek arasında stratejik bir bağ kurulmuştur (Kumbar vd., 2025, s. 31). Osmanlı Devleti’nin Akdeniz ve Karadeniz gibi iç denizlerdeki egemenliğinin, coğrafi keşifler ve okyanus denizciliğinin gelişmesiyle nasıl sarsıldığı teorik bir çerçevede anlatılmıştır (Kumbar vd., 2025, s. 28,31).

Rus donanmasının Baltık Denizi’nden yola çıkarak Cebelitarık’ı geçip Akdeniz’e girmesi ve Osmanlı donanmasını Çeşme’de yakması, “Harita 1.10” ile detaylıca gösterilmiştir. Bu harita, deniz intikal stratejisini anlamak açısından kritik bir veridir (Kumbar vd., 2025, s. 39,40).

2. Ünite analizi

Bu ünite de denizcilik, daha çok ekonomik ve diplomatik (kapitülasyonlar) bağlamda, deniz ticaret hukuku çerçevesinde ele alınmıştır.

Avrupa’nın zenginleşmesinin temelinde yatan deniz aşırı ticaret ve değerli maden akışı, İspanya örneği ve Kristof Kolomb görseli üzerinden işlenmiştir. Denizciliğin devlet ekonomisindeki çarpan etkisi vurgulanmıştır (Kumbar vd., 2025, s. 59). Fransa’ya verilen kapitülasyonların Fransızca orijinal metninin görseli kullanılarak, deniz ticaretindeki imtiyazların hukuki boyutu belgelendirilmiştir (Kumbar vd., 2025, s. 62).

3. Ünite analizi

Bu ünite de denizcilik, modernleşme, eğitim ve büyük güçlerin müdahalesi ekseninde incelenmiştir.

Çeşme Baskını sonrası donanmanın modernleştirilmesi ihtiyacı üzerine 1776’da açılan Mühendishane-i Bahrî-i Hümâyün, modern denizcilik eğitiminin başlangıcı olarak sunulmuştur. Okulun görseline yer verilmiştir (Kumbar vd., 2025, s. 117).

İngiltere, Fransa ve Rusya’nın Osmanlı-Mısır donanmasını Navarin’de yakması, Avrupalı devletlerin deniz gücünü kullanarak Osmanlı iç siyasetine müdahalesi olarak değerlendirilmiştir (Kumbar vd., 2025, s. 90). Kırım Savaşı sırasında Rus donanmasının

Osmanlı donanmasını imha etmesi, Osmanlı'nın denizlerdeki savunma zafiyeti bağlamında işlenmiştir (Kumbar vd., 2025, s. 145).

4. Ünite analizi

Bu ünite, Boğazların jeostratejik önemine ve Rusya'nın deniz stratejisine odaklanmıştır.

Kitap, "Türk Boğazları" başlığı altında özel bir bölüm açmıştır. Boğazların Asya, Avrupa ve Afrika kıtalarına hükmetme potansiyeli sağlayan jeopolitik konumu haritalarla ve görsellerle analiz edilmiştir (Kumbar vd., 2025, s. 155). Çar I. Petro'dan itibaren Rusya'nın değişmez devlet politikasının Boğazları ele geçirerek sıcak denizlere inmek olduğu vurgulanmıştır. Bu strateji, Osmanlı-Rus mücadelesinin temel nedeni olarak sunulmuştur (Kumbar vd., 2025, s. 155,159). Boğazların statüsünü belirleyen antlaşmalar silsilesi detaylandırılmıştır: Kale-i Sultaniye Antlaşması ile barış zamanı Boğazların yabancı savaş gemilerine kapatılması ilkesi. Hünkâr İskeleye Antlaşması ile Rus donanmasına Boğazlardan geçiş hakkı tanıyan ve Rusya'yı Karadeniz'de güvenceye alan ittifak. Londra Boğazlar Sözleşmesi ile Boğazların uluslararası statü kazanması ve Osmanlı Devleti'nin tek başına egemenlik hakkını yitirmesi. İngiltere'nin Kavalalı Mehmed Ali Paşa sorununda Osmanlı'ya destek vermek için donanmasını kullanması ve Rusya'nın donanma göndererek İstanbul'u koruma bahanesiyle Boğazlara girmesi, deniz gücü diplomasisi örneği olarak sunulmuştur (Kumbar vd., 2025, s. 157).

5. Ünite analizi

Denizciliğin ticarî boyutu, liman şehirleri ve ulaşım teknolojisi bağlamında ele alınmıştır. XIX. yüzyılda artan deniz ticareti sayesinde İstanbul, İzmir ve Selanik'in birer liman şehri olarak nasıl metropolleştiği ve sosyoekonomik yapılarının nasıl değiştiği görsellerle anlatılmıştır (Kumbar vd., 2025, s. 213).

1838 Balta Limanı Antlaşması ile İngiliz gemilerine ve tüccarlarına tanınan ayrıcalıkların, Osmanlı yerli sanayisini ve deniz taşımacılığını nasıl olumsuz etkilediği analiz edilmiştir (Kumbar vd., 2025, s. 199,200).

4.1.4. 11. Sınıf Tarih ders kitabı genel değerlendirmesi

11. sınıf tarih ders kitabı incelendiğinde, Osmanlı denizciliğinin fetih ve hâkimiyet ekseninden savunma, diplomasi ve denge politikası eksenine kaydığı görülmektedir. Kitap, denizciliği sadece askerî bir güç unsuru olarak değil, aynı zamanda değişen dünya dengeleri

karşısında jeostratejik bir varoluş mücadelesi ve modernleşme aracı olarak ele almaktadır. Kitabın denizcilik tarihi yaklaşımı beş ana başlık altında toplanabilir:

Diplomasi ve jeostrateji ekseninde denizcilik

Kitapta denizcilik, Osmanlı Devleti'nin XVII. yüzyıldan XX. yüzyıla kadar süren siyasî varoluş mücadelesinin merkezine yerleştirilmiştir. Özellikle “Mavi Vatan” kavramına yapılan atıf ve güncel tatbikat görsellerinin kullanımı, öğrencilerin deniz hâkimiyeti ile devletin bekası arasında bağ kurmasını hedefleyen stratejik bir yaklaşımdır. Rusya'nın sıcak denizlere inme politikası ve Boğazlar Sorunu, denizciliğin uluslararası diplomasinin en kritik başlığı olduğunu ortaya koymaktadır. Denizcilik, salt gemi savaşları olarak değil; devletlerin büyük stratejilerinin bir parçası olarak sunulmuştur.

Teknolojik dönüşüm ve modernleşme aracı olarak Bahriye

Osmanlı denizciliği, kitabın genel teması olan Değişim Çağı ile uyumlu olarak teknolojik bir dönüşüm süreci içinde işlenmiştir. Girit Kuşatması'nın uzun sürmesi ve Venedik kalyonlarının üstünlüğü üzerinden, Osmanlı donanmasının kadırgadan kalyona geçiş süreci neden-sonuç ilişkisi içinde irdelenmiştir. Ayrıca, Çeşme Baskını sonrasında donanmanın modernleştirilmesi ihtiyacı ile 1776'da Mühendishane-i Bahrî-i Hümayun'un kurulması arasında kurulan bağ, denizciliğin Osmanlı eğitim tarihindeki ve Batılılaşma hareketlerindeki öncü rolünü vurgulamaktadır.

İktisadi denizcilik ve liman şehirlerinin yükselişi

10. sınıf kitabından farklı olarak 11. sınıf ders kitabı, denizciliğin ticarî ve sosyoekonomik boyutuna geniş yer ayırmıştır. Coğrafi Keşifler sonrası ticaret yollarının değişimi ve Akdeniz ticaretinin okyanuslara kayması küresel bir perspektifle haritalandırılmıştır. XIX. yüzyılda buharlı gemilerin ortaya çıkışı ve ticaretin artmasıyla İstanbul, İzmir ve Selanik gibi liman şehirlerinin metropolleşme süreci, denizciliğin toplumsal hayata ve şehirleşmeye etkisi bağlamında ele alınmıştır. Kapitülasyonların deniz ticareti üzerindeki yıkıcı etkisi ve kabotaj haklarının yabancılara devri gibi konular, iktisadî bağımsızlık ile denizcilik arasındaki ilişkiyi somutlaştırmaktadır.

Görsel materyal ve harita kullanımı

Kitap, denizcilik tarihini anlatırken görsel materyalleri ve haritaları etkin bir şekilde kullanmıştır. Rus donanmasının Baltık'tan Akdeniz'e intikalini gösteren harita ve Osmanlı Devleti'nin Akdeniz/Karadeniz hâkimiyet alanlarını gösteren haritalar, öğrencilerin deniz

stratejilerini coğrafi zemin üzerinde algılamasını kolaylaştırmaktadır. Ayrıca Venedik kalyonu, Osmanlı kadırgası ve kalyonu gibi temsili görseller, gemi teknolojisindeki değişimin zihinde canlandırılmasına katkı sağlamaktadır. Çeşme, Navarin ve Sinop baskınlarına dair tabloların kullanımı, yaşanan deniz felaketlerinin dramatik boyutunu yansıtmaktadır.

Tespit edilen içerik, yapısal ve kaynak eksiklikleri

Yapılan inceleme neticesinde, 11. sınıf tarih ders kitabının denizcilik konularını ele alışında biyografik, sosyal ve birincil kaynak kullanımını açısından bazı eksiklikler tespit edilmiştir:

Kitapta Cezzar Ahmed Paşa'nın kara savunması veya Kavalalı Mehmed Ali Paşa'nın donanma gücü gibi figürlere değinilse de bu dönemin önemli denizcileri olan Mezemorta Hüseyin Paşa ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa gibi isimlerin biyografilerine ve denizcilik faaliyetlerine yer verilmemiştir. Bu durum, denizcilik tarihinin kişiler üzerinden değil, sadece olaylar üzerinden okunmasına neden olmaktadır. İncelenen ders kitabında diplomatik metinler yer alsa da dönemin denizcileri tarafından kaleme alınmış layihalara, sefaretnamelere veya seyir defterleri dair birinci elden metin örnekleri bulunmamaktadır. Örneğin, donanmanın durumunu anlatan bir layiha veya bir denizcinin hatıratından alıntılar, dönemin ruhunu yansıtmak açısından eksik kalmıştır.

Denizcilik, XIX. yüzyılda da büyük oranda siyasî ve askerî bir olgu olarak işlenmiştir. Bahriye nezaretinin kurulması, denizcilerin kışla hayatı, Bahriye kıyafetlerindeki değişim veya gemilerdeki yaşam koşulları gibi sosyal tarih unsurlarına değinilmemiştir. Mavi Vatan gibi güçlü bir vizyon ortaya konulmasına rağmen, Türk denizcilik kültürüne, terminolojisine ve deniz örf-adetlerine dair içerik zayıf kalmıştır.

Sonuç olarak; 11. sınıf ders kitabı denizciliği gerileme ve denge paradigması içinde, teknoloji ve diplomasi ağırlıklı olarak işlemiş; ancak insan unsuru ve denizcilik kültürünü geri planda bırakmıştır.

4.1.5. Ortaöğretim Tarih ders kitaplarında Osmanlı denizcilik tarihinin yeri, anlatımı ve denizcilik algısı üzerine genel değerlendirme

Millî Eğitim Bakanlığı tarafından kabul edilen 10. ve 11. sınıf tarih ders kitapları bütüncül bir yaklaşımla incelendiğinde, Osmanlı denizcilik tarihinin anlatımında kronolojik bir süreklilik gözetilmekle birlikte, denizciliğin algılanış biçiminin fetih aracından savunma ve denge unsuruna doğru evrildiği görülmektedir. Lise tarih müfredatında denizcilik, müstakil bir

medeniyet ve kültür alanı olmaktan ziyade, devletin genel siyasî hedeflerine hizmet eden lojistik ve askerî bir kuvvet kavramı olarak konumlandırılmıştır. 10. sınıf ders kitabında denizcilik faaliyetleri, Karesi Beyliği'nin ilhakı ve Rumeli'ye geçişten başlayarak İstanbul'un Fethi, Karadeniz hâkimiyeti ve Preveze Zaferi gibi olaylar ekseninde, devletin genişleme stratejisinin bir tamamlayıcısı olarak sunulmuştur. Buna karşılık 11. sınıf ders kitabında denizcilik algısı; değişen dünya dengeleri, Girit Kuşatması ile belirginleşen teknolojik gerileme, Çeşme ve Navarin gibi felaketler sonrası girilen modernleşme çabaları ve Boğazlar Sorunu ekseninde devletin bekası ile özdeşleştirilen jeostratejik bir savunma hattına dönüşmüştür.

Her iki ders kitabında da teknolojik terakki ve gerilemenin tarihsel süreçlerin temel dinamiği olarak sunulması, denizcilik tarihinin açıklanmasında ortak bir payda olarak öne çıkmaktadır. 10. sınıf kitabında Osmanlı Devleti'nin kadirga teknolojisindeki ustalığı ve topçuluktaki başarısı Akdeniz hâkimiyetinin anahtarı olarak sunulurken; 11. sınıf kitabında Venedik kalyonları karşısındaki zorluklar ve Sanayi Devrimi sonrası buharlı gemilere geçiş süreci, devletin gücündeki dalgalanmaların temel nedeni olarak işlenmiştir. Bu bağlamda, donanmanın kadirgadan kalyona ve sonrasında kalyondan zırhlıya geçiş süreçleri, sadece askerî bir tercih değil, küresel rekabette var olma mücadelesinin bir yansıması olarak öğrenciye aktarılmaktadır. Ayrıca 11. sınıf kitabında yer alan Mavi Vatan atfı, denizcilik tarihinin güncel jeopolitik bilinçle ilişkilendirilmesi açısından müfredattaki en belirgin vizyon değişikliğidir.

Ders kitaplarının denizcilik tarihi anlatımındaki en temel eksiklik, sosyal tarih ve kurumsal derinlik boyutunda ortaya çıkmaktadır. Denizcilik, büyük oranda savaşlar ve antlaşmalar kronolojisi arasına sıkışmış; tersane teşkilatının işleyişi, denizci askerlerin gündelik yaşamı, Bahriye örf ve adetleri veya denizcilik terminolojisi gibi kültürel unsurlar her iki kitapta da geri planda kalmıştır. Biyografik anlatım, Barbaros Hayreddin Paşa, Pîrî Reis veya Kavalalı Mehmed Ali Paşa gibi popüler figürlerle sınırlı tutulmuş; Mezemorta Hüseyin Paşa veya Cezayirli Gazi Hasan Paşa gibi donanmanın reformcu isimlerine veya dönemin denizcilik literatürünü oluşturan Kâtip Çelebi gibi entelektüellere yeterince yer verilmemiştir. Ayrıca, kapitülasyonlar ve liman şehirlerinin yükselişi gibi ekonomik konular işlenmesine rağmen, Osmanlı deniz ticaret filosunun gelişimi veya deniz hukuku gibi sivil denizcilik alanları askerî denizciliğin gölgesinde kalmıştır. Sonuç olarak, lise tarih ders kitapları, Osmanlı denizciliğini siyasî tarihin bir alt başlığı olarak ele alan devlet merkezli bir anlatıma sahip olup, öğrencilere

denizciliği bir yaşam kültürü ve sivil medeniyet unsuru olarak sunmaktan ziyade, jeostratejik bir güç unsuru olarak öğretmeyi hedefleyen bir yapı sergilemektedir.

4.1.6. Müfredatın geliştirilmesine yönelik öneriler ve sonuç

Ders kitaplarında tespit edilen bu yapısal ve içeriksel eksikliklerin giderilmesi, öğrencilere daha bütüncül bir “denizci millet” vizyonu kazandırılması açısından elzemdir. Bu doğrultuda, mevcut müfredatın denizcilik tarihi anlatımında şu iyileştirmelerin yapılması önerilmektedir:

Siyasi tarihten medeniyet tarihine geçiş

Denizcilik anlatımı, sadece savaşlar ve antlaşmalar kronolojisinden çıkarılarak; tersane teşkilatı, gemi inşa teknolojileri, deniz hukuku ve deniz ticareti gibi kurumsal ve iktisadî boyutlarıyla ele alınmalıdır. “Tersâne-i Âmire”nin bir endüstriyel üretim merkezî olarak işleyişi veya denizcilerin sosyal hayatı gibi konular, denizciliğin bir “yaşam kültürü” olduğunu göstermek adına müfredata dâhil edilmelidir.

Biyografik çeşitlilik ve rol modeller

Denizcilik tarihi anlatımı, Barbaros Hayreddin Paşa veya Pîrî Reis gibi klasik dönemin sembol isimleriyle sınırlandırılmamalıdır. Osmanlı denizciliğinin klasik döneminde önemli yer edinen Kara Mürsel Bey, Saruca Paşa, Gedik Ahmed Paşa, Barak Reis, Oruç Reis, Turgut Reis ve Piyale Paşa gibi yine XVII. ve XVIII. yüzyılda donanmayı modernize eden Mezemorta Hüseyin Paşa ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa gibi reformcu denizciler ile denizcilik literatürüne katkı sunan Kâtip Çelebi, Seydi Ali Reis gibi entelektüellerin son olarak donanmanın modernizasyonu girişimlerinde danışmanlıkta bulunan Baron de Tott, Humbaracı Ahmed Paşa, Hobart Paşa ve Amiral Sir Douglas Gamble gibi kişilerin biyografilerine yer verilmelidir. Bu yaklaşım, tarihin sadece fetihlerle değil, kurumsal ıslahatlarla da ilerlediğini gösterecektir.

Birinci el kaynakların etkin kullanımı

Öğrencilerin tarihsel empati kurabilmesi ve dönemin zihniyet dünyasını kavrayabilmesi için; denizcilerin seyir defterleri, *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr*, *Miratül Memalik*, *Gazavât-ı Hayreddin Paşa* veya yabancı elçi ve seyyahların gözlemleri gibi eserlerden seçilen metinler ile layihalar ders kitaplarında okuma parçası veya belge incelemesi olarak daha fazla kullanılmalıdır.

Terminoloji ve kültürel hafıza

Mavi Vatan gibi jeopolitik kavramların altı, Türk denizcilik kültürüne ait terminoloji ve denizcilik örf-adetleri ile doldurulmalıdır. Denizciliğin sadece devletin savunma aracı değil, Türk kültürünün tarihsel bir bileşeni olduğu vurgulanmalıdır.

Hülasa, ortaöğretim tarih müfredatında hayata geçirilecek bu yapısal ve içeriksel zenginleştirmeler, Türk denizciliğini ‘kara ordusunun lojistik destekçisi’ parantezinden çıkararak; devletin jeopolitik bekasının ve medeniyet tasavvurunun ‘kurucu ve taşıyıcı ana sütunu’ mertebesine yükseltecektir.

4.2. Tarih Öğretmenliği Lisans Programlarında Türk Denizcilik Tarihi Eğitimi ve Müfredatın Yapısı Üzerine Bir Değerlendirme

Tarih öğretiminin temel amacı, geçmişin bilgisini aktarmanın ötesinde, öğrencilere tarihsel olayların neden-sonuç ilişkilerini çok boyutlu bir perspektifle kavratmaktır. Bu bağlamda, “kara devleti” paradigmasına sıkışmış bir tarih anlatısını aşmak ve “denizci devlet” vizyonunu ortaöğretim seviyesine indirmek, öncelikle bu dersi verecek olan öğretmen adaylarının donanımına bağlıdır. Türkiye’deki köklü devlet üniversitelerinin Tarih Öğretmenliği lisans programları incelendiğinde, denizcilik tarihi eğitiminin müfredattaki yerinin henüz istenilen “zorunlu ve standart” seviyeye ulaşmadığı görülmektedir.

Çalışma kapsamında incelenen; Atatürk Üniversitesi (Erzurum), Dicle Üniversitesi (Diyarbakır), Dokuz Eylül Üniversitesi (İzmir), Gazi Üniversitesi (Ankara), Marmara Üniversitesi (İstanbul), Necmettin Erbakan Üniversitesi (Konya) ve Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi Eğitim Fakülteleri bünyesindeki programlar, denizcilik tarihine yaklaşımları açısından farklılıklar göstermektedir.

Yapılan incelemede; Dicle, Dokuz Eylül, Gazi ve Necmettin Erbakan Üniversiteleri’nin müfredatlarında “Türk Denizcilik Tarihi” dersinin yer aldığı, ancak bu dersin “seçmeli” statüde olduğu tespit edilmiştir. Buna karşılık, Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi’nin ders kataloğunda bu dersin bulunmadığı, Marmara Üniversitesi’nde ise dersin içeriğine veya varlığına dair erişilebilir bir veri bulunmadığı görülmüştür. Bu durum, Türkiye’nin farklı bölgelerinde yetişen tarih öğretmeni adaylarının, denizcilik tarihi konusunda standart bir formasyona sahip olmadan mezun olduklarını ve mesleki hayatlarına ‘denizcilik vizyonu eksikliği’ ile başladıklarını göstermektedir.

Geleceğin tarih öğretmenleri olacak adayların; Osmanlı Devleti'nin sadece karada at koşturana değil, üç kıtayı çevreleyen denizlerde küresel rekabet yürüten bir güç olduğunu kavrayabilmeleri elzemdir. XIX. yüzyıl reformlarını sadece 'Batılılaşma' olarak değil, "deniz teknolojisine ve buharlı gemilere geçiş zarureti" olarak okuyabilen bir öğretmen, öğrencilerine çok daha derinlikli bir tarih bilinci aşılayacaktır. Dolayısıyla, Dicle'den İzmir'e, Ankara'dan Konya'ya kadar üniversitelerde seçmeli olarak okutulan bu dersin, Van ve diğer tüm illerdeki eğitim fakültelerinde yaygınlaştırılarak "zorunlu alan dersi" statüsüne alınması; Türk denizcilik tarihinin akademik ve pedagojik geleceği açısından bir tercih değil, zorunluluktur.

4.3. Osmanlı Denizciliğine Dair Tartışmalı Hususlar ve Tarih Eğitimindeki Durum

Tarih öğretiminin temel gayesi, geçmişin bilgisini aktarmanın ötesinde, öğrencilere tarihi hadiselerin sebep-sonuç münasebetlerini çok boyutlu bir perspektifle kavratmaktır. 'Kara devleti' paradigmasına sıkışmış bir tarih anlatısını aşmak ve 'denizci devlet' vizyonunu ortaöğretim seviyesine intikal ettirmek, her şeyden evvel bu dersi verecek olan muallim namzetlerinin donanımına bağlıdır. Türkiye'deki köklü devlet üniversitelerinin Tarih Öğretmenliği lisans programları tetkik edildiğinde, denizcilik tarihi eğitiminin müfredattaki yerinin henüz arzu edilen zorunlu ve standart seviyeye ulaşmadığı müşahade edilmektedir.

Çalışma kapsamında incelenen; Atatürk, Dicle, Dokuz Eylül, Gazi, Marmara, Necmettin Erbakan ve Van Yüzüncü Yıl Üniversiteleri bünyesindeki programlar, denizcilik tarihe yaklaşımları açısından farklılıklar arz etmektedir. Yapılan incelemede; Dicle, Dokuz Eylül, Gazi ve Necmettin Erbakan Üniversiteleri'nin müfredatlarında "Türk Denizcilik Tarihi" dersinin yer aldığı, ancak bu dersin "seçmeli" statüde kaldığı tespit edilmiştir. Örneklem dahilindeki Necmettin Erbakan Üniversitesi'nin ders içeriği incelendiğinde, konunun kapsamı şu şekilde ifade edilmektedir:

Türklerin Anadolu'ya gelmeden önceki denizcilik faaliyetleri; Türklerin Anadolu'ya gelişi ve Anadolu sahillerindeki ilk denizcilik faaliyetleri, Çaka Bey ve Anadolu Selçuklu Devleti dönemindeki denizcilik faaliyetleri; Anadolu Beylikleri döneminde denizcilik faaliyetleri; Osmanlı Devleti'nin kuruluş, yükseliş, zirve, duraklama, gerileme ve dağılma dönemlerindeki denizcilik faaliyetleri; Osmanlı bahriye teşkilatı, Osmanlı kaptan-ı deryaları, Osmanlı denizcilik teknolojisinin tarihsel gelişimi. (Necmettin Erbakan Üniversitesi, t.y.)

Mezkûr ders içeriği, her ne kadar klasik dönemlendirmeler üzerinden denizcilik gelişimi ele alsada tarih öğretmeni adaylarına kapsamlı bir kronolojik zemin sunmaktadır. Ancak bu akademik yaklaşımın, denizcilik sahasındaki teknik ve stratejik gerçekliklerle ne ölçüde beslendiği sorusu, askerî eğitim müfredatlarıyla kıyaslandığında daha net bir cevap bulmaktadır.

Nitekim Milli Savunma Üniversitesi bünyesindeki Deniz Harp Okulu'nun müfredatı tetkik edildiğinde, bir “denizci” kimliğinin inşasında teorik tarih bilgisinin ötesinde teknik ve operasyonel bir derinliğin esas olduğu görülmektedir. Deniz Harp Okulu'nda dört yıla yayılan müfredat; 1. sınıfta “Gemicilik” ve “Gemi Manevrası”, 2. sınıfta “Vardiya Standartları” ve “Oşinografi” (okyanus bilimi), 3. sınıfta “Elektronik Seyir”, “Denizcilik İngilizcesi” ve “Askerî Harekâtın Yönetimi”, 4. sınıfta ise “Türkiye Jeopolitiği ve Askerî Coğrafya” ile “Sualtı/Suüstü Silah Sistemleri” gibi son derece ihtisaslaşmış dersleri ihtiva etmektedir (Milli Savunma Üniversitesi, t.y.).

Şüphesiz bir tarih öğretmeninden askerî bir gemiyi sevk ve idare etmesi beklenemez; ancak müstakbel tarih öğretmenlerinin, Deniz Harp Okulu müfredatında yer alan “Askerî Coğrafya”, “Gemicilik” veya “Deniz Stratejileri” gibi temel kavramlardan tamamen mahrum yetişmeleri, ders kitaplarındaki denizcilik konularının sadece “zaferler” veya “mağlubiyetler” ekseninde kuru birer anlatı olarak kalmasına sebebiyet vermektedir. XIX. asır reformlarını sadece siyasî bir batılılaşma hamlesi olarak değil, MSÜ müfredatındaki teknik zaruretler ışığında okuyabilen bir öğretmen, öğrencilerine çok daha derinlikli bir şuur aşılacaktır.

Netice itibarıyla, Türkiye'nin farklı bölgelerinde yetişen öğretmen adaylarının deniz tarih hususunda standart bir formasyona sahip olmamaları, eğitim fakültelerindeki müfredatın “seçmeli” statüden kurtarılarak akademik ve teknik bir harmanla “zorunlu” hale getirilmesini elzem kılmaktadır. Diyarbakır'dan İzmir'e, Ankara'dan Konya'ya kadar üniversitelerde okutulan bu dersin, Van ve diğer tüm illerdeki eğitim fakültelerinde yaygınlaştırılması; Türk denizcilik mirasının pedagojik bir vizyona dönüşmesi açısından hayatî bir ehemmiyet taşımaktadır.

4.3.1. Gelibolu Tersanesi'nin seçimi ve boğazların güvenliğine etkisi

Osmanlı Devleti denizcilik tarihinde kurumsal bir yapının oluşmasına yönelik yapılan ilk hamle örneği, Karesi Beyliği'nden tevârüs eden mirasın ötesine geçilerek, I. Bayezid'in Gelibolu'da kalıcı bir tersane tesis edilmesidir. Literatürde bu seçim, dönemin jeopolitik şartları

ve idarî vizyonu bağlamında değerlendirildiğinde, basit bir liman inşasından ziyade, devletin denizcilik stratejisinin coğrafi bir tezâhürü olarak değerlendirilebilir.

Terminolojik açıdan incelendiğinde; Osmanlı Devleti'nin deniz üsleri için başlangıçta sadece liman tabirini kullanırken, XVI. yüzyılın başlarından itibaren Akdeniz havzasındaki denizcilik jargonuyla etkileşime girerek İtalyanca darsena kökenli “tershâne” kavramına geçiş yapması, Bahriye teşkilatındaki zihniyet değişiminin bir göstergesidir (Bostan, 2011b, s. 513).

Gelibolu'nun bir merkez üs olarak seçilmesi, bir rastlantı değildir. Tarihsel süreçte, 1366'da Savoy Dükü'nün Haçlı filosuyla Gelibolu'yu işgali ve sonrasında yaşanan Venedik ablukaları, Osmanlı idaresine şu stratejik gerçeği dikte etmiştir: Rumeli ile Anadolu arasındaki bağlantının güvenliği ve başkent müdafaası, doğrudan Çanakkale Boğazı'nın kontrolüne bağlıdır (F. Emecen, 1996, s. 1). I. Bayezid'in limanı genişleterek iki kule inşa ettirmesi ve II. Mehmed'in İstanbul'un fethinden sonra Boğaz'ın girişine karşılıklı iki hisar yaptırması, savunma hattını İstanbul surlarından değil, Çanakkale Boğazı'ndan başlatan bir anlayışın yansıması olduğu söylenebilir.

Her ne kadar 1515 sonrasında Haliç'teki Tersâne-i Âmire'nin devreye girmesiyle Gelibolu, üretim merkezî olma vasfını yitirmiş gibi görünse de stratejik önemini asla kaybetmemiştir. Bilakis Girit Seferi gibi uzun soluklu deniz hareketlerinde ve 1770 Çeşme faciası sonrası süreçte önemini korumuştur (F. Emecen, 1996, s. 2).

Bu stratejinin tarihsel doğruluğu ise yüzyıllar sonra, 1915 Çanakkale Muharebeleri'nde görülmüştür. 1807'de İngiliz Amiral Duckworth'un Boğaz'ı geçebilmesi, tahkimatın önemini acı bir tecrübeyle hatırlatmış; 1915'te ise İtilaf Devletleri donanmasının en modern zırhlılarla Boğaz'ı zorlamasına rağmen, denizden geçişin imkânsız hale getirilmesi, Gelibolu merkezli savunma anlayışının geçerliliğini ortaya koymuştur (Kurşun, 2019, s. 206). Özellikle 18 Mart 1915'te, Bouvet, Ocean ve Irresistible gibi zırhlıların Nusret Mayın Gemisi'nin stratejik hamlesi ve tabyaların desteğiyle bertaraf edilmesi; I. Bayezid'den II. Mehmed'e uzanan “Boğazları kilitleme” vizyonunun, modern harp şartlarında dahi geçerli olduğunu ortaya koymuştur (Thomazi, 1997, ss. 1-2).

Osmanlı idaresinin ilk büyük tersane ve deniz üssü olarak Gelibolu'yu seçmesi, bir tartışma konusu olmaktan ziyade; devletin deniz hâkimiyetini sadece gemi sayısı üzerinden değil, su yollarının hâkimiyeti anlamı stratejisi üzerinden de kurguladığının önemli göstergelerinden biri sayılabilir.

Gelibolu Tersanesi'nin kuruluşu; öğrencilere yalnızca bir mekân tercihi veya inşa faaliyeti olarak değil, Osmanlı Devleti'nin stratejik aklının coğrafyaya nasıl hükmettiğinin en somut örneği olarak sunulmalıdır. Eğitimciler bu konuyu ele alırken; 1915 Çanakkale Zaferi'ni anlık bir kahramanlık hikâyesinden öteye taşıyarak, I. Bayezid döneminden itibaren şekillenen “savunma hattını Boğazlardan başlatma” anlayışını tarihsel sürekliliği içerisinde ele almalıdır. Bu yaklaşım sayesinde öğrenciler, tarihi olayların birbirinden kopuk tesadüfler zinciri olmadığını; aksine yüzyıllara yayılan bir devlet hafızasının ve jeopolitik zorunlulukların bir sonucu olduğunu kavrayacaktır.

4.3.2. İlk Kaptan-ı Deryalık ve statü problemi

Osmanlı Devleti donanma teşkilatının hiyerarşik yapılanması incelendiğinde, donanma kumandanlığı makamının statik bir rütbe olmadığı; devletin genişlemesine paralel olarak sancak beyliğinden beylerbeyliğine ve nihayetinde divan üyeliğine evrildiği görülmektedir. Literatürde “Kaptan” kelimesinin kökeni ve bu unvanı taşıyan ilk ismin kim olduğu hususunda farklı yaklaşımlar bulunmakla birlikte, asıl odaklanılması gereken makamın idarî statüsündeki dikey hareketliliğe odaklanmak daha yerinde olacaktır.

Etimolojik olarak İtalyanca *capitán* kelimesinden türetilen “Kapudan” tabiri, Osmanlı Devleti'nde XV. yüzyılın ortalarından itibaren kullanılmaya başlanmıştır (Bostan, 2001b, s. 354; Cansız & Açmüz, 2023, s. 35). Öncesinde ise Karamürsel Alp gibi öncü denizciler için “Derya Beyi” unvanı tercih edilmiştir (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, t.y.-b). Türk Deniz Kuvvetleri'nin kurumsal tarihçesine göre, donanma hiyerarşisinin teşkilatlanması ve “Kaptan-ı Derya” teriminin yerleşmesi, I. Bayezid döneminde Gelibolu Deniz Üssü'nün tamamlanmasıyla başlamıştır (Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, t.y.-b).

Literatürdeki en belirgin tartışmalardan biri, “İlk Kaptan-ı Derya”nın kim olduğu üzerinedir. Bazı kaynaklar I. Murad döneminde donanmayı Anadolu'dan Rumeli'ye geçiren Gelibolu Sancakbeyi Yence Bey'i işaret ederken (Cansız & Açmüz, 2023, s. 36); ağırlıklı görüş, 1390 yılında Gelibolu tersanesini kurmakla görevlendirilen Saruca Paşa'nın bu unvanı taşıyan ilk organize edici isim olduğu yönündedir (Bostan, 2001b, s. 354). Bu dönemde Gelibolu Sancakbeyleri, aynı zamanda donanmanın da doğal kumandanı sayılmaktaydı. Ancak bu görev, idarî protokolde henüz taşra sancak beyliği statüsündeydi; nitekim II. Mehmed döneminde vezirlikten azledilen Zağanos Paşa ve Mesih Paşa'nın bu göreve atanması, o dönem için bir tenzil-i rütbe olarak algılanmaktaydı (Bostan, 2001b, s. 354).

Denizcilik idaresindeki asıl kırılma ve merkezileşme hamlesi, 1533-34 yıllarında yaşanmıştır. I. Süleyman'ın Barbaros Hayreddin Paşa'yı İstanbul'a davet ederek donanmanın başına geçirmesi, sadece bir kapudan değişikliği değildir. Barbaros'a, o zamana kadar sancak beyliği statüsünde olan kaptanlık rütbesinin çok ötesinde, 4 milyon akçe salyane ile "Cezayir-i Bahr-i Sefid Beylerbeyliği" payesi verilmiştir (Bostan, 2001b, s. 354). Böylece Kaptan-ı Deryalık, bir "deniz beylerbeyliği"ne dönüşerek Paşa unvanıyla anılmaya başlanmıştır. Bu idarî reformla birlikte, donanma komutanı, devletin dış politikasının ve Akdeniz stratejisinin ana yürütücülerinden biri konumuna yükseldiği anlaşılmaktadır.

Bu tarihlerden itibaren Kaptan-ı Deryalık makamı, sadece Beylerbeylerine değil, doğrudan "Vezir" rütbesindeki devlet adamlarına tevcih edilmeye başlanmış ve bu uygulama bir teamül haline gelmiştir. Her ne kadar zaman zaman Beylerbeyi rütbesindekilerin atandığı görülse de bu kişiler de atamalarından kısa bir süre sonra vezirlik payesiyle taltif edilmişlerdir (İ. H. Uzunçarşılı, 2020, s. 414).

Tarih öğretiminde Kaptan-ı Deryalık makamı ele alınırken, konunun sadece "ilk kimdi" sorusuna indirgenen bir isim ezberciliğinden kurtarılması gerekmektedir. Eğitimciler, bu makamın statüsünde zamanla yaşanan yükselişi, Osmanlı Devleti'nin kara devleti kimliğinden deniz gücüne ulaşan geçiş sürecinin en somut göstergesi olarak işlemelidir. Özellikle Barbaros Hayreddin Paşa dönemi anlatılırken, odak noktası sadece askerî zaferler olmamalı; kurumsal yapının nasıl merkezileştiği ve donanmanın devlet protokolündeki ağırlığının nasıl arttığı vurgulanmalıdır. Bu yaklaşım sayesinde öğrenci; devlet kurumlarının durağan yapılar olmadığını, siyasî hedeflere ve genişleme stratejilerine göre değiştiğini analiz etme becerisi kazanacaktır.

4.3.3. İstanbul Fethi ve gemilerin karadan yürütülmesi

İstanbul'un fethi sürecinde, gemilerin karadan yürütülerek Haliç'e indirilmesi hadisesi; popüler tarih anlatısında genellikle romantize edilse de dönemin birincil kaynakları ve modern tarihçilerin analizleri, bu faaliyetin arka planında ciddi bir mühendislik hazırlığı ve stratejik bir zorunluluğun yattığını ortaya koymaktadır.

20 Nisan 1453'teki deniz muharebesinde Osmanlı donanmasının başarısız olması ve Haliç zincirinin kırılmaması, kuşatmanın seyrini değiştirecek radikal bir hamleyi gerekli kıldığı düşünülebilir. Dönemin Bizans tarihçisi Dukas, Sultan Mehmed'in bu açmaz karşısında "cür'etli ve yiğitçe bir buluş" icat ettiğini; gemilerin tekerlekli kızaklar üzerine konularak,

yelkenleri açılmış vaziyette tepe yamaçlarından ve dere yataklarından geçirilip denize ulaştırıldığını hayretle anlatır (Mikhaël Doukas, 2008, s. 239,240). Benzer şekilde Kritovulos, bu hadiseyi Antik Pers Kralı Xerxes'in Çanakkale Boğazı'nı gemilerden köprü kurarak geçmesiyle kıyaslar ve II. Mehmed'in bu hamlesinin ondan çok daha üstün ve inanılması güç bir başarı olduğunu vurgular (Kritovulos, 2020, s. 67). Osmanlı kaynaklarından Tursun Bey ise Tarih-i Ebul Feth eserinde, bu işlemin "sanat-ı cer-i eskal" bilen fen adamları ve mühendisler nezaretinde yapıldığını, gemilerin adeta "havada uçurularak" limana salındığını edebi bir dille tasvir eder (Tursun Bey, 1980, s. 50).

Literatürdeki en büyük tartışma konularından biri, gemilerin hangi güzergahtan ve ne kadar sürede çekildiğidir. Geleneksel görüş, gemilerin Tophane Limanı'ndan Kasımpaşa'ya çekildiği yönündedir. Ancak Feridun Emecen gibi modern tarihçiler, bu güzergahın Galata'daki Ceneviz ve Bizans casusları tarafından kolayca fark edilebileceğini; ayrıca arazinin topoğrafik zorluğunu dikkate alarak alternatif bir rotayı işaret etmektedirler. Buna göre gemiler, Beşiktaş veya Dolmabahçe civarındaki daha düz bir hattan, Harbiye yoluyla veya daha geriden, Eyüp tarafının karşısına denk düşen bir mevkiiden indirilmiş olabileceği ihtimali üzerinde durulmaktadır (F. Emecen, 2001, ss. 215-216; Özdemir Gümüş, 2010, s. 9). Ayrıca bu çapta bir faaliyetin bir gecede gerçekleşmesi lojistik olarak imkânsız olduğundan; hazırlıkların günler öncesinden yapıldığı, gemilerin parça parça çekilip bekletildiği ve 21-22 Nisan gecesi topluca suya indirilerek bir baskın etkisi yaratılmasının amaçlandığı anlaşılmaktadır (F. Emecen, 2001, s. 215).

Gemilerin Haliç'e inmesi, askerî açıdan limandaki Hristiyan donanmasını tamamen yok etmemiş olsa da psikolojik ve taktiksel dengeleri sarsmış olabileceği değerlendirilmektedir. Kritovulos'un belirttiği gibi, Bizans Haliç surlarını ihmal etmişken, artık burayı da savunmak zorunda kalmış; askerlerini bölerek ana kara surlarındaki direnişlerini zayıflatmışlardır (Kritovulos, 2020, s. 68). Ayrıca Zağanos Paşa'nın topçularının desteğiyle Haliç'te kurulan köprü, Osmanlı ordusunun iki yakası arasındaki irtibatı sağlayarak kuşatma çemberini tamamlamıştır. Sonuç olarak; gemilerin karadan yürütülmesi, bir efsane değil; aylar öncesinden planlanan, "cerr-i eskal" ilmine dayalı, dönemin lojistik sınırlarını zorlayan ve Bizans savunma kurgusunu çökerten oldukça akılcı bir askerî strateji olarak yorumlanması daha isabetli görünmektedir. II. Mehmed'in böyle bir planlamayı uygulamasının, onun tarih okumalarıyla edindiği birikimle de ilişkili olabileceği düşünülebilir.

Tarih öğretiminde gemilerin karadan yürütülmesi hadisesi ele alınırken; olayın sadece mucizevî veya efsanevî boyutuyla sınırlandırılmaması, bunun yerine arka plandaki mühendislik ve lojistik hazırlığın öne çıkarılması daha öğretici olabilir. Eğitimciler, gemilerin güzergahı hakkındaki farklı tarihçi görüşlerini sınıfta tartışarak; tarih biliminin statik bir bilgi yığını olmadığını, yeni bulgular ve coğrafî analizlerle yorumların değişebileceğini gösterebilirler. Ayrıca bu olayın, sadece fiziksel bir gemi taşıma işi olmadığı; Bizans ordusunu bölmeye ve psikolojik üstünlük kurmaya yönelik çok yönlü bir harp stratejisi olduğu vurgulanarak, öğrencilerin olaylara analitik bir çerçeveden bakmaları sağlanabilir.

4.3.4. “Türk Gölü” kavramının sınırları

Osmanlı denizcilik tarihinde “Türk Gölü” nitelemesi, Osmanlı Devleti’nin denizlerdeki altın çağını tasvir etmek için sıkça başvurulan güçlü bir metafor olsa da; dönemin jeopolitik gerçekleri, lojistik kısıtlamalar ve değişen tehdit algıları incelendiğinde, bu ifadenin hem Akdeniz hem de Karadeniz için mutlak bir hâkimiyetten ziyade, sınırları olan bir iddiayı temsil ettiği ileri sürülebilir. Bu kavramın tarihsel geçerliliği, sadece Akdeniz’deki İspanyol-Osmanlı rekabeti üzerinden değil, aynı zamanda Karadeniz’in dokunulmazlığına yönelik tehditler üzerinden de yeniden değerlendirilmelidir. Bu yeniden değerlendirmeye ilgili mevcut yerli literatürde yeterince bir çalışma yapılmaması, böylesi bir durumun yanlış anlamalar içermesine ve bilginin sınırlı bir şekilde yaygınlaşmasına sebebiyet vermiştir. Bu yüzden batılı kaynakların bu konuyla ilgili görüşleri, bu problemin temel kaynağını oluşturmuştur. Fernand Braudel’in Akdeniz için ortaya koyduğu “paylaşılan ve sınırları olan deniz” analizi, kuzeyde Karadeniz için de farklı bir düzlemde geçerliliğini hissettirir.

Karadeniz özelinde, bugünkü Türkiye’nin kuzey sınırlarındaki fetihlerle başlayan süreç II. Mehmed döneminde Kırım’ın fethiyle devam etmiş ve nihai olarak 1484 yılında Kili ve Akkerman’ın fethiyle (Giese, W. F. C, 1992, s. 119) Karadeniz’deki Türk egemenliği XVI. yüzyılın sonuna kadar devam etmiştir. Bu dönemde Karadeniz, dış tehditlere kapalı, güvenli bir “Osmanlı Gölü” hüviyetindedir. Ancak bu statü kalıcı olamamıştır. Osmanlı Devleti için adeta dokunulmaz alan olarak tanımlanan Karadeniz, XVI. yüzyılın sonlarından itibaren Kazak şaykalarının hedefi haline gelmiştir. Özellikle 1614 Sinop baskını gibi sarsıcı olaylar, Osmanlı Devleti’nin bu güvenlik algısını ve “Türk Gölü” statüsünü ciddi biçimde sarsmış; Osmanlı Devleti’ni kendi iç denizinde savunma savaşı veren bir konuma sürüklemiştir (İnalcık, 2008, s. 60).

“Akdeniz bir Türk Gölü” oldu kavramı, karşı tarafın denizlerdeki varlığının sona erdiği algısını yaratır. Ancak Braudel, 1561-1564 yılları arasını “İspanyol Toparlanması” olarak nitelendirir. Bu dönemde İspanya, donanmasını yeniden inşa etmiş ve Batı Akdeniz’deki varlığını korumuştur. Bu durum, Akdeniz’in batısında Türk hâkimiyetinin mutlak olmadığını kanıtlar niteliktedir (Braudel, 2021, ss. 178-179). Osmanlı Devleti’nin Doğu ve Batı Akdeniz’i birleştirme ve mutlak hâkimiyet kurma çabası, 1565 Malta Kuşatması’ndaki başarısızlıkla kesin bir sınıra dayanmıştır. Braudel, bu olayı bir “güç denemesi” olarak adlandırır ve Hıristiyan savunmasının başarısının, Osmanlı Devleti’nin denizlerdeki yenilmezlik imajını ve genişleme kapasitesini durdurduğunu belirtir (Braudel, 2021, ss. 189-192). Son olarak, Akdeniz’in bir “Türk Gölü” olmaktan çıkıp, her iki devletin de kendi kıtasal veya okyanus aşırı sorunlarına yöneldiği bir denize dönüştüğü görülmektedir. Braudel, Osmanlı Devleti’nin İran’a, İspanya’nın ise Atlantik’e yönelmesiyle Akdeniz’in “büyük tarihin dışına” çıktığını savunur. Bu durum, Akdeniz’in Osmanlı Devleti’nin mutlak hâkimiyetinde kalmadığını, aksine paylaşılan ve zamanla terk edilen bir alan olduğunu destekler niteliktedir (Braudel, 2021, s. 414). Bir diğer yandan Preveze’deki zaferin ardından Osmanlı Devleti’nin tam egemenliğini yani Akdeniz’in bir Türk Gölü haline dönmediğinin net göstergeleri arasında Cerbe Deniz Savaşı ve Kıbrıs gibi önemli bölgelerde elde edilen zaferlerin daha sonraki yıllarda olması aslında Türk Gölü ibaresinin kapsamının tartışmaya açık olduğunu düşündürmektedir.

Osmanlı deniz hâkimiyeti incelendiğinde ‘Türk Gölü’ kavramının, askerî ve lojistik bir mutlakiyetten ziyade, devletin siyasî gücünü ve nüfuzunu yansıtan bir söylem olarak değerlendirilmesi daha isabetlidir; zira Karadeniz’de Kazak saldırılarıyla sarsılan güvenlik algısı ve Akdeniz’de İspanyol gücüyle dengelenen egemenlik sahası, bu suların tek bir gücün tekelinden çok, konjonktürel değişimlere açık ve sınırları zorlanan birer mücadele alanı olduğunu ortaya koymaktadır.

Tarih derslerinde sıkça kullanılan “Türk Gölü” benzetmesi, öğrencilerin zihninde “savaşların bittiği ve denizlerin diğer güçlere tamamen kapandığı” gibi yanıltıcı bir algı oluşturmamalıdır. Tarih dersi eğitimcileri bu kavramı işlerken; Akdeniz’in değişken yapısını göz önünde bulundurarak, hâkimiyetin mutlak bir yapıdan ziyade, sürekli korunması gereken aktif bir üstünlük olduğunu vurgulamalıdır. Bu süreçte öğrencilere, tarihsel olayların akışında coğrafi faktörlerin belirleyici rolü hatırlatılmalı; deniz hâkimiyetini ve stratejilerini anlamlandırmada coğrafya bilgisinin ne denli elzem olduğu fark ettirilmelidir. Böylece deniz

tarihinin durağan değil, coğrafi şartlar ve karşılıklı güç dengeleriyle şekillenen yaşayan bir süreç olduğu öğretilmelidir.

4.3.5. Merkezden uzakta donanma: Kızıldeniz ve Basra lojistiği

Osmanlı Devleti'nin XVI. yüzyılda Kızıldeniz ve Basra Körfezi üzerinden Hint Okyanusu'na açılması, devletin sınırlarını genişletmekle birlikte merkezden uzak bu bölgelerde daimî bir donanma bulundurmaya zorunlu kılmıştır. Ancak Mısır ve Arabistan coğrafyasının kereste ve gemi inşa malzemeleri bakımından son derece fakir olması, Osmanlı yönetimini “tersine lojistik” olarak tanımlanabilecek karmaşık idarî ve askeri çözümler üretmeye itmiştir (Casale, 2023, s. 103). Bölgedeki denizcilik faaliyetlerinin sürdürülebilmesi için İstanbul ve Anadolu'dan hammadde ve insan kaynağı transferi hayati bir rol oynamıştır.

Mısır'ın fethinden önce Memlûkler döneminde kurulan, ancak fetihden sonra Osmanlıların Hint Okyanusu'na açılan en büyük tersanesi haline gelen Süveyş, bölgedeki deniz gücünün kalbi konumundadır (Özbaran, 2009a, s. 349). Ancak bölgede orman bulunmaması, gemi inşası için gerekli stratejik kaynakların neredeyse tamamının dışarıdan getirilmesini zorunlu kılmıştır.

Bu lojistik zorluğu aşmak için kurulan tedarik zinciri oldukça meşakkatlidir. Süveyş'te inşa edilecek gemilerin kerestesi, demiri, çivisi, yelken bezi ve diğer mühimmatı genellikle Tersâne-i Âmire mahzenlerinden veya İstanbul ve Antalya gibi merkezlerden temin edilmiştir. Bu malzemeler deniz yoluyla İskenderiye ve Reşid limanlarına getirilmiş, oradan Nil nehri üzerinden Kahire'ye, nihayetinde ise develerle karadan Süveyş'e nakledilmiştir (Özbaran, 2009a, s. 349; Bostan, 1992d, s. 21). Örneğin 1530-1531 yıllarında Süveyş'te inşa edilecek gemiler için İstanbul'dan gönderilen malzemeler ve Galata Tersanesi'nden sevk edilen kalafatçı, marangoz ve makaracı gibi 43 kişilik uzman ekip için Hazine-i Amire'den yaklaşık 2 milyon akçe tahsis edilmiştir (Bostan, 1992d, s. 21; Özbaran, 2004, s. 103).

Bu lojistik maliyetlerin yüksekliği ve taşıma zorlukları, Osmanlı yöneticilerini daha radikal çözümler aramaya da itmiştir. Pargalı İbrahim Paşa ve Hadım Süleyman Paşa, Akdeniz donanmasının Kızıldeniz'e doğrudan geçişini sağlamak ve malzeme taşıma maliyetlerini düşürmek amacıyla Nil Nehri ile Kızıldeniz'deki Tor Limanı arasındaki antik kanalı yeniden açmayı planlamışlardır (Casale, 2023, ss. 103-104). 1529'da 12 binden fazla işçinin bu projede çalıştığı rapor edilmişse de proje, Osmanlı liderliğinin kapasitesini aşan yapısal kısıtlamalar ve siyasî bölünmüşlükler nedeniyle tamamlanamamıştır (Casale, 2023, s. 104).

Basra Körfezi'ndeki Osmanlı deniz gücü ise Kızıldeniz'den farklı bir lojistik hatta dayanmaktadır. Basra'da gemi inşası için gerekli kereste, Güney Doğu Anadolu'daki Maraş, Malatya, Antep ve Kâhta civarındaki ormanlardan; demir ise Adana eyaletinden temin edilmiştir. Kesilen keresteler hayvanlarla Fırat Nehri kıyısındaki Birecik'e taşınmış, burada işlenerek veya gemi haline getirilerek nehir yoluyla Basra'ya indirilmiştir (Bostan, 1992d, s. 22; Özbaran, 2004, s. 104).

Özellikle Sokullu Mehmed Paşa, Diyarbakır Beylerbeyi olduğu dönemde Maraş ormanlarından kereste hazırlatmış ve mühimmatı nehir yoluyla Basra'ya sevk ederek buradaki tersanenin gelişimine öncülük etmiştir (Casale, 2023, s. 228). Birecik Tersanesi'nin Basra donanması için bir "hinterland tersanesi" gibi çalıştığı, 1560 tarihli bir padişah buyruğunda Birecik'te yapılan gemilerin Basra'ya gönderilmesinin emredilmesiyle de anlaşılmaktadır (Özbaran, 2009a, s. 351).

Merkezden bu kadar uzakta donanma inşası ve bakımı, klasik tımar sistemiyle finanse edilemeyecek kadar maliyetli olduğundan, Osmanlı yönetimi bu bölgelerde "iltizam" usulünü uygulamıştır. Mısır, Yemen, Habeş ve Basra eyaletlerinde toplanan vergiler, doğrudan donanma personelinin maaşlarına ve tersane giderlerine aktarılmıştır (Özbaran, 2009a, ss. 343-347).

Osmanlı Devleti'nin Hint Okyanusu kıyılarındaki denizcilik faaliyetleri, coğrafi imkânsızlıklara rağmen İstanbul'dan yönetilen muazzam bir lojistik organizasyonla yürütülmüştür. Ancak kereste ve teçhizatın binlerce kilometre öteden taşınması zorunluluğu, donanmayı gemi ve insan gücünden sürekli yoksun bırakmış; bu yapısal kısıtlamalar Osmanlı Devleti'nin okyanuslarda kalıcı bir hâkimiyet kurmasını engelleyen önemli faktörler arasında sayılabilir (Casale, 2023, s. 332; Özbaran, 2009a, s. 353).

Tarih eğitim ve öğretim faaliyetlerinde Osmanlı Devleti'nin Kızıldeniz ve Basra'daki varlığı işlenirken, konu yalnızca Portekizlilerle yapılan deniz savaşlarına indirgenmemelidir. Gemi yapımı için gerekli kerestenin Anadolu ormanlarından Nil Nehri'ne veya Fırat üzerinden Basra'ya taşınmasını içeren bu muazzam lojistik ağ; öğrencilerin zihnindeki mekânsal boşlukları dolduracak şekilde, mutlaka haritalar eşliğinde ve coğrafi koşullar analiz edilerek aktarılmalıdır. Bu sayede devletin lojistik kapasitesi ve coğrafyanın dayattığı zorluklar harita üzerinde somutlaşacak; öğrenciler zafer veya mağlubiyetin sadece cephede belirlenmediğini, asıl mücadelenin ikmal hatlarında ve coğrafyayı yönetebilme becerisinde yattığını

kavrayacaktır. Nihayetinde Osmanlı denizciliğinin salt askerî bir güç değil; coğrafyaya meydan okuyan, mühendislik ve idarî organizasyon gerektiren kompleks bir yapı olduğu gerçeği daha kalıcı bir şekilde öğretilmiş olacaktır.

4.3.6. Pîrî Reis vakası: İhanet mi? Kurban mı?

Osmanlı denizcilik tarihinin en tartışmalı olaylarından biri, 1552 yılında Pîrî Reis'in komuta ettiği İkinci Hint Seferi'nin sonuçları ve ünlü denizcinin idamıdır. Bu vaka, yalnızca askeri bir başarısızlık veya disiplinsizlik olarak değil; merkez ile taşra idaresi arasındaki kopukluk, lojistik yetersizlikler ve siyasî çekişmelerin bir sonucu olarak değerlendirilmelidir.

Pîrî Reis, 1552 yılında 28-30 gemilik bir donanma ve yaklaşık 850 asker ile Portekizlilerin Basra Körfezi'ndeki en önemli üssü olan Hürmüz'ü kuşatmıştır. Türk donanması, Hürmüz Adası'nın büyük kısmını ve çevre adaları ele geçirmiş, ancak kale komutanı D. Alvaro de Noronha'nın savunduğu iç kale, elverişli mevzilerin kurulamaması ve surların dayanıklılığı nedeniyle düşürülemediği (Orhunlu, 1970b, ss. 243-244; Ertuğrul, 2010, ss. 9-10). Kuşatmanın uzaması Osmanlı askerlerinin moralini bozarken, Pîrî Reis'i geri çekilmeye iten asıl faktör gelen istihbarat bilgisi neticesinde olmuştur. Maskat Kalesi komutanı Jean de Lisbao'dan ve yerli gemicilerden, Portekizlilerin büyük bir donanma ile Hürmüz'e yaklaşmakta olduğu haberini alan Reis, donanmanın körfezde sıkışıp yok olmasını engellemek amacıyla kuşatmayı kaldırmış ve ganimetlerle birlikte Basra'ya çekilmiştir (Orhunlu, 1970b, s. 244; İnan, 1937, s. 322).

Dönemin bazı Osmanlı kaynakları, Pîrî Reis'in kuşatmayı kaldırmasını Portekizlilerden aldığı rüşvete bağlasa da Portekiz kaynakları, örneğin kale komutanı Noronha'nın mektupları ve tarihçi Couto gibi kişilerin ifadesi, Türklerin surlarda gedik açamadığını ve mühimmat sıkıntısı çektiği için çekilmek zorunda kaldığını belirterek rüşvet iddiasını yalanlamaktadır (Ertuğrul, 2010, ss. 16-17; Bostan, 2007b, s. 285). Nitekim kuşatmanın kaldırılmasından kısa bir süre sonra güçlü bir Portekiz donanmasının Hürmüz önlerine gelmesi, Pîrî Reis'in istihbaratının ve çekilme kararının stratejik açıdan isabetli olabileceğine işaret etmektedir (Orhunlu, 1970b, s. 244).

Donanmanın Basra'ya varışı, olayın en kırılma noktasıdır. Basra Beylerbeyi Kubad Paşa, Pîrî Reis'i beklediği gibi karşılamamış, aksine donanmayı gizlice getirmediği ve ganimetten kendisine pay vermediği gerekçesiyle ona husumet beslemiştir (Ertuğrul, 2010, s. 15; Orhunlu, 1970b, s. 247). Pîrî Reis, Portekiz donanmasının Hürmüz Boğazı'nı kapatarak

Türk donanmasını körfeze hapsedme ihtimaline karşı, donanmanın büyük kısmını Basra’da bırakarak en hızlı üç kadirga ile Süveyş’e gitmeye karar vermiştir (Orhunlu, 1970b, s. 245; İnan, 1937, s. 322). Bu karar, Kubad Paşa tarafından İstanbul’a “donanmayı bırakıp kaçtı” ve “yağma yaptı” şeklinde aksettirilmiştir.

Ancak Pîrî Reis’in bu hamlesinin ardında yatan neden, Basra’daki lojistik imkânsızlıklar ve yaklaşan tehlikedir. Basra’da gemilerin tamiri için gerekli teçhizatın hatta küreğin bile bulunmaması, Arap kürekçilerin donanmayı terk etmesi ve Kubad Paşa’nın gerekli desteği sağlamaması, Pîrî Reis’i bu radikal kararı almaya itmiştir (Ertuğrul, 2010; Orhunlu, 1970b, s. 247).

Üç gemiyle yola çıkan Pîrî Reis, bir gemisini yolda kaybetmiş ve iki gemiyle Süveyş’e, oradan da Kahire’ye ulaşmıştır. Ancak Mısır Beylerbeyi, Pîrî Reis’i “ordusunu savaş meydanında bırakan bir kumandan” olarak suçlamış ve hapse attırmıştır (Orhunlu, 1970b, s. 245; Bostan, 2007b, s. 285). Kubad Paşa’nın İstanbul’a gönderdiği şikâyet mektupları ve Mısır’daki idarecilerin olumsuz raporları neticesinde, I. Süleyman’dan gelen fermanla Pîrî Reis Kahire’de 1553 sonunda veya 1553 tarihinde katledilmiştir (Ertuğrul, 2010, s. 13; Orhunlu, 1970b, s. 246).

Pîrî Reis’in idamı, Peçevi ve Katib Çelebi gibi bazı tarihçileri tarafından ve Pîrî Reis’in halefi Seydi Ali Reis tarafından dikkat çekici bir sessizlikle karşılanmıştır. Modern tarihçiler ise bu idamı, Sadrazam Rüstem Paşa’nın denizci kökenli paşalara olan nefreti, Kubad Paşa’nın kişisel hırsları ve idam edilen makbul sadrazam İbrahim Paşa’nın adamı olan Pîrî Reis’in hamisiz kalması gibi siyasî nedenlere bağlamaktadır (Orhunlu, 1970b, s. 247; Ertuğrul, 2010, s. 14,15). Pîrî Reis; Basra Körfezi’nin jeopolitik sıkışmışlığı, Portekiz deniz gücünün baskısı ve Osmanlı merkez bürokrasisinin taşradaki askerî kararları “ihamet” olarak algılama refleksi arasında kalarak hayatını kaybetmiştir.

Tarih öğretiminde Pîrî Reis’in idamı konusu, öğrencilere tarihi şahsiyetleri kahraman veya hain gibi keskin ve tek boyutlu sıfatlarla etiketleme hatasından kurtulmaları için mükemmel bir vaka analizi sunar. Derslerde bu olayı irdelenirken; sahadaki komutanın anlık stratejik kararı ile merkezdeki bürokrasinin beklentisi ve iletişim kopukluğu arasındaki gerilimi merkeze almalıdır. Bu sayede öğrenciler; Pîrî Reis’in sonunu hazırlayan sürecin sadece bir askerî başarısızlık değil, aynı zamanda Kubad Paşa örneğinde görüldüğü gibi siyasî entrikalar ve lojistik kısıtlılıklar gibi çok katmanlı nedenlere dayandığını fark edecektir. Bu yaklaşım,

tarihi olayların arkasındaki insani ve idarî zaafı görmeyi sağlayan eleştirel bir bakış açısı kazandıracaktır.

4.3.7. Garp Ocakları ve deniz korsanlarının merkezî idare ile ilişkisi

Osmanlı denizcilik tarihinde, Akdeniz’de faaliyet gösteren Türk denizcileri ile merkezî idare arasındaki ilişki, basit bir hiyerarşiden ziyade, tarihsel zorunlulukların şekillendirdiği karmaşık bir “ortaklık” niteliği taşır. Bu ilişkiyi analiz ederken, terminolojik bir ayrıma gitmek konunun anlaşılması açısından faydalı olacaktır. Arapça kökenli olup İtalyanca *corsaro* kelimesinden türeyen “korsan” tabiri, Batı literatüründe genellikle “deniz haydudu” anlamında kullanılsa da Osmanlı terminolojisinde bu zümre “levend” veya “gönüllü reisler” olarak tanımlanmış ve devlet izniyle savaşan “deniz gazileri” statüsünde kabul edilmiştir (Bostan, 2009a, ss. 17-18).

Garp Ocakları’nın yükselişi ve Osmanlı Devleti ile bütünleşmesi, 1492’de Gırnata’nın düşmesi ve Reconquista süreciyle doğrudan ilişkilidir. İspanya’dan sürülen Müslümanların intikam arzusu ve yurt arayışı, Kuzey Afrika sahillerini bir korsan yatağına dönüştürmüştür (Currey, 2007, ss. 45-46,49). Başlangıçta bağımsız hareket eden Kurdoğlu Muslihiddin gibi reisler, sığındıkları limanların yerel yöneticilerine İslam hukukuna uygun olarak ganimetlerinin beşte birini vererek meşruiyet kazanmışlardır (Currey, 2007, s. 57; Bostan, 2009a, s. 19).

Bu bağımsız korsanlığın devletleşmesi ise Barbaros Hayreddin Paşa ile başlamıştır. Barbaros, başlangıçta “Miri Mağrib” unvanıyla Osmanlı Devleti’ne bağlanmış, daha sonra Cezayir-i Bahr-ı Sefid Eyaleti’nin kurulmasıyla Kaptan-ı Derya ve Beylerbeyi statüsüne yükselmiştir (Bostan, 2011a, s. 73,74). Bu idarî entegrasyon sayesinde, Garp Ocakları’ndaki korsanlar, Osmanlı donanmasının sefer mevsimlerinde resmî filonun bir parçası olarak hareket ederken, diğer zamanlarda kendi gemileriyle sahil muhafaza ve akın görevlerini sürdürmüşlerdir (Bostan, 2009a, s. 21).

Osmanlı merkezi, bu denizcileri sisteme entegre ederken “gaza” anlayışını birleştirici bir unsur olarak kullanmıştır. Devlet nazarında levend reisleri, *Dârü’l-Harb*’e karşı *Dârü’l-İslam* adına savaşan unsurlardır ve elde ettikleri ganimetin beşte birini Padişah’a gönderdikleri sürece meşru kabul edilmişlerdir. Hatta bu reislerin Osmanlı sahillerinden kendi paralarıyla erzak temin etmelerine ve gemi inşa etmelerine izin verilmiştir (Bostan, 2009a, ss. 19-20).

Ancak Emrah Safa Gürkan’ın “huzursuz ittifak” teziyle (Gürkan, 2018, ss. 473-477) bu noktada bir senteze gidildiğinde; korsanların motivasyonunun sadece dinî olmadığı, “ekonomik

rasyonelite” önemli bir itici güç olduğu öne sürülebilir (Gürkan, 2018, s. 447). Özellikle İnebahtı Savaşı sonrasında Osmanlı ve İspanyol donanmalarının Akdeniz’den çekilmesiyle oluşan güç boşluğunda korsanlık, Garp Ocakları için bir “devlet ekonomisi” haline gelmiştir (Bostan, 2009a, s. 23; Gürkan, 2018, s. 447).

Merkez ile Garp Ocakları arasındaki ilişkinin en kırılgan noktası, Osmanlı Devleti’nin imzaladığı ahidnamelerdir. İstanbul, barış yaptığı özellikle Venedik ve Fransa gibi devletlere “eman” verirken, Ocaklar bu gemilere saldırmayı bir geçim kaynağı olarak görmüştür. Osmanlı hukuku, ahidname verilen devletlere saldırmayı “haramilik” saymış ve bu tür eylemleri yasaklamıştır (Bostan, 2009a, s. 20,21). Ancak Gürkan’ın belirttiği üzere, ekonomik çıkarlar söz konusu olduğunda korsanlar, Padişah’ın fermanlarını dahi göz ardı edebilmişlerdir; çünkü barış, onlar için işsizlik demektir (Gürkan, 2018, ss. 480-482).

Osmanlı Devleti ile Garp Ocakları arasındaki ilişki, “gönüllü reislerin” devletin deniz gücü açığını kapattığı, devletin ise onlara siyasî koruma ve lojistik destek sağladığı karşılıklı fayda ilişkisi içerisindeki bir iş birliğidir. Ancak bu iş birliği, merkezin diplomatik öncelikleri ile Ocakların ekonomik hayatta kalma dürtüsü çatıştığında, sınırları zorlanan ve esnemek zorunda kalan bir yapı arz etmiştir.

“Garp Ocakları ve Korsanlık” konusu işlenirken, öncelikle popüler kültürün zihinlere yerleştirdiği yasadışı deniz haydudu imgesi ile Osmanlı Devlet sistemindeki meşru deniz gazisi statüsü arasındaki terminolojik fark netleştirilmelidir. Eğitimciler, Barbaros Hayreddin Paşa örneği üzerinden bu korsanların devlete girişini anlatırken; konuyu sadece “gaza” anlayışıyla anlatmak kaçınılmaz, yukarıda vurguladığımız ekonomik çıkar gerçeğini de vurgulamalıdır. Ayrıca, Padişah fermanlarına ve ahidnamelere rağmen müttefik gemilerine saldıran korsanlar örneği; öğrencilere Osmanlı merkezî otoritesinin her yerde mutlak ve pürüzsüz işlemediğini, diplomasi gereklilikleri ile taşranın geçim kaygıları arasında nasıl bir çıkar çatışması bulunduğunu göstermek için kritik bir tartışma zemini sunar.

4.3.8. Hendesehane ve mühendishane ayrımı

Osmanlı denizciliğinde modern teknik eğitimin kurumsallaşması, genellikle 1770 Çeşme faciası ve 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı’ndaki ağır mağlubiyetlerin ortaya çıkardığı bir zorunluluk olarak değerlendirilir. Ancak bu sürecin başlangıç tarihi ve kurumların niteliği literatürde kavram kargaşasına neden olduğu gözlemlenmektedir. Bu başlık altında, kurumun

“Hendese Odası”ndan “Mühendishane-i Bahrî-i Hümâyûn”a evrilme süreci ve bu süreçteki kronolojik hatalar ile ilgili açıklama yapılmaya çalışılacaktır.

Literatürde ve popüler tarih yazımında, Deniz Mühendishanesi'nin kuruluş tarihi genellikle 1773 olarak kabul edilmekte ve bu kuruluş Baron de Tott'un şahsi girişimlerine atfedilmektedir. Baron de Tott'un 1773 yılındaki faaliyetleri incelendiğinde, Hasköy'de bir dökümhane kurduğu ve burada padişahın ısrarı üzerine “Topçu Mektebi” olarak isimlendirilebilecek bir eğitim başlattığı görülmektedir; bu tarihte bir deniz mühendishanesinin kurulduğuna dair herhangi bir belge bulunmamaktadır (Kaçar, 1994, s. 46; Beydilli, 1995, s. 23).

Kurumun asıl açılış tarihi, I. Abdülhamid dönemine denk gelen 29 Nisan 1775 veya Cezayirli Hasan Hoca'nın ifadesiyle Temmuz 1775 tarihidir. Sadrazam Derviş Mehmed Paşa döneminde hayata geçirilen bu girişim, III. Mustafa devrine değil, halefinin dönemine aittir (Beydilli, 2020, 1995, s. 23). Dolayısıyla 1773 tarihi, bir denizcilik okulunun değil, kara topçuluğuna yönelik pratik bir kursun başlangıcıdır ve Mühendishane-i Bahrî'nin kuruluşuyla karıştırılmaması gerektiği düşünülmektedir.

Kurumun ilk yapılanması, modern anlamda teşkilatlı bir okuldan ziyade, Tersane-i Amire'de Darağacı mevkiinde, eski gemilerin çekildiği boş bir hangarda oluşturulan bir “Hendese Odası” niteliğindedir. Fransız kaynaklarında *Ecole de Théorie* veya *Ecole de Mathématiques* olarak geçen bu mütevazı başlangıçta, bir hoca, bir halife ve bir alet sorumlusu nezaretinde sadece 10 talebe eğitim görmekteydi (Beydilli, 1995, s. 23, 2020, s. 513).

Okulun ilk hocası, Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın himayesindeki Cezayirli Seyyid Hasan Hoca'dır. İlk dönemde Fransız Uzman Gilles Jean-Marie Brazzer de Kermovan tarafından ağırlıklı olarak matematik dersleri verilse de devletin acil gemi kaptanı ihtiyacı ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın müdahalesiyle müfredat, deniz mühendisliği ve coğrafya yönüne kaydırılmıştır. 1776 yılında hazırlanan nizamname ile kurumun statüsü belirlenmiş, 1781'den itibaren ise “Mühendishane-i Tersâne-i Âmire” adıyla anılmaya başlanmıştır (Beydilli, 2020, s. 513).

Hendesehane ile Mühendishane arasındaki kavramsal karışıklığın bir diğer boyutu, deniz ve kara mühendisliğinin iç içe geçtiği 1784 reformudur. Sadrazam Halil Hamid Paşa döneminde, Tersane Zindanı yanındaki yeni binasına taşınan okulun eğitim kadrosu, Fransa'dan getirilen Lafitte-Clavé ve Monnier gibi uzmanlarla takviye edilmiştir. Ancak bu

uzmanlar deniz mühendisi değil, istihkam ve kale inşası konusunda uzmanlaşmış kara mühendisleridir (Beydilli, 1995, s. 24).

Dönemin şartları gereği, kara mühendisliği eğitimi verecek başka bir kurum bulunmadığından, bu uzmanlar Tersane'deki deniz mühendishanesinde istihkam ve tabiiye dersleri vermişlerdir. Bu durum, 1795 yılında “Mühendishane-i Berrî-i Hümâyûn” kurulana kadar, deniz ve kara subaylarının aynı çatı altında, bazen de “Hendesehane” genel adı altında eğitim görmelerine neden olmuştur (Beydilli, 1995, s. 24, 2020, s. 513). Osmanlı deniz eğitiminde 1773 tarihi, bir topçu talimhanesinin kuruluşuyken; gerçek deniz mühendisliği eğitimi 1775/1776'da “Hendese Odası” ile başlamış, 1784 reformuyla kurumsallaşmış ve 1795'te kara mühendisliğinin ayrılmasıyla “Mühendishane-i Bahrî-i Hümâyûn” olarak nihai kimliğine kavuştuğu kabul edilmektedir.

Öğrencilere, Osmanlı teknik eğitimi ve modernleşme hareketleri aktarılırken kurumların bir gecede, tepeden inme bir kararla mükemmel bir şekilde kurulduğu yanlışlığı giderilmelidir. Eğitimciler, Mühendishane-i Bahrî-i Hümâyûn'u anlatırken, ders kitaplarında sıklıkla tekrarlanan 1773 tarihi ve Baron de Tott ismine sıkışıp kalmamalıdır. Bunun yerine, eğitimin Hendese Odası'nda başlayıp, ihtiyaçlara göre şekillenerek kurumsallaştığı gelişim süreci vurgulanmalıdır. Ayrıca, kara ve deniz mühendisliğinin başlangıçta iç içe geçmesi, ardından 1795'te ayrışması ile ilgili karmaşık konu öğrencilere, Osmanlı bürokrasisinin kurumsallaşma sürecini ve modern devlet yapısına geçişin aşamalarını kavramaları için somut bir örneklem olarak sunulmalıdır.

4.3.9. II. Abdülhamid dönemi: Çürüme mi, zihniyet değişikliği mi?

Osmanlı Bahriye tarihinin en tartışmalı dönemlerinden biri olan II. Abdülhamid devri, literatürde genellikle “donanmanın Haliç'e hapsedildiği ve çürümeye terk edildiği” bir dönem olarak nitelendirilir. Bu yaygın kanaat, Abdülhamid'in amcası Sultan Abdülaziz'in tahttan indirilmesinde donanmanın oynadığı rol nedeniyle Bahriyeye karşı duyduğu güvensizlik ve vehimle açıklanır. Ancak dönemin mali, teknolojik ve stratejik gerçekleri incelendiğinde; bu pasifleşme sürecinin arkasında sadece padişahın şahsi kaygılarının değil, devletin içinde bulunduğu derin mali krizin ve değişen deniz harp doktrinlerinin yattığı görülmektedir.

Abdülaziz döneminde yapılan devasa borçlanmalarla kurulan dünyanın sayılı zırhlı filoları, devletin 1875'te iflasını açıklamasıyla sürdürülemez bir yük haline gelmiştir. II. Abdülhamid döneminde donanmanın bütçeden aldığı pay ve dış borçlanma imkânları, Düyun-

ı Umumiye İdaresi'nin kontrolü nedeniyle ciddi oranda kısıtlanmıştır (Komatsu, 2001, ss. 209, 211). 1889-1895 yılları arasında donanmaya ayrılan bütçe ortalama 57 milyon kuruş iken, gerçekleşen harcamalar bu rakamı sürekli aşmış, personel maaşları dahi 5 ila 10 ay geriden ödenir hale gelmiştir (Komatsu, 2001, ss. 210-212).

Bu mali darboğazda, işletim maliyeti çok yüksek olan büyük zırhlı gemilerin (Osmaniye, Orhaniye sınıfı gibi) aktif görevde tutulması yerine Haliç'e çekilerek ihtiyat filosu olarak bekletilmesi, bir ihmalden ziyade ekonomik zorunluluk olarak okunması daha makul görünmektedir. Nitekim dönemin Bahriye Nezareti raporları, bütçenin ancak askerlerin yiyecek ve giyecek masraflarına yettiğini, yeni gemi inşası veya büyük onarımlar için ek tahsisat bulunamadığını defalarca Padişah'a arz etmiştir (Komatsu, 2001, ss. 212-213; Korkmaz, 2022, s. 159).

Mali kısıtlar ve 93 Harbi'nde donanmanın Rus ordusunu karada durduramaması, Abdülhamid yönetimini "Açık Deniz Donanması" yerine, daha ekonomik ve savunma odaklı bir "Kıyı Savunma" stratejisine yöneltmiştir. Padişah pahalı zırhlılar yerine; mayınlar, sabit bataryalar ve dönemin yeni ve ucuz silahı olan torpido botlar ile kıyıları korumayı tercih etmiştir (Songur, 2022, s. 158).

Bu zihniyet değişikliğinin en somut göstergelerinden biri, donanmanın teknolojik olarak tamamen durmadığı gerçeğidir. Abdülhamid, şahsi servetinden ödeme yaparak Nordenfelt firmasından iki adet denizaltı (*Abdülhamid* ve *Abdülmecid*) satın almış ve Osmanlı Devleti'ni denizaltı teknolojisiyle tanıştıran ilk ülkelerden biri yapmıştır (Langensiepen & Gülyüz, 1995, s. 92; Panzac, 2018, s. 385). Ayrıca Almanya'dan ve Fransa'dan alınan modern torpido botlar ve Tersane-i Amire'de inşa edilen gambotlar, donanmanın hafif ve hızlı bir yapıya evrildiğini göstermektedir (Panzac, 2018, s. 385; Korkmaz, 2022, s. 155).

Donanmanın çürüdüğü yönündeki iddiaların aksine, bu dönemde Tersane-i Amire'nin altyapısı ve kurumsal yapısında önemli modernizasyon hamleleri yapılmıştır. Abdülaziz döneminden kalan zırhlıların modernizasyonu Haliç'te gerçekleştirilmiş, eskiyen Armstrong topları yerine modern Krupp topları takılmıştır (Mercan, 2018, s. 76; Panzac, 2018, s. 386; Korkmaz, 2022, s. 155). Ayrıca Tersane bünyesinde Torpido, Elektrik ve Top fabrikaları kurulmuş, Bahriye Matbaası modernleştirilmiş ve *Ceride-i Bahriye* gibi teknik dergilerle entelektüel birikim artırılmaya çalışılmıştır (Korkmaz, 2022, s. 157).

Tüm bu modernizasyon ve kıyı savunma çabalarına rağmen, II. Abdülhamid'in donanma politikasını sadece ekonomik gerekçelerle aklamak da tarihi gerçekliği eksik bırakacaktır. Donanma her ne kadar teknolojik olarak belirli güncellemeler olsa da gemilerin uzun süre Haliç'te demirli kalması; personel eğitiminin aksamasına, denizcilik reflekslerinin zayıflamasına ve komuta kademesinin sıcak çatışma tecrübesinden uzaklaşmasına neden olmuştur. Yani gemiler metal yorgunluğundan kurtarılsa da bu kez insan kaynağı ve harekât kabiliyeti paslanmaya terk edilmiştir. Bu durum, donanmanın niceliksel varlığını korumasına rağmen, caydırıcı bir güç olmaktan uzaklaşarak içe kapalı bir yapıya bürünmesiyle sonuçlanmıştır (Korkmaz, 2022, s. 160; Songur, 2022, s. 539).

Tarih derslerinde II. Abdülhamid dönemi denizciliği işlenirken; konu, ne “tamamen vehim ve ihanet” ne de “kusursuz bir stratejik deha” uçlarına savrulmadan ele alınmalıdır. Eğitimciler bu süreci anlatırken; ekonomik zorunlulukların stratejiyi nasıl şekillendirdiğini anlatmalı, ancak aynı zamanda denize çıkmayan bir donanmanın savaş gücünü nasıl yitirdiğini de eleştirel bir gözle vurgulamalıdır. Öğrencilere; torpido ve denizaltı gibi yenilikçi adımların atıldığı, fakat bu araçları kullanacak personelin tatbikat eksikliği nedeniyle yetkinliğini kaybettiği çelişkili yapı gösterilmelidir. Böylece öğrenciler, tarihi şahsiyetleri aklamak veya yermek yerine; bir kararın (ekonomik tasarruf) başka bir alanda (askeri zafiyet) nasıl bedeller ödebileceğini analiz etme becerisi kazanacaktır.

4.3.10. “Adalar Denizi” mi? “Ege Denizi” mi?

Osmanlı denizcilik tarihi çalışmalarında ve günümüz popüler literatüründe, Anadolu ile Yunanistan yarımadası arasında kalan deniz havzası için yaygın olarak “Ege Denizi” tabiri kullanılmaktadır. Ancak bu kullanım, Osmanlı dönemi denizcilik literatürü, idarî taksimatı ve coğrafi algısı ile örtüşmeyen, cumhuriyet dönemi coğrafya çalışmalarının geçmişe yansıtılmasıyla oluşan hatalı bir düşünce olarak düşünülebilir. Dönemin birincil kaynakları ve modern araştırmalar incelendiğinde; Osmanlıların bu coğrafyayı tanımlarken denizin kendisinden ziyade, üzerindeki coğrafi formasyonları merkeze alan bir isimlendirme tercih ettikleri görülmektedir.

“Ege” (Aegean) ismi, köken itibariyle Yunan mitolojisindeki Atina Kralı Aigeus efsanesine dayanmaktadır. Efsaneye göre, Girit'ten dönen oğlu Theseus'un gemisinde yanlışlıkla siyah yelken açtığını gören Kral Aigeus, oğlunun öldüğünü sanarak kendini denize atmış ve intihar etmiştir; bu olaydan sonra deniz *Aigeus Pontos* olarak anılmaya başlanmıştır (Başeren, 2006, s. 1). Batı dillerinde yaygınlaşan bu ismin Türk coğrafya literatürüne resmî ve

yaygın girişi ise oldukça geç bir tarihtir. Özellikle 1941 yılında toplanan Birinci Coğrafiya Kongresi ile “Ege Denizi” ismi resmîyet kazanarak eğitim müfredatına yerleşmiş ve o güne kadar kullanılan “Adalar Denizi” veya “Akdeniz” tabirlerinin yerini almıştır (Başeren, 2006, s. 2; Mavi Vatan, t.y.).

Osmanlı coğrafiyacaları ve denizcileri, bu bölgeyi müstakil bir denizden ziyade, Akdeniz’in adalarla kaplı bir uzantısı veya bir iç kolu olarak algılamışlardır. Nitekim XVI. yüzyılın en önemli denizcilik kaynağı olan Pîrî Reis’in *Kitab-ı Bahriye*’sinde bu bölge için Ege ismi geçmez; Pîrî Reis, bu suları tanımlarken genellikle “Adalar Arası” tabirini kullanır ve burayı Akdeniz havzası içinde değerlendirir (Soyer Kolçak, 2013, s. 35; Koca, 2020, s. 511,512). Benzer şekilde Kâtip elebi de *Tuhfetü’l-Kibar* eserinde, İstanbul Boğazı’ndan Mora’nın güneyine kadar olan bölgeyi tarif ederken, Girit adasının doğu ve batı uçlarının önünde kalan ve “sâyr Akdeniz cezîreleri”nin bulunduğu bu alana “Adalar Arası” denildiğini açıkça belirtir (Katib elebi, 2018, s. 79,239).

İdari taksimat açısından bakıldığında da Osmanlı bürokrasisi bu terminolojiyi kurumsallaştırmıştır. Barbaros Hayreddin Paşa’dan itibaren Kaptan-ı Deryaların yönetimindeki eyalete “Cezayir-i Bahr-i Sefid” Eyaleti denilmesi tesadüf değildir. Bu isimlendirme, devletin bakışının “boş bir deniz” değil, “adalar topluluğu” şeklinde olduğuna işaret eder (Başeren, 2006, s. 1; Soyer Kolçak, 2013, s. 35). Hatta Mustafa Kemal Atatürk’ün Büyük Taarruz’da verdiği “Ordular ilk hedefiniz Akdeniz’dir” emri de bu tarihsel algının bir devamıdır; çünkü o dönemde İzmir’in baktığı deniz, coğrafi olarak Akdeniz olarak tanımlanmaktaydı (Mavi Vatan, t.y.; G. Ak, 2014, s. 286).

Sonuç olarak; Osmanlı tarihçiliği açısından “Ege Denizi” tabirinin XVI. veya XVII. yüzyıl olaylarını anlatırken kullanılması, dönemin ruhunu ve coğrafi algısını yansıtmakta yetersiz kaldığı düşünülebilir. Osmanlı denizcileri için bu deniz, Anadolu kıyılarından bakıldığında ufukta sürekli bir adanın göründüğu, seyrüseferin bu adalar kerteriz alınarak yapıldığı ve isminin de bu coğrafi gerçekliğe göre verildiği bir “Adalar Denizi”dir. Dolayısıyla akademik çalışmalarda “Ege” tabiri, ancak modern okuyucunun zihninde coğrafi konumu netleştirmek amacıyla parantez içinde kullanılmalı; asıl metinde dönemin kaynaklarına sadık kalınarak “Adalar Denizi”, “Adalar Arası” veya “Bahr-i Sefid” terimleri tercih edilmelidir.

Tarih dersi öğretiminde coğrafi isimlendirmeler ele alınırken, bugünkü haritalardaki isimlerin geçmişe aynen yansıtılmadığına dikkat çekilmelidir. Öğretmenler, Ege Denizi

kavramının Osmanlı zihni dünyasında yer almadığını; dönemin denizcilerinin bu coğrafyayı suyun kendisinden ziyade üzerindeki adalardan mütevellit olan Adalar Denizi/Adalar Arası şeklinde tanımladığını vurgulamalıdır. Özellikle Mustafa Kemal Atatürk'ün İzmir'i işaret ederek verdiği “Ordular ilk hedefiniz Akdeniz’dir” emrinin bir coğrafi hata değil, tarihsel terminolojinin bir devamı olduğu gerçeği öğrencilere aktarılmalıdır. Bu sayede öğrenci; yer isimlerinin sabit olmadığını, siyasî ve kültürel algılarla değişebildiğini fark ederek haritaları eleştirel bir gözle okuma yetisi kazanacaktır.

4.3.11. Kıbrıs’ın tarihsel süreçteki öneminin günümüzdeki yansıması

Kıbrıs Adası, tarih boyunca Doğu Akdeniz’deki hâkimiyet mücadelelerinin merkezinde yer almış; Hititlerden Venediklilere kadar birçok medeniyetin stratejik üssü olmuştur. Osmanlı Devleti’nin 1570-1571 yıllarında gerçekleştirdiği fetih hareketi, dönemin kaynakları ve modern araştırmalar ışığında incelendiğinde; bu hamlenin sadece toprak genişletme amacı taşımadığı, aynı zamanda Doğu Akdeniz ticaret yollarının güvenliği, korsan faaliyetlerinin engellenmesi ve hatta Süveyş Kanalı projesi gibi vizyoner hedeflerin bir parçası olabileceği anlaşılmaktadır (Çiçek, 2022, s. 373; Güler, 2004, s. 101). Osmanlı idaresinin adada kurduğu düzen, 1878 yılına kadar kesintisiz devam etmiş ve ada, imparatorluğun Akdeniz’deki en stratejik ileri karakolu olarak değerlendirilmiştir (Alasya, 2022, s. 379).

Ancak XIX. yüzyılda değişen güç dengeleri ve özellikle 1877-1878 Osmanlı-Rus Harbi’nde alınan ağır yenilgi, Kıbrıs’ın kaderini diplomatik bir pazarlık masasına taşımıştır. Rus ordularının Yeşilköy’e kadar ilerlemesi ve Ayastefanos Antlaşması’nın ağır şartları karşısında, İngiltere’nin desteğini arayan Osmanlı yönetimi, Kıbrıs’ın idaresini “geçici” olarak İngiltere’ye devretmek durumunda kalmıştır. İngiltere’nin Hindistan yolunu güvence altına alma stratejisiyle örtüşen bu hamle, Osmanlı açısından toprak kaybından ziyade, Rus tehdidine karşı bir savunma ittifakı arayışı olarak okunabilir (Alasya, 2022, s. 379; Güler, 2004, s. 102).

Literatürde bu devir tartışılırken, Padişah II. Abdülhamid’in antlaşma metnini onaylarken düştüğü “Hukuku şahaneme asla hâlel gelmemek şartı ile” şerhi sıkça referans gösterilir. Bu şerh, Osmanlı Devleti’nin egemenlik haklarından hukuken vazgeçmediğinin bir kanıtı olsa da; siyaseten beklenen korumayı sağlayamamış ve fiili durumu değiştirmeye yetmemiştir. Nitekim Padişah’ın bu hukuksal çekincesine rağmen İngiliz idaresi, zamanla adadaki demografik yapıyı Rumlar lehine değiştirecek politikalar izlemiş ve Enosis fikrînin filizlenmesine zemin hazırlamıştır (Alasya, 2022, s. 102; Güler, 2004, s. 379). Buna rağmen İngiliz idaresinin zamanla adadaki demografik yapıyı Rumlar lehine değiştirecek politikalar

izlemesi, adadaki Türk varlığı için zorlu bir sürecin başlangıcı olmuştur (Güler, 2004, s. 103). I. Dünya Savaşı'nın başlamasıyla İngiltere'nin 1914'te adayı tek taraflı ilhak ettiğini duyurması, uluslararası hukukun dönemin şartlarına göre nasıl esnetilebildiğinin bir örneği olarak görülebilir (Alasya, 2022, s. 379; Güler, 2004, s. 104).

Günümüzde Kıbrıs meselesi, sadece tarihsel bir miras paylaşımı değil; aynı zamanda Doğu Akdeniz'deki hidrokarbon rezervleri ve Münhasır Ekonomik Bölge tartışmaları ekseninde küresel bir enerji satrancına dönüşmüştür. Tarihte Süveyş ve Hindistan yolu için kilit taşı olan Kıbrıs; bugün “Mavi Vatan” doktrini çerçevesinde Türkiye'nin deniz yetki alanlarının güvenliği, enerji nakil hatlarının kontrolü ve bölgesel güç dengesi açısından hayati bir önem taşımaya devam etmektedir. Dolayısıyla 1571'deki fetih gerekçeleri ile bugün Doğu Akdeniz'de yürütülen sismik araştırma ve sondaj faaliyetlerinin temelindeki stratejik aklın, tarihsel bir süreklilik arz ettiği söylenebilir (Vatansever, 2010, s. 1487).

Tarih öğretiminde Kıbrıs meselesi ele alınırken; konunun sadece 1974 Barış Harekâtı veya 1878'deki toprak kaybı eksenine sıkıştırılmaması, bunun yerine jeopolitik süreklilik bağlamında işlenmesi daha öğretici olabilir. Öğretmenler, 1571 fethindeki “ticaret yolları güvenliği” gerekçesi ile bugünkü “enerji güvenliği” tartışmaları arasında paralellik kurarak; coğrafyanın devletlerin kaderindeki değişmez rolünü vurgulayabilirler.

Ayrıca, 1878'de adanın İngiltere'ye devri anlatılırken, II. Abdülhamid'in egemenlik şerhi sadece bir “vatanseverlik” göstergesi olarak sunulmamalı; bu hamlenin adayı fiilen kurtarmaya yetip yetmediği tartışmaya açılmalıdır. Öğrencilere; “Dönemin şartlarında başka bir seçenek var mıydı?” ve “Kâğıt üzerindeki hukuki bir not, sahada askeri gücü olmayan bir devleti koruyabilir mi?” gibi sorular yöneltilmelidir. Böylece öğrenciler tarihi olayları “hainlik” veya “kahramanlık” gibi duygusal kalıplarla değil; dönemin acımasız reel politik koşulları ve diplomatik hamlelerin sahadaki gerçek sonuçları üzerinden analiz etme becerisi kazanacaktır.

BÖLÜM 5

5. SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin denizcilik tarihini kurumsal, teknolojik ve stratejik boyutlarıyla ele alan ve bu birikimin günümüz ortaöğretim tarih eğitimine yansımaları inceleyen bu çalışmada, tarihsel veriler ve eğitim materyalleri bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmiştir. Araştırma sonucunda elde edilen bulgular, Osmanlı denizciliğinin tarihsel gelişimi ve bu gelişimin eğitimdeki temsiliyetine dair önemli sonuçlar ortaya koymaktadır.

Tarihsel süreç incelendiğinde; Osmanlı denizciliğinin Karesi Beyliği'nden devralınan mirasla başlayıp devletin son yıllarına kadar kesintisiz bir gelişim ve değişim süreci yaşadığı görülmektedir. Osmanlı deniz stratejisinin, literatürde sıklıkla vurgulanan "kara devleti" kimliğinin ötesinde, konjonktürel şartlara uyum sağlayabilen dinamik bir yapı arz ettiği anlaşılmaktadır. Erken dönemde gaza ve akın amaçlı başlayan denizcilik faaliyetleri, Klasik Çağ'da imparatorluk vizyonu ile Akdeniz ve Karadeniz hâkimiyetine dönüşmüş; XVII. yüzyıldan itibaren yaşanan askerî ve siyasî dönüşüm süreçlerinde ise devletin bekasını önceleyen denge ve kıyı savunması stratejilerine evrilmiştir. Bu bağlamda, XIX. yüzyıldaki geri çekilme veya II. Abdülhamid dönemi donanma politikalarının, bir ihmalden ziyade dönemin malî krizleri ve değişen savaş doktrinleri (Jeune École) çerçevesinde şekillenen stratejik tercihler olduğu sonucuna varılmıştır.

Osmanlı denizciliğinin kurumsal ve teknolojik analizi, Osmanlı Devleti'nin denizcilik alanındaki yenilikleri takip etme kapasitesini de ortaya koymuştur. Osmanlı Bahriyesi, İnebahtı sonrasında kadırgadan kalyona, Sinop Baskını sonrasında ise ahşaptan zırhlıya geçiş süreçlerinde Avrupa ile eş zamanlı reaksiyonlar geliştirmeye çalışmıştır. Başlangıçta Kaptan-ı Deryaların şahsi inisiyatifinde olan donanma yönetiminin, 1701 Bahriye Kanunnamesi ve 1867 Bahriye Nezareti'nin kuruluşu ile bürokratik ve merkezî bir yapıya kavuşturulması, Osmanlı devlet aklının kurumsallaşma yeteneğini göstermesi bakımından önemlidir. Ancak Kızıldeniz ve Basra gibi merkezden uzak bölgelerdeki lojistik kısıtlılıkların, okyanus aşırı bir deniz gücü oluşturulmasının önündeki temel engellerden biri olduğu tespit edilmiştir.

Tezin eğitim boyutu kapsamında incelenen 10. ve 11. sınıf tarih ders kitapları değerlendirildiğinde ise akademik tarihçilik ile okul tarihçiliği arasında yaklaşım farkları olduğu gözlemlenmiştir. Ders kitaplarında denizcilik tarihinin büyük oranda siyasî ve askerî olaylar ekseninde ele alındığı; buna karşılık denizciliğin sosyal, kültürel ve teknolojik

boyutlarının geri planda kaldığı görülmüştür. 10. sınıf ders kitabında denizcilik daha çok fetihleri destekleyen bir unsur olarak sunulurken, 11. sınıf kitabında değişen dünya dengeleri ve modernleşme çabaları ekseninde işlendiği tespit edilmiştir. Ayrıca “Mavi Vatan” gibi güncel kavramların müfredata girmesi olumlu bir gelişme olmakla birlikte, bu kavramların tarihsel arka planının ve denizcilik terminolojisinin (örneğin Ege Denizi yerine Adalar Denizi kullanımı gibi) tarihsel bağlama uygun olarak derinleştirilmesine ihtiyaç duyulduğu düşünülmektedir.

Ders kitaplarında ve popüler tarih algısında yerleşmiş olan bazı yargıların (donanmanın çürüdüğü veya Pîrî Reis’in idamı gibi konuların), akademik belgeler ışığında, dönemin şartları gözetilerek daha çok boyutlu bir bakış açısıyla ele alınmasının faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Bu çerçevede, tarih öğretiminde öğrencilere sadece savaş kronolojisi değil; “bir Osmanlı leventinin günü” veya “tersanede üretim süreci” gibi sosyal tarih unsurlarının da sunulması, denizciliğin bir yaşam kültürü olarak kavranmasına katkı sağlayacaktır.

Son tahlilde; üç tarafı denizlerle çevrili bir coğrafyanın mirasçıları için denizcilik tarihi, yalnızca geçmişe dair nostaljik bir bilgi yığını değil, geleceğin inşasında hayati bir stratejik pusuladır. Eğitim müfredatının, Osmanlı Devleti’ni ‘kara devleti’ parantezinden çıkarıp ‘denizci devlet’ vizyonu ile yeniden yorumlaması; Türk tarihinin sadece at sırtında değil, aynı zamanda kalyon güvertesinde de yazıldığı gerçeğini gelecek nesillerin hafızasına kazıyacaktır.

KAYNAKLAR

A. ARŞİV BELGELERİ

BOA. (t.y.). *Mühimme Defteri*, nr. 112.

BOA, A.NŞT.d. 1066. (980). *Rumeli ve Cezayir'e ait ibtida ve terakki hükümleriyle muhtelif hükümleri havi defter. (Baş tarafında gazi, şehid ve muharebeden kaçanlarla ilgili Ebussuud Efendi'nin bir fetvası.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.

BOA, BEO, 4090/306726_76. (1330). *Balkan Harbi'nde düşman donanmalarının adalar ve sahillerde yaptığı bombardımanlara dair telgraflar ile Umum bir kıyam vukuuyla vasi' bir muntıkada muhabere münkati' olduğu takdirde redif kumandanlıklarının vazifesine dair.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.

BOA, C.BH. 59/2794. (1180). *Kadim tersanelerden olup mürur-ı zaman ve hareket-i arz neticesi olarak harap olan Gelibolu tersanesi ve çeşmelerinin keşif ve mesaha olunarak bildirilmesi ve enkazının muhafazası.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.

BOA, D.BŞM.TRE.d, 14599. (1113). *Donanma-yı Hümayun'un tanzimine müstenid kaideleri ve Tersane-i Amire'de mevcut kalyonları havi defter.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.

BOA, DH. EUM. 3. Sb, 2/48. (1332). *Çanakkale Boğazı'na bombalayan gemilere mukabele edilmesi üzerine, muhtemelen İngilizlere ait olan gemilerin çatışma mahallinden uzaklaştığı.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.

BOA, DH. EUM. 3. Sb, 4/37. (1333). *On üç harb gemisiyle torbidolardan oluşan İtilaf Devletleri filosunun Dardenos, Hamidiye ve Rumeli cihetindeki mecidiye istihkamlarını şiddetli bombardımanında üç zırhlı ile bir torpidonun battığı.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.

BOA, DH.SYS, 112-24/61-4_1-3. (1331). *Çatalca ve Bolayır Ordu-yı Hümayunu'nun Midye-İnöz Hattını tutmak üzere ileri harekatı, Edirne ve Kırkkilise'nin istirdadı ve bu havalı*

- dahilindeki halkın ve memurinin durumları ve ihtiyaçlarına dair tahrirat.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA, HR. MA, 1111/3-4. (1332). *Rusların Osmanlı hudutlarında yığınağa başladıkları ancak bazı bölgelerde geri püskürtüldükleri, İngiliz ve Fransız zırhlılarının Çanakkale girişini bombaladıkları ancak pek önemli zarar veremedikleri hakkında resmi tebliğ.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA, HR. MA, 1123/66. (1333). *Müttefik donanmasının Çanakkale Boğazı bataryalarına karşı yaptıkları saldırıya başarıyla karşılık verildiğine ve Bouvet Zırhlısı'nın batırıldığına dair.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA, HR. MA, 1228/43. (1337). *Osmanlı Devleti'nin İtilaf Devletleri ile yürüttüğü barış görüşmelerine Osmanlı şehzadelerinden biri ile Osmanlı Devleti'nin elinde esir olarak bulunan İngiliz Generali Townshend'in de katıldığı hakkında Sadrazam'ın beyanatu.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA, HR. SYS, 1551/1, 2. (1329). *İtalya Hükümeti'nin ultimatomu ve harp ilanı.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA, HR. SYS, 1555/5_61-66. (t.y.). Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA, HR. SYS, 1969/1. (1330). *Balkan Harbi: Düvel-i muazzama'nın Osmanlı sularına harp gemileri göndermesi.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA, HR. SYS, 2095/3_15, 31. (1332). *Goeben ve Breslau gemilerin durumu hakkında İtilaf devletlerinin malumat talebi.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA. HR. SYS, 1991/4_31, 32. (t.y.).
- BOA, HR.MA, 1105/41. (1332). *İngiltere'nin daha önce kendilerine sipariş edildiği halde teslimatını yapmadığı Sultan Osman ve Reşadiye zırhlıları ile birlikte Şili Hükümeti adına inşa edilmiş olup Osmanlı Devleti tarafından satın alınması kararlaştırılan iki torpidoya el koyduğuna dair.* Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.

- BOA, İ.DH. 602/41990. (1286). *Feth-i Bülend kalyonuna muadil bir kalyon inşası*. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA, İ.MSM., 16/345. (1261). *Tersane-i Amire'nin istikmal-i esbabı hüsn-i usul ve nizamati hakkında bazı havas ve vükela-yı Devlet-i Aliyye hazeratıyla cereyan eden müzakeratin kararını mübeyyin kaleme alınan mazbatanın takdimini şamil tezkire-i samiye*. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA, İ.MSM., 16/347. (1261). *Tersane-i Amire için tertib ve teşkili mukteza-yı irade-i seniyyeden olan meclis-i daimi maaş ve tayinatıyla Tophane-i Amire Müşirliği ve Kapudanlık ve Tersane-i Amire ve Tophane Nezareti maaşlarının tanzim ve tesviyesine dair mesned-i kapudaniden takdim kılınan takrir ve defterin arzıyla iktizasının icrası istizanını şamil tezkire-i samiye*. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA, KK.d. 5760. (t.y.). *Gedikli ve zabitanın mevâcibleri (Tersane Emaneti)*. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA, TS.MA.e, 757 - 63. (925). *Cezayir'in Akdeniz'de bulunan düşmanlar karşısında zayıf kaldığı, kendilerini saldırılara karşı koruyan Oruç Bey'in vefatıyla yerine kardeşi Hayreddin Bey'in geçtiği ve Cezayir halkının Osmanlı devletine itaat ettiğinin Cezayir'in ileri gelenleri tarafından bildirildiği*. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- BOA, TS.MA.e, 759/119. (1222). *Bahriye Nezareti Kanunnamesi*. Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi.
- T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı. (1998). *7 Numaralı Mühimme Defteri (975–976 / 1567–1569): Özet—Transkripsiyon—İndeks: C. I. T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü*.

B. KİTAPLAR

- Acıpınar, M. (2015). Gâzi Murad Reis: Hayatı, Son Seferleri ve Adına Yazılan Halk Şiirleri. İçinde C. Yemişçi, T. E. Çakır, M. G. Beydiz, & C. Çoban (Ed.), 2. *Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu: Bildiriler* (C. 7, ss. 522-542). Bodrum Belediyesi.
- Ahmed Cevdet Paşa. (1972a). *Tarih-i Cevdet: C. I* (D. Günday & M. Çevik, Çev.). Hikmet Neşriyat.
- Ahmed Cevdet Paşa. (1972b). *Tarih-i Cevdet: C. III* (D. Günday & M. Çevik, Çev.). Hikmet Neşriyat.
- Ahmed Cevdet Paşa. (1972c). *Tarih-i Cevdet: C. VI* (D. Günday & M. Çevik, Çev.). Hikmet Neşriyat.
- Akad, M. T. (2018). *Türk Tarihinin Yönünü Değiştiren Savaşlar II Deniz Savaşları*. İnkilâp Kitabevi.
- Akalın, D., & Şimşek, K. (2022). *Doğu Akdeniz'de Osmanlılar ve Ruslar 1768-1812* (1. bs). Kesit Yayınları.
- Akalın, Ş. H. (2008). *Binyıl Önce Binyıl Sonra Kaşgarlı Mahmud ve Divanü Lugati't-Türk*. Türk Dil Kurumu Yayınları.
- Akgün, H., Kulaç, H., Sarıtaş, N., Işık, S., & Mutlu, Ş. (2025). *Tarih 10. Sınıf Ders Kitabı*. Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- Akın, H. (1968). *Aydın Oğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma*. Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayınları.
- Alessandro, B. (2017). *İnebahtı* (E. Turan, Çev.). Alfa.
- Anna Kommena. (1996). *Alexiad: Anadolu'da ve Balkan Yarımadası'nda İmparator Alexios Komnenos Dönemi'nin Tarihi: Malazgirt'in Sonrası* (B. Umar, Çev.). İnkilâp Kitabevi.

- Arıkan, M. & Paulino Toledo. (1995). *XIV. -XVI. Yüzyıllarda Türk-İspanyol İlişkileri ve Denizcilik Tarihimize İlgili İspanyol Belgeleri*. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargah Basımevi.
- Âşıkpaşazâde. (2003). *Osmanoğulları'nın Tarihi* (K. Yavuz & M. A. Y. Saraç, Çev.). Koç Kültür Sanat Tanıtım.
- Atabey, F. (1997). *Tarihten Günümüze Deniz Kuvvetleri Personel Kıyafetlerinin Geçirdiği Aşamalar*. Dz.K.K.lığı Karargah Basımevi.
- Aydın, A. Y. (2011). *Sultanın Kalyonları*. Küre Yayınları.
- Babinger, F. (2003). *Fatih Sultan Mehmed ve Zamanı* (D. Körpe, Çev.; 5. bs). Oğlak Yayıncılık.
- Baron de Tott. (1976). *Türkler ve Tatarlara Dair Hatıralar* (M. R. Uzmen, Çev.). Tercüman 1001 Temel Eser.
- Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü. (2013). *Osmanlı Belgelerinde Birinci Dünya Harbi I*. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü.
- Başeren, S. H. (2006). *Ege Sorunları*. Tüdav Yayınları.
- Baykara, T. (1990). *Aydinoğlu Gazi Umur Paşa, 1309-1348*. Kültür Bakanlığı.
- Beydilli, K. (1995). *Türk Bilim ve Matbaacılık Tarihinde Mühendishâne Mühendishâne Matbbası ve Kütüphânesi*. Eren Yayıncılık.
- Bostan, İ. (1992d). *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*. Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Bostan, İ. (1999). XVI-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersâneleri ve Gemi İnşa Teknolojisi. İçinde *Osmanlı: 6 – Teşkilât* (ss. 612-620). Yeni Türkiye Yayınları.
- Bostan, İ. (2008). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. Kitap Yayınevi.
- Bostan, İ. (2009a). *Adriyatik'te Korsanlık*. Timaş Yayınları.
- Bostan, İ. (2009b). *Barbaros Hayreddin Paşa: İlk Deniz Beylerbeyi (1534)*. İçinde S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*. Deniz Basımevi Müdürlüğü.

- Bostan, İ. (2009c). Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği. İçinde S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi 1*. Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Bostan, İ. (2009d). Malta Kuşatmasından Tunus'un Fethine. İçinde İ. Bostan & S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi 1*. Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Bostan, İ. (2009h). Türk Denizcilik Tarihi. İçinde *Preveze Deniz Zaferi ve Sonrasında Akdeniz Dünyası* (ss. 173-183). Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Bostan, İ. (2009i). XVII. Yüzyılda Gemi Teknolojisinde Değişim: Kürekten Yelkene Geçiş. İçinde İ. Bostan & S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi 1*. Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Bostan, İ. (2010). *Osmanlılar ve Deniz* (2. bs). Küre Yayınları.
- Bostan, İ. (2015). Fethin Gemileri: İstanbul'un Fethinde Osmanlı Donanmasının Rolü. İçinde C. Yılmaz (Ed.), *Düşten Fethe İstanbul*. Üsküdar Belediyesi Başkanlığı.
- Bostan, İ. (2021). Osmanlı Akdenizi Üzerine. İçinde *Coğrafya, Tarih ve Uluslararası Hukuk Boyutlarıyla Küresel ve Bölgesel Denkleme Ege ve Doğu Akdeniz* (ss. 145-165). İstanbul Üniversitesi Yayınevi. <https://iupress.istanbul.edu.tr/book/cografya-tarih-ve-uluslararasi-hukuk-boyutlariyla-kuresel-ve-bolgesel-denkleme-ege-ve-dogu-akdeniz/chapter/osmanli-akdenizi-uzerine>
- Bostan, İ. (2024a). Haremeyn'in İlk Osmanlı Müdafii: Selman Reis ve Portekiz'e Karşı Cidde Savunması (1517). İçinde *Uluslararası Haremeyn-i Şerifeyn Medine Müdafaası ve Fahreddin Paşa Sempozyumu 27-28 Aralık 2018 Bildiriler Kitabı* (ss. 1-25). Türk Tarih Kurumu.
- Bostan, İ. (2024b). Yavuz Sultan Selim Dönemi'nde Kızıldeniz ve Akdeniz'de Osmanlılar. *Yavuz Sultan Selim ve Dönemi Sempozyumu Bildiriler Kitabı (4-6 Kasım 2021)*. <https://doi.org/978-975-17-6067-8>

- Bostan, İ., & Özbaran, S. (Ed.). (2009a). II. Bayezid Döneminde Osmanlı Denizciliği. İçinde *Türk Denizcilik Tarihi I*. Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Bostan, İ., & Özbaran, S. (Ed.). (2009b). *Türk Denizcilik Tarihi I*. Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Bradford, E. (2013). *Akdeniz Bir Denizin Hikayesi* (A. F. Yıldırım, Çev.). Köprü Kitapları.
- Bradford, E. (2021). *Padişahın Amiralisi Barbaros Hayreddin* (A. F. Yıldırım, Çev.). Alfa Kitap.
- Braudel, F. (2019). *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası II* (M. A. Kılıçbay, Çev.; 2. bs). Doğu Batı Yayınları.
- Braudel, F. (2021). *II. Felipe Döneminde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası III* (M. A. Kılıçbay, Çev.; 2. bs). Doğu Batı Yayınları.
- Bulgurcuoğlu, H. (2006). *Efsane Gemi Mahmudiye Kalyonu*. Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Büyüktuğrul, A. (1970). *Osmanlı Deniz Harp Tarihi* (C. 1). Deniz Basımevi.
- Büyüktuğrul, A. (1970). *Osmanlı Deniz Harp Tarihi* (C. 2). Deniz Basımevi.
- Büyüktuğrul, A. (1973). *Osmanlı Deniz Harp Tarihi* (C. 3). Deniz Basımevi.
- Büyüktuğrul, A. (1974). *Osmanlı Deniz Harp Tarihi* (C. 4). Deniz Basımevi.
- Cansız, D., & Açmız, M. (Ed.). (2023). *Türk Denizcilik Tarihi ve Bahriye Teşkilatı*. Milli Savunma Üniversitesi Yayınları.
- Casale, G. (2023). *Osmanlı'nın Keşif Çağı* (C. C. Tarımcıoğlu, Çev.). Fol Kitap.
- Cemal Paşa. (2006). *Hatıralar: İttihat ve Terakki, 1. Dünya Savaşı Anıları* (A. Kabacalı, Ed.; 2. bs). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Cezar, M. (2011). *Mufassal Osmanlı Tarihi: C. II*. Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Charles Hobart, H. (with Şarman, K.). (2010). *Hobart Paşa'nın Anıları* (D. Türkömer, Çev.). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Clot, A. (1994). *Fatih Sultan Mehmet* (N. Işık, Çev.; 2. bs). Milliyet Yayınları.
- Currey, E. H. (2007). *Akdeniz'in Büyük Korsanları* (K. Özdural, Çev.). İstikbal Kitapevi.

- Çakmak, F. (2005). *Birinci Dünya Savaşında Doğu Cephesi*. ATASE ve Genelkurmay Denetleme Başkanlığı Yayınları.
- Çeşme Deniz Muharebesi Faciası ve Akdenizde İlk Rus Donanması (Adli eski İngilizce eserin tercümesi) (A. R. Seyfi, Çev.). (1943). Genelkurmay Başkanlığı IX. Şube.
- Çınar, M. (2022). *Geçmişten Günümüze Süveyş Kanalı'nın Jeopolitiği*. İksad Publishing House.
- Danişmend, İ. H. (1971a). *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi: C. I*. Türkiye Yayınevi.
- Danişmend, İ. H. (1971b). *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi: C. II*. Türkiye Yayınevi.
- Daş, M. (2009). Türklerin Bizans ve Venedik'le Denizlerdeki İlişki ve Mücadeleleri (XI-XIV. Yüzyıllar). İçinde İ. Bostan & S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I* (ss. 49-59). Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- de Challaye, C.-A. (2018). *Kırım Savaşı Öncesinde Osmanlı Ordusu Organizasyon ve Savaş Gücü* (Ö. Yılmaz, Çev.). Kronik Kitap.
- Durmaz, B., & Yıldırım, Z. (2025). Mezemorta Hüseyin Paşa ve Osmanlı Donanmasındaki Değişim. İçinde VIII. *INCES International Science, Culture & Education Congress Abstracts Book* (ss. 145-149). Palet Yayınları.
- Edirneli Oruç Beğ. (1972). *Oruç Beğ Tarihi* (H. N. Atsız, Çev.). Tercüman Yayınları.
- Emecen, F. M. (2015). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi (1300-1600)*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Emecen, F. M. (2016). *İlk Osmanlılar ve Batı Anadolu Beylikleri Dünyası*. Timaş Yayınları.
- Emecen, F. M. (2021). *Yavuz Sultan Selim*. Kapı Yayınları.
- Emecen, F. M. (2022). *Kanuni Sultan Süleyman ve Zamanı*. Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Erim, N. (1953). *Devletlerarası Hukuku ve Siyasi Tarih Metinleri* (C. 1). Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Ertaş, M. Y. (2014). 17. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Donanmasının Yönetim Sorunu: "Kaptan-ı Deryalık Gailisi". İçinde *Uluslararası Pîri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi*

- Sempozyumu (26-29 Eylül 2013 / İstanbul): Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler (C. 6, ss. 195-218). Türk Tarih Kurumu Yayınları.*
- Evliyâ Çelebi. (2008). *Günümüz Türkçesiyle Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi: Bursa—Bolu—Trabzon—Erzurum—Azerbaycan—Kafkasya—Kırım—Girit* (M. S. Koz, Ed.). Yapı Kredi Yayınları.
- Feyzioğlu, H. S. (2024). Mora İsyanının Çıkışı ve Tepedelenli Ali Paşa. İçinde N. Özden (Ed.), *Mora Katliamı ve Anadolu'da Yunan Mezalimi Sempozyumu (15–16 Kasım 2021) Bildiriler Kitabı* (ss. 79-93). Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Freely, J. (2011). *Büyük Türk İki Denizin Hâkimi Fatih Sultan Mehmed* (A. Fethi, Çev.). Doğan Kitap.
- Gelibolulu Mustafa Âlî. (2024a). *Künhü'l-Ahbâr 4. Rükün* (D. Örs, Ed.; C. 4). Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları. http://ekitap.yek.gov.tr/urun/kunhu'l-ahbar--takim-5-cilt-_821.aspx?CatId=279
- Gelibolulu Mustafa Âlî. (2024b). *Künhü'l-Ahbâr 4. Rükün* (D. Örs, Ed.; C. 5). Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları.
- Gencer, A. İ. (1986). *Türk Denizcilik Tarihi Araştırmaları*. Türkiye Denizcililer Sendikası.
- Genelkurmay Başkanlığı. (1999). *Balkan Harbi Kronolojisi*. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Askeri Tarih Yayınları.
- Genelkurmay Harp Tarihi Başkanlığı. (1976). *Birinci Dünya Harbinde Türk Harbi, VIII'inci Cilt: Deniz Harekâtı*. Genelkurmay Basımevi.
- Giese, W. F. C. (1992). *Anonim Tevârih-i Âl-i Osman* (N. Azamat, Çev.). Edebiyat Fakültesi Basımevi.
- Goffman, D. (2004). *Osmanlı Dünyası ve Avrupa 1300-1700* (Ü. Tansel, Çev.). Kitap Yayınevi.
- Görgün, B. (2022). *Bir Gemi Kâtibinin Esaret Hatıraları* (2. bs). Yapı Kredi Yayınları.

- Gövil, F. (1948). *Savaş Gemileri Tarihçesi ve Bunların Terakkisine Yardım Eden Teknik ve Taktik Sebepler*. Deniz Basımevi.
- Gülen, N. (2001). *Şanlı Bahriye Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihçesi 1773-1973* (2. bs). Kastaş Yayınevi.
- Gülsoy, E. (2009). Girit Seferi ve Sonrasındaki Politik Gelişmeler. İçinde İ. Bostan & S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi*. Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Günel, Z. (2018). Karesioğulları Beyliği. İçinde *İslam Tarihi ve Medeniyeti -11/ Anadolu Beylikleri* (ss. 113-124). Siyer Yayınları.
- Gürkan, E. S. (2018). *Sultanın Korsanları* (2. bs). Kronik Kitap.
- Güven, C., & Zenginbaş, M. (2013). Kafkas Cephesi'nin Karadeniz'den Takviyesine İlk Darbe: Rus Filosu Tarafından Zonguldak Bombardımanı ve Askerî Nakliye Gemilerinin Batırılması Hadisesi. *I. Uluslararası Karadeniz Bölgesi Kültür Kongresi Bildiri Kitabı*, 285-297.
- Heaton, H. (1985). *Avrupa İktisat Tarihi II* (M. A. Kılıçbay & O. Aydoğuş, Çev.). Teori Yayınları.
- Hersing, O. (2007). *Çanakkale Denizaltı Savaşı* (B. Erdemoğlu, Çev.). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Hobsbawm, E. J. (t.y.). *Devrim Çağı (1789-1848)* (B. S. Şener, Çev.). Dost Kitabevi Yayınları.
- Hoca Sadettin Efendi. (1979a). *Tacü't-Tevarih I* (İ. Parmaksızoğlu, Çev.; 2. bs). Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Hoca Sadettin Efendi. (1979b). *Tacü't-Tevarih II* (İ. Parmaksızoğlu, Çev.; 2. bs). Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Hoca Sadettin Efendi. (1979c). *Tacü't-Tevarih III* (İ. Parmaksızoğlu, Çev.). Kültür Bakanlığı Yayınları.

- Hoca Sadettin Efendi. (1979d). *Tacü't-Tevarih IV* (İ. Parmaksızoğlu, Çev.; 2. bs). Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Hut, D. (2011). Buharlı Gemiler Çağında Osmanlı Deniz ve Nehiryolu Ulaşımı. İçinde V. Engin & A. Uçar (Ed.), *Osmanlı'da Ulaşım*. Çamlıca Basım Yayın.
- H.W. Wilson. (2007). *Zırh Devrinde Deniz Muharebeleri Cilt 1: 1850-1914* (L. Çekiç, Çev.; 2. bs). Kitap Yayınevi.
- Imber, C. (2006). *Osmanlı İmparatorluğu 1300-1650 İktidarın Yapısı* (Ş. Yalçın, Çev.). İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.
- Işın, İ. B. (2004). *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi XIV-XX Yüzyıl*. Dz.K.K Mrk.D.Bşk.Basımevi.
- İbn Kemal. (1957). *Tevârih-i Âl-i Osman VIII. Defter* (Ş. Turan, Çev.). Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- İnalcık, H. (1954). *Fatih Devri Üzerinde Tetkikler ve Vesikalar I*. Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- İnalcık, H. (2008). Karadeniz'de Kazaklar ve Rusya: İstanbul Boğazı Tehlikede. İçinde M. Demir (Ed.), *Çanakkale Savaşları Tarihi*. Değişim Yayınları.
- İnalcık, H. (2010). *Osmanlılar Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile İlişkiler*. Timaş Yayınları.
- İnalcık, H. (2023). *Osmanlı Deniz Egemenliği*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- İşipek, A. R., & Aydemir, O. (2010). *1770 Çeşme Deniz Savaşı 1768-1774 Osmanlı Rus Savaşları*. Denizler Kitabevi.
- Jorga, N. (2005). *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi: C. I* (E. Afyoncu, Ed.; N. Epçeli, Çev.). Yeditepe Yayınevi.
- Kafesoğlu, İ. (1972). *Selçuklu Tarihi*. Milli Eğitim Basımevi.
- Karaca, B., & Yıldırım, Z. (2025). Umur Bey Dönemi Aydınoğulları Beyliği'ne Türk Denizcilik Tarihi Açısından Bakış. *Social Sciences Studies*, 11(4), 577-585.
<https://doi.org/10.5281/zenodo.15282714>

- Karal, E. Z. (1979). Barbaros Hayreddin Paşa. İçinde *İslâm Ansiklopedisi* (C. 2, ss. 311-315). Milli Eğitim Basımevi.
- Karal, E. Z. (2007a). *Osmanlı Tarihi V. Cilt* (8. bs). Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Karal, E. Z. (2007b). *Osmanlı Tarihi VI. Cilt* (7. bs). Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Katib Çelebi. (2018). *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr* (İ. Bostan, Ed.). Türkiye Bilimler Akademisi.
- Kâtip Çelebi. (2007). *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan: Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr* (O. Ş. GÖKYAY, Çev.). Kabalıcı Yayınevi.
- Kaya, Ş. (2015). Görsel Belgelerde İzmit Tersanesi. İçinde H. Selvi & M. B. Çelik (Ed.), *Uluslararası Gazi Akça Koca ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri: C. III* (ss. 1521-1539). Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yayınları.
- Kayhan, H. (2016). Beylikler Dönemi Türk Denizciliği ve Amiral Kara Mürsel Alp. İçinde *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu—II: C. I* (ss. 255-265). Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı Yayınları.
- Korkmaz, M. (2022). *Çaka Bey'den Cumhuriyet'e Türk Denizcilik Tarihi*. Milli Savunma Üniversitesi Yayınları.
- Kritovulos. (2020). *Kritovulos Tarihi* (A. Çokona, Çev.; IV). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Kumbar, T., Caymaz, C., Kısmet, C., Yılmaz, G., & Albaş, M. (2025). *Ortaöğretim Tarih 11. Sınıf Ders Kitabı*. Millî Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- Kumrular, Ö. (Ed.). (2007). *Muhteşem Süleyman*. Kitap Yayınevi.
- Kurat, A. N. (1972). *IV- XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Kuzeyindeki Türk Kavimleri ve Devletleri*. Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Kurat, A. N. (2011). *Türkiye ve İdil Boyu (1569 Astarhan Seferi, Ten İdil Kanalı ve XVI-XVII. Yüzyıl Osmanlı-Rus münasebetleri)*. Türk Tarih Kurumu Yayınları.

- Kurtoğlu, F. (1935). *1877-1878 Türk-Rus Harbinde Deniz Hareketleri*. Deniz Matbaası.
- Kütükoğlu, M. (1991). *Lütfi Paşa Âsafnâmesi*. Edebiyat Fakültesi Basımevi.
- Langensiepen, B., & Gülerüz, A. (1995). *The Ottoman Steam Navy: 1828-1923* (J. Cooper, Ed.). Conway Maritime Press.
- Matrakçı Nasuh. (2019). *Rüstem Paşa Tarihi Olarak Bilinen TÂRÎH-İ ÂL-İ OSMÂN* (E. Afyoncu, Ed.). Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları.
- Mehmed İzzet Bey. (2021). *Harîta-i Kapudânân-ı Deryâ* (G. İnan, Ed.). Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı.
- Mehmed Neşrî. (1957). *Kitâb-ı Cihan-Nümâ Neşrî Tarihi: C. II* (F. R. Unat & M. A. Köymen, Çev.). Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Mehmed Süreyya. (1996a). *Sicill-i Osmanî* (C. 5). Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Mehmed Süreyya. (1996b). *Sicill-i Osmanî* (C. 3). Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Mercan, E. (2018). *II. Abdülhamid Dönemi Deniz Stratejisi*. Dergâh Yayınları.
- Mercan, E. (2022). *Modern Harp Gemileri 1850'den Günümüze*. Kronik Kitap.
- Merçil, E. (2009). Selçuklular Döneminde Türk Denizcilik Faaliyetleri. İçinde İ. Bostan & S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I* (ss. 21-29). Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Mikaberidze, A. (2025). *Napolyon Savaşları* (T. Kaban, Çev.). Ketebe Yayınları.
- Mikhaël Doukas. (2008). *Tarih Anadolu ve Rumeli* (B. Umar, Çev.). ARKEOLOJİ VE SANAT YAYINLARI.
- Mirmiroğlu, VI. (1946). *Fatih'in Donanması ve Deniz Savaşları*. İstanbul Belediye Matbaası.
- Mughul, M. Y. (1965). Portekizlilerle Kızıldeniz'de Mücadele ve Hicaz'da Osmanlı Hâkimiyetinin Yerleşmesi Hakkında Bir Vesika. *Belgeler*, II(3-4).
- Mumcu, S. (2015). Venedik Baylos Raporlarında Turgut Reis (1550-1555). İçinde C. Yemişçi, T. E. Çakır, M. G. Beydiz, & C. Çoban (Ed.), *2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu: Bildiriler* (C. 7, ss. 54-65). Bodrum Belediyesi.

- Murâdî. (1979a). *Barbaros Hayreddin Paşanın Hatıraları: C. I* (E. Düzdağ, Ed.). Tercüman Gazetesi.
- Murâdî. (1979b). *Barbaros Hayreddin Paşanın Hatıraları: C. II* (E. Düzdağ, Ed.). Tercüman Gazetesi.
- Noppen, R. K. (2016). *Osmanlı Deniz Harekâtı 1911-18* (E. Yener, Çev.). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Nutki, S. (2005). *Ertuğrul Firkateyni Faciası*. Ankara Dz.İk.Grp.K.lığı Basımevi Amirliği.
- Nutku, E. (1977). Burak Reis'in Şehadeti. *Tarih Mecmuası*, 11, 65-66.
- Orbay, R. (1993). *Cehennem Değirmeni*. Emre Yayınları.
- Orhon, N. (1987). *1798-1802 Osmanlı Fransız Harbi (Napolyon'un Mısır Seferi)*. Gnkur. Askerî Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları.
- Ögel, B. (1995). *Türk Mitolojisi II* (C. 2). Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Önalp, E. (2015). Türk ve İspanyol Kaynaklarına Göre Turgut Reis'in Kişiliği. İçinde C. Yemişçi, T. E. Çakır, M. G. Beydiz, & C. Çoban (Ed.), 2. *Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu: Bildiriler* (C. 7, ss. 40-53). Bodrum Belediyesi.
- Özbaran, S. (2004). *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*. Kitap Yayınevi.
- Özbaran, S. (2009a). Hint Okyanusu'nda Osmanlı Yapılanması. İçinde İ. Bostan (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi 1* (ss. 343-353). Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Özbaran, S. (2009b). Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu'na Açılması. İçinde *Türk Denizcilik Tarihi 1*. Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Özcan, A. (1999). Osmanlı Askerî Teşkilatı. İçinde *Osmanlı: 6 – Teşkilât* (ss. 551-557). Yeni Türkiye Yayınları.
- Özkan, T. (1979). *Çaldıran Meydan Muharebesi*. Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Askeri Tarih Yayınları.

- Paine, L. (2023). *Deniz ve Uygarlık Dünya Denizcilik Tarihi* (N. ELHÜSEYNİ, Çev.). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Panzac, D. (2009). Osmanlı Donanması. İçinde E. Işın (Ed.), *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri*. Pera Müzesi Yayınları.
- Panzac, D. (2018). *Osmanlı Donanması* (A. Maden & S. Canpolat, Çev.). Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Peçevi İbrahim Efendi. (1981). *Peçevi Tarihi I*. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Polonyalı Simeon'un Seyahatnâmesi* (H. D. Andreasyan, Çev.). (1964). Baha Matbbası.
- Ruy Gonzales de Clavijo. (1993). *Anadolu Orta Asya ve Timur* (Ö. R. Doğrul, Çev.). Ses Yayınları.
- Sâbis, A. İ. (1990). *Harp Hatıralarım Birinci Cihan Harbi* (C. 2). Nehir Yayınları.
- Selânikî Mustafa Efendi. (1999). *Tarih-i Selânikî: C. I* (2. bs). Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Seydi Âli Reis. (1970). *Mir'at-ül Memalik* (N. Akyıldız, Ed.). Tercüman Gazetesi.
- Shaw, S. J. (2008). *Eski ve Yeni Arasında Sultan III. Selim Yönetiminde Osmanlı İmparatorluğu* (H. Güldü, Çev.). Kapı Yayınları.
- Songur, F. (2022). II. Abdülhamid Dönemi Donanması'nda Teknoloji, Lojistik ve Kurumsal Yapı. İçinde M. Özler & S. Nurdan (Ed.), *XVIII. Türk Tarih Kongresi: Kongreye Sunulan Bildiriler, III. Cilt – Osmanlı Tarihi ve Medeniyeti* (ss. 519-544). Türk Tarih Kurumu.
- Şakiroğlu, M. (2009). Rodos Adası'nın Fethinden 1540 tarihli Türk-Venedik Antlaşmasına. İçinde İ. Bostan & S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I*. Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Şavk Çelik, Ü., Türkyılmaz, F., & Cengiz, M. (Ed.). (2022). 2. *Uluslararası Türkiyat Araştırmaları Bilgi Şöleni Bildirileri Kâşgarlı Mahmud ve Dönemi*. Türk Dil Kurumu Yayınları.

- Şimşek, A., & Akbaş, E. (2023). *Fetih ve Fatih: Tevârihten Tarihe Popülerden Kültür Endüstrisine*. İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Kütüphane ve Müzeler Müdürlüğü.
- Tabakoğlu, A. (2014). *Türkiye İktisat Tarihi* (12. bs). Dergâh Yayınları.
- Taneri, A. (1981). *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri (Kuruluş Devri)*. Utku Basımevi.
- Tansel, S. (1969). *Yavuz Sultan Selim*. Milli Eğitim Basımevi.
- Tarakçı, N. (2009). *Deniz Gücünün Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri*. Deniz Basımevi.
- Tavernier, J. B. (2006). *Tavernier Seyahatnamesi* (S. Yerasimos, Ed.; T. Tunçdoğan, Çev.). Kitap Yayınevi.
- Tekindağ, Ş. (2003). Mahmud Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXVII* (ss. 376-378). TDV Yayınları.
- Tezel, H. (1973). *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi* (C. 1). Deniz Basımevi.
- Thomazi, A. (1997). *Çanakkale Deniz Savaşı* (H. Işık, Çev.). Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yayınları.
- Turan, O. (1980). *Selçuklular Tarihi ve Türk- İslâm Medeniyeti*. Dergah Yayınları.
- Turan, Ş. (2000). *Türkiye-İtalya İlişkileri I*. T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Tursun Bey. (1980). *Fatih'in Tarihi (Tarih-i Ebul Feth)* (A. Tezbaşar, Ed.). Tercüman Gazetesi.
- Urfalı Mateos. (2000). *Urfalı Mateos Vekayi-Nâmesi (952-1136) ve Papaz Grigor'un Zeyli (1136-1162)* (Hrand D. Andreasyan, Çev.; 3. bs). Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1969). *Anadolu Beylikleri* (II). Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1994a). *Osmanlı Tarihi: C. II* (6. bs). Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Uzunçarşılı, İ. H. (1994b). *Osmanlı Tarihi: C. III* (6. bs). Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Uzunçarşılı, İ. H. (2020). *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı* (4. bs). Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Ünal, M. A. (1997). *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*. Kardelen Kitabevi.

- Vatin, N. (2004). *Rodos Şövalyeleri ve Osmanlılar: Doğu Akdeniz’de savaş, diplomasi ve korsanlık, 1480-1522* (T. Altınova, Çev.). Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- Vehbî. (2008). *Surnâme Sultan Ahmet’in Düğün Kitabı* (M. Tulum, Çev.). Kabcacı Yayınevi.
- von Hammer, J. (1990). *Büyük Osmanlı Tarihi* (C. 5). Üçdal Neşriyat.
- Wallach, J. L. (1985). *Bir Askeri Yardımın Anatomisi* (F. Çeliker, Çev.; 2. bs). Gnkur. Basımevi.
- Yarbay Saffet Bey. (1994). *Mezemorta Hüseyin Paşa* (Y. Senemoğlu, Ed.). Dz.K.K.lığı Basımevi.
- Yeşil, F. (2015). *Trajik Zafer*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Yılmaz, C. (Ed.). (2015). *Düşten Fethe İstanbul*. Üsküdar Belediyesi Başkanlığı.
- Yükep, K. (1977). *Girit Seferi (1645-1669): C. III*. Gnkur. Basımevi.
- Zorlu, T. (2014). *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*. Timaş Yayınları.
- Zorlu, T., & Özbay, F. (2014). Foreign Shipwrights under Selim III: The Case of Jacques Balthazard Le Brun. İçinde *Seapower, Technology and Trade*. Denizler Kitabevi.

C. MAKALELER

Adıyeke, B. (2025). İnebahtı Deniz Savaşı'nın Venedik Ekonomisi Üzerindeki Etkisi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 12(1), 227-246. <https://doi.org/10.69878/deuefad.1562687>

Afyoncu, E. (2009). Sokullu Mehmed Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXVII* (ss. 354-357). TDV Yayınları.

Afyoncu, E. (2010). Süleyman Paşa, Hadım. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXVIII* (ss. 96-98). TDV Yayınları.

Ágoston, G. (2022). Karşılaştırmalı Perspektifle Osmanlı Askeri ve Deniz Gücü: İnebahtı Öncesi ve Sonrası. *Tarih Dergisi*, 76, 1-19. <https://doi.org/10.26650/iutd.202201>

Ak, G. (2014). Tarih, Deniz ve Egemenlik: Ege'nin İsporadları "Menteşe Adaları"nın Dünü ve Bugünü. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XIV(29), 283-313.

Ak, M. (2009). Seydi Ali Reis. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXVII* (ss. 21-24). TDV Yayınları. <https://islamansiklopedisi.org.tr/seydi-ali-reis>

Akbulut, İ. (2014). 160. Yıldönümünde Kırım Savaşı. *Türk Dünyası Araştırmaları*, 208, 333-350.

Akpınar, O. C. (2023). Birinci Dünya Savaşı'nda Fransız Gemilerinin Antalya Sahillerine Yönelik Taarruzları. *Yakın Dönem Türkiye Araştırmaları-Recent Period Turkish Studies*, 43, 111-142. <https://doi.org/10.26650/YTA2023-1265611>

Akşahin, İ. E. (2022). Sultan Abdülaziz Devrinde Tersâne-i Âmire'de Zırhlı Gemi İnşa Projeleri. *Kadim*, 4, 55-76. <https://doi.org/10.54462/kadim.1174774>

Aktepe, M. M. (1993). Çeşme Vak'ası. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. VIII* (ss. 288-289). TDV Yayınları. <https://islamansiklopedisi.org.tr/cesme-vakasi>

Alasya, H. F. (2022). Kıbrıs. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXV* (ss. 379-382). TDV Yayınları.

- Alkan, M. (2004). Hüseyin Rauf Orbay'm Hayatı (1880-1964). *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 20(59), 597-642. <https://doi.org/10.33419/aamd.702817>
- Allahverdi, R. Ş. (2013). Kızıldeniz De Osmanlı Hâkimiyeti: Özdemiroğlu Osman Paşa Nin Habeşistan Beylerbeyliği (1561-1567). *Studies of the Ottomon Domain*, 3(5), 35-35. <https://doi.org/10.19039/sotod.2013514126>
- Altundağ, Ş. (1942). Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı Esnasında. *BELLE TEN*, 6(23-24), 229-252. <https://doi.org/10.37879/ttkbelleten.1405403>
- Ari, B., & Zan, L. (2024). Shipbuilding and early forms of modern management. Six months to rebuild the Ottoman fleet after the defeat at Lepanto. *Business History*, 66(6). <https://doi.org/10.1080/00076791.2022.2117799>
- Aslan, S. (2024). 1697 Seferinde Tuna Donanması'nın Operasyonel Masrafları. *Istranca Tarih Araştırmaları Dergisi*, 2(1), 21-40.
- Asrar, N. (2012). Kanuni Sultan Süleyman Devrinde Osmanlı Devletinin Dini Siyaset ve İslam alemi. *İslam Tetkikleri Dergisi*, 4, 83-90.
- Aydın, M. (1993). Cezayirli Gazi Hasan Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. VII* (ss. 501-503). TDV Yayınları.
- Aydın, Y. (2012). XVIII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Donanması ve Tersane-İ Amire'de Lenger ve Yelken Bezi Üretimine Başlanması. *Tarih Dergisi*, 49, 47-57.
- Aysal, N. (2017). Osmanlı Donanma Cemiyeti'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri. *The Journal of Academic Social Science*, 50, 1-23. <https://doi.org/10.16992/ASOS.12470>
- Aytan, D. (2023). Osmanlı'nın Son Devrinde Türk Denizaltıcılığı (1886-1923). *Harp Tarihi Dergisi*, 8, 97-131. <https://doi.org/10.61348/htde.1375239>
- Babinger, F. (2000). Piyale Pasha. İçinde *The Encyclopaedia of Islam: C. VIII* (New Edition, ss. 316-317). Brill.

- Bayur, H. (1978). Balkan Savaşında Türk Filosunun Durumu. *Belleten*, 42(165), 95-104.
<https://doi.org/10.37879/belleten.1978.95>
- Bedirhan, Y., & Atabey, F. (2013). Osmanlı Bahriyesi'nde Yabancı Danışmanlar (1808- 1918). *Journal of Turkish Studies*, 127-139. <http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.4634>
- Bediz, D. (1951). Süveyş Kanalı'nın Önemi. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 9(3), 329-347.
- Besbelli, S. (2005). *Çanakkale'de Türk Bahriyesi*. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi Amirliği.
- Beşirli, M. (2010). Sultan Abdülaziz'den Birinci Dünya Savaşı'na Osmanlı Donanması. *Journal of Turkish Research Institute*, 11(25).
- Beydilli, K. (2011). Tepedenli Ali Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XL* (ss. 476-479). TDV Yayınları.
- Beydilli, K. (2020). Mühendishâne-i Bahrî-i Hümâyûn. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXI* (ss. 513-514). TDV Yayınları.
- Bilge, M. L. (2010). Süveyş. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXVIII* (ss. 186-187). TDV Yayınları.
- Bilgin, F. (2013). Mekan ve İnsan: Gelibolu ve Barbaros Hayreddin Paşa (Osmanlı Devleti'nin Akdeniz Hakimiyeti). *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, 11(14), Article 14.
- Bilgin, F. (2015). Kıbrıs'ın Fethi İçin Yapılan Hazırlıklar (Arşiv Belgelerine Göre). *Mukaddime*, 6(1), 79-100. <https://doi.org/10.19059/mukaddime.21655>
- Bostan, İ. (1992a). Baltaoğlu Süleyman Bey. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. V* (s. 41). TDV Yayınları.
- Bostan, İ. (1992b). Cafer Bey. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. VI* (s. 547). TDV Yayınları.

- Bostan, İ. (1996). Gemi. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XIV* (ss. 11-15). TDV Yayınları. <https://islamansiklopedisi.org.tr/gemi#2-osmanli-donemi>
- Bostan, İ. (2001a). İzmit. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXIII* (ss. 536-541). TDV Yayınları. <https://islamansiklopedisi.org.tr/izmit#1>
- Bostan, İ. (2001b). Kapudan Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXIV* (ss. 354-355). TDV Yayınları.
- Bostan, İ. (2003). Malta. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXVII* (ss. 539-542). TDV Yayınları.
- Bostan, İ. (2004b). Kadirga'dan Kalyon'a (XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi'nin Değişimi). *Osmanlı Araştırmaları*, 24(24), 65-86.
- Bostan, İ. (2004c). Mezemorta Hüseyin Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXIX* (ss. 524-526). TDV Yayınları.
- Bostan, İ. (2007a). Oruç Reis. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXIII* (ss. 426-428). TDV Yayınları.
- Bostan, İ. (2007b). Pîrî Reis. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXIV* (ss. 283-285). TDV Yayınları.
- Bostan, İ. (2007d). Piyale Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXIV* (ss. 296-297). TDV Yayınları.
- Bostan, İ. (2007e). Preveze Deniz Muharebesi. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXIV* (ss. 343-345). TDV Yayınları. <https://islamansiklopedisi.org.tr/preveze-deniz-muharebesi>
- Bostan, İ. (2009e). Saruca Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXVI* (ss. 168-169). TDV Yayınları. <https://islamansiklopedisi.org.tr/saruca-pasa>
- Bostan, İ. (2009f). Saruca Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXVI* (ss. 169-170). TDV Yayınları. <https://islamansiklopedisi.org.tr/saruca-pasa--vezir>

- Bostan, İ. (2009g). Selman Reis. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXV* (ss. 444-446). TDV Yayınları.
- Bostan, İ. (2011a). Cezayir-i Bahr-ı Sefid Eyaletinin Kuruluşu. *Tarih Dergisi*, 38, 61-78.
- Bostan, İ. (2011b). Tersâne-i Âmire. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XL* (ss. 513-516). TDV Yayınları.
- Bostan, İ. (2012). Turgut Reis. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXXI* (ss. 417-418). TDV Yayınları.
- Bostan, İ. (2022a). Fetvanın Osmanlı Yönetimi ve Toplum Üzerindeki Etkisi: Ebussuûd Efendi'nin Kıbrıs ve İnebahtı Fetvaları. *Tarih Dergisi*, 76, 35-62.
<https://doi.org/10.26650/iutd.202203>
- Bostan, İ. (2022b). Kemal Reis. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXV* (ss. 226-227). TDV Yayınları.
- Bostan, İ. (2022c). Kılıç Ali Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXV* (ss. 410-412). TDV Yayınları.
- Bozkurt, N. (1991). Bahriye. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. IV* (ss. 501-509). TDV Yayınları.
- Bulunur, İ. (2020). Mustafa Âli ve Evliyâ Çelebi'ye Göre Osmanlılarda Deniz Korkusu. *Journal of Turkish Research Institute*, 67, 523-540. <https://doi.org/10.14222/turkiyat4276>
- Büyüktuğrul, A. (1978). Preveze Muharebesine İlişkin Belgeler. *Belleten*, 42(168), 629-666.
<https://doi.org/10.37879/belleten.1978.629>
- Büyüktuğrul, A. (1980). Balkan Savaşı Deniz Harekatı Üzerine Gerçekler (1912-1913). *Belleten*, 44(176), 717-752. <https://doi.org/10.37879/belleten.1980.717>
- Casale, G. (2012). From Hungary to Southeast Asia: The Ali Macar Reis Atlas in a Global Context. *Osmanlı Araştırmaları*, 39(39), 54-62.

- Cevrioglu, M. H. (2022). Tulû'î'nin Paşanname'si ya da Karadeniz'de Bir Deniz Cenginin Anlatımı (1629). *Türk Savaş Çalışmaları Dergisi*, 3(1), 86-102. <https://doi.org/10.52792/tws.1074778>
- Cezar, Y. (2011). Osmanlı Devleti'nin Malî Kurumlarından Tersane-i Âmire Hazinesi ve Defterdarlığı'nın 1805 Tarihli Kuruluş Yasası ve Eki. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 41(1-4), 0.
- Çakır, İ. E. (2009). İnebahtı (Lepanto) Savaşı ve Osmanlı Donanmasının Yeniden İnşası Üzerine Bazı Bilgiler. *Journal of Turkish Studies*, 512-531.
- Çavuşdere, S. (2009). Selçuklular Döneminde Akdeniz Ticareti, Türkler ve İtalyanlar. *Tarih Okulu Dergisi*, IV, 53-75.
- Çavuşdere, S. (2015). Türklere Karşı Haçlı Donanma İttifakı Teşebbüsü 1341- İzmir Haçlı Seferi: 1341 - 1351. *Journal Of History School*, 8(XXI), 1-58. <https://doi.org/10.14225/joh687>
- Çırpan, M. (2020). Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri Ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler. *GİDB Dergi*, 19, 41-58.
- Çiçek, K. (2022). Kıbrıs. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXV* (ss. 373-379). TDV Yayınları.
- Çolak, S. (2024). Türkçe Sözlük'te Denizcilik Alanındaki Yabancı Kökenli Taşıt Adlandırmalarının Terim Bilimi Açısından İncelenmesi. *Sanal Türkoloji Araştırmaları Dergisi*, 8(2), 31-50.
- Çoruh, H. (2018). Morali Korsanların Kıbrıs Çevresindeki Faaliyetleri (1821-1828). *Journal of Turkish Research Institute / Atatürk Üniversitesi Türkiyat Arastirmalari Enstitüsü Dergisi*, 61, 297-312. <https://doi.org/10.14222/turkiyat3797>
- Dâvid, G. (1992). BARON de TOTT, François. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. V* (ss. 83-84). TDV Yayınları.

- De Bunes Ibarra, M. A. (2001). Barbaros Hayreddin Paşa ve Mağrib'in Osmanlılaşması (M. N. Kutlu, Çev.). *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 12, 261-279.
- Depe, E. (2024). 1770-1790 Yılları Arasında Osmanlı Yelkenli Donanması ve Avrupa'daki Konumu. *Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 9(1), 202-238. <https://doi.org/10.24186/vakanuvis.1416588>
- Doğan, A. (2020). Sanayileşen Batı'nın Denizcilik ve Gemicilik Teknolojisinde Yaşanan Gelişmelerin 19. Yüzyıl Osmanlı Denizcilik ve Gemicilik Teknolojisine ve Ticaretine Yansımaları. *Journal of Strategic Research in Social Science (JoSReSS)*, 6(3), 191-220. <https://doi.org/10.26579/josr.127>
- Doğan, G. (2022). Savaşın Uzlaşmaya: İnebahtı Deniz Savaşı Öncesi ve Sonrası İtalyan Yazınında Türkler (1570-1573). *Tarih Dergisi*, 76, 161-180. <https://doi.org/10.26650/iutd.202209>
- Dönmez, A. (2016). Babıâli'de Hizip Çatışmaları: Ahmed Fevzi Paşa'nın Osmanlı Donanmasını Mısır Valisine Teslimi Olayı. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 1(25461), 43-57. <https://doi.org/10.21563/sutad.268916>
- Düzcü, L. (2009). Osmanlı Bahriye Teşkilâtında Reform Çabaları (1876-1922). *Gazi Akademik Bakış*, 3(5), 1-20.
- Düzcü, L. (2014). Yakınçağ Türk Denizcilik Tarihinde Yaklaşımlar, Zorluklar ve Temel Çalışma Alanları Üzerine Bir Deneme. *Tarih Dergisi*, 60, 97-122.
- Düzcü, L. (2021). Osmanlı'nın Endüstri Devrimine İlk Adımları: Küçük ve Büyük Vapur. *Kadim*, 2, 113-128.
- Ekinci, İ. (2013). Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları. *History Studies*, 5(1), 129-156.

- Elibol, A. (2024). Zaporog Kazakları ve Osmanlı Topraklarına Yağma Akınları (1530-1630). *Ankara Anadolu ve Rumeli Araştırmaları Dergisi*, 5(9), 31-48. <https://doi.org/10.53838/ankarad.1511127>
- Emecen, F. (1996). Gelibolu. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XIV* (ss. 1-6). TDV Yayınları.
- Emecen, F. (2001). İstanbul. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXIII* (ss. 212-220). TDV Yayınları.
- Emecen, F. (2009). Saruhanoğulları. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXVI* (ss. 170-173). TDV Yayınları.
- Emecen, F. (2010). Süleyman I. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXVIII* (ss. 62-74). TDV Yayınları.
- Ertaş, İ. (2025). Arşiv Kayıtlarına Göre Preveze Deniz Muharebesi (1538) Savaş Ganimetleri (Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi 4919/1 Numaralı Deftere Göre. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 12(1), 1067-1087. <https://doi.org/10.5281/zenodo.15631287>
- Ertuğrul, Ö. (2010). Pîrî Reis'in Hürmüz Seferi ve İdamı Hakkındaki Türk ve Portekiz Tarihçilerinin Düşünceleri. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, 29(47), 1-21. https://doi.org/10.1501/tarar_0000000453
- Geçili, D. (2016). Osmanlı Devleti'nin Donanma İçin Model Olarak Aldığı İngiltere Bahriye Mektepleri. *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 30(40), 121-133.
- Geçili, D. (2021). Osmanlı Devleti'nin Torpidolar Hakkında Whitehead ve Sims Şirketleri ile Yaptığı Yazışmalar. *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, 61(2), 939-970. <https://doi.org/10.33171/dtcjournal.2021.61.2.14>

- Gencer, A. İ. (1991a). Bahriye. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. IV* (ss. 501-509). TDV Yayınları.
- Gencer, A. İ. (1991b). Bahriye Nezâreti. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. IV* (ss. 511-512). TDV Yayınları.
- Gök, B. (2014). Çanakkale Deniz Ve Kara Savaşları: Sebepleri, Gelişimi Ve Sonuçları. *Kafkas Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 1(2), 0. <https://doi.org/10.17050/kafifd.204028>
- Gökbilgin, T. (1964a). Navarin. İçinde *İslâm Ansiklopedisi* (C. 9, ss. 127-135). Milli Eğitim Basımevi.
- Gökbilgin, T. (1964b). Oruç Reis. İçinde *İslâm Ansiklopedisi* (C. 9, ss. 127-135). Milli Eğitim Basımevi.
- Gökyay, O. Ş. (2022). Kâtib Çelebi. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXV* (ss. 36-40). TDV Yayınları.
- Göyünç, N. (1999). Hüseyin Paşa, Küçük. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XIX* (ss. 6-8). TDV Yayınları.
- Göyünç, N. (2011). Kapudan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa. *Tarih Dergisi*, 2(3-4), 35-50.
- Güler, Y. (2004). Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti'nin Kuruluşuna Kadar Kıbrıs Meselesi. *Ahi Evran Üniversitesi Kırşehir Eğitim Fakültesi Dergisi*, 5(1), 101-112.
- Günel, Z. (2001). KARESİ BEY. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXIV* (ss. 487-488). TDV Yayınları.
- Güneş, H. (2019). XVI ve XVII. Asırlarda Akdeniz'in İktisadi Yapısı ve Osmanlı Devleti. *İctimaiyat Sosyal Bilimler Dergisi*, 3(1), Article 1. <https://doi.org/10.33709/ictimaiyat.543473>
- Gürkan, E. S. (2016). His Bailo's Kapudan: Conversion, Tangled Loyalties and Hasan Veneziano Between Istanbul and Venice (1588-1591). *Osmanlı Araştırmaları / The Journal of Ottoman Studies*, 48.

- Halaçoğlu, Y. (1992). Basra. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. V* (ss. 112-114). TDV Yayınları.
- Hamdani, A. (2015). Yeni Hindistan Yolu ve Amerika'nın Keşfine Osmanlıların Cevabı (M. Seyitdanlıoğlu, Çev.). *Ondokuz Mayıs University Journal of Education Faculty*, 3, 239-252.
- Hanılçe, M. (2009). Coğrafi Keşiflerin Nedenlerine Yeniden Bakmak. *Tarih Okulu Dergisi*, 2010(VII).
- Hatip, S. M. (2015). Çanakkale Deniz Savaşları. *1453 İstanbul Kültür ve Sanat Dergisi*, 21, 22-27.
- Hatzopoulos, D. (2022). An Overview of Naval Strategy during the 1714–1718 War between the Ottoman Empire and the Venetian Republic. *Società Italiana di Storia Militare*, 3(Fascicolo Speciale 1), 303-342.
- Ilgın, S., Kırval, L., & Yalçın, T. (2018). Amerika Birleşik Devletleri ile Osmanlı Devleti Arasında 1795 Yılında İmzalanan Denizcilikle İlgili Dostluk ve İşbirliği Antlaşması. *DEHUKAM Journal of the Sea and Maritime Law*, 1(1), 133-149.
- Işık, M. (2018). Ejderhan Seferi ve Don- Volga Kanal Projesi. *Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 3, 129-144.
- İlgürel, M. (2001). Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri. *Belleten*, 65(243), 637-654. <https://doi.org/10.37879/belleten.2001.637>
- İmamoğlu, H. V. (2022). Coğrafi Keşiflerden Sonra Oluşan Yenidünya Düzeni ve Osmanlı Ekonomi Politiiği. *Journal of History School*, 15(57), 1025-1041. <http://dx.doi.org/10.29228/Joh.55790>
- İnalçık, H. (1948). Osmanlı—Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569). *BELLETEN*, 12(46), 349-402. <https://doi.org/10.37879/ttkbelleten.1353870>

- İnalçık, H. (2020). Murad II. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (C. 31, ss. 164-172). TDV Yayınları. <https://islamansiklopedisi.org.tr/murad-ii>
- İnan, A. (1937). Bir Türk Amiral', XVI inci asrın Büyük Geografi: Pîrî Reis. *BELLETEREN*, 1(2), 317-332.
- İsmail, F. (1982). Bükreş Andlaşmasının Müzakeresi 1811-1812. *BELLETEREN*, 46(181), 73-120. <https://doi.org/10.37879/ttkbelleten.1137163>
- Kaçar, M. (2008). Tersâne Hendesehânesi'nden Bahriye Mektebi'ne Mühendishâne-i Bahrî-i Hümâyûn. *Osmanli Bilimi Arastirmalari (Studies in Ottoman Science)*, 9(1), 51-77.
- Kadıoğlu, M. (2023). Osmanlı İmparatorluğu'nun Türk ve Müslüman Denizci Esirler Sayesinde Malta'yı Ele Geçirme Stratejisi. *Sakarya Üniversitesi Türk Akademi Dergisi*, 2(1), 1-12.
- Kalkan, M. T. (2024). Fakirlik, Soğuk ve Türkler: Türk Olmayan Türklerin 1627'deki İzlanda Seferi ve Kuzey Avrupa'daki Türk İmgesinin Kökenleri. *Hitit Sosyal Bilimler Dergisi*, 17(3), 406-425. <https://doi.org/10.17218/hititsbd.1446950>
- Karadoğan, U. C. (2008). Birinci Dünya Savaşı'na Girerken Donanmada Yapılan İslah Çalışmaları ve Yabancı Uzmanlar. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 24(72), 757-796.
- Karahan, A. (2022). Osmanlı Denizcilik Teknolojisinin Modernizasyonuna Yönelik Atılan Bir Adım: II. Mahmud Döneminde Tersane-i Amire'de "Havz-ı Cedîd" İnşası. *Vakanüvis - Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 7(1), 145-184. <https://doi.org/10.24186/vakanuvis.1075377>
- Karal, E. Z. (1940). Osmanlı Tarihine Dair Vesikalar. *BELLETEREN*, 4(14-15), 175-190. <https://doi.org/10.37879/ttkbelleten.1416268>
- Karpat, K. H. (2004). The Entry of the Ottoman Empire into World War I. *Belleten*, 68(253), 687-734. <https://doi.org/10.37879/belleten.2004.687>

- Kavas, A. (2009). Sömürgecilik. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXVII* (ss. 394-397). TDV Yayınları.
- Kavas, A. (2012). Tunus. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXXI* (ss. 393-397). TDV Yayınları.
- Kaya, A. İ. (2022). XVII. Yüzyılda Osmanlı İdaresindeki Tuna Nehri (1683-1700) Donanma, İskeleler, Zahire Alımı ve Nakliye. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 16(32), 369-396.
<https://doi.org/10.18220/kid.1103427>
- Kazıcı, Z. (2015). Osmanlı Fethinden Sonra Kıbrıs Halkına Yapılan Muamele. *Yakın Doğu Üniversitesi İslam Tetkikleri Merkezi Dergisi*, 1(1), 39-47.
- Keleş, E. (2008). Kırım Savaşı'nda (1853-1856) Karadeniz ve Boğazlar Meselesi: The Black Sea and the Straits Question in the Crimean War (1853-1856). *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 23(23), 149-194.
https://doi.org/10.1501/OTAM_0000000289
- Kırval, L. (2013). Osmanlı İmparatorluğu'nun 1565 Malta Kuşatması ve 16. Yüzyıl'da Kanuni Sultan Süleyman'ın Akdeniz Stratejisi. *Journal of Eta Maritime Science*, 1(2), 39-46.
- Kiel, M. (2008). Rodos. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXV* (ss. 155-158). TDV Yayınları.
- Kiel, M. (2009). Selânik. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (C. 36, ss. 352-357). TDV Yayınları. <https://islamansiklopedisi.org.tr/selanik>
- Kiel, M. (2020). Midilli. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXX* (ss. 11-14). TDV Yayınları.
- Kiel, M., & Alexander, J. (2020). Mora. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXX* (ss. 278-283). TDV Yayınları.

- Koca, Y. N. (2020). Coğrafyayı Okumak: Kitab-ı Bahriye Nüshaları Üzerine Sistematik Bir Değerlendirme. *International Journal of Geography and Geography Education*, 42, 504-526. <https://doi.org/10.32003/igge.734091>
- Kocaoğlu, M. (1995). Kavalalı Mehmet Ali Paşa İsyanı (1831-1841). *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 6(6), 195-210. https://doi.org/10.1501/OTAM_0000000243
- Komatsu, K. (2001). Financial Problems of the Navy During the Reign of Abdülhamid II. *Oriente Moderno*, 20 (81)(1), 209-219. JSTOR.
- Köse, K. (2020). Rus ve Osmanlı Kaynaklarına Göre Osmanlı Devleti'nin 1569 Astarhan Seferi. *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 2(3), 63-76.
- Köse, M. Z. (2019). Otranto Seferi. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* (ss. 382-384). TDV Yayınları.
- Kurşun, Z. (2019). Çanakkale Muharebeleri. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. VIII* (ss. 205-208). TDV Yayınları.
- Kurtaran, M. S. (2024). II. Abdülhamid Döneminde Mekâtib-i Askeriye-i Bahriye Talimatnâmesi Işığında Mekteb-i Bahriye'de Eğitim ve Öğretim. *Recent Period Turkish Studies*, 46, 73-107. <https://doi.org/10.26650/YTA2024-1520476>
- Küçük, C. (1988). Abdülaziz. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. I* (ss. 179-185). TDV Yayınları.
- Machiel Kiel. (2000). *İnebahtı* (C. 22, ss. 285-287). TDV İslâm Ansiklopedisi.
- Mallett, A. (2016). Çaka Bey (S. Acar, Çev.). *İzmir Araştırmaları Dergisi*, 3, 73-74.
- Maxim, M. (2012). Tuna. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XLI* (ss. 372-374). TDV Yayınları.

- Mercan, E. (2012). Osmanlı Bahriyesi'nde İlk Denizaltılar: Abdülhamid ve Abdülmecid. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 8(15), 163-184.
- Mercan, E. (2015). *Sultan II. Abdülhamid Dönemi Denizcilik Stratejileri Çerçevesinde Gemi*
- Mercan, E. (2022b). Osmanlı Donanması'ndaki Yerli İmkânlarla Bir Muharebe Gemisi İnşa Deneyimi: Abdülkadir. *Güvenlik Stratejileri Dergisi*, 18(42), 449-478.
<https://doi.org/10.17752/guvenlikstrjtj.1124219>
- Merçil, E. (1991). Aydınoğulları. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. IV* (ss. 239-241). TDV Yayınları.
- Merçil, E. (2004). Mentешеoğulları. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXIX* (ss. 152-153). TDV Yayınları.
- Orhunlu, C. (1970a). Hint Kaptanlığı ve Pîrî Reis. *BELLE TEN*, 34(134), 235-254.
- Orhunlu, C. (1970b). Hint Kaptanlığı ve Pîrî Reis. *BELLE TEN*, 34(134), 235-254.
<https://doi.org/10.37879/ttkbelleten.1191525>
- Orhunlu, C. (2011). 16. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar. *Tarih Dergisi*, 12(16), 1-24.
- Osmanlıoğlu, S. (2023). Kıbrıs Seferi'nde (1570-1571) Garip Yiğitler. *Harp Tarihi Dergisi*, 8, 27-69. <https://doi.org/10.61348/htde.1250817>
- Öksüz, H., & Usta, V. (2014). I. Dünya Savaşı Sırasında Rus Donanmasının Trabzon ve Çevresini Bombalaması. *Türkiyat Mecmuası*, 24(1), 25.
<https://doi.org/10.18345/tm.22447>
- Önalp, E. (2001). 1560 Cerbe Deniz Zaferi ve Cerbe Kalesinin Fethi. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 12(12), 173-218.
https://doi.org/10.1501/OTAM_0000000473

- Önalp, E. (2008). Hadım Süleyman Paşa'nın 1538 yılındaki Hindistan Seferi. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma Ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 23, 195-239.
https://doi.org/10.1501/OTAM_0000000290
- Örenç, A. F. (2009). Sakız Adası. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXVI* (ss. 6-10). TDV Yayınları.
- Örenç, A. F. (2012). 1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması. *Tarih Dergisi*, 46, 37-84.
- Öz, M. (2009). Sinop. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXXVII* (ss. 252-256). TDV Yayınları.
- Özbaran, S. (2011a). 16. Yüzyılda Basra Körfezi Sahillerinde Osmanlılar: Basra Beylerbeyliğinin Kuruluşu. *Tarih Dergisi*, 25, 51-72.
- Özbaran, S. (2011b). Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu. *Tarih Dergisi*, 31, 65-146.
- Özcan, A. (1998). Humbaracı Ahmed Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XVIII* (ss. 351-353). TDV Yayınları.
- Özcan, B. (2007). Bir Baskının Anatomisi: Sinop Faci'ası. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 1(2), 7-18.
- Özcan, E. S. (2013, Kasım). Asya'dan Afrika'ya Osmanlı'nın 16. Yüzyıl Kanal Projeleri. *TÜBİTAK Bilim ve Teknik Dergisi*, 34-35.
- Özçelik, E. (2024). Köprülülerin Seraskeri: Kaplan Mustafa Paşa (1657-1680). *Tarih Tetkikleri Dergisi*, 2(4), 110-132.
- Özçelik, E. (2025). Mora Seferlerinde Osmanlı Donanması (1715-1718). *Istranca Tarih Araştırmaları Dergisi*, 3(2), 1-31.
- Özdemir Gümüş, Ş. (2010). Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi. *Manisa Celal Bayar Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 8(1).

- Özel, M. (2022). Türkiye’de Donanma Cemiyetleri: Tarihsel Süreçte Gelişim Ve Bağış Kampanyaları. *Akademik Tarih ve Araştırmalar Dergisi*, 5(7), 20-57.
<https://doi.org/10.56448/ataddergi.1181349>
- Özensoy, A. U. (2019). 15 ve 16. Yüzyıllarda Sömürgecilik Hareketleri, Fiyat Devrimi ve Sömürgecilik İdeolojisi. *Tarih ve Gelecek Dergisi*, 5(3), 819-834.
<https://doi.org/10.21551/jhf.664516>
- Öztürk, M. (2023). Cumhuriyetin 100. Yılında Türkiye’de Ortaçağ Türk ve İslâm Denizcilik Tarihi Çalışmaları. *Tarih Dergisi / Turkish Journal of History*, 81, 367-412.
<https://doi.org/10.26650/iutd.20238111>
- Reindl-Kiel, H. (1996). Gedik Ahmed Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XIII* (ss. 543-544). TDV Yayınları.
- Reindl-Kiel, H. (2004). Mesih Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXIX* (ss. 309-310). TDV Yayınları.
- Sarılioğlu, İ. (2019). Doğu Sorunu Ve Britanya’nın Osmanlı İmparatorluğu’nun Bağımsızlığını ve Toprak Bütünlüğünü Koruma Politikasının Oluşumu. *OPUS International Journal of Society Researches*, 14(20), 2351-2380.
<https://doi.org/10.26466/opus.665699>
- Sarıcaoğlu, F. (2004). Melek Ahmed Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XXIX* (ss. 42-44). TDV Yayınları.
- Sarıçelik, K. (2007). Birinci Dünya Savaşında Osmanlı Devleti’nin İtilaf Devletleri’ne Karşı Anadolu’nun Akdeniz kıyılarında Aldığı Bazı Tedbirler. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 21, 173-189.
- Satan, A., & Bilgü, H. (2020). İslam Mecmuası’nda Yer Alan Karargâh-ı Umumi Tebligatlarına Göre I. Dünya Savaşı’nda Karadeniz’de Türk ve Rus Donanmasının Faaliyetleri (1914-1915). *Harp Tarihi Dergisi*, 2, 149-176.

- Sonyel, S. R. (1998). Yunan Ayaklanması Günlerinde Mora'daki Türkler Nasıl Yok Edildiler? *BELLETEN*, 62(233), 107-120. <https://doi.org/10.37879/belleten.1998.107>
- Soucek, S. (2000). Torghud Re'is. İçinde *The Encyclopaedia of Islam: C. X* (New Edition, ss. 570-571). Brill.
- Soyer Kolçak, E. (2013). Pîrî Reis'in Anlatısına Göre Ege Adaları. *1453 İstanbul Kültür ve Sanat Dergisi*, 17, 34-40.
- Şahin, H. H. (2020). The Ottoman Empire and India Muslims History and "Indian Caliphate Movement". *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. <https://doi.org/10.9775/kausbed.2019.063>
- Şanal, M., & Demir, T. (2012). Heybeliada Bahriye Mektebi ve Türk Eğitim Tarihindeki Yeri. *BELLETEN*, 76(275), 167-206. <https://doi.org/10.37879/belleten.2012.167>
- Şensoy, F. (2018). Şirket-i Hayriye: Osmanlı Boğaziçi Taşımacılık Şirketi. *Accounting and Financial History Research Journal*, 09, 239-279.
- Şeyhoğlu, B. (2024). Osmanlı Meclis Geleneği ve Bahriye Meclisi. *Akademik Literatür Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 1(2), 81-101. <https://doi.org/10.29329/akalid.2024.619.4>
- Şifa, S. (2022). Tarihteki Cep Denizaltı Harekâtlarından Günümüzün ve Geleceğin Deniz Kuvvetleri İçin Çıkarılabilecek Dersler. *Mavi Vatan'dan Açık Denizlere Dergisi*, 3(10), 28-62.
- Şükürov, Q. (2009). Endülüs İstidamesi ve Kemal Reis'in İspanya Seferi. *İstem*, 14, 311-334.
- Taşkıran, C. (2009). 18 Mart Çanakkale Deniz Savaşı. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 25(73), 25-38.
- Toprak, S. (2011). 1821 Mora İsyanı. *Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 6, 317-328.
- Tukin, C. (1996). Girit. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. XIV* (ss. 85-93). TDV Yayınları.

- Tuna, O. (2016). Çatalca Savaşı'nda Türk Donanmasının Desteği. *Studies of The Ottoman Domain (Osmanlı Hakimiyet Sahası Çalışmaları)*, 6(10), 25-58.
<https://doi.org/10.19039/sotod.20161021999>
- Tuna, O. (2021). Balkan Savaşı'nda Hamidiye Kruvazörünün Yunan Donanmasına Karşı Ege Denizi, Adriyatik Denizi ve Doğu Akdeniz'deki Faaliyetleri. *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 49, 125-138.
- Tunç, M. T. M. N. (2024). 18. Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Tersane Emini. *SOCIAL SCIENCES STUDIES JOURNAL (SSSJJournal)*, 5(31), 1431-1447.
<https://doi.org/10.26449/sss.1361>
- Turan, K. (2009). 95. Yıldönümünde Çanakkale Zaferi. *Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi*, 25(73), 63-82.
- Turan, R., & Altınkaynak, S. (2023). İstanbul'un Fethinde Gemilerin Karadan Yürütülmesinin Arka Planı. *Gazi Türkiyat*, 32, 1-11.
- Turan, Ş. (1962). Barak Reis'in, Şehzade Cem Mes'elesiyle İlgili Olarak Savoie'ya Gönderilmesi. *BELLETEN*, 26(103), 539-556.
<https://doi.org/10.37879/ttkbelleten.1218327>
- Turan, Ş. (1964). Piyâle Paşa. İçinde *İslâm Ansiklopedisi* (C. 9, ss. 566-569). Milli Eğitim Basımevi.
- Turan, Ş. (1992a). Barbaros Hayreddin Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. V* (ss. 65-67). TDV Yayınları. <https://islamansiklopedisi.org.tr/barbaros-hayreddin-pasa>
- Turan, Ş. (1992b). Barbaros Hayreddin Paşa. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. V* (ss. 65-67). TDV Yayınları.
- Tütüncü, M. (2014). İki Şehit Barbaros Oruç ve İshak Reis. *Yediküta Dergisi*, 72, 58-63.

- Uzunçarşılı, İ. (2010). Kıbrıs Fethi ile Lepant (İnebahtı) Muharebesi Sırasında Türk Devletile Venedik ve Müttefiklerinin Faaliyetine Dair Bazı Hazinei Evrak Kayıtları. *Journal of Turkology*, 3, 257-292. <https://doi.org/10.18345/tm.42968>
- Uzunçarşılı, İ. H. (1965). Değerli Vezir Gedik Ahmet Paşa II. Bayezid Tarafından Niçin Katledildi? *BELLETEN*, 29(115), 491-498. <https://doi.org/10.37879/ttkbelleten.1203941>
- Ülker, N. (1994). XVIII. Yüzyılda Mısır ve Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın Mısır Seferi. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 9(1), 1-30.
- Ünlü, E. (2022a). Kaptanıderya Küçük Hüseyin Paşa'nın Deniz Seferleri (1792-1803). *Uluslararası Toplumsal Bilimler Dergisi*, 6(2), 119-157.
- Ünlü, E. (2022b). Kaptanıderya Küçük Hüseyin Paşa'nın Deniz Seferleri (1792-1803). *Uluslararası Toplumsal Bilimler Dergisi*, 6(2), 119-157.
- Ünsal, C. (2020). Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa'nın Ölüm Tarihi ve Terekesi Meselesi. *Harp Tarihi Dergisi*, 2, 45-57.
- Vatansever, A. G. M. (2010). Kıbrıs Sorununun Tarihi Gelişimi. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 12, 1487-1530.
- Yılmaz, Ö. (2019). 1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Rusların Trabzon ve Akçaabat Saldırılarına Dair Bazı Yeni Bilgiler. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 13(26), 461-490. <https://doi.org/10.18220/kid.562316>
- Yinanç, M. H. (1944). *Türkiye Tarihi Selçuklular Devri*. İstanbul Üniversitesi Yayınları.
- Yurdakul, İ. (2005). XIX. Yüzyılda Osmanlı-Açe İlişkileri Osmanlı Hilâfetinin Güney Asya'da Dinî-Siyasî Nüfuzu. *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 13, 19-48.
- Yücel, Y. (1985). Fatih'in Trabzon'u Fethi Öncesinde Osmanlı-Trabzon-Akkoyunlu İlişkileri. *Belleten*, 49(194), 287-312. <https://doi.org/10.37879/belleten.1985.287>
- Yücel, Y. (1993). Candaroğulları. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi: C. VII* (ss. 146-149). TDV Yayınları.

Yüksel, A. T., & Hashi, Y. İ. (2021). Osmanlı Devleti'nin Doğu Afrika Bölgesiyle İlişkileri (1550-1885). *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 49, 159-178.

Yüksel, S. (2011). Don Kazaklarının Azak'ı İşgalleri (1637-1642). *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 30(49), 205-218. https://doi.org/10.1501/Tarar_0000000489



D. TEZLER

Akalın, D. (2011). *Süveyş Kanalı (Açılışı ve Osmanlı Devleti'ne Etkisi 1854-1882)* [Doktora Tezi]. Pamukkale Üniversitesi.

Altuntaş, M. (2020a). *XI.-XIV. Yüzyıllarda Anadolu'da Deniz Üsleri ve Tersaneler* [Doktora Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi].

Atmaca, G. (2012). *Türk Deniz Harp Tarihinde Barbaros Zırhlısının Rolü* [Yüksek Lisans Tezi]. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.

Baştürk, S. (2010). *Telhîsü'Berku'l-Yemânî / Ahbârü'l-Yemânî (Tahlil ve Metin)* [Doktora Tezi]. Atatürk Üniversitesi.

Batmaz, Ş. (2002). *II. Abdülhamit Devri Osmanlı Donanması* [Doktora Tezi]. Erciyes Üniversitesi.

Bostancı, H. M. (2002). *19 Numaralı Mühimme Defteri* [Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Üniversitesi.

Demirbaş, Y. (2022). *Osmanlı Deniz Ümerâsı* [Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Üniversitesi.

Dion, P. (2015). *16. Ve 19. Yüzyıllar Arasında Osmanlı ve Açe Sultanlığı İlişkileri* [Yüksek Lisans Tezi]. Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi.

Düzcü, L. (2012). *Yelkenliden Buharluya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)* [Doktora Tezi]. Gazi Üniversitesi.

Gök, N. (2007). *Donanma Cemiyeti'nin Anadolu'da Örgütlenmesi* [Doktora Tezi]. Ankara Üniversitesi.

Hakyemez, E. (2022). *Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa'nın Devlet Hayatı* [Yüksek Lisans Tezi]. Ordu Üniversitesi.

Kaçar, M. (1994). *Osmanlı Devleti'nde Mühendishânelerin Kuruluşu ve Bilim ve Eğitim Anlayışındaki Değişmeler* [Doktora Tezi]. İstanbul Üniversitesi.

- Karadaş, A. (2023). *Denizlerdeki Osmanlı: Osmanlı İmparatorluğu'nun denizcilik faaliyetlerine stratejik bir bakış (1500-1700)* [Yüksek Lisans Tezi]. Dokuz Eylül Üniversitesi.
- Karadoğan, U. C. (2007). *Türk Donanması ve Faaliyetleri (1914-1925)* [Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi].
- Keskin, C. (2007). *1892-1900 Dönemi İrade-i Seniyyelerine Göre Osmanlı Bahriyesi* [Yüksek Lisans Tezi]. Sakarya Üniversitesi.
- Mirazlı Saral, Y. (2006). *Doğu Karadeniz Bölgesi Denizcilik Folkloru Üzerine Bir Araştırma* [Yüksek Lisans Tezi]. Ege Üniversitesi.
- Orakçı, Z. (2021). *Mezemorta Hüseyin Paşa* [Yüksek Lisans Tezi]. Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi.
- Özdoğan, N. (2010). *Hamza Bey ve Külliyesi* [Yüksek Lisans Tezi]. Uludağ Üniversitesi.
- Petek, A. (2025). *Osmanlı Devleti'nde Modern Ordunun Gelişimi: Bahriye Örneği (1856-1878)* [Doktora Tezi]. Gazi Üniversitesi.
- şahin, A. (2017). *Osmanlı-İngiliz Savaşı (1807-1809) Ve Kal'a-i Sultaniye Antlaşması* [Yüksek Lisans Tezi]. Kastamonu Üniversitesi.
- şener, İ. (2015). *16 Numaralı Mühimme Defteri'nin (s.1-119) Transkripsiyon ve Değerlendirilmesi* [Yüksek Lisans Tezi]. Atatürk Üniversitesi.
- Vardarlı, U. (2021). *Türkiye Selçukluları'nın Deniz Gücü* [Yüksek Lisans Tezi]. İstanbul Üniversitesi.
- Yıldırım, M. İ. (2010). *İdris-i Bitlisî'nin Heşt Behişt'ine Göre Fatih Sultan Mehmed ve Dönemi* [Doktora Tezi]. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi.

E. WEB KAYNAKLARI

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (t.y.-a). *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarihçesi*. Geliş tarihi 20

Aralık 2025, gönderen <https://www.dzkk.tsk.tr/ArsivAskeriTarih/icerik/deniz-kuvvetleri-komutanligi-tarihcesi>

Deniz Kuvvetleri Komutanlığı. (t.y.-b). *Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Tarihçesi*. T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Resmi Web Sitesi. Geliş tarihi 11 Aralık 2025, gönderen <https://www.dzkk.tsk.tr/ArsivAskeriTarih/icerik/deniz-kuvvetleri-komutanligi-tarihcesi>

Fırkate. (t.y.). İçinde *Kubbealtı Lugati*. Kubbealtı Neşriyatı. Geliş tarihi 10 Kasım 2025, gönderen <https://www.lugatim.com/s/firkate>

Kalyon. (t.y.). İçinde *Kubbealtı Lugati*. Kubbealtı Neşriyatı. Geliş tarihi 10 Kasım 2025, gönderen <https://lugatim.com/s/KALYON>

Kârhâne. (t.y.). İçinde *Kubbealtı Lugati*. Kubbealtı Neşriyatı. Geliş tarihi 16 Kasım 2025, gönderen <https://lugatim.com/s/karhane>

Lütf-ü Hümayûn-Unprotected Cruiser (1896). (t.y.). Navypedia-Fighting Ships of the World. Geliş tarihi 14 Kasım 2025, gönderen https://www.navypedia.org/ships/turkey/tu_cr_lutfu_humayun.htm

Mavi Vatan. (t.y.). *Ege Denizi'nin Tarihi Geçmişi*. Mavi Vatan. Geliş tarihi 10 Ağustos 2025, gönderen <https://mavivatan.net/ege-denizinin-tarihi-gecmisi/>

Mavna – Mavuna. (t.y.). İçinde *Kubbealtı Lugati*. Kubbealtı Neşriyatı. Geliş tarihi 10 Kasım 2025, gönderen <https://lugatim.com/s/Mavna>

Milli Savunma Üniversitesi. (t.y.). *Deniz Harp Okulu Lisans Programı Ders Planları ve İçerikleri*. Geliş tarihi 20 Aralık 2025, gönderen <https://dho.msu.edu.tr/dekanlik/bolum/meslekibilimler/bolumdersleri.html>

Necmettin Erbakan Üniversitesi. (t.y.). *Türk Denizcilik Tarihi Ders İçeriği (Bilgi Paketi)*.

Necmettin Erbakan Üniversitesi Bilgi Paketi. Geliş tarihi 20 Aralık 2025, gönderen

<https://ebyssorgu.erbakan.edu.tr>

Songur, F. (2024, Nisan 1). *Modern Osmanlı Bahriyesinde gemi tipleri-I*. MarineDeal News.

<https://www.marinedealnews.com/modern-osmanli-bahriyesinde-gemi-tipleri-i/>

Torpidobot. (t.y.). İçinde *Kubbealtı Lugati*. Kubbealtı Neşriyatı. Geliş tarihi 13 Kasım 2025,

gönderen <https://www.lugatim.com/s/torpidobot>

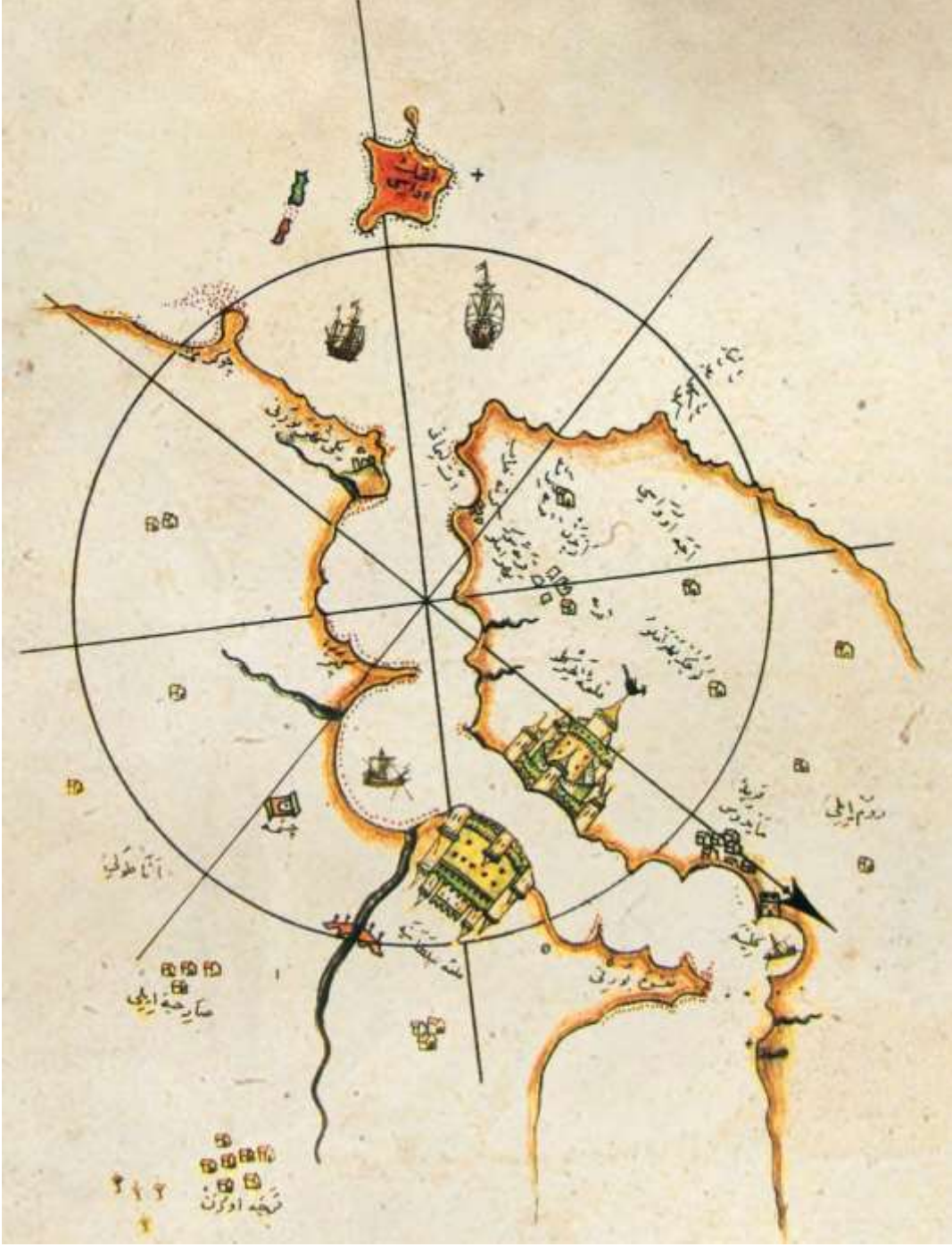


EK-2: Pîrî Reis'in 1513 Tarihli Avrupa Haritası



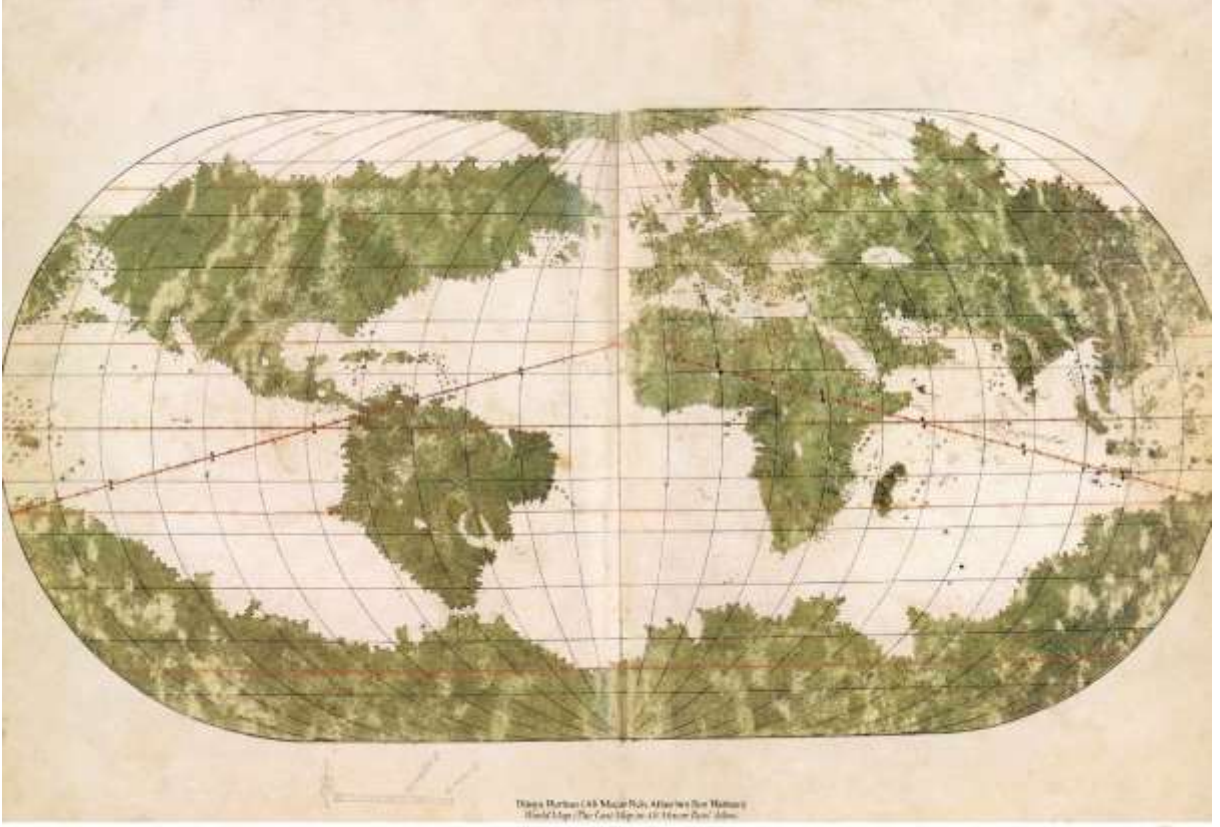
Kaynak: Pîrî Reis, *Kitab-ı Bahriye*, İstanbul Üniversitesi Kütüphanesi, No: 6605.

EK-3: Pîrî Reis'in Kitâb-ı Bahriye Eserinde Yer Alan Gelibolu Haritası (1526)



Kaynak: Pîrî Reis, *Kitâb-ı Bahriye* (1526), (Görsel Kaynağı: *Atlas Tarih Dergisi*, Mayıs 2016).

EK-4: Ali Macar Reis Atlası'nda Yer Alan Dünya Haritası (1567)



Kaynak: *Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi, Hazine Kitaplığı, No: 644.*

EK-5: 1500-1600 Yılları Arasındaki Akdeniz Muharebelerini Gösteren Harita



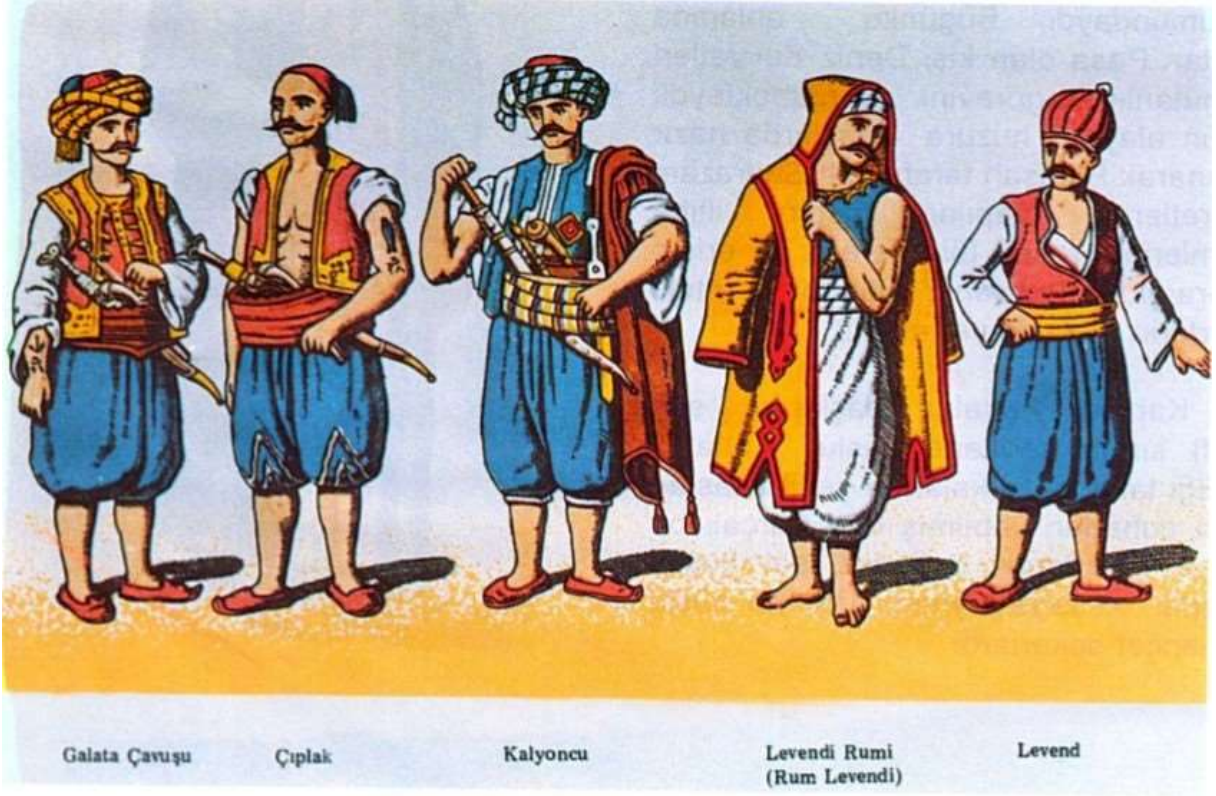
Kaynak: Guilmartin, J. F. (2010). *Kalyonlar ve Kadırgalar*, İstanbul: Kitap Yayınevi, s. 148.

EK-6: Matrakçı Nasuh'un Çizimiyle Marsilya Limanı'nda Osmanlı Kadırgaları (1543)



Kaynak: Matrakçı Nasuh, *Süleymanname*, Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi (TSMK), H.1608, (Görsel Kaynağı: Bostan, İ. & Özbaran, S. (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi*, Cilt 1, s. 55).

EK-8: Kaptan-ı Derya Küçük Hüseyin Paşa Zamanında Tersaneye Bağlı Koruma Görevlileri



Kaynak: Atabey, F. (1997). *Tarihten Günümüze Deniz Kuvvetleri Personel Kıyafetlerinin Geçirdiği Aşamalar*, Ankara: Dz.K.K.1ığı Karargah Basımevi, s. 4.

EK-9: Cezayir halkının ve ileri gelenlerinin, Oruç Reis'in şهادeti üzerine Hayreddin Bey'in idaresinde Osmanlı Devleti'ne itaat ve bağlılıklarını bildiren arzı.



Kaynak: Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TS.MA.e), Belge No: 6456/1, Tarih: H. 11 Zilkade 925 (M. Kasım 1519).

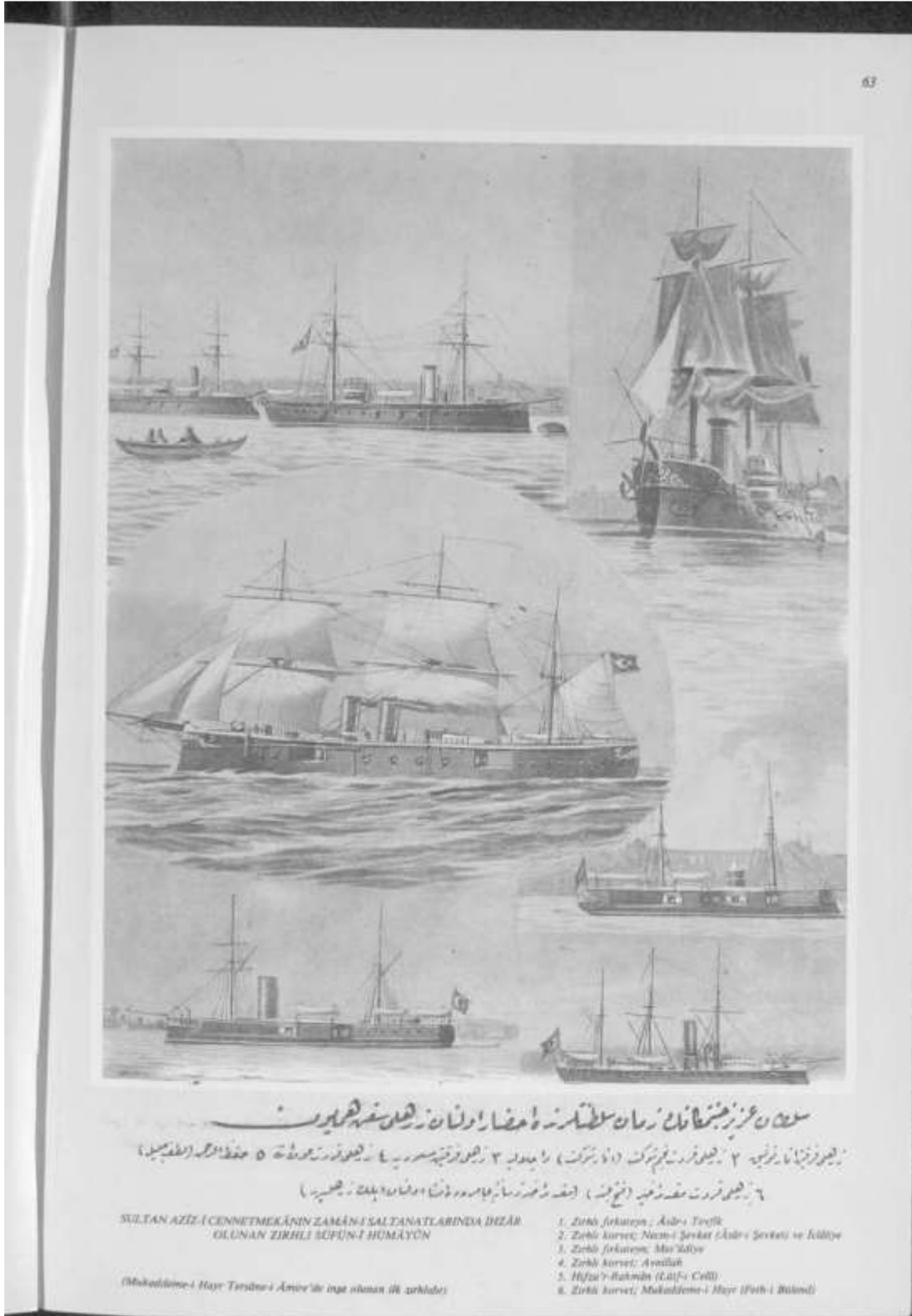
EK-10: Haliç ve Tersane Tasvirli Yazı Çekmecesi.



Kaynak: Topkapı Sarayı Müzesi Kütüphanesi (TSMK), Bölüm: CY, Nr. 455.



EK-11: Sultan Abdülaziz Dönemi Zırhlı Osmanlı Gemileri



Kaynak: Pala, İ. (Haz.). (1995). *Osmanlı Bahriyesinin Mazisi*, İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Kültür Yayınları, s.63

EK-12: 1701 Bahriye Kanunnamesi Giriş Metni



Kaynak: T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Defter No: D.BŞM.TRE.d.14599/0001ü Tarih: [H-29-12-1113].

EK-13: 11. Sınıf Ders Kitabında Yer Alan “Mavi Vatan Tatbikatı” Görseli ve İlgili Metin Görseli

Denizcilik Faaliyetlerindeki Değişimlerin Osmanlı Devleti'ne Etkileri

Beyin Fırtınası

Bir devletin denizlerdeki hâkimiyeti ile siyasal ve ekonomik varlığı arasında bir ilişki var mıdır? Görselden hareketle “Mavi Vatan” bağlamında değerlendiriniz.



Görsel 1.8: Mavi Vatan Tatbikatı (2025)

XVI ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı Devleti Avrupa, Asya ve Afrika kıtalarının kesiştiği iç denizlerde egemenliğe sahipti. Bu açıdan bakıldığında en doğuda Filistin kıyılarından en batıda Atlantik Okyanusu'na kadar tüm Akdeniz'de Osmanlı deniz gücü hâkim bir konumdaydı. “Türk Gölü” olarak anılan Karadeniz'in tüm kıyıları Osmanlı Devleti'nin egemenliği ve denetimi altında bulunuyordu. Osmanlı Devleti uzun yıllar bu denizlerde kıyıların güvenliğini ve Doğu-Batı ticaretinin devamını sağlamıştı. Bu amaçla Akdeniz ve Karadeniz'de korsanlık faaliyetlerini, büyük savaşları önlemeye çalışmıştı. Osmanlılar ayrıca bu bölgedeki ticaret sayesinde hazine gelirlerini ve refah düzeyini artırmıştı.

XV. yüzyılın sonlarından itibaren Avrupa'da gemi teknolojisinin gelişimi ile başlayan denizcilik faaliyetleri okyanusların önemini daha da artırmıştı. Avrupa'nın sömürgecilik faaliyetleriyle yeni ticaret yollarının bulunması Hindistan ve Uzak Doğu bölgesindeki ürünlerin okyanuslar aracılığıyla Avrupa limanlarına taşınmasını sağladı. Bu durum Akdeniz başta olmak üzere iç denizleri de etkiledi. Akdeniz ticaretinin önemini kaybetmesi yaklaşık iki yüzyılı bulmuştu. Akdeniz'in uzun süre önemini korumasının sebebi Osmanlı Devleti'nin Fransa, İngiltere, Hollanda gibi tüccar devletleri Doğu Akdeniz limanlarında ticaret yapmalarını hususunda teşvik etmesi ve yeni ticaret yollarının Batı Akdeniz limanları üzerinden işlenmesiydi.

Diğer yandan gemi teknolojisinin gelişmesi sonucu Avrupalı güçlerin kalyon adı verilen (Görsel 1.9) büyük gemileri toplarla donatmaları deniz gücünde Osmanlı Devleti'ne karşı üstünlük kurmalarına sebep oldu. Bu süreçte Akdeniz'de Venediklilerle Osmanlı Devleti arasında deniz savaşları yapıldı. Özellikle Girit Adası'nın hâkimiyeti için girişilen bu mücadelelerde Girit, Osmanlı Devleti tarafından fethedilmiş olsa bile kalyon kullanan Venediklilerin denizlerde teknik üstünlüğü söz konusuydu. Bununla birlikte Osmanlı Devleti, donanmasında kadırgadan kalyona geçerek ve önlemler olarak Akdeniz'deki egemenliğini korumaya çalışmıştır.

Bakış Açısı

Görsel 1.9'da gördüğünüz kalyon sizce hangi amaçlar için kullanılmış olabilir?



Görsel 1.9: Venedik kalyonu, Myrtam Thyas, Venedik Deniz Tarihi Müzesi, İtalya

EK-14: 10. Sınıf Ders Kitabında Yer Alan “Kalyon” İllüstrasyonu ve İlgili Metin Görseli



- Bu dönemde denizlerdeki mücadele Batı Avrupalı devletlerin yönlendirmesiyle okyanuslara kaymış, üç direkli kalyon teknolojisi açık denizlerin hâkim unsuru hâline gelmiştir (3.21).

Kaynak 1

“1453 ile 1560’lar arasında Türk deniz kuvvetleri Osmanlı İmparatorluğu’nun yayılmasına hizmet etti. 1499-1502 Türk-Venedik Savaşları başlıca Venedik ticaret yollarının Türklerin eline geçmesini sağladı. 1503’te Türk donanması üç yüzden fazla tekneden oluşuyordu. Bu, Doğu Akdeniz’deki bütün Hıristiyan devletleri korkutacak bir sayıydı. 1517’de Mısır’ın fethi Türklerin Levanten ticaret yollarına hükmetmesini sağladı. Bu başarı Hıristiyanlara karşı teknik üstünlükle kazanılmadı. Esas etken, sultanın imparatorluğunun çeşitli deniz kaynaklarını ezici bir tekne sayısına dönüştürme yeteneğiydi. (...) 1565’te Malta’da yaşanan terslik ve 1571 İnebahtı yenilgisi belirleyici olaylar olarak görülmesi de bir deniz imparatorluğunu kadirga güçleriyle sürdürmenin zorluğunu ortaya koyar. (...) Başat kadirga teknolojisi ve siyasal denetim mekanizmaları, deniz gücünün uzak mesafelerdeki yerel düşmanlar üzerine gönderilmesine uygun değildi.”

Harding, 2003, s. 105.*



▲ Görsel 3.21: Kalyon illüstrasyonu

Osmanlı ordusundaki askerî değişime bağlı olarak piyade sınıfı muharebe alanında daha baskın hâle geldikçe ordudaki süvari sayısı azaltılmış, bunun sonucunda da sipahilerin geçimi için ihtiyaç duyulan tımar sayısı düşmüştür. Bu mali ve askerî değişimler, önceki uygulamalara dönülmesini, özellikle de tımar sisteminin canlandırılarak eski hâline getirilmesini imkânsızlaştırmış ve tımarlı tımarlı sipahilerin önemini azaltmıştır. Osmanlı askerî varlığı, silah teknolojisi, maliyesi ve lojistiği; XVI-XVII. yüzyıllarda yaşanan bazı askerî başarısızlıklara rağmen etkinliğini ve işlerliğini devam ettirmiştir.

Yönetici sınıfın mali kriz nedeniyle yitirdiği mutabakat zemini, yerini yeni yetkiler elde etme ve gelir kaynakları bulma yarışına bırakmıştır. Yönetici (askerî) sınıf yüksek kazanç elde etmek için makam ve mevki peşinde koşmaya başlamıştır. Devlet görevlileri, artan harcamaları nedeniyle daima ek gelir arayışında olmuş, çoğunlukla açık artırmaya kadar varan yöntemlerle yeni gelir kaynakları bulmaya çalışmıştır.

Kaynak: 10. Sınıf Tarih Ders Kitabı, s. 255.