

T.C.
İSTANBUL 29 MAYIS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİMDALI

ERKEN MODERN DÖNEM AKDENİZ
HÂKİMİYETİ VE OSMANLI DENİZ GÜCÜ
(1578 – 1645)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

OSMAN ÖZKAN

İSTANBUL – 2016

T.C.
İSTANBUL 29 MAYIS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİMDALI

ERKEN MODERN DÖNEM AKDENİZ
HÂKİMİYETİ VE OSMANLI DENİZ GÜCÜ
(1578 – 1645)

YÜKSEK LİSANS TEZİ

OSMAN ÖZKAN

Danışman:

Yrd. Doç. Dr. Mehmet Şakir Yılmaz

İSTANBUL – 2016

T. C.
İSTANBUL 29 MAYIS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Tarih Anabilim Dalı, 010313YL03 numaralı Osman Özkan’ın hazırladığı “Erken Modern Dönemde Akdeniz Hâkimiyeti ve Osmanlı Deniz Gücü (1578-1645)” konulu Yüksek Lisans Tezi ile ilgili tez savunma sınavı, 01/ 02/ 2016 günü 15.00 – 17.00 saatleri arasında yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin başarılı olduğuna oybirliği ile karar verilmiştir.

Üye
(Tez Danışmanı ve Sınav Komisyonu
Başkanı)
Yrd. Doç. Dr. Mehmet Şakir Yılmaz
İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi

Üye
Prof. Dr. Feridun M. Emecen
İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi

Üye
Yrd. Doç. Dr. Yusuf Alperen Aydın
İstanbul Üniversitesi

01/ 02 / 2016

BEYAN

Bu tezin yazılmasında bilimsel ahlak kurallarına uyulduğunu, başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunulduğunu, kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapılmadığını, tezin herhangi bir kısmının bu üniversite veya başka bir üniversitedeki başka bir tez çalışması olarak sunulmadığını beyan ederim.

Osman ÖZKAN

01.02.2016

ÖZET

Yazar Adı ve Soyadı	: Osman Özkan
Üniversite	: İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi
Enstitü	: Sosyal Bilimler Enstitüsü
Anabilim Dalı	: Tarih Anabilimdalı
Tezin Niteliği	: Yüksek Lisans Tezi
Sayfa Sayısı	: IX + 89
Mezuniyet Tarihi	: 01.02.2016
Tez Danışman(lar)ı	: Mehmet Şakir Yılmaz

ERKEN MODERN DÖNEMDE AKDENİZ HÂKİMİYETİ VE OSMANLI DENİZ GÜCÜ (1578-1645)

Akdeniz, 16. yüzyılın büyük bir bölümünde birbirine denk iki imparatorluğun hâkimiyet mücadelesine sahne oldu. 1574 yılında Tunus'un Osmanlı İmparatorluğu tarafından yeniden ele geçirilmesi bu mücadelenin son büyük hadisesiydi. Bu tarihten sonra, değişen siyasi ve iktisadi şartlar neticesinde Habsburg İmparatorluğu okyanus ötesi hedeflere yönelirken Osmanlı İmparatorluğu doğu sınırlarında uzun yıllar Safevilere karşı savaşmak zorunda kaldı. Ancak Osmanlı ve Habsburg İmparatorluklarının değişen politikaları Akdeniz'deki mücadelenin de tamamen sonlandığı anlamına gelmiyordu. Sadece Akdeniz'de yeni bir döneme girilmiş ve Osmanlıların Akdeniz'deki mücadelesi bu yeni dönemin koşullarına bağlı olarak devam etmiştir. Bu çalışmada, Osmanlı denizciliği erken modern dönemde Akdeniz'de hâkimiyet kurma yöntemi ile deniz gücü

kavramı çerçevesinde incelenmiş ve Osmanlıların 1578-1645 tarihi aralığında Akdeniz'deki mücadelelerine dair yeni bir bakış açısı ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Akdeniz Hâkimiyeti, Osmanlı Deniz Gücü, Osmanlı Donanması, Osmanlı Kaleleri.

ABSTRACT

Name and Surname : Osman Özkan
University : İstanbul 29 Mayıs University
Institution : Social Science Institution
Field : History
Degree Awarded : Master
Page Number : IX + 89
Degree Date : 01.02.2016
Supervisor(s) : Mehmet Şakir Yılmaz

THE MEDITERRANEAN DOMINATION AND OTTOMAN NAVAL POWER IN EARLY MODERN AGE (1578-1645)

The Mediterranean witnessed a clash for domination between two equally powerful empires during most of the 16th century. The last sign of this competition was re-conquest of Tunisia in 1574 by Ottomans. After that date, due to the alteration on the political and economic conditions, on the one hand, Habsburg Empire directed its interest across the ocean, Ottomans had to fight against the Safavids for many years, on the other. This remarkable shift in politics doesn't mean the end of the struggles. The states commenced to follow new policies and the Ottoman struggles in the Mediterranean went hand in hand with the *status quo* of the time. In the thesis, the Ottoman naval power is analyzed in terms of the concepts of domination and naval power in early modern times and a fresh look tries to be settled for the Ottoman struggles on the Mediterranean between 1578 and 1645.

Key Words: Domination on the Mediterranean, Ottoman Naval Power, Ottoman Navy,
Ottoman Fortress

ÖNSÖZ

Fernand Braudel, *Akdeniz: Mekân ve Tarih* isimli kitapta herhalde Akdeniz için yapılabilecek en uygun tarifi şu sözlerle yapar: “Eskiden Akdeniz tek başına bir evren, bir gezegendi.”¹ İşte bu gezegenin parçası olan Osmanlı İmparatorluğu, uzun bir müddet boyunca Akdeniz’e hükmetmek için büyük bir gayret gösterdi ve kısmen de olsa bunu başardı. Ancak Osmanlıların Akdeniz serüveni sayıları artan çalışmalara rağmen hâlâ cevaplandırılmayı bekleyen birçok soruyu barındırmaktadır ve bu çalışma Osmanlı denizciliğine bir nebze de olsa katkı sağlayabilmek ümidiyle gerçekleştirilmiştir.

Tez yazım sürecinde sürekli olarak değişen fikirlerimle çıkardığım meşakkatler karşısında gösterdiği hoşgörüden dolayı danışmanım Yrd. Doç. Dr. Mehmet Şakir Yılmaz’a; İstanbul Üniversitesi yıllarımda beni Osmanlı denizciliği çalışma konusunda teşvik eden Yrd. Doç. Dr. Yusuf Alperen Aydın’a; sohbetlerinden her zaman bir ders aldığım Yrd. Doç. Dr. Özgür Kolçak’a ve Arş. Gör. Özgür Oral’a; hiçbir zaman desteklerini esirgemeyen aileme, kadim dostum Turgay Koçak’a ve Sinan Kaya’ya teşekkürü borç bilirim.

¹ F. Braudel, F. Coarelli ve M. Aymard, *Akdeniz: Mekân ve Tarih* (İstanbul: Metis Yayınları, 1990), s. 32.

İÇİNDEKİLER

BEYAN	i
ÖZET	iv
ABSTRACT	vi
ÖNSÖZ	viii
İÇİNDEKİLER	ix
GİRİŞ	1
ERKEN MODERN DÖNEMDE AKDENİZ HÂKİMİYETİNİN TEMELLERİ VE DENİZ GÜCÜ KAVRAMI	5
1.1. Erken Modern Dönemde Akdeniz Hâkimiyeti.....	5
1.2. Deniz gücü Kavramı	9
1.3. Osmanlıların Akdeniz’de Hâkimiyet Süreci	14
AKDENİZ’İN STRATEJİK MEVKİLERİ VE OSMANLI SAVUNMA SİSTEMİ	27
2.2. Akdeniz’in Stratejik Mevkileri	28
2.3. Osmanlı Savunma Sistemi	38
2.3.1. Osmanlı Savunma Sisteminde Donanma-yı Hümâyun	38
2.3.2. Osmanlı Savunma Sisteminde Kaleler	47
OSMANLI DENİZ TEŞKİLATINA KAPTANPAŞA ÜZERİNDEN BAKMAK	56
3.1. Sancakbeyliğinden Beylerbeyliğe	56
3.2. Kaptanpaşa Atamalarında Deniz Tecrübesinin Önemi	58
3.3. Kaptanpaşa ve Eyaletinin Personel ve Mali Gücü	66
SONUÇ	74
BİBLİYOGRAFYA	77
EKLER.....	85
ÖZGEÇMİŞ	89

GİRİŞ

2014 yılının Nisan ayı sonunda İstanbul Üniversitesi Akdeniz Araştırmaları Bilim dalı tarafından *Osmanlı Deniz Tarihini Yazmak: Sorun–Kaynak–Yöntem* adlı bir sempozyum gerçekleştirildi. Bu sempozyumda Emel S. Kolçak tarafından sunulan tebliğ bizlere Türkiye’de Osmanlı denizciliğine dair yapılmış olan lisansüstü çalışmaların sayısının son yıllarda ülkemizde sayıları hızla artan üniversitelerin lisansüstü programlarına rağmen hâlâ yeterli düzeye ulaşamadığını gösterdi.² Kolçak’ın elde ettiği verilere göre Ali İhsan Gencer’in 1976 yılında tamamladığı *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu (1789-1867)* adlı doktora çalışmasından günümüze kadar denizcilik üzerine 188 adet lisansüstü çalışma gerçekleştirilmişti. Üstelik yapılan tezler çağ taksimatına göre sınıflandırıldığında Osmanlı denizciliğinin altın çağı olarak lanse edilen Yeniçağ tarihi sınırları içerisinde kalan çalışmaların sayısı toplam tez miktarın yarısına bile yaklaşmıyordu.

Kolçak’ın gerçekleştirmiş olduğu sınıflandırma üzerinden hareket edersek Yeniçağ tarihi sınırları içerisinde yapılan tezler arasında denizcilik merkezleri üzerine yapılan çalışmalar başı çekmekte, hemen ardından dönem kaynakları, ticaret ve savaş–siyaset konulu çalışmalar gelmekteydi. Bu alanlarda yapılan çalışmalar ile korsanlık, idare-teşkilat, tersane, teknoloji, biyografi, mimari-sanat ve edebiyat alanlarında gerçekleştirilenlerin sayısı arasında da sayısal olarak derin bir uçurum vardı. Dikkat

² Emel Soyer Kolçak, “Osmanlı Denizcilik Tarihi Üzerine Türkiye’de Yapılan Lisansüstü Tezlerin Analitik Değerlendirmesi” (Osmanlı Deniz Tarihini Yazmak: Sorun – Kaynak – Yöntem’de sunulan basılmamış bildiri, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, Nisan 28 - 29, 2014).

çekici olan bir diğer husus 16. yüzyılın son çeyreğinden 17. yüzyılın ortasına kadar olan tarih aralığındaki çalışmaların sayıca yetersizliği idi.

Bu sayısal yetersizlik muhtemelen Akdeniz'in geçirdiği değişim ile doğrudan alakalıdır. Çünkü 16. yüzyılda Osmanlı - Habsburg hanedanlıklarının şiddetli çarpışmalarına şahitlik eden Akdeniz'deki savaşın yerini 1578 yılından itibaren Osmanlılar adına doğuda uzun süreli seferler (1578-1590, 1603-1618, 1623-1639'da Safeviler ile mücadele eden Osmanlılar ayrıca 1593-1606 arasında da batıda Avusturya ile savaşmıştı.), Habsburglar adına ise Atlantik ötesi hedefler almıştı. Ancak bu Akdeniz'deki mücadelenin sonlandığı anlamına gelmiyordu; Akdeniz, ticaret için gelen kuzeyli devletlerin ve ticaretten kendi payını alma konusunda oldukça ısrarlı olan korsanların mücadelelerine şahit oluyor, aktörler değişmekle kalmayıp artıyordu.³

Bu tezin 1578-1645 tarih aralığını ele almasındaki amillerin en başında yukarıda bahsedilen sayısal yetersizlik gelmektedir. Çalışmayı gerçekleştirmekteki amacımız ise söz konusu tarih aralığında karada savaşlar devam ederken Osmanlı'nın Akdeniz siyasetine ya da iktisadi meselelerine değinmek değil, Osmanlıların Akdeniz hâkimiyeti meselesinin ve deniz gücünün söz konusu dönemde arz ettiği vaziyeti ortaya koymaktır. Ancak bu inceleme erken modern dönemde Akdeniz'de hâkimiyetin nasıl tesis edildiğini ortaya koymadan sağlıklı bir biçimde gerçekleştirilemezdi.

Bundan dolayı birinci bölümde Akdeniz hâkimiyetinin temelleri ortaya konuldu. Ayrıca değinilmesi gereken bir diğer nokta da burada incelemeye tabi tutulan deniz gücü *sea power* kavramı üzerinden değil *naval power* kavramından hareketle

³ Feridun M. Emecen, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi (1300 – 1600)* (İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015), s. 318-324.

gerçekleştirildiğidir. Bu kavramlar arası farklılığa daha ayrıntılı biçimde birinci bölümde değinildi. Daha sonrasında ise 1578'e kadar olan dönemde Osmanlıların Akdeniz'de hâkimiyet sahasının genişleme süreci genel hatlarıyla ortaya konuldu.

İkinci bölümde, Osmanlıların ele geçirdiği stratejik mevkilere ve bu mevkillerin stratejik olarak önem kazanmasında etkili olan amillere yer verildikten sonra Osmanlıların bu mevkillerin muhafazası için gerçekleştirdiği faaliyetler incelendi.

Üçüncü bölümde ise Osmanlı deniz gücünün idarecisi olan kaptan-ı deryanın bu vazifeyi yerine getirmek için bir deniz tecrübesine sahip olmasının gerekli olup olmadığı tartışıldı. Ayrıca, emri altında tersanede hizmet veren personelin mevcudu ve idaresi altındaki eyaletin maddi gücündeki değişimler 1578 yılı öncesiyle mukayese edildi.

Tezin kaynakları konusunda, Osmanlı müverrihleri tarafından kaleme alınan dönem kaynaklarının odak noktasında Safeviler veya Avusturya ile olan mücadelenin olduğunu belirtmek gerekir. Söz konusu dönemde Akdeniz'de gerçekleştirilen deniz seferlerine ve yaşanan hadiselerle yeterli ölçüde yer ayıran kaynak sayısı son derece kısıtlı kalmaktadır. Bu sebeple çalışmada diğer kroniklere nazaran çok daha fazla hadiseye yer veren Katib Çelebi ve Mustafa Selânikî'nin eserlerinden mümkün mertebe faydalanma yoluna gidilmiştir. Ayrıca I. Ahmed dönemi (1603-1617) ve bu dönemin kaptan-ı deryalarından Kayserili Halil Paşa'nın deniz seferleri üzerine kroniklere dayalı olarak çalışmalar gerçekleştirildiğinden kronikler yerine ilgili yerlerde bu çalışmalar kullanılmıştır.

Arşiv kaynaklarında ise mühimme defterleri önemli bir paydayı teşkil etmektedir. Transkripsiyonu gerçekleştirilen mühimme defterlerinin tamamına yakını taranmış ve

ikinci bölümde konuyla ilgili hükümlerden elde edilen verilerden faydalanılmıştır. Fakat bizim için mutlak surette önem arz eden sayısal verilere mühimme defterleri üzerinden ulaşmak defterin muhtevası sebebiyle mümkün değildir. Bu noktada arşiv temelli gerçekleştirilen modern çalışmaların katkısı ziyadesiyle fazladır.

Sonuç olarak bu çalışmadan elde edilen verilerin 1578 öncesiyle kıyaslanmasıyla, Osmanlı deniz gücünün, 1578-1645 arası süreçte arz ettiği vaziyetin, Akdeniz hâkimiyetinin devamına hizmet etme noktasında zafiyet gösterip göstermediğinin ortaya çıkarılması hedeflenmektedir. Daha da önemlisi hem kavramsal açıdan hem de yöntem olarak Osmanlı deniz tarihine yeni bakış açıları kazandırabilecek çalışmaların önünün açılmasına bir vesile olması ümit edilmektedir.

ERKEN MODERN DÖNEMDE AKDENİZ HÂKİMİYETİNİN TEMELLERİ VE DENİZ GÜCÜ KAVRAMI

1.1. Erken Modern Dönemde Akdeniz Hâkimiyeti

Erken modern dönem Akdeniz hâkimiyeti üzerine çalışan araştırmacıların ortak görüşü; kilit liman ve üslerin ele geçirilip savunulmasının Akdeniz hâkimiyetinin sağlanmasındaki temeli oluşturduğudur.⁴ Ortaya konan görüş, esasında Akdeniz’de ortaçağdan beri süregelen hâkimiyet yönteminin de devamıdır.⁵ Bu durum akla bu şekilde bir hâkimiyet kurma biçiminin ortaya çıkmasındaki faktörlerin neler olabileceği sorusunu getirmektedir. Bu soruya cevap olarak iki faktörün biçimlendirici etkisinden bahsedilebilir: Coğrafya ve teknoloji.

Günümüzde dahi coğrafi koşulların üzerimizdeki etkisini kesin bir şekilde yok edemezken geçmişte ele aldığımız her dönem bugünden ne kadar uzaklaşırsa Akdeniz’in coğrafi koşullarının insanoğlu üzerindeki etkisi de bir o kadar ağırlaşır. Akdeniz’e bu pencereden baktığımızda kıyı şekilleri, akıntılar ve rüzgârlar dönemin denizcilik faaliyetlerine doğrudan etkide bulunmuştur.⁶

Akdeniz’in kuzeyindeki kıyı şekilleri güney kıyılarına göre daha belirgindir. Gemilerin sığınabileceği birçok koy ve körfez bulunmaktadır. Deniz tabanının kuzeyde

⁴ John B. Hattendorf, “The Contexts of Mediterranean Seapower,” *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean Past, Present and Future*, ed., John B. Hattendorf (London: Frank Cass, 2000), s. 420.; Carla Rahn Phillips, “Navies and the Mediterranean in the Early Modern Period,” *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean Past, Present and Future*, ed., John B. Hattendorf (London: Frank Cass, 2000), s. 6.; Molly Green, “Akdeniz’de Osmanlılar,” *Erken Modern Osmanlılar: İmparatorluğun Yeniden Yazımı*, ed. Virginia H. Aksan, Daniel Goffman (İstanbul: Timaş, 2011), s. 150.

⁵ John H. Pryor, *Akdeniz’de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş: Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler*, çev. Füsun Tayanç, Tunç Tayanç (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2004), s. 25, 108.

⁶ Pryor, *Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, s. 29.

birden derinleşmesi de gemilere kıyıya yakın seyretme imkânı vermiştir. Denizin güney kıyılarıysa sığlık ve adacıklarla doludur. Üstelik kıyı açıklarında gemilere zarar verebilecek resifler bulunmaktadır. Demirlemeye müsait derin ve doğal yer sayısı oldukça azdır. Akdeniz’de hâkim kuzey rüzgârları denizin güney kıyılarını tehlikeli bir rüzgâr altı sahili durumuna dönüştürmüştür. Denizciliği etkileyen bir diğer etmen ise akıntılardır. Akıntıların şiddetinin denizin farklı bölümlerinde artması ve azalması kimi zaman denizcilerin işini kolaylaştırmaktayken kimi zaman da zorlaştırıyordu: Hâkim rüzgârlara karşı yapılan yolculuklarda denizcilere fayda sağlayan akıntılar Çanakkale, Cebelitarık ve Messina Boğazı gibi yerlerde gemilerin geçişini oldukça güçleştirmektedir. Akdeniz’deki basınç sistemlerinin etkisiyle hâkim rüzgârlar kuzeybatı – kuzeydoğu aralığında esmektedir. Bu durum gemilerin kuzeyden güneye ve batıdan doğuya olan yolculuklarını nispeten kolaylaştırmıştır. Bununla birlikte rüzgârların da şiddetinin yıl içinde değişiklik göstermesi Akdeniz’de Mart ayının sonundan Ekim başına kadar olan dönemi gemilerin ticaret ve sefer mevsimi haline çevirmişti.⁷ Braudel de 18. yüzyılın sonuna kadar Doğu Akdeniz’de sadece 5 Mayıs – 26 Ekim aralığında denizde dolaşıldığını ifade etmektedir. Bundaki en büyük etkense kış aylarındaki coğrafi koşulların denizi gemiler için mezarlıktan farksız kılması ve kadırgaların savaşma kabiliyetini elinden almasıdır.⁸

Yukarıda bahsedilen coğrafi koşullar Akdeniz havzası etrafındaki halkların kürekli gemileri ulaşım vasıtası olarak tercih etmelerinde etkili olmuştu. Farklı teknik özelliklere ve mürettebat sayılarına sahip bu gemilerin içinde kadırgalar Akdeniz

⁷ Pryor, *Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, s. 30-41, 98-102.; John F. Guilmartin, *Kalyonlar ve Kadırgalar*, çev. Ali Özdamar (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2010), s. 43-44.

⁸ Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, c. 1, çev. Mehmet Ali Kılıçbay (İstanbul: Eren Yayıncılık, 1989), s. 159-162.

donanmaları içinde en çok tercih edilen savaş gemileriydi. 17. yy.'ın ortasına kadar da öyle kalmaya devam ettiler.⁹ Hatta Osmanlıların kadirgaları donanmalarından çıkarmaları daha da geç oldu. 18. yüzyıla değin kadirgalar Osmanlı donanmasında kendisine yer buldu.¹⁰

Kadirgaların Osmanlı donanmasının bel kemiği haline gelmesi Barbaros Hayreddin Paşa'nın (1534-1546) vasıtasıyla gerçekleşmişti. Uzun yıllar yelken açtığı Akdeniz'de girdiği çarpışmalar, ele geçirdiği gemiler Barbaros'un savaş gemisi olarak tercihini kadirgalardan yana kullanmasına etkili olmuştu. Kadirgalar hem kürek hem de yelkenle seyredebiliyorlardı. Rüzgârın şiddeti uygun olduğunda yelkenlerini kullanan kadirgalar ince ve uzun gemiler oldukları için alabora olma tehlikesine karşı sert havalarda yelkenlerini toplayarak kürekleri vasıtasıyla yol alıyordu. Osmanlı kadirgalarında 25 oturak ve 49 kürek bulunmaktaydı. Oturaklardaki kürekçilerin sayısına göre bir kadirgadaki toplam kürekçi mevcudu 196 ile 245 arasında değişmekteydi. Venedik ve İspanyol kadirgalarıyla mukayese edildiğinde Osmanlı kadirgalarında daha çok kürekçi yer almaktaydı. Kadirgalardaki savaşçı birimlerin miktarı da değişiklik göstermekteydi. 16. yy.'da bir kadirgada 150 savaşçı bulunuyorken 17. yy.'da bu rakam 100 ile 150 arasında değişebiliyordu. Kürekçi ve savaşçı rakamlarındaki esneklik, diğer görevliler ve idari personelin de sayısının eklenmesiyle bir kadirganın toplam mevcudu en az 328, en çok 427'ye ulaşmaktaydı.¹¹

⁹ Guilmartin, *Kalyonlar ve Kadirgalar*, s. 228.

¹⁰ İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri* (İstanbul: Bilge Yay., 2005), s. 188.

¹¹ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 188-204.; Ahmet Gülerüz, *Kadirgadan Kalyona Osmanlıda Yelken* (İstanbul: Denizler Kitabevi, 2004), s. 32-36.

Toplarını bordalarında taşıyan yelkenli gemilerden farklı olarak kadirgaların esas ateş gücü prualarında toplanmaktaydı. Bu da prua kısmını geminin en sağlam noktası haline getiriyordu.¹² 15. yüzyıl sonlarında bir Osmanlı kadirgasında bir büyük top, dört darbzen ve sekiz prangi topu bulunuyordu. Daha sonrasında ise bir baş ve iki yan top verilmeye başlandı.¹³

Osmanlı donanmasında kadirga haricinde kullanılan başka kürekli gemiler de mevcuttu. Bunların arasında 16. yüzyılın ilk çeyreğinde donanmaya katıldığı düşünülen baştardalar üst düzey komutanlar tarafından kullanılmaktaydı. Baştardanın teknik özellikleri tahsis edileceği kişiye göre değişiklik göstermekteydi. Buna göre donanmada üç tip baştarda bulunmaktaydı: Orta baştarda; kaptanpaşa yedeği, tersane emini ve kethüdası içindi. Paşa baştardası, kaptanpaşa tarafından kullanılmaktaydı. Baştarda-i hümayun ise padişah için yapılan baştardaydı. Donanmadaki baştardaların sayısı 16. yy.'da 20 civarındayken sonraki yüzyılda 4 – 5 civarına geriledi.¹⁴

15 yy.'dan itibaren donanmada kullanılmaya başlanan mavna 26 oturaklı, iki ya da üç direkli, iki katlı bir kürekli gemi türüydü. Mavnada 364 kürekçi, 40 alatçı, 150 savaşı, 30 topçu ve diğer görevliler de hesaba katıldığında 600 kişi görev almaktaydı. 1604-1635 arasında donanmada 7 adet mavna bulunmaktaydı.¹⁵

Baştarda, kadirga ve mavna gibi gemilerin yanında boyutları ve personel miktarıyla daha küçük olan kürekli gemiler de Osmanlı donanmasında yer almaktaydı. Bu gemilerden kalyata (fusta) 15. yüzyılın ortalarından itibaren donanmada yer alan 19 –

¹² Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 199.; Gülerüz, *Kadirgadan Kalyona*, s. 32.

¹³ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 212.; Gülerüz, *Kadirgadan Kalyona*, s. 36.

¹⁴ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 172-175.; Gülerüz, *Kadirgadan Kalyona*, s. 39

¹⁵ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 221-224.; Gülerüz, *Kadirgadan Kalyona*, s. 48.

24 oturaklı bir savaş gemisiydi. Baş kısmında bir top bulunmakta ve savaş zamanı ortalama 220 savaşçı ile donanmada hizmet vermektedir. Hafif ve süratli gemiler olduklarından takip ve casusluk hizmetinde tercih edilmekteydiler.¹⁶ Donanma bünyesindeki en küçük gemi olan firkate ise (16. yy.'da pergende ile aynı gemi) 10 – 17 oturaklı bir gemiydi ve savaş döneminde bir firkateye 80 – 100 levant konulmaktaydı.¹⁷

Akdeniz'in denizciliği etkileyen coğrafi koşulları gemi teknolojisi ile birleştiğinde kullanılan rotalar da genellikle kıyıları takip eden bir hal alıyordu. Braudel Akdeniz'de kullanılan rotalardan hiçbirinin açık deniz yolları olmadığını ifade eder.¹⁸ Bununla birlikte Braudel kıyılara yakın seyretmenin denizcilere sağladığı bir dizi avantajdan da bahsetmektedir. Buna göre kıyıya yakın seyredildiğinde şiddetli rüzgârlara ve korsan saldırılarına karşı sahiller birer doğal sığınak olarak kullanılabilir. Kısa sürede bozulan yiyecek ve içeceklerin ikmali de daha kolay bir hal almaktadır.¹⁹

1.2. Deniz gücü Kavramı

Dilimize çoğu zaman her ikisi de deniz gücü olarak tercüme edilse de sea power ve naval power kavramları içerik olarak birbirinden farklıdır. Bundan dolayı metnin ilerleyen bölümlerinde deniz gücü ifadesiyle hangi kavramı ifade ettiğimizin okuyucuya doğru biçimde aktarılması adına kavramın doğru tanımının gerçekleştirilmesi mecburiyeti doğmaktadır. Türkçe literatürde söz konusu kavramların tanımı hakkında yeteri kadar

¹⁶ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 224-225.; Güler, *Kadırgadan Kalyona*, s. 29.

¹⁷ Bostan, *Osmanlı Gemileri*, s. 228-229.; Güler, *Kadırgadan Kalyona*, s. 29

¹⁸ Braudel, *Akdeniz Dünyası*, s. 56.

¹⁹ Braudel, *Akdeniz Dünyası*, s. 57.

bilgi bulunmamakla beraber 2004 yılında düzenlenen *Uluslararası Piri Reis Sempozyumu*'nda sunulan *Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu (Ottoman Empire as a Seapower)* isimli bildiride Halil İnalcık ve Bülent Arı'nın sea power tanımı şu şekildedir:

Türk denizciliğini anlatırken önce şu hususu belirtelim. Deniz egemenliği dünyada her dönemde belli bir devletin elinde olmuştur. Osmanlılarda deniz hâkimiyeti konusunu ele alırken İngilizlerin “sea power” dedikleri bu kavram üzerinde duracağız. Deniz devleti, donanmasını geliştirerek bütün denizlerde hâkim olmaya gayret eder. Buna biz deniz hâkimiyeti, “sea power” diyoruz.²⁰

İnalcık ve Arı'nın bildirisinin başlığında yer alan “sea power” kelimesi deniz gücü olarak Türkçeleştirilirken metnin içerisinde deniz hâkimiyeti olarak tanımlanmıştır. Deniz hâkimiyeti tanımlaması belki de kavramın içeriğine daha uygun bir tanımlama olsa da bunun yalnızca donanmayla ilişkilendirilmesi eksik bir tanımlamanın ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir. Çünkü kavramın içeriğinde donanma yalnızca unsurlardan biridir. Sea power terimi, uzun yıllar ABD Donanmasında hizmet verdikten sonra 1885 yılında Deniz Harp Okulu'na deniz tarihi ve taktik öğretmeni olarak atanan Alfred Thayer Mahan tarafından ortaya sürülmüştür.²¹ Mahan'ın araştırmaları 1890 yılında *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660-1783 (The Influence of Sea Power Upon History, 1660–1783)* adıyla kitaplaştığında artık o “Denizlere hâkim olan dünyaya hâkim olur” teorisinin mimarı ve deniz gücü teorisinin sahibiydi.²²

²⁰ Halil İnalcık ve Bülent Arı, “Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu,” *Uluslararası Piri Reis Sempozyumu, Tebliğler Kitabı 27-29 Eylül 2004* (İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2004), s. 20. <http://www.bulentari.com.tr/indexTr/Upfiles/pdf/BirDenizGucu.pdf> (erişim 26.12.2015).

²¹ Nejat Tarakçı, *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi: Deniz Stratejisinin Tarihi Analizi*, 2. Baskı (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 4.

²² Fatih Mehmet Berk ve Mustafa Arslan, “Alfred T. Mahan ve Deniz Egemenliği Teorisi,” *Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi* 2 (2009): s. 16.

Mahan, deniz gücünü yalnızca ülkeler arasındaki çekişme, rekabet ve şiddetin anlatısı değil, insanların deniz vasıtasıyla büyümelerini de kapsayan bir askeri tarih olarak görüyordu. İddiasına göre; tarih boyunca denizde kullanılan gemi türleri arasında birtakım benzerlikler ve farklılıklar olmasına rağmen değişen teknoloji daha çok taktiksel değişimlere sebebiyet vermişti ve savaşın genel prensiplerinde bir değişim yoktu. Bu yüzden de deniz tarihinin incelenmesi, deniz savaşının genel prensiplerinin görülmesini sağlayacaktı.²³ On dört bölümden oluşan eserin birinci bölümü yazarın deniz gücünü oluşturan faktörlere ayırdığı kısım olmasından dolayı büyük önem taşımaktadır. Buna göre deniz gücünü etkileyen altı unsur vardı. Bunlar: I. Coğrafi Konum, II. Fiziki Yapı, III. Arazinin Büyüklüğü, IV. Nüfus Sayısı, V. Halkın Karakteri, VI. Hükümetin Karakteridir.²⁴ Bu unsurlardan ilk üçü doğal şartlar, ikinci üçü ise nüfus özellikleri olarak tanımlanmaktadır.

Mahan'a göre bazı milletler coğrafi konumlarının karadan genişlemeye elverişsiz yapısından dolayı doğal olarak denize yönelmişlerdir. Ancak, coğrafyanın zorunlu kıldığı bu yönelime rağmen coğrafi konum bir deniz gücü olabilmek için çeşitli avantaj ve dezavantajları barındırmaktadır. Kuvvetlerin bölünmesini sağlayacak bir coğrafi konum Mahan için o millet adına bir dezavantajdır. Büyük bir su yolunu veya dünya trafiğini kontrol edebilecek şekilde açık denize çıkmaya elverişli bir coğrafi konuma sahip olmak ise bir millet için son derece büyük bir avantajdır.²⁵

²³ Alfred Thayer Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660 – 1783*, çev. A. Tunçer Büyükonat (İstanbul: Griffin Yayınları, 2011), s. 31-37.

²⁴ Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi*, s. 51-52.

²⁵ Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi*, s. 52-56.

Bir diğerk unsur olarak fiziki yapıyı ele alan Mahan bu noktada dört hususu ön plana çıkarmaktadır. Bunlardan birincisi çok sayıda limana sahip olunmasıdır. İkinci husus iklimdir. İlimden dolayı topraklarından ihtiyaçlarını karşılamakta güçlük çeken milletler mecburen denize yönelmek zorunda kalacaklardır. Üçüncüsü dış kaynaklara bağımlı olmamaktır. Son husus denizin topraklarını iki veya daha fazla parçaya ayırdığı milletlerin bu alanı muhakkak kontrol altına almaları gerektiğidir. Böyle bir deniz bir milleti ya deniz gücü yapacaktır ya da onun felaketine sebep olacaktır.²⁶

Arazinin büyüklüğü unsuru, ülkenin kıyı uzunluğu ve liman özellikleri olarak tanımlanmıştır ki kıyı uzunluğuyla nüfus sayısı arasındaki orantı Mahan tarafından gücün veya zafiyetin göstergesi olarak kabul edilmektedir. Kastedilen nüfus, denizle ilgilenen veya gemide görevlendirilebilecek, denizcilik malzemelerini üretebilecek insanlardır. Böyle bir nüfusun tesisi için de ticaret önemli bir faktördür.²⁷

Deniz gücü olabilmenin beşinci unsuru ulusal karakterdir. Ticarete olan eğilim deniz gücünün gelişmesindeki en etkili ulusal özelliktir. Ayrıca sömürgeleştirme hareketlerinde milletlerin yeni ülkelerine yerleştikten sonra bir yandan anavatanına olan sevgisini beslemeye devam ederken diğerk yandan yeni vatanının da kaynaklarını geliştirmenin yollarını arayan bir karaktere sahip olması deniz gücünü olumlu biçimde etkileyecektir.²⁸

Deniz gücünün son unsuru hükümetin karakteridir. Deniz gücü olabilmek için hükümetin, halkının isteklerinin farkında ve onlardan cesaret alan akıllıca bir yönetim

²⁶ Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi*, s. 56-59.

²⁷ Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi*, s. 61-65.

²⁸ Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi*, s. 66-70.

sergilemesi gerekir. Ancak hükümetin tavrı asla despot olmamalıdır. Zira despot güç devamlılığın sürdürülmesi adına bir güçlüktür.²⁹

Mahan'ın eseri küresel çapta bir etki yaratarak farklı dillere çevrildi.³⁰ Görüşleri önce ABD'yi etkisi altına aldı. Sonrasında ABD ile sınırlarını aşp başka devletleri de doğrudan veya dolaylı olarak etkiledi.³¹ Ancak Mahan'ın görüşleri ve teorisi aldığı övgü ve yaptığı etki kadar çeşitli eleştirilerin de hedefi oldu. Mahan'ın teorisinde kültürel ve sosyal şartların göz ardı edilerek deniz gücünün ön plana çıkarılması, sadece İngiliz deniz gücüne odaklanan dar bir bakış açısı sergilemesi diplomasi ve kara ordusunun ihmal edilmesi, karasal imparatorlukların başarısını açıklamakta ise yetersiz kalması ve deniz gücünün net bir biçimde tanımlanmaması eleştirilen yönlerdi.³²

Mahan'ın deniz gücü tanımının bir çerçeve olarak nitelendiren Hervé Coutau-Bégarie *sea power*ı tanımlarken onu *naval power* kavramından ayırır ve *sea power* kavramını denizde küresel bir güç olarak ifade eder. Ancak kavramı İnalcık ve Arı'nın ifade ettiği gibi sadece donanmayla sınırlandırmaz. Onu ekonomik, politik, kültürel ve askeri boyutları da olan bir kavram olarak açıklar.³³ Bu konu üzerine görüş belirten bir diğer isim Milan N. Vego'nun *naval power* tanımlaması da Coutau-Bégarie'nin gerçekleştirdiği tanımlamayla benzerlik gösterir. Vego, sıklıkla bir diğerinin yerine kullanılan bu kavramlardan *sea power*ı politik, diplomatik, ekonomik ve askeri unsurları

²⁹ Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi*, s. 71.

³⁰ Alfred Thayer Mahan, *Deniz Harbi Üzerine*, der. Allan Westcott, çev. A. Tunçer Büyükonat (İstanbul: Doruk Yayıncılık, 2013), s. 23.

³¹ Berk ve Arslan, "Alfred T. Mahan ve Deniz Egemenliği Teorisi," s. 18-20.

³² Berk ve Arslan, "Alfred T. Mahan ve Deniz Egemenliği Teorisi," 25.; Mahan, *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi*, s. 22.; Tarakçı, *Deniz Gücü Mücadelesi*, s. 4.; Hervé Coutau-Bégarie, "Seapower in the Mediterranean from the Seventeenth to the Nineteenth Century," *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean Past, Present and Future*, ed., John B. Hattendorf (London: Frank Cass, 2000), s. 30.

³³ Coutau-Bégarie, "Seapower in the Mediterranean," s. 31.

barındıran bir kavram olarak ifade ederken, *naval power* donanma, kıyı güvenliği, deniz kuvvetleri ve kıyıdaki savunma sistemleri olarak tanımlamaktadır.³⁴ Bu çalışmada gerçekleştirilen inceleme de *naval power* kavramı üzerinden gerçekleştirilmiştir ve ilerleyen bölümlerde *deniz gücü* denildiğinde bu kavram kastedilmektedir.

1.3. Osmanlıların Akdeniz’de Hâkimiyet Süreci

Başlangıçta Osmanlıların Anadolu’da kendilerine mesken edindikleri topraklar denize herhangi bir çıkış noktası içermemekle birlikte Anadolu’nun batı ve güney kıyıları Karesi, Saruhan, Aydın, Menteşe, Teke, Karaman beylikleri ile Kilikya Ermeni krallığının, bazı bölgelerde Anadolu kıyılarının içlerine kadar sokulan adalar ise Bizans, Venedik, Ceneviz, Nakşa Dukalığı ve Rodos Şövalyeleri’nin hâkimiyeti altındaydı.³⁵ Ancak Osmanlıların denizlere ulaşması çok uzun sürmedi. Henüz Orhan Bey döneminde gerçekleştirilen bir dizi sefer sonrasında beyliğin sınırları Karadeniz sahillerine ve Marmara Denizi’nin güney sahillerini kapsar biçimde Ege’ye kadar uzandı.³⁶

Gerçekleştirilen bu fetihler arasında muhakkak ki Osmanlı denizciliği için en önemli olanı Osmanlıları bir donanma sahibi yapan Karesi beyliğinin ilhakıydı (1347-1348). Çünkü bu fetih Osmanlı donanmasının sayısal olarak artışına direkt etkiye bulundu.³⁷ İkinci sırada da Gelibolu’nun fethi sayılabilir (1354). Fakat Gelibolu

³⁴ Milan N. Vego, “On Naval Power,” *National Defense Univ Washington DC Inst For National Strategic Studies*, (2008), s. 8, <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a517358.pdf>. (erişim 21.12.2015).

³⁵ Anadolu ve Ege Denizi’nde toprak sahibi devlet ve beyliklerin ayrıntılı haritası için bakınız: Donald Edgar Pitcher, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Tarihsel Coğrafyası*, çev. Bahar Tırnakçı, 3. Baskı (İstanbul: Yapı Kredi Yay., 2007), Harita 8.

³⁶ Pitcher, *Osmanlı*, s. 65-66.; Emecen, *Kuruluş ve Yükseliş Tarihi*, s. 41-45.

³⁷ İdris Bostan, “Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği,” *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği* (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2008), s. 14.

başlangıçta Osmanlılar için önemli bir geçiş noktasının ele geçirilmesinden daha fazla bir anlam ifade etmiyordu. Zira Osmanlıların ilk deniz üsleri Marmara'nın güney ve doğu sahillerindeki Edincik, Gemlik, Karamürsel ve İzmit'te bulunmaktaydı.³⁸ Gelibolu'nun Osmanlılar için denizcilik açısından da önemli bir hale gelmesi ise I. Bayezid devrinde gerçekleşti.

I. Bayezid 1390 yılında Saruca Paşa'yı kapudan-ı deryalığa getirerek Gelibolu limanını tahkim ettirdi ve tersaneyi yeniden inşa ettirdi. Depolar, fırınlar, çeşmeler ve baruthanenin inşasıyla da Gelibolu Osmanlı denizciliğinin merkezi konumuna geldi.³⁹ I. Murad (1360-1389) ve I. Bayezid'in (1389-1402) saltanatları süresinde Osmanlı sınırları Orhan Bey döneminin dokuz katı büyüdü. Egemenlik kurulan topraklar Ege Denizi'ni ve Alanya ile doğusu hariç güney kıyılarını çevreleyen kara parçalarının neredeyse tamamını kapsamıştı ve güneyde Memlukler ile komşu olunmuştu.⁴⁰ Bu durum Osmanlıların daha önce Akdeniz'de faaliyet gösteren Türkmen beyliklerini ve yerli halkı kendi topraklarına kattığı anlamına geliyordu. Ancak Bostan, bu beyliklerin Osmanlı denizciliğine sınırlı bir katkıda bulunduğunu ve Osmanlıların her şeye yeniden başlamak zorunda kaldıklarını belirtmektedir.⁴¹

Ayrıca söz konusu dönem Osmanlıların deniz politikalarının da olduğu dönemdi. Bu politikanın ilk hedefini Rumeli'ye geçişlerde Gelibolu boğazının güvenliğinin sağlanması oluşturmaktaydı. Nitekim Gelibolu'daki teşkilatlanmanın ardından Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemiler Osmanlılar tarafından kontrol edilmeye

³⁸ Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 14.

³⁹ Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 15.; İdris Bostan, "Osmanlıların Denizlere Açılma Sürecinde Gelibolu," *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği* (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2008), s. 33-34.

⁴⁰ Pitcher, *Osmanlı*, s. 70-86.

⁴¹ Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 14.

ve emir dinlemeyenler cezalandırılmaya başlandı.⁴² Lakin Osmanlıların boğazdan geçişte büyük bir tehdit olduğunu söylemek için henüz çok erkendi. Zira 1396 ve 1444'te Venedik Donanması boğazdan serbestçe geçebilmişti.⁴³ Osmanlı denizciliği her ne kadar gelişim göstermeye başlamış olsa da Venedik ve Ceneviz gibi köklü denizcilik geçmişine ve ticaret ağına sahip devletlerle aynı coğrafyada mücadele etmenin zorluğu karşısında hızla büyük bir güce ulaşması pek mümkün olmadı. Fakat Osmanlılar 14. yüzyılın son çeyreğinden itibaren yine de düşmanlarını endişeye sevk edecek faaliyetlerde bulunmaktan geri kalmadılar.⁴⁴

Osmanlıları neredeyse bir imparatorluk hüviyetine büründürecek fetihler 1402 yılında Ankara Savaşı'nın Timur'a kaybedilmesiyle kesintiye uğradı. Daha önceden Osmanlı topraklarına katılmış olan Saruhan, Aydın, Menteşe ve Teke beylikleri Timur tarafından yeniden ihya edildi. Ege Denizi'nin batı kıyılarındaki durum da Anadolu'dan farklı değildi. Avrupa'daki toprak büyüklüğü 225.740 km²'den 168.609 km²'ye gerilemişti.⁴⁵ Ankara Savaşı'nın ardından başlayan taht mücadelesini 1413 yılında iktidarı ele geçirerek sonlandıran I. Mehmed oldu. Osmanlılar I. Mehmed döneminde Venedik'le gerçekleştirilen deniz muharebesini kaybetmeler de Çanakkale boğazının kontrolünü ellerinde tutmayı başardı (1416).⁴⁶ II. Murad devrinde Gelibolu'da gerçekleştirilen birtakım inşa faaliyetleri ve Selanik'in ablukaya alınması (1430)⁴⁷ dışında Osmanlılar uzun bir müddet Anadolu ve Rumeli'de kaybettikleri toprakları

⁴² Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 15.; Bostan, "Gelibolu," s. 34.

⁴³ İnalcık ve Arı, "Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu," s. 22.

⁴⁴ Kate Fleet, "Osmanlı Devleti'nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de Denizcilik Faaliyetleri," *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 67.

⁴⁵ Pitcher, *Osmanlı*, s. 117.

⁴⁶ Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 16.; Bostan, "Gelibolu," s. 35.

⁴⁷ Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 16.; Bostan, "Gelibolu," s. 35.

yeniden ele geçirmekle meşgul oldular. Bu süreçte Osmanlı denizciliği adına önem arz edecek çok fazla gelişmeye şahit olunmadı. Akdeniz'deki ilerleyiş kara üzerinde gerçekleşirken adalar üzerinde hâkimiyet tesis edilemedi.

II. Mehmed dönemi, Osmanlı denizciliğinin teşkilat ve politika bakımından ilk büyük değişimiydi. Bu değişimin tetikleyicisi ise İstanbul'du. Gerek İstanbul'un fetih hazırlıkları esnasında gerek fetihten sonraki süreçte İstanbul'un güvenliğini sağlamak adına Osmanlıların denizlere yönelen politikası⁴⁸ Osmanlı denizciliğinin gelişimine olumlu katkıda bulundu.

Önce Anadolu hisarının karşısına Rumeli Hisarını (1452) yaptıran II. Mehmed daha sonra Çanakkale Boğazı'nın iki yakasına inşa ettirdiği Kilitbahir ve Sultaniye kaleleriyle Akdeniz – Karadeniz arasındaki geçişler üzerindeki hâkimiyeti sağladı.⁴⁹ 1456'da Boğazönü Adaları'nın ve 1462'de Midilli'nin ele geçirilmesiyle boğazın güvenliği de tesis edilerek hâkimiyet daha da perçinlenmiş oldu.⁵⁰ Osmanlıların karalardan denizlere taşan harekâtları Venedik ile uzun süreli bir savaş (1463-1479) durumunun ortaya çıkmasına neden oldu. Savaşlar esnasında mühim bir yerleşim yeri olan Eğriboz Osmanlılar tarafından fethedildi (1470).⁵¹ 1479'da iki taraf arasında anlaşma sağlanırken Mora'nın güneyindeki Manya tarafları, Limni ve Arnavutluk Venedik tarafından Osmanlı'ya bırakılıyordu.⁵²

⁴⁸ İdris Bostan, "Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği," *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 88.; Bostan, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği," s. 18.

⁴⁹ Bostan, "Fatih Sultan Mehmed," s. 85, 91.; İdris Bostan, "İlk Osmanlı Deniz Üssü," *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 77.; Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 17.; Bostan, "Gelibolu," s. 35.

⁵⁰ Bostan, "Fatih Sultan Mehmed," s. 88-91.; Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 19-20.

⁵¹ Bostan, "Fatih Sultan Mehmed," s.93.; Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 20.

⁵² Bostan, "Fatih Sultan Mehmed," s.93.

II. Mehmed dönemi Osmanlı deniz gücü açısından sadece boğazların, önemli liman ve adaların fethiyle sınırlı kalmadı. Donanmanın mevcudunda da önemli miktarda artış gerçekleşti. I. Bayezid döneminde 60 gemiden oluşan donanmanın mevcudu 1475 yılında 181 gemiye yükselmişti.⁵³ Üstelik İtalya üzerine yapılan, Otranto şehrinin dahi ele geçirildiği Pulya Seferi (1480) donanmanın daha uzak denizlerde de harekât gerçekleştirmeye başladığını göstermektedir.⁵⁴

II. Bayezid dönemi (1481-1512) Osmanlı denizciliği açısından Bostan'a göre II. Mehmed'in deniz politikasının devamı niteliğindedir.⁵⁵ Kissling'in göre ise II. Bayezid "bir deniz politikasıyla yüz yüze bulunulduğunu açıkça idrak eden ilk sultan"dır.⁵⁶ İki yazarın da ortak görüşü, sultanın Kissling'e göre ilk on, Bostan'a göreyse on dört yılı (1481-1495) batı ile ilişkilerde daha ılımlı bir siyasetin izlendiği dönemdir. Fakat yazarlar bu ılımlı siyasetin sebebi konusunda farklı görüşlere sahiptirler. Kissling II. Bayezid'in Venedik ile açık denizde mücadele edemeyeceği bilincinde oluşunu, Bostan ise şehzade Cem hadisesinin yarattığı endişeyi ortaya konulan politikanın nedeni olarak sunmaktadır.⁵⁷ Osmanlıların daha önceki dönemde Venedikliler ile uzun yıllar süren deniz muharebelerinden geri durmayı göz önüne alacak olursak ilişkilerde gösterilen ılımlı tavrı Cem hadisesinin devlet politikasına yaptığı etkinin bir sonucu olarak görmek daha mantıklı bir yaklaşım olacaktır.

⁵³ Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 15.; Bostan, "Gelibolu," s. 34, 39.; Bostan, "İlk Osmanlı Deniz Üssü," s. 79.

⁵⁴ Bostan, "Fatih Sultan Mehmed," s. 94-95.; Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 20-21.

⁵⁵ İdris Bostan, "II. Bayezid Döneminde Osmanlı Denizciliği," *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 111.; Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 22.

⁵⁶ H. J. Kissling, "Sultan II. Bayezid'in Deniz Politikası Üzerine Düşünceler: (1481 – 1512)," *Türk Denizcilik Tarihi*, ed. Bülent Arı (Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002), s. 111.

⁵⁷ Kissling, "Sultan II. Bayezid'in Deniz Politikası," s. 111.; Bostan, "II. Bayezid," s. 111.

Bayezid devrinin Osmanlı denizciliğine katkısında üç husus ön plana çıkmaktadır. Birincisi, Mora'ya gerçekleştirilen seferlerle Venedik idaresindeki İnebahtı, Modon, Koron ve Navarin'in fethiydi.⁵⁸ Venedik'in Mısır'a uzanan ticaret güzergâhı hesaba katıldığında söz konusu yerlerde Osmanlı hâkimiyetinin sağlanmasının her iki tarafa da yapmış olduğu etki daha anlaşılır bir hal alır. İkincisi, donanmanın mevcudunun artırılmasıydı. Nitekim Bostan'ın tespitine göre II. Bayezid devrinde Osmanlı donanması sayısal olarak Venedik'i geçmiştir ancak yetenekli personel sıkıntısı çekilmeye devam etmekteydi.⁵⁹ Kissling, Çukurova bölgesine gerçekleştirilen seferi (1488) dahi Balkan yarımadasında ormanların imha edilmiş olmasıyla ilişkilendirerek II. Bayezid'in açık deniz filosu kurmak için gerekli keresteyi bulmak gayesiyle düzenlediği bir harekât olarak görmektedir.⁶⁰ Üçüncü husus ise Müslüman korsanlar ile başlayan yakınlaşmadır. Bu korsanlar hizmete alınarak (bunun en önemli örneğini 1495 yılında hizmete giren Kemal Reis oluşturmaktadır) ya da desteklenerek Osmanlıların Akdeniz siyasetinin bir enstrümanı haline gelmiştir.⁶¹

II. Bayezid, 1512 yılında tahtını şehzadesi Selim'e terk etmek zorunda kaldı. I. Selim'in saltanatı (1512-1520) kayda değer bir deniz seferini barındırmasa da tersanede gerçekleştirilen inşa faaliyetleri ve Mısır'ın fethiyle Süleyman'ın Akdeniz'de Habsburg İmparatorluğu'na karşı vereceği mücadele için muazzam bir mirastı. Selim'in güçlü bir donanma kurmak için tersaneyi genişletme düşüncesinin temelinde yatan sebepler Bostan tarafından şu şekilde ifade edilmektedir:

⁵⁸ Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 22.; Bostan, "II. Bayezid," s. 116-118.

⁵⁹ Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 22.

⁶⁰ Kissling, "Sultan II. Bayezid'in Deniz Politikası," s. 111.

⁶¹ Kissling, "Sultan II. Bayezid'in Deniz Politikası," s. 113-115.; Bostan, "II. Bayezid," s. 116-117.; Bostan, "Beylikten İmparatorluğa," s. 24-25.

Osmanlılar, Akdeniz’de ticaretin merkezi haline gelmiş olan Suriye ve Mısır limanlarını ele geçirerek Doğu Akdeniz kıyılarını hâkimiyetleri altına aldılar. Gerek Portekiz tehlikesi ve gerekse yeni fethedilen bölgelerin sahillerini koruma ve denizleri kontrol altında tutma zorunluluğu deniz meselelerine son derece önem vermeyi gerektiriyordu. Bu sebeple Yavuz, donanmanın geliştirilmesi amacıyla Haliç’te eskiden mevcut tersanenin Galata’dan Kağıthane’ye kadar genişletilmesine ve çok sayıda gemi inşa tezgahı kurulmasına önem verdi. Başta Sadrazam Pîrî Mehmed Paşa olmak üzere devrin diğer devlet ricali de tersane ve donanma inşasıyla yakından ilgilendiler ve İstanbul’daki Galata tersanesi bir imparatorluk tersanesi olarak hizmet vermek üzere inşa edildi (1515).⁶²

Bostan’ın ilk baskısını 2007 yılında gerçekleştiren bir diğer kitabında da tersanenin inşasının altında yatan gerekçeler yukarıdaki alıntıya benzer bir biçimde ifade edilerek 1515 yılına tarihlenmiştir.⁶³ Ancak ortada şöyle bir problem bulunmaktadır ki inşaat gerekçesi olarak gösterilen Suriye ve Mısır limanlarının ele geçirilmesi 1516 yılında başlayıp 1517 yılında I. Selim’in Kahire’ye girişiyle son bulan Mısır seferi neticesinde gerçekleşmiştir. Dolayısıyla Suriye ve Mısır’ın ele geçirilmesinin tersanenin genişletilmesi adına yürütülen faaliyetlere gerekçe oluşturması imkânsızdır.

Bu konuda yazarın konuyu daha kapsamlı olarak ele aldığı başka bir makalesinde yer alan bilgilerden istifade etmek daha sıhhatli bir yöntemdir. Buna göre Venedik baylosu ve elçisinin mektuplarındaki bilgiler inşaatın 1513 yılında başladığına işaret etmekte ve Bostan tarafından İran seferi öncesinde I. Selim’in tersane inşasıyla ilgilendiği düşünülmektedir.⁶⁴ Ayrıca Bostan, dönemin kaynaklarının tersanede gerçekleştirilen

⁶² Bostan, “Beylikten İmparatorluğa,” s. 26.

⁶³ İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilât ve Gemiler*, 2. Baskı (İstanbul: Küre Yayınları, 2010), s. 15-16.

⁶⁴ İdris Bostan, “İmparatorluk Donanması’na Doğru: Tersâne-i Âmire’nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım,” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 122.; Volkan Dökmeci, “Venedik Kaynaklarına Göre II. Bayezid ve I. Selim Dönemlerinde Osmanlı Denizciliği ve Korsanlık” (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2011), s. 139.

faaliyetleri Çaldıran Savaşı (1515) sonrasına tarihlediklerini ve tam olarak tespit etmedikleri bu faaliyetleri kısmen Rodos seferi hazırlıklarıyla karıştırdıkları tespitini yapmıştır.⁶⁵ Anlaşılan o ki daha önceki makalelerde ortaya çıkan problemin altında yatan sebep Osmanlı kroniklerinin yanlış yönlendirmesidir. O halde şöyle bir yorumda bulunmak daha isabetli olacaktır: I. Selim döneminde Osmanlı denizciliğindeki gelişimin tetikleyicisi Mısır seferinin sonuçları değil seferin ta kendisidir. Nitekim Osmanlıların gemi inşa faaliyetleri de bunu doğrular niteliktedir. Sefer öncesinde çeşitli türlerde 106 gemi inşa eden Osmanlılar her ne kadar donanmadan istifade etmek istemişse de olumsuz hava şartları buna mani olmuştu. Donanmanın Mısır'a varışı ancak 1517 tarihinde Selim'in Kahire'ye girişinden sonra gerçekleşmişti.⁶⁶

Memluklerin tarih sahnesinden çekilmesiyle sonuçlanan Mısır seferinin (1516-1517) getirisi Doğu Akdeniz'in birkaç noktası haricinde tüm limanların ve kadim bir ticaret yolunun hâkimiyeti olmuştu. Selim ele geçirdiği güzergâhın bir müddet diplomasi ile Rodos Şövalyeleri karşısında güvenliğini sağlasa da adayı ele geçirmek için bir deniz seferinin tertibine yönelik hazırlıklardan da geri durmadı.⁶⁷ Ancak 1520'deki ölümü ile hazırlıklar yarım kaldı.

Sultan Süleyman devri (1520-1566) Osmanlı denizciliği açısından yeni bir dönemin başlangıcı oldu. Halefleri dönemindeki teşkilatlanmalar Süleyman devrindeki başarının altyapısını oluşturdu ve bu dönem tersanesiyle, donanmasıyla, personeliyle ve siyasi hedefleriyle gittikçe güçlenen Osmanlı denizciliğinde zirveyi teşkil etti. Süleyman, saltanatının henüz başında büyük dedesinin (II. Mehmed 1480 yılında bir yandan Pulya seferini gerçekleştirirken diğer yandan Rodos'u da kuşatmıştı.) denizde başarısız olduğu

⁶⁵ Bostan, "Tersâne-i Âmire'nin Kuruluşu," s. 123-124.

⁶⁶ Bostan, "Tersâne-i Âmire'nin Kuruluşu," s. 124-125.

⁶⁷ Bostan, "Tersâne-i Âmire'nin Kuruluşu," s. 126-127.

tek nokta olan Rodos’u St. Jean Şövalyelerinin elinden aldı (1522). Böylece Hristiyan dünyanın Doğu Akdeniz’deki ileri karakolu bertaraf edilmiş, İstanbul – İskenderiye arasındaki seyahatlerde büyük bir tehlike ortadan kaldırılmış oldu.

Süleyman’ın Rodos’u fethiyle Akdeniz’de başlayan hamlesinin bir sonraki adımının gerçekleşmesi için aradan 12 yıl geçmesi gerekecekti. 1534 yılına kadar olan bu dönemde imparatorluğun kendi iç ve dış dinamikleri göz önüne alındığında, denizden ziyade karaya yönelik bir siyaset ve faaliyet icra etmeyi tetikleyen faktörlerin daha ağır bastığı bir ortam söz konusuydu. Mısır’a beylerbeyi tayin edilen Ahmed Paşa’nın 1524 yılındaki ve 1527’de Anadolu’da vuku bulan Celali isyanları, 1525’te Pavia’da esir düşen Fransa kralının annesinin yardım isteğinin de bahanesiyle ağırlık kazanan Macaristan siyaseti doğrultusunda 1526, 1529 ve 1532’de gerçekleştirilen seferler imparatorluğun kaynaklarını büyük ölçüde kara harekâtlarına aktarmasını gerekli kılmıştı.⁶⁸ Öte yandan Fransızlar 1526 yılındaki Macaristan seferinde Osmanlıları karadan ve denizden harekete geçmeleri konusunda ve Alaman Seferi (1532) öncesinde (Viyana muhasarasının da Avrupa’da yarattığı etkinin neticesinde) padişahı kara seferi yerine denizden yapılacak bir donanma harekâtına ikna etmeye çabalamış ancak bu çabalar Osmanlı nezdinde sonuçsuz bir girişim olmuştu.⁶⁹

1532 yılında Andrea Doria komutasındaki İspanyol filosu Koron’u işgal etti. Osmanlılar Kemankiş Ahmed Paşa komutasında 80 parçalık bir donanmayı Koron’a gönderdiler. Ancak kuşatma başarısızlıkla sonuçlandı.⁷⁰ 26 Eylül 1533’te İstanbul’a

⁶⁸ Feridun M. Emecen, *İmparatorluk Çağının Osmanlı Sultanları – I* (İstanbul: İSAM Yayınları, 2011), s. 107-114.

⁶⁹ Emecen, *Osmanlı Sultanları*, s. 113.

⁷⁰ İdris Bostan, “Barbaros Hayreddin Paşa: İlk Deniz Beylerbeyi (1534),” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 144.

ulaşan Barbaros 2 şubat 1534'te Osmanlıların ilk derya beylerbeyi oldu.⁷¹ Kumrular, bu atamada Koron yenilgisinin büyük payı olabileceğini dile getirir.⁷² Emecen'in de başarısızlıkla sonuçlanan Koron kuşatmasını Osmanlıların deniz üzerindeki zafiyetinin ortaya çıkışı olarak yorumlaması göz önüne alınırsa Kumrular'ın iddiasının doğru olma ihtimalini bir hayli yüksek görebiliriz.⁷³

Barbaros göreve getirildikten kısa bir süre sonra Akdeniz'e açıldı. Tunus'u ele geçirdi ve Mayorka kıyılarına kadar uzanan düşman topraklarını yağmaladı. Öte yandan Tunus'taki Osmanlı hâkimiyeti uzun süreli olmadı ve çok geçmeden İspanyollar şehri ele geçirdi (1535).⁷⁴ 1537'deki başarısız Korfu deniz seferi ve ertesi yıl gerçekleştirilen İkinci Adalar seferinde Osmanlılar Kiklad ve bazı Sporad adalarını idaresi altına aldı.⁷⁵ 1538 senesi aynı zamanda hem Akdeniz dünyası hem de Osmanlı denizciliği açısından dönüm noktasını oluşturdu. Preveze'de İspanyol donanması karşısında kazanılan zafer Akdeniz hâkimiyetinin kesin olarak Osmanlılara geçmesini sağladı.⁷⁶ Hayreddin Paşa Osmanlıların Akdeniz siyasetinin oluşumunda ve Fransızlarla gerçekleştirilen işbirliğinde büyük rol oynadı. 1543'te Toulon'a Fransızlarla ortak bir deniz seferi bile

⁷¹ Bostan, "Barbaros Hayreddin Paşa," s. 144-146.

⁷² Özlem Kumrular, "XVI. Yüzyılın İlk Yarısında Orta ve Batı Akdeniz'de Üstünlük Mücadeleleri," *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 167.

⁷³ Feridun M. Emecen, *Osmanlı Klasik Çağı'nda Siyaset* (İstanbul: Timaş, 2009), s. 158.

⁷⁴ Bostan, "Barbaros Hayreddin Paşa," s. 146.; Kumrular, "Orta ve Batı Akdeniz'de Üstünlük Mücadeleleri," s. 167-168.

⁷⁵ Mahmut şakiroğlu, "Rodos Adası'nın fethinden 1540 Tarihli Türk – Venedik Antlaşmasına," *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 137-139.; Kumrular, "Orta ve Batı Akdeniz'de Üstünlük Mücadeleleri," s. 169.; İdris Bostan, "Preveze Deniz Zaferi ve Sonrasında Akdeniz Dünyası," *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 173-174.

⁷⁶ Bostan, "Preveze Deniz Zaferi," s. 176.

gerçekleştirildi.⁷⁷ 1546'da vefat eden Hayreddin Paşa hiç şüphesiz Kanuni döneminin en önemli denizcilik figürü oldu.

1551 yılında Osmanlılar, St. Jean Şövalyeleri'nin idaresindeki Trablus'u fethettiler. 1560'ta Andrea Doria kumandası altında birleşen (İspanya, Malta ve Papalık) haçlı donanması Trablus'u geri almak için harekete geçti ve kolaylıkla Cerbe Adası'nı ele geçirdi. Bunun üzerine Osmanlı donanması Piyale Paşa komutasında denize açıldı. Cerbe önlerinde gerçekleşen muharebede haçlı donanması büyük bir hezimetle uğratıldı.⁷⁸ Guilmartin, mağlubiyetin ardından İspanyol donanmasının toplamda 3000'e varan yetişmiş personel zayıflığının imparatorluğun beş yılına mâl olduğunu, Papalık kuvvetlerinin ise uzun bir müddet felç edildiğini ifade etmektedir.⁷⁹ İnalçık ve Emecen, Cerbe'de kazanılan zaferin bir sonraki seferi Malta'ya gerçekleştirme hususunda Osmanlıları etkilediğini belirtir.⁸⁰

1565 yılında Osmanlılar bu kez St. Jean Şövalyeleri'nin bir diğer üssü olan Malta Adası önlerindeydi. Ancak bu sefer sonuç Osmanlılar açısından pek iç açıcı olmadı. Nisan – Eylül ayları arasında sürdürülen kuşatma sonuçsuz kaldı ve Osmanlılar 20.000 askerini kaybederek adadan çekilmek zorunda kaldı.⁸¹ 1566 senesinde Osmanlı'ya vergi borcu

⁷⁷ Bostan, "Barbaros Hayreddin Paşa," s. 150-153.; Bostan, "Preveze Deniz Zaferi," s. 178-180.

⁷⁸ Ahmet Şimşirgil ve İbrahim Pazan, *Denizler Fatih Piyale Paşa Cerbe Zaferi* (İstanbul: Timaş Yay., 2015), s. 43 – 58.; Ertuğrul Önalp, "1560 Cerbe Deniz Zaferi ve Cerbe Kalesi'nin Fethi," *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM*, 12:12 (2001), s. 175-193.; Halil İnalçık, "Barbaros'tan İnebahtı (Lepanto)'ya Akdeniz," *Türk Denizcilik Tarihi*, ed. Bülent Arı (Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002), 141-142.; Emecen, *Kuruluş ve Yükseliş Tarihi*, s. 259-260.

⁷⁹ Guilmartin, *Kalyonlar ve Kadırgalar*, s. 150, 161.

⁸⁰ İnalçık, "Barbaros'tan İnebahtı'ya," s. 142.; Emecen, *Kuruluş ve Yükseliş Tarihi*, s. 260.

⁸¹ İnalçık, "Barbaros'tan İnebahtı'ya," s. 142.; Emecen, *Kuruluş ve Yükseliş Tarihi*, s. 260.; İdris Bostan, "Malta Kuşatmasından Tunus'un Fethine," *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 186-188.

413. 644 akçeye ulaşan Sakız'ın fethi ile son Ceneviz kolonisi ortadan kaldırıldı.⁸² Bu aynı zamanda Kanuni döneminin son deniz seferiydi.

Osmanlılar 1570 yılının Temmuz ayında Venedik'in idaresi altındaki Kıbrıs'a çıkarma yaptılar. Aynı yıl Lefkoşa ele geçirildi. Bir sene sonra da Magosa'nın düşmesiyle adada hâkimiyet sağlanmış oldu (1 Ağustos 1571).⁸³ Kıbrıs seferi esnasında adayı kurtarmak için İspanya, Venedik ve Papalık tarafından yeni bir haçlı donanması vücuda getirilmişti. İki donanma 7 Ekim 1571 tarihinde Korint Körfezi girişindeki İnebahtı mevkiinde karşı karşıya geldi. Braudel'in Guilmartin tarafından da inandırıcı bulunan rakamlarına göre o dönem Akdeniz'de faaliyette bulunan savaş kadırgalarının yüzde 70 ila 90'ı çarpışmak için İnebahtı'da yer aldı.⁸⁴

Savaş sonuçları Osmanlı İmparatorluğu açısından kesinlikle büyük bir hezimetti. Osmanlı donanmasından 20.000 kişi hayatını kaybetmiş, 15.000 forsa serbest kalmış, 3000 kişi esir düşmüştü. Müttefik donanmada ise 8000 ölü, 21.000 yaralı bulunmaktaydı.⁸⁵ Guilmartin, İnebahtı Savaşı'nda yaşanan kayıplardan bahsederken 1560'ta İspanyol donanmasının yetişmiş personel kaybından dolayı uğradığı akıbeti hatırlatır ve bu savaşta yaşanan kaybın Osmanlılar açısından vahametini dikkat çeker.⁸⁶ Gerçi Osmanlılar kaybettikleri donanmanın yeniden tesisi için muazzam bir inşa faaliyeti başlattılar.⁸⁷ Ancak donanmanın ve personelin yeterliliği tam bir muammaydı ve 1572'de

⁸² Şerafettin Turan, "Sakız'ın Türk Hakimiyeti Altına Alınması," *Tarih Araştırmaları Dergisi* 4/6-7 (1968), s. 184-191, <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/796/10191.pdf> (erişim 01.01.2016).

⁸³ Bostan, "Malta Kuşatmasından Tunus'un Fethine," s. 192-193.; İnalçık, "Barbaros'tan İnebahtı'ya," s. 143.

⁸⁴ Guilmartin, *Kalyonlar ve Kadırgalar*, s. 153.

⁸⁵ Bostan, "Malta Kuşatmasından Tunus'un Fethine," s. 195-196.

⁸⁶ Guilmartin, *Kalyonlar ve Kadırgalar*, s. 161.

⁸⁷ İbrahim Etem Çakır, "İnebahtı (Lepanto) Savaşı ve Osmanlı Donanmasının Yeniden İnşası Üzerine Bazı Bilgiler," *Turkish Studies*, 4:3 (2009), s. 518-528, <http://www.turkishstudies.net/sayilar/sayi16/%C3%A7akiribrahimethem1225.pdf>. (erişim 11.01.2016). ;Bostan, "Malta Kuşatmasından Tunus'un Fethine," s. 196.

tekrar karşılaştan iki donanmanın da sergilediği tereddütlü tavır yeni bir çarpışmanın doğuşuna engel olmuştı.⁸⁸

1573'te Venedik savaş tazminatı ödeyerek Osmanlı ile barış yaptı.⁸⁹ 1574'te Tunus üzerine düzenlenen sefer 16. yüzyılda Osmanlıların gerçekleştirdiği son büyük deniz seferi oldu. 290 gemiden oluşan Osmanlı donanması Sinan Paşa'nın serdarlığında denize açıldı. İspanyolların tahkim ettiği Halkulvad Kalesi 33 gün boyunca karadan ve denizden gerçekleştirilen kuşatma sonucunda ele geçirildi (24 Ağustos 1574). Osmanlı kuvvetleri ardından bir diğer İspanyol kalesi Bastiyon'u da ele geçirdi ve Tunus beylerbeylik olarak teşkilatlandırıldı.⁹⁰ Böylece imparatorluğun Akdeniz'in güneyinde Cezayir (1516), Trablus (1551), Tunus (1574) ve Mısır'dan (1517) kuzeyde Adriyatik'in doğu kıyılarına kadar Rodos (1522), Kıbrıs (1571) ve Ege adalarını kapsar biçimdeki nihai sınırları da ortaya çıkmış oluyordu.

⁸⁸ İnalçık, "Barbaros'tan İnebahtı (Lepanto)'ya Akdeniz," s. 143.; Guilmartin, *Kalyonlar ve Kadırgalar*, s. 162.

⁸⁹ İnalçık, "Barbaros'tan İnebahtı (Lepanto)'ya Akdeniz," s. 143.

⁹⁰ Bostan, "Malta Kuşatmasından Tunus'un Fethine," s. 197.

AKDENİZ'İN STRATEJİK MEVKİLERİ VE OSMANLI SAVUNMA SİSTEMİ

Coğrafi koşullar ve teknolojik imkânların erken modern dönemde Akdeniz hâkimiyeti için stratejik mevkilerin ele geçirilip savunulmasına dayalı bir sistemin doğuşuna neden olduğunu önceki bölümümüzde belirtmiştik. Burada stratejik mevkii ifadesini muğlak bir anlamdan çıkartarak bu ifadeyle kastetmek istediğimizin ne olduğunu belirtmekte fayda var. Amerikalı deniz tarihçisi ve stratejisti Alfred T. Mahan, bir mevkinin stratejik öneme haiz olabilmesinin o yerin coğrafi konumuna, askeri kuvvetine ve kaynaklarına bağlı olduğunu belirterek şöyle devam eder:

Bu üç özellik, konum, yaradılışındaki kuvvet ve bol miktardaki kaynaklar aynı yerde bulunduğunda, her zaman olmamakla beraber, büyük stratejik değer ve birinci derecede önem kazanır. Zira göz önünde bulundurulması gereken, bir deniz limanının stratejik önemini arttırıcı, askeri bakımdan daha az önemli başka hususlar da vardır; ülkenin refahını etkileyecek büyük bir ticaret merkezi olması veya önemine ilave olarak politik etkide sağlayan sermaye gibi.⁹¹

İngiliz deniz tarihçisi Herbert Richmond ise deniz kuvvetinin unsurlarından bahsederken mevkilerin donanmanın savaş direncini kaybetmeden harekât sahasına ulaşip görevini yerine getirdikten sonra dönebilecek nitelikte olması gerektiğini belirterek düşman sahasına yakın mevkilerin askeri açıdan önemine dikkat çekmektedir.⁹² Bu bölümde öncelikle yukarıdaki ifadelerden de hareketle Akdeniz'de 1578-1645 arası dönemde Osmanlı sınırları içerisindeki veya haraç güzar haline getirdiği topraklardaki mevkilerin hangi fonksiyonlarla stratejik bir önem kazandığını inceledik. Ardından söz

⁹¹ Mahan, *Deniz Harbi Üzerine*, s. 76-77.

⁹² Herbert Richmond, *Devlet Adamları ve Denizgücü*, çev. Celal Eyiceoğlu (Ankara: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 2002), s. 4.

konusu mevkiiler ile birlikte Akdeniz’de Osmanlı hâkimiyetindeki bölgenin tamamının denizden gelebilecek saldırılara yönelik savunma sistemini incelemeye tabi tuttuk.

2.2. Akdeniz’in Stratejik Mevkileri

Karadeniz’deki ticaret limanlarına, gemi inşa tezgâhlarına ve daha da mühimi bahriye teşkilatı bünyesindeki ana üs olan Tersâne-i Âmire’ye Akdeniz’den yegâne geçiş noktası olan Çanakkale Boğazı’nı kontrol edilebilir hale getiren konumuyla Gelibolu yarımadası muhakkak ki Akdeniz’in Osmanlı sınırları içerisinde kalan başlıca stratejik mevkiydi. Boğazdaki ters akıntı ve rüzgârların gemilerin geçişini zorlaştırması yarımadaadaki limanın önemli bir üs haline gelmesinde etkili olmuştu. Ayrıca boğazdaki en iyi su kaynakları da burada yer almaktaydı.⁹³ 16. yüzyılın ilk çeyreğiyle birlikte Gelibolu Tersanesi İstanbul’daki tersanenin ön plana çıkmasıyla eski önemini yitirdi ve İnebahtı mağlubiyeti akabinde donanmanın yeniden imar sürecindeki inşa faaliyetlerinin sonrasında pek fazla kullanılmadı.⁹⁴ Fakat tersanenin kaybettiği önem yarımadaanın da önemini yitirdiği anlamına gelmemiş ve Gelibolu konumundan doğan önemini sürdürmeye devam etmiştir.

Akdeniz’in Yunanistan’ın doğusuyla Anadolu’nun batısı arasında kalan kısmında irili ufaklı birçok ada bulunmaktadır. Bu adaların kendi aralarındaki mesafe yakınlığı birçok ada grubunun oluşmasına kaynaklık etmiş ve bazı ada grupları Anadolu savunması konusunda kilit rol oynamıştır. Bu minvalde akla gelen ilk örnek Boğaz önü adalarıdır.

⁹³ Pryor, *Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, s. 106.

⁹⁴ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, 2. Baskı (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2003), s. 14-16.

Gökçeada, Bozcaada, Limni, Tavşan Adası, Bozbaba ve Zürafa Kayası’ndan oluşan bu adalar grubu Çanakkale Boğazı’nın kontrolünde tıpkı Gelibolu gibi büyük bir öneme sahipti.⁹⁵

Gökçeada, Çanakkale Boğazı’nın 18 km uzağında yer almaktadır.⁹⁶ Adanın merkezinde yer alan İskiter kalesi denizde yüksek bir kaya üstündeki Balabanlu kalesi ile birlikte adanın muhafazasını sağlamaktaydı.⁹⁷ Hububat cinsinden çeşitli ürünler ile birlikte pamuk, gül, zeytin, keten, dut, ceviz, sarımsak ve soğan yetiştirilen adada bağcılık, arıcılık ve hayvancılık yapılmaktaydı. Koyun, kuzu, at, katır, sığır, peynir, yağ, bal, turşu, balık, sığır derisi adanın önde gelen ticari mallarıydı.⁹⁸

Bir diğer Boğazönü adası olan Bozcaada Çanakkale Boğazı’ndan 19 km uzaklıktadır.⁹⁹ Ege’den İstanbul’a giden üç rotanın (Balkanların doğu kıyısından geçen rota, Anadolu’nun batı kıyılarını izleyen rota, Kiklad Adaları’ndan ve Sakız’dan geçen rota) birleştiği yerdeki Bozcaada, akıntıya karşı yol alabilmek için rüzgârın dönmesini bekleyen gemilerin uğrak yeri olmasıyla önemli bir liman haline gelmişti.¹⁰⁰ Osmanlılar adaya 1479’da bir kalenin inşasına karar vermiş ve adayı iskân etmek adına da yerleşimcilere imtiyazda bulunmuşlardı.¹⁰¹ Gökçeada’da olduğu gibi Bozcaada ahalisi de

⁹⁵ Güner Doğan, “İngiliz ve Fransız Seyyahlara Göre 17. Ve 18. Yüzyıllarda Ege Adaları (Midilli, Sakız, Sisam, Rodos) ve Çevresi” (Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2008), s. 46.

⁹⁶ Yasemin Demircan, “Tahrir Defterlerine Göre Boğazönü Adaları (XV ve XVII. Yüzyıllar)” (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, 1992), s. 18.

⁹⁷ Demircan, “Boğazönü Adaları,” s. 144.

⁹⁸ Demircan, “Boğazönü Adaları,” s. 168.

⁹⁹ Demircan, “Boğazönü Adaları,” s. 25.

¹⁰⁰ Pryor, *Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, s. 106.

¹⁰¹ Demircan, “Boğazönü Adaları,” s. 27.

hububat üretimi, hayvancılık ve bağcılık ile uğraşmaktaydı. Ayrıca pamuk ve susam gibi sınai ürünler de yetiştirilmekteydi.¹⁰²

Limni Çanakale Boğazı'nın 65 km açığında yer almaktadır.¹⁰³ Ada liman olarak kullanmaya elverişli birçok koya sahiptir.¹⁰⁴ Bununla birlikte büyük donanmaların kullanımına uygun iki de limanı mevcuttu.¹⁰⁵ Bu limanlardan birisi olan Mondros Limanı donanmalara geniş çaplı operasyonlar yapma imkânı vermekteydi.¹⁰⁶ Ada askeri fonksiyonlarının yanında çevre adalara zahire tedarik edebilecek ölçüde verimli topraklara sahipti.¹⁰⁷ Limni ahalisi ziraat ve küçükbaş hayvancılıkla meşguldü. Başlıca ihracat ürünlerini; sığır, at, küçükbaş hayvan, bal, yağ, peynir ve her türlü süt ürünü, buğday, arpa, nohut ve hububat türü mahsuller oluşturmaktaydı. Tüm bu özellikler Limni'nin bölgede ticari açıdan da önemli bir yere sahip olmasına vesile olmuştu.¹⁰⁸

Saruhan Adalar grubu içerisinde yer alan Midilli sahip olduğu fonksiyonlarıyla bu adalar grubu içinde öne çıkan yerleşim merkeziydi.¹⁰⁹ Batı Anadolu kıyılarındaki en büyük adalardan biri olan Midilli Adası güneydoğusunda Yera ve kuzeyde Kalanya körfezleri ile hem küçük çaplı gemilerin hem de savaş ve ticaret için kullanılan büyük çapta gemilerin sığınabileceği bir yerdi. Ayrıca adanın önemli yerleşim yerlerinden olan Kastron'da iki adet liman mevcuttu.¹¹⁰

¹⁰² Demircan, "Boğazönü Adaları," s. 175.

¹⁰³ Yasemin Demircan, *Osmanlı İdaresinde Limni Adası* (Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2014), s. 29.

¹⁰⁴ Demircan, *Limni Adası*, s. 29.

¹⁰⁵ Demircan, *Limni Adası*, s. 44.

¹⁰⁶ Demircan, *Limni Adası*, s. 29.

¹⁰⁷ Demircan, *Limni Adası*, s. 45.

¹⁰⁸ Demircan, *Limni Adası*, s. 276-279.

¹⁰⁹ Doğan, "Ege Adaları ve Çevresi," s. 44.

¹¹⁰ Doğan, "Ege Adaları ve Çevresi," s. 66-67.

Adanın iklimine değinecek olursak doğu kısımları alçak seviyede ve bereketli topraklara sahip iken batısıyla güneyi dağlık ve çoraktır. İklimin uygun olmasına rağmen yer şekilleri ziraatı olumsuz yönde etkilemiş ve adanın kendine yeten bir ekonomi oluşturmamasının önüne geçmiştir.¹¹¹ Bu sebeple Midilli adası Anadolu'dan zahire ithalatı gerçekleştirmekteydi. İhraç ürünlerinde ise zeytin ve üzüm ön plandaydı. İstanbul'un iaşesi için Midilli'den gelen kuru üzüm, pekmez ve sirke önem taşımaktaydı. Önem addedebileceğimiz diğer üretim kalemleri olarak birçok alanda kullanılabilen tuz ve genelde gemilerin kalafatlanmasında kullanılan zift sayılabilir.¹¹²

Sakız Adası, adaya ismini veren sakız üretiminde tekel olduğu gibi, Anadolu'da yetişen meyve ile hububatın ve ipek kervanlarının batıya ulaştırılmasındaki rolüyle ön plana çıkan mühim bir bölgesel ticaret merkeziydi.¹¹³ Ada ticari önemi ve coğrafi konumuyla İngiliz gemilerinin güzergâhında kendisine yer buldu ve bu da seyyahların adayı gözlemlemesine imkân verdi.¹¹⁴ Sakız'ı ziyaret eden seyyahların gözlemlerinden şehrin Anadolu'dan 12 mil uzaklıkta müstahkem bir kalenin karşısında yer aldığını, kuzeyinde tahkim edilmiş bir kalenin ve büyük gemilerin girişine elverişli bir limanın bulunduğunu öğrenmekteyiz.¹¹⁵

Adanın kalesi ve limanıyla birlikte bereketli topraklara sahip olduğu ve mahsulünün çeşitliliği de seyahatnamelere yansımıştır ki bu ürünler arasında en önemli üretim kalemini damla sakızı oluşturmaktaydı. Osmanlılar bu üretimden 1604-1607

¹¹¹ Doğan, "Ege Adaları ve Çevresi," s. 68.

¹¹² Doğan, "Ege Adaları ve Çevresi," s. 77-83.

¹¹³ Edhem Eldem, Daniel Goffman ve Bruce Masters, *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti Halep, İzmir ve İstanbul* (İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000), s. 103.

¹¹⁴ Hikmet Nazlı Pişkin, "İngiliz Seyyahlara Göre XVII. Yüzyılda Akdeniz ve Akdeniz Limanları" (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2011), s. 177.

¹¹⁵ Pişkin, "Akdeniz Limanları," s. 178-180.

yılları arasında iki milyon akçeden fazla vergi elde etmişti.¹¹⁶ Ancak 17. yüzyılın ilk çeyreğinde Sakız sahip olduğu ticari ehemmiyetini hızla kaybetti.¹¹⁷ Sakız'ın gerilemesindeki temel etken ise İzmir'in göstermiş olduğu gelişimdi.

İzmir konumu itibariyle Anadolu'nun birçok bölgesine kolayca bağlanabilen bir yerdeydi. Ticaret için elverişli bir limanı vardı. Sakız ve Halep'teki ticari sıkıntılar şehrin büyümesine katkı sağlamıştı. 17. yy.'ın ilk çeyreğinde Sakız, Halep ve doğrudan Avrupa'dan birçok tüccar İzmir'e geldi.¹¹⁸ Şehir diğer kentlere göre Hristiyan tüccarın daha rahat hareket edebilmesine olanak sağlıyordu. Halep'e giden İran malları artık İzmir'e yönlendirilmişti. Bununla birlikte İzmir ve yöresi İstanbul'a kuru meyve ve yemişler sevk etmesinden ötürü Osmanlı başkentinin iâşesi açısından da önem arz ediyordu.¹¹⁹ İzmir'in büyümesindeki esas etkiyi ise Ankara sofı, pamuk, ipekli dokuma ve tütün gibi dış ticaret ürünleri oluşturdu.¹²⁰

Akdeniz'in belki en sağlam kalesine sahip olan Rodos kutsal topraklara giden başlıca rotanın kontrol noktasıydı.¹²¹ Doğu Akdeniz, Batı Anadolu, Adalar denizi ve boğazlara giden yolların üzerinde bulunmasıyla Mısır - İstanbul seferi yapan gemiler için doğal uğrak ve ikmal yeri haline gelmiş ve bölgedeki önemini arttırmıştı.¹²² Adadaki

¹¹⁶ Pişkin, "Akdeniz Limanları," s. 183.

¹¹⁷ Metin Ziya Köse, *Osmanlı Devleti ve Venedik Akdeniz'de Rekabet ve Ticaret* (İstanbul: Giza Yayınevi, 2010), s. 89.; Eldem vd., *Halep, İzmir ve İstanbul*, s. 103.

¹¹⁸ Pişkin, "Akdeniz Limanları," s. 195.; Eldem vd., *Halep, İzmir ve İstanbul*, s. 100.

¹¹⁹ Pişkin, "Akdeniz Limanları," s. 196.; Abdullah Martal, "İzmir'in Akdeniz Ticaretindeki Rolü," *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*, haz., Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş ve M. Ziya Köse (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2011), s. 388-389.

¹²⁰ Köse, *Osmanlı Devleti ve Venedik*, s. 84-85.; Pişkin, "Akdeniz Limanları," s. 196.; Martal, "İzmir'in Akdeniz Ticaretindeki Rolü," s. 390.

¹²¹ Pryor, *Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, s. 103.

¹²² Savaş Songur, "XVI. Yüzyılda Rodos Adası ve Akdeniz'deki Önemi" (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 1999), s. 43.; Ali Fuat Örenç, "Doğu Akdeniz'in Kadim Muhafızları: Rodos Türk Cemaati," *Osmanlı Dönemi ve Akdeniz Dünyası*, haz., Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş ve M. Ziya Köse (İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2011), s. 353-354.

ziraat ise ancak ahalisine yetecek ölçüdeydi. Tahıl gereksinimi açısından sıkıntı çeken Rodos'un bu ihtiyacı Anadolu topraklarından karşılanmaktaydı. Coğrafi şartların meyvecilik için tarıma nazaran daha verimli olması adada limon, portakal, üzüm ve zeytin yetiştiriciliği yapılmasına imkân sağlamaktaydı.¹²³

Akdeniz'deki üçüncü büyük ada olan Kıbrıs hem askeri hem de ticari açıdan taşıdığı fonksiyonlarla önemli bir merkez haline gelmişti. Ada, Anadolu'nun güney kıyılarına ve Suriye'ye olan yakınlığı ve deniz yollarının üzerinde bulunmasından dolayı bulunduğu bölgenin kara ve denizlerinin denetiminde askeri açıdan önem kazandı.¹²⁴ Denetimi altına aldığı deniz yollarının Avrupa ile Asya arasındaki ticaretin yürütüldüğü yollar olmasından dolayı da önemli bir pazar yeri ve ticari kontrol merkezi haline geldi.¹²⁵

Kıbrıs'ın güneyinde üzüm bağları geniş bir alanı kaplarken ovalara, dağ ve tepelerin alçak ve düz kısımlarına genellikle tahıl ekilmekteydi. Kıyılara yakın kısımlarda ise narenciye bahçeleri yer almaktaydı.¹²⁶ Ancak yine de adadaki zirai üretim ve hayvancılık faaliyetleri yetersizdi.¹²⁷ Bu durumun Osmanlı fethinden sonra değiştiği ve adanın buğday ile arpa ihraç edebilir konuma geldiği görülmektedir.¹²⁸

Adanın Atlantik ticaretinin ön plana çıkmasıyla azalan, Osmanlıların fethiyle de neredeyse tamamen durma noktasına gelen ticari önemi vakit kaybetmeden gerçekleştirilen birtakım düzenlemelerle ve 1573 yılındaki Osmanlı - Venedik barışıyla

¹²³ Songur, "XVI. Yüzyılda Rodos Adası," s. 38-39.

¹²⁴ Recep Dünder, "Kıbrıs Beylerbeyliği (1570 - 1670)" (Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi, 1998), s. 6, 30.; *Osmanlı İdaresinde Kıbrıs (Nüfus - Arazi Dağılımı ve Türk Vakıfları)* (Ankara: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yayınları, 2000) s. 39.

¹²⁵ Dünder, "Kıbrıs Beylerbeyliği," s. 30-31.; *Osmanlı İdaresinde Kıbrıs*, s. 43.

¹²⁶ *Osmanlı İdaresinde Kıbrıs*, s. 43.

¹²⁷ Dünder, "Kıbrıs Beylerbeyliği," s. 224.

¹²⁸ Dünder, "Kıbrıs Beylerbeyliği," s. 225, 231.

tekrar canlandı. Hatta 16. yüzyılın sonlarında Kıbrıs'ın ticaret limanları olan Magosa ve Larnaka'da Venedik, Ceneviz ve Fransa tarafından konsolosluklar dahi açıldı.¹²⁹ Osmanlı döneminde ekonomik yönden daha da gelişen Kıbrıs'ın başlıca ticaret ürünlerini; güherçile, buğday, çiftlik hayvanları, et, meyveler, zeytin, zeytinyağı, bal, şeker, pirinç, tuz, keçiyoynuzu, sabun, kendir, pamuk, yün ve yünlü kumaşlar oluşturmaktaydı.¹³⁰ Adanın ihraç ürünlerindeyse harnup, şarap, tuz, zeytin, zeytinyağı, pamuk ön plandaydı.¹³¹

İskenderun, 1580'lerden sonra doğu mallarının Avrupa'ya naklinde önem kazanan yerlerdendi. 1593 tarihli bir Venedik raporuna göre, Trablus-şam'da vali ve mültezim olan Arap emiri Fahreddin Ma'an'ın tüccarlardan fazla vergi almaya başlaması ticaretin İskenderun limanına kaymasında etkili olmuştu.¹³² Şehir her ne kadar Halep'in limanı olma özelliğinden dolayı ticari açıdan önem taşısa da coğrafi etkenler sebebiyle önemi doğrultusunda bir gelişme kaydedememiş ve mal indirilip yüklenen bir limandan öteye geçememişti. 1596 yılında şehre uğrayan Fynes Moryson İskenderun'u oldukça fakir bir liman şehri olarak kaydetmiştir.¹³³

Anadolu ve İstanbul'un ihtiyacı olan zahire ve diğer malları tedarik eden Mısır'ın en önemli liman şehri İskenderiye'ydi.¹³⁴ Hindistan ve diğer yönlerden gelen mallar, önce Cidde'ye buradan da Süveyş ve Tur limanlarına nakledilirdi. Uzun bir kara yolunu kat edip Süveyş'ten Kahire'ye nakledilen mallar ardından Nil üzerinden küçük gemilerle

¹²⁹ Dündar, "Kıbrıs Beylerbeyliği," s. 297-300.

¹³⁰ Köse, *Osmanlı Devleti ve Venedik*, s. 87.; Dündar, "Kıbrıs Beylerbeyliği," s. 233.

¹³¹ Dündar, "Kıbrıs Beylerbeyliği," s. 301.

¹³² Mehmet Kabacık, "XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Doğu Ticareti" (Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi, 2001), s. 266.

¹³³ Pişkin, "Akdeniz Limanları," s. 202-214.

¹³⁴ Köse, *Osmanlı Devleti ve Venedik*, s. 101.

İskenderiye limanına ulaştırılırdı. İskenderiye limanına getirilen mallar Avrupa'ya ve diğer tüketim merkezlerindeki yeni alıcılara gönderilmek üzere tekrar gemilere yüklenip yelken açarlardı.¹³⁵ Pirinç, keten, pamuk, deri mamulleri ve kahve İskenderiye limanından ihraç edilen başlıca ürünlerdi. 1560 ve 1570'lerde Magripli tüccarlar şehirde ipek, pamuk, karabiber, zencefil ve tatlandırıcı ticareti yapmaktaydı.¹³⁶ Baharat yolunun önem kaybetmesiyle bu ürünün ticaretinde önemli bir merkez olan İskenderiye limanından gerçekleştirilen baharat ticareti 17. yy.'ın ilk çeyreğinde azalarak devam etti.¹³⁷

16. yüzyılın sonu ile 17. yüzyılın ilk yarısında İskenderiye'yi ziyaret etme fırsatı bulan seyyahlar genel olarak şehri antikçağdaki ihtişamıyla karşılaştırarak harap bir görünüm arz ettiğini dile getirirler. Şehrin surlarının yüksek olmasına rağmen deniz tarafındaki kısmı hariç pek sağlam olmadığı seyyahların gözlemlerinde kendine yer bulmuştur. Seyyahlar İskenderiye limanı hakkında da çeşitli bilgiler vermektedir. Bu bilgilere göre liman imparatorluğun en önemli ikinci limanıydı. Şehirde iki iskele mevcuttu ve ticaret doğuda olan limandan gerçekleştirilmekteydi. Doğu limanının etraftaki kayalıklardan ötürü yanaşması tehlikeli bir liman olduğu da şehri ziyaret eden seyyahların notlarına yansımıştır.¹³⁸

Kuzey Afrika kıyılarındaki üç Osmanlı eyaleti: Cezayir, Trablusgarb ve Tunus ise bu toprakları kendilerine mesken edinen korsanlar sayesinde stratejik önem kazanmıştı. Özellikle İnebahtı Savaşı sonrasında Akdeniz'de artış gösteren korsanlık faaliyetleri

¹³⁵ Kabacık, "Osmanlı Devleti'nin Doğu Ticareti," s. 265.

¹³⁶ Köse, *Osmanlı Devleti ve Venedik*, s. 101.

¹³⁷ Köse, *Osmanlı Devleti ve Venedik*, s. 102.

¹³⁸ Pişkin, "Akdeniz Limanları," s. 216-219.

içerisinde Garb Ocaklarına mensup korsanlar Akdeniz'in uzak ucunda Osmanlı donanmasının bir uzantısı gibi hareket ederek düşman kıyılarına ve gemilerine baskınlar düzenliyorlardı. Korsanların gerçekleştirdiği faaliyetler karşısında Akdeniz'de kendini güvende hissetmek isteyen devletler mecburen çareyi Osmanlı İmparatorluğu'na başvuruda bulunmakta arıyorlardı ve korsanlar Osmanlı'nın Akdeniz siyasetinde bir koz haline dönüşüyordu.¹³⁹ Ayrıca söz konusu eyaletlerden Cezayir'in surlarının ve kalesinin müstahkem olduğu, pazarlarını korsanlıktan elde edilen ganimetlerin doldurduğu bu dönemde şehri ziyaret eden seyyahların gözlemlerinde kendine yer bulmuştu.¹⁴⁰

Osmanlı haraçgüzarı olan Dubrovnik dar bir kıyı şeridi, Neretva vadisi, Peisejac Yarımadası ile Mljet ve Lastova adalarından meydana gelmekteydi.¹⁴¹ İpek Yolu'nun ilk - son şehirlerinden sayılan Dubrovnik, Asya-Avrupa ticaretinin bir parçasıydı ve Dubrovnik limanının önemi de ticaret yolları üzerindeki konumundan kaynaklanmaktaydı: Balkanların batısındaki kara ticareti yollarının belli başlı düğüm noktası olan Saraybosna ile Kuzey İtalya arasındaki en dolaysız bağlantı Dubrovnik'in kuzeyinden geçmekteydi.¹⁴²

14. yüzyılda Dubrovnik'ten çıkıp Balkanlarda kesişen bir kervan yolu mevcuttu. Balkanlardaki belli başlı şehirlere yerleşen Dubrovnikli tüccarlar deri, çeşitli yağlar, yün, peynir, balık, balmumu, kürk ve köle ihraç edip İtalya'dan yünlü ve diğer dokumaları

¹³⁹ İdris Bostan, "Akdeniz'de Korsanlık: Osmanlı Deniz Gücü," *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 231-235.; İdris Bostan, "Garp Ocaklarının Avrupa Ülkeleri ile Siyasi ve Ekonomik İlişkileri 1580-1624," *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği* (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2008), s. 261-283.

¹⁴⁰ Pişkin, "Akdeniz Limanları," s. 142-150.

¹⁴¹ Metin Ziya Köse, *Osmanlı Devleti ve Dubrovnik İlişkileri 1500 - 1600: Doğu Akdeniz'de Casuslar ve Tacirler* (İstanbul: Giza Yayınevi, 2009), s. 13-14.

¹⁴² Özgecan Köker, "XVII. Yüzyılda Osmanlı Devleti-Dubrovnik İlişkileri ve Hicri 1037-1056/1627-1646 Tarihli Ahkâm Defteri Transkripsiyon ve Değerlendirmesi" (Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi, 2011), s. 3; Pişkin, "Akdeniz Limanları," s. 155.

ithal etmekle meşguldüler.¹⁴³ Aynı yüzyılın sonlarında Dubrovnik, Venedik ve Ankona'dan sonra Akdeniz'in üçüncü önemli limanı olmuştu.¹⁴⁴ Osmanlıdan elde ettikleri ayrıcalıklar Dubrovniklilerin Balkan ticaretini domine etmelerini sağlamıştı.¹⁴⁵ Ancak 16. yüzyılda Atlantik ticareti ön plana çıkmaya başladı.¹⁴⁶ 1592 yılında da Adriyatik'te yeni bir ticaret limanı olarak Split faaliyete geçti ve Venedik'in aldığı güvenlik önlemleriyle Adriyatik'in ana limanı haline geldi. Osmanlı – Venedik arasında Split limanı üzerinden yürüyen ticaretin 17. yüzyılın ilk çeyreğinde zirveye çıkması Dubrovnik ticaretine zarar verdi ve bu ülkenin Osmanlı ile ticaretteki payını azalttı.¹⁴⁷

Mora yarımadası pek çok önemli liman şehrine sahipti. 16. ve 17. yüzyıldaki en önemli şehri ve tüccarların ilk uğrak yeri ise Patras'tı. Üzüm, hububat, zeytinyağı, ipek, bal mumu ve meşe palamudu şehrin başlıca ürünleydi.¹⁴⁸ Patras'ın aksine Navarin şehriyse askeri fonksiyonuyla Mora'da ön plana çıkmaktaydı. Düşman yakasına en yakın limanlardan biri olan Navarin Osmanlı donanmasının toplanma merkeziydi.¹⁴⁹ Şehrin limanı iki yüz gemiyi alabilecek kapasiteydi.¹⁵⁰ Ayrıca yarımada üzerindeki diğer liman şehirleri olan Modon, Koron ve İnebahtı'yı da Osmanlıların Mora'da askeri açıdan önem arz eden deniz üsleri arasında sayabiliriz.¹⁵¹

¹⁴³ Pişkin, "Akdeniz Limanları," s. 151-152.

¹⁴⁴ Köse, *Osmanlı Devleti ve Dubrovnik*, s. 15.

¹⁴⁵ Köse, *Osmanlı Devleti ve Venedik*, s. 74-75.

¹⁴⁶ Köker, "Osmanlı Devleti – Dubrovnik," s. 39-40.

¹⁴⁷ Köse, *Osmanlı Devleti ve Venedik*, s. 76-78.

¹⁴⁸ Köse, *Osmanlı Devleti ve Venedik*, s. 84.

¹⁴⁹ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr*, çev. İdris Bostan (Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2008), s.143.

¹⁵⁰ İdris Bostan, "Navarin," *DİA* 32, s. 441.

¹⁵¹ Machiel Kiel, "Modon," *DİA* 30, s. 222.; Machiel Kiel, "Koron," *DİA* 26, s. 208.; Machiel Kiel, "İnebahtı," *DİA* 22, s. 285.

2.3. Osmanlı Savunma Sistemi

2.3.1. Osmanlı Savunma Sisteminde Donanma-yı Hümâyûn

Yukarıda bahsedilen Osmanlı hâkimiyeti altındaki stratejik mevkilerin coğrafi konumları göz önüne alındığında, kadim bir ticaret yolunun Akdeniz’e çıkış limanı olan İskenderiye haricindekilerin Akdeniz’in kuzey kıyılarında toplandığı görülmektedir. Bu mevkilerin savunulması hem dönemin hâkimiyet kurma şeklinin parçası hem de deniz gücünün bir unsuruydu. Bundan dolayı çalışmamızın bu bölümü Osmanlı savunmasında donanmanın rolüne ayrıldı. Ancak Osmanlı donanması 1578-1645 yılları aralığının tamamında Akdeniz’de faaliyet yürütememiştir. Zira Osmanlıların doğu ve kuzey serhaddinde meydana gelen birtakım gelişmeler donanmanın Akdeniz’de gerçekleştirmiş olduğu harekâtlara sekte vurmuş ve yönünü Karadeniz’e çevirmesine neden olmuştur. Dolayısıyla buradaki değerlendirmeler donanmanın Karadeniz’de olduğu dönemlere ait veriler göz ardı edilerek gerçekleştirilmiştir.

Osmanlı donanmasının Akdeniz’deki faaliyetlerine sekte vuran gelişmelerden birincisi 1578-1593 tarih aralığında gerçekleştirilen İran seferleridir. 1578 senesinde başlayan İran seferleri daha önceki senelerde gerçekleştirilmiş seferler ile stratejik açıdan farklılık arz etmekteydi. Osmanlılar, Safevilere İran’ın kuzeyinden saldırıyı planlamıştı. Bu sefer planı Osmanlılara ordunun asker, mühimmat ve iaşesinin tedarikinde donanmadan istifade edebilme imkânı sağladı. Kılıç Ali Paşa’nın 1581 yılında Cezayir’e düzenlediği sefer dışında 1590 yılına kadar Osmanlı donanmasının

faaliyetleri İran serhaddindeki orduya lojistik destek vermek adına Karadeniz’de yoğunlaştı.¹⁵²

Donanmanın yönünü Karadeniz’e çevirmesindeki ikinci gelişme ise çok uzun bir zaman önce Osmanlılar haricindeki gemilerin dolaşmasının yasaklandığı bu denizde, esasında daha önceki yıllarda da saldırılar düzenleyen ve saldırılarının daha şiddetli bir tehdit unsuru haline geldiği Kazaklardı.¹⁵³ 1570 ortalarından 1590 ortalarına kadar olan dönemde Karadeniz’in kuzeyindeki Kazak baskınları şiddetini arttırmıştı. 1574 ile 1576’da Akkerman’a ve 1589’da Gözleve yakınlarında bir bölgeye Kazak saldırıları gerçekleşmişti. 1595’teki Kazak baskını ise Karadeniz’in kuzeyindeki saldırıları aşarak güneyde Varna şehrine kadar uzanmıştı. 1590’ların ortalarından 1610’ların ortalarına kadar olan yirmi yıllık sürenin her üç yılının ikisinde Kazaklar yerleşim yerlerine, ticaret gemilerine saldırılarda bulunmuş, kimi zaman da Osmanlı donanmasıyla çarpışmıştı.¹⁵⁴

Söz konusu akınlar Osmanlı donanmasının kısmen ya da tamamen Karadeniz’de görev yapmasına sebep olmuştu. Bu durum da Akdeniz’de savunma hizmeti vermesi gereken donanma için sıkıntı yaratmaktaydı.¹⁵⁵ 1620’lerin sonuna gelinmeden Kazakların etkinlikleri azalarak devam etti. Kazaklar, 1637’de Azak Kalesi’ni ele geçirdiler. 1642’de Moskova’nın mühimmat göndermeyi reddetmesine kadar denize açılmalarını

¹⁵² Bekir Kütükoğlu, *Osmanlı – İran Siyâsî Münâsebetleri - I 1578 – 1590* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1962), s. 31-36, 123-124.

¹⁵³ Victor Ostapchuk, “XVI. ve XVI. Yüzyıl Kazak Deniz Akınları Karşısında Osmanlı Karadeniz’i,” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*, ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran (İstanbul: Deniz Basımevi, 2009), s. 243.

¹⁵⁴ Ostapchuk, “Kazak Deniz Akınları,” s. 245.

¹⁵⁵ Ostapchuk, “Kazak Deniz Akınları,” s. 246.

kolaylaştıran bu üssü ellerinde tutmayı başardılar ve 1648'e kadar Karadeniz'de ciddi bir tehdit unsuru olmaya devam ettiler.¹⁵⁶

İran seferleri ve Kazak akınları kadar etkili olmasa da üçüncü bir gelişme olarak Kırım han-zadelerinin isyanını sayabiliriz. Kırım Hanı Mehmed Giray, kendisine gönderilen sefer davetlerine katılmaya özen göstermemesinden dolayı Özdemiroğlu Osman Paşa tarafından tahttan indirilmiş ve yerine İslam Giray Kırım hanlığının başına geçirilmişti.¹⁵⁷ İslam Giray'ın tahta geçmesinin üzerinden henüz üç ay dahi geçmemişti ki katledilen Mehmed Giray'ın oğulları 1000 kişilik kuvvetle Bahçesaray'a saldırıp şehri yağmaladı. Asi han-zadeler Bahçesaray'ın ardından Kefe'ye geçerek kaleyi muhasara altına aldılar. Bahçesaray'daki çarpışmalardan yaralı olarak kurtulup Kefe'ye sığınmış olan İslam Giray'ın durumu Osmanlı makamlarına arz etmesi üzerine Özdemiroğlu Osman Paşa isyanı bastırmakla görevlendirildi. Osman Paşa ordunun mühimmatını donanma ile Kefe'ye nakil ettirdikten sonra Ferhat Paşa'yı Sinop'tan Kefe'ye geçip isyanı bastırmaya gönderdi. Ferhat Paşa'nın han-zadeleri Kefe önünde bozguna uğratmasıyla da mesele çözüme kavuşmuş oldu.¹⁵⁸

Osmanlı donanmasının Akdeniz faaliyetlerine geçecek olursak öncelikle seferlerdeki Osmanlı donanmasının kronikler ve kroniklere dayalı çalışmalarda mevcutunun genellikle 50 parça veya daha az gemiden oluştuğu görülmektedir. Bu rakam Akdeniz'deki çatışma ortamının daha büyük bir şiddete sahip olduğu on altıncı yüzyılın son çeyreğine kadar olan dönemin donanma mevcutlarıyla karşılaştırıldığında oldukça aşağıda kalmaktadır. Lakin bu karşılaştırmada oluşan farklılığın temelinde iki

¹⁵⁶ Ostapchuk, "Kazak Deniz Akınları," s. 253.

¹⁵⁷ Kütükoğlu, *Osmanlı – İran*, s. 128.

¹⁵⁸ Kütükoğlu, *Osmanlı – İran*, s. 143-145.

dönem arasındaki mücadele farkının bulunduğunu gözden kaçırmamak gerekir. Zira bizim ele aldığımız dönem, geçmişte İspanyollara karşı orta Akdeniz’de verilen hâkimiyet mücadelesinden çok, Osmanlı hâkimiyetinin daha net bir anlam ifade ettiği Doğu Akdeniz’deki tehditlere karşı savunma mekanizmasının işlerliğini ön planda tutan bir siyasetin Osmanlılarca benimsendiği bir dönemdir. Dolayısıyla donanmanın mevcudu azalsa dahi çoğu zaman karşılaştığı düşman donanmalarının mevcudu karşısında ezici bir sayısal üstünlüğe sahiptir.

Osmanlı donanmasının yukarıda bahsetmiş olduğumuz genel mevcudunun üzerinde rakamlarla Akdeniz’e açıldığı seferler de mevcuttur. Nitekim 9 Muharrem 988 (25 Şubat 1580) tarihli bir hüküm, bu dönemde tespit edilebilen en kalabalık donanmaya işaret etmektedir. Kaptan paşaya gönderilen bu hükümde 300 parçalık bir donanmayı gerekli mühimmat ve personeliyle birlikte düzenlenecek sefer için hazır hale getirmesi emredilmiştir.¹⁵⁹ Lakin ne kroniklerde söz konusu yılda bu miktarda bir donanmayla gerçekleştirilmiş bir sefer vardır ne de Osmanlı tersanesinde gemi inşa faaliyetlerine dair kayıtlarda bu yıla ait bir inşa faaliyeti görülür.¹⁶⁰ Dolayısıyla Osmanlıların bu denli yüksek rakamlara ulaşan bir donanmayla denize açıldığını söylemek mümkün değildir.

Tespit edilebilen en büyük donanma ise Cıgalazade Sinan Paşa’nın emri altında 1594 yılında denize açılmıştır. Bu donanmanın mevcudu 173 rakamına ulaşmaktadır.¹⁶¹ Ancak bu donanmanın tesisi esnasında Osmanlılar birtakım güçlüklerle de baş etmek zorunda kalmıştı. Sefere katılmakla vazifelendirilen kürekçiler, alacakları ücretleri

¹⁵⁹ Murat Yazıcı, “39 Numaralı Mühimme Defteri’nin Transkripsiyonu ve Değerlendirilmesi (s.119 – 240)” (Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, 2013), s. 137-138.

¹⁶⁰ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 6, 99.

¹⁶¹ Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî I*, çev. Mehmet İpşirli (Ankara: TTK, 1999), s. 376-377.

beğenmeyerek sefere gitme konusunda isteksiz davranmışlar ve Osmanlı donanmasının denize açılması 50 – 60 gün kadar gecikmeye uğramıştı.¹⁶² İçeriğine dair çok fazla bilgi sahibi olmadığımız bu seferde Sinan Paşa dört adet İspanyol kalyonunu ele geçirmiş, gemilerin üçünü altı yüz esir ile birlikte İstanbul'a gönderip kereste ile dolu olan bir kalyonu da içindeki mühimmatı aldıktan sonra ateşe vermişti.¹⁶³ Sinan Paşa donanmanın bir kısmını İstanbul'a gönderdikten sonra emri altında kalan gemiler ile bir ay daha denizde kalarak düşman gemilerinin izini sürmeye devam etti.¹⁶⁴ Sefer sonunda Osmanlı donanmasının ele geçirdiği ganimetin toplam bedeli seksen altı yük akçe değerindeydi.¹⁶⁵

1596 yılında Damad Halil Paşa'nın idaresinde gerçekleştirilen seferde ise 110 kadirgadan oluşan bir donanma zikredilmektedir ki Kâtib Çelebi'nin Akdeniz'i muhafaza görevini yaptığı dışında herhangi bir ayrıntı vermediği bu sefere dair elimizdeki tek veri Avlonya yakalarında levend kalyatalarının İspanyollara ait bir barçayı ele geçirdiğidir.¹⁶⁶

Osmanlı donanmasının Akdeniz'deki faaliyetlerine gelecek olursak bunları dört grupta inceleyebiliriz. Birincisi; İstanbul – İskenderiye deniz yolunda mühim bir sevkiyatın yerine getirilmesi ya da bu sevkiyatı gerçekleştirecek gemilerin güvenliğinin sağlanması için onlara eşlik etmek Osmanlı donanmasının vazifesiydi. Kılıç Ali Paşa, Cıgalazade Sinan Paşa, Cafer Paşa ve Müezzinzade Hafız Ahmed Paşa'nın Mısır hazinesinin İstanbul'a nakledilmesiyle, Halil Paşa'nın Kâbe imaretiyle ilgili malzemeler

¹⁶² Selânikî, *Tarih-i Selânikî I*, s. 376-377.

¹⁶³ Selânikî, *Tarih-i Selânikî I*, s. 392.

¹⁶⁴ Selânikî, *Tarih-i Selânikî I*, s. 406, 416.

¹⁶⁵ Selânikî, *Tarih-i Selânikî I*, s. 418-419.

¹⁶⁶ Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 117, Selânikî, *Tarih-i Selânikî II*, s. 619.

taşıyan konvoyun, Kara Mehmed Paşa'nın ise Mısır'a giden on üç kadırganın güvenliğini sağlamakla vazifelendirildiği seferler mevcuttur.¹⁶⁷

İkincisi; meydana gelen isyanların bastırılmasında ya doğrudan ya da destek birimi olarak hizmet etmek yine donanmanın faaliyetleri arasında yer almaktaydı. Mesela 1590 yılında Uluç Hasan Paşa, Trablusgarp'ta çıkan isyanın bastırılmasında görev almıştı.¹⁶⁸ 1614'te Halil Paşa yine Trablusgarp'ta vuku bulan bir isyanın bastırılmasıyla vazifelendirildi. Bu sefer isyan eden mahalli leventlerin reisi olan Sefer Dayı'ydı. Osmanlı donanmasını limana sokmak istemeyen Sefer Dayı, Halil Paşa'nın limana girmeyi başarmasıyla teslim olmak zorunda kaldı. Kaleye sığınan Sefer Dayı'nın adamları ve yakınları ise halkın ileri gelenlerinin araya girmesiyle Halil Paşa tarafından bağışlandı ve kale teslim alındı. Durumu müzakere edilen Sefer Dayı ve en gözde adamı idam edildi.¹⁶⁹

Trablusgarp'taki isyan bastırıldıktan sonra Halil Paşa bu kez Mora'nın güneyindeki Manya şehrinin yerli halkının isyanının bastırılmasıyla vazifelendirilen Tırhala Sancakbeyi Arslan Paşa emrindeki orduya denizden destek vermekle görevlendirildi. Karadan ve denizden sıkıştırılan isyancıların büyük kısmı kılıçtan

¹⁶⁷ Selânikî, *Tarih-i Selânikî I*, s. 139.; Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 117.; Mehmed b. Mehmed Er-Rûmî, *Mehmed b. Mehmed Er-Rûmî (Edirneli)'nin Nuhbetü't-Tevârih ve'l-Ahbâr'ı ve Târîh-i Âl-i Osmân'ı (Metinleri – Tahlilleri)*, haz. Abdurrahman Sağır (Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2000), s. 662.; Ali Sinan Bilgili, "Osmanlı Tarih Yazarlarına Göre Sultan I. Ahmed Devri Deniz Muharebeleri (1603-1617)," *Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Dergisi* 9 (2004): s. 145, 146, 151, Mikail Acıpınar, "Osmanlı Kronikleri Işığında Kaptan-ı Derya Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri (1609-1623)," *Tarih İncelemeleri Dergisi* XXVIII/1 (2013), s. 15.

¹⁶⁸ Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 117, Selânikî, *Tarih-i Selânikî I*, s. 222 – 223.; *Gelibolulu Mustafa Âlî, Gelibolulu Mustafa Âlî ve Kühü'l-Ahbâr'ında II. Selim, III. Murat ve III. Mehmet Devirleri*, c. III, haz. Faris Çerçi (Kayseri: Erciyes Üniversitesi Yayınları, 2000), s. 562-564.

¹⁶⁹ Acıpınar, "Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri," s. 18-19.

geçirildi, sağ kalanlar vergilerini vermek ve bir daha isyana kalkışmamak şartıyla affedildi.¹⁷⁰

Üçüncüsü ve gerçekleştirilen seferlerin önemli bir paydasını ise düşman birliklerinin Osmanlı gemilerine, adalarda ve kıyılarda meskûn yerli halka verdiği zararın engellenmesi için yürütülen harekâtlardı. Bu harekâtların Akdeniz'in kuzey kıyıları genelinde, Mora Yarımadası ile Kıbrıs çevresinde ve Ege denizi özelinde yoğunlaştığı görülmektedir ki bu coğrafya aynı zamanda yukarıda bahsettiğimiz stratejik mevkilerin çok büyük bir bölümünün bulunduğu yerdir.

Faaliyetlerin bahsedilen coğrafyada yoğunlaşmasının nedeninin ise çeşitli devletlere ait donanmaların kimi zaman denizdeki ticaret gemilerine kimi zaman da karaya çıkarak yerli halka karşı gerçekleştirdiği saldırılar olduğu net bir şekilde ifade edilebilir. Örneğin 1587'de 9 kalyata ile Urla'ya Toskanalı ve Maltalıların gerçekleştirdiği baskında 300 kişi esir alınmıştı.¹⁷¹ 1595'te İnebahtı sancağında Balyabadra Venedik'e ait gemiler tarafından basılmış ve yine çok sayıda insan öldürülmüş ya da esir alınmıştı.¹⁷² 1599 tarihine gelindiğinde dört gemi ile Sakız adasına gerçekleştirilen bir baskında gece karanlığından istifadeyle Sakız kalesini dahi ele geçirmeyi başaran Floransalılar, yerli halkın gösterdiği direniş ve şiddetli esen ters rüzgâr sebebiyle limanı terk etmek zorunda kalmıştı.¹⁷³ 1611'de bu kez Gördüs'e (Korinth) yapılan baskında 500 kişi Toskana ve Malta gemileri tarafından esir alındığı

¹⁷⁰ Acıpınar, "Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri," s. 20.

¹⁷¹ Selânikî, *Tarih-i Selânikî I*, s. 190.

¹⁷² Selânikî, *Tarih-i Selânikî II*, s. 524.

¹⁷³ Selânikî, *Tarih-i Selânikî II*, s. 805-806.

görülmektedir.¹⁷⁴ 1612 senesinde Toskana gemilerinin İstanköy'e düzenlediği baskında esir edilen kişi sayısı 1200'dü.¹⁷⁵

Osmanlı donanması karşısında düşman birlikleri sıcak temas kurmaktan çok firar etmeyi tercih ediyordu. Gerçekleşen çarpışmalardan ise Osmanlılar büyük çoğunlukla galip ayrılan taraf oluyordu. Kaynaklardan 1591'de birkaç kalyonun, 1593'te 7, 1594'te 4, 1609'da 4, 1610'da yedi veya sekiz adet levant fırkatası ile bir geminin, 1611'de 6, 1614'te 3, 1615'te 5, 1619'da 6, 1636'da 2 ve 1642'de 1 gemi olmak üzere toplam 48 geminin ele geçirildiği görülmektedir.¹⁷⁶ Ancak kaynaklar Halil Paşa'nın ilk kaptan-ı deryalığı dönemi olan 1609-1611 yılları arasındaki kısa dönemde dahi elliden fazla gemiyi ele geçirdiği bildirmektedir.¹⁷⁷ Zira yukarıda verilen rakamların bir kısmı da (1609, 1610 ve 1611) zaten Halil Paşa'nın seferlerinde ele geçirilen düşman gemilerine ait rakamlardır. Bu yüzden donanmanın yarım yüzyılı aşkın bir süreçte bizim tespit ettiğimiz miktarın çok daha üstünde düşman gemisi ele geçirdiği muhakkaktır.

Dördüncü grubu ise düşman kıyılarına gerçekleştirilen harekâtlar oluşturmaktadır. Osmanlı donanmasının faaliyetlerinde her ne kadar kendi kıyılarının güvenliğinin sağlanmasına yönelik yürütülen seferler önemli bir paydayı teşkil etse de donanmanın harekât alanının kendi hâkimiyet alanıyla tamamen sınırlandığını söyleyemeyiz. Nitekim Cıgalazade Sinan Paşa'nın 1591 ve 1593 yıllarında düşman kıyılarına karşı saldırıları söz konusudur. 1591 yılındaki seferde Cıgalazade Sinan Paşa kendisine hedef olarak Messina

¹⁷⁴ Acıpinar, "Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri," s. 14.

¹⁷⁵ Bilgili, "I. Ahmed Devri Deniz Muharebeleri," s. 150.

¹⁷⁶ Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 117, 120, 123.; Selânikî, *Tarih-i Selânikî* I s. 285, 349, 392.; Acıpinar, "Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri," 10-21.

¹⁷⁷ Acıpinar, "Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri," s. 15.

şehrini seçmişti.¹⁷⁸ Messina'nın düşman donanmasının toplanma merkezlerinden biri olması, hedef olarak seçilmesindeki sebeplerden biri olabilir.¹⁷⁹ 1593 yılında ise Kandiye, Malta ve Kalabriya şehirleri Osmanlı donanmasının saldırılarına maruz kalmıştı.¹⁸⁰ Halil Paşa'nın 1614 yılındaki seferi ise Malta'ya kadar uzanmıştı. Adaya yapılan çıkarmada Maltalılara ciddi bir hasar verilmişti.¹⁸¹ 1620'deki son kaptan-ı deryalığı döneminde Halil Paşa bu kez İtalya kıyılarında Manfredonia şehrine çıkarma yapmış ve çok sayıda ganimeti ele geçirmişti.¹⁸²

Ayrıca şu hususu da belirtmek gerekir ki Osmanlı kıyılarının muhafazasında Donanma-yı Hümâyûn tarafından yürütülen tüm bu faaliyetlerin yanında Osmanlı derya beylerinin de katkısı vardı. Derya beyleri sefer zamanında komutaları altındaki gemilerle birlikte donanmaya iştirak etmekteydiler ve beraberlerinde getirdikleri gemi sayısı da farklılık arz etmekteydi. Örneğin Eğriboz, İnebahtı, Karlılı, Midilli, Kocaeli, Biga sancakbeyleri bir gemi ile donanmaya katılırken Mezistre ve Rodos beyi bir geminin yanında bir de yedek ile donanmaya katılmaktaydılar. 17. Yüzyılın başında on beş yirmi civarında gemi Osmanlı donanmasında hizmet etmekteydi. Sefer dışında da kendi bölgelerine giren kıyıları ve tüccar gemilerini korsan saldırılarına karşı muhafaza etmek derya beylerinin vazifelerindendi.¹⁸³

¹⁷⁸ Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 117.

¹⁷⁹ Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 143.

¹⁸⁰ Levent Kaya Ocakaçan, "Cıgalazade Yusuf Sinan Pasha (c. 1545-1606)," *Mediterranea-ricerche storiche* 34 (2015): s. 332.

¹⁸¹ Acıpınar, "Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri," s. 16-18.

¹⁸² Acıpınar, "Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri," s. 23-26.

¹⁸³ Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s.73-76.

2.3.2. Osmanlı Savunma Sisteminde Kaleler

Erken modern dönem Akdeniz’inde deniz seferleri belirli aylar arasında yapılabilirdi. Osmanlı kroniklerinin de derya mevsimi olarak adlandırdığı bu aylar dışında Osmanlı donanması Tersane-i Âmire’ye çekilirdi. Bu bakımdan kıyı yerleşimlerindeki savunma sistemlerinin bakım ve onarımı, mühimmatının eksiksizliği ile kalede görevli askeri personelin sayısı denizden gelebilecek saldırılara karşı son derece önemliydi.

Mühimme kayıtlarına baktığımızda Kıbrıs ve Yunanistan’da birtakım mevkilerin çeşitli sebeplerden ötürü tamire ihtiyaç duyar hale geldiği gözlemlenmektedir. Ancak mühimme kayıtlarından elde ettiğimiz bu bilgilerdeki temel problem; merkezden gönderilen emrin vazifelendirilen kişiler tarafından yerine getirilip getirilmediği hususudur. Bundan dolayı burada yer verdiğimiz hükümler farklı tasniflerden teyit edilmeye muhtaçtır. Mesela 1578 tarihli hükümlerin bulunduğu 34 numaralı defterde, Kıbrıs Yeniçeriler Ağası Ahmed’e gönderilen hükümden adanın merkezinde yer alan Lefkoşa Kalesi’nde bir tamirat gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır. Yeniçeri Ağası Ahmed’in ricası üzerine kalenin tamirinde görev alan bazı kişilere birer yeniçeri gediği tevcih edilmesi uygun görülmüştür.¹⁸⁴

Lakin yaklaşık on yıl sonra Kıbrıs’ta bu kez Magosa Kalesi’nin bakımıyla ilgili problemin ne derecede bir çözüme ulaştırıldığıysa kesin değildir. Kıbrıs’ın fethinden sonra deniz kenarında yer alan Magosa Kalesi’nin muhafaza ve bakımını gerçekleştirmek adına iki yüz kişilik bir gönüllü grubu vazifelendirilmişti. Fakat Kıbrıs beylerbeyi, payitahta gönderdiği mektubunda gönüllülerin kaleden çıkıp görevlerini terk ettiklerini

¹⁸⁴ Yunus Eren, “34 Numaralı ve H. 986/1578 Tarihli Mühimme Defteri [s. 1 – 164],” (Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2011), s. 173.

ve kalenin bakımsız hale geldiğini bildirmişti. Bu durumun Osmanlı'ya vereceği zarar ihtimalinin üzerinde duran beylerbeyi gönüllü taifesinin tekrar kaleye geri getirilmesi gerektiğini ifade ediyordu. Merkezden gönderilen hükümde; kaleyi terk eden gönüllülerin toplanarak tekrar kaleye yerleştirilmesi, yerleşmeyenlerin ise dirliklerinin elinden alınması ve gönüllülerin sayısının kayıt altına alınarak merkeze bildirilmesi emredilmişti.¹⁸⁵

Ayrıca Yunanistan'ın batı kıyılarında yer alan İyon adalarından olan Ayamavra, Mora Yarımadası'ndaki İnebahtı ve yine Yunanistan'ın doğu kıyılarına paralel olarak uzanan Eğriboz'daki kalelerin tamirine dair farklı tarihlerde gönderilen hükümler bulunmaktadır. 1580 tarihli hükümden Ayamavra Kalesi dizdarının daha önce gönderdiği mektupta kalenin otuz yıldır temizlenmeyen iç sandığının denizin şiddetinden dolayı kum ile dolduğundan ve bunun kaleye verdiği zarardan şikâyet ettiği anlaşılmaktadır. Bu mektuba karşılık olarak gönderilen hükümde Ayamavra sancakbeyinden kalenin sandıkları geçmişte ne şekilde temizleniyorsa yine aynı şekilde temizlenmesi fakat temizlik bahanesiyle halka zorluk çıkartılmaması istenmiştir.¹⁸⁶

Eğriboz kalesinin tamiriyle ilgili belgede ise kalenin bir yıl evvel Toskana gemilerinin baskınına uğradığı görülmektedir. Gece gerçekleştirilen baskında düşmanın neredeyse kaleyi ele geçirecek olması, şehrin ileri gelenleri üzerinde öyle büyük bir korkuya sebep olmuştu ki kalenin müşterek bir çalışmayla tamir edilmesi yönünde gönderilmiş bir emir bulunmasına rağmen kale yakınındaki Paşa Adası'nda Osmanlı

¹⁸⁵ Serdar Kar, "63 Numaralı Mühimme Defteri (995 – 996/1587 – 1588)," (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2002), s. 40-41.

¹⁸⁶ Sevilay Sakarya, "43 Numaralı Mühimme Defteri (H. 988/ M. 1580)Transkripsiyon ve Değerlendirmesi [s. 1 – 108]," (Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi, 2014), s. 66.

öncesinden kalma ve tamamen harap vaziyetteki kaleyi de tamir ettirmek istiyorlardı. Söz konusu isteklerine verilen cevapta kalenin, söz verdikleri gibi kendi mallarıyla vakit geçirmeden tamir etmeleri isteniyordu. Böylece bir daha düşman saldırısı gerçekleşir ise kaleye sığınabileceklerdi.¹⁸⁷

Osmanlıların Mora'daki mühim sancaklarından olan İnebahtı'nın kalesinin de bir hayli harap olduğu kapucubaşı Hüseyin'in gönderdiği mektupta açıkça belirtilmekteydi. Kalenin doğu ve batı duvarlarının yedi yerden yıkıldığı, kalenin kapılarının da eski olduğu ve mutlaka yenilenmesi gerektiği dile getirilmişti. Zira kalenin bu durumuyla bir düşman saldırısına karşı koyacak gücü yoktu. Kalenin tamiri için sarf edilecek miktarın otuz bin akçe tutacağı tahmin edilmekteydi. Gerekli parayı İnebahtı İskeleyi'nin gelirinden karşılamak için emr-i şerif isteyen sancakbeyinin bu isteği reddedilerek tamir masraflarını kendi malından karşılaması emredilmişti.¹⁸⁸

Çeşitli yerlerde gerçekleştirilen bakım ve onarımların yanında Osmanlıların ayrıca bir kale inşası için Mora yarımadası güneyindeki Mezistre'nin sancakbeyine hüküm gönderdikleri görülmektedir. Manya'da inşa edilmesi planlanan bu kalenin içerisine muhafız olarak yüz elli hisar eri konulması uygun görülmüş, kalenin inşası için toplanan akçe miktarı ve kalenin ne kadar akçe karşılığında tamamlanacağını bildirilmesi istenmiştir.¹⁸⁹ Osmanlılar her ne kadar bu kalenin yapımını bölgedeki

¹⁸⁷ Adem Keleş, "75 Numaralı Mühimme Defteri'nin Transkripsiyonu ve Değerlendirmesi (s.172 – 331)" (Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, 2011), s. 200-201.

¹⁸⁸ 85 Numaralı Mühimme Defteri (1040 – 1041 (1042) / 1630 – 1631 (1632)) (Ankara: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yayınları, 2002), s. 241-215.

¹⁸⁹ Süleyman Nacak, "34 Numaralı Mühimme Defteri (H. 986 / M. 1578) Transkripti ve Değerlendirmesi (164 – 326 Sayfaları Arası)" (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2011), s. 57-59.

ekonomik çıkarların kontrol altına alınması için planlamış olsalar da kalenin denizden gelebilecek saldırılara karşı kıyı savunmasına da katkı vereceği muhakkaktır.

Kalelerin bakım ve onarımında gösterilen tutumun aynı şekilde kalenin mühimmatı ve iaşesi için de gösterildiğini söyleyebiliriz. Gönderilen hükümlerde; tamire muhtaç silahların tamirinin yaptırılması istenmiş, iaşe ve mühimmatta eksiklikler olduğunda da bunların tespit edilip sorumluların bildirilmesi emredilmiştir.¹⁹⁰ Yalnızca tek bir merkeze gönderilen hükümler olduğu gibi çok daha fazla merkeze ya da Akdeniz kıyılarının tamamına yönelik hükümler de mevcuttur. Örneğin 19 Mayıs 1605'te Selanik kadısına gönderilen hükümde, düşmanın deniz kıyısında olan kalelere bir saldırıda bulunma ihtimali haber verilmiş ve olası bir saldırıda herhangi bir zarara uğramamak için kalenin askerinin, silahlarının ve mühimmatının yoklamaya tabi tutulması emredilmiştir. Yapılan yoklamada görev başında olmayan askerlerin cezalandırılmasına ve yerlerine başkasının alınmasına karar verilmiştir. Söz konusu hükmün birer sureti de Gelibolu, Bozcaada, Boğazhisar, Midilli, Sakız, İstanköy, Rodos, Foça, Çeşme, Kavala, Galoş, İzdin, Eğriboz, Benefşe, Koron, Hatdan, Anavarin ve Mora yarımadasındaki kalelere gönderilmiştir.¹⁹¹

Bir diğer hükmün içeriğiye Akdeniz yalılarında mevcut olan kadıllıkları kapsamaktaydı. Kaptanpaşa tarafından Akdeniz kıyılarındaki kalelerin savaş araç-gereçlerinin bulunmadığı, kale dizdarlarının görevlerini aksattıkları bildirilen bu

¹⁹⁰ Nacak, "34 Numaralı Mühimme Defteri," s. 10, 43.; Musa Günay, "55 Numaralı Mühimme Defteri" (Yüksek Lisans Tezi, On dokuz Mayıs Üniversitesi, 1996), s. 42.; Reyhan Aytaç, "66 Numaralı (H. 997 – 998 / M. 1589 – 1590) Mühimme Defteri (İnceleme – Metin)" (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2014), s. 177.

¹⁹¹ Selçuk Demir, "75 Numaralı Mühimme Defteri'nin Transkripsiyon ve Değerlendirilmesi (s. 1 – 171)" (Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, 2008), s. 225-226.

hükümde bir yoklama yapması, kalelerdeki eksiklerin giderilmesi ve düşman tarafından zarara uğratılmamak için dizdarların askerleriyle birlikte kalede bulunarak görevlerini ifa etmeleri konusunda uyarılmaları emredilmiştir.¹⁹²

Sağlam kale duvarları, kullanıma elverişli silahlar ve askerin ihtiyacını karşılamaya yetecek miktarda mühimmat ile zahire kadar önemli bir diğer husus ise kalelerde mevcut olan asker sayısıydı. Nitekim yukarıda kullandığımız mühimme kayıtlarında mühimmat ile birlikte askerlerin de genel yoklamaya tabi tutulduğu görülmektedir. Ancak mühimme kayıtları üzerinden bu yoklamaların sonucuna ulaşma mümkün değildir ve bu noktada farklı arşiv kayıtlarına başvurmak elzemdir. Yukarıda Osmanlı donanmasının denize açılan mevcudunun geçmişe nazaran daha az sayılara ulaştığını ifade etmiştik. Bu noktada benzer bir durumun kıyı savunma sisteminin bir diğer ayağı olarak ele aldığımız kalelerde de yaşanıp yaşanmadığı sorusu akla gelmektedir. Her ne kadar kıyılarda yer alan tüm kalelere ya da yukarıda stratejik mevkie olarak bahsettiğimiz mevkieilerin tamamına yönelik veriler olmasa da bu stratejik mevkieilerden birkaçına (Bozcaada, Limni, Kıbrıs) dair yapılan araştırma ve inceleme eserlerde tahrir defterlerinden faydalanılarak farklı yıllardaki asker mevcudu ortaya çıkarılmıştır. Bu da bize en azından sorumuzu kısmen de olsa cevaplama imkânı sunmuştur.

Boğazönü adalarından olan Bozcaada'ya baktığımızda 1567'de cemaat-i mustahfazan ismi altında kaydedilen kaledeki görevli asker sayısının mevcudu 26 iken

¹⁹² 85 Numaralı Mühimme Defteri, s. 93.

1595'te mevcut 37'ye yükselmiş, 1600 ve 1614'te gerçekleştirilen sayımlarda da kaledeki muhafız birliği bu mevcudunu muhafaza etmiştir.¹⁹³

Limni'deki mevcut asker rakamlarına baktığımızda, hisar erlerini komuta eden ser-bölük sayısı; 1519'da 2, 17. yy.'ın ikinci çeyreğinde 3, 1642/43'te ise 23'tü. Kale savunmasında önemli bir role sahip olan topçuların da sayısı kayıtlarda artış göstermiştir. 1490'da 1, 1519 yılındaki tahrirde ve 16. yy.'ın ilk yarısına ait diğer bir defter olan TD 434'e göre 2, 17. ortalarına doğruysa 5 topçu kalede hizmet veriyordu. 16. yüzyılın ilk yarısı ve 17. yüzyılın ikinci çeyreğine ait kayıtlarda kale kapılarının savunmasından sorumlu olan bir bevvab mevcuttu. Bevvab sayısı 1642/43'te artış göstermiş ve bu kişiler bir bölük altında toplanmıştır.¹⁹⁴

1490'dan itibaren Paliokastron'daki hisar eri sayısının da sürekli olarak arttırıldığı görülmektedir. 1490'da 19 olan asker mevcudu, 1519'da 50'ye, 17. yüzyılın başında 68'e aynı yüzyılın ikinci çeyreğinde 70'e yükselmiştir. Hatta 1642/43'te ani bir artışla görevli sayısı 257'ye yükselmişti. Bu ani artışın sebebi Limni üzerine gerçekleştirilen çalışmanın sahibi Yasemin Demircan tarafından Girit üzerine gerçekleştirilecek seferin hazırlığı olarak yorumlanmıştır.¹⁹⁵

Adada Osmanlı askerinin yanı sıra yerli halktan oluşan yardımcı birlikler de bulunmaktaydı. Bu birlikler asayişin temininde, gece nöbetinde, süvari ihtiyacının karşılanmasında, denizden gelecek tehditlere karşı haber vermede, tahkimatların bakım ve onarımında destek olmaktaydılar.¹⁹⁶ İhtiyat birliklerinin sayısı Limni'de askeri amaçla

¹⁹³ Demircan, "Boğazönü Adaları," s. 153.

¹⁹⁴ Demircan, *Limni Adası*, s. 71-72.

¹⁹⁵ Demircan, *Limni Adası*, s. 76, 78.

¹⁹⁶ Demircan, *Limni Adası*, s. 78-79.

kullanılan iki kale (Palaiokastron ve Kotzinos) olduğu 1490'da 231'di. 1519'da adada yalnızca Palaiokastron kalesinin askeri amaçlı kullanımı devam etse de birliklerin mevcudu 290'a yükselmiştir. 1594 tarihli bir belgeye göre ada savunmasına destek veren birliklerin var olduğu görülmekte ve bunların sayısının en azından 1519'daki seviyede olduğu düşünülmektedir. Mart 1615 tarihli bir belgeye göre ise 200 kişinin kale savunmasında yer aldığı bilinmektedir. İhtiyat birlikleri dışında kalan yerli halkın da savunmaya katkı verdiği görülmektedir. 1519 tarihli kanunnamede ihtiyat birlikleri dışında kalan halkın savunmadaki rolü; ani bir saldırıda kıyıları muhafaza etmek ve gözcülüktür.¹⁹⁷ Osmanlıların yardımcı birliklerden ve yerli halktan Limni'den başka yerleşim yerlerinde de savunma konusunda yardım aldığı bilinmektedir.¹⁹⁸ Bu da aslında Osmanlı savunma sisteminin sadece asker sayılarıyla açıklanamayacak kadar girift bir yapıda olduğunu gösterir.

Elimizde karşılaştırma yapmaya yetecek verilerin olduğu son nokta olan Akdeniz'in üçüncü büyük adası Kıbrıs'ta beş adet kale mevcuttu: Limasol, Baf, Girne, Magosa ve Lefkoşa. Kalelerdeki askeri teşkilatlanma neredeyse birbirinin aynısıydı. Her kale bir dizdarın komutası altındaki yeniçeriler, gönüllüler, mustahfızlar, azablar, cebeciler ve topçulardan oluşan birliklere sahipti. Sadece Limasol'da gönüllü, topçu ve cebeci birlikleri bulunmuyordu.¹⁹⁹

Kıbrıs'ın fethinden 1602 yılına kadar olan süreci arşiv kayıtları üzerinden inceleyen Dünder'ın ortaya koyduğu rakamlar neticesinde adadaki yeniçeri mevcudunun 1000 civarında olduğu görülmektedir. Osmanlılar bu mevcudun yükselmesine de rıza

¹⁹⁷ Demircan, *Limni Adası*, s. 88-94.

¹⁹⁸ Demircan, *Limni Adası*, s. 82, 94.

¹⁹⁹ Dünder, "Kıbrıs Beylerbeyliği," s. 141-142.

göstermiyorlardı. Nitekim 1579 tarihinde adaya gönderilen hükümde 1200 sayısına yükselen yeniçeri mevcudunun azaltılması talep edilmişti.²⁰⁰ Adadaki gönüllüler ise maaşlı yeniçerilerdi ve bölgelerinin güvenliği ve asayişiyile ilgiliydiler. 1571-1572 yıllarında Lefkoşa kalesinde 254, Magosa kalesinde 203, Baf kalesinde 104 olmak üzere toplam 561 gönüllü vardı. 1642 tarihine gelindiğinde Lefkoşa'da 254, Magosa'da 197, Baf kalesinde 113 olmak üzere toplam gönüllü mevcudu 564'tür. Ayrıca gönüllüler yukarıda ismi sayılan üç kalenin haricinde kimi zaman başka bölgelerin muhafazasıyla da görevlendirilmekteydiler.²⁰¹

Kıbrıs'taki hisar erlerinin mevcudunun da zaman içerisinde önemli bir değişime uğramadığı görülür. Kale muhafazası yanında deniz muhafazası görevinde de yer alabilen hisar erlerinin sayısı 1571-1572'de Lefkoşa'da 309, Magosa'da 312, Baf'ta 104, Girne'de 105, Limasol'da 52 olmak üzere toplamda 882'dir. 1642 tarihinde ise Lefkoşa'da 298, Magosa'da 352, Baf'ta 81, Girne'de 84, Limasol'da da 48 olmak üzere toplam 870 mustahfız mevcuttur.²⁰²

Hem kale hem de derya muhafazasında görev alabilen bir diğer birim ise azaplarıdır. Adadaki azab miktarı: 1571-72 bütçesine göre Lefkoşa'da 309, Magosa'da 312, Baf'ta 104, Girne'de 105, Limasol'da 52 olmak üzere toplam 882 idi. 1642 de Lefkoşa'da 243, Magosa'da 257, Baf'ta 97, Girne'de 84, Limasol'da 100 azab olmak üzere tımar tasarruf eden toplam 781 azab mevcuttu.²⁰³ Kalelerde savaşçı birim olarak yer almayan, savaş araç gereçlerinin tedariki, muhafazası ve sevkiyatından sorumlu olan cebeci

²⁰⁰ Dünder, "Kıbrıs Beylerbeyliği," s. 159-160.

²⁰¹ Dünder, "Kıbrıs Beylerbeyliği," s. 165-168.

²⁰² Dünder, "Kıbrıs Beylerbeyliği," s. 170.

²⁰³ Dünder, "Kıbrıs Beylerbeyliği," s. 173-174.

biriminin de mevcudu yıllar içinde neredeyse aynı miktarda kalmıştır. 1571-1572’de 63 olan cebesi sayısı 1642’de ise 65’tir. Son olarak ada savunmasında hayati bir öneme sahip olan bir askeri birim olan topçuların Kıbrıs’ın fethinden sonraki sayısı Lefkoşa’da 102 ve Magosa’da 152 olmak üzere 254’tü. 1642’de ise adadaki topçu sayısı Lefkoşa’da 99, Magosa 139, Baf’da 18, Girne’de 12 olmak üzere toplamda 268’e yükselmiştir.²⁰⁴

Osmanlıların kalelerde görev yapan personelle ilgili karşılaştığı temel problem ise birimlerin görev yerlerini terk etmeleri veyahut farklı hizmetlerde çalıştırılmalarıydı. Yukarıda vermiş olduğumuz bazı hükümlerde de bu sorun dile getirilmişti ve böyle bir durumun Osmanlı savunma sistemi için arz ettiği tehlike aşikârdı. Nitekim Osmanlılar bu sorunla karşılaştıkları yerlerde birimlerin görevleri haricinde başka hizmetlerde kullanılmamasına ve görev yerlerini terk edenlerin gediklerinin ellerinden alınmasına yönelik emirler göndererek bu meseleyi çözüme kavuşturmaya çalışmışlardır.²⁰⁵

²⁰⁴ Dündar, “Kıbrıs Beylerbeyliği,” s. 178-180.

²⁰⁵ Eren, “34 Numaralı Mühimme,” s. 42, 94.; Nacak, “34 Numaralı Mühimme,” s. 28 – 29, 98, 132.; 82 *Numaralı Mühimme Defteri (1026 – 1027 / 1617 – 1618)*, (Ankara: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yayınları, 2000), s. 102, 109-110.

OSMANLI DENİZ TEŞKİLATINA KAPTANPAŞA ÜZERİNDEN BAKMAK

3.1. Sancakbeyliğinden Beylerbeyliğe

Yıldırım Bayezid devrinde Gelibolu'daki teşkilatlanma için göreve getirilen ve Osmanlı Tarihi'nin de ilk kaptan-ı derya kabul edilen Saruca Paşa'dan 1534 yılına kadar Osmanlı kaptan-ı deryaları Gelibolu sancakbeyi statüsünde göreve getirilmekteydiler. 1534'te mühim bir değişim gerçekleştirildi. Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaleti kuruldu ve Barbaros Hayreddin Paşa beylerbeyi olarak Osmanlı kaptan-ı deryalığına getirildi. Bu noktada akla Osmanlıların neden böyle bir teşkilatlanmaya gitme ihtiyacı hissettiği sorusu gelmektedir.

Bu soruya cevap olabilecek çalışmalara baktığımızda, Bostan'ın Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletinin kuruluşuna ve Barbaros'un göreve getirilişine dair kaleme aldığı makalelerinde bu değişimin nedeni sorgulanmaz.²⁰⁶ Şakiroğlu'nun DİA'da yer alan Cezayir-i Bahr-i Sefid maddesinde beylerbeyliğe dönüşüm Ege'de adaların fethiyle birlikte hâkimiyet sahasının genişlemesinden doğan idari meselelere getirilen bir çözüm şekli olarak sunulmaktadır.²⁰⁷ Parmaksızoğlu'nun kaleme aldığı Kaptan Paşa maddesinde ise Barbaros'un gelişi ile kaptan-ı deryalığın mertebesini sancakbeyliğinden beylerbeyliğine yükselişin bir mecburiyete dönüştüğü ifade edilir.²⁰⁸ Dolayısıyla ortaya konan çalışmaların bu konu hakkında tatminkâr bir cevap veremediği söylenebilir.

Eyaletin kurulduğu dönemi göz önüne aldığımızda bu dönemin Osmanlı – Habsburg mücadelesinin karada olduğu kadar denizde de süren bir mücadeleye şahit olduğunu

²⁰⁶ İdris Bostan, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyaletinin Kuruluşu, 1534," *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği* (İstanbul: Kitap Yayınevi, 2008), s. 47-66.; Bostan, "Barbaros Hayreddin Paşa," s. 143-153.

²⁰⁷ Mahmut H. Şakiroğlu, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid," DİA 7, s. 500.

²⁰⁸ İsmet Parmaksızoğlu, "Kaptan Paşa," İA 6, s. 207.

belirtmiştik. Bununla birlikte Emecen'in tespitiyle birleştiğinde Kumrular'ın doğruluk payı oldukça yüksek olan kanaatine de yer vermiştik. Bu noktada Şakiroğlu ve Parmaksızoğlu'nun ifadelerini de dikkate alırsak tüm yorumlardan yapılabilecek çıkarım şudur: Osmanlıların denizde genişleyen hâkimiyetine nazaran deniz gücünün Habsburg İmparatorluğu karşısında yetersiz kalmasıyla uğranılan kayıplar neticesinde Barbaros Hayreddin Paşa göreve getirilmiştir. Ancak Barbaros'un Akdeniz'de kazandığı zaferler ve şöhretten dolayı kendisini sancakbeyi statüsünde göreve getirmek uygun olmayacağından yeni bir teşkilatlanmaya gidilerek Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaleti kurulmuş ve beylerbeyi statüsüyle Osmanlı denizciliği kendisine emanet edilmiştir.

Kaptan-ı deryaların beylerbeyliği kadar önemli olan bir diğer husus ise kaptan paşanın vezir rütbesinde olup olmadığıydı. Çünkü imparatorluğun yönetim mekanizmasının en üst noktası olan Divân-ı Hümayun; veziriazam, vezirler, kadiaskerler, defterdarlar ve nişancıdan oluşmaktaydı.²⁰⁹ Kaptan-ı derya ise divanın esas üyelerinden birisi değildi ve vezir rütbesine sahip olduğu takdirde divanda yer alabilirdi. Aksi durumda divanda yer alması kendisinin bilgisine başvurulması ihtimalinin gündeme gelmesine bağlıydı.²¹⁰ Vezir rütbesi olmaksızın kaptan-ı derya, padişaha sadece yazılı biçimde arzda bulunabiliyordu.²¹¹ Osmanlıların kaptan-ı deryaları vezir rütbesiyle beraber göreve getirmesi Cıgalazade Sinan Paşa (1591) ile gerçekleşti ve bu tarihten sonra tüm kaptan paşalar vezir rütbesiyle göreve geldiler.²¹²

²⁰⁹ Recep Ahışalı, "Divan-ı Hümayûn Teşkilâtı," *Osmanlı 6: Teşkilât*, ed. Güler Eren (Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999), s. 29-30.

²¹⁰ Aybars Pamir, "Kaptan Paşa ve Hukukî Statüsü," *Atatürk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 53 (2004): s. 44. <http://auhf.ankara.edu.tr/dergiler/auhfd-arsiv/AUHF-2004-53-03/AUHF-2004-53-03-Pamir.pdf>. (erişim 17.01.2016).

²¹¹ Mübahat S. Kütükoğlu, "Arz," *DİA* 3, s. 438.

²¹² İdris Bostan, "Kapudan Paşa," *DİA* 24, s. 354.

3.2. Kaptanpaşa Atamalarında Deniz Tecrübesinin Önemi

Bu başlığın altında öncelikle Osmanlı fikir dünyasında kaptan-ı derya olabilmek için farklı bir bilgi birikimine sahip olmanın gerekli olup olmadığına dair görüşleri içeren örneklerin ortaya konulması gerekmektedir. Bu da ancak dönemin arşiv belgeleri, kronikleri ve ıslahat layihaları üzerinde gerçekleştirilecek detaylı bir incelemeyle mümkündür. Ne yazık ki şimdilik bu örneklerin sayısı oldukça azdır: 16. yüzyılda Lütü Paşa (ö. 1564) tarafından kaleme alınan *Âsafnâme* ve 1650’li yıllarda Kâtip Çelebi’nin yazmış olduğu *Tuhfetü’l-Kibâr fî Esfâri-l Bihâr*’da yazarlar denizciliğe dair görüşlerini belirtmişlerdir.²¹³ Her iki eserin neredeyse bir asırlık bir arayla kaleme alınmış olması ve yazarların toplumun kesimlerine mensubiyetleri ise en azından sayıca az olan kaynaklarımızın ifadelerinin ölçeğinin genişlemesini sağlamaktadır. Kendisi de kaptanpaşalık görevinde bulunmuş olan Lütü Paşa’nın *Âsafnâme*’sinde kaptan olacak kişinin vasıfları ve görev tanımı şu şekilde yapılmaktadır:

Sadr-ı a‘zam olan bir ihtiyâr ve korsân ve deryâda niçe umûr görüp ve niçe furtına savmış ve niçe yelken sökündürmüş bir müdebbir kapudân itmek gerekdür. Deryâda zahire gemilerini ve levend fırkatelerin hıfz u hırâset ide. Mâdam bunlar hıfz olmaya kapudân kapudânlık idemez. Bir hisâr döğmek lâzım gelse iki yüz pâre kadirga kânûndur. Ve yirmi pâre mavna ve beş altı pâre barça lâzımdur. Eğer hisâr döğmeyüp hemân deryâyı muhâfaza murâd ise elli pâre kadirga gerekdür. İhtiyâr re’islere vezîr-i a‘zam haftada bir kere Tersâneye varmak gerekdür. İhtiyâr re’islere vezîrden iltifât lâzımdur. Tersâne anbarın yoklamak gerekdür. Her nesnesi hâzır ü müheyyâ gerekdür. Sefer lâzım geldükde hâzır ola.²¹⁴

Kâtip Çelebi’nin *Tuhfetü’l-Kibâr*’da ifade ettiği görüşleri şu şekildedir:

²¹³ Bostan, “Kapudan Paşa,” DİA 24, s. 354.

²¹⁴ Mübahat S. Kütükoğlu, “Lütü Paşa Âsafnâmesi (Yeni Bir Metin Denemesi),” Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan (İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1991), s. 90.

Evvelki vasiyet budur ki kapudan kendi korsan değil ise deryâ husûsunda ve deryâ cengi ahvâlinde korsanlar ile meşveret edüp dinleye. [Yalnız kendi re'yi ile amel eylemeye.] Yalnız kendi bildüğüne gidenler ekser nâdim olagelmışlerdir. Husûsâ bu bâbda bir hatâ vâki' olursa zararı yalnız kendüye değildir.²¹⁵

Kaynaklarda geçen ifadelerden bu dönemde hayatını sürdürmüş olan insanların da zihninde deniz işlerinin tecrübeli insanlara bırakılması gerektiği yönünde bir düşüncenin var olduğu görülmektedir. Nitekim Osmanlıların da bazı kaptan-ı derya atamalarında da denizcilik bilgisine sahip olunması hususunda gösterdiği hassasiyeti kroniklerden tespit etmek mümkündür: Tarih-i Selânikî'de Cıgalazâde Sinan Paşa'nın, Nuhbetü't Tevârih'te ise Frenk Cafer Paşa'nın denizcilik bilgisine sahip olmalarından ötürü kaptan-ı deryalığa getirildiği zikredilmektedir.²¹⁶ Ayrıca belirtilmesi gereken bir diğer husus Osmanlıların Akdeniz'deki Müslüman korsanlarla olan münasebetleridir. II. Bayezid devrindeki korsanlarla yakınlaşmanın nedeni olarak Dökmeci tarafından Osmanlıların denizcilik konusunda yaşamış olduğu sıkıntılar gösterilmiştir.²¹⁷ Nitekim Osmanlıların hizmetine giren korsanların pek çok hizmeti görülmüştür.²¹⁸

Ancak basit bir tarama Osmanlıların bu makamı çoğu zaman denizcilik bilgisi olmayan devlet adamlarına emanet ettiği gerçeğini ortaya koyar. Sadece Cezâyir-i Bahr-i Sefid eyaletinin kuruluşundan 1645 Girit Seferlerinin başlangıcına kadar olan 112 yılda bile Osmanlı kaptan-ı deryalığine getirilen 22 isimden yalnızca yedisi denizcilik tecrübesine sahiptir. Bu kaptan-ı deryalar; Barbaros Hayreddin Paşa (1534-1546), Kılıç Ali Paşa (1571-1587), Uluç Hasan Paşa (1588-1591), Cıgalazâde Sinan Paşa (1591-

²¹⁵ Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 147.

²¹⁶ Selânikî, *Tarih-i Selânikî I*, s.246.; Rûmî, *Nuhbetü't-Tevârih*, s. 799.

²¹⁷ Dökmeci, "Osmanlı Denizciliği ve Korsanlık," s. 157.

²¹⁸ Dökmeci, "Osmanlı Denizciliği ve Korsanlık," s. 162-211.

1595/ 1598-1605), Frenk Cafer Paşa (1606-1608), Topal Recep Paşa (1623-1626) ve Uzun-Piyale Paşa (1643-1644)'dır. Bunlardan bir kısmı korsanlık geçmişine sahip iken bir kısmı da Osmanlı bahriye teşkilatı içerisinde deneyim sahibi olmuşlardır. Üstelik 112 yıllık bu zaman diliminde denizcilik geçmişi olan yukarıdaki yedi ismin toplam görev süresi yaklaşık olarak 48 senedir.²¹⁹ Arta kalan 64 yıl boyunca deniz teşkilatı denizcilik tecrübesi olmayan devlet adamlarının idaresi altında kalmıştır. Görev sürelerindeki bu dağılımdan idareci zümrenin yukarıda ifade edilen tecrübeye dair görüşleri yeteri kadar benimsemediğini söyleyebiliriz.

Pekâlâ, Barbaros gibi Osmanlı denizciliğine ve Akdeniz siyasetine yön vermiş bir denizciden sonra bile Osmanlıların deniz tecrübesine yeteri kadar önem vermeyişinin sebebi ne olabilir? Burada akla gelen ilk sebep; devletin uzun yıllar evvel kurmuş olduğu Enderun ve Acemi Ocağı'ndan devlet adamı ihtiyacını karşılaması ve bu grubun İstanbul merkezli olmasının da etkisiyle devlet yönetimi içerisinde kazanmış olduğu dikkat çekici güç gösterilebilir. Bu grubun Garp Ocaklarından gelen denizcilere bakış açılarının çokta olumlu olmadığı ve aralarında bir güç çatışması olduğu bilinmektedir.²²⁰ Nitekim burada Barbaros Hayreddin Paşa hakkında Lütü Paşa'nın tarihine yansıyanlar bir örnek olay incelemesi olarak kullanılabilir.

Öncelikle Lütü Paşa'nın Barbaros hakkında oldukça olumsuz bir tablo çizdiğini söylemek yanlış olmaz. Lütü Paşa'nın aktardıklarına göre Barbaros, Tunus'u ele geçirdiği esnada yerli halka öylesine eziyet etmiştir ki bölge halkı kendisini lanetle anmaktadır. Üstelik İspanyollar karşısındaki başarısızlığı Devlet-i Aliyye'ye ait birçok

²¹⁹ İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Kronolojisi V* (İstanbul: Türkiye Yayınevi, 1971), s. 180-191.

²²⁰ Emrah Safa Gürkan, "Batı Akdeniz'de Osmanlı Korsanlığı ve Gaza Meselesi," *Kebikeç* 33 (2012): s. 178-180.

geminin kaybına yol açmıştır. Bununla birlikte Korfu seferinde müellifimiz sefer serdari olmasından dolayı donanmanın idaresinin Barbaros'ta değil kendisinde olduğunun iddiasındadır. Hatta kendisi Osmanlı ordusunu kara ve denizde gazadan gazaya koşturup kaleler fethedip gemiler ele geçirirken Barbaros donanmaya dâhil bile olmamıştır ve çok sonra gelip kendi emrindeki gemilerle donanmaya katılmıştır. 1538 yılındaki deniz seferi esnasında donanmanın komutası yine Lütü Paşa'ya verilmiştir. Preveze Savaşı esnasında hiçbir şekilde Barbaros'tan bahsetmeyen müellif birkaç cümle ile geçiştirdiği savaşın ayrıntılarına pek fazla yer vermez ve savaşın Osmanlılar lehine sonuçlandığını söylemekle yetinir.²²¹

Bugün modern tarihçiliğin ortaya koyduğu araştırma eserlere bakacak olursak gerçeğin Lütü Paşa'nın anlattıklarından bazı noktalarda farklılık arz ettiği pekâlâ görülebilmektedir. Barbaros, 1534'te ele geçirdiği Tunus'un tekrar Habsburgların eline geçmesine engel olamasa da Balear Adalarına yapmış olduğu akınla pek çok esir ve ganimet ele geçirerek İspanyolların zaferine gölge düşürmüştür. Başarısızlıkla sonuçlanan Korfu Seferi dönüşünde Kiklad ve Sporad adalarının çoğunu ele geçirmiştir ve Preveze Savaşı'nın kazanılması taktiksel dehasının ürünüdür.²²² Görüldüğü üzere Lütü Paşa'nın eserini yazarken korsan kökenli Barbaros'a karşı aldığı tavır, sonraki jenerasyonların saraylı kökenli devlet adamlarının Garp Ocaklarından gelenlere karşı olan olumsuz tavrıyla benzeşmektedir.

²²¹ Lütü Paşa, *Lütü Paşa ve Tevârih-i Al-i Osman*, haz. Kayhan Atik (Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001), s. 277-282.

²²² Bostan, "Barbaros Hayreddin Paşa," s. 146.; Kumrular, "Orta ve Batı Akdeniz'de Üstünlük Mücadeleleri," s. 167-169.; Şakiroğlu, "1540 Tarihli Türk – Venedik Antlaşmasına," s. 137-139.; Bostan, "Preveze Deniz Zaferi," , s. 173-176.

Tekrar başa dönecek olursak, kaptan-ı derya için deniz tecrübesinin önemini sorgulamaya açtığımız bu bölümde başarıyı sadece tecrübeyle ilişkilendirerek bir kanaate varmaya çalışmak son derece yanlış bir tutum olacaktır. Zira Osmanlı denizcilik tarihi tecrübe sahibi kaptan-ı deryaların başarıları gibi başarısızlıklarını barındırdığı gibi tecrübe sahibi olmayan kaptan-ı deryaların da başarısızlıkları kadar başarılarını da barındırır. Bu sebeple 1578-1645 tarihi aralığındaki kaptan-ı deryaları incelerken en uzun süre hizmet eden üç ismi Kılıç Ali Paşa, Cıgalazâde Sinan Paşa ve Kayserili Halil Paşa incelemeye alarak denizcilik bilgi ve becerisinin uzun süre başarıyla devam ettirdikleri görevlerinde ne derecede etkili olmuş olabileceğini ortaya koymaya çalıştık.

Kılıç Ali Paşa için Barbaros'tan sonra imparatorluğun en başarılı kaptan-ı deryası olduğunu söylemek mümkündür. Osmanlı hizmetine girişi kaptan-ı deryalıktan çok daha öncesine dayanan Ali Paşa, Turgut Reis'in maiyetinde önemli başarılarla ulaştı. Cerbe ve Malta seferlerinde donanmada hizmet verenler arasındaydı. Turgut Paşa'nın ölümüyle 1565'te Trablusgarp beylerbeyi, 1568 yılında da Cezayir-i garp beylerbeyliğine getirildi.²²³

Kılıç Ali'nin kaptan paşalığa getirilişi ise tıpkı Barbaros'un göreve getiriliş sürecinde değindiğimiz zafiyet göstergesi gibi imparatorluğun İnebahtı Savaşı sonrasında içine düştüğü bir kriz dönemine rastlamaktadır. İnebahtı'da uğranılan kayıptan kurtulan sadece Kılıç Ali Paşa'nın 30 gemilik filosuydu. II. Selim'in imparatorluğu denizde girdiği

²²³ İdris Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi* (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2014), s. 76.

bu krizden çıkarmak için yaptığı hamle, gayretlerinden dolayı Ali Paşa'yı kaptan paşalık göreviyle Cezayir beylerbeyliğine getirmek oldu.²²⁴

Osmanlı donanması bir sene içerisinde yeniden denize indirildi. Kılıç Ali Paşa, 1587'deki ölümüne kadar Osmanlı donanmasının başında daha başka birçok seferde kumandanlık etmekle kalmadı, Anavarin limanının girişine bir kale yaptırarak bölgenin korunmasını sağladı. İstanbul Tersanesi'ni genişletti.²²⁵

İki kez kaptan-ı deryalığa getirilen Cıgalazade Sinan Paşa'nın ilk kaptan-ı deryalığı 1591 yılında başladı ve 4 yıl sürdü. 1599 – 1604 yıllarındaki ikinci kaptan-ı deryalığı ile toplamda 9 sene boyunca görevdeydi. Selânikî Mustafa Efendi eserinde Cıgalazâde'nin denizcilikteki mahareti ve babasının korsan olması vasıtasıyla kaptanlığa getirildiğini dile getirir.²²⁶ Sinan Paşa'nın Osmanlılara babasıyla beraber esir düştüğü Cerbe Seferi esnasında on yedi yaşında olduğunu göz önünde bulundurursak babasıyla tecrübelerinden faydalanabilecek kadar bir süreyi birlikte geçirmiştir.²²⁷

Sinan Paşa, Akdeniz'de artan korsanlık ile mücadelede oldukça başarılıydı. Denizde daha uzun süre kalarak gemilerin daha güvenli bir şekilde İstanbul'a gelmesini sağlamış, düşman yakasına başarılı baskınlarda bulunmuştu.²²⁸ Selânikî'nin aktardıklarına göre Sinan Paşa'nın denizcilik bilgisine vâkıf olmasından dolayı emri altındaki reisler ona hizmet etmekten memnundular ve bu makama gelecek olanların denizcilik bilgisine sahip olması gerektiği düşüncesindeydiler.²²⁹ Ayrıca onun bu

²²⁴ Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi*, s. 76.

²²⁵ Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi*, s. 78.

²²⁶ Selânikî, *Tarih-i Selânikî I*, s.246.

²²⁷ Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi*, s. 80-81.

²²⁸ Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi*, s. 80-85.

²²⁹ Selânikî, *Tarih-i Selânikî I*, s. 294.

²²⁹ Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi*, s. 80-81.

başarısının temelinde unutulmaması gereken bir ayrıntı daha dikkat çekmektedir. Bu da başlarda reisi olarak Osmanlı donanmasında görev yapan Hacı Reis'in rolüdür. Eski bir korsan olan Hacı Reis, Katib Çelebi'nin aktardıklarına göre donanmanın idaresinde aktif görev almaktaydı ve Cıgalazâde bu reisin sözlerine riayet etmekteydi.²³⁰

Herhangi bir deniz tecrübesi olmamasına karşın uzun süre görev alan ve kaynaklarda da başarılı bir şekilde görevini yerine getirdiği kabul edilen tek isim Kayserili Halil Paşa'dır. Sinan Paşa gibi Kayserili Halil Paşa'da farklı dönemlerde kaptan-ı deryalığa getirilerek uzun bir müddet boyunca bu görevi yürüttü. 1609-1611, 1613-1616 ve 1619-1623 yılları arasındaki üç dönemden en başarılı olduğu dönem ilk kez göreve getirildiği 1609-1611 yıl aralığıydı. Bu görevdeki başarısını ispat ettiği Kara Cehennem Seferi de ilk kez kaptan-ı deryalığa getirildiği dönemde gerçekleşti.

Sefere adını veren Kara Cehennem isimli gemi Avrupalılar tarafından da Kızıl Kalyon olarak adlandırılmaktaydı ve korsan Chevalier de Fraissinet'in idaresindeydi. Bu ünlü korsan ve yanındaki diğer kalyonların ele geçirilmesi noktasında *Gazânâme*'de de kendisinden övgüyle bahsedilen²³¹ ancak *Tuhfetü'l-Kibâr*'da ve daha sonraki kaynaklarda savaşın gidişatında oynadığı önemli rol ile kendisine yer bulan Murad Reis karşımıza çıkmaktadır.²³² *Tuhfetü'l-Kibâr*'daki anlatıya göre:

Dört pâre kûh-peyker harbî kalyon, cümleden biri Karacehennem demekle meşhûr, derecât-ı heft-gânesi ma'den-i şerr ü şûr, kal'a mânendi bir azîm keştî idi. Paşa dahi himmet edüp ardların sürdü. Sabâh oldukda iki taraftan ceng peyveste oldu. Kapudan Paşa donanma ile çatmak isteyicek meşhûr korsan Murad Reis ki sâbıkâ Sultân Ahmed Hân Cezayir'den getirüp Mora Sancağını vermiş idi. Kapudan gemisi

²³⁰ Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 117.

²³¹ *Gazânâme-i Halil Paşa 1595-1623 (Tahlil ve Metin)*, haz. Meltem Aydın (Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, 2010), s. 178.

²³² Acıpinar, "Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri," s. 10.; Bilgili, "I. Ahmed Devri Deniz Muharebeleri," s. 147.

ile yan yana durup yürümeğe komayup “ırakdan dögmek gerek” deyü topa tutdurdu. Direkleri kırılıp zebûn oldukdan sonra icâzet verüp zuhr vaktinde yürüyüp aldılar.²³³

Ateş gücü pruvasında olan ve ana hareket gücünü küreklerinden alan kadırgalardan müteşekkil Osmanlı donanmasının, ateş gücü bordasında konumlanmış ve esas itici gücünü yelkenlerinden alan kalyonlara karşı gerçekleştirdiği muharebeler bu iki gemi türü arasındaki teknik farklılıklardan dolayı kadırgaların kadırgalara karşı gerçekleştirdiği savaşıardan daha farklı savaş taktiklerinin uygulanmasını gerekli kılmaktaydı. Bu tarz bir çarpışmanın ne şekilde gerçekleştirilmesi gerektiği hususunda Kâtib Çelebi bizlere yeteri kadar bilgi sunmaktadır. Buna göre bir kadırganın kalyona karşı şu şekilde çarpışması gerekir:

Evvelâ deryâda küffâr donanmasına râst gelindikde bizim donanma Rumeli yâhûd Anadolu kıyılarına karîb olup kâfir donanması denizde ise çatmağa heves etmezler. Görürlerse dahi görmezliğe ururlar. Zîrâ kıyı muhannedir. Asker kenâra bakar. Deryâ cengi cân bâzârıdır. İçinde bulunmayan bilmez. Ol mahalde herkes karaya cân atar. Ve eğer küffâr gemileri kenârda bizim gemiler deryâda olsa yâhûd kenârlar küffâr yakası olsa yâhûd ikisi dahi enginde olsa bu üç hâlde küffâra çatup ceng ederler. Zîrâ mahall-i necât gemiye münhasır olup gayrı ümîd kalmaz. Asker döğüşür. Ve eğer düşmende kalyon var ise bir uğurdan kalyona varup çatmağa heves etmezler. Muhâlifdir. Her kim etdi ise hatâ etmişdir. Cümleden Ca‘fer Paşa, Kesendire’de baştardası yandı. Ve Eğriboz’da Musa Paşa şehîd oldu. Belki kalyonu ırakdan döğüp dümenin ve direğin kırdıktan sonra çatarlar. Kalyonun yan topları kısadır, yetişmez. Ve eğer rûzgâr olsa enginde borda yelken ile ardına düşüp döğerek giderler, tâ bir limanlık olunca. Ammâ küffâr donanmasında kalyon yoğise çekdirmelerine başa baş çatarlar.²³⁴

Murad Reis uzun yıllar denizde korsanlık yapmış tecrübeli bir denizci olarak bir kalyon ile nasıl muharebe edilmesi gerektiğini çok iyi bilmekteydi. Halil Paşa’nın bu

²³³ Çelebi, *Tuhfetü’l-Kibâr*, s. 118.

²³⁴ Çelebi, *Tuhfetü’l-Kibâr*, s. 143-144.

konudaki bilgi eksikliği olası bir mağlubiyetin esas sebebi haline gelebilirdi. Nitekim Girit Seferleri esnasında Musa Paşa benzer bir muharebede düşman kalyonunu bizzat ele geçirmek için yaptığı hücumun bedelini canıyla ödemişti.²³⁵ Halil Paşa'yı aynı akıbete uğramaktan kurtaransa Murad Reis olmuştu. Halil Paşa'nın diğer denizcilik faaliyetlerine burada sözü daha fazla uzatmamak adına önceki bölümde de bahsetmiş olduğumuz için tekrar değinmeden sadece Murad Reis ile ilgili olmasından dolayı Kara Cehennem seferinde meydana gelen bu gelişmeyi aktarmakla yetiniyoruz. Çünkü Murad Reis ile Halil Paşa arasında geçen bu hadise bize Halil Paşa'nın çevresindeki tecrübeli kimselerin sözlerini dikkate alan bir kaptan-ı derya olduğunu gösterir ve onun bu tavrının uzun yıllar görevini başarıyla yerine getirmesinde etkili olmuş olabileceği düşünülebilir. Nitekim Murad Reis gibi tecrübe sahibi başka reislerin de Halil Paşa'nın başarısına etkisi Acıpınar tarafından dile getirilmiştir.²³⁶

3.3. Kaptanpaşa ve Eyaletinin Personel ve Mali Gücü

Önceki bölümde Osmanlı donanmasının faaliyetlerinden bahsederken kronikler ve kroniklere dayalı çalışmalardan hareketle Osmanlı donanmasının sayısal olarak geçmişe nazaran küçüldüğünü belirtmiştik. Bu durum tabiatıyla sefere çıkan personel miktarının da azalmasını beraberinde getirmişti.

Söz konusu dönemde Osmanlıların savaş gemisi olarak kürekli gemileri tercih etmesinden dolayı bir donanmada sefere katılan kişilerin önemli bir bölümünü kürekçiler teşkil etmekteydi. Birçok yoldan donanmalarına kürekçi temin edebilen Osmanlılar 1574

²³⁵ Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 128.

²³⁶ Acıpınar, "Halil Paşa'nın Akdeniz Seferleri," s. 27.

Halku'l-vâd seferinde 48.000 kürekçi toplamıştı.²³⁷ 17. yüzyılın ilk yarısı itibariyle donanmadaki kürekçi mevcudu 1613 senesinde maksimum 12.350 kişiye ulaşmış ve genel olarak 8.000 ile 10.000 arasında kürekçi sefere iştirak etmiştir.²³⁸ Kürekçilerin yanında gemilerin hareket ettirilmesinde görev alan bir diğer hizmetli grubunu halatları kullanmaktan sorumlu olan alatçılar oluşturmaktaydı. Sayıları oldukça az olan alatçıların toplam mevcudu 1604 yılında 79 iken 1631'de 39'a gerilemişti.²³⁹

Donanmada hareketi sağlayan gruplar kürekçi ve alatçılar iken tımarlı sipahi, kapıkulu askerleri ve levendler savaşçı personel grubunu oluşturmaktaydı.²⁴⁰ Kaptan-ı deryanın kendi eyaletine bağlı sancaklardan donanmaya katılan askerin toplam mevcudu 4500'dü. Ayrıca zaim ve tımar sahipleri de donanmaya asker göndermekteydiler.²⁴¹ İhtiyaç halinde donanmada göreve alınan bir diğer askeri sınıf olan yeniçerilerin Akdeniz donanmasındaki mevcutları ise 17. yüzyılın ilk yarısında genel olarak 2000 kişi civarındaydı. Bu dönemdeki seferlere en çok katılım 1628 senesinde 3061 kişiyle, en az 1626 senesinde 143 kişiyle gerçekleşmişti.²⁴²

Cebeci ve topçuların miktarı da donanmayla orantılı olarak değişmekteydi. Cebecilerin genel mevcudu 1608'de 5730, V. Murad zamanında (1623 – 1640) 5978'di. Fakat Akdeniz donanması için hizmete alınan cebecilerin sayısı genel mevcudun oldukça düşük bir paydasıydı ve 1609'de en fazla 513'e yükselmiş, 1632'de ise en az 233'e gerilemişti.²⁴³ Kadırgalardaki topçuların miktarı da aynı şekilde donanmaya bağlı olarak

²³⁷ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 187.

²³⁸ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 196.

²³⁹ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 225.

²⁴⁰ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 230.

²⁴¹ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 230.

²⁴² Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 235-236.

²⁴³ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 238-239.

değişmiş, 1609'da 221, 1610'da 195 topçu hizmete alınmışken bu rakam diğer senelerde en düşük 40, en yüksek 103 rakamına ulaşmıştır.²⁴⁴ Donanmadaki esas savaşçı sınıfı levendler oluşturmaktaydı. Levendlerin sayısı gemi türlerine göre farklılık arz etmekteydi.²⁴⁵ Bu da donanmada görev alan gemi türlerine göre levend sayısının da değişikliğe uğramasına neden olmaktaydı. Kesin olan diğer tüm birimler gibi donanmada sefere alınan levend miktarı da azalmıştı.

Tıpkı Osmanlı donanması ve seferlerde vazifelendirilen personel miktarı gibi Osmanlı İmparatorluğu'nun gemi inşasının büyük bir bölümünü gerçekleştirdiği Tersane-i Âmire'deki personel sayısında da bir azalma gerçekleşmişti. Tersâne-i Âmire halkı olarak adlandırılan personelin toplam mevcudu 1547'de 1800 iken 1571'de 2652'ye kadar yükselmişti ve İnebahtı'dan sonra da 2385 kişiydi. 17. yüzyılın başında 3524'e kadar yükselen tersane halkının mevcudu bu tarihten sonra sürekli olarak azalmıştı ve 1641 yılında 1668'e kadar gerilemişti.²⁴⁶

Tersâne-i Âmire halkı içerisinde en kalabalık gurubu hem tersanede hem de donanmada görevlendirilebilen azablar oluşturmaktaydı. 1604 yılında tersanede 1588 azab bulunmaktaydı. Ancak sayıları 1635'te 845'e, 1648'de ise 602'ye kadar gerilemişti.²⁴⁷ Gemi inşa ve tamirinde görev alan sanatkârların durumu da farklı değildi. 17. Yüzyılın başında 838 olan sanatkâr sayısı aynı yüzyılın ortalarına gelindiğinde yarısından daha azdı.²⁴⁸ Her ne kadar sanatkâr sayısında bir azalma olsa da Osmanlılar ihtiyaç duydukları takdirde halk arasından aynı mesleklere sahip insanları tersane

²⁴⁴ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 240.

²⁴⁵ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 241-242.

²⁴⁶ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 49-50.

²⁴⁷ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 51-53.

²⁴⁸ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 66.

bünyesinde çalıştırıyorlardı.²⁴⁹ Bu yüzden Osmanlıların personel sıkıntısı yaşamadan faaliyetlerini sürdürebildiklerini ifade edebiliriz.

Kaptan paşanın ve eyaletinin iktisadi durumuna bakılacak olursa, 16. yüzyılda Gelibolu sancak beyi rütbesindeyken 550.000 akçe olan kaptan paşanın geliri, Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletinin beylerbeyi olduktan sonra 700.000 akçeye yükselmişti.²⁵⁰ 17. yüzyıla gelindiğinde kaptan paşa hasının senelik geliri 885.500 akçeye ulaşmıştı. Ayrıca kaptan paşa, eyaletine bağlı adalardan iltizam usulüyle elde ettiği 70.000 kuruşluk bir gelirin de sahibiydi.²⁵¹ Nitekim Osmanlı idari teşkilatı içerisinde bir beylerbeyi Fatih Kanunnâmesi'ne göre en az 800.000, en fazla 1.200.000 akçe ile görevlendirilmekteydiler. Bunun yanında beylerbeyiler farklı gelirlere de sahiptiler.²⁵²

Kaptanpaşanın geliri padişahın vekili olan sadrazamla karşılaştırıldığında ise *Fatih Kanunâmesi* ve *Asafnâme*'de yer alan kayıtlara göre sadrazam 1.200.000 akçe has ile tayin edilmekteydiler ve bu miktar 2.000.000 akçeye, hediye ve caizelerle birlikte 2.400.000 akçeye kadar çıkabilmekteydi.²⁵³

Kaptan paşa eyaleti ise kurulduğu devirden 17. yüzyılın ilk çeyreğine kadar yeni sancakların eyalet bünyesine katılımıyla gittikçe genişledi. 1541 tarihinde eyalet Gelibolu, Rodos ve Midilli sancaklarından oluşmaktaydı. 1544'te ise eyalette Gelibolu, Eğriboz, İnebahtı ve Karlılı sancakları bulunmaktaydı.²⁵⁴ 1550'li yılların başında

²⁴⁹ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 71.

²⁵⁰ Bostan, "Kapudan Paşa," DİA 24, s.355.

²⁵¹ Pamir, "Kaptan Paşa ve Hukukî Statüsü," 53.; Bostan, "Kapudan Paşa," DİA 24, s.355.

²⁵² Mehmet İpşirli, "Beylerbeyi," DİA 6, s. 73.; Bilgin Aydın ve Rifat Günalan, "Ruus Defterlerine Göre XVI. Yüzyılda Osmanlı Eyalet Teşkilatı ve Gelişimi," *Osmanlı Araştırmaları / The Journal of Ottoman Studies* XXXVIII (2011): s. 29.

²⁵³ Mehmet İpşirli, "Sadrazam," DİA 35, s. 418.

²⁵⁴ Bostan, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid," s. 57.

eyaletteki sancak sayısı altıya yükselmişti: Gelibolu, Rodos, Midilli, Eğriboz, İnebahtı ve Karlılı.²⁵⁵ Şakiroğlu, 1568-1574 tarihli listelerde eyaletin yedi sancağa ayrıldığını belirtmektedir.²⁵⁶ Ancak Akgündüz, Kanuni devrinin sonlarında eyaletteki sancak sayısının 13'e yükseldiğini ifade eder ve bu sancaklar: Gelibolu, Eğriboz, Biga, İnebahtı, Karlılı, Kocaeli, Mehdiyye, Mezistre, Midilli, Nakşa, Rodos, Sakız, Sığla sancaklarıdır.²⁵⁷ Nitekim 17. yüzyılın başlarında düzenlenen Ayn Ali Efendi risalesinde yer alan bilgilerde de sancak sayısı 13 olarak zikredilmiştir.²⁵⁸

Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletinin yönetiminin yanında, bazı metinler Cezayir-i Garb'ın da Barbaros Hayreddin Paşa tarafından fethedilmiş olmasından dolayı doğrudan kaptanpaşanın idaresine verildiğini zikretmektedirler.²⁵⁹ Şakiroğlu da Cezayir-i Mağrib'i 1568-1574 tarihli listelerde zikredilen sancaklar arasında sayar.²⁶⁰ Bostan'ın tespitine göre ise Celalzâde'nin eseri haricinde hiçbir kaynak Barbaros'un Cezayir-i Garb beylerbeyi olduğu bilgisine yer vermez ve ilk dönemde tek bir Cezayir eyaleti bulunmaktadır. Bu da derya beylerbeyliği olan Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletidir. Barbaros'a gönderilen 1543 tarihli mektupta da Cezayir-i Garb beylerbeyi olduğuna dair bir ifade bulunmamaktadır ve Barbaros dâhil iki beylerbeyliğini de uhdesine aynı anda alan kimse yoktur.²⁶¹ Ancak Halil İnalcık tarafından verilen listede Kuzey Afrika'da yer alan Cezayir'in 1516'da fethedildiği ve 1533'te de Cezayir-i Garb olarak Osmanlı

²⁵⁵ Bostan, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid," s. 57.; Ayhan Afsin Ünal, "XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Cezayir-i Bahr-i Sefid (Akdeniz-Ege Adaları) ya da Kapdan Paşa Eyaleti," *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 12 (2002): s. 253.

²⁵⁶ Şakiroğlu, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid," DİA 7, s. 500.

²⁵⁷ *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri* 5, haz. Ahmed Akgündüz (İstanbul: Fey Vakfı Yayınları, 1992), s. 385-386.

²⁵⁸ Ünal, "Cezayir-i Bahr-i Sefid," s. 253-254.

²⁵⁹ Ünal, "Cezayir-i Bahr-i Sefid," s. 254.; Pamir, "Kaptan Paşa ve Hukukî Statüsü," s. 52.

²⁶⁰ Şakiroğlu, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid," DİA 7, s. 500.

²⁶¹ Bostan, "Cezâyir-i Bahr-i Sefid," s. 53-54.

eyaletleri arasına katıldığı zikredilmektedir.²⁶² Pervin Sevinç'in yayınladığı 1548-1574 tarihleri arasında gerçekleştirilen beylerbeyi ve sancakbeyi atamalarına ait defterde ise bu kez Cezayir, Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletine bağlı sancaklar arasında zikredilmektedir.²⁶³ Emecen ve Şahin tarafından yayımlanan 1550-1551 tarihli sancak tevcih defterine bakıldığında Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletinin Gelibolu, Eğriboz, Karlıili, İnebahtı, Rodos ve Midilli'den müteşekkil olduğu görülmektedir.²⁶⁴ Cezayir'e istinaden defterde yer alan Vilayet-i Mağrib başlığı altında ise boş livalar yer almaktadır ve bu durum ilerisi için bir hazırlık olarak yorumlanmıştır.²⁶⁵ Nitekim h. 957'de boş bırakılan liva isimleri yazılarak tevcih edilmişlerdir.²⁶⁶

1538 tarihli ruus defterinden faydalanılarak yapılan başka bir çalışmadaki eyaletler listesinde de Cezayir, Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletinden ayrı bir eyalet olarak gösterilmektedir.²⁶⁷ Ancak çalışmanın Anadolu, Karaman, Rum, Diyarbakır, Arap ve Zülkadriye eyaletlerinin idari birimleri ile ilgili olmasından dolayı daha fazla bilgi yer almaz. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yer alan defteri incelediğimizde ise h. 945 (1538)'e tarihlenen defterin öncelikle sancak tevcih defteri formunda olduğu görülmüştür. Defterde tâbi-i mirmiran-ı Cezayir-i Bahr-i Sefid ve Kapudani başlığının altındaysa liva-i Gelibolu, Liva-i Eğriboz, liva-i Karlı-ili, liva-i İnebahtı, liva-i Rodos,

²⁶² Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, çev. Ruşen Sezer (İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2003), s. 110.

²⁶³ Pervin Sevinç, "955-982 / 1548-1574 Tarihli Osmanlı Beylerbeyi ve Sancakbeyleri Tevcih Defteri (563nr.)," (Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 1994), s. 8.

²⁶⁴ Feridun M. Emecen ve İlhan Şahin, "Osmanlı Taşra Teşkilâtının Kaynaklarından 957-958 (1550-1551) Tarihli Sancak Tevcih Defteri I," *Belgeler*, XIX/23, (1998): s. 58-60.

²⁶⁵ Emecen ve İlhan Şahin, "957-958 (1550-1551) Tarihli Sancak Tevcih Defteri," s. 56.

²⁶⁶ Emecen ve İlhan Şahin, "957-958 (1550-1551) Tarihli Sancak Tevcih Defteri," s. 97.

²⁶⁷ *Osmanlı Yer Adları: II Anadolu, Karaman, Rum, Diyarbakır, Arap ve Zülkadriye Eyaletleri (1530-1566) (Şam ve Halep dahil)*, haz. Ahmet Özkılınç, Ali Coşkun ve Abdullah Sivridağ (Ankara: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yayınları, 2003), s.3, http://www.devletarsivleri.gov.tr/assets/content/Yayinlar/elektronik-yayinlar/osmanli_yer_adlari_2.pdf. (erişim 20.01.2016).

liva-i Midillü kayıtlarıyla birlikte dört adet boş liva başlığı bulunmaktadır. Defter 1538'e tarihlenmiş olsa da bu eyalete dair en erken tarihli atamanın liva-i Gelibolu'ya h. 956 (1549/1550) senesinde gerçekleştirildiği tespit edilmiştir.²⁶⁸ Ayrıca mirmiran-ı Cezayir ve eyalet-i Mağrib isimli bir başlık açıldığı görülse de herhangi bir isme tevcih ya da tarihe rastlanılmamaktadır ve eyaletin altında henüz isimlendirilmemiş boş livalar yer almaktadır²⁶⁹ ki bu durumun Emecen ve Şahin tarafından Osmanlılarda ileriye dönük bir hazırlık olarak yorumlandığını belirtmiştik. Nitekim ilerleyen sayfalarda tabi-i mirmiran-ı Cezayir isimli bir başlığın daha yer aldığı ve başlığın altında altısı isimlendirilmiş, bir tanesi boş bırakılmış liva olduğu görülmüştür.²⁷⁰ Bu noktada, Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk dönemlerinde Cezayir'in ayrı bir eyalet mi yoksa kaptan paşa eyaletine bağlı bir sancak statüsünde mi olduğunun eldeki bilgiler ışığında tam olarak netlik kazanmadığı anlaşılmaktadır.

Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletinin zaman içerisinde eklenen sancaklar ile birlikte geliri de yükselmişti. I. Ahmed dönemine gelindiğinde eyaletin geliri 17.851.315 akçeydi. Mora 5.286.238 akçe ile en çok, Rodos 240.720 akçe ile eyaletin en az gelire sahip sancaklarıydı.²⁷¹ I. Ahmed dönemine ait hicri 1017 (1609-1610) tarihli bütçede ise imparatorluğun toplam geliri 503.681.446 akçeydi.²⁷²

Kaptan paşanın idaresi altındaki en mühim yer olarak tanımlayabileceğimiz Tersâne-i Âmire'nin bütçesinin gelirleri de tıpkı kaptan paşa eyaletinin gelirlerinde

²⁶⁸ Başbakanlık Osmanlı Arşivi, *Ruus Kalemî Defteri (RSK.d.)*, nr. 1452. s. 1-2.

²⁶⁹ Başbakanlık Osmanlı Arşivi, *Ruus Kalemî Defteri (RSK.d.)*, nr. 1452. s. 13-26.

²⁷⁰ Başbakanlık Osmanlı Arşivi, *Ruus Kalemî Defteri (RSK.d.)*, nr. 1452. s. 369.

²⁷¹ Ünal, "Cezayir-i Bahr-i Sefid," s. 255.

²⁷² Mehmet Genç ve Erol Özvar, *Osmanlı Maliyesi: Kurumlar ve Bütçeler*, c. 2 (İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 2006), s. 98.

olduğu gibi zaman içinde büyümüşti. 16. yüzyıl başında 1.662.377 akçe olan bütçe geliri zaman içerisinde müessesedeki gelişme ve akçenin uğradığı $\frac{1}{4}$ oranındaki değer kaybının da etkisiyle aynı yüzyılın sonlarına gelindiğinde 8.127.880 akçeye, bir sonraki yüzyılın sonunda ise 23.608.222 akçeye kadar ulaşmıştı.²⁷³

²⁷³ Bostan, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 254.

SONUÇ

Akdeniz’i çevreleyen kıyılar ile adaları ele geçirerek tek egemen güç olmayı başaran Roma İmparatorluğu’ndan sonra kuzey kıyılarında Adriyatik’e, güneyde ise Fas’a kadar uzanan topraklarıyla Osmanlılar en geniş sınırlara ulaşan ikinci imparatorluk olmuştu. Her ne kadar iki imparatorluğun bu başarısı arasında uzun bir tarih aralığı olsa da değişmeyen coğrafi etmenler ile birlikte savaş gemisi teknolojisinde (inşa, donanım ve personel sayısı bakımından uğradığı birtakım değişikliklere rağmen) kürekli gemilerin kullanılmaya devam edilmesi sonucunda Akdeniz’de hâkimiyetin tesisi önemli mevkilerin ele geçirilip savunulması üzerinden devam etti.

Bu noktadan bakacak olursak Osmanlıların topraklarının genişliği her ne kadar güneyde Fas’a kadar uzanmaktaysa da Doğu Akdeniz’den ilerisi için Osmanlı hâkimiyetinin ne derece etkili olduğu sorgulamaya açıktır. Örneğin Osmanlılar erken devirlerde Adriyatik kıyılarına ulaşmış olsalar da Adriyatik’in kilidi olarak tanımlanan Korfu Adası’nı Kanuni Sultan Süleyman devrinde ele geçirmek için gerçekleştirdikleri teşebbüs başarısızlıkla sonuçlanmıştı (1537). Bu sebeple de Venedik Cumhuriyeti Adriyatik’in egemen gücü olmaya devam etmişti.²⁷⁴ Bir diğer stratejik nokta olan Malta da Osmanlılar tarafından kuşatılmış ancak fethedilememişti (1565). Dolayısıyla Mora’nın batısında stratejik açıdan önem arz eden Malta, Sicilya, Sardinya, Korsika, Balear Adaları’nın ele geçirilemeyişi Osmanlıların hâkimiyet sahasının daha çok Doğu Akdeniz ile sınırlandığı şeklinde yorumlanabilir.

²⁷⁴ Braudel, *Akdeniz Dünyası*, s. 71.

Orta ve Batı Akdeniz'deki Osmanlı varlığı ise düşman kıyı ve gemilerine karşı bir tehdit unsuru olmakla birlikte buradaki harekâtlar Osmanlı donanmasından ziyade Osmanlı denizciliğinin ayrı bir kolu olarak hizmet veren Kuzey Afrika'daki Garp Ocaklarına mensup Müslüman korsanlar tarafından yürütülmekteydi. İncelediğimiz dönemde Osmanlı donanmasının faaliyetlerini daha çok Doğu Akdeniz'de gerçekleştirilen korsanlara karşı güvenliği sağlamaya yönelik harekâtlar oluşturmaktaydı ve donanmanın saldırı maksatlı düzenlediği seferler Sicilya'nın ötesine geçmemekteydi. Osmanlıların 1578-1645 arasındaki deniz seferlerini bahsedilen alanda sınırlandırması ile Cezayir, Tunus ve Trablus'taki teşkilatlanma sonrasında Orta ve Batı Akdeniz'i bilinçli olarak bu eyaletlerde barınan Müslüman korsanlara bir harekât sahası olarak bırakmış olma ihtimali arasında bir bağlantının olup olmadığı ayrıca cevaplanması gereken bir sorudur.

Çalışmamızda Osmanlıların Akdeniz hâkimiyeti ile birlikte incelediğimiz ikinci husus ise Osmanlı deniz gücüydü. Askeri temeller üzerinden gerçekleştirilen bu incelemede Osmanlı donanmasının, personelinin ve deniz gücünün unsuru olarak ele aldığımız kalelerdeki askerinin mevcudu 1578 öncesine ait rakamlarla kıyaslandığında donanmanın, donanma ve tersanede yer alan personel mevcudunun sayısal olarak azaldığı görülmektedir. Ancak dönemin siyasi ve askeri ortamının da 1578 öncesine göre gösterdiği farklılıklar Osmanlı donanması ve personelindeki azalışın bir zayıflama göstergesi olarak kabul edilemeyeceğine işaret etmektedir. Zira bu dönemde Osmanlı donanmasının Akdeniz'de mücadele ettiği kuvvetler 1578 öncesinin kalabalık İspanyol ya da müttefik Haçlı donanmalarından ziyade daha küçük boyutlardaki korsan filolarından oluşmaktadır.

Bu sebeple Osmanlılar, donanmalarındaki azalışa rağmen, çoğu zaman düşman birlikleri karşısında sayısal olarak üstünlüğü ellerinde bulundurmaya devam etmişlerdir.

Osmanlıların stratejik açıdan önem arz ettiğini ifade ettiğimiz kalelerdeki asker mevcutlarının ise verilerine ulaşabildiğimiz bazı kalelerde 1578 öncesinde olduğu gibi muhafaza edildiği görülmektedir. Bu da Osmanlıların daha çok korsanlar ile mücadele ettiği gerçeği ve korsanların ticaret gemileri kadar kıyılarla birlikte adaları da hedef alan saldırılar gerçekleştirdiği bilgisiyle beraber dikkate alındığında Osmanlı deniz gücünün muhafazası noktasında önemli bir kanıt olarak görülebilir. Ayrıca imparatorluğun gerekli yerlerde bakım ve onarım çalışmalarının yapılmasında, düşman saldırılarına karşı kalelerdeki personelin görevlerini aksatmaması konusunda da mümkün olduğunca hassasiyet gösterdiği dönem kaynaklarından tespit edilebilmektedir.

Sonuç olarak çalışmamız esnasında elde ettiğimiz veriler neticesinde 1578-1645 arasındaki dönemin şartları içerisinde Osmanlı deniz gücünün niceliğindeki değişimin bir zafiyet göstergesi olarak değerlendirilmemesi gerektiği ve Osmanlı deniz gücünün kendisine çizilen misyon çerçevesinde görevini yerine getirdiği ifade edilebilir. Ancak bu çalışmada elde edilen verilerin henüz yeterli seviyede olmadığını belirtmeliyiz. Bu yüzden Osmanlı deniz gücü hakkında daha kesin kanaatlere ulaşılması için bilhassa arşiv kaynakları üzerinde gerçekleştirilecek kapsamlı bir çalışmanın gerekliliği hâlâ sürmektedir.

BİBLİYOGRAFYA

82 Numaralı Mühimme Defteri (1026 – 1027 / 1617 – 1618). Ankara: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yayınları, 2000.

85 Numaralı Mühimme Defteri (1040 – 1041 1042 / 1630 – 1631 1632). Ankara: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yayınları, 2002.

Acıpınar, Mikail. “Osmanlı Kronikleri Işığında Kaptan-ı Derya Halil Paşa’nın Akdeniz Seferleri 1609-1623.” *Tarih İncelemeleri Dergisi* XXVIII/1 (2013): s. 5-35.

Ahışhalı, Recep. “Divan-ı Hümayûn Teşkilâtı.” *Osmanlı 6: Teşkilât*. Ed. Güler Eren. Ankara: Yeni Türkiye Yayınları, 1999. s. 24-33.

Aydın, Bilgin ve Rıfat Günelan, “Ruus Defterlerine Göre XVI. Yüzyılda Osmanlı Eyalet Teşkilatı ve Gelişimi.” *Osmanlı Araştırmaları / The Journal of Ottoman Studies* XXXVIII (2011): s. 27-160.

Aytaç, Reyhan. “66 Numaralı H. 997 – 998 / M. 1589 – 1590 Mühimme Defteri İnceleme – Metin.” Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2014.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi. *Ruus Kalemi Defteri (RSK.d). Nr. 1452*.

Berk, Fatih Mehmet ve Mustafa Arslan. “Alfred T. Mahan ve Deniz Egemenliği Teorisi.” *Tarihin Peşinde Uluslararası Tarih ve Sosyal Araştırmalar Dergisi* 2 (2009): s. 15-27.

Bilgili, Ali Sinan. “Osmanlı Tarih Yazarlarına Göre Sultan I. Ahmed Devri Deniz Muharebeleri (1603-1617).” *Kazım Karabekir Eğitim Fakültesi Dergisi* 9 (2004): s. 143-158.

Bostan, İdris. “Akdeniz’de Korsanlık: Osmanlı Deniz Gücü.” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*. Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009. s. 227-239.

Bostan, İdris. “Barbaros Hayreddin Paşa: İlk Deniz Beylerbeyi (1534).” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*. Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009. s. 143-153.

Bostan, İdris. “Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği.” *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2008. s. 13-31.

Bostan, İdris. “Cezâyir-i Bahr-i Sefid Eyaletinin Kuruluşu, 1534.” *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Kitap Yayınevi. 2008. s. 47-66.

Bostan, İdris. “Fatih Sultan Mehmed ve Osmanlı Denizciliği.” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*. Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009. s. 85-95.

Bostan, İdris. “Garp Ocaklarının Avrupa Ülkeleri ile Siyasi ve Ekonomik İlişkileri 1580-1624,” *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2008. s. 261-283.

Bostan, İdris. “II. Bayezid Döneminde Osmanlı Denizciliği.” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*. Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009. s. 111-119.

Bostan, İdris. “İlk Osmanlı Deniz Üssü.” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*. Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009. s. 73-83.

Bostan, İdris. “İmparatorluk Donanması’na Doğru: Tersâne-i Âmire’nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım.” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*. Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009. s. 121-131.

Bostan, İdris. “Kapudan Paşa.” DİA 24.

Bostan, İdris. “Malta Kuşatmasından Tunus’un Fethine.” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*. Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009. s. 185-197.

Bostan, İdris. “Navarin.” DİA 32.

Bostan, İdris. “Osmanlıların Denizlere Açılma Sürecinde Gelibolu.” *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2008. s. 33-46.

Bostan, İdris. “Preveze Deniz Zaferi ve Sonrasında Akdeniz Dünyası.” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*. Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009. s. 173-183.

Bostan, İdris. *İstanbul’un 100 Denizcisi*. İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2014.

Bostan, İdris. *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*. İstanbul: Bilge Yayınevi, 2005.

Bostan, İdris. *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*. 2. Baskı. Ankara: Türk Tarih Kurumu, 2003.

Bostan, İdris. *Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları. Teşkilât ve Gemiler*. 2. Baskı. İstanbul: Küre Yayınları, 2010.

Braudel, Fernand. *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*. Çev. Mehmet Ali Kılıçbay. İstanbul: Eren Yayıncılık, 1989.

Braudel, Fernand, Filippo Coarelli ve Maurice Aymard. *Akdeniz: Mekân ve Tarih*. İstanbul: Metis Yayınları, 1990.

Coutau-Bégarie, Hervé. “Seapower in the Mediterranean from the Seventeenth to the Nineteenth Century.” *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean Past. Present and Future*. Ed. John B. Hattendorf. London: Frank Cass, 2000. s. 30-48.

Çakır, İbrahim Etem. “İnebahtı Lepanto Savaşı ve Osmanlı Donanmasının Yeniden İnşası Üzerine Bazı Bilgiler.” *Turkish Studies*. 4:3 (2009). s. 512-531.
<http://www.turkishstudies.net/sayilar/sayi16/%C3%A7akiribrahimethem1225.pdf>.
(erişim 11.01.2016).

Danışmend, İsmail Hami. *İzahlı Osmanlı Kronolojisi V*. İstanbul: Türkiye Yayınevi, 1971.

Demir, Selçuk. “75 Numaralı Mühimme Defteri’nin Transkripsiyon ve Değerlendirilmesi, s. 1 – 171.” Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, 2008.

Demircan, Yasemin. “Tahrir Defterlerine Göre Boğazönü Adaları XV ve XVII. Yüzyıllar.” Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi, 1992.

Demircan, Yasemin. *Osmanlı İdaresinde Limni Adası*. Ankara: Türk Tarih Kurumu. 2014.

Doğan, Güner. “İngiliz ve Fransız Seyyahlara Göre 17. Ve 18. Yüzyıllarda Ege Adaları Midilli, Sakız, Sisam, Rodos ve Çevresi.” Yüksek Lisans Tezi. Ankara Üniversitesi, 2008.

Dökmeci, Volkan. “Venedik Kaynaklarına Göre II. Bayezid ve I. Selim Dönemlerinde Osmanlı Denizciliği ve Korsanlık.” Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2011.

Dündar, Recep. “Kıbrıs Beylerbeyliği 1570 – 1670.” Doktora Tezi, İnönü Üniversitesi, 1998.

Eldem, Edhem, Daniel Goffman ve Bruce Masters. *Doğu ile Batı Arasında Osmanlı Kenti Halep. İzmir ve İstanbul*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları, 2000.

Emecen, Feridun M. *İmparatorluk Çağının Osmanlı Sultanları – I*. İstanbul: İSAM Yayınları, 2011.

Emecen, Feridun M. *Osmanlı İmparatorluğu’nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi (1300 – 1600)*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2015.

Emecen, Feridun M. *Osmanlı Klasik Çağı’nda Siyaset*. İstanbul: Timaş, 2009.

Emecen, Feridun M. ve İlhan Şahin. “Osmanlı Taşra Teşkilâtının Kaynaklarından 957-958 (1550-1551) Tarihli Sancak Tevcih Defteri I.” *Belgeler*, XIX/23 (1998): s. 53-123.

Eren, Yunus. “34 Numaralı ve H. 986/1578 Tarihli Mühimme Defteri [s. 1 – 164].” Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2011.

Fleet, Kate. “Osmanlı Devleti’nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz’de Denizcilik Faaliyetleri.” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*. Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009. s. 63-71.

Gazânâme-i Halil Paşa 1595-1623 Tahlil ve Metin. Haz. Meltem Aydın. Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, 2010.

Gelibolulu Mustafa Âlî. Gelibolulu Mustafa Âlî ve Künhü’l-Ahbâr’ında II. Selim. III. Murat ve III. Mehmet Devirleri. c. III. Haz. Faris Çerçi. Kayseri: Erciyes Üniversitesi Yayınları, 2000.

Genç, Mehmet ve Erol Özvar. *Osmanlı Maliyesi: Kurumlar ve Bütçeler*. c. 2. İstanbul: Osmanlı Bankası Arşiv ve Araştırma Merkezi, 2006.

Green, Molly. “Akdeniz’de Osmanlılar.” *Erken Modern Osmanlılar: İmparatorluğun Yeniden Yazımı*. Ed. Virginia H. Aksan, Daniel Goffman. İstanbul: Timaş, 2011. s. 143-159.

Guilmartin, John F. *Kalyonlar ve Kadırgalar*. Çev. Ali Özdamar. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2010.

Güleryüz, Ahmet. *Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken*. İstanbul: Denizler Kitabevi. 2004.

Günay, Musa. “55 Numaralı Mühimme Defteri.” Yüksek Lisans Tezi, On dokuz Mayıs Üniversitesi, 1996.

Gürkan, Emrah Safa. “Batı Akdeniz’de Osmanlı Korsanlığı ve Gaza Meselesi.” *Kebikeç* 33 (2012): s. 173-204.

Hattendorf, John B. “The Contexts of Mediterranean Seapower.” *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean Past. Present and Future*. Ed. John B. Hattendorf. London: Frank Cass, 2000. s. 419-423.

İnalçık Halil ve Bülent Arı. “Bir Deniz Gücü Olarak Osmanlı İmparatorluğu.” *Uluslararası Piri Reis Sempozyumu Tebliğler Kitabı 27-29 Eylül 2004*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, 2004. s. 20-30.
<http://www.bulentari.com.tr/indexTr/Upfiles/pdf/BirDenizGucu.pdf> (erişim 26.12.2015).

İnalcık, Halil. “Barbaros’tan İnebahtı (Lepanto)’ya Akdeniz.” *Türk Denizcilik Tarihi*. Ed. Bülent Arı. Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002. s. 141-144.

İnalcık, Halil. *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*. Çev. Ruşen Sezer. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2003.

İpşirli, Mehmet. “Beylerbeyi.” DİA 6.

İpşirli, Mehmet. “Sadrazam.” DİA 35. s. 418.

Kabacık, Mehmet. “XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti’nin Doğu Ticareti.” Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi, 2001.

Kar, Serdar. “63 Numaralı Mühimme Defteri 995 – 996/1587 – 1588.” Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2002.

Kâtib Çelebi. *Tuhfetü’l-Kibâr fî Esfâri’l-Bihâr*. Çev. İdris Bostan. Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2008.

Keleş, Adem. “75 Numaralı Mühimme Defteri’nin Transkripsiyonu ve Değerlendirmesi s.172 – 331.” Yüksek Lisans Tezi, Atatürk Üniversitesi, 2011.

Kiel, Machiel. “İnebahtı.” DİA 22.

Kiel, Machiel. “Koron.” DİA 26.

Kiel, Machiel. “Modon.” DİA 30.

Kissling, H. J. “Sultan II. Bayezid’in Deniz Politikası Üzerine Düşünceler: 1481 – 1512.” *Türk Denizcilik Tarihi*. Ed. Bülent Arı. Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, 2002. s. 107-118.

Köker, Özgecan. “XVII. Yüzyılda Osmanlı Devleti-Dubrovnik İlişkileri ve Hicri 1037-1056/1627-1646 Tarihli Ahkâm Defteri Transkripsiyon ve Değerlendirmesi.” Yüksek Lisans Tezi, Celal Bayar Üniversitesi, 2011.

Köse, Metin Ziya. *Osmanlı Devleti ve Dubrovnik İlişkileri 1500 - 1600: Doğu Akdeniz’de Casuslar ve Tacirler*. İstanbul: Giza Yayınevi, 2009.

Köse, Metin Ziya. *Osmanlı Devleti ve Venedik Akdeniz’de Rekabet ve Ticaret*. İstanbul: Giza Yayınevi, 2010.

Kumrular, Özlem. “XVI. Yüzyılın İlk Yarısında Orta ve Batı Akdeniz’de Üstünlük Mücadeleleri.” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi I*. Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009. s. 155-171.

Kütükoğlu, Bekir. *Osmanlı – İran Siyâsî Münâsebetleri - I 1578 – 1590*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1962.

Kütükoğlu, Mübahat S. “Arz.” DİA 3.

Kütükoğlu, Mübahat S. “Lütfi Paşa Âsafnâmesi Yeni Bir Metin Denemesi.” *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan*. İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1991. s. 47-99.

Lütfi Paşa. *Lütfi Paşa ve Tevârih-i Al-i Osman*. Haz. Kayhan Atik. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları, 2001.

Mahan, Alfred Thayer. *Deniz Gücünün Tarih Üzerine Etkisi 1660 – 1783*. Çev. A. Tunçer Büyükonat. İstanbul: Griffin Yayınları, 2011.

Mahan, Alfred Thayer. *Deniz Harbi Üzerine*. Der. Allan Westcott. Çev. A. Tunçer Büyükonat. İstanbul: Doruk Yayımcılık, 2013.

Martal, Abdullah. “İzmir’in Akdeniz Ticaretindeki Rolü.” *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*. Haz. Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş ve M. Ziya Köse. İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2011. s. 387-414.

Mehmed b. Mehmed Er-Rûmî. *Mehmed b. Mehmed Er-Rûmî Edirneli’nin Nuhbetü’t-Tevârih ve’l-Ahbâr’ı ve Târîh-i Âl-i Osmân’ı Metinleri – Tahlilleri*. Haz. Abdurrahman Sağırlı. Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2000.

Nacak, Süleyman. “34 Numaralı Mühimme Defteri H. 986 / M. 1578 Transkripti ve Değerlendirmesi 164 – 326 Sayfaları Arası.” Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 2011.

Ocakaçan, Levent Kaya. "Cıgalazade Yusuf Sinan Pasha c. 1545-1606." *Mediterranea-ricerche storiche* 34 (2015): s. 325-340.

Osmanlı İdaresinde Kıbrıs Nüfus - Arazi Dağılımı ve Türk Vakıfları. Ankara: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yayınları, 2000.

Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri 5. Haz. Ahmed Akgündüz. İstanbul: Fey Vakfı Yayınları, 1992.

Osmanlı Yer Adları: II Anadolu, Karaman, Rum, Diyarbakır, Arap ve Zülkadriye Eyaletleri(1530-1566) (Şam ve Halep dahil). Haz. Ahmet Özkılınç, Ali Coşkun ve Abdullah Sivridağ. Ankara: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yayınları, 2003.
http://www.devletarsivleri.gov.tr/assets/content/Yayinlar/elektronik-yayinlar/osmanli_yer_adlari_2.pdf. (erişim 20.01.2016).

Ostapchuk, Victor. “XVI. ve XVI. Yüzyıl Kazak Deniz Akınları Karşısında Osmanlı Karadeniz’i.” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*. Ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009. s. 241-253.

Önalp, Ertuğrul. “1560 Cerbe Deniz Zaferi ve Cerbe Kalesi’nin Fethi.” *Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi OTAM*. 12:12 (2001): s. 173-218.

Örenç, Ali Fuat. “Doğu Akdeniz’in Kadim Muhafızları: Rodos Türk Cemaati.” *Osmanlı Dönemi ve Akdeniz Dünyası*. Haz. Haydar Çoruh, M. Yaşar Ertaş ve M. Ziya Köse. İstanbul: Yeditepe Yayınevi, 2011. s. 353-385.

Pamir, Aybars. “Kaptan Paşa ve Hukukî Statüsü.” *Atatürk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* 53 (2004): s. 39-60. <http://auhf.ankara.edu.tr/dergiler/auhfd-arsiv/AUHF-2004-53-03/AUHF-2004-53-03-Pamir.pdf>. (erişim 17.01.2016).

Parmaksızoğlu, İsmet. “Kaptan Paşa.” İA 6.

Phillips, Carla Rahn. “Navies and the Mediterranean in the Early Modern Period.” *Naval Policy and Strategy in the Mediterranean Past. Present and Future*. Ed. John B. Hattendorf. London: Frank Cass, 2000. s. 3-29.

Pişkin, Hikmet Nazlı. “İngiliz Seyyahlara Göre XVII. Yüzyılda Akdeniz ve Akdeniz Limanları.” Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2011.

Pitcher, Donald Edgar. *Osmanlı İmparatorluğu’nun Tarihsel Coğrafyası*. Çev. Bahar Tırnakcı. 3. Baskı. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları, 2007.

Pryor, John H. *Akdeniz’de Coğrafya. Teknoloji ve Savaş: Araplar. Bizanslılar. Batılılar ve Türkler*. Çev. Füsun Tayanç ve Tunç Tayanç. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2004.

Richmond, Herbert. *Devlet Adamları ve Denizgücü*. Çev. Celal Eyiceoğlu. Ankara: T.C. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, 2002.

Sakarya, Sevilay. “43 Numaralı Mühimme Defteri H. 988/ M. 1580Transkripsiyon ve Değerlendirmesi [s. 1 – 108].” Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi, 2014.

Selânikî Mustafa Efendi. *Tarih-i Selânikî*. Çev. Mehmet İpşirli Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 1999.

Sevinç, Pervin. “955-982/1548-1574 Tarihli Osmanlı Beylerbeyi ve Sancakbeyleri Tevcih Defteri (563 nr.).” Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 1994.

Songur, Savaş. “XVI. Yüzyılda Rodos Adası ve Akdeniz’deki Önemi.” Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, 1999.

Soyer Kolçak, Emel. “Osmanlı Denizcilik Tarihi Üzerine Türkiye’de Yapılan Lisansüstü Tezlerin Analitik Değerlendirmesi.” *Osmanlı Deniz Tarihini Yazmak: Sorun – Kaynak – Yöntem’de sunulan basılmamış bildiri*. İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, Nisan 28-29, 2014.

Şakiroğlu, Mahmut H.. “Cezâyir-i Bahr-i Sefid.” DİA 7.

Şakiroğlu, Mahmut. “Rodos Adası’nın fethinden 1540 Tarihli Türk – Venedik Antlaşmasına.” *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi 1*. Ed. Bostan, İdris ve Salih Özbaran. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009. s. 133-139.

Şimşirgil Ahmet ve İbrahim Pazan. *Denizler Fatih Piyale Paşa Cerbe Zaferi*. İstanbul: Timaş Yayınevi. 2015.

Tarakçı, Nejat. *Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi: Deniz Stratejisinin Tarihi Analizi*. 2. Baskı. İstanbul: Deniz Basımevi, 2009.

Turan, Şerafettin. "Sakız'ın Türk Hakimiyeti Altına Alınması." *Tarih Araştırmaları Dergisi* 4/6-7 1968. s. 184 – 191. <http://dergiler.ankara.edu.tr/dergiler/18/796/10191.pdf> (erişim 01.01.2016.)

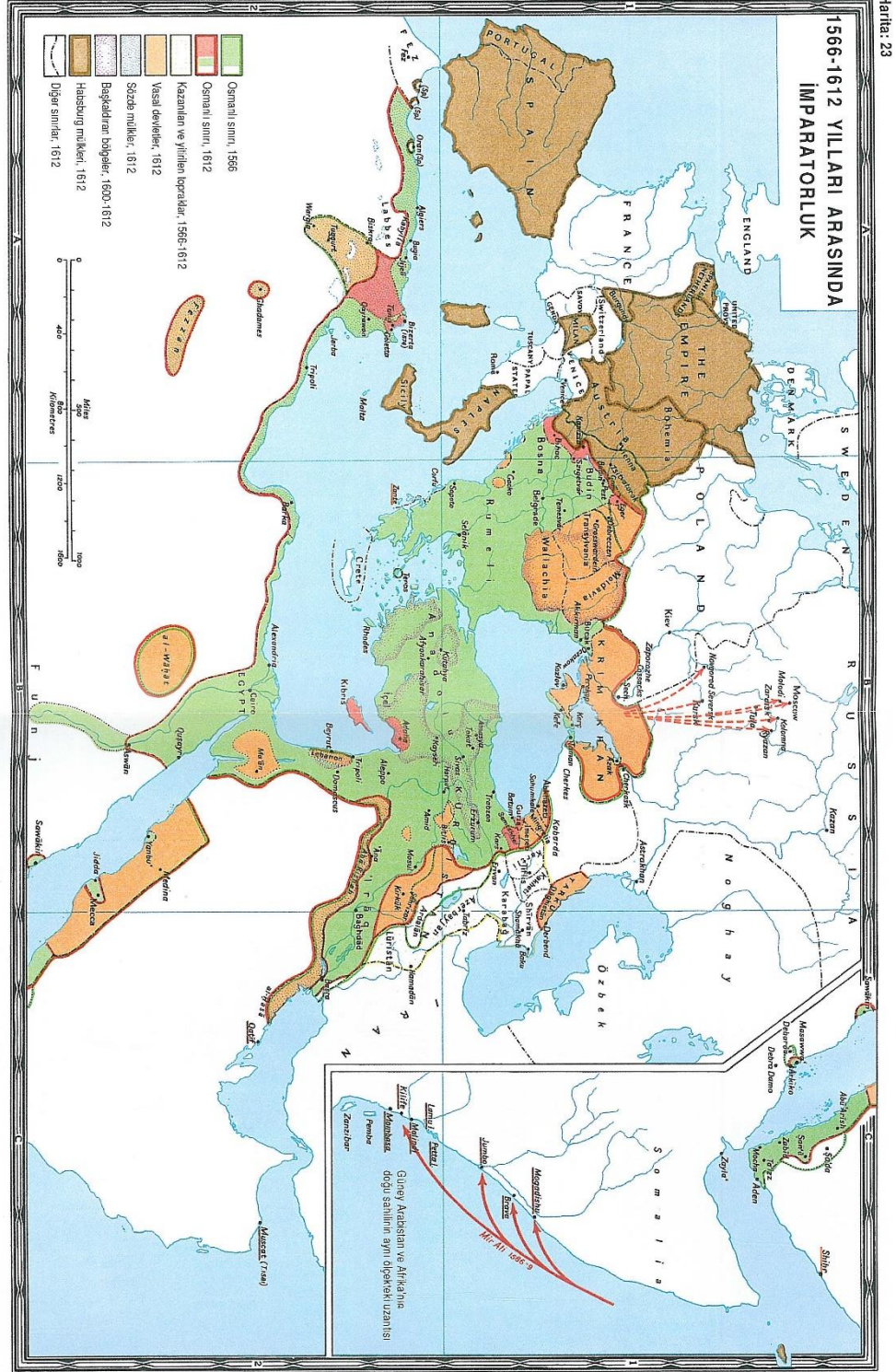
Ünal, Ayhan Afsin. “XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Cezayir-i Bahr-i Sefid Akdeniz-Ege Adaları ya da Kapdan Paşa Eyaleti.” *Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi* 12 (2002): s. 251-261.

Vego, Milan N. “On Naval Power.” *National Defense Univ Washington DC Inst For National Strategic Studies* (2008): s. 8-17. <http://www.dtic.mil/dtic/tr/fulltext/u2/a517358.pdf>. (erişim 21.12.2015).

Yazıcı, Murat. “39 Numaralı Mühimme Defteri’nin Transkripsiyonu ve Değerlendirilmesi s.119 – 240.” Yüksek Lisans, Atatürk Üniversitesi, 2013.

EKLER

Ek-1: Donald Edgar Pitcher, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası*, çev. Bahar Tırnakçı, 3. Baskı (İstanbul: YKY, 2007).

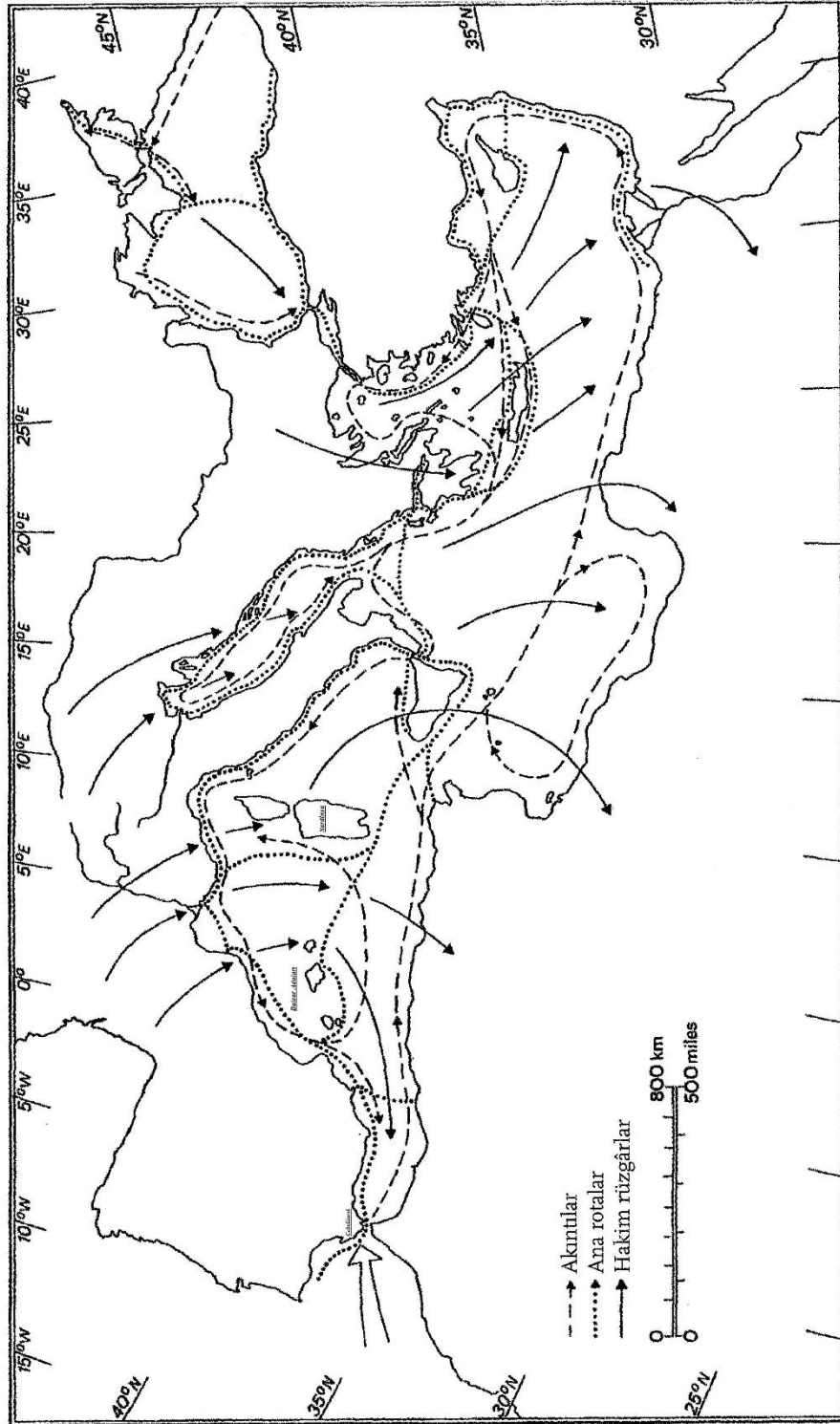


Ek-2: D. E. Pitcher, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tarihsel Coğrafyası*, çev. Bahar Tırnakcı, 3. Baskı (İstanbul: YKY, 2007).

Harita: 14



Ek-3: John H. Pryor, *Akdeniz'de Coğrafya. Teknoloji ve Savaş: Araplar, Bizanslılar, Batılılar ve Türkler*, çev. Füsun Tayanç ve Tunç Tayanç (İstanbul: Kitap Yay., 2004.)



Ek-4: Osmanlı Kaptan-ı Derya Listesi (1533-1645)

Kaptan-ı derya	Görev Süresi	Sonraki Görevi
Barbaros Hayreddin Paşa	1534-1546	Vefat
Sokullu Mehmed Paşa	1546-1549	Rumeli Beylerbeyliği
Sinan Paşa	1549-1554	Vefat
Piyale Paşa	1555-1568	Kubbe vezirliği
Müezzinzâde Ali Paşa	1568-1571	Vefat
Kılıç Ali Paşa	1571-1587	Vefat
Uluç Hasan Paşa	1588-1591	Vefat
Cıgalazâde Sinan Paşa*	1591-1595	Azil
Halil Paşa	1595-1598	?
Cıgalazâde Sinan Paşa (2)	1598-1605	Vefat
Derviş Paşa	1605-1606	?
Cafer Paşa	1606-1608	Azil
Hafız Ahmed Paşa	1608-1608/9	Şam Beylerbeyliği
Kayserili Halil Paşa	1609-1611	Azil
Öküz Mehmed Paşa	1611-1613	Azil
Kayserili Halil Paşa (2)	1613-1616	Sadrazam
Güzelce Ali Paşa	1617-1619	Sadrazam
Kayserili Halil Paşa (3)	1619-1623	Azil
Topal Receb Paşa	1623-1626	Sadaret Kaymakamlığı
Çatalcalı Hasan Paşa	1626-1630	Azil
Canpoladoğlu Mustafa Paşa	1630-1633	Rumeli Beylerbeyliği
Deli Hüseyin Paşa	1634-1635	Azil
Kemankeş Kara Mustafa Paşa	1635-1638	Azil
Silahdar Beyceğiz Mustafa Paşa	1638-1640	Budin valiliği
Deli Hüseyin Paşa	1640-1640	Özi valisi
Siyavuş Paşa	1640-1642	Azil
Uzun Piyale Paşa	1643-1644	İdam
Silahdar Yusuf Paşa	1644-1646	İdam

*: Cıgalazâde Sinan Paşa'dan itibaren kaptan-ı deryalığa getirilen isimler vezir rütbesiyle birlikte göreve getirildi.

Kaynak: İdris Bostan, *İstanbul'un 100 Denizcisi* (İstanbul: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Kültür A.Ş. Yayınları, 2014).; İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Kronolojisi V.* (İstanbul: Türkiye Yayınevi, 1971).

ÖZGEÇMİŞ

Adı, Soyadı	Osman	Özkan
Doğum Yeri ve Yılı	Gaziosmanpaşa / İstanbul	1991
Bildiği Yabancı Diller	İngilizce	
ve Düzeyi	İyi	
Eğitim Durumu	Başlama - Bitirme Yılı	Kurum Adı
Lise	2005 2009	Bayrampaşa Sağmalcılar Lisesi
Lisans	2009 2013	İstanbul Üniversitesi
Yüksek Lisans	2013 2016	İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi
Doktora		
Çalıştığı Kurum (lar)	Başlama - Ayrılma Yılı	Çalışılan Kurumun Adı
1.		
2.		
3.		
Üye Olduğu Bilimsel ve Mesleki Kuruluşlar		
Katıldığı Proje ve Toplantılar	1-) “Yeni Yöntemler ve Bakış Açıları Işığında Osmanlı İmparatorluğu’ndan Cumhuriyet’e Türkiye Meslekler Tarihine Giriş (1840-1940)” isimli Tübitak Projesi. 2-) “Osmanlı İmparatorluğu’nda Çevre ve Şehircilik Anlayışının Araştırılması” isimli T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Projesi.	
Yayınlar:		
Diğer:		
İletişim (e-posta):	osman.ozkn@hotmail.com.tr	
Tarih		01.02.2016
İmza		
Adı Soyadı		Osman Özkan