

OSMANLILARDA

ILK DENİZCİLİK HAREKETLERİ

VE

TUNA DONANMASININ KURULMASI

MARMARA ÜNİVERSİTESİ, SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

OSMANLILARDA
İLK DENİZCİLİK HAREKETLERİ
VE
TUNA DONANMASININ KURULMASI

(İlâhiyat Yüksek Lisans Tezi)

Nihat ENGİN

Yöneten :

Prof. Dr. Salih TUĞ

İ s t a n b u l - 1 9 8 4

İÇİNDEKİLER

Kısaltmalar	..... VII
Transkripsiyon	..... VIII
Önsöz	..... IX-X

G İ R İ Ş

İSLÂMİ KAYNAKLARDA DENİZCİLİK	XI-XXVI
Kur'ân-ı Kerîm ve Denizcilik	..... XIII
Hadîslerde Denizcilik	..... XIII-XIV
İslâm'da İlk Denizcilik Hareketleri	... XIV-XVI
İslâm Denizciliğinin Başlaması ve Tarihî Seyri	..... XVI-XIX
Türkler ve Denizcilik	..... XX-XXIII
Selçuklular ve Uc Beyleri	..... XXIII-XXIV
Denizci Beylikler	..... XXIV-XXVI

B İ R İ N C İ K İ S İ M

OSMANLILARDA İLK DENİZCİLİK HAREKETLERİ

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLILARDA DENİZCİLİĞİN BAŞLAMASI	..... (28-32)
Osmanlı Beyliği ve Denizcilik	..... 28-31
Osmanlı Filosunun İlk Hizmetleri	..... 31-32

İKİNCİ BÖLÜM

ORHAN GAZİ VE OSMANLI DENİZCİLİĞİ	..... (33-40)
Türklerin Rumeli'ye Seferleri	..... 33
Osmanlıların Rumeli'ye Seferleri	..... 34-35

IV

Çimpe Kalesi	35
Çimpe Kalesinin Fethi	36-37
Çimpe Kalesinin Fethinin Önemi	37-38
Gelibolu ve Osmanlı Gemileri	38
Orhan Gazi ve Osmanlı Denizciliği	38-40

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI DONANMASININ KURULMASI	(41-52)
I. Murad Zamanında Osmanlı Denizciliği	41-42
Yıldırım Bayezid ve Osmanlı Denizciliği	42-43
Gelibolu Tersanesinin Kurulması	43-45
Ege Denizinde Osmanlı Gemileri	45
Osmanlı-Haçlı Deniz Savaşı	45-47
Osmanlı Denizciliğinin İlerlemesi	47
Fetret Devrinde Osmanlı Denizciliği ...	48
I. Mehmed ve Yeni Donanma	48-49
Osmanlı-Venedik Deniz Savaşı	49-51
II. Murad Devrinde Osmanlı Denizciliği	51-52

İKİNCİ KISIM

TUNA DONANMASININ KURULMASI

BİRİNCİ BÖLÜM

TUNA NEHRİ	(54-58)
Tuna	54-57
Tarih	57-58
Tuna Nehrinin Stratejik ve Ticârî Önemi	58

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLILARIN TUNA MÜCADELELERİ	(59-68)
Bulgaristan'ın Fethi	59-60
Yıldırım Bayezid ve Tuna	60-61
Tuna Üzerindeki İlk Mücadeleler	61-62
Niğbolu Şehirleri	62-64

Niğbolu Savaşı ve Tuna İçin Önemi	65-68
Tuna Mücadelelerinde Duraklama	68

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TUNA DONANMASININ KURULMASI	(69-78)
I. Mehmed'in Tuna Mücadelesi	69-70
II. Murad ve Tuna	70-71
II. Murad'ın İlk Tuna Mücadeleleri	71-72
Belgrad Muhasarası ve Tuna'da İlk Türk Gemileri	72-73
Jan Hunyad	73-75
II. Murad ve Haçlılar	75
İzladı Savaşı	75-76
Macarlarla Muahede	76
İlk Tuna Donanması Gemilerinin Yapımına Başlanması	76
Varna Meydan Muharebesi	76-77
İlk Tuna Gemilerinin İmhâ Edilmeleri	77
Varna Savaşı ve Sonrası	77-78
Tuna Donanmasının Kurulması	78

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

TUNA DONANMASININ İLK FAALİYETLERİ	(79-88)
Fatih'in Batı Siyaseti	79
I. Sırbistan Seferi	80-81
Macarların Hareketleri ve Vidin'in Tahribi	81
II. Belgrad Muhasarası	81-84
Belgrad'a Macarların Yardıma Gelmeleri ..	84-85
Donanmalar Çarpışması ve Tuna Donanması- nın İmhâ Edilmesi	85-85
Karadaki Savaşın Devamı ve Muhasaranın Kaldırılması	86-87
II. Belgrad Muhasarasının Neticesi	87-88

BEŞİNCİ BÖLÜM

TUNA DONANMASININ YENİDEN YAPILMASI	(89-92)
Osmanlıların Tuna Sahillerindeki	
Hareketleri	89-90
Tuna Donanmasının Tekrar İnşâı	90
Yeni Tuna Donanmasının İlk Hizmetleri ..	90-92
NETİCE	93-96
Ekler	97-99
BİBLİYOGRAFYA	100-103

K I S A L T M A L A R

â	.....	âyet
a.g.e.	.....	adı geçen eser
b.	.....	İbn
by.	.....	beyit
bk.	.....	bakınız
dn.	.....	dip not
h.	.....	hicrî
H.z.	.....	Hazret-i
İA.	.....	İslâm Ansiklopedisi
K.	.....	Kur'ân-ı Kerîm
Mec. Sen. Bah.	.....	Mecmua-i Seneviyye-i Bahriyye
m.	.....	mîlâdî
nkl.	.....	nakil; naklen
nr.	.....	numara
nşr.	.....	neşreden
öl.	.....	ölüm tarihi
r.a.	.....	radiyallahu anh
s.	.....	sayfa
S.A.	.....	sallallahu aleyhi ve sellem
sy.	.....	sayı
trc.	.....	tercüme
TOEM	.....	Târîh-i Osmânî Encümeni Mecmuası
vd.	.....	ve devamı
vrk.	.....	varak

TRANSKRİPSİYON

a	.....	1
b	.....	2
h	.....	3
z	.....	4
a	.....	5
e	.....	6
t	.....	7
n	.....	8
c	.....	9
l	.....	0
h	.....	1
.	.....	2

Ö N S Ö Z

Müslümanlar, İslâmiyet'in başladığı ilk yıllardan zamana kadar, sayıları on binleri bulan kara ve deniz savaşları yapmışlardır. Bunlardan deniz muharebeleri ve İslâm denizciliğini inceleyen müstakil bir ilmi eserin meydana getirilmemiş olması, Dünya, İslâm ve İslâmî Türk tarihleri bakımından büyük bir eksikliklerdir.

Bu çalışmamız, İslâm deniz tarihinin küçük bir parçasını aydınlığa kavuşturmak için yaptığımız mütevazî araştırmaların, mükemmel olduklarını iddia etmeğe cesaret edemediğimiz neticelerini ihtiva etmektedir. Bunun, İslâm deniz tarihi sahalarında çalışmalar yapacak araştırmacıların bazılarında, bir miktar da olsa fayda sağlayacağı umidini taşıyoruz.

Araştırmamız iki kısım halinde tertiplenmiş olup; her kısım da, ehemmiyet durumlarına göre bölümlere ayrılmıştır. Pratik fayda temin edeceği mülâhazasıyla yan bölüm başlıklarını fazlaca tutmayı münasip gördük.

G i r i ş ' te, İslâmî kaynaklardaki ve ilk İslâm denizciliği ile alakalı malûmatı özet olarak vermeye çalıştık. Osmanlı denizciliğine geçmeden önce, ilk Türk denizciliği ve denizcilerinden de kısaca bahsetmeyi, meselenin ehemmiyetine binâen münasip gördük.

B i r i n c i K ı s ı m ' da, Osmanlılarda denizciliğin başlayıp gelişmesini incelemeye gayret ettik. Bu konuda, Müslüman müelliflerin eserlerindeki bilgi noksanlığı ve diğer kaynakların kifâyetsizliği, bizi, eksik ve tarafgirâne de yazılmış olsalar mecburen Bizans ve Latin asıllı kaynaklara sevketti. Çalışmamızda, Osmanlıların ilk devirleriyle alakalı

bilgilerin çok noksan; belge ve kaynakların ise yok denilebilecek kadar az olduklarını müşahede ettik.

İ k i n c i K ı s ı m ' da Osmanlı Tuna donanmasının niçin ve nasıl kurulduğu hakkında bilgi vermeyi hedef aldık. Osmanlı padişahlarının saltanat sıralarına göre Tuna mücadelelerini anlatarak, bu donanmanın lüzumunu daha iyi belirtmeye gayret ettik.

İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın " Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı " adlı eserinden, Tuna donanması ile alakalı bilgilerin, XVI. asırdan itibaren başlaması sebebiyle istifade edemedik.

Çalışmamızda, tarihçilerin ittifakla naklettikleri ve çok bilinen meseleler için kaynak göstermedik. Faydalandığımız eserlerde tesbit ettiğimiz hatalar ve ihtilâflı meseleler, önem durumlarına göre tezimizin metninde veya dipnotlarda belirtilmeye çalışılmıştır. Kaynaklardan aynen alınan dil ve imlâ yanlışlıklarına tarafımızdan müdahalede bulunulmamıştır.

Tezimizin hazırlanmasında kıymetli alâka ve yardımlarını lütfeden danışman hocamız Marmara Üniversitesi İlähiyat Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Salih Tuğ Bey'e, ilmi mütalaalarından her zaman istifade ettiğimiz M. Ü. İlähiyat Fakültesi Tefsir ve Hadîs Bölümü Başkanı Doç. Dr. Fahrettin Atar Bey'e, gerektiğinde ilgi ve yardımlarını esirgemeyen M. Ü. İlähiyat Fakültesi'nin sayın öğretim üyelerine teşekkür ederim.

Nihat ENGİN

G İ R İ Ş

G İ R İ Ő

İSLAMİ KAYNAKLARDA DENİZCİLİK

Osmanlılarda İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması'nın nasıl olduğunu incelemeden önce, İslâm Tarihi'nde denizcilik ile ilgili kısa bir bilgi vermeyi faydalı buluyoruz.

XIX. ve XX. asırlarda yapılan arkeolojik ve ilmi araştırmaların neticeleri, insanların tarihin en eski zamanlarındanberi nehir, göl ve deniz kenarlarına yerleştiklerini göstermektedirler. Kıyılarda yerleşmiş olan insanlar, XV. asrın son yıllarına kadar, denizcilik açasından ilkel bir kürek dönemi içinde yaşamışlar; gerek ticaret, gerek savaş denizciliği hususlarında kıyı denizciliği vasıflarında tekâmül gösterememişlerdir.

XX. asırda, ilmin gelişmesi ile, hem ticaretin hem de harplerin Őekil ve usulleri değişmiş bulunmaktadır. Bu yüzden, geğmişte yapılmış kara ve deniz savaşlarının, zamanımızda askerlik

yönünden tatbîkî olarak değer taşımadıkları ileri sürülebilir. " Fakat, insan tabiatı ve harbin temel prensipleri değişmemektedir; bu sebepten birçok değerli dersler en eski savaşlardan bile çıkarılabilir... Eski devirlerde cereyan etmiş olan savaşlar üzerinde çalışma, ancak dikkatle araştırıldığı ve savaşı idare edenlerin esas kaideleri nasıl tatbik ettikleri ve neticelerini neler olduğu gibi hususlar meydana çıkarıldığı zaman tatbîkî bir kıymet kazanmaktadır"⁽¹⁾.

İslâmî kaynaklarda, kara savaşlarının yanında, deniz savaşları ile ilgili bilgiler de mevcuttur. Müslümanları denizciliğe sevkeden âmiller, kanaatimize göre âyetler, hadîsler ve ihtiyaçlardır.

Kur'ân-ı Kerîm Kur'ân-ı Kerîm'de deniz ve denizcilikle alakalı ve Denizcilik çok sayıda âyet vardır. Bu âyetlerin otuz iki tanesinde, deniz manâsına gelen bahr (بحر), yirmi üç tanesinde gemi manâsına gelen fülk (فلك) ve dört tanesinde de gene gemi anlamına gelen sefîne (سفينة) kelimeleri geçmektedir. İçlerinde deniz ve denizcilikle ilgili kelimeler bulunan âyetlerin bazısı, Kur'ân-ı Kerîmdeki kıssalarda geçmektedir. Diğerlerinin bir kısmı, deniz ve gemilerin Allah (c.c.)'in varlığının birer delilleri olduğu⁽²⁾; deniz ve denizcilikte insanların pek çok menfaatleri bulunduğu⁽³⁾ konularını muhtevîdirlere. Ayrıca bazı âyetlerde deniz ve denizciliğe insanların dikkatleri çekilmekte⁽⁴⁾, bazı âyetlerde ise, insanların denizde de felâket ve fesatlara sebep oldukları⁽⁵⁾ belirtilmektedir.

Hadîslerde Hz. Muhammed (S.A.)'in hadîslerinin bazısı deniz Denizcilik ve denizcilikle ilgilidir. Bunlardan, Müslümanların,

(1) Muhammad Hamidullah, Hazreti Peygamberin Savaşları, (trc. Salih Tuğ), Üçüncü Baskı, İstanbul 1981, s.19-20

(2) K., 2(el-Bakara)/164; 27(en-Neml)/63; 31(Lokman)/31; 42(eş-Şûrâ)/32

(3) K., 17(el-İsrâ)/66; 16(en-Nahl)/14; 45(el-Câsiye)/12

(4) K., 6(el-En'âm)/63, 97; 10(Yûnus)/22; 55(er-Rahmân)/24

(5) K., 30(er-Rûm)/41

çocuklarına yüzme öğretilmelerinin önemini belirten hadîs, ma-nâca hemen hemen bütün Müslümanlar tarafından bilinmektedir. Mü'minleri deniz harbine teşvik eden hadîs⁽⁶⁾, denizde savaşmanın karada savaşmadan daha önce zikredilmesi ve Hz. Peygamberin (S.A.) gülümsemesine sebep olduğundan dikkat çekicidir.

Hız. Peygamber (S.A.) zamanında, Müslümanların gemi ile yolculuk olayları varsa da⁽⁷⁾, bunların hem sayıları çok az; hem de herbiri, ticaret veya seyahat maksatlarına mebnidirler. Bu yüzden bunları ilk İslâmî denizcilik hareketleri olarak vasıflandırmanın doğru olmayacağı kanaatindeyiz. Çünkü denizcilik denince sadece gemi ile yolculuk yapmak anlaşılmaz. Çünkü denizcilik, gemi inşaatı, yelken ve kürek kullanma ustalığı, gemi levazımının temini gibi çok yönlü bir faaliyet mefhumudur. Denizcilik yapacak bir toplumun, ağaç ve her türlü malzemeyi kolay ve bol miktarda elde edebilme imkânlarına sahip olmaları lâzımdır. Bu yüzden, Arabistan Yarımadası, Yemen hariç, denizcilik faaliyetlerine Orta Çağ boyunca hiç müsait olmamıştır.

Denizcilikle ilgili âyet ve hadîslerin, ilerideki yıllarda İslâm Denizciliğinin başlayıp gelişmesinde teşvik edici en önemli unsurlardan biri olduğu kanaatindeyiz.

İslâm'da İlk İlk Halife Hz. Ebu Bekir (r.a.) devrinde, İslâm Denizcilik devleti, geniş ve gemiciliğe müsait topraklara Hareketleri sahip olmadığı için denizcilikle ilgili çalışma yapılmamıştır (11-13 h. / 632-634 m.). İkinci Halife Hz. Ömer (r.a.) devrinde (13-23 h. / 634-644 m.), Eylül 642 m.⁽⁸⁾ tarihinde Mısır'ın İskenderiye şehrinin fethedilmesi, İslâm Tarihi'nin denizcilikle ilgili bölümünün başlamasına sebep olmuştur. Çünkü kurulduğu zamandan itibaren mühim bir Akdeniz limanı hüviyetini taşıyan İskenderiye, o sıra-

(6) Kâmil Miras, Sahîh-i Buhârî Muhtasarı Tecrîd-i Sarîh Ter-cemesi ve Şerhi, Üçüncü Baskı, Ankara 1975, VIII, 338-339

(7) Hamidullah, a.g.e., s.253-254

(8) Hitti Philip K., Siyâsî ve Kültürel İslam Tarihi, (trc. Salih Tuğ), İstanbul 1980, II, 249

larda Bizans İmparatorluğu'nun Mısır filosunun merkez üssü durumundaydı.

O sıralarda Şam Valisi Muâviye (r.a.), Halife Ömer (r.a.)'e mektup yazarak deniz gazâsına çıkmak için izin istemişti. Hz. Ömer bu isteğe muvafakat etmedi. Muâviye (r.a.) teklifinde ısrar edince, Ömer (r.a.) Mısır Valisi Amr b. Âs (r.a.)'a mektup yazarak deniz seferi hakkında bilgi sahibi olmak istedi. Amr b. Âs şu şekilde cevap verdi :

" Ey Emîr'al-Mü'minîn! Denizi gayet büyük, ona râkib olanları da ona nisbetle gayet küçük birer mahlûk kabîlinden gördüm. Denizde bulunanın etrafında su ve semâdan başka bir şey bulunmaz. Deniz râkid olursa hüzün verir, azarsa azarsa baştan akıl ve izcânı giderir. Denizde necât ümidine necâtsizlik endişesi galiptir. Denize râkib olanların hali bir dal üzerinde bulunan kurtların haline benzer. Dal meylederse boğulmak muhakkaktır, necât müyesser olursa büyük bir nimet sayılır"⁽⁹⁾. Bu cevabı alan Ömer (r.a.), onu aynen ve "Hiçbir İslâmın böyle bir tehlikeye atılmasına müsaade etmem"⁽¹⁰⁾ mütalâası ile Muâviye (r.a.)'ye göndermiştir. Bundan sonra emri dinlemeyenler müstesna hiçbir Müslüman deniz gazâsına çıkmamıştır.

Ömer (r.a.)'in denizciliğe izin vermemesinin sebebi, Arapların bedevî olmaları, denizcilik ve gemicilik konularında maharet sahibi bulunmamaları; Rumların ve Frenklerin ise denizcilikle alâkalı hususlarda tecrübeli, gemicilik yaparak yetişmiş, bu işte pişmiş olmaları, gemileri sevk ve idare etme işini gayet iyi bilmeleridir⁽¹¹⁾. İlk Müslümanlar deniz mefhumuna o kadar yabancı idiler ki, Halife Ömer (r.a.) gibi büyük bir şahsiyet bile açık denizin ne olduğunu bilmediğinden, onun hakkında bilgi sahibi olmak için Mısır Valisine mektup göndermiştir. Ayrıca onun bu davranışı, İslâm Devletinin sınırlarının genişlemesinde

(9) Corci Zeydan, Medeniyet-i İslâmiyye Tarihi, (trc. Zeki Meğâmiz), İstanbul 1328, I, 185

(10) a.g.e., I, 185

(11) İbn Haldun, Mukaddime, (trc. Süleyman Uludağ), İstanbul 1982, I, 649

tesadüflerin yeri olmadığını ve Müslümanların şuurlu bir hareket tarzını takip ettikleri gerçeğini vurgulamaktadır.

İslâm Denizciliğinin Müslümanların ilk ciddi denizcilik faaliyetleri Halife Osman (r.a.) zamanında Başlaması ve Tarihi Seyri (23-35 h. / 644-656 m.), Mısır Valisi Abdullah b. Sa'd b. Ebî Sarh (öl. 36 veya 37 h.) tarafından başlatılmıştır. Mısır'ın idaresi ve İslâm Devletinin sınırlarını genişletmede büyük muvaffakiyetler gösteren Abdullah b. Sa'd b. Ebî Sarh'ın "...en büyük başarısı ilk İslam deniz filosunu kurmasında görülür; o, bu şerefi o sırada Suriye Vâlisini bulunan Muâviye ile birlikte kazanmıştır. İskenderiye pek tabii olarak Mısır filosu için ana tersâne durumundaydı. İster Abdullah'ın idaresinde Mısır'dan, ister Muâviye'nin kumandasında Suriye'den tertiplenen deniz seferleri, Bizanslılara karşı yöneltmişlerdir"⁽¹²⁾. İskenderiye'nin Müslümanların ellerine geçmesiyle Akdeniz'deki en önemli deniz üslerinden mahrum kalan Bizanslıların, Suriye ve Mısır'a askerî bir çıkarma yapabilecek tek deniz üsleri olarak Kıbrıs adası kalmıştı. Adanın stratejik önemini takdir eden Muâviye ve Abdullah b. Sa'd, burasını almak için kendi bölgelerinde hazırladıkları filoları yola çıkardılar. Filolar yolda birleşerek Muâviye'nin kumandasında sefere devam ettiler. Kıbrıs'a çıkarma yapan Müslümanlar, yaptıkları savaşta Bizanslıları yenerek adaya sahip oldular (649 m.). Böylece Müslümanların ilk deniz seferi muvaffakiyetle neticelenmiş ve Kıbrıs ta fethettikleri ilk ada olmuştur. Ertesi yıl (650 m.) Suriye sahillerine yakın bulunan Arvâd (Aradus)⁽¹³⁾ adası fethedildi.

Mağlubiyetlerinin acısını çıkarmak ve kaybettikleri yerleri tekrar ellerine geçirmek için Bizanslıların hazırladıkları süper deniz filosu⁽¹⁴⁾, İskenderiye'ye çıkarma teşebbüsünde bulundu; Fakat Mısır Valisi Abdullah b. Sa'd, onları büyük bir yenilgiye uğrattı (652 m.).

(12) Hitti, I, 251

(13) Hitti, I, 253

(14) Hitti, I, 253

Abdullah b. Sa'd b. Ebî Sarh, 655 m. yılında hazırladığı Mısır filosu ile Anadolu sahillerine müteveccihen yola çıktı. Yolda, Muâviye'nin Busr'ubn Ebî Ertah⁽¹⁵⁾ kumandasında göndermiş olduğu Suriye filosu ile birleşti. Heraklius'un oğlu olan Bizans İmparatoru II. Kostans'ın idaresindeki Bizans donanması ile Likya (Lycia) yani Muğla civarındaki Finike (Phoenix) şehri önlerinde⁽¹⁶⁾ yapılan savaşta Müslümanlar, düşman donanmasını tamamen imhâ⁽¹⁷⁾ ettiler. İslâm tarihlerinde Zû's-Savârî (yahut Zât'us Savârî yani "direklerin çok olduğu savaş")⁽¹⁸⁾ adıyla geçen bu olay, İslâm tarihinin ilk büyük deniz savaşı ve zaferidir. İslâm denizcileri, savaş sırasında Bizans gemilerine kendi gemilerini bağlayarak yani rampa usûlünü tatbik etmişlerdir. Bizans donanmasının 500 gemiden müteşekkil olması, savaşın büyüklüğünü ve Müslümanların başarısını kâfi derecede açıklamaktadır. Abdullah b. Sa'd b. Ebî Sarh, Mısır'da hazırladığı donanma ile, Bizanslılarla üç deniz savaşı yapmış, bu donanma ile Endülüs'e de çıkmıştır⁽¹⁹⁾.

Müslümanların çok kısa bir zaman içinde Akdeniz'de hâkimiyet sağlamaları dikkat çekicidir. Hz. Osman (r.a.)'ın deniz seferlerine izin vermesinden dört sene kadar sonra Kıbrıs'ın fethi, on bir sene sonra beşyüz gemilik Bizans donanmasının imhâ edilmesi, izahı kolay bir iş değildir. Kanaatimizce İslâm denizciliğini bir anda zirveye çıkararak başlıca sebep, Suriye, Mısır ve Kuzey Afrika sahillerinin fethiyle, buralardaki denizcilerin İslâmîyeti kabul etmeleridir. Bu Müslümanlar, yeni inançlarının vermiş olduğu güçle hızlı bir faaliyete girişmişler, Mısır ve Suriye Valilerinin de denizciliği teşvik etmeleri neticesinde parlak muvaffakiyetler kazanmışlardır. Gene bu denizcilerin yardım ve rehberlikleri sayesinde Araplar da açık denizciliğe alışmaya

(15) Hitti, II, 318

(16) Hitti, II, 318

(17) Becker C. H., İA., I, 41

(18) Hitti, II, 318

(19) Nuri Ünlü, Anahatlarıyla İslâm Tarihi Başlangıcından 1918'e, İstanbul 1984, s.71

başlamışlardır. Gemi inşaatı ve kullanma hususlarında, kaynaklar-
da bahsedilmemekle birlikte, Hristiyan denizcilerin ücretle is-
tihad edilmeleri ihtimali çoktur. Çünkü bütün ortaçağ süresince
her devlet, yabancılara, ücret mukabilinde kendi hizmetlerinde
kullanmışlardır.

Yabancılara örnek alarak başlayan İslâm denizciliği, Müslü-
manların Kuzey Afrika (İfrîkiye) seferlerinde büyük hizmetler
görmüştür. Kuzey Afrika'nın Batısı'nı tamamen fethetmekle muvaffak o-
lan ^cUkbet'ubn Nâfi'nin⁽²⁰⁾ 683 m. yılında Cezayir'ir Biskra⁽²¹⁾
şehri yakınlarında şehid olmasından sonra Müslümanlar bu böl-
geleri boşaltmak zorunda kalmışlardı. Bundan sonra Hassân'ubn
Nu'mân el-Gassânî'nin bu mıntıkaya vâli olarak tayin olunması-
na kadar (takriben 693-700) buradaki Bizans otoritesine ve Ber-
berîlerin gösterdiği mukavemete bir son verilemedi⁽²²⁾. Hassân,
ancak bir Müslüman filosunun yardımıyla Bizanslıları Kartaca ve
diğer sahil şehirlerinden çıkarıp atabilmiştir. İslâm donanması
ayrıca gerek Emevîler, gerekse Abbâsîler zamanında gerçekleştiril-
en İstanbul muhasaralarında önemli vazife görmüşlerdir. Akdeniz-
de bulunan "...Majorca, Minorca, İbiza, Sardinia, Sicily, Pantelleria,
Malta, Girid..."⁽²³⁾ adalarının Müslümanlar tarafından fethedil-
meleri de tabii olarak İslâm denizciliğinin kuvvetli olması ile
mümkün olmuştur. Bunlardan Sicilya, Sardunya, Korsika ve Malta a-
daları, Abbâsî Devleti'nin toprakları üzerinde kurulmuş olan Ağ-
lebîler (184-296 h. / 800-909 m.) tarafından fethedilmişler-
dir⁽²⁴⁾. Mısır'da 37 yıl hükümler olan Tolunoğulları (254-
292 h. / 868-905 m.)⁽²⁵⁾ da kuvvetli bir donanma meydana getir-
mişlerdir. Ağlebîlerin ve Tolunoğulları'nın toprakları üzerin-
de devlet kuran Fatımîler (297-567 h. / 909-1171 m.), önceleri

(20) Hitti, II, 337

(21) Hitti, II, 337

(22) Hitti, II, 337-338

(23) İbn Haldun, Mukaddime, I, 651

(24) Ünlü, s.141

(25) Ünlü, s.142

bu devletlerin donanmaları sayesinde kuvvetli bir deniz gücüne kavuşmuşlarsa da, denizciliği öylesine ihmal etmişlerdir ki, Ruz-zık b. Talâ'f'nin vezirliği zamanında (19 Ramazan 556-3 Safer 558 h.) tarihinde, yani devletin son senelerinde muharebe gemilerinin sayısı 10 adede inmiştir⁽²⁶⁾. Fatımî Devletini yıkan Selâhaddîn Eyyûbî, idareyi eline alınca, denizciliğin önemini gayet iyi idrak ettiğinden dolayı, donanma kurup bunu güçlendirmek için sıkı tedbirler almıştır. Bu hususta giriştiği faaliyetlerin yanında bir ferman yayınlayıp, vâililere donanma kumandanının isteklerini yerine getirmelerini, donanma için istediği personeli seçmesinde yardımcı olmalarını emretmiş; donanma kumandanına sık sık denize açılmasını ve Akdeniz adalarına gazâ yapmasını tenbih etmiştir⁽²⁷⁾. Haçlı seferleri sırasında mühim hizmetler yapan bu donanma, Selâhaddîn Eyyûbî'nin son zamanlarında tahminen 100 ilâ 150⁽²⁸⁾ gemiden ibaretti. Selâhaddîn'in ölümü ve onu takip eden iç karışıklıklar donanmanın ihmâl edilmesine sebep oldu. Sâdece, lüzumlu hallerde donanma ile uğraşıldı. O kadar ki, donanma mensuplarına hor gözle bakılır oldu⁽²⁹⁾.

XIII. asrın başlarında İslâm denizciliği oldukça gerilemiş; bunda, Müslüman devletlerin kendi aralarında yaptıkları savaşların büyük tesiri olmuştur. Buna mukabil Venedik ve Cenevizliler aynı konuda hamleler yapmışlardır. Haçlı seferleri sırasında "İslam Âleminde ve Doğu ülkelerinde üretilen zirâî mahsuller ve imâlat sanayii ürünleri için yeni açılan Avrupa pazarı ve bununla birlikte Haçlı ordularının ve Hıristiyan hacı adaylarının Filistin'e taşınma zarûreti, deniz nakliyatı ve beynelmîlel ticareti, Romalılar devrinden beri hiç görülmedik bir genişlikte kamçılanmış ve hızlandırmış bulunuyordu"⁽³⁰⁾.

(26) Ramazan Şeşen, Selâhaddîn Devrinde Eyyûbîler Devleti, İstanbul 1983, s.162

(27) a.g.e., s.163

(28) a.g.e., s.163

(29) a.g.e., s.163

(30) Hitti, IV, 1078

Türkler ve Deniz ve denizcilikle hiç ilgileri olmayan Asya Denizcilik kavimlerinden olan Türkler, İslâmiyeti kabul etmeye başladıktan sonra, İslâm devletinin hizmetine de girmişlerdir. Türklerin, İslâm devletinin hizmetine girmeleri, Halife Muâviye'nin son yıllarına rastlar. "Ubeydullah b. Ziyâd 54 (674) yılında yaptığı Buhârâ seferinden dönerken, kaynakların açık olarak belirttikleri gibi beraberinde 2000 okçudan ibaret bir Türk gurubunu getirmiş ve onları Basra'ya yerleştirmiştir"⁽³¹⁾. İslâm devletinin hizmetindeki ilk Türkler bunlardır. Bu tarihten itibaren sayıları devamlı olarak çoğalan Müslüman Türkler, Abbâsîler devrinde, İslâm devletinde büyük söz sahibi olmuşlardır. Umumiyetle askerlik işlerinde vazife alan Türkler, işte bu sıralarda deniz ve denizcilikle karşı karşıya gelmeye başlamışlardır.

Abbâsî Halifelerinden Mu'temid devrinin sonlarına doğru " Feth b. Hâkan'ın mevlâsı olan ve 269 (882) yılında Tarsus âmili olarak kaynaklarda geçen ..."⁽³²⁾ Yâzmân, kanaatimizce ilk Türk filosunu kuran kişi olarak değerlendirilmelidir. Çünkü, emrindeki kuvvetlerin hemen hemen tamamı, Türk asıllı Müslümanlardan meydana geliyordu. 269 h. / 882 m. yılına kadar olan faaliyetleri hakkında, bilgi olmayan Yâzmân'ın, " İmparator I. Basilaios devrinin (867-886) sonlarında olduğu gibi VI. Leon devrinin (886-912) başlarında da Bizans'ı en fazla taciz eden kimse..."⁽³³⁾ olduğu muhakkaktır. Kaynaklardan anlaşıldığına göre, Tarsus'ta yarı müstakil bir vaziyette hüküm sürdüğü anlaşılan Yâzmân, kara ordusunun yanında, kurduğu ufak bir filo ile her sene Bizanslılar üzerine gazâyâ çıkmış; muzafferene esir ve ganimetlerle geri dönmüştür. 275 h. / 888-889 m. yılında, deniz yoluyla çıktığı gazâda Bizans donanmasını yenerek onların dört gemisini ele geçirmiştir. Bu deniz seferinin nereye müteveccih olduğu ve Bizans donanmasıyla nerede karşılaşıldığı

(31) Hakkı Dursun Yıldız, İslâmiyet ve Türkler, İstanbul 1980, s.45

(32) a.g.e., s.140

(33) a.g.e., s.141

kaynaklarda tasrih edilmemektedir⁽³⁴⁾. Türklerin, tesbit edebildiğimiz ilk deniz muharebesi, Yâzmân tarafından gerçekleştirilmiştir. Türk denizcilik tarihinde, Yâzmân'a kadar isimleri hiç geçmeyen Türklerin, onun bir muhasara sırasında yaralanarak dönüş yolculuğunda, 14 Receb 278 h. / 22 Ekim 891 m. yılında, şehit olmasından sonra, uzun müddet denizcilik sahasında varlıklarını gösterip göstermediklerini kaynaklarda tesbit edemediysek te, mevzif ve şahsî olarak bu konunun ihmal edilmediği kanaatindeyiz.

Malazgird savaşını (26 Ağustos 1071 m.) takip eden 10 yıl içinde Türkler Adalar Denizi (Ege) ve Marmara'ya kadar olan yerleri⁽³⁵⁾ fethettikleri sıralarda, Dânişmend Gâzî'nin silâh arkadaşlarından olan Çavuldur Çaka Bey, hem Anadolu'nun fatihleri arasında, hem de Türk denizciliğinin mümtaz bir şahsiyeti olarak göze çarpar. Çaka Bey, 1081 m. yılının son haftalarında İzmir'i kuşatarak teslim almıştır. Etrafı Bizanslıların elinde bulunan adalarla çevrili olan bu şehirde, denizlere yönelmedikçe savunma hattı kuramayacağını idrak eden Çaka Bey, hemen faaliyete başlayarak gemi yapımına girişmiştir. Kısa zamanda inşa edilen 40 gemi ile 1083 m. ilkbaharında İzmir körfezindeki Urla kalesini teslim almıştır. Urla ve İzmir tersanelerinde gemi inşaatları devam etmiş; iki sene zarfında 17'si çektiri, 33'ü yelkenli olan 50 tane yeni gemi yapılmıştır⁽³⁶⁾. Böylece 90 gemilik donanmaya sahip olan Çaka Bey, 1085 m. yılında Foça'yı, 1086 m. yılında Midilli ve Sisam adalarını, 1087 m. tarihinde de Bizans donanmasını yenerek Sakız adasını fethetmiştir. Tehlikenin büyüdüğünü gören Bizanslılar, 1092 m. yılında büyük bir donanma ile karşı saldırıya geçerek bir baskınla Midilli adasını geri almışlardır. Adayı tekrar fethetmek için harekete geçen Çaka Bey, Bizanslılarla yaptığı savaşta bütün donan-

(34) Yıldız, a.g.e., s.142

(35) Faruk Sümer, Oğuzlar (Türkmenler) Tarihleri-Boy Teşkilâtı-Destanları, 3. Baskı, İstanbul 1980, s.134

(36) Türkmen Parlak, Ege Denizinde İlk Türk Derya Beyleri, Eylül 1979, s.21

masını kaybetmiş; canını güçlkle kurtarabilmiştir⁽³⁷⁾. Bu mağlubiyetten yılmayan Çaka Bey tekrar faaliye girişti, hazırlıklarını tamamladı. 1095 yılında, Bizanslıların ada ve kalelerine baskın tarzında yaptığı hücumlar muvaffakiyetle neticelendi. Onunla başa çıkamıyacaklarını anlayan Bizanslılar, Selçuklu Sultanı I. Kılıç Arslan'a gönderdikleri elçilerle, Çaka Bey'in gayretlerinin İznik'e dönük olduğu fikrini telkin etmeye muvaffak oldular. Bunun üzerine I. Kılıç Arslan, İznik'e davet ettiği kayınpederi Çaka Bey'i, bir ziyafette boğdurarak öldürttü⁽³⁸⁾. Çaka Bey'in ölümü, parlayan Türk denizciliğinin sönmesine sebep olmuştur. Hristiyan dünyası, 1098 m. yılındaki Haçlı seferi sırasında İzmir ve bütün Ege sahillerini alarak buralardaki Müslüman-Türk halkı tamamen kılıçtan geçirmiştir. Bu da, zayıflayan Türk denizciliğinin sonu olmuştur.

Türklerin, denizciliği bir devlet politikası olarak benimsemeleri, 1207 m. yılında Selçuklu Sultanı I. Keyhusrev'in, Antalya'yı fethetmesiyle başlar. Fetihten sonra burada bir ihraç ve ithal limanı vücuda getirilmiş ve bir de donanma kurulmuştur⁽³⁹⁾. I. Keyhusrev'in oğlu I. Keykâvus (1211-1220), babasının siyasetine devam etmiştir. Selçuklular 1214 m. yılında Sinop'u fethedince, orada da bir donanma meydana getirmişlerdir. I. Keykâvus'un ölümü ile tahta çıkan I. Alâaddin Keykubâd (1220-1237), Akdeniz sahilinde Alâiye şehir ve tersanesini vücuda getiren şahıstır. Onun zamanında Türk denizciliği öylesine güçlenmiştir ki, Kırım sahillerinde Bulunan Suğdak'a yapılan sefer, Selçuklu devletinin denizlerdeki kudretine güzel bir misal teşkil etmektedir⁽⁴⁰⁾. Gene o sıralardaki Selçuklu donanmasının bir diğer başarısı, Sinop'tan Ünye'ye kadar olan sahilleri fethettikten sonra, Trabzon önlerine varmasıdır.

(37) Parlak, s.36

(38) Parlak, s.38

(39) Osman Turan, Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniyeti, 3. Baskı, İstanbul 1980, s.298

(40) a.g.e., s.298-299

Keykubâd'ın 1237 m. yılında ölümü ve yerine iktidarsız ve anormal vasıflara sahip oğlu II. Keyhusrev'in geçişi, Selçuklu devletinin sarsılmasına bir başlangıç⁽⁴¹⁾ olduğu gibi, Türk denizciliğinin de gerilemesine sebep olmuştur.

Selçuklular ve Uc Beyleri Selçuklu devletinin, Bizans imparatorluğu ile olan sınırları uc adı ile isimlendirilir; buralardaki kuvvet komutanlarına da uc beyleri denilirdi. Uc beyleri, umumiyetle, Orta Asya ve İran'dan gelen göçebe Türk aşiretlerinin reislerinden seçilir, onların aşiretleri de, hudut muhafızı olarak vazife yaparlardı. Bunlar, buldukları mıntıkada akıncı ve muhafız kuvveti olarak vazife gördükleri gibi, düşman topraklarında yurd tutmak suretiyle fetihleri kolaylaştırıyorlar ve bazan da kendileri fetihlerde bulunuyorlardı⁽⁴²⁾. Alâadin Keykubâd'ın son zamanlarında Moğol tehlikesinin baş göstermesi üzerine Selçukluların doğu hudutlarındaki aşiretlerden bir kısmı Batı hududuna yerleştirilince⁽⁴³⁾, uc Türklerinin sayıları çok fazlalaşmış oldu.

1243 m. tarihinde, Selçuklular ile Moğollar arasında vuku bulan Köseadağı muharebesinden sonra, Selçuklu devletinin kuvvet ve otoritesi zayırladıkça, hudutlara yerleştirilmiş olan Türkmen aşiretleri, kendi başlarına hareket etmeye başladılar. Bunun yanında, Moğollardan kaçan halk kütleleri, selâmeti Anadolu'nun batısında bulduklarından, buralara göç ederek uc beylerinin kuvvetlerini daha da arttırıyorlardı.

Gittikçe kuvvetlenen uc beyleri, Bizans topraklarına yaptıkları harekâtı fazlalaştırdılar. Taarruzlarının başarılı olması ve devamlı göçler neticesinde, istilâ ettikleri yerlerde yarı bağımsız küçük beylikler kurmaya başladılar. Bu arada, Anadolu'yu egemenliği altına almış olan İlhanlı devletinin hakimiyetini

(41) Turan, s.300

(42) Sümer, s.135

(43) İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi, Ankara 1982, I, 39

tanıyıp, bu devlete her yıl vergi vermek suretiyle Moğol taarruzlarından emin oluyorlardı.

Denizci Beylikler XIV. asır başlarında, Anadolu Selçuklu devleti sadece ismen varlığını devam ettiriyordu. İlhanlı devletinin nazarında, bir vali kadar bile ehemmiyeti olmayan Selçuklu Sultanı II. Gıyâsüddîn Mes'ûd'un 1308 m. yılında ölümü ile, sadece ismen mevcudiyeti devam eden Selçuklu devleti, fiilen de sona ermiş oldu. İlhanlılar, Selçuklu tahtına yeni bir sultan tayin etmediler; askerî ve sivil valilerle devleti idare etmeğe başladılar⁽⁴⁴⁾.

Anadolu'nun idaresi İlhanlı valilerin eline geçince, uc beyleri, kendi bağımsızlık faaliyetlerini hızlandırdılar. İsyanlar, ayaklanmalar birbirini takip etmeğe başladı⁽⁴⁵⁾. XIV. asrın ortalarında, uc beyliklerinin her biri, müstakil birer devlet kurmuş durumdaydı. Bunlardan Karesi, Saruhan, Aydın ve Menteşe beylikleri, deniz yönünden Bizans taarruzlarına açık olan topraklarını müdafaa edebilmek için denizciliğe önem vermişler ve kısa zamanda oldukça başarılar göstermişlerdir. Hamid Oğulları ve Candar Oğulları beyliklerinin de sahillerde geniş toprakları olmasına rağmen, diğerleri gibi denizcilikte söz sahibi olamamaları dikkat çekicidir. Kanaatimizce bunlar, deniz yönünden tehlikeye maruz kalmadıkları için, ancak ihtiyaçlarını karşılayacak kadar denizcilik çalışmalarında bulunmuşlardır. Meseleyi ekonomi açısından incelediğimizde, Karesi, Aydın, Saruhan ve Menteşe beyliklerinin, Hamid Oğulları ve Candar Oğulları beyliklerinden çok daha elverişli ve stratejik mıntikalarda kurulmuş olduklarını görmekteyiz. Çünkü bunlar, Ege ve Karadeniz ticaret yollarının hemen yanbaşında yer almışlardır. Ayrıca, Bizanslıların ellerinde bulunan ve birer korsan yatağı durumunda bulunan Ege Denizi'ndeki adalara karşı yaptıkları deniz akınlarında, bol ganimet kazanma şansına sahiptiler. Hal-

(44) Kâmurân Gürün, Türkler ve Türk Devletleri Tarihi, İstanbul 1982, II, 34

(45) a.g.e., II, 34

bukî Hamid Oğulları ve Candar Oğulları beyliklerinin böyle bir imkânları yoktu.

Denizci beyliklerin,denizcilikte ilerlemelerinin bir başka sebebini,o devirdeki Bizans,Venedik ve Ceneviz devletlerini incelediğimizde görmekteyiz. XIII. asrın sonlarına doğru Bizanslılar deniz kuvvetleri bakımından oldukça zayıflamışlardı."Bu dönemde Venedik ve Ceneviz devletleri de,boğazlar ve Marmara'ya fazla kuvvet göndermemiş; Türklerin kolay kolay denize çıkamayacakları kanısıyla daha çok kıyı ve deniz yollarına akınlar tertibiyle uğraşmışlardı. Hatta Venedik,Ege denizindeki Türk denizcilerinin bir kuvveti temsil edemeyeceğine inandığı için adaları doğrudan doğruya kendisine bağlamamış, onları koloni halinde özgür yönetimlerine terk etmişti"⁽⁴⁶⁾. Denizci beyliklerin kurulduğu sıralarda,Ege denizinde,Venedik, Bizans ve Ceneviz devletleri arasında bir hakimiyet mücadelesi başlamıştı. Venedik,Bizanslıların Cenevizlilerle anlaşması üzerine bu mücadeleyi hızlandırarak,Bizans'ın can damarı olan Ege Denizi'nden gelen bütün deniz yollarını kesmişti. Mücadele korsan savaşları biçiminde oluyor ve Bizans denizciliğini güçten düşürüyordu⁽⁴⁷⁾. Bu durumdan istifade eden denizci Türk beylikleri,en azından denizcilik faaliyetlerinin ilk yıllarında,güçlü denizci devletlerin büyük hücumlarına uğramadıklarından gittikçe kuvvetlenmişlerdir. Venedik,Bizans ve Cenevizliler, Türklerin denizlerde kendileri için tehlikeli olduklarını anladıkları zaman ise iş işten geçmiş; onların faaliyetlerine engel olamamışlardır.

Denizci beyliklerin faaliyetlerini incelediğimiz zaman, onların denizlere hakim olmak fikrinden ziyade,Hristiyan dünyasının denizden yapacakları hücumlara engel olmak niyetinde oldukları kanaatinin kuvvet kazandığını görmekteyiz. Bunu gerçekleştirmek için,sadece stratejik önemi hâiz olan mevkilere sahip olmayı kâfi görmüşlerdir. Bunun haricinde,Müslümanlar için teh-

(46) Afif Büyüktuğrul, Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, İstanbul 1982, I,37

(47) a.g.e., I,29

like arzeden ada ve şehirleri, ya denizden yaptıkları akınlarla tahrip etmiş; veya bu vasıftaki yerleri vergiye bağlayarak geri dönmüşlerdir. Kanaatimizce, bu şekilde hareket etmekle, düşmanlarının askerî güç ve ekonomik durumlarını sarsarak gayelerini tahakkuk ettirmişlerdir.

Denizci beyliklerin faaliyetlerinde dikkatimizi çeken en mühim husus, faaliyet sahalarının ayrı olması, zaman zaman müşterek harekâta girişmeleri ve kendi aralarında hiçbir zaman mücadele etmemiş olmalarıdır. Kendilerini yok etmek isteyen Hristiyan kuvvetlerinin karşısında, ihtilâfa düşmemek suretiyle İslâm deniz gücünü zayıflatmamaları, bize göre, onların, tam bir İslâm kardeşliği şuuruna sahip olduklarını göstermektedir. Bunda, Selçuklu devletinin parçalanıp yok olmasındaki en büyük faktörün iç isyanlar ve kardeş kavgaları olduğunu yaşayarak idrak etmiş olmalarının tesir icra ettiği muhakkaktır. Bunun yanında, denizci beylikleri meydana getiren Türkmen aşiretlerinin, birbirlerine yakın akraba olmalarının da, beylikler arasındaki dostluğu pekiştirdiği kanaatindeyiz.

B İ R İ N C İ K İ S İ M

OSMANLILARDA İLK DENİZCİLİK HAREKETLERİ

B İ R İ N C İ B Ö L Ü M

OSMANLILARDA DENİZCİLİĞİN BAŞLAMASI

Osmanlı Beyliği Osmanlı beyliği Batı Anadolu'da kurulmuş-
ve Denizcilik tur. Selçuklulardan sonra, İlhanlı devle-
tinin uc beyliklerinden biri olarak var-
lığını devam ettirmiştir. Beyliği kuran Osman Bey, kendisin-
deki nikris hastalığı sebebiyle⁽⁴⁸⁾ 1320 tarihinde, beyliğin
askerî idaresini oğlu Orhan Bey'e teslim etmiştir⁽⁴⁹⁾.

Orhan Bey'in 1321 yılında Marmara Denizi'nin Asya sahi-
linde bulunan Mudanya kalesini fethetmesi, Osmanlıların deniz
ile daimî temaslarının başlangıcı olmuştur. Marmara Bölgesi-
nin Asya kısmında yapılan fetihler sırasında Karamürsel kasa-
bası kurulmuş ve burada ilk Osmanlı gemileri inşâ edilmeye
başlanmıştır⁽⁵⁰⁾. Bu, Osmanlıların ilk denizcilik faaliyeti-
dir. .

(48) Uzunçarşılı, I, 112

(49) a.g.e., I, 112

(50) Ali Fahri, Mecmua-i Seneviyye-i Bahriyye, I. sene, 10
Temmuz 1331, s.134

Osmanlı denizciliği ile alâkalı ilk bilgiyi, Hammer'in anlattığı şu hadisede görmekteyiz:

"Dokuzuncu mürûr (1337) - Orhan ile imparator arasında, Osmanlı Padişahı'nın Karesi üzerine donanma göndermesiyle (50) takviye edilmiş bir muşâlahâ devam etmekte iken, imparator bir gün ansızın haber aldı, ki Orhan, o gece, yahut ertesi gece, yalnız yağma etmek ve kıymetli ğanâim almak maksadıyla değil, bilhusûs pâ-y-i taht kapılarındaki Atiros (51) ve Epibatos (52) köylerini zaptetmek için, otuz altı gemiden mürekkeb bir donanma ile İstanbul pişgâhında görünecektir. İmparator derhal Kantakuzen'i Rum asilzâdegânından yirmi kişi ve kırk asker ile bu hücumun vukûu melhûz olan Anakozya (53) üzerine sevk eyledi. Yine o vakit, bütün donanmanın teslîh ile denize çıkarılması mümkün olan kısmını teşkil eden iki kadırgaya asker doldurarak, kendisi de bindi. Yangın aydınlığı, kadınlarla çocukların feryâd-ı nevmî-dânesi barbarların (54) Büyükçekmece (Atira) kurbüne çıktıklarını imparatora ifhâm eyledi. İmparator, 'aleşşabâh karaya çıktı; büyük domestikin atına binerek, düşman üzerine sâika gibi nüzûl eyledi. Öğleye kadar devam eden bu muharebede, Türklerden bini maktûl, üç yüzü esir oldu. Eğer Nikefor Gregoras'ın sözüne inanılmak lâzımgelirse, Rumlardan hiçbiri telef olmadı. İstîlâ ordusunun bekâyâsı, otuz üç gemiyi galiplere terk ile, yalnız üçüne râkib olarak, ve çifte yelken açarak kaçtılar (Nikefor, imparatorun elinde on dört gemi kalarak, onu(nun) kaçıdığı-

-
- (50) Hammer, I, 153, 4 nr.lı dipnotta, " Karesi'nin zaptı bu deniz seferinden bir sene evvel vuku bulmuş idi..." diyorsa da, Karesi'nin ilk bölümü 1345'te Osmanlı topraklarına katılmıştır (bk. Uzunşarşılı, I, 79).
- (51) Büyükçekmece.
- (52) Küçükçekmece.
- (53) Bakırköy olabilir.
- (54) Lavissey Ernest ve Rambaut Alfred Nicolas, barbar kelimesinin, bugün kullanılan manâda vahşî demek olmadığını: " Romalılar kendi lisanlarıyla konuşmayan, kendi kanunlarını tanımayan kavimleri müstereken barbar diye isimlendirirlerdi" diyerek ifade etmektedirler (Tarih-i Umûmî, İstanbul 1926, s.62).

nı te'mîn eder, 1 nr.lı dn.). İmparatorun kadırgaları da yelkenlerini kuvvetleştirerek, Türkleri takip etmek arzûsunda bulundularsa da, yelken ipleri kopmuş, seren direkleri uçmuş olduğundan, bir şey yapamadılar. Asâkir-i muzaffere karaya çıkarak, gece vakti barbarların naçılarını soymakla uğraştılar (Kantakuzen, 2 nr.lı dn.). Ertesi gece İstanbul'a avdete hazırlandıkları sırada, sahilde yeni bir düşman görüldü. Bunlar mağlup olan fırkaya imdat için gelmiş diğer dokuz Türk gemisi idi. Bu kuvve-i ihtiyâtiyye dahî birincisi gibi mağlup oldu; lâkin imparatorun iki kadırgası az daha Türklerin eline geçecek idi. Muhâcimler bunların birine yanaşmış oldukları halde, Rumların son bir gayreti gemiyi tahlîs ve galebeyi te'mîn eyledi. Türklerden sağ kalanlar yalnız bir gemi ile kaçtılar"⁽⁵⁵⁾.

Görüldüğü gibi bu rivayetlerde hem Kantakuzen, hem de Gregoras mübalâğalı ifadeler kullanmışlardır. Otuz altı gemi ile gelen Osmanlı kuvvetlerinin sayısı da -bin ölü ve üç yüz esir rakamları doğru ise- bin beş yüz civarındadır. Hal böyle olunca, her gemi başına ortalama olarak kırk kadar insan düşer. Neticе olarak bu gemilerin, büyüklük itibarıyla ancak kırk kişi taşıyabilecek vüsatte küçük tekneler olduğu ortaya çıkar.

Bize göre , bu gemiler, Osmanlıların kendi yapıları olmayıp, fethettikleri sahil şehir ve kasabalarından elde ettikleri deniz araçlarıdır. Birkaçı müstesna, tamamının Karamürsel'de yapılmış olmaları mümkün değildir. Çünkü "...donanma yapmak, kürek ve yelken dönemleri de dahil, öyle kolay ve kısa zamanda başarılabilecek bir iş değildi; kamuoyunun deniz sorunlarına hazırlanması, donanma gemilerinin yapılması ve denizci personelin yetiştirilmesi yüzyıllar sürececek bir çalışmaya bağlı idi"⁽⁵⁶⁾.

Aynı olayda, önce otuz altı gemilik filodan sadece üçünün, daha sonra gelen dokuz gemilik filodan da yalnız bir tanesinin

(55) Hammer, Devlet-i Osmâniyye Tarihi, (trc. Atâ Bey), İstanbul 1336, I, 153-154

(56) Büyüktuğrul, I, 49

kurtulabilmesi, o zamanki Osmanlı denizcilerinin acemi olduklarını açıkça ortaya koymaktadır.

Sonraki olaylardan anlaşıldığına göre, anlatılan hadise sırasında mevcut deniz kuvvetlerinin tamamına yakın kısmını kaybeden Osmanlılar, kayıplarını telâfi etmek için derhal faaliyete girişmişlerdir. Bu çalışmaların neticesinde, aradan dokuz sene geçtikten sonra, 1346 yılında, otuz gemilik bir Osmanlı filosunun, Orhan Gazi ile nişanlı olan, Kantakuzen'in kızı Teodora'yı almak üzere Silivri önlerine geldiğini görmekteyiz⁽⁵⁷⁾.

Çalışmaları ve kurduğu müesseselerle Osmanlı Beyliği'ni Devlet haline getirmiş olan Orhan Bey, 1347 yılında, İmparator Yuannis Paleologos ile müştereken Bizans'ta saltanat sürmeye başlamış olan kayınpederi Kantakuzen'i ziyarete giderken, Üsküdar'a kadar olan yolculuğunu kendi gemileri ile yapmış; görüşmelerden sonra gene aynı filo ile avdet etmiştir⁽⁵⁸⁾.

Osmanlı Filosunun 1349 yılında Sırbistan Kralı Stefan Duşan⁽⁵⁹⁾
İlk Hizmetleri Bizans'ın büyük bir despotluk şehri olan Selânik şehrini zaptetmek üzere iken, Bizans İmparatoru Yuannis Paleologos'un saltanat ortağı Kantakuzen'in idaresi altındaki Bizans Donanması ve bu donanmaya yardım eden yirmi iki gemilik bir Türk filosu ile⁽⁶⁰⁾ denizden, Kantakuzen'in oğlu Mateos ise, Orhan Bey'in oğlu Süleyman Paşa'nın komutasındaki yirmi bin kişilik Türk süvari kuvveti ve bir miktar Bisanslı süvari ile karadan yetişerek şehri Sırların eline düşmekten kurtarmışlardır.

(57) Hammer, I, 159

(58) Hammer, I, 160

(59) Diehl Charles, Bizans İmparatorluğu Tarihi, İstanbul 1938, s.160'ta: "Etienne Douchan..." adıyla geçmektedir.

(60) Gibbons Herbert Adams, Osmanlı İmparatorluğunun Kuruluşu, (trc. Rağıp Hulûsi), s.80'de olay Kantakuzen'den naklen anlatılmaktadır. Buna göre Orhan Bey, daha harekâtın başlangıcında askerlerini geriye çağırarak, Kantakuzen de Amfipolis'te karaya asker çıkartmak üzere bulunan bir Türk filosunun komutanını ikna etmek suretiyle Osmanlı gemilerinin yardımını sağlayabilmiştir.

Osmanlı filosunun o yıllardaki başarılı hareketlerinden biri de,1352 yılında,Marmara Adaları'na çıkarma yapıp,bunları Osmanlı ülkesine katmış olmasıdır. Bu harekât sırasında Türk Deniz Kuvvetlerini idare eden ilk Osmanlı Deniz Komutanı Emir Ali Bey'in ismi,bu adalardan birine verilmiştir. Halen İmralı adıyla bilinen bu ada,Emir Ali isminin zamanla değişmesinden dolayı bu isimle anılmaktadır.

Bunlardan anlaşıldığına göre,1346-1352 yılları arasında Osmanlı Devleti,pek büyük olmamakla beraber,Marmara ve Ege denizlerindeki muhkem şehirlerin bile kaderlerine yön verebilecek kuvvette bir deniz gücüne sahipti. Bu dikkate değer bir konudur. Osmanlılar ilk olarak 1337 tarihinde İzmit şehrini fethettikten sonra denizcilğe önem vermeye başlamışlardı. Sahil şehirlerinden zaptetmiş oldukları küçük tonajlı gemileri,aynı tarihte,Büyükçekmece önlerinde kaybettikten kısa bir zaman sonra,dokuz senelik bir zaman zarfında,en az otuz gemilik bir filo ile kendilerini denizcilik tarihinde göstermeleri az bir iş değildir. Bu gemilerin bir kısmını,sahil halkı ihtiyaçları sebebiyle kendileri yapmıştı. Bir kısım gemiler ise,1345'te,bir bölümü Osmanlı Devleti'ne katılmış olan Karesi Beyliği'nden elde edilmişti. Karesi Beyliği kuvvetli bir deniz gücüne sahip olduğundan,Rum,Venedik,Ceneviz ve Katalanların,Ege ve Marmara Denizlerindeki koloni ve şehirlerine yaptıkları deniz seferlerinde çok başarılı olmuşlardı.

İKİNCİ BÖLÜM

ORHAN GAZİ VE OSMANLI DENİZCİLİĞİ

Türklerin Anadolu Selçuklularının son zamanlarından, 1354 yılında, Gelibolu yakınlarındaki Çimpe Kalesi'nin Osmanlılar tarafından fethedilmesine kadar geçen zaman zarfında Türkler, Rumeli'ye on dokuz defa geçmişlerdir⁽⁶¹⁾. Bu seferler genellikle sadece gazâ maksadıyla yapılmıştır. Yerleşmek niyetiyle yapılan birkaç sefer teşebbüsü ise muvaffakiyetsizlikle neticelenmiştir. Avrupalı tarihçiler, Osmanlıları, diğer Anadolu Beyliklerinden ayırdetmediklerinden, bu geçişlerin hepsini Osmanlılara mâletmişlerdir. Halbuki Osmanlı Türkleri, yerleşme maksadı gütmeyen Rumeli'ye sadece beş defa geçmişler; altıncı geçişle birlikte oraya yerleşmeye başlamışlardır. Diğer seferler Karesi ve Aydın Beylikleri tarafından gerçekleştirilmişlerdir.

(61) Hammer, I, 149'dan 166'ya kadar.

Osmanlıların Osmanlı kuvvetlerinin bir kısmı daha Osman Gazi'-
Rumeli'ye nin sağlığında,1321 yılında gazâ maksadıyla Ru-
Seferleri meli'ye geçmiş;Doğu Rumeli'de çeşitli çarpışma-
lar yaptıktan sonra tekrar kendi topraklarına
dönmüşlerdir. Gidiş ve dönüşte İstanbul Boğazı'ndan geçmek i-
çin Ceneviz gemileri kiralanmıştı. Bu ilk geçiş,dolaştıkları
yerleri oldukça tanımalarına sebep olduğundan,daha sonraki yıl-
lar için bir nevi keşif harekâtı yerine kâim olmuştur.

1345 yılında Orhan Bey,Bizans İmparatorluğunda hak sahibi
olmak için genç imparator V. Yuannis Paleologos ile mücadeleye
girişen Bizanslı komutanlardan Kantakuzen'e yardıma gönderdiği
5-6 bin kişilik Türk süvari kuvvetinin Rumeli'ye geçmesine se-
bep olmuştur. Bu geçiş te,ilk geçişte olduğu gibi İstanbul Bo-
ğazı'ndan yapılmış ve geçiş için,gene Ceneviz gemileri kiralan-
mıştır.

1349 yılında Selânik şehrinin,Sırp Kralı Douchan tarafın-
dan,Bizanslılardan alınma tehlikesi karşısında,Kantakuzen'in,
Osmanlılardan yardım istemesi üzerine,Osmanlı kuvvetlerinin
Rumeli'ye geçişlerinde de yerleşme niyeti olmamıştır. Selânik,
yirmi bin kişilik Türk kuvveti ve Bizans Donanmasıyla birlik-
te hareket eden 22 gemilik Türk filosu sayesinde kurtarılmış-
tır⁽⁶²⁾.

Osmanlılar,gene yerleşme maksatları olmaksızın,beşinci⁽⁶³⁾
defa olarak,1352 senesinde Rumeli'ye geçmişlerdir. Kantakuzen,
bu tarihte Bulgarlar ve Sırp lar tarafından öylesine sıkıştırı-

(62) Gibbons, s.80; Uzunçarşılı I,136

(63) Osmanlıların Rumeli'ye ikinci geçişleri 1337 tarihinde
olmuştur. İkinci geçişi Hammer I,153-154'te, Türklerin
Rumeli'ye Dokuzuncu Geçişleri bölümünde anlatmaktadır.
Bundan ve diğer geçişlerden, ilk Osmanlı tarihçileri-
nin eserlerinde hiçbir bilgi yoktur.

rılmış bir haldeydi ki, bu buhrandan kurtulmak için, Orhan Bey'in göndereceği yardımcı kuvvetler karşılığında hem para vermiş; hem de ona "...Gelibolu yarımadası kalelerinden birini vaad..."(64) etmişti. Bunun üzerine Orhan Bey, oğlu Süleyman Paşa kumandasında on bin kişilik kuvvet göndermiştir.

Kantakuzen emeline ulaşıp V. Yuannis Paleologos ile müştereken saltanat sürmeye başladığında vaadini yerine getirmemiştir. Bunun üzerine yapılan küçük bir deniz harekâtı neticesinde Osmanlı kuvvetleri tekrar Rumeli'ye geçmişlerdir.

Bu son geçişten "...Rum müverrihleri içinde bahseden yalnız Kantakuzen'dir; o da eserinin iki yerinde vekâyı^c-ı sâire sırasında ve bililtizâm ehemmiyetsiz ve muhtasar bir surette zikreyleyler"(65).

Mevcut Osmanlı tarihlerinin hepsi, bu geçişin ilk olduğunu yazmaktadırlar. Bunun sebebi, kanaatimizce, daha önceki geçişlerin devamlılık arzmemeleri, herhangi bir yerin fethine neden olmamalarıdır.

Çimpe Gelibolu şehrinin yirmi kilometre kadar Güneyinde, Çankalesi nakkale Boğazı'nın Marmara Denizi'ne çıkarken solunda kalan, Avrupa topraklarında yer alan ufak bir kaleydi. Çimpe ismi "...Osmanlı tarihlerinde Çimni, Çimbeni, Çipni, Cemi, Çimnik, Çin ve Gelibolu tahrir defterinde Çenbi imlâlarında yazılmış..."(66) olup; bugün yeri belli olmayan bir kaledir. Tarihlerde, Çimpe ile beraber isimleri geçen diğer mevkiilerin de yerleri belli değildir. Kanaatimize göre bunların yerleri kesin olarak ancak arkeolojik araştırmalardan sonra tesbit edilebilirler.

(64) Gibbons, s.81

(65) Hammer, I,163

(66) Uzunçarşılı, I,156

Çimpe Kalesinin Fethi Çimpe Kalesi, bütün Osmanlı tarihlerinde fetih yoluyla elde edilmiştir denildiği halde, özellikle 1950 yılından itibaren, Orhan Gazi'nin yardımına mukabil Bizanslılar tarafından Osmanlılara verilmiştir şeklinde bir görüş, umumiyet itibarıyla benimsenmeye başlanmıştır⁽⁶⁷⁾.

Bu görüşler dikkatle incelendiği zaman görülür ki, Kantakuzen'in vaadinin yanısıra, vaadin yerine getirildiğine dair hiçbir kesin tarihi delil yoktur. Buna rağmen bu görüşler, bazı ciddi kitap ve dergilerde bile kesin bilgi olarak görülmektedir. Bunlar aslında olayların değerlendirmesini yapan müelliflerin şahsi kanaatlerinden ibarettir.

Çimpe'nin, Bizanslılar tarafından Türklerle verildiğini yazan müelliflerin yazılarında dikkati çeken diğer bir nokta da, Kantakuzen'e yardıma giden Osmanlı kuvvetlerinin Rumeli'deki hareketleri 1352 yılında gösterildiği halde, dönüş sırasında Çimpe'ye asker bırakıldığı iddiaları tarihinin 1353 olarak belirtilmiş olmasıdır. Bu durumda Süleyman Paşa komutasındaki Osmanlı kuvvetlerinin, kış mevsimini Rumeli'de sefer yaparak geçirmiş olduklarına hükmedilmesi gerekir. Halbuki, civarda sınımlanacak hiçbir kale ve kasabanın bulunmadığı, Rumeli gibi bir bölgede, herhangi bir süvari kuvvetinin kışı geçirmesi o devir şartlarında mümkün değildi. Bunlar kışı Rumeli'de geçirmiş olsalardı, Kantakuzen ve Gregoras büyük bir ihtimalle eserlerinde bahsederlerdi.

Gibbons, eserinde, Çimpe'nin Osmanlıların eline geçmesiyle ilgili olarak tarih vermediği gibi, "Çimpe ya Süleyman'a verilmiş veya Kantakuzinos'un vaadi ifâ edilmeyince onun tarafından alınmıştı"⁽⁶⁸⁾ diyerek konuyu kesin bir hüküm vermeden ortada bırakmaktadır.

(67) M. Tayyib Gökbilgin, İA., IX, 408; Uzunçarşılı, I, 136-137; Mithat Sertoğlu, Yeni Tarih Dergisi, sy. 2, Şubat 1957, s.86

(68) Gibbons, s.82

Osmanlıların o devirlerden kalma yazılı eserleri olmamasına rağmen, aşiret hayatının uzun müddet devam etmesi sebebiyle, geleneksel sözlü edebiyatın bütün canlılığıyla yaşayarak, Çimpe Kalesi'nin fethi olayının Türkler arasında tevâtür derecesinde yaygın olması ve bütün eski Osmanlı tarihlerinde kalenin fetih yoluyla elde edildiğinin yazılmasından dolayı ile biz, Çimpe'nin Süleyman Paşa tarafından fethedilmiş olduğunu kabul ediyoruz.

Süleyman Paşa, önceden hazırlattığı sallara askerleriyle binerek gizlice, bir gece yarısı Çimpe Kalesi'ne girerek burayı fethetmiştir (1354).

Çimpe Kalesinin Fethinin Önemi Osmanlıların küçük bir deniz harekâtı neticesinde Çimpe Kalesi'ni fethetmeleri Dünya, İslâm ve Türk tarihlerinin dönüm noktalarından birini teşkil eder. Çünkü bu hadise, İslâmiyet'in Balkanlar'da yayılmasının temel taşı mesabesinde-dir. O zamana kadar, asırlar boyunca İslâmiyet'i Anadolu ve Kudüs'ten çıkarıp, dünya üzerinden silemediği takdirde en azından menşei olan Arap Yarımadası'na sürme gayesini güden Haçlı Zihniyeti, bu olaydan itibaren, önce Türkleri yani Müslümanları Avrupa'dan kovma idealini benimsiyecek ve bu anlayışı zamanımıza kadar devam ettirecektir⁽⁶⁹⁾.

1354 tarihinde Çimpe Kalesi'nin Türkler tarafından fethi, "...Batılılar için tarihin en heyecanlı ve en korkulu anlarından biri ..."⁽⁷⁰⁾ olmuştur.

(69) Batılılar asırlar boyunca Türk ve Müslüman kelimelerini aynı mânâda kullanmışlar ve hâlen de bazı şahıslar bu şekilde kullanmaktadırlar.

Türkiye Cumhuriyeti'nin 1974'te, gayet haklı sebeplerle yapmak zorunda kaldığı Kıbrıs Barış Harekâtı'ndan hemen sonra, Batı dünyasının Türkiye Cumhuriyeti'ne ambargo kararı alıp, bunu uygulaması; 1980'li yıllarda Yunanistan Başbakanı Andreas Papandreu'nun, Türkiye Cumhuriyeti aleyhine Batı dünyasına yaptığı Haçlı ittifakı çağrısı, Haçlı zihniyetinin devamını gösteren en açık delillerdir.

(70) Bailly Auguste, Bizans Tarihi, (trc. Haluk Şaman),
? - ? , Tercüman 1001 Temel Eser , II, 411

Rumeli ve Avrupa'nın kapılarının, fethiyle Müslümanlara açılmasına vesile olan Çimpe Kalesi, Osmanlılar tarafından civardaki kalelerin fethedilmeleri sırasında bir askerî üs olarak kullanılmıştır. Osmanlılar kısa bir müddet sonra Gelibolu şehrini fethederek sağlam bir köprü başına sahip olmuşlardır.

Gelibolu ve Osmanlı Gemileri "Gelibolu'dan sonra fütûhât, Garben Meriç nehrine; Şimâlen Çorlu'ya, Tekfur Dağı'na (Tekirdağ) kadar yürüdü. Bu sevâhilin yekdiğeriyle münâsebât-ı ticâriyyesi hep kayıklarla ve gemilerle olurdu. Ve bu kayıklar ve gemiler, artık Osmanlı korsanları, Osmanlı tâcirleri, ve Osmanlı muhâripleri idiler"⁽⁷¹⁾.

Eski zamanlardan beri Gemicilik merkezlerinden biri olan Gelibolu, Osmanlılar tarafından fethedildikten sonra da bu önemini korumuştur. Yıldırım Bayezid tarafından yeniden inşa edilen Gelibolu tersanesi, Osmanlı Devleti'nin son zamanlarına kadar en mühim denizcilik merkezlerinden biri olarak faaliyette bulunmuştur.

Orhan Gazi ve Osmanlı Denizciliği Orhan Gazi devrindeki Osmanlı denizciliği ile alakalı en son bilgi, tesbitlerimize göre, o zamanın iki meşhur tarihçisi olan Kantakuzen ve Gregoras tarafından verilmektedir. Osmanlı tarihçilerinin hiç bahsetmedikleri Şehzade Halil vakasında bulunan bu bilgi, kısaca şöyledir :

1356 yılının yaz mevsiminde, Orhan Gazi'nin, Kantakuzen'in kızı Teodora'dan doğmuş olan on üç yaşlarındaki oğlu Şehzade Halil, serinlemek maksadıyla büyükçe bir balıkçı kayığına bineyerek İzmit Körfezi'nde dolaşırken, Foça'lı korsanlar tarafından kaçırıldı. Durumu öğrenen Orhan Gazi, ne kara, ne de deniz yoluyla oğlunu kurtarmaya gücü yetmediğinden⁽⁷²⁾, Bizans İmpara-

(71) Ali Fahri, Mec. Sen. Bah., 10 Temmuz 1331, s.136

(72) Gregoras, Şehzade Halilin Sergüzeşti, (trc. İskender Hoci Bey), TOEM, I. sene, cüz 1-6, s.241

toru Yuannis Paleologos'a müracaat ederek oğlunun kurtarılmasını istedi. Birçok kurtarma teşebbüsü akamete uğradığından, şehzadenin esirliği üç sene kadar sürdü. Bilâhare kurtarılan şehzade, 1359 Mart⁽⁷³⁾ ayında babasına teslim edildi.

Bu hadiseden anlaşıldığına göre, Orhan Gazi'nin ilk saltanat yıllarında kurulmuş olan Osmanlı Deniz Kuvvetleri, mükemmel bir donanma olmayıp, ancak Marmara Denizi'nde iş görebilecek küçük bir filodan ibaretti. Filoyu meydana getiren gemiler, savaş gemileri de değillerdi. "Bu zamanda Osmanlıların sefâin-i harbiyesi yok gibiydi. Donanmaya lüzum hissedilince, efrâdı kâmilen başıbozuk olan tüccar sefineleri harbe yarar bir hale getirilmek için silahlandırılarak, onlarla etrafa akın ederlerdi"⁽⁷⁴⁾. Bu filo, normal zamanlarda yük taşımakta veya balıkçılıkta kullanılan, ihtiyaç duyulduğu zaman akına giden askerleri taşımakta istihdam edilen ve büyüklük itibarıyla da, zamanın en küçük tonajlı gemilerinden meydana gelmişti. Ayrıca bu gemiler gerek araç ve gerekse personel bakımından deniz savaşlarına hiç uygun değillerdi.

Bu durum, II. Murad'ın son zamanlarına kadar fazla bir değişiklik göstermemiştir. Orhan Gazi'den itibaren Fatih Sultan Mehmed zamanına kadar Osmanlı Devleti'ni idare eden padişahlar, Rumeli'ye asker geçirirken, eğer asker sayısı çok olup harbe gidiyorlarsa, kendi gemilerinin yanısıra, Cenevizliler'in gemi ve personelinden yüksek ücretler ödeyerek faydalanma ve ihtiyaçlarını giderme yolunu takip etmişlerdir.⁽⁷⁵⁾

(73) Uzunçarşılı, I, 139

(74) Ali Fahri, a.g.m., s.136

(75) VI. (Wladimir) Mirmiroğlu, Fatih'in Donanması ve Deniz savaşları, İstanbul 1946, s.18'de, Fatih devrine kadar

Osmanlılar, hükümetin resmî donanması adı ile bir donanma teşkil etmiyerek lüzum gördükçe ticaret gemilerini harp gemileri gibi kullanırlardı demektedir. Bu sözler haklı gibi görünmekteyse de, kanaatimizce eksik tarafları vardır. Herşeyden önce, o devirlerin şartlarını unutmamak gerekir. Gerçi bu gemiler zaman zaman ticarî gayelerle kullanılıyorlardı ama, aynı zamanda yarı resmî bir özellikleri vardı. Ayrıca Çanakkale Boğazı'ndaki bazı →

Kaynakların yetersizliği sebebiyle Orhan Gazi devrindeki (726-763 h. /1326-1361 m.) Osmanlı denizciliği hakkında kâfi derecede kesin bilgi öğrenmenin mümkün olamayacağı kanaatindeyiz. Düşüncemize göre, az miktardaki bilgilerin değerlendirmesini yaparken, kullanılan gemilerin evsafını öğrenebilmek için, o zamanlarda Bizans, Ceneviz ve Venediklilerin kullandıkları gemiler tetkik edilip, bunlara kıyasen bazı neticelere varılabilir. Çünkü ilk Osmanlı gemileri, bu devletlerin gemileri örnek alınarak yapılmışlardır.

Osmanlıların ilk kullandıkları gemiler, Karamürsel denilen çektirmelerdir. Çektirmeler, bilhassa kürekle işleyen, fakat yelkenleri de bulunan gemi çeşidiydiler. Karamürsel denilen çektirmelerin özellikleri, bir buçuk direkli ve güvertesiz küçük gemiler olmalarıdır.

(v.d.) stratejik kalelerin önlerinde devamlı olarak bir kısım Osmanlı gemileri, asker yüklü olarak nöbet beklerlerdi. Bunların maksadı korsanların baskınlarına engel olmak veya düşman gemilerine hücum etmektir.

Ü Ç Ü N C Ü B Ö L Ü M

OSMANLI DONANMASININ KURULMASI

I. Murad Zamanında 766 h. / 1365 m. tarihinde müttefik Haçlı Osmanlı ordusunun Edirne yakınlarına geldiğini Denizciliği öğrenen Sultan I. Murad (Hüdavendigâr), ordusunu toplayıp Bursa'dan Rumeli'ye doğru hareket etti. "...Biga önünden geçerken bir mevki-i müstahkem ve ricat halinde askerine cây-ı ictima^c yapmak..."⁽⁷⁶⁾, veya "...icabında Rumeli'den dönerken korsan gemileriyle kendilerini tehdid edecek olan ve Katalanların elinde bulunan..."⁽⁷⁷⁾ bu şehri, Haçlı ordusunun hızlı hareket edemeyeceği fikriyle⁽⁷⁸⁾

(76) Hammer, I, 185

(77) Uzunçarşılı, I, 169

(78) Ahmed Âşıkî, Âşıkpaşaoğlu (Âşıkpaşazâde) Tarihi, (nşr. Atsız), İstanbul 1970, s.60'ta, Sultan I. Murad'ın bu konudaki düşüncesini nakletmektedir.

almaya karar verdi. Gelibolu ve Aydıncık'tan getirtmiş olduğu gemilerinin de yardımıyla hem karadan, hem de denizden Biga'yı kuşattı. Kısa süren bir muhasaradan sonra Biga, Osmanlı Devleti'ne katıldı. Böylece, Osmanlılar'ın Anadolu'daki toprakları içinde bulunan son yabancı kale, Türklerin eline geçmiş oldu.

Biga'nın fethinde oldukça mühim vazife görmüş olan Osmanlı deniz kuvvetleri, güç bakımından, Orhan Gazi'nin son zamanlarındaki filodan pek farklı değildi. Şehzade Halil vakasıyla Biga'nın fethi tarihleri arasında geçen dokuz senelik zaman içinde Osmanlılar, denizcilikte ilerleme konusunda gayret göstermemişlerdir.

Bir taraftan Rumeli'de yeni fetihler, bir yönden Anadolu'daki birliği temin etme çabaları, bir başka cihetten Haçlı saldırılarına karşı ülkesini müdafaa etmek mecburiyetinde kalan Sultan I. Murad (Hüdavendigâr)'ın daha sonraki yıllarında da denizcilik yönünden bir değişiklik tesbit edemedik.

Yıldırım Bayezid Babası I. Murad'ın Kosova sahrasında şehit ve Osmanlı olması üzerine (20 Haziran 1389) hemen tahta Denizciliği çıkan Yıldırım Bayezid (I. Bayezid), ilk iş olarak, babasının şehit olması üzerine Osmanlı Devleti'nden ayrılıp müstakil idare kurmak isteyen Anadolu Beyliklerini itaate almak ve onları kıskırtan Beylikleri cezalandırmak istedi. Rumeli'yi emniyete almak için, taviz verircesine müsamahalı davranarak Sırplarla anlaşma yaptı.

1390 yılında, önce Sarıca Paşa'yı, Gelibolu'da bir deniz üssü kurmaya memur etti⁽⁷⁹⁾, sonra Anadolu'ya doğru sefere çıktı. Sefer sırasında ilk olarak, Osmanlı Devleti ile Aydın Beyliği arasında olan ve Bizans İmparatorluğu'nun Anadolu'da bulunan son kalesi Alaçehir (Filadelfiya)'i zaptetti⁽⁸⁰⁾. Aydın-öğlü İsa Bey topraklarının harap olmaması için kendiliğinden

(79) Fevzi Kurdoğlu, Gelibolu ve Yöresi Tarihi, İstanbul 1938, s.41

(80) Hammer I, 231; Aşıkpaşaoğlu, s.70

teslim oldu. Mentеше Beyi **de hiç** mukavemet etmeden teslim oldu. Saruhanođlu Hızır Bey ise, Sultan Bayezid'e karşı koymamakla beraber kaçtı; Sinop'taki Candarođlu İsfendiyer Bey'in yanına gitti.

Bu beyliklerin hiç çarpışmadan teslim olmalarını bazı tarihçiler⁽⁸¹⁾, kuvvetli orduları olmaması sebebine bağlamaktadırlar. Kanaatimize göre bu, yeterli bir neden değildir. Bize göre bunun sebebi, Batı Anadolu'da yerleşmiş olan Türklerin, Selçuklu Devleti'nin son zamanlarından itibaren devamlı olarak Hristiyanlarla deniz muharebeleri yapmaları, Osmanlıların da gayelerinin gazâ yapmak olduğunu yakînen bilmeleri ve onlarla savaşıp İslâm kuvvetlerini zayıflatmak istememiş olmalarıdır. Nitekim, kendi beylerinin, Sultan Bayezid'e karşı koymadan hükümlerlerinden vaz geçmelerine hiç darılmayan bu deniz gazileri, yeni devletleri olan Osmanlı Devleti'nin hizmetine kendi istekleriyle girmiş ve o zamana kadar bir filo görünümünde olan Osmanlı Deniz Kuvvetlerini, oldukça muntazam bir donanma haline getirmişlerdir.

XIV. asırda Ege Denizi ve Akdeniz'de gemilerle akınlara giden Saruhan, Aydın ve Mentеше'li Türkler, zaman zaman Venedik ve Cenevizliler'i dahî yıldırılmışlardı. Hatta bu deniz gazileri, Rumeli'ye de defalarca geçmişlerdi. Osmanlı Devleti, halkı genellikle denizci olan bu beyliklerin, kendi topraklarına katılmasıyla, aynı zamanda ilk olarak kısmen de olsa bir Akdeniz Devleti haline gelmiştir.

Gelibolu Sultan Yıldırım Bayezid Çanakkale ve İstanbul Tersanesinin boğazlarının hem askerî, hem de iktisadî önemini Kurulması gayet iyi takdir ediyordu. Avrupa yakasındaki Osmanlı vilâyetlerinin anahtarı durumunda bulunan Gelibolu⁽⁸²⁾, aynı zamanda Çanakkale Boğazı'nın da kildi durumundaydı. Kuvvetli bir donanmaya sahip olmak şartıyla

(81) bk. Uzunçarşılı, I, 262-263; Gibbons, 163-164

(82) Hammer, I, 233

Gelibolu'ya sahip olan bir devlet, bu boğazı rahatlıkla kontrolunda bulunduracaktı. İşte bu yüzden, Bayezid, Anadolu seferine çıkmadan önce, Gelibolu'da bazı faaliyetleri başlatmıştır.

"1390 yılında başlayan inşaat uzun sürdü. Zayıf ve harap olan Dış kale yıkıldı; buna mukabil bir tepe üzerinde olup hem şehre hem de limana hâkim olan İç kale tamir ve tecdid edildi. Çektiri sınıfı gemileri hem fırtınalı havalarda hem de kuvvetli düşman donanmalarının hücumundan muhafaza etmek için içiçe iki büyük havuzdan müteşekkil olan yapma liman temizlendi ve bu limanı muhafaza etmek üzere her iki limanın ağzına ikişer kuvvetli kule yapıldı. Limanı icabında kapatmak üzere üç katlı zincir yapıldı. Bu gemilerde çalışmak için o devrin hafif piyadesi olan azap askerlerinden bir kısmı ayrıldı. Bizans müverrihlerinden Dokas; Çanakkalenin Ege denizi mahrecinde kâin olup katalanlar ve Türkler tarafından tahrip edilmiş olan Gelibolu kalesini Beyazıdın temelinden yeniden bine ettiğini ve karakol hizmetini ifa etmek için kadirgalara mahsus bir tahasungâh (kule) inşa ettirdiğini ve nihayet düşman istilâsını tevkif ettiğini yazmaktadır.

Gelibolu; üssübahri (deniz üssü) ittihaz edildikten sonra Karamürsel, Aydınçık gibi evvelki tersane yerlerinde bulunan harp gemileri buraya getirildi ve tezgâhlarda yeni tekneler yapıldı. Bu tertibat tamamlandıktan sonra, Çanakkale boğazının Türkiye hâkimiyetinde olduğu ilân edildi. Boğazdan geçecek gemiler Gelibolu'da durdurularak muayene ediliyor; muhalefet edenler Türk harp gemileri tarafından yakalanarak cezalandırılıyordu. Velhasıl Venediklilerin (Mangarya) dedikleri izin kâğıdı olmadan hiçbir gemi ne içeri ve ne de dışarı geçemiyordu" (83)

Yıldırım Bayezid, ayrıca bir boğaz muhafızlığı kurmuştu. İlk boğaz muhâfızı da Sarıca Paşa idi (84).

(83) Kurdoğlu, a.g.e., s.41-42

(84) M.C. Şihabeddin Tekindağ, İA., III, 343

Gelibolu'nun tahkim edilmesi tamamlandıktan sonra, burası tam anlamıyla bir harp limanı olmuş ve harp gemileri inşa eden bir tersane vücuda getirilmiştir⁽⁸⁵⁾.

Ege Denizi'nde Osmanlı Gemileri Gelibolu tersanesinin yapımı devam ederken, Ege Denizi'nin sahilindeki beyliklerin Osmanlı topraklarına katılmasıyla, yukarıda anlattığımız şekilde, buralardaki gemiler de Osmanlı Bayrağı taşımaya başlamışlardı. Sultan Bayezid, bunlar sayesinde kuvvetlenen donanmasıyla, ordularını "...Akdeniz sahilinden⁽⁸⁶⁾ Bizans, Bosna, Macaristan ve Ulahya (Eflâk)'ya sevketmek hazırlığında bulundu... Bir müddet sonra, padişah, Anadolu'dan Midilli, Limni, Rodos, Sakız adalarına buğday ihracını külliye men^cetti. Sakız üzerine uzun omurgalı altmış gemi gönderildi"⁽⁸⁷⁾. Kanaatimize göre bunlar, donanmaya beyliklerden katılan gemilerdir. Çünkü o zamana kadar Osmanlılarda uzun omurgalı gemi kullanılması vaki değildir. Mezkûr adaya 1391 yılında yapılan bu deniz seferi, muvaffakiyetle neticelenmiştir.

Sultan Yıldırım Bayezid'in donanması, o zamana kadarki Osmanlı filolarının sayısı, mürettebat ve nitelik bakımından en en gelişmiş olmakla beraber, gemilerinin büyüklüğü bakımından Venedik, Ceneviz ve Bizans gemileriyle boy ölçüşecek durumda değildiler. Bu donanma, kendilerinden çok kuvvetli düşmanlarının karşısında, sadece personelinin cesur ve işbilir insanlar olması sebebiyle başarılar kazanmıştır.

Osmanlı-Haçlı Deniz Savaşı Sultan Yıldırım Bayezid, 794 h. / 1391 m. yılında İstanbul'u ablukaya aldı. Bu hadise, tarihlerde, Türklerin İstanbul'u Birinci Kuşatması adıyla geçer⁽⁸⁸⁾. Daha önce yapılan kuşatma teşebbüsleri

(85) Tekindağ, a.g.e., C.3, s.343

(86) Bazı tarihçiler Ege Denizi'ni Akdeniz'den sayarlar.

(87) Hammer, a.g.e., C.1, s.233

(88) Hammer, a.g.e., C.1, s.235; Gibbons, a.g.e., s.176

bu sonuncusu gibi önemli olmamışlardır. Beş sene süren bu kuşatma, Bizanslıları oldukça sarsmıştır. Bu arada İstanbul'u kurtarmak için bir Haçlı ordusu düzenlenmiştir.

"Haçlıların kara kuvvetleri İstanbul'u muhasaradan kurtarmayı hedef alarak harekâta başlarken (1396) Venedik filosu da Marmara Denizi egemenliğini alarak Türklerin muhasara kuvvetlerini besleyen deniz yollarını kesecekti"⁽⁸⁹⁾.

Viyana'da yapılan Haçlı reisleri toplantısında alınan kararlardan biri de, Venedik Filosu'nun yerini bir Haçlı Donanması'nın almasıydı⁽⁹⁰⁾. Bu karar üzerine Fransız, Ceneviz, Midilli, Sakız, Naksos ve Kıbrıs gemilerinden 44 parçalık bir Haçlı Donanması meydana getirildi⁽⁹¹⁾. Bu donanmanın başkomutanlığına Venedik'li Amiral Tommaso Mocenigo atandı⁽⁹²⁾.

Venedikliler Haçlı ittifakına ticârî menfaatleri için girmişlerdi. Osmanlılarla savaşa istekli olmadıklarından ittifak emrine bütün deniz kuvvetlerini tahsis etmemişler; sadece dokuz tane gali⁽⁹³⁾ vermişlerdi. Haçlı Donanması'ndaki gemiler, beraberce hiç eğitim yapmamışlardı. Senato'nun Amiral Mocenigo'ya verdiği talimat da tereddüt ve kuşkularla doluydu⁽⁹⁴⁾.

44 gemilik Haçlı Donanması, o zamanın şartlarında çok büyük bir güç olduğundan hiçbir mukavemetle karşılaşmadan Çanakale Boğazı'nı geçti. Marmara'ya girince, Saruca Bey komutasındaki Osmanlı Donanması ile karşılaştı. Yapılan ilk çarpışmada Osmanlı Donanması mağlup olarak geri çekildi. Haçlı Donanması-

(89) Büyüktuğrul, I, 90

(90) Büyüktuğrul, I, 91

(91) Büyüktuğrul, I, 91

(92) Bazı kaynaklarda Jean de (dö) Vienne adı geçmektedir.

(93) Venediklilerin kullandığı bir gemi çeşididir. O zamanki en büyük Osmanlı gemilerinden bir misli daha büyüktü.

(94) Büyüktuğrul, I, 91 (Akdeniz'de Slav Abideleri adlı belgesel kitabın 378. sayfasından nkl.).

nın yüksek omurgalı ve büyük gemilerine, komuta ettiği küçük gemilerle doğrudan doğruya saldırmanın hezimete sebep olacağını idrak eden Saruca Bey, yur-kaç taktiği ile savaşa devam etti. Böylece Marmara Denizi üzerindeki Osmanlı-Haçlı deniz savaşı, oyalama muharebesi biçimini aldı. Osmanlı gemileri yavaş yavaş İzmit Körfezine çekilmek zorunda kaldı.

Haçlılar, Türk Deniz Kuvvetleri'ni bertaraf ettikten sonra, İstanbul'a getirdikleri malzeme ile, kuşatma altındaki Bizanslıları açlıktan kurtarmışlar ve onların dayanma güçlerini arttırmışlardır.

"Saruca Beyin Marmara Denizinde uğradığı yenilginin nedeni de Osmanlı denizciliğinin, stratejik olmaktan çok, akın yapacak tekniğe malik olması, dolayısıyla teknik açıdan zayıf kalmasıydı: Top silahıyla teçhiz edilmiş olan Haçlı gemiler(in)e karşı ok ve kılıçla muharebeler yapılmıştı. Saruca Bey sonunda Haçlı donanmaya yenilip İzmit körfezine çekilmişti ama yaptığı pek güzel manevralarla düşmanın Tuna'ya (Niğbolu'ya) gitmesini onbeş gün kadar geçiktirmişti. Bu gecikme de Niğbolu muharebesinde etkisini göstermişti"⁽⁹⁵⁾.

Osmanlı Denizciliğinin İlerlemesi 1396 yılında, çok kuvvetli olan Haçlı Donanmasını yenememekle beraber, onun karşısında ezilmeyen; hatta zaman zaman başarılar gösteren Türk denizciliği, aynı haftalarda yapılan Niğbolu meydan savaşından sonra faaliyetlerine hız vererek birkaç yıl içinde daha da güçlendi. 1399 yılında "Türk donanması, artık Ege Denizi hâkimiyetini Venedik, yani (o zamanki) dünyanın birinci denizci devleti ile çekişmeye başlamıştı"⁽⁹⁶⁾. Osmanlı denizciliğindeki ilerleme 1402 yılına kadar devam etmiştir.

(95) Büyüktuğrul, I, 92

(96) Yılmaz Öztuna, Başlangıcından Zamanımıza Kadar Türkiye Tarihi, İstanbul 1964, III, 97

Fetret Devrinde Osmanlı Denizciliği Yıldırım Bayezid ile Timurlenk komutalarında-ki iki Türk ordusu arasında 1402 yılında yapılan Ankara savaşında Osmanlı kuvvetlerinin yenilip, Bayezid'in esir olmasından, I. Mehmed (Çelebi)'in Osmanlı tahtına oturmasına (1415) kadar geçen ve tarihçiler tarafından Fetret Devri diye bilinen zaman zarfında; şehzadelerin birbirleriyle yaptıkları saltanat mücadelesi süresince, Osmanlı denizciliği ihmal edilmiştir. Bu ihmal, ilerleyen Türk denizciliğini geriye götürmüş; tekrar eski haline gelebilmesi için, yarım asır kadar zaman gerekmiştir.

Osmanlı denizciliğinin o yıllarda gerilemesinin bir başka sebebi de, 1402'deki Ankara muharebesinden sonra Timur'un "... Anadolu beylerine âid yerleri Osmanlılardan alıp eski sahiplerine..."⁽⁹⁷⁾ vermesi üzerine Aydın ve Saruhan Beyleri'nin Osmanlı Devleti'nden ayrılarak müstakil birer devlet kurma çabalarına girişmiş olmalarıdır. O zamana gelinceye kadar genellikle Osmanlı deniz kuvvetlerinin personelini, bu beyliklerin sınırları içindeki sahil halkı meydana getiriyordu. Beyliklerin yeniden kurulması ve şehzadelerin birbirleriyle mücadeleye girişmeleri üzerine, daha önce Osmanlı bayrağı altında vazife yapan bütün Aydın ve Saruhan'lı gemiciler, Osmanlılardan ayrılarak kendi beyliklerinin gemilerinde görev yapmaya başlamışlardı. Kanaatimize göre, bu tarz hareket, onların kardeş kavgalarından kaçmak suretiyle İslâmiyât'e bağlılıklarının bir tezahüründen başka bir şey değildir. Tabii bunda, insanın kendi topraklarına bağlılığının tesiri de vardır.

I. Mehmed ve Yeni Donanma Ankara savaşından sonra parçalanmış olan Osmanlı Devleti'ni, 1415 yılına kadar kardeşlerini bertaraf ederek tekrar kurmayı başaran Çelebi lâkaplı Sultan I. Mehmed, gerileyen denizciliği geliştirme faaliyetine girişti. Mevcut Osmanlı gemilerindeki personel boşluğunu gidermek ve "...yapacağı yeni donanma için, kaçan Saruhan

(97) Uzunçarşılı, I, 326.

ve Aydın denizcileri yerine, Venedik ve Ceneviz'den denizci almak..."⁽⁹⁸⁾ yolunu tutmuştur. Ayrıca Katalan, Fransız, Giritli ve Sicilyalı gemicilerden de, ücretli olarak, Venedik ve Cenevizliler gibi istindam etmiştir.⁽⁹⁹⁾

I. Mehmed, bu şekilde donanmasını tanzim ettikten sonra, bu gemileri Çalı Bey'in komutasında Andros, Tinos ve Milas Adalarını vurmaya göndermiştir. Çalı Bey bu harekâtı yaptığı sırada Venediklilerin üstün bir filosuyla karşılaştığı için, o zamana kadar topladığı ganimetlerle yetinmiş ve Gelibolu üssüne dönmüştür⁽¹⁰⁰⁾ (1415).

Osmanlı-Venedik Deniz Savaşı Venedik Cumhuriyeti ertesini sene (1416), Osmanlıların Ege adalarına yapmaları muhtemel olan deniz akınlarını önlemek için "...15 kadirge-dan mürekkeb..."⁽¹⁰¹⁾ bir filoyu denize çıkardılar. Yolda Girit ve Oniki Ada Dükalıklarından 7 kadirgalık takviye kuvveti alan bu filo, 22 kadirge ile⁽¹⁰²⁾ Gelibolu önlerine geldi.

Osmanlı ve Venedik amiralleri arasında görüşmeler cereyan ederken⁽¹⁰³⁾, bir Ceneviz gemisi Venedikliler tarafından takip edilmeye başlandı. Bu gemiyi kendi gemileri zanneden Osmanlılar "...Venedik amiral gemisi üzerine ateş..."⁽¹⁰⁴⁾ açtılar. Bunun üzerine iki taraf arasında çarpışma başladı. Venedik Amiralisi Loredano, iki yara almasına rağmen savaşı sürdürdü.

(98) Büyüktuğrul, I, 104

(99) Ortaçağda Avrupa ordularında ücretli asker kullanmak âdeti yaygındı. Ücretli askerler, adına çalıştıkları orduya ihanet ederlerse, başka hiçbir orduda iş bulamayacaklarını bildiklerinden oldukça gayret gösterirlerse de, aşırı tehlikeli durumlara düşmekten de kaçınırlardı.

(100) Büyüktuğrul, I, 107

(101) Hammer, II, 125

(102) Büyüktuğrul, I, 108

(103) Hammer, II, 126

(104) Hammer, II, 126

"Filolar arasındaki silahlı çatışma iki safhalı olarak cereyan etti. Osmanlı donanması kalelerin himayesinde yattığı için çatışmanın birinci safhasında Venedikliler daha çok kayıp vermişlerdi. Fakat Çalı Beyin Venedik filosunu takip etmeye karar vermesi, Osmanlı filosuna mukadder olan yenilgiyi hazırladı. Çünkü Venedik gemilerinin büyük olmasına ve top silahıyla mücehhez bulunmasına karşılık, (Osmanlı gemileri) hem küçük hem de top silahından yoksundu. Osmanlı denizcileri top silahına karşı rampa muharebesi yaparak ve (ok ile yay) kullanarak mukabele ediyorlardı. Venedik denizcileri yaptıkları manevralarla Osmanlıların kendilerine rampa yapmasına meydan vermemişlerdi. Buna ek olarak Osmanlı hizmetinde çalışan..."⁽¹⁰⁵⁾ Hristiyan denizciler de görevlerini lâıyıkıyla yapmamışlardı.

Venedik Filosu, Osmanlıların önce "...amiral gemisini, sonra altı kadirga, altı çekirme zaptetti. Bunların tâifesi Gelibolu sahilllerinden muhârebeyi temâşâ etmekte olan kadınların, çocukların karşısında katliâm edildi. Yirmi yedi gemi galiple-
rin eline düştü. Ertesi gün esirler gözden geçirilerek Osmanlı kadirgalarında esir bulunmayıp ta kendi istekleriyle (ücret karşılığı) hizmet eden Hristiyan gemicilerin cümlesi (Ceneviz, Katalan, Sicilyalı, Fransız, Giritli) gemi serenlerine salbolundular. Bir Venedikli hain, amiral gemisinin arka kasarasında parça parça edildi. Beş Osmanlı kadirgası Gelibolu önünde yakıldı"⁽¹⁰⁶⁾. Çalı Bey, savaş sırasında şehit oldu. Venedik Filosu sakat bir durumda Bozcaada'ya döndü"⁽¹⁰⁷⁾.

Böylece otuzdan fazla gemisini kaybeden Osmanlı denizciliği, toparlanmasından kısa bir zaman sonra ikinci büyük darbeyi yemiş oldu. Mürettebat zâyiâtı, gemilerin kaybedilmesinden çok daha önemliydi. Çünkü gemi yapmak, gemici yetiştirmekten nisbeten çok daha kolaydır.

(105) Büyüktuğrul, I, 108

(106) Hammer, II, 126

(107) Hammer, II, 128

Sultan I. Mehmed, Samsun'un zaptından⁽¹⁰⁸⁾ sonra "...donanmasının Gelibolu sularında uğradığı zâyiâtı tamire hazırlanır iken..."⁽¹⁰⁹⁾, Simavna Kadısı Şeyh Bedreddin Vakası üzerine, bu niyetini gerçekleştirmeyi tehir atmeye mecbur kaldı. Tam bu meseleyi hallettiği sırada, tarihlerde Düzmece Mustafa Vakası denilen olay patlak verdi. Bunu da muvaffakiyetle neticelendirdiyse de ecel, emellerine set çekti. 824 Cemâziyelevvel h. / 1421 Mayıs m. tarihinde Edirne'de vefat etti.

II. Murad Devrinde Sultan I. Mehmed'in vefatı üzerine Osmanlı Denizciliği Osmanlı padişahı olan oğlu II. Murad, henüz on sekiz yaşında olmasına rağmen, şehzadeliğinde gayet iyi yetiştirilmiş olduğundan, devlet meselelerini gayet iyi biliyordu. Tahta geçince ilk iş olarak devleti, Ankara muharebesinden sonra düşmüş olduğu parçalanma durumunun tekrarından kurtarmak için, koruyucu tedbirleri almakta geçikmedi. Anadolu'daki beylerin olay çıkarmalarını önlemek için tavizler bile verdi.

Bu sırada, Yıldırım Bayezid'in oğlu Mustafa Çelebi, Bizanslılarla anlaşarak tekrar saltanat iddiasıyla ortaya çıktı. II. Murad bu gaileyi ortadan kaldırdı. Balkanlar'daki Osmanlı hakimiyetini kuvvetlendirmek için çeşitli faaliyetlerde bulundu. Osmanlı Denizciliğini inkişaf ettirmek için gerekli olan hiçbir çabadan kaçınmadı. Bu konuda en büyük hizmeti, 1442 yılında tamamlamaya muvaffak olduğu 60 harp gemisinden meydana gelen donanmanın yanısıra, tersaneleri tam kapasite ile işleterek adam yetiştirmesi olmuştur. Bunun neticesinde, oğlu Fatih Sultan Mehmed tahta çıkınca (16 Muharrem 855 h. / 18 Şubat 1451 m.), iki seneye varmadan muazzam bir donanma inşa etmeyi başararak İstanbul'un fethinde bunu en güzel şekilde kullanmıştır.

(108) Samsun'un zaptı tarihi ihtilâflıdır. En kuvvetli görüş, 821 h. / 1418 m. tarihidir (bk. Uzunçarşılı, I, 358-359, dn. 2).

(109) Hammer, II, 132

II. Murad'ın Osmanlı Devleti'ne ve dolayısıyla Türk Denizciliğine yapmış olduğu bir başka büyük hizmeti, en azından Tuna nehrini sınır olarak tutmak için müstakil bir donanmanın lüzumunu idrak edip, bu maksadını ömrünün sonlarına doğru gerçekleştirmiş olmasıdır. Bu da onun siyâsî dehâ sahibi olduğunu ispatlayan delillerden biridir.

İKİNCİ KISIM

TUNA DONANMASI'NIN KURULMASI

B İ R İ N C İ B Ö L Ü M

T U N A N E H R İ

Tuna nehri hakkında coğrâfî ve tarihî bilgi veren şu makaleyi, tezimize aynen almayı uygun görüyoruz:

Tuna alm. DONAU, çekçe ve slovakça DUNAJ, sırpça ve bulgarca DUNAV, rumence DUNAREA, rusça DUNAY (romalılar zamanında DANUBIUS ve aşağı çığırı İSTER), Orta Avrupa'da nehir. Karadeniz'e dökülür; Avrupa kıtasının, Volga'dan sonra uzunluğu (2 850 km.), havzasının yüzölçümü (817 000 km²), ortalama debisi (6 500 m³/saniye) bakımından ikinci nehridir. Genellikle Batı-Düğü yönünde akan nehir, kıtanın büyük sıradağlarıyla temasını hiç kaybetmez. Orta Avrupa'nın en büyük ovalarından birkaçını (Pannonia havzası, Karadeniz ovası) aşmasına rağmen, deltasına kadar, Alpler'in, Dinar Alpleri'nin ve Karpatlar ile Balkan dağlarının sularını taşıyan kollarla beslenir. Yukarı nehirden Akdeniz'e kadar⁽¹¹⁰⁾ birçok rejim değişiklikleri kaydedilir; fakat, bunların hepsi kar buzul rejiminin çerçevesi içinde kalır; rejimin özelliği, beslenmenin ilkbaharda ve yaz başında azamî ölçüye

(110) Karadeniz olması lâzım.

ulaşması,soğuk mevsiminde azalması ama suların gene de bol olması,ilkbaharda özellikle aşağı çığırda suların oldukça azalmasıdır. Tuna sekiz devletin topraklarından geçer veya sınırlarını takip eder : Fedèral Almanya cumhuriyeti,Avusturya,Çekoslavya,Macaristan,Yugoslavya,Romanya,Bulgaristan ve S.S.-C.B. (?) .

Tuna Karaorman'da (Schwarzwald) doğar;Donaueschingen'de Breg ve Brigach'in birleşmesiyle meydana gelir. Sonra Schwaben Jürası'nı (rauhe Alp) aşarak Regensburg'a kadar güneybatı-kuzeydoğu doğrultusunda dağın sarp kenarını takip eder. Resenburg'dan Viyana havzasının girişine kadar Bohemya kütlesinin eteğinde akar (Şumava,Çesky Les (Bohemya Ormanı) ve kütleyi birçok geçitle yarar. Hersinyen Avrupa'daki bir kütleden doğmasına rağmen Yukarı Tuna,Almanya ve Avusturya'da sularının büyük kısmı ve rejimi bakımından bir Alp nehridir. Gerçekten, sol kıyısından ancak küçük kollar alır. Tersine Bavyera yaylasından geçen yelpaze şeklindeki akarsular nehre Alp sularını taşır: İller,Lech,İsar,İnn, Passau'da,İnn ile birleştiği yerde nehir $1\ 400\ m^3/saniye$ su boşaltır ve bunun yarısı İnn'den,sadece beşte biri de hersinyen avrupa yaylalarından,orta yükseklikte dağlardan gelir. Nehrin sağ kıyısı,genellikle oldukça düzdür; fakat sol kıyıda gerek Rauhe Alp boyunca,gerek nehrin Bohemya kütlesinin kenarını aştığı tabii tabyada,Ortaçağda birçok savunma yeri kurulmuştu: Tuna kasabaları Orta Ren kasabalarıyla ve Rhône şatolarıyla kıyaslanabilir. Viyana'da Tuna henüz $1\ 000\ km$ 'yi aşmamış olmasına rağmen,artık büyük bir nehirdir. Debisi Hollanda sınırında Ren'inkine eşittir ($2\ 000\ m^3/saniye$); $200\ m$ 'lik bir seviye farkı için $2\ 000\ km$ 'lik bir yol aşılması gerekir. Rejim,Alp rejimidir,fakat büyük buzullardan sularının ancak,küçük bir kısmını alır (İnn aracılığıyla). Yani beslenme karma beslenmedir:yağmur-kar ve kısmen buzul. Bu rejimin başlıca özelliği,ilkbaharda suların en yüksek kabarma noktasına erişmesidir.

Güney Almanya'nın büyük şehirleri,Tuna vâdisinin dışında-

dır (Lech kıyısında Augsburg, İsar kıyısında Münih);Ulm, Regensburg ve Passau, küçük şehirlerdir. Alman Tuna'sı, Ludwig kanalıyla Ren nehri şebekesine bağlıdır. Tuna Avusturya'da Linz şehrini sular, fakat ulaştığı ilk büyük şehir ve başkent Viyana'dır. Nehir Pannonia havzasından geçerken bir kilometrelik yol boyunca, dağ ufuklarından uzaklaşır. Su baskınları korkusundan yerleşilmeyen büyük bir yatak içinde, menderesler ve sahte kollar çizerek akar. Viyana ile Estergon arasında Pannonia havzasında küçük bir aralığı akaçlar. Bu aralığa Kisalföld veya "Küçük Ova" adı verilir. Estergon ile Vac arasında Macar sırtını aşan nehir, hemen sonra (güneybatıda Bakony, kuzeydoğuda Matra dağları) güneya sapar ve bu yönü 400 km takip eder. Kara iklimi süren bir bozkırlar bölgesinde ağır ağır akan nehir, yazın buharlaşma yüzünden sularının büyük kısmını kaybeder; sağ kıyıda Drava'dan önce hiçbir önemli kol almaz; yalnız Balaton gölünün fazla sularını boşaltan Sio, önemli bir koldur. Pannonia ovasının güneyi, büyük bir nehir kavşağıdır: nispeten kısa bir mesafede Tuna, Doğu Alpler'den ve Dinar'dan doğan Drava ve Sava ile, Kuzey Karpatlar'dan gelen Tisa'yı alır; bunlar ilkbahar kabarmaları ve yaz alçalmaları şiddetli sularlardır. Bu kesimde Tuna'nın rejimi Viyana'dakinden daha düzensizdir. Belgrad'da debisi $3\ 000\ m^3$ /saniyeyi bulan nehrin ilkbahar kabarmaları daha önemlidir. Büyük şehirler, nehre hâkim dik yamaçlarda kurulmuştur: Kisalföld'de büyük slovak şehri Bratislava, Pannonia havzasında ve Yugoslav ovasında Macaristan'ın başkenti Budapeşte, Sava ile birleştiği yerde Yugoslavya'nın başkenti Belgrad.

Tuna, Belgrad'ın yüz kilometre kadar aşağısında Güneybatı Karpatları'nı Balkan dağlarıyla birleştiren dağlara girer. Bu dağları, Demir Kapılar'la aşar; burada Yugoslavlar ve Rumenler büyük bir baraj ve iki santral inşasına başlamışlardır. Demir Kapılar'dan sonra nehir aşağı çığırının suladığı Karadeniz çöküntüsüne girer. Balkan dağlarından yalnız İskir kolu gelir. Sol kıyıdan aldığı Karpat kolları daha çok ve daha önemlidir: Jiu, Oltu, Argeş, İalomita, Seret ve Prut. Kar tipinde kara iklimiyle birlikte nehrin, delta başındaki gücü de ($6\ 500\ m^3$ /saniye) artar. Romanya Eflak'ı ve Fulgar yaylasındaki büyük şe-

hirler, nehir vâdisinin dışındadır (ialomita kıyısında Romanya'nın başkenti Bükreş). Tuna şehirleri, nehir limanları ve köprü başlarıdır (Romanya'da Giurgiu, Braila, Galati ve Bulgaristan'da Rusçuk şehirleri).

Tuna, büyük kısmı su altında kalan (bataklıklar ve deniz kulakları halinde), 3 750 km²'lik bir delta ile sona erer; burası büyük bir balık avcılığı alanıdır ama düzenlenmiş ve taraklanmış Sulina koluna giren gemiler için bir engeldir.

Tarih Çok eski devirlerden beri büyük bir geçit yolu olan Tuna vâdisinde Tarih öncesinden kalma birçok kalıntı vardır. Tuna medeniyetinin 4 000 - 3 500 yılları arasında akdeniz asıllı olduğu sanılan ve Tuna vâdisine yerleşen köylüler tarafından getirildiği sanılır. Başlangıçta en önemli özelliği, cilâlı baltalar ve şeritlerle süslü sakız kabağı biçiminde çanaklardır. Tiber'deki birkaç castella'ya ve Claudius zamanında yapılan daha kaba savunma yerlerine rağmen nehir ancak, M.S. I. yy. sonunda Flavius zamanında Roma imparatorluğunun sınırı oldu. Ren gibi, kalelerle donatıldı ve Viyana'nın bugünkü yerine kadar uzanan limes Danubianus adındaki savunma hattını meydana getirdi. Romalılar, Trajanus'tan Aurelianus'a kadar Tuna'nın ötesinde yalnız Daçya'yı işgal ettiler. O tarihten sonra eski roma kaleleri, frank krallarının memurları tarafından yeniden teşkilatlandırılan Tuna şehirlerinin çekirdeği oldu. Bu şehirler, stratejik yerler olarak kaldı : Ulm, İngolstadt, Passau, Linz, Viyana, Buda v.b.

Aşağı Tuna kıyısında roma hayatı istilâlar altında kayboldu. 679'a doğru Bulgarlar, Aşağı Tuna İslavları arasına yerleştiler, islavlaştılar ve sağ kıyıda Bulgar krallığını kurdular (681); sol kıyıda islav, ural-altay ve romalı unsurları, birleşerek rumen milletini meydana getirdiler ve XIV. yy. dan sonra Hunlar ile Avarlar tarafından istilâ edilen Karpas havzasını Macarlar işgal ederek 1000'de Szentistvan (Macaristan)

krallığını kurdular,...(111).

Tuna Nehrinin Avrupa'nın ikinci büyük akarsuyu olan Tuna,su-
Stratejik ve yunun bolluğu ve mecrâsının genişliği sebebiyle,
Ticârî Önemi Karadeniz'den gelen gemilerin kıtanın içlerine
kadar gitmelerine gayet müsaittir. Tuna'ya ka-
rışan ve onu besleyen diğer büyük akarsular da,yelpaze şeklinde,
çeşitli devletlerin içlerine kadar nehir yoluyla gitmeyi kolay-
laştırır. Büyük ve geniş bir nehir olan Tuna, tarih boyunca ve
zamanımızda bazı devletler için tabii bir sınır teşkil etmiş-
tir.

Tuna,kürek ve yelken dönemlerinde ekonomik açıdan büyük
değer taşıyordu. Hatta Karadeniz'den Orta Avrupa ticaret merke-
zlerine boş olarak giden teknelerin çıkış kolaylıklarını sağ-
lamak için nehrin akıntılı bölgelerinde,grup halinde yedekçi-
ler bulundurulurdu. Bu yedekçiler, sürekli olarak yanlarında
bulundurdukları halatları, nehirden yukarı çıkan teknelere ve-
rirler ve onları karadan yedeklerlerdi. Daha o zamanlarda Tu-
na'da kıyısı olan devletler,nehirdeki ticaret seyriseferinin
güvenliğini sağlamak için nehrin stratejik noktalarına kale-
ler yaptırmışlardı. Bu kalelerin bir amacı da gene stratejik
olan Tuna'nın ekonomik nimetlerini korumak ve bu nimetlerden
düşmanlarını yoksun bırakmaktı⁽¹¹²⁾.

(111) (coğ.) P. George; (Tar.) R. Harot ve Şahabettin Tekin-
dağ,Meydan-Larousse,Büyük Lügat ve Ansiklopedi, İstan-
bul 1970, XII, 307-308

(112) Büyüktuğrul, III, 43

I K İ N C İ B Ö L Ü M

OSMANLILARIN TUNA MÜCADELELERİ

Bulgaristan'ın Fethi Bulgar Kralı Şişman'ın, Türkler aleyhine hazırlanmakta olan Bosna, Sırp, Hırvat ve Arnavutluk arasındaki ittifaka girmek istediğini farkeden Sultan I. Murad, Bulgaristan'ı işgal ederek bu devleti harp harici bırakmak maksadıyla, vezir-i Âzam Çandarlı zâde Ali Paşa'yı 1388 yılında, otuz bin kişilik bir kuvvetle Bulgaristan üzerine gönderdi (113).

Süratle hareket eden Ali Paşa, önce Pravadi'yi, Timurtaş Paşa zâde Yahşi Bey'in baskınıyla elde etti. Sonra Şumnu ile etrafındaki kaleleri zaptetti. Tırnova'nın kısa bir mukavemetten sonra teslim olması üzerine Kral Şişman, erzak ve mühimmatı yolunda olan ve müstahkem bulunan Niğbolu'ya kapandı (114). Osmanlı kuvvetleri çevredeki Zığtovi ile diğer kaleleri alınca

(113) Uzunçarşılı, I, 192

(114) a.g.e., I, 193

Şişman, teslim olmak mecburiyetinde kaldı. Ali Paşa, ayrıca Sılistre, Tutrakan gibi, Tuna'nın güneyindeki bütün mühim kaleleri fethettiği gibi, Deli-Orman ve Dobruca bölgelerini de Osmanlı topraklarına katarak Bulgaristan'ın fethini tamamladı.

"Kıral, karısı ve çocuklarıyla beraber pâdişâhın karargâhına getirilerek afvedilip tekrar vergiye bağlandı ve Tırnova ile beraber bir kısım yerlerine sahip oldu"⁽¹¹⁵⁾.

1392 yılında, Şişman'ın, Macar Kralı Sigismund ile muhabere ettiğini öğrenen yeni padişah Yıldırım Bayezid; ertesi sene oğlu Süleyman Paşa komutasında Bulgaristan'a asker gönderdi. Bu kuvvetler üç aylık muhasaradan sonra Tırnova'yı alarak, 17 Temmuz 1393 tarihinde Bulgar Krallığı'nı ortadan kaldırdılar.

Bulgaristan'ın fethedilmesi üzerine, Tuna nehri, Osmanlı Devleti'nin Kuzey-Batı sınırı haline gelmiştir.

Yıldırım Bayezid ve Tuna Yıldırım Bayezid'in tahta geçtiği 1389 yılında Osmanlı Devleti'nin Avrupa yakasındaki toprakları, "...güneydoğuda Bizans ve doğuda Karadeniz ile çevrili idi. Kuzeydoğu sınırını Tuna nehri teşkil ediyor, kuzeydoğudan batıya doğru önce Boğdan (Moldavya), sonra Eflâk (Romanya) Prenslikleri hudut teşkil ediyordu"⁽¹¹⁶⁾. Kuzey sınırı, batıya doğru Macaristan Krallığı ile çevriliydi. Kuzeybatıda, Macaristan Krallığı'nın bitişiğinde Bosna Krallığı yer alıyordu. Adriyatik ve Yunan Denizi'nin sahillerinde Arnavutluk prenslikleri ile Atina Dükalığı, Osmanlıların bu denizlere inmesine engel teşkil ediyorlardı. Ayrıca güneyde Selanik şehri ile Halkidikya Yarımadası henüz Bizanslıların elindeydi.

1391 yılında Sultan Yıldırım Bayezid ordusuyla Niğbolu'dan Tuna'yı geçerek Eflâk topraklarına girdi ve Tuna nehrini

(115) Uzunçarşılı, I, 193

(116) Öztuna, III, 65

geçen ilk Osmanlı padişahı oldu. Padişah bu sefere, kendisi Karaman seferinde iken Osmanlı topraklarına taarruz eden Eflâk Prensi Mirçe'yi cezalandırmak gayesiyle çıkmıştı.

Niğbolu'dan geçişi sırasında kalenin stratejik önemini takdir eden Yıldırım Bayezid, onun emniyetini temin etmek için şehrin karşı tarafında bulunan Turnu (Magurelle) ile mülhakatını da zaptetmiştir⁽¹¹⁷⁾. Bu, Osmanlı Devleti'nde Tuna'ya hakim olma mücadelesinin başlangıcı sayılabilir. Sefer sırasında akıncılar, Türk hakimiyetini Transilvanya Alpleri'ne kadar genişletmişlerdir. Padişah seferden döndükten sonra da Niğbolu ile ilgilenmeye devam etmiş; bütün eksikliklerini gidererek onu fevkalâde muhkem bir hale getirmiştir.

Tuna Üzerindeki Niğbolu'nun tahkim edilmesi ve Türklerin Eflâk İlk Mücadeleler lâk topraklarında fetihler yapması, Orta Avrupa tarihinin dönüm noktalarından biri olduğu kanaatindeyiz. Gene kanaatimize göre, Tuna'nın ve dolayısı ile Orta Avrupa'nın Belgrad'dan sonra ikinci kilit noktası olan Niğbolu'yu zaptetmeden Osmanlı Devleti'nin genişlemesini durdurup, Türkleri Rumeli ve Balkanlardan çıkarmanın mümkün olmayacağını ilk olarak Macar Kralı Sigismund idrak etmiştir.

Sigismund, Bayezid'den bir sene sonra (795 h. / 1392 m.), Eflâk Prensi Miçe ile anlaşarak harekete geçti. Birleşik Macar ve Eflâk kuvvetleri "...yerleşmiş olan Türk askerine galebe ederek, uzun ve zahmetli bir muhasaradan sonra Tuna üzerinde (bulunan) Küçük Niğbolu denilen kaleyi zapt eyledi"⁽¹¹⁸⁾.

(117) Tekindağ, İA., IX, 248

(118) Hammer, I, 235. Hammer, Küçük Niğbolu olarak meşhur Niğbolu'yu kabul etmektedir. Bu yüzden Sigismund'un 1392 yılında meşhur Niğbolu'yu zaptettiğini yazmakta ve seferin Bulgaristan topraklarında yapıldığını ifade etmektedir; Küçük Niğbolu ismini zikrederken kaynağını belirtmemiştir.

Fakat mühim bir Türk kuvvetinin o civara gelmekte olduğunu haber alan Sigismund, alelacele⁽¹¹⁹⁾ Macaristan'a bozgun halinde⁽¹²⁰⁾ geri çekildi.

Niğbolu Niğbolu (Nicopolis), zafer şehri anlamına gelir. Şehirleri Tarihlerde aynı adı taşıyan başka şehirler varsa da, biz çalışmalarımız sırasında bunlardan üçünden bahsetmeyi uygun görmekteyiz.

Bulgaristan'ın iç kısmında, Tırnova civarında harabeleri bulunan Niğbolu, "...Roma müellefatında ... Nicopolis-Ad-İstrum ve Nicopolis Ad Haemum..."⁽¹²¹⁾ adlarıyla geçmekte olup, Roma İmparatoru Trajan tarafından yaptırılmış ve 629 m. tarihinden önce yok olmuştur⁽¹²²⁾. " Buraya Tuna'nın ikinci derecedeki kollarından birisi olan Rossitza'ya yakın olmasından dolayı "Ad İstrum" ve civarında "Haemus" dağı olduğu için de "Ad Haemum" denilmişti. Kazılar, bu mevkide surlar, Castellum, Forum ve diğer tamamıyla Romalılara ait yapıları, Roma statüleri (heykelleri) ve Roma paraları bulunduğunu göstermiştir"⁽¹²³⁾ tir".

Kuzey Bulgaristan'da, Tuna'nın sağ sahilinde, Osma ırmağının Tuna'ya döküldüğü yere yakın olan ve ismi tarihte meşhur olup bugün de varlığı devam eden Niğbolu, "...ihtimal ki "Nicopolis ad İstrum"un kaybolmasından sonra (M.S. da Bizans İmparatoru "Heraclius" tarafından tesis edilmiştir"⁽¹²⁴⁾ Macar müellifleri bunu " Nicopolis Major"⁽¹²⁵⁾ diye isimlendirirlerdi. Bu şehirle ilgili en önemli husus "...tamamiyle

(119) Hammer, I, 235

(120) Uzunçarşılı, I, 274

(121) Atiya A. S., Niğbolu Haçlılar Seferi, (trc. Esat Uras), Ankara 1956, s.140-141

(122) a.g.e., s.141

(123) a.g.e., s.141

(124) a.g.e., s.141

(125) Atiya, s.141; Tekindağ, İA., IX, 247

Bizans stilinde ve on üçüncü yüzyıla ait ufak bir kilise olan ve halâ mevcut bulunan bazı Bizans eserleri varsa da, Romalılara müteallık kalıntıları..."⁽¹²⁶⁾ ihtiva etmemesidir. Bu da, Büyük Niğbolu'nun Romalılarla hiçbir münasebetinin olmadığını göstermektedir.

Tuna nehrinin sol sahilinde bulunan Küçük Niğbolu " Nicopolis Minor"¹²⁷nun yeri, XX. asra gelinceye kadar ihtilâflı kalmıştır. Hammer, I, 312, 32 nr.lı açıklamada " Bonifinyus, Nikopolis isminde iki şehir zikrediyor: Biri Tuna'nın sağ sahilinde Büyük Nikopolis; diğeri sol sahilinde Küçük Nikopolis. Fakat sol sahilde bu isimde şehir yoktur, ve eski Nikopolis memleketin daha içersindedir. Maner, s.111 ve .40. Bugünkü Niğbolu şüphesiz ki Küçük Nikopolis, Tırnova civarındaki Nikobi de Büyük Nikopolistir" diyerek, " Nicopolis ad Istrum veya Nicopolis ad Haemum"¹²⁸u Büyük Niğbolu; Tuna'nın sağ sahilindeki Niğbolu'yu da Küçük Niğbolu olarak göstermektedir. Halbuki, Atiya'nın verdiği bilgilere dayanarak yukarıda açıkladığımız gibi, Hammer yanılmıştır. Arkeolojik kazıların ve mevcut eserlerin ispatladığı gibi, Büyük Niğbolu Tuna'nın sağ kıyısında yer almaktadır. Uzunçarşılı, I, 213'te ve diğer bilgilerde Hammer gibi meşhur Niğbolu'yu Küçük Niğbolu olarak kabul etmektedir. Bu konuda; ¹²⁹

Atiya, s.141'de "Tunanın Romanya (sol) sahilinde ikinci bir (zafer şehri) daha vardır; Bu şehre de diğerlerinden tefrik için (Nicopolis Minor) denilmiştir" sözleriyle, Bonifinyus'u te'yd etmektedir. Ayrıca Küçük Niğbolu'nun yakınında Turnu Magurelle isimli bir şehrin bulunduğunu yazmaktadır.

Mükrimin Halil Yınanç¹³⁰ İA., II, 375'te, Haçlıların 1396 yılında Niğbolu'ya yürüyüşleri sırasında "...Tuna'nın sol sahilinde bulunan Küçük Niğbolu'yu aldıktan ve Tuna'yı geçip, birbiri arkasına Vidin, Orsova ve Raco şehirlerini türklerden

(126) Atiya, s.141

(127) Atiya, s.141; Tekindağ, İA., IX, 247

zapt ve müslümanları kâmilten katlettikten sonra..." sözleri-dikkat çekicidir. Bu durumda Haçlıların Küçük Niğbolu'yu aldıktan sonra, Doğan Bey komutasındaki Büyük Niğbolu muhafızlarının gözleri önünde Tuna'nın sağ sahiline geçmiş olmaları gerekmektedir. Geçtikten sonra da Niğbolu ile ilgilenmeden Tuna'nın kaynağına doğru en az iki yüz kilometre geriye gidip önce Vidin'i, sonra da Rahova'yı alıp tekrar aynı yoldan Niğbolu önlerine geldiklerini kabul etmek mecburiyetinde kalırız. Bu ise asgarî on beş günlük zamana ihtiyaç gösterir. Yınanç'ın verdiği bilgi doğru ise, Küçük Niğbolu, Büyük Niğbolu'nun karşısındaki Turnu Magurelle'nin yakınında değil; Haçlıların Tuna'yı güneye doğru geçtikleri Demirkapı geçidinin yakınlarındaki Turnu Severin adlı kalenin yakınlarında olması icabeder.

Küçük Niğbolu kalesinden ilk Osmanlı tarihçileri bahsetmemektedirler. Hammer, 1770'li yıllarda, Tuna'nın solunda Küçük Niğbolu adını taşıyan hiçbir kalenin mevcut olmadığını söylemektedir. Bugün harabesi bile bulunmayan Küçük Niğbolu kalesi, kanaatimize göre müstahkem bir yer olmadığından ve kolayca el değiştirmeye müsait olduğundan, aynı özellikleri taşıyan diğer kaleler gibi, Osmanlılar tarafından yıkılarak ortadan kaldırılmıştır⁽¹²⁸⁾.

Zamanımızda da varlığını devam ettiren Niğbolu (Nicopolis Major), Osma ve Aluta ırmaklarının geçtiği vadiler sayesinde, hem Bulgaristan, hem de Romanya'nın iç taraflarına girecek ordular için askerî strateji açısından çok önemli bir yerdedir. Şehir Tuna'ya bakan ve Güney-doğu tarafından çok dik olan yümsek bir yayla üzerinde inşa edilmiştir. Niğbolu önlerinde Tuna'nın genişliği iki mil kadardır⁽¹²⁹⁾.

(128) Uzunçarşılı, II, 26

(129) Atiya, s.142

Niğbolu Savaşı ve Tuna için Önemi Niğbolu savaşının (1396) Türk-İslâm tarihinin en şanlı sayfalarından birini teşkil etmesi, sadece, Türk ordusunun, çok kuvvetli bir Haçlı ordusunu, bir meydan muharebesinde imhâ derecesinde mağlup etmesi sebebine dayanmaz. Bu savaş yalnız İslâm ve Hristiyan ordularının kuvvet denemesi olmayıp, kanaatimizce Osmanlıların Tuna'da hakimiyet mücadelesinin ilk büyük olayıdır. Çünkü Niğbolu, asırlar boyunca Avrupa için, Tuna üzerinde en stratejik mevkilerden biri olma özelliğini taşımıştır. Almanya ve Polonya için Viyana, Orta Avrupa için Belgrad nasıl birer kilit noktası iseler; Niğbolu da o zamanlarda oldukça güçlü birer devlet olan Boğdan (Moldavya) ve Eflâk (Ulahya) için aynı derecede önemli bir kilit noktasıydı, ayrıca Bulgaristan'ın kuzeyi için de tabii bir sınır teşkil eden Tuna'nın en sağlam kalelerinden biriydi.

İstanbul'u Türklerin tehdidinden kurtarmak için papanın teşvikleri ile 1396 yılında toplanan, Avrupa'nın her milletine mensup muhariplerin içinde bulunduğu Haçlı ordusunun başlıca beş niyeti vardı:

1. Niğbolu'yu alarak Tuna'nın sol tarafındaki devletlerin emniyetini sağlamak;
2. Türklerin beş senedenberi devam etmekte olan İstanbul ablukasını kırarak Bizans'ın düşmesi tehlikesini yok etmek;
3. Müslümanların Balkanlar ve Rumeli'deki varlıklarına son vermek;
4. Anadolu'daki İslâmî varlığı ortadan kaldırmak;
5. Kudüs'ü Müslümanlardan geri almak.

Yürüyüşe geçen Haçlı ordusu, iki kola ayrıldı. Fransız şövalyeleriyle olan birinci kol Transilvanya Alpleri ve Karpat geçitlerinden Eflâk'a girdi. Macar Kralı Sigismund idaresindeki ikinci kol, Belgrad, Orsova ve Demirkapı geçidi yolunu takip etti. Bu ikinci kol Küçük Niğbolu'yu aldı. Orsova beş gün (kendisini) müdafaa ederek, içindeki Hristiyan ehâlinin Türk muhafızları ihrac etmek suretiyle gösterdikleri

ihanet sebebiyle Macar Kralı Sigismund'un eline düştü⁽¹³⁰⁾. Vidin şehrinin Hristiyanları serbest bırakıldı. Türklerin hepsi kılıçtan geçirilerek imha edildi. İlerlemeye devam eden her iki kol, 12 Eylül 1396 yılında Niğbolu önüne geldiler. Eflâk yolunu takip eden Haçlıların bir kısmı Vidin ve Adakale'den; bir kısmı ise Niğbolu önlerinden Tuna'nın sağ sahiline geçmişlerdir.

Haçlı kara kuvvetlerinin Niğbolu önlerine yerleşmelerinden bir kaç gün sonra , Haçlı donanması da Niğbolu önlerine geldi. Kaleyi karadan ve nehirden kuşatan⁽¹³¹⁾ Haçlılar, altı gün saldırılarına devam ettiler⁽¹³²⁾. Kale muhafız komutanı

(130) Hammer, I, 248; Tekindağ, İA., II, 249; Yınanç, İA., II, 375. Adı geçen müelliflerin hepsi önce Vidin'in, sonra Orsova'nın, daha sonra da Rahova (Raco)'nın alındığını yazmaktadırlar. Halbuki coğrâfî durum itibarıyla önce Orsova'nın alınmış olması lâzımdır. Çünkü Orsova, Tuna'nın solunda ve Demirkapı geçidinin yakınındadır. Vidin ise Tuna'nın sağında ve Demirkapı geçidinden 100 km. kadar nehrin akış istikametinde uzaktadır.

(131) Hamid Vehbi, Meşâhîr-i İslâm, İstanbul 1351, s.585

(132) Hammer, I, 249'da; Gibbons, s.192'de; Uzunçarşılı, I, 282'de Haçlıların on altı gün hiçbir hücumda bulunmaksızın beklediklerini yazmaktadırlar.

Atiya, s.64-65'te, Hristiyanların kamplarında on beş gün fasılasız olarak eğlence ve ziyafetle vakit geçirdiklerini kaydetmektedir.

İlk Osmanlı tarihçilerinden Şükrullah, Behcetü't-Tevârih, s.57'de Haçlıların saldırılarından bahseder. Ayrıca Hammer, I, 259'daki "...altı gün kaleyi berren ve nehren tazyik sylediler" sözü, kendisinin 249. sayfasındaki sözleriyle tenakuzlu olduğu gibi, Haçlıların hücum ettiklerini de açıkça belirtmektedir.

Uzunçarşılı'nın, Haçlıların Türk ordusunun nerede olduğunu araştırdıklarından kaleyi fazla sıkıştırmadıkları tarzındaki görüşünü de kabul etmiyoruz. Haçlılar Sultan Yıldırım Bayezid'in ve dolayısı ile Türklerin buldukları yeri araştırmak şöyle dursun, onların "...boğazdan bile geçemeyeceğini söylüyorlardı" (Hammer, I, 249).

Hepsinden önemlisi, eğer Haçlılar Niğbolu'yu kolayca zaptedeceklerini bilselerdi, kırk dört gemiden müteşekkil Haçlı donanması kalenin önüne gelmez, Haçlı kara kuvvetlerini İstanbul'da beklerdi (Tezimizin I. kısım, III. bölümündeki Osmanlı-Haçlı Deniz Savaşı bahsine bk.).

olan Doğan Bey ve komutasındaki Türklerin cansiperâne müdaraaları üzerine Niğbolu'yu hücumla alamayan Haçlılar, arkalarında böyle güçlü bir kale bırakarak yola devam etmeyi uygun bulmadıklarından, müdafilerin ümitlerinin kesilip, kendiliklerinden kaleyi teslim etmelerini beklemeye başladılar. Niğbolu'da böylesine müdaraa ile karşılaşacaklarını tahmin etmediklerinden, yanlarında kale harpleri için lüzumlu malzeme getirmemişlerdi. Bu bekleyiş sırasında, içki, oyun ve ordunun arkasından gelen kadınlarla sefihâne eğlencelere daldılar; böyle olunca da, zaten başlangıçtanberi varlığını sürdüren disiplinsizlik iyice arttı (133).

Sultan Bayezid'in, 80 000 muharip kuvvetle (134) yıldırım gibi Niğbolu sahrasında belirmesi, Haçlıları hayret ve şaşkınlığa düşürdü. Yapılan muhaberede Haçlılar öylesine bozguna uğratıldılar ki "...gemiden başka kurtulacak yer kalmadı. Hep gemilere kaçtılar. Pek derin (135) olan Tuna'da gemiler kâfirlerle doldu" (136). Kaçmaya çalışan Hristiyanların bir kısmı, Tuna üzerindeki Haçlı gemilerine binmeye çalışırlarken, kullandıkları ağır zırhları, nehre girerken çıkarmaya fırsat

(133) Hammer, I, 249

Paul Rousset, Histoire des Croisades, Paris 1978, s.283 : "Ne possédant pas de machines de siège, les croisés furent réduits à faire le blocus de la place. L'inaction produisit ses effets habituel : Jeux, débauché, indiscipline".

(134) Her iki ordunun sayıları hakkında da çeşitli rakamlar ileri sürülmüştür. Son tetkiklere göre Haçlı orusunun toplam muharip kuvveti yüz bin ile yüz yirmi bin arasında idi. (bk. Uzunçarşılı, I, 280 ve 283).

(135) Tuna'nın Demirkapı geçidinde derinliği 70 metredir.

(136) Behçetü't-Tevârih, s.57.

Ne Hammer, ne Gibbons ve ne de Uzunçarşılı, Niğbolu Savaşından bahsederlerken Haçlı donanmasının Tuna'daki faaliyetlerinden bahsetmezler. Ancak Savaş sonunda Sigismund ve bazı yüksek rütbeli Haçlı komutanlarının gemilerle kaçtıkları zikredilir. Gibbons, s.197 : "Szentkláray, A dunai hajóhadak története'de kadırgalara „Jan dö Vien" in kumanda ettiğini söylemektedir".

bulamadıklarından boğularak telef oldu; diğer kısmından teslim olmayanlar ise kılıçtan geçirildiler.

Niğbolu zaferi, Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki topraklarının kuzeydoğusu için, Tuna'nın sınır olmasını kesinleştirmiştir. Tuna nehrinin hâkim noktalarından biri olan Niğbolu, savaştan sonra Osmanlı Devleti tarafından "...bir serhat livâsı olarak uç beylerinin faaliyet merkezi haline..."⁽¹³⁷⁾ getirilerek, "Osmanlı padişahlarının Eflâk ve Macaristan'a yaptıkları seferler için bir çıkış yeri oldu. Bu özelliğinden dolayı zaman zaman Eflâk ve Macaristan krallarının saldırılarına uğradı ve bu saldırılar 1598'e kadar..."⁽¹³⁸⁾ devam etti.

Tuna Mücadelelerinde Osmanlı donanması XIV. asrın son yıllarında çok kuvvetlenmişti. Osmanlı Devleti'nin ilk plânda Tuna'yı sınır olarak tutmak; ikinci plânda da Orta Avrupa'yı ele geçirmek için, o zamana kadar kullanılmayıp, Niğbolu zaferinden sonra mutiaka kullanılacak olan bu donanmaya, 1402 yılındaki Ankara savaşı mağlûbiyeti, bütün Osmanlı seferlerinde olduğu gibi, Tuna sınırını genişletmeye de büyük darbe vurmuştur. Bunun neticesinde, Osmanlıların Tuna mücadeleleri Sultan I. Menmed (Çelebi) devrine kadar duraklama safhasına girmiştir.

(137) Tekindağ, İA., IX, 247

(138) Meydan Larousse, IX, 342

Ü Ç Ü N C Ü B Ö L Ü M

TUNA DONANMASININ KURULMASI

I. Mehmed'in 819 h. / 1416 m. yılında, Osmanlılarla Macarlar
Tuna arasında yapılan savaş sırasında Macarların ta-
Mücadelesi rafını tutan Eflâk Voyvodası Mirçe, savaştan
sonra "...sulha talib..."⁽¹³⁹⁾ oldu. Sultan Çe-
lebi Mehmed "...bu beyi dâire-i itaatta daha iyi tutmak için
Tuna'nın öte tarafında, Rusçuk karşısında bir kale yaptırıp
Yergöğü tesmiye olundu...Padişah o esnada Tuna'nın sâhil-i ye-
mîninde İsakçı ve Yeni Sale mevki^clerinin istihkâmâtını yük-
selttirdi ve mukaddemâ İzmir ve Ayasluğ Beyi olan Cüneyd'i
Niğbolu kumandanı nasbetti. Biraz sonra Trayan (Trajan) köp-
rüsü kurbünde Saint-Severin kalesini zaptetti"⁽¹⁴⁰⁾.

Sultan I. Mehmed (Çelebi)'in bu icraatı, Tuna'yı sınır o-
larak tutmak isteyip, ilk fırsatta nehrin öteki yakasındaki

(139) Hammer, II, 128

(140) Hammer, II, 128-129

toprakları da Osmanlı Devleti'ne kazandırmak arzusunda bulunduğunu açıkça göstermektedir. Ayrıca, Ege'deki deryâ beylerinin en kurnazı olan Cüneyd Bey'i, Niğbolu'ya komutan tayin etmesi dikkati çekmektedir. Acaba Sultan Çelebi Mehmed Tuna'da bir nehir gücü mü kurmak istiyordu? Hadiselerin akışı zihinlerde bu soruyu meydana getiriyorsa da, tarihlerde bu konuda hiçbir bilgi olmadığı gibi; o sıralarda Anadolu'da ve Osmanlı Devleti'nin iç bünyesinde meydana gelen Şeyh Bedreddin ve Düzmece Mustafa olayları, padişah böyle düşünmüş bile olsa, düşüncesini gerçekleştirmesine engel olmuşlardır.

II. Murad ve Tuna II. Murad 1421 yılında hükümdar olduğunda on sekiz yaşında bulunuyordu. Bizans İmparatoru Manuel'in oğlu ve aynı zamanda saltanat ortağı olan Yuannis ve taraftarları, genç padişahın tecrübesizliğinden istifade etmek istediler. Daha Sultan Çelebi Mehmed zamanında Osmanlı tahtında hak iddiasıyla ortaya çıkıp, sonradan Bizanslılara sığınan Mustafa Çelebi (Düzmece Mustafa)'yi padişah yapmak için faaliyetlere başladılar. Manuel ve taraftarları ise II. Murad ile anlaşma yapmaya taraftar gibiydiler; fakat Yuannis grubunun ısrarları karşısında onların fikrini kabul etmiş gibi görünüyordular. Neticede Bizanslılar ile Mustafa Çelebi arasında anlaşma yapıldı. Aslında Bizans İmparatoru, kendisinden önceki Bizans imparatorlarının yaptıkları gibi ikili oynayarak, menfaatine göre hareket etmişti. Nitekim daha sonra, olaylar Mustafa Çelebi'nin aleyhine gelişince, İmparator Manuel, padişah II. Murad'ın safına geçmekte hiç zorluk çekmemiştir.

"Mustafa Çelebi ile imparator arasında yapılan anlaşma gereğince Mustafa Çelebi, imparatorun sözlerinden çıkmayacak, oğlunu rehin olarak imparatorun yanına bırakacak, Gelibolu yarımadasını ve Karadeniz sahilinde Eflâk sahillerine kadar olan yerleri ve Erisos ve Aynaroz'a kadar olan Tesalya havalisini imparatora terkedecekti"⁽¹⁴¹⁾.

(141) Uzunçarşılı, I, 376

Mustafa Çelebi de anlaşmada samimi değildi; Bizanslılara oyun oynamak niyetindeydi. Bunu, Gelibolu'yu eline geçirince, onu Bizans İmparatoru'na teslim etmemekle göstermişti. Çünkü Osmanlı Devleti'nin o zamana kadar fethettiği topraklarda tutunabilip, yaşamasının, ancak Çanakkale Boğazı'na sahip olup, Tuna'yı sınır olarak tutmakla gerçekleşebileceğini gayet iyi takdir ediyordu.

II. Murad'ın düşüncesi de bundan farklı değildi. "Esasen ilk padişahlar da Rumelide güvenlik sağlanmadıkça Anadolu'da tek devlet kurulamayacağına inanmış ve ilk hareketlerini buna göre yapmışlardı, Tarih de iki yarımada da birden yerleşmenin yararlılığını saptamıştı. Bu iki yarımada ile Ege Denizine birden sahip olmuş devletler uzun ömürlü olmuş ve mutlu yaşamışlar aksi halde Tarihten yok olmuşlardı. Her iki Yarımada ile Boğaz ve Tuna nehrine sahip çıkmak gereksinimi yalnız strateji değil ekonomi açısından da önemliydi. Ama ilk hükümdarlar da durumu ekonomi değil sadece strateji açısından düşünmüş olmalıdırlar"⁽¹⁴²⁾.

II. Murad'ın İlk "1431'de macarlar ile mütareke sona ermiş Tuna Mücadeleleri idi. Sigismond'un elçisi, sultandan kiralın Bosna, Sırbistan, Eflâk ve hattâ Tuna Bulgaristan'ı üzerinde üstün hâkimiyetini resmen tanımmasını istedi. Murad II. bu istekleri sert bir şekilde reddetti, Macarlar Balkanlarda mücâdele için hazırlığa geçtiler"⁽¹⁴³⁾. Yaptıkları çalışmalar sonunda Balkanlardaki muvazene Osmanlılar aleyhine bozuldu. Bozulan muvazeneyi iâde için II. Murad harekete geçti. "Uç beylerini Eflâk ve Erdel'e gönderdi (...). Fakat bu sırada Anadolu'da durum tekrar karıştığından, harekâta devam edilemedi"⁽¹⁴⁴⁾ (1434).

(142) Büyüktuğrul, I, 112

(143) Halil İnalcık, II. Murad, İA., VIII, 604-605

(144) İnalcık, İA., VIII, 605

II. Murad 1437'de Anadolu'daki buhranı sona erdirdi. Aynı yıl Macaristan Kralı Sigismund'un ölümü üzerine orada taht kavgaları başladı. Durumdan istifade etmek isteyen padişah, özellikle Balkanlar ve Tuna hakimiyetini eline geçirmek için ertesi yıl (1438) büyük bir ordu ile Macaristan'a doğru sefere çıktı.

"Topkapı sarayında bulunmuş bir vesikaya (E.6374) göre, bu sefer şu şekilde yapılmıştır: Murad II. ordusu ile Vidin'in üst tarafında, Floridin (Florentin) kalesi yakınında, Kamen geçidinden Tuna'yı aşmış, macarlara âit Severin kalesini top ile döğmüş, Demir-Kapı'dan ve Orsova kalesi önünden geçerek, Mehedia ve Şebeş kalelerine uğramış, Maroş ırmağını tâkip ederek, Erdel'in pâyitahtı olan Zeybin (Hermannstadt=Sibiu= Zibin) kalesini 15 gün kadar kuşatmış, sonra Praşova (Kronstadt = Braşov) üzerine inmiş, Yergöğü (Giurgiu) kalesi önünden, Tuna'yı geçerek Edirne'ye dönmüştür"⁽¹⁴⁵⁾. Kırk beş gün kadar süren bu sefer öylesine süratli ve dehşet verici oldu ki "Macaristan Ülkesi'nden, kâfirlerden hiçbir kimse bunlara karşı gelmedi"⁽¹⁴⁶⁾. Sefer sırasında Osmanlılar bazı kaleleri de zaptederek Osmanlı Ülkesi'ne katmışlardır⁽¹⁴⁷⁾.

Belgrad Muhasarası ve Tuna'da İlk Türk Gemileri II. Murad akın şeklinde gerçekleştirdiği bu seferden sonra Belgrad şehrini almaya karar verdi⁽¹⁴⁸⁾. 843 h./1439 m. tari-

(145) İnalçık, IA., VIII, 607

(146) Aşıkpaşaoğlu, s.132

(147) Oruç Beğ Tarihi, (nşr. Atsız), Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul ? , s.87: "...altı tane kalesini aldılar".

Mehmed Neşri, Kitâb-ı Cihannümâ (Neşri Tarihi), (nşr. Faik Reşit Unat, Mehmed A. Köymen), TTK., Ankara 1957, II, 181^a: "...bir nice pâre hisarlar alub...".

(148) Aşıkpaşaoğlu, s.134; Neşri, II, 182^a; Mehmed Hemdemî, Solakzâde Tarihi, İstanbul 1297, s.198: "Üngürüs fethini ehem-i mühimmâtlarından bilüb kal'a-i Belgrad ol diyârın kilidi olmağla...".

hinde hazırlanan ordu, o sıralarda Macarlarla meskûn bulunan Belgrad'ı almak maksadıyla, Evrenosoğlu Ali Bey'in komutasında yola çıktı. Belgrad önünde ordugâh kurulduktan sonra "Ali Bey şehrin kara tarafında dâiren-mâdâr bir siper inşa ettirdi. Yüzden ziyade kayık su tarafından teknil râbitayı kesmekte iken Türkler bu siper üzerinden mütemâdiyen ok ve taş ..." (149) atarak muhasaraya devam ettiler. Kuşatma karadan ve nehirden devam ederken, II. Murad da mahsûr şehrin önüne geldi. Muhasara altı ay kadar devam ettiyse de, Belgrad fethedilemedi. Bu zaman içinde etrafa akına giden bazı kuvvetler gayet bol ganimetlerle döndüler. Padişah kışın yaklaşması üzerine kuşatmayı kaldırıp Edirne'ye avdet etti.

Belgrad şehrinin, Osmanlılar tarafından gerçekleştirilen bu ilk muhasarası, Türk denizciliği açısından çok önemlidir. Çünkü bundan kısa bir zaman sonra başlayıp, asırlarca devam edecek olan, Osmanlı Devleti'nin Tuna nehri hakimiyetinde büyük rolü olan Türk Deniz Kuvvetleri'nin bir kısmı, geçici de olsa, ilk olarak bu sefer sırasında Belgrad önlerinde vazife yapmışlardır.

İA., C.2, s.476'da, Ducas'tan naklen, Belgrad'ın ilk muhasarasına "...Tuna'da 100 Türk gemisinin iştirak..." ettiği yazılıdır. O zamanlarla ilgili kayık ve gemi tabirlerini günümüzün mefhumlarına göre değerlendirmemek lazımdır. Çünkü, zamanımızın küçük balıkçı motorları cesametindeki deniz araçlarına dahi, o tarihlerde gemi adı veriliyordu.

Padişahın bizzat Osmanlı ordusunun başında bulunduğu son seferlerin neticesinde Osmanlılar, Tuna nehrinin yaklaşık Belgrad'a kadar olan aşağı kısmında, kesinlikle hâkim olmuşlardır.

Jan Hunyad Osmanlıların Balkanlar ve Tuna hakimiyetini geri almak isteyen Macar kuvvetleri, Türkler tarafın-
Yanko veya Yanoş diye tanınan Jan Hunyad (Hunyadi Yanoş) ko-

mutasında, Osmanlıların seferden dönüş zamanı olan sonbahar mevsiminde karşı taarruzlara giriştiler. 1440 yılında da devam ettirdikleri bu saldırılarda oldukça önemli başarılar elde ettiler.

Jan Hunyad, 1441'de Erdel'e akın yapan Sırbistan Uc Beyi Mezid Bey'i pusuya düşürdü. Onu, iki oğlu ve yirmi bin⁽¹⁵⁰⁾ akıncıyı şehit etti. "Elde edilen Türk esirleri vahşiyane bir işkence ile zafer sofrasında yemek yenilirken katledildiler"⁽¹⁵¹⁾. "Hunyad -dağlar üzerinde Türk başlarından tepeler yaptırarak - Kızılkule geçidinden Alpler'i⁽¹⁵²⁾ geçip Eflâk'a girdi. Tuna'nın iki sahilindeki memleketleri kâmilten tahrîb eyledi. Avdetinde hemşehrîleri (kendisini) müncî-i vatan (vatanın kurtarıcısı) olmak üzere kabul ettiler"⁽¹⁵³⁾.

Bunun intikamını almak için ertesi yıl (1442) Rumeli Beylerbeyi Kula Şahin, diğer adıyla Şahâbeddin Paşa⁽¹⁵⁴⁾, büyük bir ordu ile Silistre üzerinden Eflâk'a girdi. Emrindeki kuvvetlerin çokluğundan⁽¹⁵⁵⁾ gururlanarak tedbirsizce hareketlerde bulundu. Tecrübeli akıncı beylerinin tavsiyelerini dinlemiyerek, bir kısım askerlerini akın için civara dağıttı. Böyle bir fırsatı kollayan Hunyad, vakit kaybetmedi. Vasağ mevkiinde "... şaraba, kebaba ve tanâ'um..."⁽¹⁵⁶⁾ aldalmış olan Şahâbeddin Paşa'nın üzerine hücum etti. Paşa kaçarak canını kurtardıysa da

(150) Uzunçarşılı, I, 419

(151) Uzunçarşılı, I, 419-420

(152) Transilvanya Alpleri.

(153) Hammer, II, 209

(154) Neşrî, s.185^a: "Kula Şahin"; Solakzâde, s.70: "Kula Şahin"; Aşıkpaşaoğlu, s.130: "Kula Şahin"; Oruç Beğ, s.89: "Şahâbeddin Paşa"; Hammer, II, 209: "Şahâbeddin Paşa".

(155) Hammer, II, 209'da, Şahâbeddin Paşa'nın seksen bin kişilik kuvvet ile "acaristan üzerine yürüdüğünü yazmaktaysa da, bu rakamın mübalâğalı olduğu açıktır.

(156) Neşrî, s.185^a

beş binden fazla asker şehit oldu.

II. Murad Vasag muharebesini takip eden sene (1443), Hunyad' -
ve Haçlılar in en parlak zaferleriyle şöhret bulmuştur. Papa
IV. Öjen'in de teşvikleriyle meydana gelen Haçlı
ittifakına, Anadolu'dan Karamanoğlu İbrahim Bey de katılmıştır.
Niğbolu savaşındanberi Türkler aleyhine bu kadar kalabalık or-
du toplandığı görülmemiştir. Haçlı ordusunun çoğunluğu Macar,
Sırp, Alman ve Ulahlardan meydana gelen en büyük kısmı Branko-
viç'in emri altında 22 Temmuz 1443'te Offen (Budin)'den hare-
ket ederek Tuna'yı geçti⁽¹⁵⁷⁾. Bu sırada II. Murad Karamanoğlu
üzerine gitmişti.

Bir kısım Bulgar, Bosnalı ve Arnavut kuvvetlerinin katılma-
sıyla daha da güçlenen Haçlı ordusu, Osmanlı kuvvetleriyle yap-
tıkları Morava savaşında galip geldiler.

Karamanoğlu Beyliği kuvvetleriyle çarpışan II. Murad, onla-
rı yenip, acele bir anlaşma imzaladıktan sonra önce Edirne'ye
geldi, sonra da Sofya'ya doğru hareket etti. Yolda Morava mağ-
lubiyetini haber alınca, Balkanlar'ın güneyinde Haçlıları kar-
şılamaya hazırlandı. Balkan geçitlerini, kış mevsimi olduğundan,
sular akıtarak, buzlarla iyice tahkim ettirdi.

İzladi Sofya'yı alan Haçlılar, güneye doğru ilerlemeye başla-
Savaşı dılar. Balkan geçitlerinin kapalı olduğunu görünce,
yollarını değiştirerek fazla muhkem olmayan İzladi
(İslatica) geçidine doğru yöneldiler.

Sultan Murad, Haçlıları İzladi derbendinde karşıladı. Bu
sırada kanaatimizce Haçlılara Hunyad kumanda ediyordu, çünkü
kaynaklarda İzladi savaşı sırasında Brankoviç'in ismine rast-
lamadık. Haçlılar birkaç gün savaştıktan sonra, sahte bir ric'-
at hareketine giriştiler. II. Murad, kışın şiddetinden dönüş
yolunu tutarken, Rumeli Beylerbeyi Kasım Paşa'yı, düşmanı takibe

(157) Hammer, II, 211

gönderdi. Tuzağa düşen Kasım Paşa mağlup ve esir oldu. Hunyad, paşa ile padişahın damadı Mahmud Çelebi'nin haricindeki esirleri katlettirdi ve ülkesine döndü.

Macarlarla Saltanatı harplerle geçen II. Murad artık yorulmuş olduğundan,devletin kuzeydoğusunu mahveden mücadeleyi bitirmeye karar verdi⁽¹⁵⁸⁾. 25 Safer 848 h. / 12 Haziran 1444 m. yılında,Macarlarla Osmanlılar arasında on sene geçerli olacak bir sulh anlaşmasını imzaladı. Muahede Macar Kralı tarafından 12 Temmuz 1444'te imzalandı.

İlk Tuna Donanması II. Murad,devleti emniyete almak için Gemilerinin Yapımına çeşitli tedbirlere başvurmuştur. Macarlarla anlaşma yapmadan önce aldığı tedbirlerden biri de,Tuna'yı sınır olarak tutmak için müstakil bir donanmanın lüzumunu idrak edip,bunu gerçekleştirmek maksadıyla,Tuna'da vazife yapacak gemilerin inşâ edilmesini emretmesi ve bu emrin uygulamaya konmasıdır. Bulgaristan'ın,Karadeniz'e dökülen Kamçık⁽¹⁵⁹⁾ (Panisus) nehri üzerinde⁽¹⁶⁰⁾ yapımına başlanan bu gemiler,Osmanlılar'ın Karadeniz seferlerinde ve Tuna nehri üzerinde kullanılacaklardı.

Varna Meydan Macarlarla barış anlaşmasının imzalanmasından Muharebesi sonra II. Murad,tekrar Karaman seferine çıkmak mecburiyetinde kaldı. Sefer dönüşünde hükümdarlığı oğlu II. Mehmed'e bıraktı.

Haçlılar,tecrübeli bir devlet adamı olan II. Murad'ın çekilmesinden istifade etmek için hemen faaliyetlere başladılar. Osmanlılar ile Macarlar arasında on sene geçerli olması gereken anlaşma,altı hafta geçmeden Macarlar tarafından bozuldu.

(158) Hammer, II, 214

(159) Bulgaristan'ın Burgaz vilâyetinin Çepelce (Bulgarlar tarafından 1950'den sonra değiştirilen ismi Planinitza) köyü, bu nehrin kıyısında olup,bütün Bulgaristan Türkleri nehrini KAMÇI ismiyle bilirler.

(160) Hammer, II, 219 (Galimakos, III, 344'ten nkl.)

Papanın teşvikiyle kısa zamanda toplanan Haçlı ordusu, Kral Ladislas (Macar Kralı Vladislas) kumandasında "...Orsova'dan Tuna nehrine (i) geçip Vidin'e geldiler ve burasını yaktıktan sonra Niğebolu'da Eflâk voyvodası Vlad Drakul'un kuvvetleriyle birleşerek Tuna'yı takiben bir müddet yürüyüp sonra Şumnu'ya geldiler. Geçtikleri yerlerde müdafaasız köyleri ve hattâ kiliseleri yağmalayarak Şumnu'yu aldıktan sonra Pravadi yoluyla Varna önüne geldiler"⁽¹⁶¹⁾.

İlk Tuna Gemilerinin Haçlılar yolculukları sırasında "Türklerin Karadeniz'e girmek ve Tuna'dan yukarı çıkmak üzere Kamçık (Panisus) nehri üzerinde inşa etmiş oldukları yirmi sekiz gemi..."⁽¹⁶²⁾ yakarak imhâ ettiler. Böylece, Sultan II. Murad tarafından kurulmak üzere olan Tuna donanmasının ilk ciddi teşebbüsü, tam muvaffak olunacağı sırada akamete uğramış oldu.

Varna Savaşı 28 Receb 848 h. / 10 Kasım 1444 m. tarihinde ve Sonrası yapılan Varna meydan savaşı, Türklerin ezici galibiyetiyle sona erdi. Ladislas harp meydanında öldürüldü. Jan Hunyad kaçmaya muvaffak oldu.

Varna muharebesinden sonra II. Murad, tahtını gene oğlu II. Mehmed'e bıraktıysa da, bazı karışıklıklar sebebiyle bir defa daha eline almak mecburiyetinde kaldı (1446)

Jan Hunyad, Varna savaşından dört sene kadar sonra, Macarlardan başka Eflâk, Polonya, Erdel ve Almanya'dan kuvvet toplayıp, doksan bin kişilik bir ordu ile Kosova sahrasına geldi. 1448 yılının 17, 18 ve 19 Ekim günlerinde yapılan II. Kosova muharebesinde bir kere daha II. Murad tarafından bozguna uğratıldı.

Sultan II. Murad, nüzul isabetiyle 1 Muharrem 855 h. /

(161) Uzunçarşılı, I, 431

(162) Hammer, II, 219

3 Şubat 1451 yılında vefat etmiştir⁽¹⁶³⁾.

Tuna Donanmasının 1444 yılında yapılan Varna muharebesinden sonra, II. Murad tarafından, Tuna nehri üzerinde müstakil bir nehir gücünün meydana getirilip getirilmediği hususunda kaynaklarda herhangi bir kayıt tesbit etmek mümkün olmadı. İstanbul'da bulunan Başbakanlık Arşivindeki araştırmalarımız sırasında da, Tuna ile ilgili olarak II. Murad devrine ait hiçbir vesika da tesbit edemedik. Kanaatimizce Sultan II. Murad, böylesine önemli olan bir işi ihmal etmemiştir.

II. Murad'ın vefatından beş sene sonra, Fatih Sultan Mehmed'in 1456 yılında yaptığı II. Belgrad muhasarasında kullanılan iki yüz parça gemiden en az yarısının Tuna Donanmasının gemileri olduğu fikrindeyiz. Nehir gemileri, biçim bakımından normal olarak deniz gemilerinden farklı olduklarından ve bu beş sene içinde iki senenin, İstanbul'un fethi ile geçmesinden dolayı, kalan üç senede yüzden fazla Tuna gemisi yapılamadığı kanaatini taşıyoruz.

Bu durumda, Tuna donanmasının kuruluş tarihi olarak kesin bir yıl vermek mümkün olamamaktadır. Sarıh olarak söylenebilecek şey, bu donanmanın II. Murad tarafından, Varna muharebesinden sonra kurulmuş olduğudur.

Tuna donanması Osmanlı tarihlerinde bazan ince donanma adıyla da zikrolunmaktadır. Yalnız dikkat edilmesi gereken husus, bütün ince donanmaların Tuna donanması olmadığıdır. Bu donanma kuruluşundan, 1877-1878 Osmanlı-Rus harbine kadar devamlı olarak Tuna üzerinde ve bazan da Karadeniz seferlerinde istihdam edilmiştir.

(163) Uzunçarşılı, I, 451

D Ö R D Ü N C Ü B Ö L Ü M

TUNA DONANMASININ İLK FAALİYETLERİ

Fatih'in Fatih Sultan Mehmed'in,devletinin batı yönü için
Batı takip etmiş olduğu siyaset,tamamiyle kendi şahsına
Siyaseti mahsustur⁽¹⁶⁴⁾ denebilir. Çünkü ondan sonra gelen
padişahlar,daha başka fikirler peşinde koşmuşlardır.

O,Bizans İmparatorluğu'nun batıda en ziyade genişlemiş olduğu
tarihlerdeki sınırlarını,kendisi için esas kabul⁽¹⁶⁵⁾ etmiştir.
Eflâk ve Boğdan'ı baştanbaşa çiğnediği halde,oraları toprakla-
rına katmayı düşünmemiş,hatta bu yerlerin idarelerini aynı soy-
dan gelen insanlara bırakarak geri dönmüştür. Halbuki onun Mo-
ra'da,Sırbistan'da,Arnavutluk'ta Bosna ve Hersek'te tamamiyle
başka türlü hareket ettiğini görüyoruz. O kadar ki buralarda
hüküm sürenleri ya hükümdarlık haklarından mahrum etmiş veya
öldürtmüştür. Diyebiliriz ki eski büyük Bizans İmparatorluğu ü-
zerinde hak iddia edebilecek her unsuru mahvetmiştir⁽¹⁶⁶⁾.

(164) Tansel Selâhattin,Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan
Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyeti,Ankara,1953,s.17

(165) Tansel, s. 17

(166) Tansel, s. 17-18

I. Sırbistan Seferi "Fatih İstanbul'u ele geçirdikten sonra, Avrupa'dan gelebilecek tehlikeyi düşünerek, stratejik hedeflerini ona göre seçmiş ve sıralamıştı"⁽¹⁶⁷⁾.

Osmanlılar Sırbistan'a sahip oldukları takdirde, Tuna nehrinin ötesinde bulunan topraklara yapacakları hareketler kolaylaşacağı gibi; Macarların kendilerine karşı girişecekleri taarruzları da kolaylıkla bertaraf edebileceklerdi.

İstanbul'un fethinden kısa bir zaman sonra "...Sırp kralı hemen Osmanlı topraklarına tecavüze başlamış, hattâ bu yüzden Üsküp yolu kapanarak gidış gelışte durmuştu. Bu arada Türk şehir ve kasabalarından bazılarının Sırplar tarafından yağma edildiğini Priştine kadısının arzından öğrenen padişah, bir taraftan akıncıları Sırbistan üzerine gönderirken öte taraftan da Sırp kralına haber yollayarak, Sırp topraklarının Lasar'ın oğlu Stephan'a ve netice itibarıyla kendine ait olduğunu söylemiş ve Sırbistan'ı terketmesini istemişti"⁽¹⁶⁸⁾. Gönderilen Osmanlı elçisi avdetinde, Sırpların zaman kazanmak istediklerini haber verdiğinde "...Fatih Sultan Mehmet ordusunun toplanmasını bile beklemiyerek yirmi bin kişilik bir kuvvetle harekete geçmiş ve bu suretle Birinci Sırbistan seferi başlamıştı"⁽¹⁶⁹⁾.

I. Sırbistan seferinin başlamasından az önce, genç Macar Kralı Ladislas bir ordu hazırlamış ve bunun komutanlığına Jan Hunyad'ı geçirmişti. Hunyad, Fatih'in sefere çıkıp Filibe'ye geldiği sıralarda, Tuna'yı geçerek Osmanlıların daha önceleri işgal etmiş oldukları sahayı tahrip etti. Tırnova civarında birkaç küçük Türk birliğini kaçmaya mecbur ettikten sonra bol ganimetlerle Tekrar Tuna'yı geçerek geri döndü. Fatih ise ilerlemesine devam etti. Sivricehisar fethedildiyse de Semendire alınamadı. Çevredeki bazı kaleler alındıktan sonra padişah, Sırp Kralı'nın Macarlar ile birleşerek kendi üstüne gelecekle-

(167) Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Ankara 1977, III, 52

(168) Tansel, s.114-115

(169) Tansel, s.116

rini tahmin ettiği, için birdenbire sefere nihayet vererek Edirne'ye dönmüştür⁽¹⁷⁰⁾ (1454).

Macarların Hareketleri I. Sırbistan seferinden dönülürken, Firuz Bey Oğlu otuz iki bin kişilik bir kuvvet ile Sırbistan'da bırakılmıştı.

Onun vazifesi Sırp ordusu ile birleşik olarak harekete geçmesi muhtemel olan Macar ordusunu tutmaktı. Gerçek düşünüldüğü gibi oldu; yani Georges Brankovitch ve Hunyadi'nin birleşik kuvvetleri Firuz Bey Oğlu'nun üzerine yürüyerek onu Krushevatz'ta yendiler ve kendisini de esir ettiler. Bundan sonra Vidin ile Niş arasındaki Osmanlı toprakları Sırp ve Macarlar tarafından kâmilten işgal edildi. Osmanlıların mühim Tuna kalesi Vidin, müdafaa kuvvetlerinin pek zayıf olmasından ötürü, hemen hiç mukavemet göstermeden Hunyadi'nin eline geçti. Burayı kül haline getiren Hunyadi oradan geri dönerek Belgrad civarına⁽¹⁷¹⁾ çekilince, bu hadise Fatih'i tekrar harekete geçirdi. Hafif süvarilerini Macaristan içlerine kadar göndermesine sebep oldu.

Fatih Sultan Mehmed ertesi sene (1455), tekrar Sırbistan seferine çıktı. Bazı kaleler alındıktan sonra, büyük başarı ile geri dönüldü.

II. Belgrad Sava nehrinin Tuna'ya karıştığı yerde kurulmuş Muhasarası olan Belgrad şehri bu tarihlerde Macarların elinde bulunuyordu. Sırbistan'ı elde tutabilmek ve kuzeyden gelen istilâları durdurabilmek, aynı zamanda Macaristan'da muvaffakiyetle harekâta girişebilmek için Tuna kıyılarının ve bilhassa Belgrad müstahkem kalesinin elde bulunması iktiza ediyordu⁽¹⁷²⁾. Nitekim Macarlar bu şehre sahip olduklarından, Osmanlı Ülkesi'nin Avrupa'daki topraklarını ve Tuna civarındaki yerleri kolaylıkla tahrip edebiliyorlardı. Kanaatimizce Jan Hunyadi'nin başarılı olması buna bağlıdır.

(170) Tansel, s.116

(171) Tansel, s.117

(172) Tansel, s.119-120

Belgrad'ın stratejik önemini gayet iyi takdir eden II. Murad, burasını almak için altı ay süren bir kuşatmaya rağmen, coğrafî yerinin savunmaya gayet müsait olması, Tuna ve Sava nehirleri yoluyla devamlı yardım görmesi yüzünden muvaffak olamamıştır.

Belgrad'ı fethetmenin zorluğunu bilen Fatih Sultan Mehmed, burasını almaya karar verdiğinde, fetih için gerekli her türlü hazırlığı mükemmel olarak tamamladıktan sonra "...yüz bin kişilik bir ordu..."⁽¹⁷³⁾ ile yola çıktı. Kullanılacak topların bir kısmını İstanbul fethinde elde edilen bazı eşyayı eritmek suretiyle İstanbul'da⁽¹⁷⁴⁾ döktürdükten sonra gemilerle Tuna'ya göndermiştir. Gene İstanbulda ele geçirilen eşyaların bir kısmı da Tuna'nın büyük kollarından biri olan Morava nehri üzerindeki Grosavaç'a ve Grosavaç'a yakın bulunan Üsküp şehrine gönderilerek, oralarda gayet büyük muhasara topları döktürülmüştü. Grosavaç'ta binlerce işçi tarafından dökülen toplar arasında "...boyları 27 ayak olan 22 büyük top vardı"⁽¹⁷⁵⁾. Üsküp'te dökülen toplar Grosavaç'a kadar götürülüp⁽¹⁷⁶⁾, Grosavaç'takilerle birlikte gemilere yüklenmiş, bu gemiler Tuna üzerinde bulunan Hırsova'da, Dayı Karaca Paşa idaresinde İstanbul'dan gelen ince donanmaya iltihak etmişlerdir⁽¹⁷⁷⁾.

(173) Tansel, s.120. Hammer, III, 29'da : "...takriben yüz elli bin kişi ile..." denmektedir.

(174) Neşri, II, 200^b : "...Sultan Mehmed İstanbul'dan bozduğu bakır atı ve dahî haçı ve ne kadar kilise var ise çanlarını toplar döktürüb..."

(175) Tansel, s.120

(176) Tursun Bey, Târîh-i Ebu'l-Feth, (nşr. Mertol Tulum), İstanbul 1977, s.79 : "Topları Üsküb şehrinden san'at-i cerr-i eskâî ile yayalara çekti..."

(177) Tarihlerde topların Grosavaç'tan, Tuna üzerinde bulunan Hırsova'ya kadar nasıl getirildiği hakkında bilgi tesbit etmemiz mümkün olmadı. Yerli ve yabancı bütün tarihçiler topların Morava üzerindeki bir yerde döküldüğü hususunda ittifak ederlerse de, bazıları bu kalenin ismini vermezler. Seferde bulunmuş olan Tursun Bey, Üsküp'ten başka yer ismi yazmamıştır. Bu topların bir kısmı çok ağır olduklarından Hırsova'ya kadar gemilerle taşınmış olmalıdırlar.

860 h. / 1456 m. tarihinin ilkbaharında yola çıkan ordu, 13 Haziran 1456 tarihinde Belgrad önüne vardı. Ordugâh kurulduktan sonra, donanmanın gelişi beklenmeden hücumla başlandı. İstanbul'dan büyük toplarla yüklü olarak gelen gemilerin katılmasıyla gemi sayısı iki yüzü bulan⁽¹⁷⁸⁾ Tuna donanması, topları taşıdıkları, kürekle hareket eden çektirme cinsi gemilerden müteşekkil bulunması ve Tuna'nın akış istikametinin tersine hareket etme mecburiyetinden dolayı, muhasaraya kara ordusundan biraz daha geç iştirak edebilmiştir⁽¹⁷⁹⁾.

(178) Hammer, a.g.e., III, 29 : "...iki yüz çektirmeden müretteb bir ince donanma (Naves autem erant numero ducentos, Kalkondil'den nkl.)".

(179) Uzunçarşılı, a.g.e., II, 16 : "Vidin'de toplanmış olan Osmanlı donanması Segedin'den gelecek yardıma karşı koymak için Belgrad önüne geldi ise de Hunyad'ın donanmasına mağlup oldu".

Tansel, a.g.e., s.120-121, : "Tuna yolu ile hareket etmiş olan ve ikiyüz parçadan ibaret bulunan donanma Dayı Karaca Bey'in komutasında idi. Ayrıca büyük toplar da Dayı Karaca Bey'in nezareti altında aynı yoldan sevk edilmişti. Bu suretle Belgrad hem karadan hem de nehir tarafından kuşatılmak isteniyordu... Padişah kara ordusunun başında Morava'yı geçtikten sonra ... Hasan Bey adında birisini de Belgrad taraflarına (haber toplamaya) göndermişti... Belgrad tarafına gidenlerin yakaladıkları esirler ise Macarların harbe hazır olduklarını söylüyorlardı. Gerçek Karaca Bey'den gelen bir haberden Macar kuvvetlerinin Tuna'nın öte tarafında görüldüğü anlaşıldı... Bu haberleri alan padişah Semendire cihetine yöneldi. Çünkü düşmanların Tuna'dan ilerleyen Türk donanmasının yolunu kesmek ihtimali vardı...".

Tansel, s.122 : "Bundan sonra, daha önce Karaca Bey tarafından hem nehir hem de karadan kuşatılmış bulunan Belgrad üzerine yürüdü. Fakat Karaca Bey'in kuşatması tamam değildi...".

Görüldüğü gibi, Uzunçarşılı, donanmanın Belgrad muhasarasında fiilen görev yapmadığını, Tansel ise donanmanın kara ordusundan önce gelerek muhasarayı başlattığını yazmaktadır.

Tursun Bey, s.80 : "...ordu-yı hümayun âdet-i Osmani tertibi üzere yirleşti, ve yigid yinil, kal'a kapuları önünde düşmen ile elleşti. Gemiler dahı yitişti, ..." sözleriyle hem donanmanın kuşatmaya fiilen iştirak ettiğini, hem de biraz geçikme ile geldiğini açıkça belirtmektedir. Tursun Bey, seferde bulunduğundan en doğru bilgiyi vermektedir.

Tuna donanmasının gelmesiyle toplar gemilerden indirilerek mevzilere yerleştirildiler. Gemilerin bazıları İstanbul'un fethinde yapıldığı gibi karadan yürütülerek⁽¹⁸⁰⁾ Sava nehrine sokuldu. Böylece hem karadan, hem de Tuna ve Sava nehirleri yönlerinden kuşatılan Belgrad kalesi toplarla dövülmeye başlandı. Arada genel hücumlar da yapılıyordu⁽¹⁸¹⁾.

Belgrad'a Macarların Kaledekilerin ümitsizliğe düştüğü sıralarda Tuna'nın öte yakasında Macar ordusunun toplanmaya başladığı duyuldu.

Bu kuvvetler Hunyadi'nin idaresi altında idi. Sayıları 60000'i geçen bu kuvvetler Peterwardein'i geçmiş bulunuyorlardı⁽¹⁸²⁾.

Yapılan müşaverede Rumeli Beylerbeyi Dayı Karaca Paşa, emrindeki kuvvetlerle Sava nehrini geçip⁽¹⁸³⁾, düşmanı orada karşılamayı teklif ettiyse de, bu güzel fikir reddedildi⁽¹⁸⁴⁾. Muhasaranın

(180) Tansel, s.122

(181) Tursun Bey, s.80

(182) Tansel, s.122

(183) Bütün Osmanlı tarihçileri, Karaca Paşa'nın, Tuna'nın öteki tarafına geçmek istediğini ve Macarların Tuna'nın karşısından geldiklerini yazmaktadırlar. Yalnız Tarih-i Ebü'l-Fâruk, C.2, s.42'deki: "...ehl-i salîb Sava'nın karşı yakasına geldiler" cümlesi bizim de kabul ettiğimiz değişik bir yer göstermektedir. Tansel'in, Zinkeisen, II, s.84 ve Fraknoi Vilmos, IV, s.153'ten naklen, Haçlılar yürüyüşleri sırasında Peterwardein'i geçtiklerine göre, Sava nehrinin öteki tarafına gelmiş olmaları lâzımdır. Aksi takdirde Peterwardein'den sonra Tuna'nın soluna geçip, Belgrad'a yardım için Tuna'yı bir defa daha geçmeleri lâzımgelirdi. Çünkü Peterwardein Tuna'nın sağındadır. Tuna, Sava nehrinden çok daha geniştir. Hammer, Haçlı ordugâhının yerini belirtmemiştir.

(184) Neşri, II, s.720-122 (200^b): "Devletlü Sultanım ben kuluna destür ver Tunai öte geçeyin hisarın karşusunda oturayın dedi amma Rum İli'nin beyleri razı olmadılar zira zu^cm-ı fâsidleri bu idiki bu hisarı alıncak ayırık düşman kalmaz biz akın edecek yer kande bulalım lâ-büd çift sürmek gerek dediler"

Aşıkpashaoğlu, s.163: "Zira gayrı yerde düşman kalmaz. Bu hisarı da alıp bir avuç kâfiri dağıtacak olursak halimiz ne olur? Bir parça ekmeğe muhtaç oluruz dediler. Almama-ya hiyleler ettiler. Beğlerin himmeti olmadı. Elhâsıl bunların Belgrad'ı almaya arzuları olmadı".

başlamasından altı hafta kadar sonra, Macar ordusu serbestçe gelip Sava'nın öbür yakasında, Belgrad'ın hemen karşısında ordugâh kurdu. Bu orduda Almanya ve İtalya'dan gelen gönüllüler de bulunuyordu. Hunyad ayrıca, Osmanlıların Belgrad üzerine yürüyeceğini öğrenince, iki yüzden fazla gemi hazırlatmıştı.⁽¹⁸⁵⁾

Donanmalar Çarpışması Fatih Sultan Mehmed, Macar ordusunun gelme-
ve Tuna Donanmasının mesisi üzerine Belgrad'ın bir an önce alın-
İmhâ Edilmesi ması gerektiği düşüncesiyle genel bir hü-
cum emri verdi. Çünkü kaledekilerin yar-
dım alması halinde fethin imkânsızlaşacağını anlamıştı.

Hücumu başlayan Osmanlılar, top ateşleri neticesinde kale duvarlarında açılan gediklerden tam içeriye girmeye başladıkları sırada, zafere çok az zaman kalmışken; Jan Hunyad, içleri "...esbâb-ı cenk..."⁽¹⁸⁶⁾ ile "...tıka basa doldurulmuş..."⁽¹⁸⁷⁾ gemilerinin bir kısmını Tuna'nın akıntısından faydalanarak, kaledekilere yardım etmek ve "...İslâm donanmasıyla çarpışmak üzere Belgrad altına getirdi"⁽¹⁸⁸⁾. Kanaatimize göre, bu sırada Sava'da bulunan Osmanlı gemileri de harekete geçerek savaşa katılmışlardır.

Osmanlı Tuna donanması ilk çarpışmada Macarların dört-beş gemisini alarak içindekileri öldürdülerse de⁽¹⁸⁹⁾, Hunyad'ın di-

(185) Macar gemilerinin sayısı hakkında muhtelif rakamlar verilmiştir. Hammer, III, 30 ve Tansel, s.123'te iki yüz gemi oldukları yazılıdır. Tursun Bey, s.80'de bunları Osmanlı gemilerinden kat kat fazla göstermekle mübalâğa etmiştir. Fakat Belgrad muhafızlarının da kırk kadar yelkenli ile çarpışmaya katıldıkları hesaplanırsa, bunların 240'tan fazla oldukları muhakkaktır.

(186) Solakzâde, s.216

(187) Hoca Sadettin Efendi, Tâcu't-Tevârîh, (nşr. İsmet Parmaksızoğlu), İstanbul 1979, III, 15

(188) Tâcu't-Tevârîh, s.15

(189) Tursun Bey, s.80

ger gemilerinin yetişmesi ve Belgrad gemilerinin de savaşa iştirak etmesi üzerine, Osmanlı Tuna donanmasındaki "...leventleri bir yalğınlıktır aldı. Hepsi de kaçış yolunu tuttu"⁽¹⁹⁰⁾. Böylece Macar Tuna donanması, Osmanlı Tuna donanmasını kale duvarlarından ayırmayı başardılar. Su üzerindeki çarpışma devam etti. "...Türk gemilerinin manevraları ağır ve gemicileri tecrübesiz olduğundan az vakit içinde perişan oldular"⁽¹⁹¹⁾. Tuna nehri tarihinde ilk ve son olarak bu kadar büyük güçlerin çarpıştığı savaş "...beş saat sürmüştü. Belgrad muhafızlarının da kırk kadar yelkenli ile katıldığı bu savaşta üç Türk gemisi batmış, dördü de Macarların eline geçmişti"⁽¹⁹²⁾. Osmanlı Tuna donanması geri çekilirken, Belgrad surları üzerinden top ateşine tutulduğu görüşünderiz. Bu yüzden "...direkleri kırılmış ve tâifeleleri telef olmuş olan gemileri Macarların eline..."⁽¹⁹³⁾ düşmemeleri için Fatih Sultan Mehmed yaktırarak imhâ ettirmiştir. Tuna donanmasının yok olması üzerine, Sava'nın sol sahilinde ordugâh kurmuş olan Macarların, Belgrad'a asker sokmalarına hiçbir engel kalmamış oldu.

Karadaki Savaşın
Devamı ve Muhasaranın
Kaldırılması

Osmanlı-Macar Tuna donanmaları arasındaki çarpışmalar devam ederken, daha önceden Türklerin Belgrad'a giriştikleri hücum kuvvetini kaybetmişti. Durumun

nezaketini kavrayan padişah hücum emrini tekrarladı. Akşam güneş batana kadar dalga dalga tazelenen ve ertesi sabaha kadar durmaksızın devam eden taarruzlar⁽¹⁹⁴⁾, seher vaktinde savaşı iyice kızıştırdı. Macar gemileri bütün gece kaleye adam taşımışlardı.

Öğleye doğru Osmanlılar geri çekilmeye başladılar. Macarlar da onları takip ederek kaleden dışarı çıktılar, Osmanlı ordugâhına kadar ilerlediler. Türklerin geri çekilmeleri bozguna

(190) Tâcu't-Tevârîh, III, 17

(191) Hammer, III, 30

(192) Tansel, s.123

(193) Hammer, III, 30

(194) Tursun Bey, s.81

dönüşmek üzere iken Fatih'in bizzat savaşa girmesi durumu de-
ğiştirmiştir. Fatih Sultan Mehmed ilk anda üzerine gelen bir
Macar süvarisinin "...başını yardı..."⁽¹⁹⁵⁾, sonra iki süvariye
daha öldürdü⁽¹⁹⁶⁾; kendisi de alnından ve kalçasından yaralandı.
Bu durumu gören maiyeti ve civardaki askerleri gayrete geldiler.
Akşama kadar devam eden muharebenin sonunda, kaleden çıkan düş-
manın yüzde biri bile kaleye sığınmadı⁽¹⁹⁷⁾; hemen hemen hepsi
imhâ edildi.

Karanlık basınca, askerlerinin yorgunluğu ve yaralıların
çokluğu sebebiyle hücum hareketine son veren padişah, akşam ya-
pılan müşavere sonunda muhasaranın kaldırılmasına karar verdi.
Ertesi gün Osmanlı ordusu Edirne'ye doğru yola çıktı (Temmuz-
1456).

II. Belgrad Fatih Sultan Mehmed'in gerçekleştirdiği II.
Muhasarasının Belgrad muhasarası, neticesi Osmanlı Devleti i-
Neticesi çin çok pahalıya mal olan seferlerin ilkidir.

Bu muhasaradaki çarpışmalarda yirmi dört bin
asker şehid olmuş, dönüş sırasında üç yüz top⁽¹⁹⁸⁾ Belgrad ön-
lerinde bırakılmıştır. Tarihçilerin, Osmanlıların bu sefer sıra-
sındaki kayıplarını zikrederken Tuna donanmasından bahsetmeme-
leri dikkatimizi çekmektedir. Gerçi bunun, nehir savaşından son-
ra yakıldığını yazmışlardır, ama önemini belirtmemişlerdir.

Yukarıda anlattığımız gibi, tecrübeli mürettebata sahip o-
lan Haçlı Tuna donanmasının, Belgrad önünde, Osmanlı Tuna donan-
masını bertaraf ederek kaleye yardımcı kuvvetleri nakletmesi,
elde edilmek üzere olan Türk zaferine engel olmuştur. Eğer Os-
manlı Tuna donanmasındaki gemiciler tecrübeli kimseler olsa-
lardı, Haçlı Tuna donanmasını yenerek kaleye yardımcı kuvvetle-

(195) Hammer, III, 31

(196) Tursun Bey, s.82

(197) Tursun Bey, s.83

(198) Hammer, III, 31

rin gelmesine engel olacak; böylece daha 1456 yılında Belgrad Osmanlılar tarafından fethedilmiş olacaktı. Bu durumda, günümüzün Avrupa ve Dünya haritaları çok değişik durum arzedecekti. Haçlı Tuna donanmasının, Osmanlı Tuna donanmasını yenmesi, Türklerin Belgrad'ı üs olarak kullanıp Orta Avrupa'ya hakimiyetleri altına almalarını altmış beş sene geçiktirmiştir.

Osmanlı Tuna donanmasının mağlubiyetinin bir başka sebebi de, kendilerine yabancı bir su üzerinde çarpışma mecburiyetinde olmalarıdır. Haçlı donanmasının mürettebatı, Tuna'nın özellik ve akıntılarını çok iyi tanıyorlardı. Hayatları hemen hemen Tuna üzerinde geçmişti. Nehirde nasıl hareket edileceğini ve nehir harbi usullerini çok iyi biliyorlardı. Halbuki Osmanlı Tuna Donanmasının gemicileri bu konuda oldukça acemiydiler. Ayrıca, Belgrad önünde, Sava nehrinin Tuna nehrine karışmasından meydana gelen akıntılar, Türk gemiciler için tamamen meçhuldü⁽¹⁹⁹⁾.

(199) İstanbul Boğazı'ndan geçen yabancı bandralı gemilerin, çok tecrübeli olan kaptanları da, kılavuz almadıkları takdirde, boğaz akıntılarını bilmediklerinden zaman zaman kaza yapmaktadırlar.

B E Ő İ N C İ B Ö L Ü M

TUNA DONANMASININ YENİDEN YAPILMASI

Osmanlıların Tuna 862 h. / 1458 m. yılında, Fatih'in Mora se-
Sahillerindeki ferri sırasında Rumeli Beylerbeyi Mahmud Pa-
Hareketleri şa, Resava, Güzelcehisar⁽²⁰⁰⁾ ve Sivricehisar'ı
zaptetti. Güzelcehisar ve Sivricehisar, Bel-
grad'ın çok yakınında bulunuyorlardı. Bu sırada ramazan ayı gi-
rince akınlara ara verildi. Fakat Paşa boş durmadı. Güğercinlik
(Glubaç) kalesinin ileri gelenlerine gizlice kaftanlar gönderdi
ve timarlar adadı⁽²⁰¹⁾. Ramazan Bayramı merasimleri bitince,
derhal emri altındaki kuvvetlerle Güğercinlik önüne geldi. Ka-

(200) Uzunçarşılı, a.g.e., III, 20'de, Güzelcehisar'ın Fatih Sul-
tan Mehmed tarafından II. Belgrad muhasarası esnasında a-
lındığını; Mora seferi sırasında ise Mahmud Paşa tarafın-
dan tamir ettirildikten sonra içerisine muhafız askerler
konulduğunu yazmaktadır.

Bu sefer sırasında Mahmud Paşa'nın yanında bulunan Tursun
Bey, kalenin fethedildiğini (s.97) yazdığına göre, Güzelce-
hisar Belgrad muhasarasından sonra tekrar Sırp'ların eline
geçmiş olmalıdır.

(201) Tursun Bey, a.g.e., s.98 : "...dizdârından gayri keferesine
(kâfirlerine) timârlar (84 a) adamağ ile ve el altından kaf-
tânlar göndermek ile..."

ledelikler, üç kat kalenin kilitlerini verdilerse de, iç kalenin muhafızları teslim olmadılar. Bunlar mahsur kaldıklarından, su ihtiyaçlarını zincirli kova ile Tuna'dan gideriyorlardı. Zayıf at vermek istemeyen Mahmud Paşa, hücum teşebbüsünde bulunmadı. Vidin tarafından techizatları tamam gemiler getirtti ve bunlar vasıtasıyla kalenin alt tarafında pusu kurdurdu. İç kaledekiler, su almak için indirdikleri kovanın, pusudakiler tarafından kesilmesi üzerine teslim oldular⁽²⁰²⁾.

Tuna Donanmasının Tekrar İnşâı Osmanlı Tuna donanması, Belgrad önlerinde yok olunca (1456), Fatih Sultan Mehmed, Tuna'nın öneminden dolayı yeni bir Tuna donanması yaptırmıştır. Güğercinlik kalesinin fethi sırasında Mahmud Paşa'nın Vidin'den getirttiği gemiler, bu yeni yapılan Tuna donanmasının gemileridir.

Kaynaklarda, yeni Tuna donanmasının nerede ve nasıl inşa edildiğine dair hiçbir kayıt tesbit edemedik.

Yeni Tuna Donanmasının İlk Hizmetleri Rumeli Beylerbeyi Mahmud Paşa komutasındaki Türkler, yeniden yapılan Tuna donanmasının gemileriyle Tuna'dan geçip, Güğercinlik karşısında bulunan Tırnav (Trova=Sazadede) isimli Macar kalesine doğru yürüdüler. Kaleyi alamadılarsa da, civardaki diğer yerleşim yerlerinde gazâlar yaparak, gene Tuna'dan gemilerle geçip Güğercinliğe geldiler⁽²⁰³⁾.

Mahmud Paşa, daha sonra, Sava nehrinin sağında yer alan Maçva bölgesine yürüdü. Sava'nın Tuna'ya karıştığı yerde Belgrad kalesi bulunduğundan, Tuna donanmasının Sava'ya girmesi mümkün olmayacağı için, Sava nehrini aşarak Macar topraklarına girmek maksadıyla gemiler yaptırdı⁽²⁰⁴⁾. Gemiler yaş ağaçlardan ya-

(202) Tursun Bey, s.98

(203) Tursun Bey, s.98

(204) Tursun Bey, s.98

yapıldıklarından işe yaramadılar. Bunun üzerine Mahmud Paşa, o bölgedeki Martolosları⁽²⁰⁵⁾ tımarlar vermeyi teklif ederek kendilerine kılavuzluk yapmaları için razı etti. Paşa, Minnetoğlu Ali Bey'i akıncılara komutan olarak tayin etti, Tursun Bey'i de emin olarak onunla beraber gönderdi⁽²⁰⁶⁾.

Martolosların kılavuzluğu ile Sava'nın iki bölük olduğu bir yerden atları yüzdürerek ve sektirerek (?) geçen bu akıncılar, önce Sava'nın sol sahilindeki Dimitrofça (Mitrowitz) kalesi önüne geldiler. Kaledekilere, teslim olmalarını söyledilerse de teklifleri kabul edilmedi. Bunun üzerine Mahmud Paşa'ya haber gönderip, kaleyi alma işini ona bırakarak yollarına devam ettiler. Akın dönüşünde çok miktardaki ganimetlerle tekrar kalenin önüne geldiklerinde, Dimitrofça'nın Mahmud Paşa tarafından alınmış olduğunu gördüler. Bütün ganimetler ve esirler, kalenin gemileriyle Sava'nın sağ sahilindeki Osmanlı topraklarına geçirildiler⁽²⁰⁷⁾.

Görüldüğü gibi, Osmanlı kuvvetlerinin Tuna bir tarafa, Tuna'nın bir kolu olan Sava nehrini geçebilmeleri için bile gemiye ihtiyaçları vardı. Hele akın dönüşünde, ganimet ve esirlerin Osmanlı Ülkesi'ne getirilebilmeleri için, nehirlerin üzerinde çok sayıda gemilerin olması lâzımgeliyordu. Bilhassa düşman tarafından takip edilen akıncılar, yanlarında esirler ve ganimetler olduğundan, Tuna ve Sava'yı hızla geçmek mecburiyetindeydiler. Aksi takdirde büyük kayıplar vermeleri muhtemeldi. İşte bu hizmeti, Tuna donanması ifâ ediyordu.

Fatih Sultan Mehmed'in 1462 baharında başlattığı Eflâk seferine giden yüz elli bin asker⁽²⁰⁸⁾, Tuna donanması sayesinde

(205) Martoloslar, Osmanlı Devletine özellikle Tuna boylarında çok hizmet etmiş bir Hristiyan topluluğudur (Fazla bilgi için bk. 'R. Anhegger I, Martolos, IA., VII, 341-345).

(206) Tursun Bey, s.99

(207) Tursun Bey, s.99

(208) Tansel, s.165

gayet süratli ve intizamlı olarak gidiş ve gelişte karşıdan karşıya geçmişlerdir (209).

(209) Tuna donanmasının, Fatih Sultan Mehmed'in Eflâk seferini yaptığı yıllardaki durumu ile ilgili olarak tarih kitapları ve arşiv vesikalarında rastladığımız hiçbir bilgi olmadı. Ancak Mihaloğlu Ali Bey'in Gazavât-nâmesi'nde (Agâh Sırrı Levend, Gazavât-nâmeler ve Mihaloğlu Ali Bey'in Gazavât-nâmesi, TTK, Ankara, 1956) bulunan şu beyitler, Tuna gemileri hakkında biraz bilgi vermektedir :

- (s.272)by. 583 Tuna'ya irdiler ol hâs erenler
Gazâ deryâsına gavvâş erenler
- " 584 Çekildi zevrak ü keştî kenâra
Dizildi her sū cūy-bâra
- " 585 Zihî keştî ki hem-dem rûzgârı
Bu neyl-i bahr içinde emri cârî
- " 586 Kerâmet gösterür halka 'ayân ol
Şuya batmaz ider tayy-i mekân ol
- " 587 Gehî lenger-ger ü gâhî sebük-rûh
Çihâna yâd-gâr için komış Nûh
- " 588 Kanat bükdi vü pervâz urdı keştî
Göz açınca kenâra irdi keştî
- " 589 Kenâr idi velî gâyet hatâr-nâk
Olırdı anda her dem zehreler çâk
- " 590 Dem urşa ejdehâ gibi nehengi
Yudardı merdüm ü bebr ü pelengi
- " 591 Ne bigâne bilür ne âşnâyı
Aceb kim vaşfider kanlı Tunayı
- " 594 Erenler çıkdı fülk-i bād-pâdan
Şanasın uçdı şahinler yuvadan
- " 595 Yine atlandı ol eşhâb-ı sevket
Yine 'arzitdiler eflâke haşmet

(Kanaatimizce bu beyitte geçen eflâk kelimesi Eflâk olarak yazılmalıdır. Çünkü Tuna'nın sol sahili Eflâk topraklarıdır. Ayrıca eflâke=FELEKLERE(göklere)haşmet arzedilmez)

- " 932 Çekildi sū-besū keştî kenâra
Kamer reşkinden oldu pâre pâre
- " 933 Ne keştî her biri bir küh-peyker
Kanadı bādbân minkārı lenger
- " 934 Girüp keştîye ol hurşid-i rahşân
Oturdı bürc-i âbide kamer şân

N E T İ C E

Osmanlılarda İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması mevzulu çalışmamızda şu neticelere varılmıştır:

İhtiyaçların yanı sıra âyetler ve hadîsler de Müslümanları denizciliğe teşvik etmişlerdir. Hz. Muhammed (S.A.) zamanında gemi ile yolculuk yapma hadiseleri olmuştur. Ömer (r.a.) ve ilk Müslümanlardan çoğu deniz mefhumuna yabancıydılar. Ömer (r.a.), tecrübesiz olduklarından Müslümanlara denizciliği yasaklamıştır.

İslâm devletinin genişlemesinde ve İslâmiyetin yayılmasında büyük rolü olan İslâm denizciliği, İslâmiyet'i kabul eden denizciler tarafından tekâmül ettirilmiştir.

İslâm denizciliği bol malzemeye sahip olmasına rağmen bu konuda yapılan ilmi çalışmaların sayıları pek azdır.

İlk Türk denizcisi Çaka Bey değil; Abbâsîlerin Tarsus Valisi olan Emîr Yâzmân'dır. Türklerin ilk deniz muharebesi, 275 h. / 888-889 m. yılında, Emîr Yâzmân'ın filosu ile Bizanslılar arasında vuku bulmuş ve zaferle neticelenmiştir.

Denizci beyliklerin faaliyetleri, Türk denizciliğinin temel taşları mesâbesindedir. Bunlar kendi aralarında hiçbir zaman mücadele etmemiş; zaman zaman ise düşmanlarına karşı müşterek harekâtlarda bulunmuşlardır.

Osmanlılar Marmara Denizi sahillerini fethettikten sonra denizcilikle ilgilenmeye başlamışlardır. Fakat bu konudaki faaliyetleri, ihtiyaçlarını giderecek kadar olmuştur.

Orhan Gazi devrindeki Osmanlı denizciliği, Marmara Denizi'nde iş görme kapasitesini aşmamıştır. Bu devirde devletin resmî gemileri olmadığından, ihtiyaç halinde ticaret gemileri kullanılmıştır. Sahil beyliklerinin fethedilmesi, Osmanlı denizciliğinin ilerlemesine büyük katkılarda bulunmuştur.

Çimpe kalesi Bizanslılar tarafından verilmemiş, Osmanlılar tarafından fethedilmiştir. Çimpe'nin fethi, Dünya, İslâm ve Türk tarihlerinin dönüm noktalarından biridir. Bu olaydan sonra Haçlıların hedefi, Türkleri Avrupa'dan çıkarmak olmuştur.

I. Murad (Hüdavendigâr) zamanında Osmanlı denizciliğinde hiçbir ilerleme olmamıştır. I. Bayezid (Yıldırım) devrinde ise büyük ilerleme göstermiştir. 1402 Ankara savaşından sonra Osmanlı denizciliği gerilemiştir. Bunda, eski denizci beyliklerin tekrar kurulmasının büyük tesiri vardır.

I. Mehmed (Çelebi)'nin kurduğu filonun Venedikliler tarafından imhâ edilip, denizci personelin kaybedilmesi, İslâm ve Osmanlı denizciliklerinin felâketlerinden biri olarak addedilebilir. II. Murad, denizciliği ihyâ için büyük gayret göstermiş, tersane kurmak ve personel yetiştirmek için faaliyetlerde bulunmuştur. Bunun neticesinde, oğlu Fatih Sultan Mehmed, kısa zamanda büyük ve muntazam bir donanma kurarak İstanbul'un fethini kolaylaştırmıştır.

II. Murad, Tuna nehri üzerinde bir donanma kurmuştur. Bu donanmanın kuruluş tarihini tesbit etmek mümkün olmamıştır.

Küçük Niğbolu kalesinin mevkiî, Tuna nehri ile Transilvanya Alpleri'nin bitiştikleri yere yakın olup, bugünkü Demirkapı geçidi ile Turnu Severin kasabaları civarında olabilir. Bu kale kanaatimizce sonradan Osmanlılar tarafından yıktırılarak ortadan kaldırılmıştır.

Niğbolu savaşı, Tuna üzerindeki Osmanlı hakimiyet mücade-

lesinin ilk büyük olayıdır. Haçlılar, Niğbolu'yu, Tuna'nın kilit noktalarından biri olduğu için almadan ilerlemek istememişlerdir. Haçlı donanması kalenin önüne kadar gelmiş ve fiilen muhasaraya katılmıştır. Niğbolu zaferi, Osmanlı Devleti'nin Avrupa'da'ki topraklarının kuzeydoğusu için, Tuna'nın sınır olmasını kesinleştirmiştir.

II. Murad'ın son zamanlarında inşa edilmiş olan Tuna donanması, Fatih'in Belgrad muhasarası için döktürdüğü topları taşımış; Macar Tuna donanmasıyla yaptığı mücadelede mağlup olması üzerine, padişah tarafından yaktırılarak imhâ edilmiştir. Tuna donanması olmadığından, muhasara kaldırıldıktan sonra avdet edilirken üç yüzden fazla sayıdaki toplar taşınamamış ve bunlar Macarların ellerine geçmiştir.

II. Belgrad muhasarasında, Rumeli Beylerbeyi Dayı Karaca Paşa, Tuna'nın değil, Sava nehrinin karşısına geçmeyi teklif etmiştir. Sonradan gelen müttefik Macar ordusu, Karaca Paşa'nın geçmek istediği yere ordugâh kurmuştur.

II. Belgrad muhasarası, Osmanlı Devleti için çok sayıda insan ve malzeme kaybına rağmen başarılı olmayan seferlerin birincisidir. Yalnız, bu olayın, batılı tarihçilerin iddia ettikleri gibi, bir mağlubiyet olarak değerlendirilmemesi lâzımdır. Fatih Sultan Mehmed, Belgrad seferinden döndükten sonra yeni bir Tuna donanması kurmuştur.

Mihaloğlu Ali Bey Gazavâtnâmesi'ndeki Tuna gemilerini anlatan beyitlerden 595 numaralısı, Ali Bey'in, 1462 yılında yapılan Eflâk seferine gittiğini ortaya çıkarmaktadır.

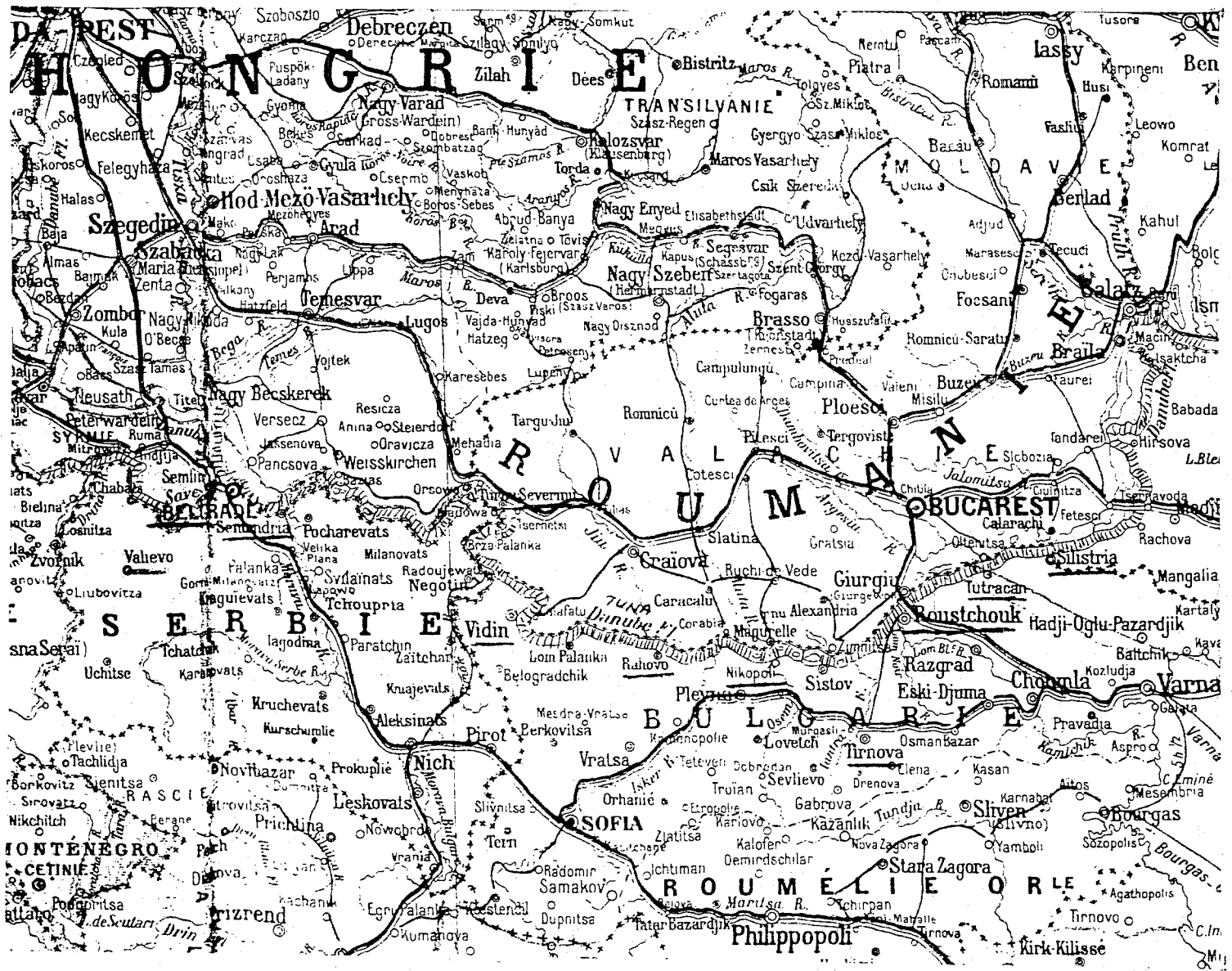
İstanbul'da bulunan Başbakanlık Arşivi'nde, İbnü'l-Emin ve Cevdet beylerin Bahriyye tasnifleri, Tuna ile ilgili bol miktarda vesikaları da ihtiva etmektedir. Bunlardan en eski olanı, 920 h. / 1514 m. tarihini taşımaktadır. Bizden sonra aynı konuda çalışacaklara yardımcı olmak için, her iki tasnifteki, Tuna

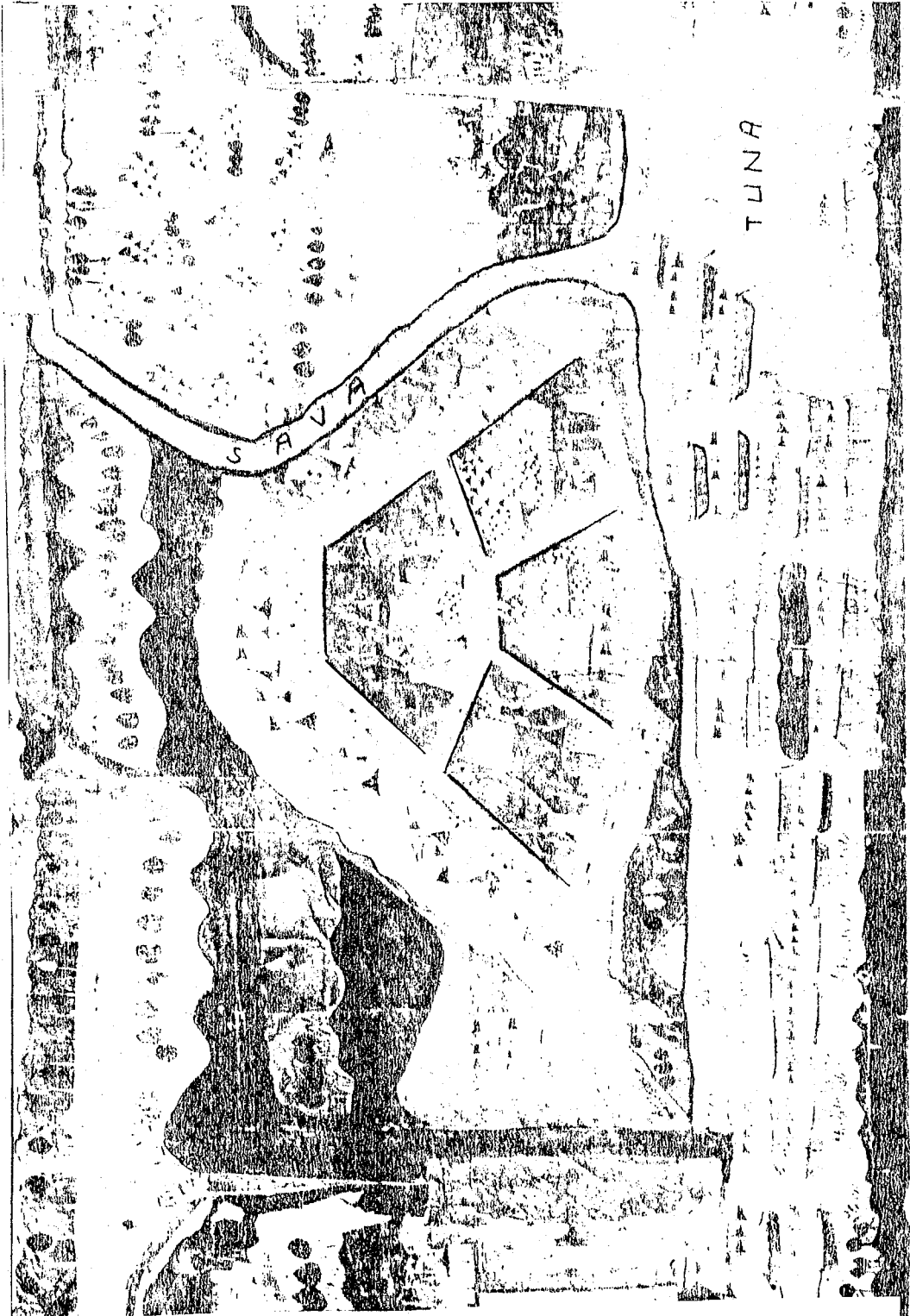
ile ilgili vesikaların sıra numaraları ve tarihlerini çalışmamızın sonuna eklemeyi çok arzu ediyorduk. Vakit yetersizliği, bunu gerçekleştirmemize engel olmuştur.

Çalışmamızın ikinci kısmı sadece Tuna donanmasının kurulması olduğundan, kuruluş teşkilatı inceleme konusu yapılmamıştır. Tuna donanmasının kuruluş teşkilatını inceleyecek olanların, kaynak bulma güçlükleri ile karşılaştıklarında, çalıştıkları devirlerle alâkalı gazavâtnâmeleri incelemeleri gerekmektedir.

İslâm Tarihi'nin, şimdiye kadar inceleme konusu yapılmamış olan denizcilik meselelerinin, bundan sonra verimli ilmi çalışmalara mevzu teşkil edeceği ümidini taşıyoruz.

XX. asrın başlarında Paris'te basılmıştır.
Tuna nehri civarındaki kasaba ve şehirleri gösteren bu harita





Hadım Süleyman Paşa'nın Belgrad'ı muhasara plânı
 (Aslı Topkapı Sarayı Müzesi arşivinde 4689 numara-
 rada kayıtlıdır). Belleten, C.4, Ankara, 1940.

B İ B L İ Y O G R A F Y A

- Ahmed Aşıkî : Aşıkpaşaoğlu (Aşıkpaşazâde) Tarihi, (nşr. Atsız), İstanbul 1970
- Aktepe, M. Münir : Osmanlıların Rumeli'deki İlk Fethettikleri Çimbi Kal'ası, İ. Ü. Ed. Fak. Tarih Dergisi, İstanbul 1950
- Ali Fahri : Osmanlı Bahriyesi, Mecmua-i Seneviyye-i Bahriyye, I. sene, İstanbul 1331 .
- Anhegger, Robert : Martolos, İA., VII, 341-344
- Atiya, A. S. : Niğbolu Haçlılar Seferi, (trc. Esat Uras), Ankara 1956
- Bailly, Auguste : Bizans Tarihi, (trc. Haluk Şaman), (Tercüman, 1001 Temel Eser, nr.47), İstanbul ? , II
- Baysun, M. Cavid : Belgrad, İA., II, 475-485
- Becker, C. H. : Abdullah b. Sa'd b. Ebî Sarh, İA., I, 40-41
- Büyüktuğrul, Afif : Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması, İstanbul 1982, I-II
- Cezar, Mustafa : Osmanlı Tarihinde Levendler, İstanbul 1965
- Dânişmend, İsmail Hâmi : İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi, İstanbul 1971, I
- Diehl, Charles : Bizans İmparatorluğu Tarihi, İstanbul 1938
- George, P. - Harot, R. - Tekindağ Şehâbeddin : Tuna, Meydan Larousse, Büyük Lügat ve Ansiklopedi, İstanbul 1970, XII, 307-308

- Gibbons, Herbert Adams : Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluşu, (trc. Rağıb Hulûsi), İstanbul 1928
- Gökbilgin, M. Tayyib : Orhan Gazi, İA., IX, 399-408
Osman I., İA., IX, 431-443
- Gregoras : Şehzade Halil'in Sergüzeşti, (trc. İskender Hoci), TOEM, I. sene, cüz:1-6
- Gürün, Kâmuran : Türkler ve Türk Devletleri Tarihi, İstanbul 1982, II
- Hammer : Devlet-i Osmâniyye Tarihi, (trc. Mehmed Atâ), İstanbul 1336, I-II-III
- Hamidullah, Muhammad : Hazret-i Peygamberin Savaşları, (trc. Salih Tuğ), III. Baskı, İstanbul 1981
- Hamid Vehbi : Meşâhîr-i İslâm, İstanbul 1331, I-II
- Hitti, Philip K. : Siyâsî ve Kültürel İslam Tarihi, (trc. Salih Tuğ), İstanbul 1980, I-II-III-IV
- Hoca Sadettin : Tâcu't-Tevârih, (nşr. İsmet Parmaksızoğlu), İstanbul 1979, III
- İbn Haldun : Mukaddime, (trc. Süleyman Uludağ), İstanbul 1982, I
- İnalçık, Halil : Fatih Devri Üzerinde Tetkikler ve Vesikalar, Ankara 1954, I
Mehmed II., İA., VII, 506-535
Murad II., İA., VIII, 598-615
- Kurdoğlu, Fevzi : Hadım Süleyman Paşa'nın Mektupları ve Belgrad'ın Muhasara Plânı, Belleten, Ankara 1940, IV
Gelibolu ve Yöresi Tarihi, İstanbul 1938
- Lavisse, Ernest - Rambaut, Alfred Nicolas : Târîh-i Umûmî, İstanbul 1926

- Levend, Agâh Sırrı : Gazavâtnâmeler ve Mihaloğlu Ali Bey'in Gazavâtnâmesi, TTK., Ankara 1956
- Mehmed Hemdemî : Solakzâde Tarihi, İstanbul 1297
- Mehmed Murad : Târîh-i Ebu'l-Fârûk, İstanbul 1325, I-II
- Mehmed Neşrî : Kitâb-ı Cihannümâ (Neşrî Tarihi), (hazırlayanlar : Faik Reşit Unat-Mehmed A. Köymen), TTK., Ankara 1957, I-II
- Mehmed Şükrü : Esfâr-ı Bahriyye-i Osmâniyye, İstanbul 1306, I
- Mahmud Şevket : Osmanlı Teşkilâtı ve Kıyâfet-i Askeriyye, İstanbul 1325
- Miras, Kâmil : Sahîh-i Buhârî Muhtasarı Tecrîd-i Sarîh Tercemesi ve Şerhi, III. Baskı, Ankara 1975, III
- Mirmiroğlu, Vl. (Vladimir) : Fatih'in Donanması ve Deniz Savaşları, İstanbul 1946
- Parlak, Türkmen : Ege Denizinde İlk Türk Derya Beyleri, ? Eylül 1979
- Oruç Beğ Tarihi : (Hazırlayan : Atsız), İstanbul 1972
- Öztuna, Yılmaz : Başlangıcından Zamanımıza Kadar Türkiye Tarihi, İstanbul 1964, III
- Rousset, Paul : Histoire des Croisades, Paris 1978
- Sertoğlu, Mithat : Osmanlıların Rumeli'ye Geçişleri, Yeni Tarih Dergisi, İstanbul Şubat 1957
- Sümer, Faruk : Oğuzlar (Türkmenler) Tarihleri- Boy teşkilâtı- Destanları, 3. Baskı, İstanbul 1980
- Şeşen, Ramazan : Salâhaddin Devrinde Eyyûbîler Devleti, İstanbul 1983

- Şükrullah : Behcetü't-Tevârih, (nşr.:Atsız, Osmanlı Tarihleri I), İstanbul 1949
- Tansel, Selâhattin : Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyeti, Ankara 1953
- Tekindağ, M. C. Şehâbeddin : Çanakkale, İA., III, 311-347
Niğbolu, İA., IX, 247-253
- Turan, Osman : Selçuklular Tarihi ve Türk-İslâm Medeniye-
ti, 3. Baskı, İstanbul 1980
- Tursun Bey : Târih-i Ebu'l-Feth, (nşr. Mertol Tulum),
İstanbul 1977
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi, Ankara 1977, III, kısım II.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı : Ali Paşa, Çandarlızâde, İA., VIII,
325-326
Mehmed I., İA., VII, 496-506
Murad I., İA., VIII, 587-598
Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşki-
lâtı, Ankara 1984
Osmanlı Tarihi, Ankara 1982, I
" " , Ankara 1983, II
- Ünlü, Nuri : Anahatlarıyla İslâm Tarihi, İstanbul 1984
- Yıldız, Hakkı Dursun : İslâmiyet ve Türkler, İstanbul 1980
- Yınanç, Mükrimin Halil : Bayezid I., İA., II, 369-392
- Zeydan, Corci : Medeniyet-i İslâmiyye Tarihi, (trc. Zeki Meğâmiz), İstanbul 1328, I