

**T.C.**  
**ORDU ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**  
**TARİH ANABİLİM DALI**

**XVI. YÜZYIL OSMANLI DENİZ SAVAŞLARININ ANATOMİSİ**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**HAZIRLAYAN**

**MERAL İNAN**

**AKADEMİK DANIŞMAN**

**Doç. Dr. AYŞE PUL**

**ORDU – 2016**

T.C.  
ORDU ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Bu çalışma jürimiz tarafından 22/07/2016 tarihinde yapılan sınav ile  
..... TARİH ..... Anabilim Dalı,  
YENİ CAZ TARİHİ ..... Bilim Dalı'nda YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: Prof. Dr. İbrahim EKİNCİ

Üye: Doç. Dr. Ayşe PUL


Üye: Doç. Dr. Seri Balcı S. Keçi

ONAY:

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

.../.../2016

Unvanı Adı SOYADI  
Sosyal Bilimleri Enstitüsü  
Müdürü

  
Yrd. Doç. Dr. Fevziye EKER  
Müdür V.

## **BİLDİRİM**

Hazırladığım tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya, kullandığım başka yazarlara ait her özgün fikre kaynak gösterdiğimi bildiririm.

20.07.2016

MERAL İNAN



[İNAN, Meral], [XVI. Yüzyıl Osmanlı Deniz Savaşlarının Anatomisi], [Yüksek Lisans], [Ordu Üniversitesi], [Ordu], [2016].

### ÖZET

Osmanlı Devleti coğrafi konumu itibarı ile denizlere kayıtsız kalamamıştır. Kuruluşundan itibaren denizcilikte önemli gelişmeler göstermiştir. Özellikle XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin denizlerde göstermiş olduğu büyük ilerleme kara savaşlarındaki başarılarının yanı sıra denizlerde de Osmanlı'ya üstünlük kazandırmıştır. Böylece Osmanlı Devleti Akdeniz dünyasında uzun yıllar söz sahibi olmuştur. Bu süreçte Osmanlı Devleti'nin siyasi bağlamdaki devletlerarası ilişkilerine, denizcilikte göstermiş olduğu faaliyetlere tersane ve donanmadaki gelişmelere, kaptan paşaların Osmanlı deniz gücü için önemine ve savaşlardaki etkilerine değineceğiz. Ayrıca asıl bütün bunların üzerine kurulacak olan XVI. yüzyıl deniz savaşlarındaki başarıların ve başarısızlıkların yaşanmasındaki sebepleri değerlendirmeye çalışacağız.

**Anahtar Kelimeler:** Denizcilik faaliyetleri, Deniz savaşları, Kaptan paşalar, Osmanlı.

[İNAN, Meral], [Anatomy of Ottoman Sea Battle in XVI'th Century], [Master], [Ordu], [Ordu University], [2016].

### **ABSTRACT**

The Ottoman Empire did not remain indifferent to the seas as of geographic location. From its inception has shown significant improvements in shipping. In Particular, XVI. century of the Ottoman Empire in the great progress of their successes, as well as in land battle at sea also has superiority to the Ottomans. Thus the Ottoman Empire in the Mediterranean world has been involved for many years. In this process, the political context of the Ottoman State interstate relations, the shipyard is in shipping activities and naval developments, Captain of the Ottoman naval power the importance and rationale for the effects. Also from the principal will be all over them. the success and failure in a naval battle of the century happened will try to assess the reasons.

**Key Words:** Shipping activities, Sea battles, Captain Pasha, Ottoman.

## ÖNSÖZ

Osmanlı Devleti, XV. yüzyıldan itibaren Akdeniz dünyasında var olmanın bir gerekliliği olarak Avrupa devletleriyle olan ticari ve diplomatik ilişkiler neticesinde denizlere de hâkim olmak durumundaydı. Bu hususta, Fatih Sultan Mehmed zamanından itibaren güçlü bir donanmanın varlığını zorunlu gören Osmanlılar, XV. ve XVI. yüzyıllarda tersane kurma ve donanma inşası konusunda büyük bir yol katetmişlerdi. XVI. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı Devleti, kara ordusunun yanı sıra sahip olduğu donanmasıyla Batılı devletlere siyasi, ekonomik ve askeri alanda üstünlük sağlayarak, Doğu Akdeniz’de tek hâkim güç olmuştu. Ancak Karadeniz ve Doğu Akdeniz’de sağladığı mutlak üstünlüğü, Hint Okyanusu’na fazla yansıtamamışlardı. Bu duruma pekçok dinamik etki etmişti. Başarısızlık sebeplerini ortadan kaldırmak için çareler düşünmüşler ve gerekli tedbirleri almışlarsa da, bu uzak coğrafyada hâkim konuma gelmeyi başaramamışlardı. Zaman zaman Akdeniz dünyasında da başarısızlıkları gündeme gelmesine rağmen, kötü şartları bertaraf etmeyi bilmişlerdi. Bu başarısızlıkların askeri, teknolojik, diplomatik, sosyo-ekonomik gibi çeşitli yönlerden değerlendirilebilecek pek çok sebebi vardı. Biz bu çalışmada, XVI. yüzyılda Osmanlı deniz seferlerinin olumlu veya olumsuz sonuçlarını nedenleriyle birlikte bu yüzyıldaki donanmanın niteliği, ünlü denizcileri de konu bağlamında ele alınacaktır. XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti’nin gücü, Avrupa Devletleri’nin denge sisteminin önemli bir ögesi haline gelmiştir. Osmanlı bu dönemde Doğu’da ve Batı’da diplomatik anlamda büyük bir rol oynamıştır. Karada olduğu gibi denizlerde de genişlemeye başlamış ve deniz gücünü arttıran Osmanlı diğer devletlerle siyasi olduğu kadar ekonomik anlamda da ilişkilerini kuvvetlendirmiştir. XVI. Yüzyılda Osmanlı’nın denizcilikte göstermiş olduğu hummalı çalışmalar neticesinde Akdeniz faaliyetleri, Osmanlı Devleti’nin Orta ve Batı Akdeniz’de hâkimiyet kurduğu bir dönem olmuştur. Bu dönemde Suriye ve Mısır Anadolu hattı güvenliği Rodos’un alınmasıyla sağlanmıştı. Preveze gibi büyük bir zaferden sonra Trablusgarp ele geçirilmiş ve Cerbe Zaferi kazanılmış bu sayede Orta Akdeniz’e kesin surette hâkim olunmuştu. XVI. Yüzyılda Akdeniz’de başarılı fetihler gerçekleşmiş, başarının altında yatan sebeplere baktığımız zaman ünlü denizci Barbaros’un Osmanlı hizmetine girmesiyle Osmanlı donanmasında ve denizlerdeki fetihlerde yeni bir dönem başladığını görmekteyiz. Deneyimli denizci ve onun yetiştirmiş olduğu diğer Osmanlı’ya hizmet eden denizciler sayesinde Osmanlı devleti büyük deniz savaşlarına imza atmıştır. XVI. Yüzyılda Dünya’nın en kudretli devleti konumuna gelmiştir. Fakat yüzyılın ikinci yarısına geldiğinde Malta Adası’nın alınamaması ve İnebahtı bozgunu Osmanlı Devleti’ni çok yıpratmıştı bu savaşlarda yetenekli denizcilerini, yetmiş

gemi mürettebatını kaybetmesine sebep olmuştu. Savaşlardaki gemi, mühimmat ve teçhizat kaybı maddi olarak devleti yormuştu. Osmanlı Devleti bu yenilgilere rağmen tüm imkânlarını kullanarak tersanelerde gemi inşa faaliyetlerine yeniden başlamıştı. Fakat kaybedilen önemli denizcileri geri getirmek mümkün değildi. Ayrıca bu durum ülkenin ekonomisini de olumsuz etkilemişti. Tezimizde ayrıntılarıyla Osmanlı Devleti'ni başarıya götüren etkenlere ve başarısızlığa götüren ihmallere değineceğiz.

Çalışmam boyunca bana destek olan, konunun seçiminde ve hazırlanmasında değerli vaktini ayıran, anlayışla ve ilgi ile yaklaşan, çok değerli, sayın hocam Doç. Dr. Ayşe Pul'a, teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca bu süreçte bana destek olan aileme ve eşim Ertan İnan'a da teşekkür ederim.

Ordu 2016  
Meral İNAN

## KISALTMALAR

- Bkz :Bakınız  
BOA :Başbakanlık Osmanlı Arşivi  
C :Cilt  
Çev :Çeviren  
DİA :Diyanet İslam Ansiklopedisi  
Haz :Hazırlayan  
İA :İslam Ansiklopedisi  
MD :Mühimme Defteri  
MEB :Milli Eğitim Bakanlığı  
s :Sayfa  
S :Sayı  
Ter :Tercüme  
TTK :Türk Tarih Kurumu



## ÖZGEÇMİŞ

<b>Kişisel Bilgiler</b>	
Adı Soyadı:	Meral İnan
Doğum Yeri ve Tarihi:	Vezirköprü / 01.07.1989
<b>Eğitim Durumu</b>	
Lisans Öğrenimi:	Ordu Üniversitesi/Fen Edebiyat Fakültesi/Tarih Bölümü
Yüksek Lisans Öğrenimi:	Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı/Yeniçağ Tarihi
Bildiği Yabancı Diller:	İngilizce
Bilimsel Etkinlikleri:	
İş Deneyimi	
Uygulamalar:	
Projeler:	
Çalıştığı Kurumlar:	
Çalıştığı Kurumlar:	
E-Posta Adresi:	<a href="mailto:Meral_szn22@hotmail.com">Meral_szn22@hotmail.com</a>
Telefon: Cep:	05424047709
Tarih ve İmza:	

## İÇİNDEKİLER

<b>BİLDİRİM</b> .....	iii
<b>ÖZET</b> .....	iv
<b>ABSTRACT</b> .....	v
<b>ÖNSÖZ</b> .....	vi
<b>KISALTMALAR</b> .....	viii
<b>ÖZGEÇMİŞ</b> .....	ix
<b>İÇİNDEKİLER</b> .....	x
<b>GİRİŞ</b> .....	1
<b>1. BÖLÜM</b> .....	6
<b>XVI. YÜZYIL AKDENİZ DÜNYASINA KISA BİR BAKIŞ</b> .....	6
<b>1.1. XVI. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NİN GENEL DURUMU</b> .....	6
<b>2. BÖLÜM</b> .....	13
<b>2.1. XV. VE XVI. YÜZYILDA OSMANLI DONANMASI</b> .....	13
<b>2.2. Osmanlı Gemileri</b> .....	21
<b>2.3. Osmanlı Tersâneleri</b> .....	24
<b>2.4. XVI. Yüzyılda Osmanlı Donanmasında Kullanılan Gemi Çeşitleri</b> .....	29
<b>2.4.1. Kürekli Gemiler</b> .....	29
<b>2.4.1.1. Başarda</b> .....	29
<b>2.4.1.2. Kadirga</b> .....	29
<b>2.4.1.3. Mavna</b> .....	30
<b>2.4.1.4. Kalyata</b> .....	31
<b>2.4.1.5. Fırkate</b> .....	31
<b>2.4.1.6. Pergende</b> .....	31
<b>2.4.1.7. Karamürsel</b> .....	31
<b>2.4.1.8. Palaşkerme</b> .....	32
<b>2.4.2. İnce Donanma Gemileri</b> .....	32
<b>2.4.2.1. Şayka</b> .....	32
<b>2.4.2.2. Şehtur (Şahtur)</b> .....	33

2.4.2.3.	Kancabaş .....	33
2.4.2.4.	Kırlangıç.....	33
2.4.2.5.	Üstüaçık.....	34
2.4.2.6.	İşkampoye .....	35
2.4.2.7.	Tonbaz/Tombaz .....	35
2.4.3.	Yelkenli Gemiler .....	35
2.4.3.1.	Göke/Köke.....	35
2.4.3.2.	Barça.....	36
2.4.3.3.	Kalyon .....	36
2.4.3.4.	Ateş Gemisi .....	36
3.	BÖLÜM.....	39
3.1.	XVI. YÜZYIL'IN ÜNLÜ KAPTAN-I DERYALARI .....	39
3.1.1.	Kemal Reis.....	40
3.1.2.	Oruç Reis .....	42
3.1.3.	Barbaros Hayrettin Paşa.....	43
3.1.4.	Turgut Reis.....	48
3.1.5.	Pirî Reis .....	50
3.1.6.	Murad Reis .....	53
3.1.7.	Seydi Ali Reis .....	53
3.1.8.	Piyale Paşa .....	55
3.1.9.	Müezzinzâde Ali Paşa.....	56
3.1.10.	Kılıç Ali Paşa .....	58
4.	BÖLÜM.....	60
4.1.	XVI. YÜZYIL OSMANLI DENİZ SEFERLERİ.....	60
4.1.1.	Rodos Adası'nın Alınması.....	60
4.1.2.	Tunus'un Fethi .....	66
4.1.3.	Korfu Seferi .....	68
4.1.4.	Preveze Deniz Savaşı.....	70
4.1.5.	Osmanlı-İspanya Mücadeleleri.....	73
4.1.6.	Cerbe Zaferi .....	77
4.1.7.	Malta Kuşatması .....	80

4.1.8. Hint Okyanusuna Seferler .....	85
4.1.9. Kıbrıs'ın Fethi .....	95
4.1.10. Lefkoşe'nin Zaptı .....	100
4.1.11. Magosa'nın Zaptı .....	100
4.1.12. İnebahtı Muharebesi.....	105
<b>5. BÖLÜM .....</b>	<b>113</b>
<b>5.1. XVI. YÜZYIL OSMANLI DENİZ SEFERLERİNİN BAŞARI VE BAŞARISIZLIK NEDENLERİ.....</b>	<b>113</b>
5.1.1. Siyasi Konjonktürün Rolü .....	113
5.1.2. Kaptan Paşaların Rolü .....	126
5.1.3. Donanmanın Gelişimi ve Eğitim Faktörü .....	130
5.1.4. Ekonomik Faktörler .....	143
5.1.5. Teçhizat ve Mühimmat Faktörü .....	151
5.1.6. İklim Faktörü .....	155
<b>SONUÇ .....</b>	<b>159</b>
<b>KAYNAKÇA.....</b>	<b>161</b>

## GİRİŞ

Osmanlı Devleti kuruluş devrinden beri donanmaya ve denizcilik faaliyetlerine büyük önem vermiştir. Beylikler döneminde denizci beyliklerle münasebetleri ve ardından beylikleri topraklarına katmasıyla denizcilikte gelişmeler başlamıştır. Osmanlı Devleti, topraklarını genişletmenin ve korumanın güçlü bir donanmaya sahip olmakla sağlanabileceğini fark etmişti. Bunun için ilk olarak, Yıldırım Bayezid donanma için büyük bir adım atmış ve Osmanlı'nın düzenli ilk tersanesi diyebileceğimiz Gelibolu Tersanesi'ni kurmuştur. Bizans ile ilişkilerde gemi yapımında kabiliyetli kişiler tersaneye alınmış ve bilgilerinden faydalanılmıştır. Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u fethi de denizlerdeki gelişmenin önünü açan bir başka adım olmuştur. Aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin ticari anlamda Ceneviz ve Venedik ile ilişkiler kurması da denizcilikte gelişmiş olan bu devletlerin Osmanlı'nın gemi teknolojisinin ileri seviyeye taşınmasında ve yenilikler öğrenmesinde katkısı olmuştur.

II. Bayezid döneminde ise, Cem Sultan'ın Avrupalı devletlerin elinde rehin kaldığı süre boyunca Osmanlılar büyük askeri hamlelerden uzak durmuş, fakat 1481-1491 yılları arasında Memlûklüler üzerine imparatorluğun güney sınırının emniyetini sağlayan bir dizi sefer yapmıştır. 1484'de yapılan Karadeniz seferi ile de kuzey sınırları sağlamlaştırılmıştır. Bayezid bu askeri durgunluk döneminde imparatorluğun finansal kaynaklarını sefer hazırlıklarına yönelik olarak güçlendirmeye ve donanmasını kurmaya çalışmıştır. Kardeşi Cem'in ölümünden dört yıl sonra Bayezid Mora'daki Venedik destekli liman şehirlerini düşürmek için, deniz yoluyla taşıdığı Türk muhasara silahlarının da gücünü kullanarak Venedik üzerine savaş açmıştır. Mayıs 1499'da Yunanistan'ın batı kıyısındaki Sapienza'da kazanılan deniz zaferiyle bu amacına ulaşan Bayezid, aynı zamanda açık deniz savaşlarında Osmanlı donanmasının Venediklilere karşı ilk zaferini de elde etmiş oluyordu. Bir sonraki yıl Türkler yeni keşfettikleri bu üstünlüklerini yine Sapienza'da bir Venedik donanmasını püskürterek güçlendirmişlerdi. Bu dönemden itibaren Osmanlı İmparatorluğu artık ciddi bir deniz gücü olarak yükselmeye başlamıştı. Bu durum, Andrew Hess'in de belirttiği gibi, İspanyol ve Portekiz gücünün okyanus aşırı yayılması üzerine odaklanan tarihçilerin gözden kaçırdığı çok büyük bir gelişmeydi<sup>1</sup>. Hatta 1517 yılında I. Selim Memlûklüleri yenmiş,

---

<sup>1</sup> John Francis Guilmartin, "Cidde Savaşı, Nisan 1571 Osmanlı'nın Gücünün Teorik ve Pratik Olarak Hint Okyanusu'na Yansıması", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 7.

Mısır'ı fethetmiş ve Hint Okyanusu ile Kızıldeniz'de Portekizlilere karşı yürütülen mücadelenin başaktörü olmuştu<sup>2</sup>.

Bununla birlikte I. Selim, Fatih Sultan Mehmed'in yaptırdığı Haliç'teki tersaneyi de geliştirerek Galata'dan Kâğıthane'ye kadar genişletmişti. Bu tersane, Osmanlı Devleti'nin merkez donanma teşkilatı sayılmıştır. Kanuni Sultan Süleyman tahta geçtiğinde ise, Avrupa içlerine ilerleyerek toprakları genişletmek ve Akdeniz'de mutlak bir hâkimiyet sağlayarak Batı'nın elini kolunu bağlamak şeklinde iki politika izlemiştir. Bu politikalar, Kanuni'nin Batı siyaseti, dönemindeki devlet adamları ve kaptan-ı deryaların kabiliyetleri, tecrübeleri, disiplinleri ve prensipleri sayesinde istenilen neticeye ulaşmıştır. Kanuni dönemini Osmanlı deniz gücünün zirveye ulaştığı, denizlerdeki genişlemenin ileri bir boyuta taşındığı bir yüzyıl olarak tabir etmemiz yanlış olmaz. Çünkü Osmanlılar, Akdeniz gibi birçok devletin ticari ve ideolojik anlamda bağımlı olduğu bir denizde önemli bütün adalara ve bütün kıyılara sahip olan bir imparatorluk durumuna gelmiştir. Bu sularda hayat bulan birçok devlet, bu yüzden Osmanlı Devleti'ne itaat etmek durumunda kalmıştır. Bu zamanda birçok devletle siyasi ve ticari anlamda ilişkilerde bulunulmuş ve anlaşmalar yapılmıştır. Özellikle fetihler devam ettikçe topraklar genişlemiş yeni komşulara da sahip olunmuştur. Gemi yapımı ve donanmaya önem veren ve sürekli kendini yenileyen Osmanlı Devleti'nin üç kıtaya hâkim bir imparatorluk kurmasında Tersane-i Amire'ye gösterdiği özen önemli bir yere sahiptir. Doğu Akdeniz, Karadeniz ve Hint Okyanusu'nun hâkimi olmasında donanmanın etkisi tartışmasız kabul edilmelidir.

Başarı faktörleri içinde Osmanlı Devleti'nin, XVI. yüzyılda, yetenekli, tecrübeli kaptan-ı deryalara sahip olması da önemlidir. Bu kaptanlar gittikleri her yere Osmanlı hâkimiyetini taşımışlardır. Yapılan birçok savaşta Osmanlı'nın karada olduğu kadar denizlerde de rakip tanımaz olduğunu cihana ispatlamışlardır. Örneğin, Barbaros Hayrettin Paşa'nın Osmanlı hizmetine girmesi Avrupa'da büyük yankı bulmuştur. Çünkü denizlerdeki gücünü ve yenilmez bir kaptan olduğunu onun korsanlıktan gelen geçmişinden çok iyi bilmekteydiler. Akdeniz'de Haçlılara karşı kazandığı Preveze Deniz Savaşı onun ne kadar güçlü bir kaptan olduğunu ve Osmanlı Devleti'nin donanma ve asker gücünü tüm dünyaya göstermişti. Böylece Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki hâkim güç olma süreci hızla başlamıştır. Barbaros Hayrettin Paşa'nın yetiştirmiş olduğu kaptanlar en az onun kadar yetenekli, en az onun kadar düşmana karşı mücadelede kararlıydılar. Osmanlı'nın

---

<sup>2</sup> Maria Pia Pedani, "Osmanlılar ve Süveyş Kanalı'ndan Diu'ya; Venedikliler ve Osmanlılar (1502-1538)", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 6.

Akdeniz’de, Kızıldeniz’de, Hint Okyanusu’nda ve Karadeniz’de kısacası denizlerde mutlak üstünlüğünün devam etmesinin sebebidirler.

XVI. yüzyıl, Osmanlı’nın tüm dünyaya hükmettiği, altın çağını yaşadığı siyasi, ekonomik, askeri, kültürel yönden doruk noktasında olduğu önemli bir dönemdi. Bu dönemde diplomatik ilişkilerde başrolde Osmanlı Devleti yer almaktaydı. Osmanlı’nın karada ve denizlerde ilerlemesi Osmanlı’ya hem saygınlık hem de ekonomik anlamda refah sağlamaktaydı. Fakat yüzyılın sonlarına doğru uzun ve zahmetli savaşların da etkisiyle devletin yıpranma sürecine girdiği görülmekteydi.

Çalışmamız önsöz, giriş, beş bölüm ve sonuçtan oluşmaktadır. Birinci bölümde, XVI. yüzyılda Osmanlı’nın Akdeniz’deki siyasi konumundan Batılı ve Akdeniz’le bağlantısı olan devletlerle münasebetleri, siyasi anlamdaki ilişkilerinin boyutları ve Osmanlı Devleti’nin Akdeniz’de izlemiş olduğu siyasetin göstermiş olduğu etkilerinin Osmanlı’nın geleceğine ne gibi fayda ve zararlarının olduğu, Osmanlı Devleti’nin XVI. yüzyılda geldiği nokta üzerinde durduk. İkinci bölümde, denizlerde güçlü bir politika izlemeye çalışan Osmanlı Devleti’nin tersane inşa faaliyetlerine ve gemi çeşitlerine değindik. Osmanlı’nın XVI. yüzyılda denizlerde söz sahibi olmak için donanma inşa ve gemi yapımında geçirdiği süreci ve inşa edilen gemi çeşitlerinin özellikleri hakkında bilgiler vermeye çalıştık. Üçüncü bölümde, Osmanlı Devleti’ne hizmet etmiş, Osmanlı’nın denizlerde sahip olduğu diplomatik saygınlık ve ekonomik refahın doruk noktasını yaşamasında payı olan o dönemde öne çıkan önemli derya kaptanlarına değindik. Dördüncü bölümde, XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti’nin yapmış olduğu deniz seferlerini, bu seferlerde yaşanan siyasi gelişmeleri, donanmanın durumunu ve kaptan-ı deryaların tutumunu, Osmanlı Devleti’nin bu yüzyıldaki deniz gücünü izah etmeye gayret ettik. Beşinci ve son bölümde ise, dört bölümde üzerinde durmaya çalıştığımız konuların ışığında seferlerin seyri üzerine etki eden faktörleri ele aldık. Başarıya veya başarısızlığa etki eden sebepler üzerinde durduk. Çünkü Osmanlı Devleti’nin denizlerde aktif rol oynamaya başladığı andan itibaren geçirmiş olduğu siyasi, ekonomik, kültürel süreç ve donanmanın gelişimi, kaptanların oynadığı roller deniz seferlerinin seyrini değiştirmede önemli gelişmeler sağlamıştır. Dolayısıyla bu deniz seferlerinde başarıların yanında başarısızlıkların da yaşanması kaçınılmaz olmuştur. Bunların sebeplerini değerlendirmeye ve şimdiye kadar derli toplu anlatılmayan, açıklanmayan hususların üstünde durmaya çalıştık.

*Kaynak Değerlendirmesi:* Günümüze kadar denizcilik alanında birçok değerli çalışmalar yapıldığını görmekteyiz. Başvurduğumuz kaynaklar; Osmanlı kronikleri ve vekayinameleri gibi kaynak eserler ile BOA yayımlanmış Mühimme Defterleri olmuştur. Kâtip Çelebi’nin *Tuhfetü’l-Kibar Fi Esfari’l- Bihar* adlı eseri, Evliya Çelebi’nin

*Seyahatnamesi*, Piri Reis'in *Kitab-ı Bahriye* adlı eseri, *Peçevi Tarihi*, *Solakzâde Tarihi*, Aşıkpaşazâde'nin *Tevârih-i Âli Osmanî*, *Cevdet Paşa Tarihi*, *Oruç Bey Tarihi*, *Neşri Tarihi*, Hoca Saadetin'in *Tacü't-Tevarihi*, Celâlzâde Mustafa Çelebi'nin *Tabakatü'l-Memâlik ve Derecâtü'l-Mesâlik*, Lütfü Paşa'nın *Tevarih-i Âl-i Osmanî*, *Müneccimbaşı Tarihi* ve Selaniki Mustafa Efendi'nin *Tarih-i Selânikî* gibi önemli kronik eserler siyasi anlamda ve denizcilik alanında yolumuzu aydınlatan ışık olmuştur.

Bunların yanı sıra, tezimizi hazırlarken denizcilik üzerine ciddi çalışmalar yapan önemli isimlerden faydalandık. İdris Bostan'ın, Türk denizcilik tarihi için büyük önem taşıyan eserleri *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, *XVI. ve XVII. Yüzyılda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Teknolojisi*, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire*, *Osmanlılar ve Deniz*, *Adriyatik'te Korsanlık*, *XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları*, *Kadırga'dan Kalyon'a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi* ve Salih Özbaran ile hazırladığı *İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersane-i Âmirenin Kuruluşu ve Denizlere Açılımı* adlı eserlerinden tez kapsamında faydalandık. Bu eserler, Osmanlı Devleti'nin denizciliğe başlaması, tersanenin oluşum aşaması ve Akdeniz'deki Osmanlı denizciliğini çok kapsamlı şekilde değerlendirildiği eserlerdir.

Faydalandığımız bir başka önemli kaynak ise, İsmail Hakkı Uzunçarşılı'nın eseri, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*'dır. Bu eserde, deniz tarihi ve donanma hakkında önemli bilgiler vermektedir. Ali İhsan Gencer'in de *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri Bahriye Nezaretinin Kuruluşu* yine değerli bir eserdir. Yine Salih Özbaran'ın denizcilik alanında yaptığı çalışmalardan *Osmanlıların Güneye Yönelik Deniz Politikaları*, *Yayılan Avrupa*, *Genişleyen Osmanlı: XVI. yüzyıl Başlarında Memlûklüler*, *Osmanlılar ve Portekizliler* adlı çalışmaları da değerli bilgiler vermektedir.

Çalışmamızı zenginleştirmek ve farklı bir bakış açısı sunmak veya yakalamak için Batılı yazarların da eserlerine yer vermiş bulunmaktayız. Öncelikle Fernand Braudel *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası* eseriyle deniz savaşlarındaki ayrıntıları Avrupa'nın takındığı tavrı ve stratejileri çok net ve düşündürerek bize sunmuştur. Daniel Panzac 16. ve 20. yüzyıl Osmanlı Donanması hakkında donanmanın bu dönemlerde devletin rolü, Avrupa'nın etkisi ve insan faktörü üzerinde değerlendirmiştir. Miguela Angel De Bunes'in *Kamuni Barbaros ve V. Charles: Akdeniz Dünyası* eserinde de siyasi gelişmeler anlatılmıştır.

Bütün bu Türk ve Batılı araştırmacıların eserlerinde Osmanlıların denizlerde başarılarının yanı sıra başarısızlıkları hakkında da bir takım izahlar olmakla birlikte tüm yönleriyle dinamiklerin sistematik şekilde değerlendirilerek deniz savaşlarının anatomisini



açıklayan müstakil bölümler bulunmamaktadır. Biz bu çalışmada sözü edilen kaynaklardan hareketle sentezleyerek konuyu irdelemeye çalışacağız.

## 1. BÖLÜM

### XVI. YÜZYIL AKDENİZ DÜNYASINA KISA BİR BAKIŞ

#### 1.1. XVI. YÜZYILDA OSMANLI DEVLETİ'NİN GENEL DURUMU

XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin bir dünya gücü olarak yükselişi, Avrupa siyasi coğrafyasını ve ekonomisini belirleyen başlıca etkenlerden biri olmuştur. XVI. yüzyılda Doğu'da üstün bir güç olarak ilerleyen Osmanlı İmparatorluğu, Avrupa birliği ve Haçlı ideolojisini savunan Kutsal Roma İmparatorluğu ve Papalık ile hem karada hem denizde uzun bir savaş dönemine girmiştir<sup>3</sup>.

XVI. yüzyıl öncesine bakıldığında, Fatih Sultan Mehmed döneminde, oymak niteliğinden tam anlamıyla kurtulan Osmanlı Devleti, XVI. yüzyılın ortalarına doğru yönetim hukuk, ekonomik teşkilatı, bilimsel ve sosyal kurumlarıyla<sup>4</sup> önemli bir bölgesel güç olmaktan çıkıp dünya çapında bir imparatorluk haline gelmişti. Fatih Sultan Mehmed'in denizcilik hususundaki ciddi faaliyeti sayesinde Osmanlı donanmasındaki gemi sayısı, İstanbul muhasarası sırasında Gelibolu Sancak beyi Baltalioğlu Süleyman Bey kumandasında olarak 400 parçayı aşıyordu<sup>5</sup>. Bazı Bizans kaynakları Osmanlı donanmasının gemi sayısını 420'ye kadar çıkardığını yazmıştır. Baltalioğlu Süleyman Bey komutasındaki bu donanma, Haliç tarafındaki surlar hariç olmak üzere deniz tarafından İstanbul'u kuşatmıştı<sup>6</sup>. 70 parça gemi de Galata'nın üst yanından, karadan yelken açmıştı<sup>7</sup>. İstanbul'un fethi bir yerde Doğu Akdeniz'de varlıkları ticarete dayanan Venedik ve Cenova gibi Akdeniz İtalyan Devletleri'nin de çöküşünü başlatmıştı. Ayrıca bu hal, uzak denizlere, okyanuslara açılmayı gerekli kılmış ve hızlandırmıştı<sup>8</sup>.

Yavuz Sultan Selim tahta çıktığında, Osmanlı İmparatorluğu İstanbul'u fethetmiş olmanın ve "Avrupalı kâfirlere" karşı verdiği savaşın saygınlığı ile taçlanmış bir devlet olmasına rağmen; fazla uzak olmayan bir geçmişte, Kilikya'da kendisini arka arkaya yenilgilere uğratan Memlük Devleti ile karşılaştırıldığında ikinci sırada bir güçtü. 1512'de

---

<sup>3</sup> Halil İnalçık, "Türkiye ve Avrupa: Dün ve Bugün", *Doğu Batı Makaleler I.*, Doğu Batı Yay., Ankara 2010, s. 216.

<sup>4</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, TTK Yay, Ankara 1992, s. 259.

<sup>5</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, TTK Yay., Ankara 2001, s. 8.

<sup>6</sup> Aydın Taneri, *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri*, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 1981, s. 332.

<sup>7</sup> *Âşıkpaşaoğlu Tarihi*, Haz: Nihal Atsız, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 1985, s. 138.

<sup>8</sup> İlber Ortaylı, *Osmanlı'yı Yeniden Keşfetmek*, Timaş Yay., İstanbul 2006, s. 63.

çözülüşünün kıyısına gelip dayanmış bu devleti, Selim, Bizans'la Bağdat'ın tek mirasçısı yaparak üç kıta üzerine yerleşmiş dev bir imparatorluk olarak ortaya çıkarmıştır<sup>9</sup>.

Yavuz Sultan Selim, Avrupa'daki vaziyeti olduğu gibi muhafaza etmiş ve asıl tehlikenin Asya'dan geleceğini öngören saltanatı müddetince bütün enerjisini o tarafa sarf etmiş ve böylece kendisinden sonra oğlunun Avrupa'da ve Akdeniz'de daha ehemmiyetli faaliyette bulunmasını sağlamıştır<sup>10</sup>. Fakat Yavuz'un ömrü kısa olmuş ve sekiz sene saltanatta kaldıktan sonra Batı'ya yönelmek niyetindeyken vefat etmiştir. Yavuz Sultan Selim'in kurduğu askeri ve mülki nizam, kara ve deniz kuvveti oğlu Kanuni Sultan Süleyman zamanında en yüksek dereceye ulaşmıştır<sup>11</sup>.

Kanuni Sultan Süleyman, 26 yaşındayken 30 Eylül 1520'de hükümdar olmuş, onun yarım yüzyıla yakın bir süre devam etmiş olan hükümdarlığı döneminde, Osmanlı Devleti, fetih, siyaset, bilim ve sanat yönünden en parlak dönemini yaşadığı gibi, hukuk ve araziyle ilgili olarak düzenlenen veya yeniden yapılan kanunlarla da modern ve uygar bir devlet olduğunu bütün dünyaya göstermiştir. Onun saltanatı döneminde, Osmanlı İmparatorluğu'nun Avrupa siyasetinde oynadığı rol ve kazandığı üstün başarıları, dönemin elçilik raporlarından ve o dönemde yazılmış olan çeşitli eserlerden ayrıntılı olarak öğrenmekteyiz. Bu dönemde Ortaçağlardan Hıristiyan Avrupa'ya bir miras kalan Haçlı zihniyeti bütün canlılığıyla yaşamaktadır ve genç Türk devleti Avrupa siyasetinin bir parçası olmaktan uzaktır. O, bu devirde etrafa dehşet saçmakta devam eder görünmekteyse de XVI. yüzyılda yavaş yavaş kaybolmaya başlar. Bu zamanda Avrupa artık iyice anlamıştır ki, Osmanlı Devleti'nin başında akıncı ve yağmacı bir güruhun reisi değil, muntazam, teşkilatlı ve devamlı bir devletin hükümdarı vardır<sup>12</sup>. Süleyman 1520'de babasının tahtına oturduğunda, Osmanlılar hem İslam dünyası içinde beliren Şii ideolojisine dayalı Safevi Devleti'ne karşı Sünni İslam toplumunun önderliğini üstlenmişler, hem de Hint Okyanusu'ndan başlayarak Basra Körfezi ve Kızıldeniz'de alışılmış ticaret dengesinin bozulmasına karşı önlem olarak bütün dünya tarihini etkileyen köklü oluşumların gerektirdiği yeni atılımlara girmek üzereydiler<sup>13</sup>.

---

<sup>9</sup> Robert Mantran, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, Çev: Server Tanilli, C.1, Say Yay. , İstanbul 1992, s. 178.

<sup>10</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, TTK Yay. , Ankara 1983, s. 306.

<sup>11</sup> Cevdet Paşa, *Cevdet Paşa Tarihi*, Haz: Sadi Irmak-Behçet Kemal Çağlar, C.1, MEB Yay. , İstanbul 1973, s. 18.

<sup>12</sup> Tayyip Gökbilgin, "XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti'nin Tuna Havzası ve Akdeniz Siyasetleri Bunlar Arasındaki Alaka ve İrtibat Muhtelif Vehçeleri", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih Coğrafya Dergisi*, 1955, s. 63.

<sup>13</sup> Metin Kunt, "Dünya Sahnesinde Osmanlı İmparatorluğu", *Türkiye Tarihi*, C. 2, Ed: Sina Akşin, Cem Yay. , İstanbul 1995, s. 120.

XVI. yüzyılda gerçekleşen reformlarla, adalet prensibinin ön plana çıkarılarak uygulanmasında gösterilen hassasiyet ön plandadır. Kanuni'nin yoğun askeri ve siyasi faaliyetleriyle Osmanlılar, Avrupa'nın cihanşümül anlayışına sahip imparatorluklarından biri olmuştur. İç reformlar, kanunların yeniden organizasyonu yapılmış ve uygulamalarda gösterilen hassasiyet, devlet teşkilatında, bürokraside yeni gelişmeler, sağlam bir hukuk anlayışını hâkim kılma çabaları, hem doğuda Safevilere hem de batıda büyük Hıristiyan güçlere karşı dini misyon üstlenmesi, toplum yapısı, ekonomik ve siyasi zihniyetteki gelişme bir bakıma XVI. yüzyılı "Kanuni Sultan Süleyman Çağı" haline getirmiştir. O kadar ki bu gelişmelerin neticesinde askeri ve siyasi başarı görüntüsü, onun şahsında Osmanlı İmparatorluğu'nun zirve dönemi olarak mütalaa edilmektedir<sup>14</sup>.

Yine Kanuni Sultan Süleyman'ın İmparator Şarlken ile mücadelesinde, Fransa Kralı I. Fransuva imparatorun tüm Asya üzerinde hâkimiyetini engelleyebilecek tek gücün Kanuni Sultan Süleyman olduğunu itiraf etmiştir. Rakibinin eline esir düşen Fransuva, Osmanlı baskısı sonucu krallığa dönebilmiştir. Fransuva'dan sonra Fransa tahtına gelen II. Hanri de Osmanlılardan borç almıştır. Ayrıca tarihçiler bugün Doğu'dan gelen Osmanlı tehdidi sayesinde Almanya'da Protestanların imparatorun önemli tavizler koparttıkları gerçeğinin altını çizmektedirler. Daha sonra İngiltere Kraliçesi Elizabeth İspanyollara karşı Osmanlıları ortak deniz harekâtına ikna etmeye çalışacaktır. Görüldüğü gibi XVI. yüzyılda Osmanlıların Avrupa kuvvetler dengesinin muhafazasında ne kadar önemli rol oynadığını gösteren bu örnekleri çoğaltmak mümkündür<sup>15</sup>.

Sözü edilen denge politikası gereği, Kanuni Sultan Süleyman döneminde (1520-66), ekonomik avantaj arayışı kadar, Batı Avrupa'da Habsburglulara karşı müttefik bulma kaygısı da Osmanlıları Fransa'ya kapitülasyon ayrıcalıkları tanımaya yöneltmiştir<sup>16</sup>. Habsburglara karşı Fransa ile işbirliği, Kanuni Sultan Süleyman'ın Batı politikasının temel taşı olmuştur<sup>17</sup>. Fransız krallarının imparatorun mutlak gücüyle rekabet halinde olmalarına karşın Sultan ile Fransa arasında akla yatkın bir anlaşma yapılmıştır. Bu sayede Fransa, Cenova ve Venedik gibi ticari avantajlar elde etmiştir<sup>18</sup>. Osmanlılar, kapitülasyon politikası ile mali, iktisadi ve siyasal amaçlar güdüyorlardı. Mali amaçları transit ve dış ticaretten gümrük vergileri olarak

---

<sup>14</sup> Feridun M. Emecen, *Osmanlı Klasik Çağında Siyaset*, Timaş Yay. , İstanbul 2011, s. 147.

<sup>15</sup> Halil İnalçık, "Türkiye ve Avrupa: Dün ve Bugün", s. 216.

<sup>16</sup> Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*, C.1, Çev: Halil Berktaş Eren Yay. , İstanbul 2000, s. 242-244.

<sup>17</sup> Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, Çev: Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yay. , İstanbul 2008, s. 143.

<sup>18</sup> Giacomo E. Carretto, *Akdeniz'de Türkler*, Çev: Durdu Kundakçı-Gülbende Kuray, TTK Yay. , Ankara 1992, s. 31.

hazineye katkı sağlamak, bunun yanında iktisadi amacı da, ticareti mümkün olduğu kadar Akdeniz havzasında tutmaya çalışmaktı. Siyasi amaç ise, Osmanlıların kendi çıkarları için Batılı devletlere imtiyazlar vererek bunları diplomatik münasebette birbirlerine karşı kullanmaktı. Osmanlı ülkeleri yabancı tüccarlar için cazip olmakla birlikte, Osmanlı tüccarları da dış pazarlarda ticaretle uğraşıyorlardı. Öte yandan içeride bazı Malta, Rusya, Lehistan, Venedik ve İngiltere gibi ülkelere “hassa tâcirleri” denen satın alma heyetleri gönderilmekteydi<sup>19</sup>.

II. Bayezid zamanında Batı Akdeniz’e sarkan Türk deniz gazileri Kuzey Afrika’da üslenmeye başlamışlar, Cezayir merkez olmak üzere Akdeniz’i Türk hâkimiyeti altına sokacak gaza faaliyetlerine başlamışlardır<sup>20</sup>. XVI. yüzyılda Türkler, Afrika’ya geniş ölçüde el atmıştı ve Afrika’nın neredeyse tamamını elde etmek üzereydi. Barbaros Kardeşler’in Cezayir’de güçlü bir deniz devleti kurmaları, Osmanlıları Batı Akdeniz’in en büyük kuvveti haline getirmişti. Nil Şelaleleri’ne kadar Afrika, Osmanlı Devleti’nindi. Orta Afrika ve Doğu Afrika’daki Müslüman devletçikler, Halife padişahın kudretli metbuluğu altına sığınmışlar, Türk nüfuzu ekvatoru geniş ölçüde güneye doğru atlayarak Mozambik’in güneyine ulaşmıştı. Tunus, Türk hâkimiyetine girecek haldeydi. Fas İmparatorluğu da Türk nüfuzuna açıldı. Doğu’da Anadolu birliği hemen hemen gerçekleşmiş olup daha az bir gayret istiyordu. Şiiliğin Anadolu dahi etkinliğini sürdürmüştü. Kuzey Irak’a hâkim olunmuştu<sup>21</sup>.

Kısacası, Oruç Reis, Barbaros Hayrettin, Uluç Ali ve Turgut Reis gibi amirallerin döneminde Akdeniz’in güney şeridi tamamen Osmanlıların elindeydi. Aynı dönemde Cezayir, Tunus ve Trablus hükümdarlıklarının donanmaları da tüm güney Avrupa sahilleri için tehlike oluşturuyordu. Savaşlarda imparatorluğun bu üç Kuzey Afrika beyleri ve şefleri başşehir İstanbul ile sıkı işbirliği içerisindeydiler. Bu beylikler, Osmanlı filosunda önemli kumanda yerlerini alıyorlardı. Batı’daki bu beylikler uzakta kalmalarına rağmen donanma limanları olan İstanbul, Gelibolu, İzmit, Sinop ve Rodos ile sıkı bağlantı içindeydiler<sup>22</sup>.

Derya kaptanı olan Hayrettin Paşa, defalarca Avrupa donanmalarını yenmiş, bütün Akdeniz kıyılarına dehşet saçmıştı. Bu Kaptan Preveze’de düşmanın 600 gemilik

---

<sup>19</sup> Ahmet Tabakoğlu, “Klasik Dönemde Osmanlı Ekonomisi”, *Genel Türk Tarihi*, C.6, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 2002, s. 448-449.

<sup>20</sup> Muzaffer Arıkan, “XV. ve XVI. Asırlarda Türk İspanyol Münasebetlerine Toplu Bir Bakış”, *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.XXIII, S. 4, 1968, s. 253.

<sup>21</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, C.5, Hayat Yay. , İstanbul 1964, s.137.

<sup>22</sup> Ekkehard Eickhoff, “Akdeniz’deki Osmanlı Deniz Cephesi (XVI-XVIII. Yüzyıl)”, *Osmanlı*, C.1, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 1999, s. 385.

donanmasını 120 gemiyle perişan etmişti<sup>23</sup>. Barbaros Hayrettin Paşa'ya derya kaptanlığı verildikten sonra kendisine Anadolu ve Yunan anakarasından bazı bölgelerle birlikte Ege adalarının dâhil edildiği Cezayir-i Bahr-i Sefid Beylerbeyliği verildi. O da yukarıda da değindiğimiz gibi Preveze Zaferi ile görevinin hakkını vermişti. Ardından Habsburg İmparatorluğu'nun oluşturduğu, çeşitli ülkelerin deniz kuvvetlerinden meydana gelen birleşik bir Hıristiyan donanmasını yenerek sultanın bu güveninin karşılığını verdi. Süleyman'ın saltanatının son yıllarına doğru Tunus dışında Kuzey Afrika Osmanlı toprağı oldu. Sadece Malta 1565'teki çetin bir kuşatmada Osmanlı hâkimiyetine direnmiş ve daha da batıya gitmeye yönelik Osmanlı baskısının önünde bir engel oluşturmaya devam etmişti<sup>24</sup>. Kısaca özetlemek gerekirse Barbaros'un Kaptan-ı deryalığı döneminde 12 yıl içinde mühim seferler yapılmış ve önemli zaferler kazanmıştır. Bunlar; Tunus seferi, Mayorko seferi, Pulya seferi, Korfu seferi, Venedik seferi, Adalar seferi ve Akdeniz seferi, Turgut ve diğer reislerle beraber kazandığı zafer, Fransa kralını himaye için yaptığı Nice seferi, Barbaros destanının şan ve şeref dolu örnekleridir<sup>25</sup>.

Daha sonra Osmanlılar, Akdeniz'de ticaretin merkezi haline gelmiş olan Suriye ve Mısır limanlarını ele geçirerek Doğu Akdeniz kıyılarını hâkimiyetleri altına almışlardır<sup>26</sup>. Savaş ve çatışmalara rağmen Venedik ticareti XVI. yüzyılda genellikle gelişmeye devam etmiştir. Venedik gemileri yünlü kumaşlar, kendi ipek broker ve satenleri, kâğıt, cam eşya ve aynalarla Doğu Akdeniz limanlarına yelken açar, Mısır ve Suriye'den baharat, ilaç, boya maddeleri, ipek ve pamukla, Anadolu ve Rumeli'den de buğday, deri, yün, pamuk ve ipekle dönerdi. Osmanlı yönetimindeki Doğu Akdeniz pazarları XVI. yüzyılda önceki yüzyıla oranla çok daha zengin ve çekici olmuştur<sup>27</sup>.

XVI. yüzyılda Doğu Akdeniz ve Ege'deki Venedik ve Ceneviz gücüne de büyük darbe indirmişlerdir. Yapılan savaşlar sonunda muzaffer Osmanlı donanması, Akdeniz'deki geleneksel deniz teknolojisini önceki sahiplerinden kendi dünyalarına aktarmayı başarmışlardır ve Akdeniz'deki hâkimiyet mücadelesinde varlıklarını göstermeye

---

<sup>23</sup> Cevdet Paşa, *Cevdet Paşa Tarihi*, C.1, Haz: Sadi Irmak-Behçet Kemal Çağlar, MEB Yay. , İstanbul 1973, s. 19.

<sup>24</sup> Metin Kunt, " Süleyman Dönemine Kadar Devlet ve Sultan: Uç Beyliğinden Dünya İmparatorluğuna", *Kanuni ve Çağı Yeniçağda Osmanlı Dünyası*, Editörler: Metin Kunt-Christine Woodhead, Çev: Sermet Yalçın, Tarih Vakfı Yurt Yay. , İstanbul 2002, s. 25.

<sup>25</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 18.

<sup>26</sup> İdris Bostan, "Beylik'ten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Genel Türk Tarihi*, C.6, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 2002, s. 282.

<sup>27</sup> Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, s. 142.

başlamışlardır<sup>28</sup>. XVI. yüzyılın ilk yarısının ortalarında karadaki mücadele ve rekabet denizlere de taşınmış, karada Osmanlılar, Roma Germen İmparatorluğu'nun Alman kanadıyla karşı karşıya gelirken, denizlerde İspanyol kanadıyla Akdeniz hâkimiyetinin yanı sıra onların Kuzey Afrika siyasetlerinin geleceğini adeta tayin eden bir çatışma içine girmiştir. Bazen kara ve deniz seferleri aynı anda yapılmıştır. Bazen yine aynı anda hem iç deniz hem de deniz aşırı seferler icra edilmiştir. Hayli masraflı ve kara seferlerine göre oldukça farklı imkânlarla ihtiyaç gösteren, sürdürülmesi zor olan deniz seferleri her şeye rağmen özellikle XVI. yüzyılın ilk yarısına damgasını vurmuştur. Türk deniz akıncıları Osmanlı deniz gücünün etkili bir hale gelmesinde mühim rol oynamışlardır<sup>29</sup>. Donanmada yapılan yenilikler de savaşlarda başarılı sonuçlar almak açısından önemli bir husus teşkil etmiştir.

XVI. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu tarihin zirvesindeyken Batılılarla olan savaşlar, diplomatik ilişkiler, ticari ilişkiler, o çağda yazılan anlatı, vekayiname ve hatta tarih kitaplarında en büyük yeri tutmaktadırlar. Osmanlı Devleti'nin XVI. yüzyılda Yavuz Sultan Selim ile Kanuni Sultan Süleyman'ın saltanatları döneminde Yakın Doğu'nun Arap ülkelerini Suriye, Filistin, Mısır, Irak, Arabistan'ı kendine katarak zenginleştiği bilinmektedir. Osmanlılar 1546'da Akdeniz'deki Müslüman kesimin tüm limanlarına diğer yandan da Kızıldeniz ve İran Körfezi'nin mahreci olan limanlara egemen duruma gelmişlerdi. Nihayet Karadeniz'i ve Kuzey İran'dan gelen kervan yollarının hâkimiyetini ellerinde tutmaktadırlar. Ayrıca Hint Okyanusu ve Akdeniz yollarının tümünü birden Osmanlı Devleti'nin himayesine almışlardır<sup>30</sup>.

XVI. yüzyılda Türk ilerlemesi Doğu Akdeniz ülkelerini karıştırmıştır. Bu durumda Batı ticareti hiç olmadığı kadar inatla Kuzey Afrika'ya yönelmiştir. Aynı şekilde XVI. yüzyılın sonunda belli bir ekonomik ilerleme Akdeniz hayatını, Güney Almanya ve Orta ile Doğu Avrupa yönlerine sürüklemiştir<sup>31</sup>. Osmanlılar çeşitli Hıristiyan devletleri arasında var olan ayrılıklardan avantaj sağlayarak Fransa'yı kendi tarafına çekmiş Venedik'i tümüyle nötralize etmiştir. Preveze Deniz Zaferi'nden Kanuni'nin 1566'da ölümüne kadar olan süreçte Osmanlı İmparatorluğu Akdeniz'in en büyük gücü olmuştur<sup>32</sup>.

---

<sup>28</sup> İdris Bostan, "Beylik'ten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Genel Türk Tarihi*, C.6, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 2002, s. 279.

<sup>29</sup> Feridun M. Emecen, *Osmanlı Klasik Çağında Siyaset*, s. 165.

<sup>30</sup> Robert Mantran, *XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, Çev: Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Yay. , Ankara 1995, s. 125.

<sup>31</sup> Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C.1, Çev: Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yay. , İstanbul 1989, s. 103.

<sup>32</sup> Miguela Angel De Bunes, "Kanuni, Barbaros Paşa ve V. Charles: Akdeniz Dünyası", *Osmanlı*, C.1, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 1999, s. 397.

Sonuçta Osmanlı İmparatorluğu fetih hareketlerinde, idare, siyaset ve medeniyette yeryüzünün tanımadığı, belki de bir daha tanıyıp bilemeyeceği bir zirveye ulaşmış bulunuyordu. Asya'da Kafkas dağlarından, Acemistan içlerine, Yemen'e Aden'e uçsuz Arabistan çöllere uzanırken, Afrika'da Habeş, Mısır, Tunus, Fas, Cezayir ülkelerini almış, Hint denizlerinde görünmüş, Akdeniz'de ise kasırga gibi eserek Venedik ve Ceneviz denizciliğinin itibarıyla beraber büyük küçük bütün adaları kendi topraklarına katmıştır<sup>33</sup>. XVI. yüzyılda cihan hâkimiyeti mefkûresinin zirvesine Osmanlı Devleti ulaşmıştır. Gerçekten Osmanlı Türkleri birçok eski kavim, din, medeniyet ve imparatorlukların hüküm sürdüğü üç kıtanın ortasında ve Akdeniz havzasında dünya düzenini ve Osmanlı barışını kurmakla ve Kanuni Sultan Süleyman da cihan hâkimiyeti mefkûresinin tacı olmakla milli tarihin en muhteşem devri yaratılmıştı<sup>34</sup>.

---

<sup>33</sup> Sâmîha Ayverdi, *Türk Tarihinde Osmanlı Asırları*, C.1, Damla Yay. , İstanbul 1975, s. 340.

<sup>34</sup> Osman Turan, *Türk Cihan Hâkimiyeti Mefkûresi Tarihi*, C.2, Turan Neşriyat Yurdu Yay. , İstanbul 1969, s. 89.



## 2. BÖLÜM

### 2.1. XV. VE XVI. YÜZYILDA OSMANLI DONANMASI

Osmanlı Devleti'nin temeli atıldıktan sonra, bu beyliğin önceleri Marmara Denizi ile alakalı ve Rumeli kıyılarında bazı yerleri alarak oralarda yerleşmek arzusu dolayısıyla küçük de olsa bir donanmaya sahip olacağı doğaldır; memleket genişleyip Ege Denizi, Karadeniz kıyıları ve Akdeniz sahilindeki memleketler elde edilince donanmaya olan ihtiyaç artmıştı<sup>35</sup>.

Süratle Kuzey ve Batı Anadolu sahillerine ulaşan Türkler, derhal denizlerde faaliyetlere başladılar<sup>36</sup>. Batı Anadolu sahillerinde kurulmuş olan ve kendilerine öncülük eden denizci beyliklerden miras kalan donanmadan ve denizcilerden yararlanma yoluna gittiler. Söz konusu Anadolu beylikleri arasında Menteşe, Aydın, Saruhan ve özellikle coğrafi yakınlığı sebebiyle Karesi beylikleri, Osmanlı denizciliğinin kuruluşuna önemli katkıda bulundular. Bu denizci Türk beylikleri donanmalarını tesis ederken yerli ahalinin bilgi ve tecrübelerinden istifade etmişlerdi. Bununla birlikte Osmanlılar, beyliklerin deniz güçleri ve tecrübeleri yeterli olmadığı ve bütünüyle aktarılmadığı için, her şeye yeniden başlamak zorunda da kaldılar<sup>37</sup>.

Osmanlı Devleti'nin ilk zamanlarında İzmit, Gemlik taraflarının ve daha sonra Karesi ilinin elde edilmesi bu küçük beyliği doğal olarak denizle alakadar etmiş, mükemmel bir donanmaya malik olan Karesi Beyliği gemilerinden de istifade ederek Rumeli'ye geçilmiş ve daha sonra da XIV. yüzyıl sonlarında Gelibolu'da önemli bir tersane vücuda getirilmişti<sup>38</sup>.

Aynı dönemde Bizans'a bakıldığında, 1284'te Bizans devleti kendi donanmasını, maliyetli olduğu gerekçesiyle kaldırmıştı. İşsiz kalan bu sahildeki Rumlar gemi yapımında, gemi idaresinde Türklere yardım ettiler. Türkler de zamanla gemicilik konusunda ilerlediler. Latinlerden ve Katolik egemenliğinden nefret eden Rumlardan Müslüman olanlar oldu. Müslüman uzman olarak beyliklerin hizmetine girdiler. Donanmalar bu sayede ortaya çıktı<sup>39</sup>. XIV. yüzyıl başlarına kadar bir Batı Anadolu deniz gaziliği ve korsanlığı geleneğine rastlanan Osmanlı Donanması artık Gelibolu'daki üssünden Venediklilere meydan okur hale gelmişti<sup>40</sup>.

---

<sup>35</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, TTK Yay. , Ankara 1988, s. 389.

<sup>36</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s.13.

<sup>37</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yay. , İstanbul 2007, s. 3; İlhami Daniş, *Karadeniz'de Osmanlı Donanması*, s. 2.

<sup>38</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 575.

<sup>39</sup> Halil İnalçık, "Osmanlı Deniz Egemenliği", *Uluslararası Piri Reis Sempozyumu*, 27-29 Eylül 2004, Ankara 2002, s. 52.

<sup>40</sup> Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, s. 55.

İslam Türklerinin Ege sahillerine yerleşmesinden itibaren deniz işlerine iyi vakıf olan Türklerin bazıları, bu sahillere sahip olan Karesi, Saruhan, Aydın ve Menteşe beyliklerinin zamanından beri diğer Latin korsanları gibi Akdeniz’de korsanlığa başlamışlardı. Bunlar Akdeniz’de Venedik ve Cenevizlilerin ticaretini tehdit ve bundan başka adalardaki Latin prenslerin hâkimiyetleri için tehlike arz ediyorlardı. Marino Sanudo’nun 1328’de Ağrıboz’dan aldığı bir mektupta, sayıları artan Türk korsanlarına karşı bir çare bulunmazsa Ağrıboz ile Akdeniz adalarının elden çıkacağı bildirilmişti. Çelebi Sultan Mehmed, 29 Mayıs 1416’da Gelibolu deniz muharebesindeki mağlubiyetten sonra Venediklilerle yaptığı bir anlaşmada Adalar Denizi’nde ve Çanakkale Boğazı’nda gemi geçişine hâle verecek korsanlara düşman gemisi yapmaları hususunu kabul ediyordu. İşte Osmanlılar daha sonraki deniz faaliyetlerinde bu Türk korsanlarından istifade etmişlerdi<sup>41</sup>. Bunun en güzel örneklerini oluşturan Kemal Reis ile Barbaros Hayrettin Paşa arasında geçen dönemde yetişen denizciler, aslında birer korsan olarak denizlerde görülmeye başlamış ve sonra devlet hizmetinde resmi faaliyet göstermişlerdi<sup>42</sup>. Bu da gösteriyor ki, Osmanlıların Akdeniz’deki faaliyetlerinden evvel bu denizde Türkler faaliyette bulunmuşlar ve Osmanlı Devleti de bunlardan istifade etmiştir<sup>43</sup>.

Orhan Bey zamanında ise, Rumeli’ye geçiş sürecinde Osmanlı donanması, büyük ölçüde Karesi Beyliği’nin sahip olduğu donanmaya dayalı olarak tedrici bir şekilde artmıştır<sup>44</sup>. Kısa zamanda Edincik, Gemlik, Karamürsel ve özellikle İzmit’te tersaneler kurulup geliştirildi ve bu sayede Osmanlı Deniz Kuvvetleri’nin ilk nüvesi oluşturuldu. Bu çalışmaların içinde, meşhur Karamürsel Bey’in kendi icadı olup onun adıyla anılan çektiri tipi küçük geminin yüzyıllarca Osmanlı denizlerinde kullanılması, ilk gayretlerin önemli ölçüde kalıcı olduğunu göstermektedir<sup>45</sup>.

Osmanlılar, Gelibolu’yu fethetmek (1354) suretiyle başladıkları Rumeli fütuhatını bir taraftan Balkanlar’a doğru genişletirken diğer taraftan da denizlere yönelterek yeni politikalar geliştirmeye çalıştılar. Bu sebeple Gelibolu, Osmanlıların sadece Balkanlara açıldığı ilk kapı ve hareket üssü değil, aynı zamanda denizlere çıkışın da ilk hareket noktası olmuştu<sup>46</sup>.

Osmanlı ordularının Anadolu’dan Rumeli’ye geçişlerinde tek güvenli noktayı teşkil eden Gelibolu sayesinde boğazın güvenliğini sağlamak mümkün olmaktadır. Bu sebeple Gelibolu’da geçiş için yeterli sayıda gemi bulundurmak da önemli bir zaruretti. Nitekim

---

<sup>41</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 389-390.

<sup>42</sup> İdris Bostan, *Adriyatik’te Korsanlık*, Timaş Yayınları, İstanbul 2009, s. 21.

<sup>43</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 390.

<sup>44</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği...*, s. 14.

<sup>45</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 3.

<sup>46</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği...*, s. 15.

1388'de Balkanlarda oluşturulan yeni Sırp ittifakına karşı koymak için harekete geçen I. Murad, Anadolu'daki Osmanlı ordusunu, Gelibolu beyi olan Yenice Bey'in hazırladığı gemilerle Gelibolu'ya geçirmişti. Gelibolu Beyi'ne "Sen gemiyi bekle, azaplarla bunda otur, ta ki kâfir gemiyle gelüp bir fesad etmesün, key ihtiyat eyle" diye talimat veren I. Murad, aynı zamanda Osmanlı deniz politikasının ilk hedeflerini de gösteriyordu<sup>47</sup>. Rumeli'ye yerleştikten sonra Çanakkale Boğazı'nı ve Marmara sahillerini muhafaza edebilmek için Gelibolu'da güçlü bir tersane ve donanma tesis etmeye çalışan Osmanlılar, bu tarihlerde gerek Karadeniz ve gerekse Ege Denizi'nde önemli ticaret kolonileri kurmuş bulunan Venedik ve Ceneviz'in ciddi bir tehdit olmasına engel olmaya çalışmaktaydılar<sup>48</sup>. Yıldırım Bayezid, Batı Anadolu'daki beylikleri kaldırıp Ege Denizi'ne indikten sonra bu denizde ilk donanma faaliyetlerine başlamıştı. Niğbolu Muharebesi'nde Yıldırım Bayezid'in eline esir düşenlerden biri olan Amiral Boucicaut, 22 Haziran 1399'da İstanbul'u muhasara eden Türklere karşı Bizans başşehrini kurtarmak için dört yelkenli ve iki kadirga ile Napoli'ye gelip, orada sekiz galiden oluşan bir Ceneviz donanmasıyla birleştikten sonra Çanakkale Boğazı'ndan içeri girmişse de Saruca Paşa kumandasındaki 18 parçalık Türk donanmasına karşı mağlup olarak Bozcacada'ya çekilmişlerdi. Boucicaut burada uzun bir süre bekleyip Venedik ve Rodos şövalyeler filolarının kendisine katılmasıyla kuvvetlendikten sonra harekete geçerek boğazdan içeri girmişti. Saruca Paşa Osmanlı kadirgasıyla mağlup olup çekildiğinden dolayı Boucicaut İstanbul'a gelmişti. Bu çarpışma Osmanlı'nın Batı denizcileriyle yaptığı ilk çarpışmasıydı<sup>49</sup>.

Yıldırım Bayezid boğazların stratejik ve iktisadi bakımdan önemli olduğunu takdir ederek Gelibolu'yu bir deniz üssü olarak kurmaya çalıştı ve bu amaçla 1390 yılında Saruca Paşa'yı Kaptan-ı deryalık görevine getirerek Gelibolu'daki limanı tahkim ve tersaneyi yeniden tamir ve inşa ettirdi. Bu çalışmalar sonunda Gelibolu tersanesi üç sıra kürekli kadirgaların barınmasına müsait limanı, gemi inşa tezgâhları, malzeme depoları, gemilerin su ihtiyacını temin için sahildeki çeşmeleri, peksimet fırınları ve baruthanesiyle tam teşekküllü bir tersane halini aldı. Bundan sonra boğazın Türk hâkimiyetinde olduğu ilan edildi ve boğazlardan geçecek gemilerin kontrol edilmesine başlandı. Bu dönemde Gelibolu'daki Osmanlı donanması 60 gemiden oluşmaktaydı<sup>50</sup>.

Osmanlı denizciliğine o dönemde denizlerdeki ticareti elinde tutan Ceneviz ve Venedik gibi iki büyük İtalyan şehir devletinin, deniz teknolojisi ve personel takviyesi

---

<sup>47</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği...*, s. 15.

<sup>48</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 4.

<sup>49</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 391.

<sup>50</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği...*, s. 15.

bakımından önemli etkisi olmuştur. Cenevizliler rakipleri Venediklilere nazaran daha Orhan Bey'in saltanatının ilk senelerinde Osmanlılarla dostane ilişkileri başlatmanın avantajlarını da kullanmışlardır. Bu nedenle denizlerde hâkimiyet mücadelesi yapan bu iki devletten Cenevizlilerin yanında yer alan Osmanlıların, kendi mücadelelerinde de Cenevizli denizcilerden yararlanmış olmaları tabidir. Nitekim 1416 yılındaki Osmanlı-Venedik deniz savaşında görev yapan ücretli denizcilerin çoğunluğunu başta Cenevizliler olmak üzere Latinler teşkil etmişti. Buna karşılık tersane ve gemi teknolojilerinin geliştirilmesinde Akdeniz dünyasının en ünlü denizci devleti olan Venedik'in etkisi görülmüştür<sup>51</sup>.

Tersanenin kuruluşunda Akdeniz Dünyası'nın en ünlü deniz İmparatorluğu olan Venedik'in örnek alındığı anlaşılmaktadır. Çünkü Venedik tersanesi (Arsenale) dönemin en ünlü kuruluşu olarak tanınıyordu. Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethinden sonra ilk yılların Kadırga Limanı tersane olarak kullanılmıştır. Sonraki yıllarda Haliç'in Aynalıkavak semtinde ilk olarak Galata Tersanesi inşa edilmiştir<sup>52</sup>.

Fatih Sultan Mehmed döneminde denizcilikte Osmanlıların en büyük rakibi Venediklilerdi. Osmanlı gemiciliği, henüz onların düzeyinde olmadığı için gerek Venedik ve gerekse Papalık donanmalarıyla ciddi bir deniz savaşından kaçınılmış, daima dikkatli hareket edilmiştir. Osmanlılarla Venedikliler ve müttefikleri arasında 16 yıl sürmüş olan mücadele, Türk gemicilerin iyi yetişmelerinde büyük etken olmuştu. Gerçekten Venedikliler, Akdeniz'in en ünlü usta gemicileriydi. Osmanlı Devleti daha sonra Kemal Reis, Barbaros, Turgut Reis vs. gibi Akdeniz'de Türk deniz leventlerini de yavaş yavaş hizmetine almak suretiyle muazzam bir donanmaya sahip olarak Akdeniz hâkimiyetini ele geçirmişlerdi. Böylece çok güçlü bir düzeye ulaşan Osmanlı Donanması, Türk kıyılarına yakın olan yerleri Osmanlı hâkimiyetine almıştır; daha sonra bu adalardan bir kısmı ya savaş ya da barışla ele geçirilmiştir<sup>53</sup>.

Fatih Sultan Mehmed İstanbul'u aldıktan sonra burayı Akdeniz'den gelecek bir tehlikeye karşı muhafaza için Çanakkale Boğazı'nı tahkim etmekle beraber donanmaya da ehemmiyet verdi ve bu sayede İmroz, Limni, Taşoz, Semadirek, Midilli, Ağrıboz adaları alındı, Sakız ve Sisam vergiye bağlandı. Bu suretle Anadolu sahilleri emniyet altına girdi. Fatih devrinde Rodos muhasara edildi. Venedik ve müttefikleriyle yapılan muharebeler evvelkilere nazaran daha müsait geçti<sup>54</sup>. Görüldüğü gibi deniz aşırı fetihler Fatih Sultan

---

<sup>51</sup> Şerafettin Turan, *Türkiye-İtalya İlişkileri*, C.1, İstanbul 1996, s. 342-343.

<sup>52</sup> İlhami Daniş, *Karadeniz'de Osmanlı Donanması*, s. 4.

<sup>53</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, TTK Yay. , Ankara 1990, s. 148-149; Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Klasik Dönemin Üç Hükümdarı, Fatih Yavuz Kanuni*, TTK Yay. , Ankara 1991, s. 187.

<sup>54</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. 2, s. 576.

Mehmed dönemine rastlar. İstanbul'un fethinden sonra Fatih, tersaneyi Haliç'te kurduğu yeni gözler ve gemi inşa tezgâhları ile güçlü bir donanma meydana getirmeye önem vermişti<sup>55</sup>. Haliç'in Aynalıkavak semtinde birkaç gözden ibaret olan ilk Galata Tersanesi ve bu tersanenin müştemilatı arasında sadece bir mescit ve divanhane bulunuyordu. Yeni tersanenin faaliyetlerini devam ettirebilme maksadıyla da İstanbul'a imparatorluğun kıyı bölgelerinden marangoz, gemici ve sanatkârlar getirtilmişti<sup>56</sup>.

İstanbul muhasarası sırasında Gelibolu Sancak beyi kaptan-ı derya Baltalıoğlu Süleyman Bey kumandasında donanmanın mevcudu 400 parçayı aştı. Özellikle fethi takip eden yıllarda Karadeniz sahilinin ve bu arada Trabzon Rum Devleti'nin Osmanlı topraklarına katılması ve Kırım seferiyle Kefe başta olmak üzere önemli mevkilerin Cenevizlilerden alınması, Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmek için Osmanlıların yapmış oldukları ilk teşebbüslerdi<sup>57</sup>. Gedik Ahmet Paşa, güçlü bir donanmayla hareket ederek Kefe başta olmak üzere bazı mühim mevkileri Cenevizlilerden almış (1475), Kırım'ın fethiyle Doğu ticaret yolları Osmanlıların eline geçmişti<sup>58</sup>. Kırım seferi, Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmek için Fatih'in attığı ilk ve en önemli adımdır<sup>59</sup>. Çünkü daha sonra Rumeli'ye ve Balkanlara yapılacak olan diğer fetihlerin Karadeniz'de ve Tuna bölgesinde tam bir hâkimiyet sağlamaksızın gerçekleştirilmesi düşünülemezdi. Diğer taraftan 1460'da Mora'nın, 1470'de Niğbolu ve 1481'de Otranto'nun fethiyle sağlanan özgül deneyimler "genel Türk tehdidini" ciddi bir biçimde güçlendirmiştir<sup>60</sup>. Aynı zamanda bu fetihler, Osmanlı donanmasını bir akın donanması olmaktan çıkarmış, bir savaş donanması olma yoluna doğru yöneltmiştir.

Fatih devrinde oldukça önem kazanan Osmanlı donanması II. Bayezid devrinde sayıca Akdeniz'in en kuvvetli donanmasına sahip olan Venedik donanmasını geçmiş olsa bile henüz yeterince üstün ve tecrübeli denizcilere sahip değildi. Özellikle Venedik ve müttefikleriyle yapılan uzun süreli deniz savaşlarından sonra Osmanlı gemi inşa teknolojisinde değişiklikler oldu. Uzun süredir Venedik, Ceneviz ve İspanyol gemilerini yakından inceleyen Osmanlı denizcileri Venedik gemileri tarzında çekdiri ve kalyon, İspanyol gemileri tarzında göke inşa

---

<sup>55</sup> Özen Tok, *Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı*, Ed: Tufan Gündüz, Grafiker Yay. , Ankara 2012, s. 191.

<sup>56</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...* , s. 3.

<sup>57</sup> Özen Tok, *Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı*, s.191.

<sup>58</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği...* , s. 19.

<sup>59</sup> Yücel Öztürk, *Osmanlı Hâkimiyeti'nde Kefe 1475-1600*, Ankara 2000, s. 17-26.

<sup>60</sup> Feriât Ballı, *İnebahtı Deniz Seferi'nin Akdeniz Dünyasındaki Önemi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2004, s. 8.

ettiler. Örneğin kadirga ve kalyon arasında iki katlı yelkenli bir gemi çeşidi olan gökeden iki adet yaptırılarak Kemal ve Barak Reislerin emrine verildi<sup>61</sup>.

Fatih Sultan Mehmed'in Türk deniz gücünü arttırmak maksadıyla gösterdiği bütün gayretler, yine de Türk donanmasını istenilen seviyeye çıkarmaya kâfi gelmemiştir. Osmanlı Devleti'nin Yakındoğu ve Doğu Akdeniz'de yükselişi ve Türk denizciliğinin dünya çapında bir gelişme istikameti almaya başladığı devir II. Bayezid devri (1481-1512) olmuştur<sup>62</sup>.

Türk deniz gücünün ilk olarak II. Bayezid'in dış politikasında önemli bir rol oynamaya başlaması 1489 senesinde Venedik'in Kıbrıs'ı ele geçirmesi ile Batı Anadolu sahilleri ve dolayısıyla Akdeniz ticaret yolları Venedik tehdidiyle karşı karşıya kalmış bulunuyordu. II. Bayezid Venedik'in Akdeniz'deki avantajlı durumunu anlayarak Osmanlı donanmasını teşkilatlandırma yoluna gitmişti. Kemal Reis'in Osmanlı donanması hizmetine alınması ve donanmanın yeni baştan teşkilatlandırılması, Osmanlı donanmasını Venedik ile açık deniz mücadelesi yapabilecek bir seviyeye getirmişti. Nitekim 1499 senesinde başlayan Mora savaşları sırasında, Modon, Koron, Navarin, İnebahtı gibi müstahkem mevkilerin alınmasında Osmanlı donanmasının büyük hizmetleri görülmüş, ayrıca Venedik donanması ile işbirliği yapan Fransız gemileri de hezimete uğratılmıştır. Kemal Reis'in Türk donanmasını kısa bir zaman içinde, Mora'daki Venedik üslerini alabilecek kadar teçhizatlandırması ve bu savaşlardaki derin strateji anlayışı, Türk denizcilik tarihinde yeni bir devrin, Osmanlı Bahriyesi'nde korsanlık devrinin de açılmasına vesile olmuştur<sup>63</sup>. II. Bayezid devrinde Memlûklülere yapılan muharebede Hersek-zâde kumandasıyla mühim bir donanma İskenderun sahillerine kadar gönderilmişti<sup>64</sup>. İnebahtı Kalesi'nin zapt edilmesiyle Modon ve Koron kalelerinin zaptı da kolay oldu ve Adriyatik sahilindeki Draç liman ve kalesinin karadan ve donanma tarafından zapt edilmesi, Osmanlı donanmasının bu sahillerde de faaliyetlerine yol açmıştı. İnebahtı bundan sonraki muharebelerde Akdeniz'de Osmanlı donanması için önemli bir üs olmuştu<sup>65</sup>. Böylece Akdeniz'deki Osmanlı varlığı giderek kökleşmeye başlarken Osmanlı denizcileri de daha iyi tanımaya başladıkları bu denizde tecrübelerini arttırıyorlardı<sup>66</sup>.

---

<sup>61</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği...*, s. 22.

<sup>62</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 9.

<sup>63</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 12-13.

<sup>64</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 576.

<sup>65</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Bayezit II", *İA*, C.2, MEB Yay., İstanbul 1979, s. 394.

<sup>66</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği...*, s. 22.

Donanmaya çok önem veren Yavuz Sultan Selim döneminde de Osmanlı donanması mühim bir rol oynamış olduğu görülmektedir. Veziriazam Piri Mehmet Paşa'nın gayretleri de tersane ve donanma işlerinde önem taşımaktadır<sup>67</sup>. Suriye ve Mısır Osmanlı topraklarına katıldıktan sonra, Hindistan ve diğer istikametlerden gelen Doğu ticaretinin önemini ve sağladığı menfaatleri takdir eden Osmanlılar, bu ticareti canlandırmaya karar vererek altın ve baharat ticaretini organize etmeye başlamışlardı. Bunun için de yapılması gereken Kızıldeniz'i kontrol altına aldıktan sonra Hindistan ile Akdeniz arasında ehemmiyeti tesis etmekte. Bu maksadı gerçekleştirmek gayesiyle Yavuz Sultan Selim, Portekizlilere karşı girişilecek bir hareket için Süveyş'te bir filo inşasını emretmiştir<sup>68</sup>. Böylece karadaki büyük zaferleriyle de eşit olmak üzere denizcilikte de Akdeniz hâkimiyetini elde etmek istemişti. Yavuz Sultan Selim devrinde başlayan bu çabalar<sup>69</sup> Kanuni Sultan Süleyman'ın saltanatında da sürmüş ve Rodos seferi hazırlıkları burada tamamlanmıştır<sup>70</sup>. O tarihe kadar Osmanlıların asıl tersanesi olan Gelibolu'dan başka Haliç'te de mükemmel bir tersanenin esasını kurmuş; gemiler yaptırmıştır<sup>71</sup>.

Kanuni Sultan Süleyman Osmanlı hanedanı padişahları içinde denizlerin önemini bilen bir padişah olmuştur. Karaya yaptığı seferlere verdiği önem kadar deniz seferlerini de çok fazla önemsemiş ve sonuç itibarıyla onun padişahlığı döneminde denizler hâkimi bir imparatorluk süreci yaşanmıştır. Karadeniz, Akdeniz, Hint Denizi Türklerin hâkimiyet alanları içine girmiştir.

Sultan Süleyman tarafından Barbaros'a Akdeniz'de İspanyollarla daimi surette mücadele halinde bulunan ve müstakil<sup>72</sup> Cezayir'de nice sancaklara vali iken 940 yılında (23 Temmuz 1533-12 Temmuz 1534) Derya kaptanlığı ihsan olundu<sup>73</sup>. Barbaros tersaneyi yeni tesisat ve ilavelerle genişletti. Böylece 1538 Preveze Savaşı'nda Osmanlı'nın deniz gücünü de ispat etmiş oldu<sup>74</sup>.

Tersane, donanma inşa faaliyetlerinin yanı sıra ortaya konulan denizcilik hakkındaki eserler de yükselen Osmanlı denizciliğinin bir nevi habercisidir. Bunlardan Piri Reis'in hazırladığı Kitab-ı Bahriye adlı eser önemli bir yer işgal eder. Eserde, Çanakkale Boğaz'ından

---

<sup>67</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 3.

<sup>68</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s.14.

<sup>69</sup> Hoca Saadettin, *Tacü't-Tevârih*, C.II, İstanbul 1279, s. 389.

<sup>70</sup> Şerafettin Turan, "Rodos'un Zaptından Malta Muhasarasına", *Kanuni Armağanı*, TTK Yay. , Ankara 1970, s. 57-58.

<sup>71</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 576.

<sup>72</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 576.

<sup>73</sup> Evliya Çelebi, *Evliya Çelebi Seyahatnamesinden Seçmeler*, C.1, MEB Yay. , İstanbul 1971, s. 60.

<sup>74</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 576.

itibaren Cebelitarık'a kadar bütün Akdeniz limanları ve ikmal yolları tasnif edilmektedir. Bu dönemde Osmanlı deniz üsleri şunlardır: İstanbul'da Kasımpaşa'daki büyük donanma, Gelibolu donanması, Arnavutluk'ta Avlonya'da, Adriyatik Denizi'ndeki donanma ve korsanlar, Mısır ve Suriye'yi koruyan İskenderiye donanması, Hint Okyanusu'nda faaliyet gösteren Kızıldeniz'deki Süveyş donanması, Batı Akdeniz'de Tunus, Cezayir ve Trablusgarp Beylerbeyliklerine bağlı korsan donanmalarıdır<sup>75</sup>.

XVI. yüzyılın sonlarında Osmanlıların izlemiş oldukları deniz politikalarının sonuçları hakkında şöyle bir değerlendirme yapmak mümkün olabilir; Fatih Sultan Mehmed ve II. Bayezid devri donanmaları, Ceneviz'in Karadeniz'deki kolonilerini bölgeden uzaklaştırmıştır. Yine Doğu Akdeniz ile Ege'deki Venedik ve Ceneviz gücüne de büyük darbe indirmiştir. Bu savaşlar sonunda muzaffer Osmanlı donanması, Akdeniz'deki geleneksel deniz teknolojisini önceki sahiplerinden kendi dünyalarına aktarmayı başarmış ve Akdeniz'deki hâkimiyet mücadelesinde varlık göstermeye başlamıştır<sup>76</sup>. Akdeniz ünlü tarihçilerinden biri olan Fernand Braudel'in söylediği gibi, kıta savaşlarına ve korsanların çapulculuklarına rağmen, en azından XII. yüzyıldan itibaren Hıristiyan himaye ve koruma altında bulunan Akdeniz'de uzun süredir devam etmekte olan düzen, Osmanlıların burada varlık göstermesine kadar sürmüştür<sup>77</sup>.

Bu gelişmelerin içinde yaşayan tarihçi İbn Kemal (Kemalpaşazade), Osmanlıların devletlerini Akdeniz'de hatırı sayılır bir deniz gücü haline getirebilmiş olmalarını, Osmanlı kudretinin önceki bütün diğer İslam sultanlıklarına üstünlüğünün nedenleri arasında sayar. Gerçekten de, Osmanlı denizciliğinin daha bu ilk yükseliş döneminde bile, yardım için II. Bayezid'e başvuran İspanya Müslümanlarının imdadına koşan Türk deniz gazilerinin Batı Akdeniz'de sökün ettiği; ayrıca 1509'da Portekizliler karşısında uğradıkları yenilginin ardından Memlûklülerin de Süveyş'te donanmalarını yeniden inşa edebilmek için Osmanlılardan uzman ve malzeme istediklerini görüyoruz<sup>78</sup>.

Kanuni Sultan Süleyman ve oğlu II. Selim devirlerinde gelişmesini sürdüren Tersane-i Amire, Barbaros Hayrettin Paşa ve onun yetiştirdiği ünlü denizciler zamanında Akdeniz'de Osmanlı hâkimiyetini sağlayan donanmanın merkez üssü olarak görev yaptı. Bu dönemde Azap kapısından Hasköy'e kadar uzanan tersanenin müştemilatı arasında gemi inşa ve

---

<sup>75</sup> Bülent Arı, "Akdeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku", *Türkler ve Deniz*, Ed: Özlem Kumrular, Kitap Yay. , İstanbul 2007, s. 269.

<sup>76</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 9.

<sup>77</sup> Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, s. 176.

<sup>78</sup> Halil İncalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s. 55.



tamirlerinin yapıldığı, sayıları 200 civarında olan gözler, çeşitli mühimmat depoları, imalat kerhaneleri, idare binaları, cami, zindan, hamam ve çeşmeler yer almaktaydı. Bu özellikleriyle İstanbul Tersanesi, XVI. yüzyılda dünyanın en ünlü tersanesi haline geldi ve bir benzeri sadece Venedik'te bulunuyordu. Galata Tersanesi olarak da bilinen tersanenin imarı ve gelişmesinde Güzelce Kasım Paşa, Barbaros Hayrettin Paşa ve Sokullu Mehmet Paşa gibi kaptan-ı deryaların önemli rolleri olmuştu<sup>79</sup>.

## 2.2. Osmanlı Gemileri

Osmanlı denizcilik tarihinde gemiciliğin gelişimini üç ayrı dönemde incelemek mümkündür: Birincisi, imparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın yarısına kadar devam eden kürekli gemiler (çekdiri veya kadirga) dönemi, ikincisi XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler (kalyon) dönemi, üçüncüsü de imparatorluğun yıkılışına kadar süren buharlı gemiler dönemidir<sup>80</sup>. Biz bu çalışmada XVI. yüzyılda kullanılan Osmanlı gemilerini ele alacağız.

XV. yüzyılın sonlarına doğru deniz gücünü giderek arttıran Osmanlılar, Batı'daki komşularının ve bilhassa Venediklilerin deniz tecrübelerini ve denizcilik ıslahlarını almışlar, kendi gemilerinin çeşit ve sayılarını çoğaltarak XVI. yüzyılın ilk yarısında Akdeniz'de hâkimiyetlerini kurmuşlardır<sup>81</sup>. XV. ve XVI. yüzyıl arasında büyük yelkenlilerin geri çekilmeleri ve düşük tonajlıların ilerlemeleri meydana gelmiştir<sup>82</sup>.

II. Bayezid döneminde Venedikliler ve onların müttefikleriyle yapılan ve uzun süren deniz savaşlarında Osmanlı donanmasının noksanları görülmüş ve bunların düzeltilmesine çalışılmıştır. Nitekim II. Bayezid zamanında Venedik gemileri tarzında çekdiri, kalyon ve güğe denilen ve çekdiri ile kalyon arasındaki iki katlı iki gemi yapılmıştır. Bunların bedeli yirmi beş bin altına malolmuştu. Bu güğelerin idaresini Kemal ve Burak Reislere vermiştir. Nisan 1488 tarihli bir gemi levazım defterinde Osmanlı donanması arasında barça, ağribar, kadirga, kalite, mavna ve top gemisi ve dört adet kalyon bulunmaktaydı. Yine Sultan Bayezid İnebahtı Seferi'nden dönerken Preveze sancakbeyi Mustafa Bey'e Venedik gemileri tarzında 40 kadar top mavnası yaptırmasını emretmişti. Kısacası Osmanlı denizcileri Venediklilerden öğrendikleri gemi teknolojisini örnek almışlar ve geliştirmişlerdir<sup>83</sup>.

---

<sup>79</sup> İdris Bostan, "XVI.-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersaneleri Ve Gemi İnşa Teknolojisi", s. 613.

<sup>80</sup> Özen Tok, *Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı*, s. 204.

<sup>81</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 107.

<sup>82</sup> Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, s. 198.

<sup>83</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 202.

Akdeniz dünyası, XV. yüzyılın sonlarına doğru önce büyük yelkenli gemilerin gelişimine şahit olmuş, XVI. yüzyıl ile birlikte ise daha küçük gemiler ön plana çıkmıştır<sup>84</sup>. Büyük gemiler genellikle uzun yolculuklar ve korsan saldırılarına karşı güvenlik amaçlı kullanılmışlardır<sup>85</sup>. Yaygın kanaatin aksine bu yüzyılda Akdeniz’de gemicilik okyanusta gelişenden farklı değildi. Okyanusta ortaya çıkan yeni bir geminin benzerleri kısa süre sonra Akdeniz’de görülmeye başladığı gibi, küçük tonajlı gemilerde okyanus gemiciliğinde önemli yer tutmuştur. Büyük tekneler esas itibarıyla uzun yolculuklar için ve korsan saldırılarına karşı bir güvence olarak düşünüldüğünden devlet desteğiyle sürdürülmüştür. Aslında kadırgalar örnek alınarak yapılan ve daha uzun bir gövdeye sahip olan kalyonlar manevra kabiliyeti olmayan ve süratli hareket edemeyen gemilerdi; bu sebeple XVI. yüzyılın ortalarından itibaren gemi mühendislerinin gayretleri, bu büyük gemilere üstünlük sağlayan yeni özellikler kattı. Kalyon, adının da işaret ettiği gibi İspanyol menşeliydi ve çok geçmeden İngiliz ve Hollandalılar tarafından benimsenerek geliştirildi. Buna karşılık kendine has gemi tipleri bulunan ve geleneksel olarak bunları değiştirmeme eğiliminde olan Venedik, XV. yüzyılda büyük yelkenli gemileri tercih ettiği halde, XVI. yüzyılda kürekli gemilere yönelmiş ve yüzyılın sonlarından itibaren bir ara yeniden kalyon ve burtonlara dönme ihtiyacı duymuşsa da bu teşebbüs kısa sürmüştür<sup>86</sup>.

Osmanlıların Akdeniz’de rakip olarak gördüğü İspanya’nın gemi teknolojisini de örnek aldığı, bunun sonucu olarak yukarıda da ifade edildiği üzere göke-güğe denilen barça türü büyük yelkenli gemiler inşa ettiğini tespit etmekteyiz. Bu oluşum süreci Barbaros Hayrettin Paşa’nın 1534’te “mirmirân-ı deryâ” olarak Osmanlı Derya Beylerbeyliği’ne getirilmesine kadar devam etmiştir. Esas itibarıyla Venedik gemi inşa tekniklerini uygulayan Osmanlı donanmasına bu yeni dönemde, kendi bilgi ve becerileriyle Barbaros Hayrettin Paşa damgasını vurmuştur. Barbaros ve adamları denizlerde dolaştıkları uzun yıllar boyunca sadece denizci olmakla kalmamışlar, savaşlarda zaptettikleri İspanya kalyonlarını, Napoli kadırgalarını ve çeşitli milletlere ait büyük ticaret barçalarını ayrıntılarıyla inceleyerek gemi onarım ve inşası konusunda uzmanlaşmışlardı. Barbaros çektirilerin en etkili savaş tekneleri olduğu kanaatindeydi. Çünkü yelkenli büyük gemiler rüzgârlı havalarda daha hızlı yol alsalar bile Akdeniz’de yaz mevsiminin uzun sürmesi ve bu aylarda havanın durgun gitmesi sebebiyle hayli zaman adeta hareketsiz kalıyorlardı. Yine bu gemiler kürek ağırlıklı kadırgalar

---

<sup>84</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği...*, s. 183.

<sup>85</sup> Mustafa Gürbüz Beydiz, *XVI. yüzyıldan XIX. Yüzyıla Osmanlı Gemi Tasvirleri*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2008, s. 31.

<sup>86</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği...*, s. 183.

gibi koylarda ve küçük limanlarda kullanılmaya elverişli değildi. Savaş sırasında daha hızlı hareket edip düşman gemilerini sıkıştırıyorlardı. Bu sebeple XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar Osmanlı donanmasının esasını kürekle hareket eden ve yelkeni yardımcı olarak kullanan çekdiri sınıfı gemiler teşkil etmiştir. Bu tercih, Osmanlı denizcileri tarafından benimsendiği için özellikle sürdürülmüş ve Barbaros ekolü her zaman etkili olmuştur. Osmanlı gemi ve teknolojisinin Avrupa denizciliğine ayak uyduramadığı şeklindeki iddia, bu husus dikkate alınmadan çözülemez<sup>87</sup>.

Osmanlı denizciliğinin ilk iki dönemindeki gemi sayısında önemli iniş çıkışlar olduğu görülür. Bu durumu özellikle XVI. ve XVII. yüzyıllardaki büyük deniz savaşları etkilemiştir. Kanuni'nin Rodos Seferi (1522)'ne 300, Preveze Deniz Savaşı (1538)'na 120, Kıbrıs Seferi (1571)'ne 400 ve 1644 Girit Seferi'ne de yine 400 civarında gemi katılmıştı. Dolayısıyla donanma için sürekli olarak yüzlerce gemiyi hazır tutmak gerekiyordu. Nitekim İnebahtı yenilgisini (1571) takip eden kış döneminde 200'den fazla kadirga ve başarda inşa edilmişti. Kemankeş Kara Mustafa Paşa'nın kaptan-ı deryalığı zamanında ise (1635-1638), her yıl kırk kadirganın tersanede hazır bulundurulması kanun haline getirilmişti<sup>88</sup>.

Osmanlıların kullandıkları gemiler çağdaşı olan denizci devletlerinki gibi (firkate, kalite, kadirga, mavuna yani çekdiri türünden) kürekli ve yelken ile yalnız yelkenli olarak iki türdü. Kürekle yürüyen gemilere umumi tabirle çekdiri denilir ve oturak adedi itibarıyla bunlar sınıflara ayrılırdı. Çekdirilerin en küçüğü karamürsel ve en büyüğü ise başarda idi; çekdirilerin her birinde kürek adedi belirliydi. Çekdiriler ince donanma ve büyük donanma olarak iki kısımdı. Gemilerin kaptanlarına önceleri reis ve daha sonra kaptan denilmişti. Bütün gemilerde kaptan, reis, gümi veya vardıyan, kürekçi, cenkçi ve saireden başka marangoz, kalafatçı, demirci, halatçı gibi icabında gemide bir arızayı tamir ve ıslah edecek ustalar bulunurdu<sup>89</sup>.

---

<sup>87</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 39-40.

<sup>88</sup> Özen Tok, *Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı*, s. 205.

<sup>89</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 455.

### 2.3. Osmanlı Tersâneleri

Osmanlı askeri teşkilatında tersane, devletin bahriye işlerinin yönetildiği resmi daire, çağdaş bir benzetmeyle “Osmanlı Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Karargâhı” gibidir. Kaptan Paşa'nın aynı zamanda evi olarak kullandığı resmi makamı olan Divanhane de buradadır. Donanma da buraya bağlıdır. Bahar seferleri için yapılan törene kaptan paşa buradan katılırdı. Kısacası Tersane-i Amire ve Donanma-yı Hümayun birbirinden ayrılmazdı<sup>90</sup>.

Gemilerin inşa ve teçhiz edildiği teşkilatlı bir müessese olarak ilk tersane tabiri, 1527 tarihli Galata harc-ı hassa defterinde Galata tersanesi için zikredilmiştir. Galata tersanesi, Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u fethinden sonra, bir müddet Kadırga limanı tersane olarak kullanılmış, daha sonraları Haliç'in Aynalıkavak semtinde birkaç gözden ibaret olan ilk Galata Tersanesi inşa edilmişti. Bu tersanenin müstemilatı arasında sadece bir mescid ve divanhane bulunuyordu. Yeni tersanenin faaliyetlerini devam ettirebilmesi maksadıyla da İstanbul'a imparatorluğun kıyı bölgelerinden marangoz, gemici ve sanatkârlar getirilmişti. Bilhassa, I. Selim'in veziriâzamı Piri Mehmet Paşa'nın gayretleriyle tersane ve donanma işlerine ehemmiyet verilmişti. 300 göz donanması tasarlanan ve Galata'dan Kâğıthane Deresi'ne kadar olan yerde Câfer Kâpudân'ın nezaretinde başlayan tersane inşası 1515'de tamamlandı. Bu inşaatta her göz için 50.000 akçe tahsis edilerek 150 çekdiri yapılması emredilmişti. Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nun yıkılışına kadar donanmanın inşası ve idari merkez üssü görevini yürütecek olan Galata (Haliç-İstanbul) tersanesi kurulmuş oldu<sup>91</sup>.

Osmanlı Devleti'nin deniz teşkilatı ve mürettebatına baktığımızda, Osmanlı deniz kuvvetlerinin teşkilat ve mürettebatı önceleri iki sınıfa ayrılmıştı. Bu sınıflardan biri sanatkârlar olup tersanenin esas erkânıydılar. Muvazzaflar veyahut daha sonra kullanılan tabirle gedikli sınıfı: kaptanlar, reisler, kalafatlar, kumbaracılar, marangozlar vesair sanat erbabından oluşmaktaydı. Bunlara tersane sınıfı tabir olunur ve maaşları da diğerlerinden daha dolgun olurdu. Diğer sınıf ise, gemilerdeki cenkçi askerlerdi ki bunlara azab denilirdi. Gemilerin kürekçileri mahkûmlardan esir edilen Hıristiyanlardan oluşturulmuştu. Harp zamanında donanmaya, cenkçi olmak üzere yeniçeriler ve cebeciler de ilave edilirdi. Yavuz Sultan Selim zamanında bu teşkilat tadil edildi. Grupların ikinci sınıfı olmak üzere, sahil veya sahillere yakın sancakların askerleri donanmaya tayin olundu. Kanuni devrinde merkezi Gelibolu Sancağı olmak üzere “Kaptan Paşa Eyaleti” kuruldu. Bu büyük eyalete şu sancaklar dâhildi: Gelibolu, Eğriboz, İnebahtı, Midilli, Sığacık, Kocaeli, Mora'da Karlı-ili ve Mezeestre,

---

<sup>90</sup> Erol Özbilgin, *99 Soruda Osmanlı*, İz Yayıncılık, İstanbul 2012, s. 182-183.

<sup>91</sup> İdris Bostan, “XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları”, *Mimarbaşı Kocasinan, Yaşadığı Çağ ve Eserleri*, İstanbul 1988, s. 125-126.

Sakız, Trablusgarp'ta Mehdiye daha sonra Kıbrıs, bu eyaletler savaş zamanında donanma hizmetine 4000-4500 kadar asker gelir ve bunlar kaptan-ı derya kalemine kaydedilirlerdi<sup>92</sup>.

Gelibolu Tersanesi, Osmanlıların ilk muntazam tersanesidir<sup>93</sup>. Genişlemeci siyaseti için Gelibolu'nun hayati önemini kavrayan I. Bayezid tamamen harap durumdaki hisarı yeniden inşa ettirdi ve büyük kadirgaların barınabileceği limanı güçlü bir kule ile Boğazı kontrol altında tuttu. Bayezid yabancı gemileri Gelibolu'da durduracak onları denetlemeye ve geçiş hakkı için ücret ödemeye zorlayabileceğini düşünüyordu<sup>94</sup>. Gelibolu'nun kazandığı ehemmiyet yalnız Osmanlı deniz kuvvetlerinin en mühim merkezi olmasında değildi. Rumeli'de Anadolu'ya ve Anadolu'dan Rumeli'ye yapılan askeri nakliyatların geçiş noktasını oluşturmaktaydı<sup>95</sup>. Gelibolu tersanesinin bir deniz üssü olmasından sonra İznik, Karamürsel ve Edincik gibi diğer tersanelerdeki gemilerde Gelibolu'ya nakledilmiş idi. Yavuz Sultan Selim dönemine gelindiğindeyse, 1403'te Gelibolu'da mevcut gemi sayısı 40 idi. İstanbul'un fethiyle Galata'da yeni bir tersane inşa edilmesine rağmen, Gelibolu tersanesi Yavuz Selim devrinin sonlarına kadar önemini muhafaza etmiştir. XVI. yüzyılın başında Gelibolu'yu gezen Polonyalı Simeon, sefere çıkan kadirga ve gemilerin Gelibolu'da toplandıklarını ve buradan hareket ettiklerini, gemilerin yiyecek ve içeceklerinin burada hazırlanarak gemilere yüklendiğini yazmaktadır<sup>96</sup>. Ayrıca gemiler ilkbaharda kızaklardan denize indirilirdi. Direk, kürek vesair levazımı donatılır. Kürekçi ve askerler yerlerine geçer ve denize açılırlardı. Sonbaharda gemiler seferden döner ve üstü örtülü kızağa çekilerek muhafaza edilirdi<sup>97</sup>. Gemilerin inşa alanından başlayarak denize indirileceği noktaya kadar taşınması ve denize indirilmesi için çeşitli araç gereç ve malzemeler kullanılmaktaydı. Bunlardan en önemlileri denizdeki gemilerin karaya çekilmesinde ve karadaki gemilerin denize indirilmesinde kullanılan felenk ve kızaklardı. Kızaklar gemilerin inşa ve tamir edildiği tezgâhlardır. Felenkler ise ağır cisimleri taşımak üzere kullanılan kısa kesilmiş silindirik ağaç kütüğüdür<sup>98</sup>.

Evliya Çelebi Gelibolu'dan bahsederken burada kadirga tersaneleri olduğunu yazıyor. 1565'te Gelibolu kadısına gönderilen bir hükümde Gelibolu'nun iç limanında tersane olmaya müsait yer olup olmadığı sorulmuş ve aynı mesele hakkında kaptan Piyale Paşa'ya yazılan bir

---

<sup>92</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 16.

<sup>93</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 394.

<sup>94</sup> Halil İnalçık, "Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu", *Türk Denizcilik Tarihi*, s. 100-101.

<sup>95</sup> Fevzi Kurtoğlu, *Gelibolu ve Yöresi Tarihi*, Ay Matbaası Yayınları, İstanbul 1938, s. 43.

<sup>96</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı...*, s. 15.

<sup>97</sup> Fevzi Kurtoğlu, *Gelibolu ve Yöresi Tarihi*, s. 50.

<sup>98</sup> Şenay Özdemir Gümüş, "Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi", *Sosyal Bilimler Dergisi*, C.8, S.1, 2010, s. 21.

hükümde de tersane inşası için taş nakli talep edilmiştir. Bu kayıt bize Gelibolu'nun eski tersanesinin genişletildiğini göstermektedir<sup>99</sup>.

Sinop tersanesi, Karadeniz kıyısındaki tek doğal liman olması ve gemi inşası için gerekli kaynaklara sahip bulunması sebebiyle tersane için ideal bir yerdi. Osmanlı İmparatorluğu, Sinop'taki tersaneyi Candaroğullarından tevarus etmiş ve XVI. ve XVII. yüzyıllarda birçok harp gemisini burada inşa etmişti<sup>100</sup>.

Birecik tersanesini ise, Osmanlılar, XVI. yüzyılın yarısında Basra ve havalisini muhafaza etmek için Birecik'te küçük bir tersane kurarak burada bazı gemiler yaptırdıkları gibi daha sonraları yani XVIII. yüzyılda ortalarına doğru yine burada Fırat Nehri için hafif bir filo vücuda getirmişlerdi<sup>101</sup>.

Süveyş tersanesine bakacak olursak; Osmanlılar Mısır'ın fethinden çok önceleri, Kızıldeniz'e gelen Portekizlilere karşı, Memlük donanmasına yardım maksadıyla<sup>102</sup>, II. Bayezid zamanında, Süveyş'e bir takım usta ve amele gönderilmişlerdi<sup>103</sup>. Bu yardımlar sayesinde Süveyş'te donanma inşasına başlanmıştı. Daha 1513'de bir Osmanlı denizcisi olan Selman Reis'in nezareti altında inşası tamamlanan 20 gemi, Memlük sultanı Kansu Gavri'nin huzurunda denize indirilmişti. Süveyş tersanesinde Akdeniz tipi gemiler inşa edilmişti. Bu tersanedeki gemi inşa faaliyetleri, sefer seneleriyle alakalı olarak bazen artmakta, bazen ise, sanki bir tersane mevcudiyetinden şüphe ettirecek derecede azalmakta idi<sup>104</sup>. Daha sonra Hint Okyanusu'ndaki hâkimiyet için yapılacak deniz mücadelelerinde, Osmanlı deniz üssü olarak önemli bir rol oynayan Süveyş'te Osmanlıların Kızıldeniz'e ulaşmaları neticesinde "Süveyş Kaptanlığı" kurulmuş ve İlk Süveyş Kaptanı Selman Reis olmuştur<sup>105</sup>. Süveyş Kaptanlığı; Hindistan Müslümanlarına yardım etmek, o taraftan Haremeyn-i Şerifeyn'e gelen Müslümanları çeşitli tehlikelerden kurtarmak ve Haremeyn etrafındaki asi grupları yok etmek üzere Donanma-yı Hümâyun'un Süveyş'e gönderilmesi gerektiğinden Akdeniz'den Süveyş Denizi'ne bir kanal açılmasının mümkün olup olmadığı, uzunluğu ve genişliğinin ne kadar olabileceği hususunda mimar ve mühendislerden keşfinin yapılması istenmiştir<sup>106</sup>. Süveyş'te kanal açma fikri hususunda Tarih-i Hindi Garbi adlı eserde öncelikle Nil Nehri'nin dar bir

<sup>99</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 395-396.

<sup>100</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 17-18.

<sup>101</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 404-405.

<sup>102</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 20-21.

<sup>103</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 14.

<sup>104</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 20-21.

<sup>105</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 14.

<sup>106</sup> BOA, MD 7, 721, Ankara 1998, s. 366-367.

kısımında bir kanal açma fikrinin tarihi gelişimi üzerinde durduktan sonra kanalın açılmasının Osmanlı Devleti'ne nasıl faydalı olacağını şu sözlerle anlatmaktadır: “Bundan sonra mutluluk merkezi başkent İstanbul'dan gemiler hazırlanarak Kızıldeniz'e göndermek ve Mekke ve Medine sahillerini korumak mümkün olurdu. Ayrıca akıllı bir siyaset ile Pakistan ve Hindistan limanlarını kısa sürede ele geçirmek ve düşmanları o bölgeden uzaklaştırıp Pakistan, Hindistan, Habeşistan, Sudan, Hicaz ve Yemen'in az bulunur mallarını kısa sürede başkente ulaştırmak mümkün olurdu”<sup>107</sup> diye ifade etmiştir. Süveyş'te bir kanal açma girişimi başarısız olmasına rağmen neticede Süveyş Osmanlı Devleti'ne ait bir donanma ve savaş teçhizatı bakımından önemli bir deniz üssü merkezi haline gelmiştir.

Selman Reis, Mısır kaptanı unvanıyla Süveyş'teki ilk Osmanlı deniz kaptanlığında onun 1525 tarihli raporu o yıl Cidde'de üslenen Süveyş filosundaki gemilerin ve topların durumu hakkında birinci elden bilgi sağlar: Gemiler (hepsi Akdeniz tipi) 6 başarda, 8 kadirga, 3 kalyete, 1 kayık. Silahlar; 7 badaluşka (kaleleri bombalamak için), 13 yantopu, 57 zarbozan, 29 şayka, 95 demir top, 97 ufak top, 400 kantar barut, 530 bakır badaluşka güllesi, 900 bakır ufak top güllesi. Raporda ayrıca zift yelken bezi ve kürek gibi denizcilik malzemeleri de belirtilmektedir. Gemi yapımında çalışan elli kalafat, yirmi marangoz, iki demirci ve iki bıçakçı da sayılmıştır. Buradaki kalafatçı ve marangoz sayısı Gelibolu (1518) ya da Galata'daki (1530) ana tersaneler için verilen sayılardan daha yüksektir. Liste 20 topçu ve Anadolu'dan toplanan 1000 denizciyi de içermektedir. Selman Reis Süveyş Tersanesi'ne sekiz yıl içinde 1.200.000 Mısır Sultanisi gönderildiğini tahmin ederken, bir Osmanlı hesap defteri 1530-1531'de Süveyş'te gemi yapımına ayrılan para için resmi rakamın yaklaşık iki milyon akçe olacağını belirtmekteydi. Selman'ın anlattıkları ve daha sonraki gelişmeler 1531'de aldığı bilgiyi rapor eden Pero Carado'nunla karşılaştırılabilir: Süveyş'te bulunmuş ve İskenderiye'den buraya (Venedik'e) gelen bir adama göre, Süveyş'te 40 küçük kadirga, 10 büyük kadirga, 20 büyük ve 10 küçük gemi hazırlanmaktaydı. Bu amaçla 3000 adam sürekli çalışıyordu. Sultan Süveyş'e yelken bezi, ip, top ve savaş malzemesi gönderilmesini emretmişti. Keresteler Süveyş'e develerle taşınmaktaydı. 3000 yeniçeriye ek olarak, buraya kürekçiler ve başka adamlar da gönderilmişti. Donanma komutanı Hadım Süleyman Paşa idi. Osmanlı donanmasında çalışan bir Venedik deniz subayının raporu da Venedik topçuları,

---

<sup>107</sup>Yunus Kırmacı, “XVI. Yüzyılda Sıra Dışı Bir Eser: Tarih-i Hindi Garbi”, *IV. Türkiye Lisansüstü Çalışmaları Kongresi-Bildiriler Kitabı III, 14-17 Mayıs 2015 Kütahya*, İstanbul 2015, s.192.

kürekçileri, marangozları, kalafatları ve subaylarının da Osmanlı donanmasının ihtiyaçlarının karşılanmasına yardımcı olduklarını söylemektedir<sup>108</sup>.

Ruşuk Tersanesi'ne gelirse, Macaristan'ın fethi ile Tuna'da bir donanma kaptanlığı meydana getirilmesiyle daha da bir önem kazanan<sup>109</sup>, Rusçuk sahilinde bir tersane olup Tuna gemileri çok zaman burada kışlamışlardır. Bu tersanede hafif donanma yapılır ve gemi tamir edilirdi<sup>110</sup>. Tuna için kullanışlı kalyete, firkate, şayka ve üstüaçık gibi gemiler yanında muhafaza maksadıyla aktarma, şalope ve kırlangıç gemileri inşa edilmeye başlanmıştı<sup>111</sup>. Burada daha çok özellikle ordu lojistiği için mühim olan gemiler içerisinde nakliye gemisi olan üstüaçıklar inşa edilmekteydi. Rusçuk tersanesinde 1695'te tamir ve inşa olunan 26 adetle birlikte mevcut olan üstüaçık adedi 80'di. 1697-98 Osmanlı-Avusturya Savaşı'nın devam ettiği dönemde Tuna'daki çeşitli iskelelerde 100 kadar üstüaçık bulunuyor, 50 kadar daha yapımı isteniyordu. XVIII. yüzyıl başlarına kadar Tuna üzerinde 6 gemi tezgâhı bulunmaktaydı. Rusçuk sahilindeki tersane, Tuna'daki gemilerin kışladıkları emin bir mahal olduğu gibi aynı zamanda Tuna donanmasının inşası ve tamiri hususunda Tersane-i Amire'nin bir kısım vazifesini de üzerine almaktaydı. 26 Şubat 1699 tarihli bir belgede şu şekilde belirtilmekteydi: "...yüz aded üstü açıklardan her sene karşı Yergöğü'de kışlaya gelmekle haliya bu sene on kıt'ası Belgrad'da alikonulub küsür doksan kıt'ası dizdarına emanettir...". Görüldüğü üzere bu tarihlerde Tuna'da yüz üstüaçık bulunmaktaydı<sup>112</sup>.

İzmit, Samsun Basra, Kefken tersaneleri de mevcuttur. Hatta Kefken tersanesinde İnebahtı'nın akabinde 15 kadirga, 2 firkate inşa edilmişti<sup>113</sup>. Kefken Tersanesi, bir fermanla ihdas edilmiş ve gerektiğinde tamiri için avânız-ı divâniyyeden muaf olma karşılığında o çevreden 8 kişi kendi istekleriyle meremmetçi tayin edilmişlerdir. Samsun Tersanesi ise Sinop'tan sonra Karadeniz'in en fazla gemi inşa edilen ve bilhassa kendir teli dokunan tersanesiydi. 1571'de İnebahtı mağlubiyetinden sonra burada 5 kadirga yapılmıştı<sup>114</sup>. Ayrıca XVI. yüzyılda gemi inşa edilen tezgâhlar arasında Varna, Ahyolu, Vize, İneada, Trabzon,

---

<sup>108</sup> Salih Özbaran, "Osmanlıların Güneye Yönelik Deniz Politikası", *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, Kitap yayınları, İstanbul 2004, s. 102-103.

<sup>109</sup> Ayşe Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, Haziran 2014, Yıl 7, Sayı XVIII, s. 303.

<sup>110</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 404-405.

<sup>111</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı...*, s. 23.

<sup>112</sup> Ayşe Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 303.

<sup>113</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı...*, s. 24.

<sup>114</sup> İdris Bostan, "XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri Ve Gemi İnşa Tezgâhları"... , s. 129.



Semendire, Niğbolu, Mohaç, Budin, Sakarya, Kemer, Silivri, Biga, Samanlı, İstanköy, İnebahtı, Preveze, Avlonya, Nova, Antalya ve Alanya bulunmaktadır<sup>115</sup>.

## **2.4. XVI. Yüzyılda Osmanlı Donanmasında Kullanılan Gemi Çeşitleri**

Osmanlı donanmasını teşkil eden gemiler, kürekli ve yelkenli olarak iki gruba ayrılıyorlardı. Kürek ve yelkenle yürüyen gemilere “çekdiri”, “çekdirir” veya “çekdirme” tabir ediliyor, yalnız yelkenle yürüyen gemiler ise, “yelkenli” veya “kalyon sınıfı gemiler” deniliyordu<sup>116</sup>.

### **2.4.1. Kürekli Gemiler**

#### **2.4.1.1. Başarda**

Kürek ile hareket eden donanma gemilerinin içinde kadirgalardan sonra en önemlisi olan başarda, üst düzey deniz komutanlarının kullandığı savaş gemisidir. Başarda kelimesi, Osmanlı kaynaklarında bastarda ya da baçarda şeklinde de yazılmıştır. Kadırganın büyüğüdür<sup>117</sup>. 26-36 oturaklı ve her küreğini 5-7 kürekçinin çektiği, kadirgalardan büyük mavnadan küçük gemilerdi. Büyüklükleri bakımından orta başarda, paşa başardası ve padişah başardası olmak üzere üçe ayrılıyordu. Osmanlı donanmasında başardanın ilk defa ne zaman kullanıldığı kesin olarak bilinmemekle beraber, Kanuni Sultan Süleyman’ın Rodos kuşatmasına (1522) otuz beş başardanın katıldığı tespit edilmektedir ki bunlar arasında Paşa başardası da bulunmaktadır. Yine 1527 senesine ait bir tersane muhasebe defterine sekiz başardanın tamir edildiğinin kaydedilmiş olması, başardanın XVI. yüzyılın ilk çeyreğinde donanmaya katıldığına işaret etmektedir<sup>118</sup>.

#### **2.4.1.2. Kadırğa**

Kuruluş devrinden XVII. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı donanmasındaki harp gemileri içinde en çok kullanılan ve vurucu gücü teşkil edeni kadirgalardı. Bir Osmanlı kadirgasının

---

<sup>115</sup> İdris Bostan, “XVI. XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersaneleri Ve Gemi İnşa Teknolojisi”, s. 617.

<sup>116</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 83.

<sup>117</sup> Ertuğrul Düzdağ, *Gazavat-ı Hayrettin Paşa*, C.1, Tercüman Yay., İstanbul, s. 41.

<sup>118</sup> İdris Bostan, “XVI. XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersaneleri Ve Gemi İnşa Teknolojisi”, s. 618. İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 107.

iki bodoslaması<sup>119</sup> arası 55-56 zira ambar ağız 22 karış, yüksekliği 18 karış, baş yüksekliği 11 karış, kuşak yüksekliği 6 karış bir parmaktı. Kadırgalar gayet uzun ve ensiz, kısmen su seviyesinde denecek kadar alçak ve hareketleri oldukça seri idi. Bir kadırgaya üç yelken, iki tente, beş lenger, 27 kangal halat verilmekte ve XV. yüzyıl sonlarında bir büyük top ile dört darbzen ve 8 adet prangı topu bulunmaktaydı. Daha sonraki devirlerde ise, biri başta, ikisi yanda olmak üzere üç top vardı. Kadırgalardaki toplar için 1109'da 200 yuvarlak verilmişti. Bir kadırgada 25 oturak, 49 kürek vardı. Bir kürek boşluğu mutfak olarak kullanılıyordu. Her küreği yerine göre dört veya beş kişi çekiyordu. Buna göre normal olarak her kadırgada 100 savaşçı ile birlikte, 196 kürekçi, 20 alatçı, iki dümenci, bir yelkenci, iki gûmi, iki kürek yapıcı, iki kalafatçı, iki neccar ve hepsine hükmeden, harita ve pusula kullanan bir reis olmak üzere 328 kişi bulunuyordu<sup>120</sup>. Kadırganın Osmanlı donanmasında uzun süre vazgeçilmez bir tekne olarak kullanılmasında Barbaros Hayrettin Paşa'nın önemli rolü olmuştur. Barbaros daha korsanlık döneminde Akdeniz'deki gemi modellerini yakından incelemiş ve kalyon gibi yelkenli gemiler yerine kadırga, hatta kalyete gibi küçük teknelerde karar kılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nda Kaptan-ı deryalığa getirildikten sonra oluşturduğu büyük donanmada, kadırgalar kesin olarak ön sıraya çıkmış ve büyüklüklerine göre diğer gemiler sıralanmıştır<sup>121</sup>.

#### **2.4.1.3. Mavna**

Mavna, baştardadan daha geniş ve yüksek, ancak daha kısa, yirmi altı oturaklı, ekseriya iki, bazen üç direkli ve iki katlı olarak inşa edilen çekdiri türü bir savaş gemisidir. Mavna, Osmanlı donanmasında kelime ve şekil itibarıyla menşei Batı'dan gelmeyen tek gemi türüdür. Kelimenin Türk veya Arap menşeli olduğu ileri sürülmektedir. XV. yüzyıldan itibaren Osmanlı donanmasında kullanıldığını gördüğümüz mavnanın uzunluğu 49 m, kış yüksekliği 5 m, baş yüksekliği 3 m, kuşak yüksekliği 2 m idi. Bir mavnanın inşasında iki kadırgaya yetecek kadar kereste kullanılıyordu. 1475'te Gedik Ahmet Paşa kumandasında Kıbrıs'a giden Osmanlı donanması içinde kızıl bayraklarla donanmış mavnalar bulunduğu gibi, 1488'de Anadolu'nun güneydoğu sahiline yönelen donanmada da mavna mevcuttu. Tursun Bey bu mavnaların direklerinin göğe uzanan büyük gemiler olduğuna işaret etmektedir. 1522'de Rodos'u kuşatan ve 308 gemiden oluşan Osmanlı donanması içinde pek çok mavna yer

---

<sup>119</sup> Gemilerin başını ve kıçını teşkil etmek üzere omurganın baş ve kıç yanından kaldırılan ağaçtan ya da demirden yapılan sütunlardan her biri. Bir geminin iskeletinde, omurgasında bir destek kazık. Ayrıntılı bilgi için bkz; Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar*, s.300. ; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 86.

<sup>120</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 86.

<sup>121</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 116.

almıştı. Fatih Sultan Mehmed'den sonra adayı korumakla görevlendirilen küçük filoda sekiz mavnanın olması da bu geminin donanmada önemli bir yer tuttuğunu göstermektedir<sup>122</sup>.

#### **2.4.1.4. Kalyata**

42-48 zira uzunluğunda, 19-24 oturaklı çekdiri nevinden bir gemi olan kalyata, Tuna donanmasında da mevcut idi. Bilhassa takip hizmetinde kullanılan kalyataların başlarında topu ve harp zamanlarında 220 kadar cenkçisi bulunuyordu<sup>123</sup>. 1498 senesinde bir kalyatada, bir baş topu, 2 darbzen ve 4 prangı vardı. XVI. yüzyılda bir kalyatada iki topçu neferi bulunuyordu<sup>124</sup>.

#### **2.4.1.5. Fırkate**

Çekdiri türü donanma gemileri içinde en küçüğü 17 oturaklı firkatedir. XVI. yüzyılda 18 - 19 oturaklı, 25-30 m uzunluğunda bir harp gemisi olan pergandi firkate ile aynı kabul edilmektedir. Firkatelerin uzunlukları da birbirinden farklıdır. Mesela, Birecik Tersanesi'nde inşa edilen firkatelerin küçüklerinin uzunluğu 16 m, eni 3,5 m, büyüklerinin uzunluğu ise 20,5 m idi. Eskiden beri Akdeniz ülkeleri tarafından kullanılmıştır<sup>125</sup>. Firkateler 80 veya 100 kişiyi barındıracak kapasiteye sahiptir. Savaş sırasında haberleşmede firkatelerden yararlanılır çünkü ince ve uzun olmaları dolayısıyla çok seri hareket ederler<sup>126</sup>.

#### **2.4.1.6. Pergende**

Kürekle yürüyen ve yelkeni yardımcı olarak kullanan çekdiri sınıfından 18-19 oturaklı, 33-40 zira uzunluğunda bir savaş gemisiydi<sup>127</sup>. XVI. yüzyılda firkate ile aynı kabul edilmekteydi<sup>128</sup>.

#### **2.4.1.7. Karamürsel**

Osmanlıların ilk çekdirisi olan karamürsel gemisi, daha sonraları nakliyede kullanılan bir buçuk direkli sivri üçgen yelkenli, yarım güverteli küçük teknelerden ibaretti. Bu ismi, Karamürsel Bey'in, kendi adını verdiği Karamürsel Limanı'nda yaptırdığı rivayet edilen ilk gemiden aldığı rivayet edilmektedir. Gövdeleri yuvarlak olduğu için kadırgalara nisbetle rüzgâra karşı daha dayanıklıdır. Bilhassa yakın mesafeler arasında işleyen silah donanımı

---

<sup>122</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 124.

<sup>123</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 460.

<sup>124</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire...*, s.84.

<sup>125</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 128.

<sup>126</sup> Feriştal Ballı, *İnebahtı Deniz Seferi'nin Akdeniz Dünyasındaki Önemi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2004, s. 12.

<sup>127</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar fi Esfari'l-Bihar*, Haz: Orhan Şaik Gökyay, C.1, Ofset Yay., İstanbul 1980, s. 69; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 460.

<sup>128</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 84.

olmayan karamürselerin, XVI. yüzyılda büyük denizlere açılmasına müsaade edilmediği halde, zahire veya kereste nakli gibi bazı zaruri durumlarda Mısır'a gitmelerine ve boğazdan çıkmalarına izin verilmiştir. Malta kuşatmasının devam ettiği sırada (1565) donanmanın ikmali için İstanbul'dan sekiz karamürsel ile peksimet ve zahire gönderilmiştir. Yine Kıbrıs seferi sırasında donanmanın ihtiyacı olan mühimmatı taşımakla karamürsel gemileri kullanıldığı gibi, 1571'de Orta Akdeniz'de bulunan donanmada Cezayir Beylerbeyi'nin ihtiyacı olan zahire, kadirga küreği ve yelken bezi gibi malzemeleri bir karamürsel gemisi götürmüştür. XVI. yüzyılın sonlarında özellikle Batı Anadolu'nun zahire ve meyvelerinin İstanbul'a taşınmasında en çok kullanılan yük gemisi karamürseldir<sup>129</sup>.

#### **2.4.1.8. Palaşkerme**

Hafif yelkenli bir filika idi<sup>130</sup>. Gerek Rodos'un fethine (1522) katılan donanmada palaşkermelerin bulunması ve gerekse XVII. yüzyılda Tersane-i Amire'de devlete ait palaşkermelerin inşa ve tamir edilmesi, bu geminin her iki yüzyılda da donanmada kullanıldığını gösterilmektedir<sup>131</sup>.

#### **2.4.2. İnce Donanma Gemileri**

İnce donanma gemileri daha çok nehirlerde, özellikle Tuna'da kullanılan ve donanma denize açıldığında ise büyük gemilerin maiyetinde bulunan, bir kısmı kayık türünden gemilerdir. Sığ yerlere rahatlıkla girebilen ince donanma gemileri, esas olarak kürekle hareket etmekte ve bazı türlerinde ise yelken de kullanılmaktadır<sup>132</sup>.

##### **2.4.2.1. Şayka**

Altı düz büyük kayık olup çayka da denilirdi; yirmi savaşçı alırdı. Özi ve Dinyeper Nehri'yle Tuna'da işleyen gemilerdendi. Şaykalar üç topla donanmış; bunları Kazaklar da kullanırlardı. Osmanlı şaykaları nehir sahillerini muhafaza ederlerdi. Evliya Çelebi, zarbona ismiyle şayka türünden olan bir gemiden bahseder. Evliya Çelebi'nin bu zarbona dediği karamürsel kayıkları tertibinde olup eskiden Karadeniz'in Rumeli sahillerinden İstanbul'a zahire getiren ve zabun denilen kayıklar olmalıdır<sup>133</sup>. Altı düz ve enli olduğu için nehirlerde kullanılmaya çok müsait bir savaş gemisi olan şaykaların uzunlukları 13-25 metre arasındadır.

---

<sup>129</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 130. Orhan Bey zamanında Karamürsel adında cesur yiğit bir er vardı. Bu isim oradan gelmektedir. Bkz. Aşık Paşazade, *Tevarih-i Al-i Osman*, Haz: Kemal Yavuz-M. A. Yekta Saraç, Gökkuşbu Yay., İstanbul 2010, s. 82.

<sup>130</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 91.

<sup>131</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 132.

<sup>132</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 132.

<sup>133</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s.458; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 132; Özen Tok, *Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı*, s. 209.

Tuna'daki her türlü muhafaza faaliyeti şaykalar aracılığıyla gerçekleştiriliyordu. Tuna şaykaları Fethü'l-İslâm, Vidin, Rahova, Niğbolu, Rusçuk, Hırsova, İsakçı vb. pek çok farklı iskelede inşa edilebilmekteydi<sup>134</sup>.

#### 2.4.2.2. Şehtur (Şahur)

Tuna ve Fırat nehirlerinde kullanılan ince donanma gemisidir. Dört köşe bir Latin yelkeni olan şehtur, gayet ince tahtadan yapılır ve üzere zift ile kaplanırdı<sup>135</sup>. Kamus-ı Bahri'de buna meşhuf de denildiği yazılı olup teknesi gayet ince tahtadan yapılıp üzeri tamamen zift ile örtülmüştü. Grafe denilen kısa mablaklar<sup>136</sup> ile sevk edilirdi ve dört köşe bir Latin yelkeni vardı<sup>137</sup>.

#### 2.4.2.3. Kancabaş

İnce donanma gemilerinden biri olup, şayka, üstüaçık ve sair ince donanma gemileri gibi sahillere sokulurlar ve nehirlere kadar girerlerdi<sup>138</sup>. Belgelerde kancabaş veya kancabaşlı olarak yer almaktadır. Nehirlerde sığ sularda asker, mühimmat ve zahire taşımak için bu ad verilmiştir. Kancabaşlarda bir de sandal bulunuyordu. Tuna sahillerindeki zahireyi İstanbul'a taşımakla görevli olan aktarmalara birer kancabaş eşlik ederdi<sup>139</sup>.

#### 2.4.2.4. Kırlangıç

İnce donanma gemilerinden olup firkateden küçük bir savaş gemisidir. Daha çok haberleşme ve karakol hizmeti görmüştür. Sadece Tuna'da değil, Mısır sahillerinde de kullanılmıştır<sup>140</sup>. Başbakanlık Bahriye Defteri arasında yer alan 6823 numara ve 1790 tarihli defterde (Kırlangıç-ı kebir-i nev icad) ismiyle yüz mevcutlu bir kırlangıç görülüyor. Kırlangıçta bir süvari ile iki reis, badbani, ağa, hoca, vekilharç ve muhtelif hizmetlere bakan yirmi beş zabıt ve gediklisi vardı. Mürettebatıyla beraber mevcudu yüzü buluyordu<sup>141</sup>.

---

<sup>134</sup> M. Emre Kılıçaslan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi", *Karadeniz Araştırmaları*, Bahar 2010, Sa.25, s. 73.

<sup>135</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 134.

<sup>136</sup> Arapça "meblağ" dan" Harp hamuru, merhem, boya gibi şeyleri ezip karıştırarak yoğurmak için kullanılan ve bir ucu ele alınacak şekilde saplı, öteki ucu yassı olan alet. Düz kaşık. Ayrıntılı bilgi için bkz; İbrahim Alaaaddin Gövsa, *Resimli Yeni Lügat ve Ansiklopedi*, İskit Yayınları. C.3, s. 1681.

<sup>137</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 458.

<sup>138</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 457.

<sup>139</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 135.

<sup>140</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 136.

<sup>141</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı...*, s. 459.

#### 2.4.2.5. Üstüaçık

Tuna gemilerinden olup bir dümencisi ve sekiz kürekçisi vardı. Bunlar Tuna'nın birçok iskelelerinde bulunurlardı<sup>142</sup>. Üstüaçık gemilerde genellikle reisten başka bir dümenci ve sekiz kürekçi bulunur. Tuna nehrinden deve, araba ve diğer ağırlıkların taşınması üstüaçıklarla sağlanmıştır<sup>143</sup>. Sefer zamanında zahire, odun, mühimmat ve asker naklinde kullanılmıştır. Bu gemilerden her biri 500 kile (13.328 kg) ağırlığında zahire taşıma kapasitesine sahip bulunmaktadır. Bu gemiler asıl zahire nakli için tasarlanmış olmasına rağmen ihtiyaç duyulduğunda sefer mühimmatı ve topların taşınması işinde de kullanılmaktaydı. Bu gemilerin işlerine bakan memura Açıklar Ağası denirdi<sup>144</sup>. Açıklar Ağası, zahire yüklü kayıkları vakti geldiğinde hareket ettirerek Tuna Nehri'nin girdaplarının bulunduğu yere götürmekte ve kayıkların girdaplardan geçişini sağlamaktaydı<sup>145</sup>. Girdaplardan geçiş esnasında geminin salmasının kayalıklara çarpmasını engellemek amacıyla yeterli ölçüde yük boşaltılarak ya üstüaçıklarla ya da karayoluyla taşınmaktaydı. Girdaplardan geçerek zahire ve mühimmat gemilerinin her türlü güvenliğini sağlamakla görevli kişi ise Girdap Ağası'ydı. Onun bağlı olduğu kişi ise Tuna Kaptanı'ydı. Açıklar Ağası dışında üstüaçık gemilerinde ve çeşitli yan hizmetlerde istihdam olunan kişileri, gemi mürettebatı ve yardımcı elemanlar şeklinde sınıflandırmak mümkündür<sup>146</sup>.

Bir diğer yandan Tuna Nehri'ni kullanan tüm yabancı gözlemciler, Tuna'daki askeri ve nakliye gemilerinin hızlı, manevra kabiliyeti yüksek ve çeşitli akıntılara dayanıklı olduğu yönünde bilgiler verirler. Örneğin, Kleeman'ın Tuna'da seyrettiği yolculuğunun Belgrad'dan sonraki kısmında gemi tertibatında "Türk Usulü" bir takım değişiklikler yapılmış ve ön kısmı 8 yan kürek koyup dümeni arkaya bıraktıktan sonra daha güvenli geçmiştir. Gemisi kullanıma elverişsiz hale geldiğinde Rusçuk'tan sonra gemiyi değiştirmiştir. Ticaret eşyaları Müslümanlardan kiralanan başka bir Türk kayığına yüklenmiştir. Hırşova'ya gelindiğinde çok yüksek dalgaların olduğu bu bölgede Türk kayıklarının farkına bile varmayacak rahatlıkla dalgaları yara yara gittiklerini de ifade etmiştir. Ayrıca Kleeman, Tuna'da seyredecek gemilerin yassı gövdeli, kalın tabanlı, dar kaburgalı, suyun aşındırması ve çürümeye karşı dayanıklı sağlam ve uzun ömürlü olması gerektiğini belirtmiştir. Ona göre, tek kişilik dümen

---

<sup>142</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 456.

<sup>143</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s.136. ; Ayşe Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 296.

<sup>144</sup> Ayşe Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 290; M. Emre Kılıçarslan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi", s. 73.

<sup>145</sup> Tahir Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferinde Organizasyon ve Lojistik*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2010, s. 176-177.

<sup>146</sup> Ayşe Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 293-294.

ve ön tarafa 6-8 kürekçi eklenmelidir. J.S. Buckingham ise, Fırat Nehri'nde işleyen üstüaçıklara benzeyen gemilerden birinin tavsifini yapmaktaydı. Ona göre; bir su kabağının içi oyulmuş ve uzunluğuna kesilmiş yarısını andıran bu gemiler 40 ayak uzunluğunda, 10 ayak genişliğinde olup, yüksekliği geminin kıçında 2 ayak, pruvasında 15 ayaktır. Geminin kaburgası yanlarında dik olarak yükselmektedir. Geminin kıç bodoslaması (omurgası) yoktur; altı düz olup birbirine geçen kalasların çivilenmesinden meydana gelmişti. Bundan dolayı kumsala kolayca çekilebilirdi. Bu gemilerin her biri 2 ton kadar eşya, 3-4 merkep, 8-10 yolcu yükleyebilirdi. Buckingham'ın bulunduğu gemide mürettebat dört adam ve iki çocuktan ibaretti. Gemi arkasında bulunan uzun bir kürek dümen görevini görüyordu. Küçük kürekler duruma göre her iki tarafta da kullanılabilirdi<sup>147</sup>. Tuna Nehri'ni kullanan gözlemcilerin aktarmış oldukları üstüaçıklar hakkında görüşleri bu şekildedir.

#### **2.4.2.6. İşkampoye**

Tuna'daki ince donanmadan olan ve haberci gemisi olarak da kullanılan işkampoye, kürekli gemilerdendi. Gemilerde asker nakledilen ve ağır işlerde kullanılan, kürek ve yelkenle işleyen en büyük filikalara da İşkampoye deniliyordu. Büyük ve küçük olmak üzere iki boyda inşa edilen işkampoyelerde 13 oturak olduğu görülmektedir<sup>148</sup>.

#### **2.4.2.7. Tonbaz/Tombaz**

Yelkeni ikişer demiri ve kürekleri bulunan tonbaz, güvertesiz ve altı düz, derelerde kullanılan kayık olarak da tarif edilmiştir. 1638'de Karadeniz'de Kazaklara karşı savaşan Tersane-i Amire Kethüdası Piyale'nin emrinde 20 tonbaz vardı<sup>149</sup>.

### **2.4.3. Yelkenli Gemiler**

#### **2.4.3.1. Göke/Köke**

Kürekli ve yelkenli, çekdiri sınıfı bir savaş gemisi olup Kâtip Çelebi'ye göre altı mavna, üstü kalyonu. Fazla kullanılmayan gemilerin aynı zamanda barça olarak adlandırıldığı, Kemalpaşazade'nin, Kemal ve Burak reislerin bindiği gemi hakkında kullandığı "barça ki barak binerdi" veya "Kemal barçası sanıp" ifadelerinden anlaşılmaktadır. II. Bayezid devrine ait bir belgeden padişahın göke kullanmasını bilen bir reis aradığı ve kendisine Gedik Ahmet Paşa ile birlikte Avlonya'ya giden aslen Alanyalı Kayaoğlu Ali adlı bir reis tavsiye edildiği

---

<sup>147</sup> Ayşe Pül, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 291.

<sup>148</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 89.

<sup>149</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 92.

anlaşılmaktadır. Bu reisin ise, daha önce göke kullandığı ve Mısır'a gidip gelmiş tecrübeli bir kadirga reisi olduğu belirtilmektedir<sup>150</sup>.

#### **2.4.3.2. Barça**

Barça, kalyon türünden, altları düz, iki ve üç direkli nakliye ve harp gemilerinden ve idi. XV-XVIII. yüzyıllar arasında kullanıldığını gördüğümüz barçaların 1488'de 4 şayka topu, 12 baş topu, 12 büyük darbzen, 20 küçük darbzen ve 35 prangı olmak üzere 83 topu bulunuyordu. 1527-28'de Tersane-i Amire'de sekiz barça tamir edilmişti<sup>151</sup>. Hem nakliye hem savaş gemisi özelliği gösterirler<sup>152</sup>. 1527 senesinde Galata Tersanesi'nde sekiz barçanın tamir edilmiş olması, XVI. yüzyılın başlarında Osmanlı donanmasında çok sayıda barça bulunduğunu göstermektedir<sup>153</sup>.

#### **2.4.3.3. Kalyon**

Üç direkli yelkenli savaş gemisidir. Kelime, Latince'den Türkçeleştirilmiş olup, söylenişi İtalyanca'daki galion kelimesine daha yakındır. Kalyonlar XVI. yüzyılın başlarından XVII. yüzyılın ortalarına kadar daha çok nakliyede kullanılmış, nihayet Girit seferinin başladığı sıralarda tekâmül etmiş ve savaş gemisi olarak donanmaya katılmıştır. Kalyonların kadirgalara nisbetle uzun ve yüksek olması sebebiyle çok daha fazla keresteye ihtiyaç duyulması yanında, kalyonlarda bulunması gereken sütun ve seren direklerinin varlığı ve çeşitliliği, bu konuda ayrı tedbirlerin alınmasını gerektirmiş ve kalyon aksamına göre kereste çeşitleri ortaya çıkmıştır. Kalyonlarda kadirgalardan farklı olarak en önemli ihtiyaç malzemesi yelkendi<sup>154</sup>. Kalyonların donanmada ilk kullanılışlarına ait bilgiler oldukça sınırlıdır. Bununla beraber, savaşta kullanılan kalyonlara örnek olarak 1498'de İskenderiye'ye gitmek üzere İstanbul'dan ikmal yapan kalyon ile Sinop'ta Kemal ve Barak Reisler tarafından inşa edilerek İnebahtı, Moton ve Koron seferlerinde (1499-1500) kullanılan barça/göke cinsi kalyonlar gösterilebilir<sup>155</sup>.

#### **2.4.3.4. Ateş Gemisi**

Düşman gemilerini yakmak için içi yakıcı ve patlayıcı maddelerle dolu olan ve çabuk ateş alan savaş gemisi çok eski devirlerden itibaren kullanılmaya başlamıştır. Ateş gemileri, içlerinde mürettebatı olduğu halde hedefe doğru yelken açarak giderken aynı zamanda

---

<sup>150</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 141.

<sup>151</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı...*, s. 96.

<sup>152</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı...*, s. 469.

<sup>153</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 141.

<sup>154</sup> Özen Tok, *Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı*, s. 208.

<sup>155</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 142.



içindeki tayfalarda sürati arttırmak maksadıyla kürek çekerlerdi. Hızlı hedefe yaklaşıldığında ise mürettebat sandallara biner ve gemiyi ateşe vererek uzaklaşırlardı<sup>156</sup>. Ateş gemilerine “borlota” (Brulot) da denilmiştir ve büyüklüklerine göre değerlendirilmişlerdir. Genel hatlarıyla ateş gemileri şalope ebad ve ölçülerinde olurdu fakat ondan farklı olarak yanıcı maddelerle donatılmıştı. Alevlerin hızla yayılmasını sağlamak için ekstra bacalar ve yollar açılmıştı. Yelkenli gemi sınıfındaydı, ancak ek olarak kürekçileri de vardı. Bunlar, sağlamlıkları istenilmediğinden, (genellikle eski, yıpranmış ticaret veya savaş gemileri amaca uygun bir şekilde dönüştürülerek ateş gemisi yapılırdı) gayet hafif ve narin olarak yapılırlar ve kış tarafında iki adet büyük cankurtaran lombarları bulunurdu. Bu gibi bir geminin tekne, arma ve sairesi, ambar dâhil yanıcı ve patlayıcı maddeler ile (zift-ateş fiçıları, katranlanmış çırpı demetleri, terementi yağı, ateş kapları, brandon denen kükürt hamuruyla güherçile ve kömür, bezir yağında ısıtılmış kafurudan yapılan yanıcı bir madde-ki su üzerinde yanmaya devam ederdi-, vardafugo, plot denilen çam şeritleri çam sakızı, humbara gibi daha pek çok yanıcı madde olabilir) yüklendikten sonra düşman donanması üzerine gönderilir, gerisinde bir de sandalı bulunurdu. İçi yanıcı ve patlayıcı maddelerle dolu bu gemiler özellikle gece, fırtınalı veya sisli havalarda düşman donanması üzerine sevk edilirdi. Ateş gemileri, içlerinde mürettebatı olduğu halde hedefe doğru yelken açarak giderken, aynı zamanda içindeki tayfalar da hızı arttırmak maksadıyla kürek çekerlerdi. Hızla hedefe yaklaşıldığında ise, mürettebat gemiyi ateşe verir ve cankurtaran lombarlarından sandallara binerek uzaklaşırlardı. Bu durumda ateş gemisi çok tehlikeli olup engellenmesi son derece güçtü. Ateş gemilerinin diğer çeşidi ise “kik” (bir tür yarış kayığı) biçiminde daha büyük ve büyüklüğüne oranla daha hafif kayıklardır. Bunlarında bazıları kendileri yanmak üzere yapılırlar ve içlerine kürek çekmekte ve gemicilikte mahareti olan gemiciler seçilirlerdi. Ateş gemileri, ateşe verildikten sonra mümkün olduğu kadar hızla ve güvenli bir şekilde terk edilebilmesi üzerine planlanırdı<sup>157</sup>. İlk teşebbüsün Girit kuşatması yıllarında yapılması, bu sistemin bir parçası ve uzantısı olan ve yine yelkenli bir gemi türü olarak kabul edilen ateş gemilerinin de yine bu yıllarda düzenlenmeye başlandığını düşündürmektedir. Nitekim Girit kuşatması sırasında hem Osmanlı kuvvetlerine karşı ateş gemilerinin kullanıldığı hem de Osmanlı donanması içerisinde ateş gemilerinin bulunduğu görülmektedir<sup>158</sup>.

---

<sup>156</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 96.

<sup>157</sup> İlhan Ekinci, “Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları”, *History Studies*, Volume 5, Issue 1, Ocak 2013, Sayı 37, s. 130-131.

<sup>158</sup> İlhan Ekinci, “Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları”, s. 137.

Osmanlı donanması, XVII. ve XVIII. yüzyıllarda, XVI. yüzyıldaki kadar başarılı olamadı. Bunun en büyük sebebi, XVI. yüzyılda yetişen denizci neslin azalması idi. Ayrıca devlet donanma siyasetine önem vermediği gibi gemi teknolojisinde Avrupa'daki meydana gelen gelişmeler de takip edilemedi. Mesela kalyon denilen büyük yelkenli gemiler, ancak XVIII. yüzyılın ortalarına doğru yapılmaya başlandı. Önceleri daha çok kadırğa denilen kürekli gemiler kullanılıyordu. Denizcilik alanındaki önemli gelişmelerden biri de deniz ticaretinin Akdeniz'den okyanuslara kaymasıydı<sup>159</sup>.

---

<sup>159</sup> Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*, Fakülte Kitabevi Yay. , Isparta 2010, s. 88.

### 3. BÖLÜM

#### 3.1. XVI. YÜZYIL'IN ÜNLÜ KAPTAN-I DERYALARI

Kaptan Paşa veya Kapudan-ı Derya, Osmanlı İmparatorluğu deniz kuvvetlerinin en büyük askeri ve mülki amirinin unvanıdır<sup>160</sup>. Aslen İtalyanca “capitan” dan gelen Kapudan kelimesi Osmanlılarda XV. yüzyılın ortalarından itibaren donanma kumandanı için kullanılmaya başlanmıştı. Daha sonraları Kapudan-ı derya olarak önem kazanmıştı<sup>161</sup>. A. Rambaud ve takipçilerinin sırf bir Bizans taklidi olarak ve “megaduc” mukabili gösterdikleri kaptanpaşalık hakkında Fatih Kanunnamesi'nde hiçbir kayıt yoktur ve bu da gayet tabiidir. Çünkü Fatih zamanında, Osmanlı Devleti'nin bir deniz kuvveti mevcut olmakla birlikte, “kaptanpaşalık” diye bir memuriyet mevcut değildi. Donanma, bilhassa Gelibolu deniz üssüne dayandığı ve tersane orada olduğu için, Gelibolu sancakbeyinin emri altında bulunurdu. Harp esnasında, hükümdar yahut sadrazam her ikisi de harbe katılmadıkları takdirde serdar tayin edilen vezir, donanmaya da kumanda ederdi. Osmanlı Devleti'nin Mısır ve Suriye'yi zaptıyla bir Akdeniz imparatorluğu halini alması ve Karadeniz sahillerinin de tamamen Osmanlı nüfuzu altına girmesi üzerine, donanmanın ehemmiyeti arttı. Bazı vakit azledilen vezirlerin Gelibolu sancakbeyliği ve kaptanlıkla merkezden uzaklaştırıldığı oluyordu. Nihayet Barbaros'tan sonra kaptanlara Cezayir beylerbeyi payesi ve daha sonra da vezaret verilmeye başlandı. Bilhassa XVII. yüzyıldan başlayarak, kaptanpaşalık, merkezi idarenin en mühim ve nüfuzlu mevkilerinden biri halini aldı. Bu kısa açıklama, Rambaud ve takipçilerinin, bu hususta kurmak istedikleri benzetmelerde de tamamıyla aldandıklarını meydana çıkarıyor. Osmanlı deniz kuvvetlerinin ve denizcilik teşkilatının Fatih Sultan Mehmed zamanına kadar geçirdiği safhalar yok denecek kadar az ve dağınıktır<sup>162</sup>. Kapudan Paşa, önceleri sancak bey statüsünde iken Barbaros Hayrettin Paşa'nın 1534'te Cezayir beylerbeyi tayin edilmesinden sonra beylerbeyi rütbesinde “mîrimîrân-ı derya” veya “mîrimîrân-ı cezâyir ve kapudan” olarak paşa unvanıyla adlandırılmıştır.

Kaptan Paşa'nın askeri vazifelerine gelince, donanmanın başkumandanı olan kaptanıderya, II. Bayezid'den itibaren Akdeniz'de ticaret emniyetini sağlamakla yükümlüydü<sup>163</sup>. Ayrıca Kaptan Paşalar her sene deniz seferi mevsiminde donanmayı sefere çıkaracak şekilde hazırlamakla ve İstanbul'daki büyük tersanenin Kasım Paşa tersanesinin

---

<sup>160</sup> İsmet Parmaksızoğlu, “Kaptan Paşa”, *İA*, C.6, MEB Yay. , İstanbul 1977, s. 206.

<sup>161</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 69.

<sup>162</sup> M. Fuat Köprülü, *Bizans Müesseselerinin Osmanlı Müesseselerine Tesiri*, Ötüken Yay. , İstanbul 1981, s. 71-72.

<sup>163</sup> İsmet Parmaksızoğlu, “Kaptan Paşa”, s. 209.

daimi faaliyetlerine nezaret ve tersanedeki teçhizat ve cephane ambarlarının noksanlarını tamamlamak, bu ambarları gereği gibi bulundurmakla mükellefler<sup>164</sup>.

İlerleyen dönemlerde kaptan paşaların mevkilerinde yükselme olduğunu görmekteyiz. Kaptan Paşalar, ilk zamanlarda beylerbeyi rütbesinde ve Budin eyaletinden sonra gelmekteydiler. Kazanılan zaferlerden sonra derecesi Anadolu Beylerbeyinden sonra gelmeye başlamıştı. Daha sonra ise vezaret rütbesi yerini almıştı<sup>165</sup>. XVI. yüzyılda kaptan-ı deryalık makamı önemli bir mevkiye gelmiş ve Osmanlı Devleti'nin topraklarının genişlemesinde ve en güçlü çağını yaşamasında önemli bir role sahip olmuştur. Bu aşamada rol oynayan kaptan-ı deryalardan bahsedeceğiz.

### 3.1.1. Kemal Reis

Kemal Reis, Türk denizcilerdendir ve meşhur korsanlardan biridir. Kemal Reis Karamanlı bir Türk ailesindedir. Babasının adı Ali, kendisinin asıl adının da Ahmet olduğu kaydedilmiştir. Kemal Reis'in doğum yerinin Gelibolu veya Karaburun olduğu hakkında kaynaklar arasında ihtilaflar varsa da onun hayat şartları göz önünde bulundurulduğunda Gelibolu'da doğmuş olması ihtimali daha yüksektir. Kemal Reis, Gelibolu'da deniz piyadelerinin karşılığı olan azap askeri olarak yetiştirildikten sonra 1470'de Eğriboz seferine Mahmut Paşa Velî kumandasındaki donanmada azap askeri olarak bulunmuştu. Zamanla Eğriboz adası azapları reisi olan Kemal Reis bir müddet sonra Venediklilere karşı korsanlık yoluyla mücadeleye girişmiştir. 1486'da Endülüs Müslümanlarının İspanyollara karşı Osmanlı padişahı II. Bayezid'e başvurmaları üzerine 1487'de İspanya sahillerine gönderilmiştir<sup>166</sup>.

Osmanlı padişahı İspanyol Müslümanlarının akıbetiyle ilgilenmeye başlamıştı. Batı'da yaşanan kötü durum hakkında daha fazla bilgiye sahip olmak isteyen II. Bayezid, bu maksatla meşhur korsan Kemal Reis'in hizmetine müracaat etmişti. Osmanlı Devleti tarafından kendisine gemi ve gerekli mühimmat temin edilen Kemal Reis, istihbarat toplamak amacıyla Batı Akdeniz havzasına yelken açmıştı. İspanya'nın güneydoğu kıyılarında Gırnata Müslümanları ile doğrudan iletişim sağlanmıştı. Türk denizcilerin haber toplama faaliyetleri, Nasrî sultanlığının can çekişmekte olduğu günlere rastgeldiğinden, Osmanlı sarayı İspanya'daki dindaşlarının vahim bir vaziyette olduklarını üzülen öğrenmişti. Cerbe Adası, Annâbe ve Bicâye limanları arasında yer değiştiren Kemal Reis, 1495'e kadar, bu noktalardan

---

<sup>164</sup> Reşat Ekrem Koçu, *Osmanlı Tarihinin Panoraması*, Ak Yayıncılık, İstanbul 1964, s.36.

<sup>165</sup> İsmet Parmaksızoğlu, "Kaptan Paşa", s. 208.

<sup>166</sup> İsmet Parmaksızoğlu, "Kemal Reis", *İA*, C.6, MEB Yay. , İstanbul 1977, s. 566.

Hıristiyan sahillerine akınlar düzenlemeye devam etmişti. Fakat II. Bayezid kendisini İstanbul'a çağırması ve donanmanın yenilenmesiyle ilgilenmesini istemişti. Kemal Reis'in aracılığıyla Osmanlı hizmetine giren deneyimli korsanlar, kendileriyle birlikte, batıda giriştikleri seferler sayesinde Hıristiyan ülkeler hakkında edindikleri bilgileri Osmanlı sarayına getirmişti<sup>167</sup>.

Avrupa tarih yazıcılığında Barbaros kardeşlerden çok daha az bilinen Kemal Reis, II. Bayezid döneminin en çok öne çıkan Osmanlı kaptanıdır. Kemal Reis, Venedik donanma yetkililerinin ve Doğu Akdeniz'de bulunan Venedikli tüccar temsilcilerinin 40 yıl boyunca en önemli gördükleri kaptandır. Kemal Reis'in kariyeri incelenirse, savaşta ve barışta, savunma ve saldırı tekniklerini birleştirerek devlete nasıl hizmet ettiği anlaşılır. Kariyerinin ilk yılları hakkında az sayıda belge bulunmaktadır; ancak II. Bayezid'in saltanatının ilk döneminde Osmanlıların hizmetinde olduğu kesindir<sup>168</sup>. Osmanlı donanmasına on yedi yıl hizmeti geçen Kemal Reis'in devlet hizmetine girmesi ile Osmanlı donanmasında kaptanlar çağı açılmış bulunmaktaydı. Kemal Reis ile birlikte gerek gemi inşa tekniğinde gerekse denizci yetiştirmekte Osmanlı donanmasında ıslahat dönemi başlamıştı. Onun donanmaya getirdiği en büyük yenilik, gemilerin uzun menzilli toplar ile donatılması olmuştur. Gerçekten denizcilikte daha önceki dönemlerde denizcilikte Kemal Reis ile kıyaslanabilecek bir isim yoktur. Bilindiği gibi II. Bayezid'in torunu Kanuni Sultan Süleyman da aynı yolu izleyerek, Batılı devletlerin Akdeniz'de çekindiği denizci Barbaros Hayrettin Paşa'yı donanmanın başına getirmişti. Bu anlamda II. Bayezid, ülkenin ve kurumların gelişmesinin temel dayanağının insan olduğunu keşfederek işin ehlini bulup görevlendirmede oldukça titiz davranmıştır<sup>169</sup>.

Kemal Reis'in Osmanlı-Venedik savaşlarından sonra korsanlık faaliyetlerinde bulunduğu dair bir kayıt bulunamamıştır. Bu savaşta hükümdarın emirlerine uygun faaliyetlerde bulunmuştur. Denizde donanma komutanı, karadaki ordu komutanına tanınan otoriteden daha fazlasına sahiptir; çünkü geçici süreliğine de olsa denizde en yetkili kişi donanma komutanıdır. Ancak Kemal Reis saraya döndüğü zaman diğer Osmanlı askeri personeli gibi sultanın hizmetkârıydı. Azmi ve "denizlerin kırbağı" olarak nitelendirilen karakterine rağmen esas itibarıyla görevi, boğazları ve Ege'yi korsanlardan korumak, tüccar gemilerini himaye etmek, Memlûklülere yardım için gönderilen malları İskenderiye'ye

---

<sup>167</sup> Andrew Hess, *XVI. Yüzyıl Akdenizinde Osmanlı İspanya Mücadelesi*, Küre Yay. , Ter: Özgür Kolçak, İstanbul 2010, s. 86.

<sup>168</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, Timaş Yay. , İstanbul 2009, s. 152.

<sup>169</sup> Necdet Öztürk, "XV. Yüzyılın Sonlarında Türk Denizciliği", *I. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011, Turgutreis, Bodrum*, Ankara 2013, s. 84-85.

nakletmekti. Venedik gemilerini temkinli hareket etmeye mecbur etmiş olsa da 1502'den sonra Kemal Reis, Venedik gemilerine doğrudan saldırıda da bulunmamıştır<sup>170</sup>.

1511'de Gelibolu'dan hareket eden Kemal Reis, yolda yakalandığı bir fırtınada binmiş olduğu fırkate ile birlikte sulara gömülmüştü. Kemal Reis korsanlıktan yetişmiş önemli bir Türk denizcisidir. Onun yalnız cesaret ve kahramanlıklarını hikâye eden akınları onu anlatmaya yetmez. Bunu onun tarafından yetişmiş üstün bir denizci olan yeğeni Piri Reis'in kaleme almış olduğu Kitâb-ı Bahriyye'nin meydana gelmesinden anlayabiliriz. Burada amcasını daima takdir ile anan Piri Reis, onun denizcilikte üstün bir deha olduğundan bahsetmektedir. Kemal Reis'in donanmaya getirdiği en büyük yenilik gemilerin uzun menzilli toplar ile donatılması fikri olmuştur. Bununla birlikte düşmanı uzaklarda etkisiz hale getirmek mümkün olmuştur<sup>171</sup>.

### 3.1.2. Oruç Reis

Oruç Reis'in babası ve cediti tımarlı sipahi olan bir Türk ailesinden olup Selanik ile Manastır arasındaki Yenice-i Vardar kasabasında yaşamışlardır. 1462 senesinde Fatih Sultan Mehmed zamanında Cenevizli bir ailenin elinden Midilli Adası alınmış ve oraya tayin edilen tımarlı sipahiler arasında Oruç ve Hızır'ın babaları Yakup adındaki sipahi de bulunmuştu. Sipahi Yakup'un, İshak, Oruç, Hızır ve İlyas isimlerinde dört oğlu vardı. Bunların arasından korsanlığa başlayan Oruç Reis olup, kardeşi İlyas ile beraber faaliyete geçmişlerdi; daha sonra ayrı bir gemi ile Hızır da kardeşi ile korsanlığa başlamıştır<sup>172</sup>. 1510'da Oruç Reis'in Teke havalisine hükmeden Şehzade Korkut'un izni ve yardımıyla korsanlığa başladığı bilinir<sup>173</sup>. Rodos civarında korsanlık yaparak şövalyelere pek çok zarar vermiş ve ganimetler sağlamıştır. Cerbe'yi kendisine merkez yapmış ve akın faaliyetlerini buradan yürütmüştü. Bu dönemde Hızır Reis yani Barbaros Hayrettin Paşa'da ona katılmıştı. Oruç Reis ve Hızır Reis'in ünü Batı Akdeniz ülkelerinde yayılmıştı. İspanya Endülüs Müslümanlarına yardımlarda bulunmuşlardır. Cezayir yakınlarındaki Tenes'i fethetmişlerdi. Oruç Reis'in Cezayir'de güçlenmesi İspanyolları ve Tunus beylerini rahatsız etmişti. Tilimsân hâkimi Ebû Hammû, Oruç Reis'i Afrika'dan uzaklaştırmak İspanyollarla işbirliği yapmıştı. Araplardan da yardım alan İspanyollar tarafından Oruç Reis öldürülmüştü. Akdeniz'de efsanevi bir şöhret

---

<sup>170</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Denizgücü*, s. 153.

<sup>171</sup> İsmet Parmaksızoğlu, "Kemal Reis", s. 268.

<sup>172</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 363.

<sup>173</sup> Ertuğrul Düздаğ, *Gazavat-ı Hayrettin Paşa*, C.1, s. 37.

kazanan Oruç Reis, Cezayir’de Türk hâkimiyetinin temellerini atmış, Kuzey Afrika’da Hıristiyan istilasına karşı koyarak İslâm’ın bölgede tutunmasını sağlamıştır<sup>174</sup>.

### 3.1.3. Barbaros Hayrettin Paşa

Barbaros Hayrettin Paşa en meşhur denizcilerden biridir. Cenovalı Yakup isminde bir sipahinin oğludur. Midilli’de doğmuştur. Asıl adı Hızır’dır. Barbaros adıyla meşhur olması, ya büyük kardeşi Baba Oruç’un adıyla karıştırılmasından yahut sakalı kırmızı olduğu için Avrupalılarca, daha ziyade Frenklerce Barbe rousse diye anılmasından ileri geldiği söylenir<sup>175</sup>. Hayrettin lakabını da Yavuz Sultan Selim’in takmış olduğu söylenir<sup>176</sup>. Bir başka kaynakta da Barbaros’a Hayrettin lakabını veren kişinin Kanuni Sultan Süleyman olduğu söylenmiştir<sup>177</sup>. Hayrettin lakabını veren kişi hakkında çeşitli söylentiler çıkmış olduğunu görmekteyiz. Yukarıda da ifade edildiği üzere dört kardeş idiler. Bunlar İlyas, İshak, Oruç ve Hızır idi. Dört kardeşinin küçüğü olan Hızır gençliğinde yaptırdığı bir gemiyle Midilli, Selanik ve Eğriboz arasında ticarete başladı<sup>178</sup>. Barbaros Hayrettin Paşa’nın küçük yaşlarda ticaretle uğraşması ona denizlerde bilgili olma şansını sağlamış ve bu netice itibariyle Barbaros bütün denizleri tanımıştır<sup>179</sup>. Bu kardeşlerin Türk olup olmadığına dair söylentiler de vardır. Türklerin denizcilikle fazla alakalarının olmaması ve Avrupalı birçok dönmenin de Afrika’da faaliyet göstermeleri sebebiyle Barbaros kardeşlerin Türk olmadığını söyleyenlere rastlanır<sup>180</sup>. Anladığımız üzere Barbaros ve kardeşlerinin Türk olup olmadığına dair kesin bir kanıt söz konusu değildir.

Barbaros, St. Jean Şövalyeleri tarafından kaçırılıp esir edilmiş, daha sonra esaretten kurtulup korsanlık yapmaya karar verdi. Akdeniz’de geniş ölçüde korsanlık hareketlerine girişti<sup>181</sup>. Korsanlık yapmalarının sebebi aslında korsanlar tarafından kaçırılmaları ve kardeşlerinin ölümünün intikamını almak olabilirdi. Birçok korsanlık faaliyetlerinde bulunarak şövalyelerin yurtları yağma edilmişti.

Oruç Reis ve Hızır Reis, 1502’de Tunus’un limanı olan Goletta’ya yerleşerek bir korsan imparatorluğu kurdular. Hıristiyan gemi ve kıyılarına baskınlar düzenlemeleri

---

<sup>174</sup> İdris Bostan, “Oruç Reis”, *DİA*, TDV. Yay. , C.33, İstanbul 2007, s.426-428.

<sup>175</sup> Turan Dikmetaş, *Osmanlı Sultanları*, Akvaryum Yay. , İstanbul, 2005, s. 125.

<sup>176</sup> Şerafettin Turan “Barbaros Hayrettin Paşa”, *DİA*, C.5, TDV. Yay. , İstanbul 1992, s.65.

<sup>177</sup> Enver Ziya Karal, “Barbaros Hayrettin Paşa”, *İA*, C. 2, MEB Yay. , İstanbul 1944, s. 311.

<sup>178</sup> Şerafettin Turan, “Barbaros Hayrettin Paşa”, *DİA*, s. 65.

<sup>179</sup> Enver Ziya Karal, “Barbaros Hayrettin Paşa”, *İA*, s. 311.

<sup>180</sup> Erhan Afyoncu, *Sorularla Osmanlı imparatorluğu III*, Yeditepe Yay. , İstanbul 2007, s. 137.

<sup>181</sup> Enver Ziya Karal, “Barbaros Hayrettin Paşa”, *İA*, s. 311.

sonucunda bölgenin korsanlarından çoğunun bağıllığını kazandılar<sup>182</sup>. Bunlar gençliklerinden beri korsanlarla şöhret kazanmışlardı. Bir gün bir Rodos Şövalye gemisi tarafından ansızın basılarak İlyas ile İshak öldürülmüşler ve Oruç esir edilmiş, Hızır ise kaçmıştı. Oruç forsa olarak düşman gemisinde kürek çekmiş, nihayet o da kaçmış ve Tunus'a gitmişti. Orada Benî Hafas hükümdarı tarafından hürmetle karşılanmış, bir süre sonra da kardeşi Hızır Reis yani Barbaros Hayrettin de oraya gitmiştir. İki kardeş Cezayir'i İspanyolların elinden kurtarmışlardır. Oruç Reis 1534'te vurulunca Cezayir Hükümeti kardeşi Hızır Reis'e kalmış ve o da Yavuz Sultan Selim zamanında memleketini Osmanlı İmparatorluğu'na vermiş ve Hayrettin Paşa unvanı ile Cezayir'de Osmanlı valisi olarak kalmıştı<sup>183</sup>. Afrika'da olup bitenleri öğrenen Yavuz Sultan Selim, Hızır Reis'e hatt-ı şerif göndererek onun Cezayir hâkimi olarak tanıdığını belirtmişti. Ayrıca kendisine 2000 kişilik yardımcı birlik gönderildi. Cezayir, Osmanlı topraklarına katılmış olduğu gibi Hızır da artık Hayrettin Paşa diye anılmaya başlandı. Cezayir hâkimi olduktan sonra burayı idari bakımdan ikiye ayırmıştır. Ancak Hızır Reis'in faaliyetleri ve Türklerin Kuzey Afrika'da yerleşmeleri İspanyolları harekete geçirmiştir. Barbaros Hayrettin 1520-1529 yılları arasında İspanyolların elinde bulunan küçük bir adanın dışında bütün yörenin hâkimi olmuştur<sup>184</sup>. Barbaros'la kuvvetlenen gazi-korsan teşkilatı, Cezayir'de bir gazi uç beyliği haline gelmiş, Barbaros Hayrettin'in Osmanlı hükümdarına hizmetini arz etmesi üzerine gaza faaliyeti zirveye ulaşmıştır<sup>185</sup>. Yavuz dönemi Barbaros'un kendisini ispatlaması için fırsat bulduğu bir dönem olmuştur. Zaten daha sonraki yıllarda Barbaros'un yaptığı faaliyetler ona kaptan-ı deryalık kazandıracaktır. Barbaros'un Akdeniz'de gösterdiği faaliyetler ve kazandığı başarılar İmparator Şarlken (Charles Quint)'i de oldukça rahatsız etmişti. Şarlken, Akdeniz'deki bu problemin bertaraf edilmesi için dönemin meşhur kaptanlarından Andrea Dorya'yı görevlendirmişti. Bu tecrübeli amiral, altmış gemilik bir donanma ile Barbaros'u aramaya başladıysa da iki taraf birbirine tesadüf edememişti<sup>186</sup>. Kanuni Sultan Süleyman devrinde Osmanlı donanması, Yunanistan kıyılarını basan Andrea Dorya donanmasına karşı çıkamıyordu. Barbaros Hayrettin'in başarılarını duyan Kanuni Sultan Süleyman, Hayrettin Paşa'ya İstanbul'a gelmek emrini bildiren bir hatt-ı hümayun göndermiştir<sup>187</sup>. Barbaros'un İstanbul'a getirdiği donanma, 18

---

<sup>182</sup> Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, e Yay. , İstanbul 2008, s. 130.

<sup>183</sup> Turan Dikmetaş, *Osmanlı Sultanları*, s. 125.

<sup>184</sup> Şerafettin Turan, "Barbaros Hayrettin Paşa", *DİA*, s. 312.

<sup>185</sup> Muzaffer Arıkan, "XV. ve XVI. Asırlarda Türk İspanyol Münasebetlerine Toplu Bir Bakış", *Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. XXIII, S.4, 1968, s. 253.

<sup>186</sup> Hakkı Dursun Yıldız, *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, C. 10, Çağ Yay. , İstanbul 1989, s. 349.

<sup>187</sup> Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, s. 131.



parça büyük harp gemisi ile 26 parça küçük harp ve nakliye gemisinden ibaret, yani 44 parça idi. Barbaros İspanya'ya ait İtalyan topraklarını dehşet içinde bırakarak Cezayir-İstanbul yolunu almış, Akdeniz'i hemen baştanbaşa geçmiştir. Bu seferin en meşhur hareketi Messina Limanı'na girip buradaki 18 parça harp gemisinden müteşekkil İspanyol filosuyla muharebeye tutuşması ve muharebeyi kazanarak, 18 harp gemisinin hepsini zapt edip İstanbul'a getirmesidir<sup>188</sup>. Barbaros İstanbul'a yol almadan önce yerine oğulluğu olan Hadım Hasan Ağa'yı vekil bıraktıktan sonra on çektiriden oluşan bir filo ile denize çıkmıştır. Deniz yolunda rastladığı Deli Yusuf kumandasındaki on altı çektiriyi de beraberine alıp Sardunya ile Korsika Adaları arasındaki Bonifaçyo boğazından geçilip Sicilya Adası'na buğday götüren on sekiz gemiyi zapt etmişti<sup>189</sup>.

Osmanlı bahriye tarihinde, Barbaros Hayrettin Paşa'nın Osmanlı Donanması hizmetine girmesi, denizcilikle ilgili bir eyaletin teşkiliyle onun beylerbeyliğine ve donanma komutanlığına getirilmesi bir dönüm noktası olmuştur. İstanbul'a dönünce ilk iş olarak tersaneye düzen veren Barbaros Hayrettin gemi inşası ve mühendisliği konusundaki eksikleri gidermeye çalışmıştı<sup>190</sup>.

Barbaros Hayrettin Paşa denizcilikteki bilgileri sayesinde Osmanlı sultanlarının dikkatini çekmiştir. Denizlerde yaptığı önemli başarılarla anılmaya başlamış ve giderek bütün dünyaya sesini duyurmaya başlamıştır. Osmanlı Devleti bu dönemde denizcilikte biraz gerilemişti. Açıkçası gemileri de pek dayanıklı değildi. Gemilerin onarılıp donanmaya tekrar nizam getirilmesi gerekiyordu. İşte böyle bir panorama içinde Barbaros Hayrettin Paşa Osmanlı donanmasının başına geçmiş bütün gemileri yeniden inşa ettirerek donanmaya güç katmıştır. Kanuni Sultan Süleyman Barbaros'un deniz politikasını kelimenin tam manasıyla desteklemiştir. Bu politika, Donanma-yı Hümayun'un dünyanın geri kalan bütün donanmalarının toplam gücü üzerinde bulundurulması şeklindeydi. Belki gemi sayısı bakımından bu mümkün değildi. Fakat deniz toplarının menzil üstünlüğü, personelin talim ve terbiyesi bakımından mümkün olduğunu Barbaros kabul ediyordu. Bütün Kaptan-ı deryalığı müddetince Barbaros Kanuni'nin en yakın müşaviri olmuştu<sup>191</sup>.

Bir süre sonra Barbaros, anarşi içinde olan Tunus üzerine hareket etmiştir. Tunus hâkimi Hasan, idare ve orduyu ihmal etmiş, zevk ve sefaya dalmıştır. Halk Barbaros'u

---

<sup>188</sup> Yılmaz Öztuna, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 247-248; Ertuğrul Düzdağ, *Gazavat-ı Hayrettin Paşa*, C.1, s. 37.

<sup>189</sup> İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 371.

<sup>190</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 18.

<sup>191</sup> Yılmaz Öztuna, *Osmanlı Devleti Tarihi, Siyasi Tarih*, Kültür Bakanlığı Yay., Ankara 1998, s. 204-205.

kurtarıcı olarak görmüştür. Topları çekmek için hayvan bulamadığından, top kundakları üzerine yelken koyup topları gemi gibi yürütüp mücadeleye girişmiştir<sup>192</sup>. Barbaros daha sonra Hafsîlerin hüküm sürdüğü Tunus'u fethetti. Barbaros'un Tunus seferine çıkan donanması 84 parça harp gemisiyle 20 nakliye gemisinden oluşuyordu. Barbaros 1 Ağustos 1524 sabahı Ege Denizi'ni hızla geçmişti. Mora'nın güneyinden Yunan Denizi'ne giren Barbaros, tedbirli bir şekilde ilerleyerek 22 Ağustos günü Tunus'u fethetmişti. Hafsî ailesinden Mevlây Hasan Tunus hâkimi idi. Barbaros'un karşısında çok dayanamayarak kaçtı ve çok geçmeden Tunus fethedildi. Daha sonra imparator Şarlken'e başvurarak ondan yardım isteğinde bulundu. Tunus'un fethinden sonra Türklerin Afrika kıyılarına tamamen hâkim olmasından endişelenen Şarlken, Mayıs 1535'de Andrea Dorya kumandasında 500 gemiden oluşan büyük bir donanmayı harekete geçirdi. Barbaros uzun süre direnişte bulundu ise de Tunusluların ihaneti sonunda bazı gemileriyle Cezayir'e çekilmek zorunda kaldı. Böylece Tunus, Şarlken'in kuvvetleri tarafından işgal edildi<sup>193</sup>. Barbaros'un ardından İspanyollar Tunus'u tamamen yakıp yıktılar, vergi karşılığında Hafsîlere geri verilen kent eski gücüne ulaşamayacak derecede güçsüz kalmıştır<sup>194</sup>.

Andrea Dorya'nın bu karşı saldırısına tepki olarak Osmanlılar Fransızlarla ilk kez resmi birlik kurmuşlardır. Fransa, Habsburgları batıdan çekeceğini umduğu için daha başta Barbaros Hayrettin'i Kanuni hizmetine girmeye teşvik etmiştir<sup>195</sup>. Tunus meselesinde şöyle bir durum daha vardı. Barbaros Tunus üzerine karşı ittifak yapmak üzere hazırlanırken Kanuni Sultan Süleyman onu İstanbul'a çağırmıştır. Çünkü Venedik ile olan münasebetler bozulmaya başlamıştı. Venedikliler fırsat buldukça Osmanlılar aleyhine ittifaka girmekte, ara sıra Türk ticaret gemilerini de vurmaktaydılar. Nihayet Vezir Lütfi Paşa ile Barbaros Hayrettin Paşa idaresindeki donanma denize açıldı. Bir hafta sonra da Kanuni Sultan Süleyman iki oğlu Selim ve Mehmed ile birlikte karadan hareket etti. Donanma Otronto civarında çıkarma yapmakla uğraşırken Dorya Osmanlı filosuna saldırmıştır. Barbaros'un müdahalesiyle Dorya anında geri çekildi. Daha sonra Osmanlı donanması Pulya sahillerine dönerek Lütfü Paşa ile Preveze yakınlarına geldi<sup>196</sup>. Venediklere ait adalara saldırmaya

---

<sup>192</sup> Enver Ziya Karal, "Barbaros Hayrettin Paşa", *İA*, s. 313.

<sup>193</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi II*, s. 385. İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, , s. 373.

<sup>194</sup> Ann Williams, *Kanuni ve Çağı Yeniçağda Osmanlı Dünyası*, s. 47-48.

<sup>195</sup> Stanford Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, s.131.

<sup>196</sup> Hakkı Dursun Yıldız, *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, s. 351-352; Yılmaz Öztuna, *Osmanlı Devleti Tarihi, Siyasi Tarih.*, s.252-256; Ann Williams, *Kanuni ve Çağı Yeniçağda Osmanlı Dünyası*, s. 47-48.

başladı. Böylece Sakız, Kıbrıs ve Girit'in dışında Venedik'in Doğu Akdeniz ve Ege'deki hâkimiyetine son verilerek deniz yollarının emniyeti sağlanmış oldu<sup>197</sup>.

Bu dönemin panoramasını değerlendirecek olursak, Osmanlı Devleti'nin bu yıllar içerisinde iki amacı vardı. İlk olarak Afrika içindeki toprakları pekiştirmek ve etki alanını İspanyolların etki alanına göre daha da sağlamlaştırmaktı. İkinci olarak korsanlık vasıtasıyla Akdeniz'in kontrolünü ele geçirmektir. Çünkü korsanlık ve seyrü sefer tamamen Hıristiyanların elindeydi. Artık Müslümanların eline geçmişti. Barbaros artık Osmanlı İmparatorluğu'nun Macaristan vadilerini ve uzaktaki İran'ı ele geçirmekte olan uzak bir düşman olmadığını Batı'ya göstermişti. Filosu derece derece ve ısrarlı bir şekilde Hıristiyan ticaret güzergâhlarını tehdit ediyor, gemilerine hücum edip esir alıyordu. Aynı zamanda İstanbul ve dolayısıyla Cezayir, karmaşık bir konu olan Fransa'nın Batı Avrupa güçler dengesindeki rolüne karışmış oluyor, böylece Kanuni Sultan Süleyman'ın siyasi niyetlerini de açığa vurmuş oluyordu. Bu açıdan, Barbaros Hayrettin Paşa sadece Osmanlı deniz gücünün orkestra şefi olmakla kalmıyor, aynı zamanda Habsburglara karşı ortak bir cephe kuracak olan Fransa kralı I. Fransuva ile Osmanlı Devleti arasındaki siyasi koalisyonun aracısı olacaktır<sup>198</sup>.

Nis'in fethiyle Fransa'ya büyük katkı sağlayan Barbaros, Fransızların Türk donanma masraflarını karşılamadıkları, İstanbul'a dönüşünde onları şikâyet etmesinden anlaşılmaktadır<sup>199</sup>.

Evliya Çelebi, Barbaros'un, Akdeniz'de üç bin parça yelken söndürüp, nice kez tutsak düşüp, nice kaleler fethettiğini anlatmaktadır<sup>200</sup>. Hayrettin Paşa Fransızlara yardımdan döndükten sonra artık sefere çıkmadı, çünkü hükümet Şarlken ve Ferdinand ile bir anlaşma yaparak savaşı tatil ettiğinden deniz seferi yapılmamıştır. Zaten yaşı ilerlemiş olan Barbaros, Batı Akdeniz'den döndükten sonra ancak iki sene daha yaşamış ve yaşı sekseni geçmiş olduğu halde şeref ve şan içinde vefat ederek Beşiktaş'taki türbesine defnedilmiştir (16 Temmuz 1546). Orada medresesi de vardı; bugün bir kadirge resmiyle heykeli konan yerin deniz tarafına eskiden beri Hayrettin İskelesi denilmektedir<sup>201</sup>. Barbaros'un 1546 tarihindeki ölümüyle Akdeniz Avrupası'nda Türk hücumlarına ara verilmiş olmadı. Zira büyük amiral Barbaros'un yetiştirdiği genç derya kaptanları arasında zekâsıyla parlayan ve kendisinden

---

<sup>197</sup> Şerafettin Turan, "Barbaros Hayrettin Paşa", *DİA*, s.66.

<sup>198</sup> Miguela Angel de Bunes, "Kanuni, Barbaros Paşa ve V. Charles: Akdeniz Dünyası", *Osmanlı*, C.1, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 393.

<sup>199</sup> Miguela Angel De Bunes, "Kanuni, Barbaros Paşa ve V. Charles: Akdeniz Dünyası", s. 396.

<sup>200</sup> Evliya Çelebi, *Seyahatname*, Haz: İsmet Parmaksızoğlu, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., Ankara 1983, s. 134.

<sup>201</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 383.

sonra en dikkate değer dünya amirali olan Turgut Reis, Kuzey Afrika sahillerindeki üs kalelerinden Hıristiyan âlemine karşı hücumlar tertiplemeye devam etmiştir<sup>202</sup>.

### 3.1.4. Turgut Reis

Turgut Reis, Osmanlı deniz gücünün ilerlemesinde, egemenliğinin korunmasında üstün başarılar göstermiş ve Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki varlığına hizmet etmiş çok değerli bir kaptan-ı deryadır. Turgut Reis, Menteşe Sancağı'na ait Bodrum (Sıravolos)'un Turgutreis beldesine bağlı Yukarı Karabağ köyünde dünyaya gelmiştir. Önemli birçok kronik bu bilgiyi desteklemektedir<sup>203</sup>. Veli adlı bir ekincinin oğlu olduğu bilinmektedir. Gerçekten güçlü ve kudret sahibi bir kahraman, eşi bulunmaz bir yiğit olup ziraat ile meşgul olduğu bir sırada kendisi okçuluğa merak salmıştır<sup>204</sup>. Güreş tutmaya çalışmıştır. Sonunda deniz leventlerine karşı yüreklilikle ün aldığından giderek levent takımının kaptanlığı kendisine verilmiştir<sup>205</sup>.

Ayrıca Turgut Reis, Preveze zaferinde savaşa iştirak eden gönüllü gemilerin kumandanlığını yapmıştır. Savaştan sonra ise korsanlığa devam etmiştir. Venedik, Ceneviz, İspanyol, Napoli ve Sicilya denizcileriyle başarılı mücadeleler vermiştir. Turgut Reis 1540'da Korsika Adası'nda gemilerini yağlarken İspanyollar tarafından esir edilmiş ve Andrea Dorya'ya verilmiştir<sup>206</sup>. Andrea Dorya'nın kadırgasında köle gibi zincire vurulmuştur. Barbaros'un Cenova Cumhuriyeti memleketlerini kâmilten tahrip etmek tehdidiyle Cenova önüne varması sayesinde hürriyeti iade edilmiştir. Kurtulur kurtulmaz Hayrettin'in yardımıyla kumandasına 25 gemi almış olduğu halde denize açılarak Hıristiyan memleketlerini sahil ve gemilerini titretmiştir. Turgut Reis'in Batı Akdeniz'deki faaliyetleri neticesinde Avrupa'nın korkulu rüyası haline gelmiştir<sup>207</sup>. Turgut Reis'in Akdeniz'de göstermiş olduğu yenilmez imaj neticesindeki bu durum, Napoli ve Sicilya krallıklarını harekete geçirmiştir. Başta Cezayir olmak üzere Berberistan topraklarından İspanya ve İtalya sahillerinin ve adalarının varlığını tehdit etmiştir. Turgut Reis'in saldırdığı bu korku, İspanya ve İtalya başta olmak üzere Avrupa

---

<sup>202</sup> Paul Coles, *Avrupa'da Osmanlı Tesirleri*, Çev: Vecdi Bürün, Ötüken Yay. , İstanbul 1975, s. 86.

<sup>203</sup> Cihan Yemişçi, "Turgut Reis'in Nereli Olduğu Meselesi", *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011 Turgut Reis, Bodrum*, Ankara 2013, s. 25-27.

<sup>204</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, Haz: Vahid Çabuk, C.2, Kültür Bakanlığı Yay. ,Ankara 1989, s. 254; Cihan Yemişçi, "Turgut Reis'in Nereli Olduğu Meselesi", s. 27.

<sup>205</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s. 87.

<sup>206</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. 2, s. 384; Andre Clot, *Muhteşem Yüzyılın Muhteşem Sultanı Kanuni Sultan Süleyman*, Çev: Turhan Ilgaz, Epsilon Yay. , İstanbul 2011, s. 305.

<sup>207</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s.19.

edebiyatında, romanlara, tiyatroya, şiirlere, sözlü edebiyata ve efsanelere konu olarak ölümsüzlüğünü korumuştur<sup>208</sup>.

Napoli Körfezi'ne dehşet yağdırarak girmiştir. Trablusgarp'a yetmiş bin duka götürmekte olan Malta şövalyelerine ait bir kadırgayı ele geçirmiştir. Turgut gösterdiği bu başarılarla Osmanlı amirali Sinan Paşa'nın nazarı itibarını celbetmiştir. Sinan Paşa, Turgut Reis'in İstanbul'a gitmesini tavsiye etmesiyle Sultan Süleyman lütufkâr muamelelerle kendisini kabul etmiştir<sup>209</sup>. Padişah, Turgut Reis'e Karlı-eli sancağını münasip görmüştür. Gazi Mustafa ve Kara Kadı ile Uluç Ali, Deli Cafer ve bunun emsali Koca Dayı namında fedai ve namdar adamlarına yetmişer seksener akçe vazife ile tersane kaptanlıkları vermiştir. Bu mertebeden sonra kırk parça gemiye serdar tayin edilen Turgutça Bey düşman yakasında bulunan Sülüse adlı kalenin fethi için gönderilmiştir. Bu kaleyi fethederek, içinde bulunan Müslümanlardan yedi bin esirin tamamını kurtarmayı başarmıştır. Bundan dolayı Padişahın ulu himmetine layık görülmüştür. Kendisine Cezayir Beylerbeyliği verilmiş ve kaptanlık hizmetine ferman bulunmuştur<sup>210</sup>. Turgut Reis, Fransa'ya yardım için denize açılmıştı ve Cezayir'in mühim şehirlerinden olan Vahran'ı almıştı. Mayorko ve Minorko adalarını tazyik etmişlerdi. Trablusgarp'ın alınmasından sonra Osmanlılar, Doğu Akdeniz'den Orta Akdeniz'e kesin olarak yerleşmişlerdi. Ardından Cerbe'deki zafer de Osmanlı donanmasını Malta'ya yöneltmişti. Malta, Batı Akdeniz'in kilidi durumundaydı ve Cezayir yolu üzerinde bulunuyordu<sup>211</sup>. 1564'te Malta kuşatması yapılacağı zaman Trablusgarp beylerbeyliğinde bulunan Turgut Reis kadar Malta'yı coğrafi ve stratejik açıdan tanıyan yoktu. Piyale Paşa, St. Elme Kalesi'ni kuşatarak Malta'ya geçmeyi planlamış, fakat Turgut Reis onay vermemişti. Turgut Reis'in karşı çıkma sebebi ise kalenin sağlam ve korunaklı olmasından dolayı kalenin önceden kuşatılmasının donanma için tehlike oluşturma ihtimaliydi. Buna rağmen Piyale Paşa ve Mustafa Paşa'nın kuşatmayı Turgut Reis'i beklemeden yapmış olmaları büyük bir askeri hata olmuştur. Donanma düşman topraklarına hedef olmuş ve ağır yara almıştır. Turgut Reis ise kaleyi karadan kuşatmış, dünya askeri literatüründe "traverse de Dragut" (Dragut Siperi) olarak bilinen bir siper taktiğini inşa etmiştir. Daha sonra Piyale Paşa ve Mustafa Paşa arasında anlaşmazlık olsa dahi kaleyi fethetmişlerdir. Ancak Malta'yı alamayarak geri

---

<sup>208</sup> Özlem Kumrular, "Turgut Reis'in 1550 Yılındaki Faaliyetleri: Mit ve Gerçek Arasında Bir Denizci Figürü", *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011 Turgutreis, Bodrum*, Ankara 2013, s. 59.

<sup>209</sup> Hammer, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.3, Üçdal Neşriyat Yay., s. 464-465.

<sup>210</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 255.

<sup>211</sup> Feridun M. Emecen, *Osmanlı Klasik Çağında Siyaset*, s. 169-170.

çekilmişlerdir<sup>212</sup>. Malta kuşatılmış olmasına rağmen şiddetli hücumlar Malta'nın surlarını aşmamıştır. Malta'nın çok güçlü bir savunmaya ve sağlam bir kaleye sahip olduğunu anlamış bulunmaktayız. Tecrübeli denizci Turgut Reis Malta'da St. Elmo burçları önünde<sup>213</sup> top atarken topun parçalanması sonucu şehit olmuş<sup>214</sup>, cenazesi beş parça kadırgayla Trablusgarp'a götürülerek orada defnedilmiştir<sup>215</sup>.

### 3.1.5. Pirî Reis

Pirî Reis, Türk denizcisi ve deniz haritacısı olup, Hacı Mehmet adlı birinin oğludur. Bursalı Mehmet Tahir adını Ahmet b. Ali el-Hacc Muhammed el-Karani Larandavi, Mehmet Süreyya ise, Piri Muhyiddin Reis şeklinde kaydeder. Kendisi Kitab-ı Bahriye'nin ilk şekline göre, Kemal Reis'in kız kardeşinin, ikinci şekline göre ise, erkek kardeşinin oğlu olarak görülmektedir. Bazı Batılı müellifler Piri Reis'i aslen Hıristiyan göstermek isteseler de bu iddiaların herhangi bir mesnedi yoktur. Piri Reis'in Gelibolu'da doğup büyüdüğü tahmin olunmaktadır. II. Bayezid zamanında, 1498'de başlayıp, 1502 yılına kadar devam eden Türkiye-Venedik harbinde Modon Kalesi'nin 1500 tarihinde yapılan denizden muhasarası esnasında Kemal Reis'in, Osmanlı amirali sıfatıyla kumanda ettiği harp filosunda Piri'nin Reis unvanıyla bir harp gemisinin kumandanı olduğu tahmin edilmektedir. O sırada 30-35 yaşlarında olduğu düşünülürse, 1465-1470 seneleri arasında doğduğu ve vefat ettiği muhtemeldir<sup>216</sup>.

Navarin Kalesi'nin Kemal Reis tarafından istirdadı haberini İstanbul'a götürerek, II. Bayezid'in huzuruna çıkmış, 3000 akçe, 1 kırmızı benekli kaftan ve ulufesine 5 akçe zam verilmek suretiyle taltif edilmiştir. Amcasının vefatından sonra (16 Ocak 1511) Barbaros'un emrinde çalışmıştır. Yavuz Sultan Selim'in Mısır seferine katılarak, Cafer Bey kumandasındaki filoya dâhil olarak Nil yolundan Kahire'ye gitmiş, bu arada Nil'in kollarının haritasını yapıp buralar hakkında tarihi ve coğrafi bilgiler vermiştir<sup>217</sup>.

Piri Reis hazırladığı haritaları Osmanlı padişahı Yavuz Sultan Selim'e sunmuştur. Kanuni Sultan Süleyman devrinde Rodos seferine katılan Piri Reis<sup>218</sup>, Mısır beylerbeyi

---

<sup>212</sup> Fatma Aysel Dıngıl, "Saravulos'tan Malta'ya", *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011 Turgutreis, Bodrum*, Ankara 2013, s. 53.

<sup>213</sup> Feridun M. Emecen, *Osmanlı Klasik Çağında Siyaset*, s.169-170. ; Şerafettin Turan, "Rodol'un Zaptından Malta Muhasarasına", s. 94-95.

<sup>214</sup> Evliya Çelebi, *Seyahatnamesinden Seçmeler*, s. 61.

<sup>215</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s. 100.

<sup>216</sup> Fuat Ezgü, "Piri Reis", *İA*, C. 9, MEB Yay. , İstanbul 1964, s. 561-562; Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s. 79.

<sup>217</sup> Mahmut Ak, *Osmanlı'nın Gezginleri*, 3F Yay. , İstanbul 2006, s. 30.

<sup>218</sup> Piri Reis, *Kitab-ı Bahriyye*, Haz: Yavuz Senemoğlu, C.1, Tercüman Yay. , Ankara 1973, s. 12.

Arnavud Ahmet Paşa'nın isyanı üzerine Osmanlı idaresini tümüyle burada tesis etmek üzere İstanbul'dan hareket eden (30 Eylül 1524) ancak hava muhalefeti sebebiyle Gelibolu'ya dönmek zorunda kalan Sadrazam İbrahim Paşa'ya kılavuz tayin edilmiştir. Bu yolculuk sırasında da fırtına durmamış, Rodos'a dönülmüş ve Marmaris'ten karaya çıkılarak karayolu ile Mısır'a ulaşılmıştır. Bu yolculuk sırasında İbrahim Paşa ile haftalarca aynı gemide bulunmanın sağladığı imkânla eseri Kitab-ı Bahriye'yi paşaya ve onun aracılığıyla padişaha duyurma imkânını yakalamıştır<sup>219</sup>. Ayrıca Mısır'da iken sadrazamın İstanbul'a hareketinden 12 gün önce Piri Reis'e, Selman Reis tarafından Kızıldeniz ve Hint sularındaki Portekiz faaliyetlerini ve bunları önleme yollarını gösteren bir rapor sunulmuştur<sup>220</sup>.

Piri Reis, eserindeki şekil ve haritalar dışında Kristof Colomb'un haritasından da faydalanarak çizdiği iki dünya haritası ile Amerika'nın keşfinden Osmanlıları haberdar etmiştir. 1517'de Mısır'da Yavuz Sultan Selim'e sunulan birinci ve 1528'de Gelibolu'da çizilip Kanuni Sultan Süleyman'a takdim edilen ikinci harita, günümüze tam olarak ulaşmamıştır. Ancak ikinci haritanın öncekine göre daha muntazam olarak ve daha büyük ebatla çizildiği ve en yeni bilgileri ihtiva ettiği anlaşılmaktadır<sup>221</sup>. Denizcilikte bir rehber olarak yazılan Kitab-ı Bahriye'de sahil şehirleri haritalarla gösterilmiş, körfezler belirtilmiş, gemilerin yanaşacağı limanlar, sığ yerler, kaleler ve buralarda oturan insanlar hakkında bilgiler verilmiş, ayrıca müstakil bir bölüm halinde Portekizlilerin faaliyetleri ve keşiflerinden bahsedilmiştir<sup>222</sup>.

1525-1547 yılları arasındaki hayatı hakkında bilgi bulunmayan, ancak bu sıralarda muhtemelen Tersane kethüdalığı görevini üstlenen Piri Reis, Ferhat Paşa'nın Yemen Beylerbeyi olması üzerine onun yerine Hint Donanması Kaptanı tayin edildi. 60 gemiden mürekkep bir donanmanın başında olarak Süveyş'ten hareket ederek (29 Ekim 1547) Ali b. Süleyman'ın eline geçen Aden'i istirdat etmek üzere kale önüne gelmiştir. Aden 3 Şubat 1549'da fethedilmiştir. Bundan sonra Osmanlı siyaseti Hint okyanusu sularındaki Portekizlilerin kendi aleyhine olarak Arap Yarımadası'nın güneyi ve Basra Körfezi'ndeki faaliyetlerini kontrol etmeye yönelmiştir. Bu siyasetin uygulanmasında Piri Reis

---

<sup>219</sup> Mahmut Ak, *Osmanlı'nın Gezginleri*, s.31.

<sup>220</sup> Fuat Ezgü, "Piri Reis", s. 563.

<sup>221</sup> Mahmut Ak, "Osmanlı Coğrafya Araştırmaları", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, C.2, S.4, 2004, s. 168.

<sup>222</sup> Mahmut Ak, "Osmanlı Coğrafya Araştırmaları", s. 167; M. Ak, "Piri Reis", *Türkler*, C.11, Ankara 2002, s. 313-319; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 19-20.

görevlendirilmiştir<sup>223</sup>. Osmanlılar körfezdeki önemli bir askeri üs olan Hürmüz'ü ele geçirmek istemişlerdi. 1552 Nisanı'nda Süveyş'ten hareket eden donanma Aden'den Maskat'a gelip burayı altı günlük bir kuşatma sonrası zapt etmiştir. 19 Eylül 1552'de Hürmüz kuşatılmıştır. Fakat Portekizlilerin büyük bir donanmayla geldikleri haberi üzerine muhasara kaldırılmıştır. Harekâtı idare eden Piri Reis, Basra Körfezi'nin ağzını kapatan Portekiz donanması arasından geçip Mısır'a ulaşmıştır<sup>224</sup>.

Peçevi Tarihi'nde de Piri Kaptan Hürmüz kıyısına varıp bazı yerlere baskın yapmış ve zengin ganimetler aldıktan sonra Hürmüz'ü de kuşatmıştır. Kaleyi uzun süre dövmüş fethi yaklaşmışken kâfir düşman Piri Reis'e bir miktar para vererek kuşatmayı kaldırtmıştır. Piri Reis de kuşatmayı bırakıp gitmiş ve Basra'da istirahata çekilmiştir. Bir süre sonra gemilerinden üç parça kadirgayla Süveyş'e yelken açmış, diğer gemileri Basra'da bırakmıştır<sup>225</sup>. Piri Reis Mısır'a varınca Mısır valisi onu hapsedmiş ve merkeze bildirmiştir<sup>226</sup>. Padişah Piri Reis'in idamını emretmiş ve Mısır'da boynu vurularak idam edilmiştir<sup>227</sup>. Bazı kaynaklar onun idam tarihi olarak 962 (1554-1555) gösterirlerse de bu tarihin 960 (1552-1553) olması daha çok muhtemeldir. Piri Reis'in pek çok serveti çıkmış ve bunlar devlet hazinesi hesabına zapt olunmuştur<sup>228</sup>. Piri Reis'in pek çok eşyası da kaybolmuştur. Kaybolan kıymetli eşyaları arasında nelerin olduğuna dair, ne yazık ki yeterli düzeyde bilgi verilmemektedir. Diğer yandan İstanbul'a gönderilen eşyaların da nerede olduğu halen bilinmemektedir<sup>229</sup>.

8 Mart 1557 tarihli bir belgeye istinaden Piri Reis'in, Mehmet adında bir oğlunun bulunduğu ve bunun müteferrikalıktan 40 akçe ile bir gemi reisliğine terfi ettirildiği anlaşılmaktadır<sup>230</sup>.

Piri Reis'in ölümünden sonra onun yerine Murad Reis, Seydi Ali Reis gibi tanınmış denizciler gelmiştir.

---

<sup>223</sup> Mahmut Ak, *Osmanlı'nın Gezgincileri*, s. 31.

<sup>224</sup> Feridun M. Emecen, *Osmanlı Klasik Çağında Siyaset*, s. 180.

<sup>225</sup> Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.1, Haz: Bekir Sıtkı Baykal, Kültür Bakanlığı Yay. , Ankara 1999, s. 337.

<sup>226</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihar*, s. 80.

<sup>227</sup> Hammer, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.3, s. 471; Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.1, s. 337; Feridun M. Emecen, *Osmanlı Klasik Çağında Siyaset*, s.180.

<sup>228</sup> Fuat Ezgü, "Piri Reis", s. 563; Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s. 61.

<sup>229</sup> Metin Soylu, *Piri Reis Haritasının Şifresi*, Truva Yay. , İstanbul 2005, s. 18.

<sup>230</sup> Mahmut Ak, *Osmanlı'nın Gezgincileri*, s. 32.



### 3.1.6. Murad Reis

Piri Reis'ten sonra Süveyş Kaptanlığı, Basra Beylerbeyi Kubat Paşa'nın İstanbul'a yazması üzerine sabık Katif (Bahreyn) sancağı beyi Murad Reis'e verilmiştir ve Piri Reis'le birlikte hareket etmeyerek Basra Körfezi'ndeki donanma ile orada kalması emrolunmuştur. Buna da sebep Portekiz donanmasının külliyyetli miktarda Hint ve Aden Denizi'ndeki faaliyeti olmuştur<sup>231</sup>.

Basra'da Piri Reis'in donanmasından 27 gemisinden biri yanmış 26 tekne kalmıştı. Divan Murad Reis'e 8 parça gemiyi Basra Körfezi harekâtı için Basra'da bırakması emrini vermişti. Türk amirali 18 parça gemiyle Basra Körfezi'ne açılmıştı. Hürmüz Boğazı'ndan Aden Körfezi'ni baştanbaşa geçmiş, Umman kıyılarında 25 gemiden oluşan Portekiz donanmasıyla karşılaşmıştır. Müthiş bir açık deniz savaşı olmuş ve iki taraf da yenişememiştir<sup>232</sup>. Kaptan reis olan Süleyman Bey, Recep Reis ve ordudan pek çok kişi şehit olmuş, gemiler topların darbesinden çok zarar görmüş, bu yüzden geri çekilmişlerdir<sup>233</sup>. Divan bu hadiseyi bir başarısızlık saymış ve Murad Reis'i azletmiştir. Murad Reis'in amiralliği, 12 ay sürmüştür. 6 Aralık 1553'te Seydi Ali Reis, Hint Kaptanlığı'na tayin edilmiştir<sup>234</sup>.

### 3.1.7. Seydi Ali Reis

Seydi Ali Reis, Maceralı Hindistan seyahati ve deniz coğrafyasına ait eserleri ile şöhret kazanmış bir Türk denizcisidir. Galata'daki Dâr'ül-sınâ'a-i amire kethüdası olan Hüseyin'in oğlu olup, XVI. yüzyılın başlarında doğmuştur. Aslen Sinoplu olan büyük babası da, Fatih Sultan Mehmed zamanında Galata Tersanesi Kethüdalığı yapmıştır. Seydi Ali, bu aile mesleğini devam ettirerek küçük yaşta tersane hizmetine girmiştir. Rodos'un zaptından başlayarak donanmanın Akdeniz'deki bütün hareketlerine, Barbaros'un maiyetinde savaflara katılmış Preveze Savaşı'nda Osmanlı donanmasının sol tarafında hareket etmiş, daha sonra kaptan-ı derya Sinan Paşa ile birlikte Trablusgarp'ın fethinde bulunmuştur. Bu seferler neticesinde bahriye teşkilatı içindeki mevki de yükselmiş, önce Azaplar Kâtipliği'ne, sonra Galata Tersanesi Kethüdalığı'na tayin edilmiş nihayet devlete ait savaş gemisi kumandanı olmuştur. Seydi Ali Reis Trablusgarp seferinde iken, Cidde'ye saldıran hatta Süveyş Tersanesi'ni tehdit eden Portekizlileri Basra Körfezi'nden çıkarmak için 30 kadırgalık bir

---

<sup>231</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 398; Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s. 80.

<sup>232</sup> Yılmaz Öztuna, *Büyük Türkiye Tarihi*, C.4, s. 104.

<sup>233</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s. 80.

<sup>234</sup> Yılmaz Öztuna, *Büyük Türkiye Tarihi*, s. 104; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 398.

donanma ile Umman Denizi'ne açılan Mısır kaptanı Piri Reis'in<sup>235</sup> Basra Körfezi'nde bırakmak zorunda kaldığı Hint donanmasını Süveys'e getirme görevi önce, Murad Reis'e verilmişti. Ancak o teşebbüsünde başarılı olamayınca bu vazife 2 Aralık 1553 tarihinde, sipahi oğlanları zümresine mensubiyeti sebebiyle 30 akçe ulufesi olan Seydi Ali Reis ulufesi 80 akçeye yükseltilerek tayin edilmiştir<sup>236</sup>. Bu görevi 150 akçe ile aldığı da söylenmektedir<sup>237</sup>.

Mısır kaptanı olunca Seydi Ali Reis, Halep kışlağında kalkıp Basra'ya doğru yola çıkmıştır<sup>238</sup>. Donanma Katif'ten Hürmüz'e oradan da Hint Denizi'ne açılmıştır. 10 Ağustos 1553'te Portekiz donanmasıyla karşılaşmıştır. Portekizliler geri çekilmek zorunda kalmışlar. Seydi Ali Reis 26 Ağustos'ta bir başka donanmayla daha mücadele etmiş, şiddetli bir fırtına onu Kirman sahillerine sürüklemiştir<sup>239</sup>. Yapılan ikinci savaşta 6 kadirge kaybetmiştir. Gemilerin geri kalanları fırtınaya tutularak Diyu, Gücerat, Surat taraflarına dağılmıştır. Toplar ve harap gemilerinin teçhizatından arta kalanlar Gücerat sultanının valisi nezaretinde Daman adlı mahalde emanet bırakılmış, mürettebat ise Gücerat sultanının hizmetine girmekte serbest bırakılmış yaklaşık elli kişiden ibaret arkadaşlarıyla içerilere doğru bir kara seyahatına başlamıştır. Birbirini müteakip Sind, Hind, Zablistan, Bedahşan, Maverahünnehir, Harezm, Horasan, Acem memleketlerini dolaşarak İstanbul'a ancak üç senede ulaşabilmişlerdir<sup>240</sup>. Kanuni Sultan Süleyman'ın Edirne'de bulunduğunu öğrenince, hemen oraya hareket etmiştir. Huzura kabul edildiğinde<sup>241</sup> dolaştığı yerlerde görüştüğü hükümdarlardan getirdiği 18 nameyi takdim ve başından geçenleri anlatmıştır. Gerek Padişah gerekse Rüstem Paşa'nın iltifat ve ihsanlarına mazhar olmuştur. Nitekim 80 akçe ulufe ile müteferrika yapıldığı gibi, dönüş sırasında Mayıs 1557'de Çatalca'da, Kanuni tarafından Diyarbekir tımar defterdarlığına getirilmiş, bu tayin fiilen 9 Haziran 1557 tarihinde gerçekleşmiştir. Hindistan'da iken öldüğüne dair haberler gelmesi üzerine Mısır kaptanlığı Kurdoğlu'na verilmiştir. Kendisi bir donanmanın sorumlusu olmakla birlikte karşılaştığı olağanüstü durumlar sebebiyle başarısız değil talihsiz görülmüştür<sup>242</sup>. Başından geçenleri yazmıştır ve Türk dilinde "başına Seydi Ali halleri geldi" deyimini bundan kalmıştır<sup>243</sup>.

---

<sup>235</sup> Şerafettin Turan, "Seydi Ali Reis", *İA*, C.10, İstanbul 1980, s. 528; Yılmaz Öztuna, *Büyük Türkiye Tarihi*, C.4, s. 105; Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C. 1, s. 353.

<sup>236</sup> Mahmut Ak, *Osmanlı'nın Gezinleri*, s.57; Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fi Esfâri'l-Bihâr*, s. 81.

<sup>237</sup> Şerafettin Turan, "Seydi Ali Reis", *İA*, s. 528.

<sup>238</sup> Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.1, s. 353.

<sup>239</sup> Feridun M. Emecen, *Osmanlı Klasik Çağında Siyaset*, s. 180.

<sup>240</sup> Hammer, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.3, s. 472; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 399.

<sup>241</sup> Şerafettin Turan, "Seydi Ali Reis", *İA*, s. 529; Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 254.

<sup>242</sup> Mahmut Ak, *Osmanlı'nın Gezinleri*, s. 61.

<sup>243</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fi Esfâri'l-Bihâr*, s. 87; Mahmut Ak, *Osmanlı'nın Gezinleri*, s. 61.

Seydi Ali Reis de Piri Reis gibi XVI. yüzyıl Osmanlı tarihi ve medeniyetinin büyük şahsiyetlerinden biridir. Seydi Ali Reis'in eserleri büyük ve değerlidir. Bu büyük Türk denizcisi Hint Denizi'nde karşılaştığı düşman kuvvetleri ve tayfunlar yüzünden filosunun bir kısmını kaybederek kara yoluyla İstanbul'a dönmek zorunda kalmış, Hindistan ve İran ülkelerinden geçerek üç yıllık uzun seyahatinden sonra İstanbul'a ulaştıktan sonra Hindistan seyahatini Mirâtü'l-Memâlik adlı kitabında anlatmıştır. Kanuni'ye ithaf edilen Mir-ât'tan başka yazdığı şiirlerle de önemlidir. Onun ayrıca coğrafya, riyaziye ve denizcilik fennine ait muhtelif kitapları ve Hint Denizi'ne yönelik, el-Muhit isminde gayet kıymetli bir telifi de vardır<sup>244</sup>.

Seydi Ali Reis, 1560 Cerbe deniz muharebesinde de bulunmuştur. Bu suretle, bütün Türk tarihinin en büyük iki deniz zaferinde Preveze ve Cerbe'de 22 yıl ara ile amirallik etmiştir. Hindistan'dan döndükten 6 yıl, Cerbe'den 3 yıl sonra 1563 Ocağı'nda Galata'daki konağında huzur ve şeref içinde ölmüştür. Takriben 65 yaşlarında olduğu söylenmektedir<sup>245</sup>.

### 3.1.8. Piyale Paşa

Piyale Paşa, Hırvat soyundandır<sup>246</sup>. Kaptan-ı derya ve vezir olup Macaristan'daki Tolna şehrinde doğmuştur. Mohaç seferinden sonra saray hizmetine alınan ve Enderun'dan yetişen Piyale, 1554'de, Gelibolu sancak beyliği ile kaptan-ı deryalığa tayin edilmiştir<sup>247</sup>.

1568'de vezirliğe tayinine kadar 14 yıl kaptan-ı derya kalan bununla birlikte vezirliği sırasında da Kıbrıs seferinde donanmaya kumanda eden Piyale Paşa, Kanuni Sultan Süleyman'ın son, II. Selim'in ilk kaptan-ı deryasıdır. Türk amirallerinin büyük ekseriyeti gibi korsan sınıfından değil, sarayda yetişmiştir. Fakat korsanlıktan gelen amirallerle çok iyi geçinmiştir. Bilhassa Turgut Reis'e büyük hürmet göstermiş ve hiçbir zaman ihtiyar deniz kurdunun sözünden çıkmamıştır. Piyale Paşa, Turgut Reis'ten takriben 30 yaş gençti. 1515 civarında doğmuş olmalıdır. Şu halde kaptan-ı derya tayin edildiği zaman yaşı, 40 civarında idi<sup>248</sup>. Kıbrıs'ı kuşatan donanma komutanı Piyale Paşa imparatorluğun güçlü amiraliydi, fakat İnebahtı'da Don Juan komutasındaki birleşik Avrupa donanması, Osmanlı donanmasını sıkıştırıp imha etmiştir<sup>249</sup>.

---

<sup>244</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 20. Yılmaz Öztuna, *Büyük Türkiye Tarihi*, C.4, s. 110.

<sup>245</sup> Yılmaz Öztuna, *Büyük Türkiye Tarihi*, C.4, s. 110.

<sup>246</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s. 166.

<sup>247</sup> Şerafettin Turan, "Piyale Paşa", *İA*, C.9, MEB Yay. , İstanbul 1964, s. 566.

<sup>248</sup> Yılmaz Öztuna, *Osmanlı Devleti Tarihi, Siyasi Tarih*, s. 38.

<sup>249</sup> İlber Ortaylı, *Tarih Sohbetleri*, Profil Yay. , İstanbul 2011, s. 43.

Kılıç Ali Paşa, kumandasında Akdeniz'e çıkarılan donanmanın gelmesinden sonra İspanyolların yalnız bıraktıkları Venedik'ten intikam almak için tekrar donanma gönderilmesine, karar verilerek serdarlığa Piyale Paşa tayin edilmişti. Yanında Kılıç Ali Paşa olduğu halde, 3 Haziran 1573'de 208 kadırğa ve 12 mavna ile tersaneden çıkan Piyale Paşa, Puglia sahillerini vurduktan sonra, Venedik'e ait yerlere hücum hazırlanırken, Osmanlı hükümeti ile Venedik hükümeti arasında barış akdedilmesi üzerine geriye dönmüştü. II. Murad'ın cülûsundan sonra da vezaret mevkiini muhafaza eden Piyale Paşa, 21 Ocak 1578'te vefat etmiştir. Kasımpaşa'daki caminin yanında bulunan türbesine defnedilmiştir. İyi huylu, mütevazı ve muhterem bir devlet adamı olarak tanınan Piyale Paşa, 12 yıl devam eden kaptan-ı deryalığı ve vezareti sırasındaki serdarlıkları esnasında daima Turgut ve Kılıç Ali Paşalar gibi şöhretli denizcilerin mütâlaalarına ehemmiyet verdiği için memur edildiği hizmetleri yerine getirmeye muvaffak olmuş ve birçok fütühatta bulunmuştur. Hayır işlerine de ehemmiyet vermiş, Kasımpaşa'daki camiinden başka Eyyüb civarında bir mescit, Mercan'da bir sebil, Sakız Adası'nda da cami ve hamam yaptırmıştır<sup>250</sup>. Piyale Paşa 1553'ten beri Kubbealtı veziri ve Sultan Selim'in damadıydı<sup>251</sup>.

### 3.1.9. Müezzinzâde Ali Paşa

Müezzinzade Ali Paşa, Enderun'dan çıkarak Miralem ve sonra Yeniçeri Ağası olmuştur. 1567-1568'de Kaptan-ı derya olmuştur<sup>252</sup>. Müezzinzade Ali Paşa hiç deniz işlerinde bulunmamıştır<sup>253</sup>. Modern bir tarihçiye göre Müezzinzade "hayatında bir kayık bile yönetmemiştir"<sup>254</sup>.

İnebahtı bozgununun sorumlusu kabul edilen Müezzinzade Ali Paşa'nın savaştaki durumuna değinirsek, Kara askeri serdarı Pertev Paşa, Cezayir beylerbeyi Uluç Ali Paşa, Trablus beylerbeyi Cafer Paşa, Hayrettin Paşaoğlu Hasan Paşa ve on beş sancakbeyi ve başta askerin ileri gelenleri ve Kaptan-ı Derya Müezzinzade Ali Paşa bir araya gelerek savaşla alakalı görüşmeler yapmışlardır. Kâtip Çelebi'nin anlattığına göre, Uluç Ali Paşa, savaşa rıza göstermeyip "donanmamız eksiktir, altı ay kadar denizde gezmekle gemiler bozguna uğrar. Eskiden körfezden İnebahtı'ya dönüşte, dönüştür diye sipahi ve yeniçeri izinli izinsiz dağılmışlardır. Boğaz hisarından kâfir donanması içeri giremez, çıkılmak korkuludur" demiş Pertev Paşa da onu desteklemiştir. Kaptan Paşa, "İslâm gayreti, padişahın şerefi yok mudur?"

---

<sup>250</sup> Şerafettin Turan, "Piyale Paşa", *İA*, s. 509.

<sup>251</sup> İlber Ortaylı, *Tarih Sohbetleri*, s. 44.

<sup>252</sup> Mehmet Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C.1, Tarih Vakfı ve Yurt Yayınları, İstanbul 1996, s. 293.

<sup>253</sup> İsmail Hamdi Danişment, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.2, İstanbul 2011, s. 573.

<sup>254</sup> Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı İmparatorluğu'nun Öyküsü (1300-1923)*, Timaş Yay. , s. 146.

Her gemiden beşer onar kişi eksik olmakla ne olur?” diyerek ve başkaları da yer yer karşı çıkıp savaş yanlısı oldular. Ali Paşa “düşman üzerine yürümeyi kararlaştırdığımızı göre hiç olmazsa deniz tarafına gidelim” dedi. Kaptan-ı derya “Kıyı tutmak yeğdir” dedi. Bu yolda çok kavga olup Uluç Ali Paşa “hani Hayrettin Paşa ile Turgutça Paşa ile savaş görenler, niçin söylemezler? Bir gemiye top dokunduğu gibi batması ihtimalinden karaya dönse gerek ötekilerin bozgununa yol açar” diye fikrini belirtmişti<sup>255</sup>. Hatta Uluç’un “Bâri gemilerden fanusları ve büyük bayrak ve flândraları giderün” diye donanma kumandanlarının gemilerini düşmana belli etmemek için ettiği nasihate karşı da Kaptan-ı derya Müezzinzade Ali Paşa<sup>256</sup> alaya kalkışınca vazgeçmiştir<sup>257</sup>.

Müezzinzade Ali Paşa düşmanın merkezine saldırarak muharebe başlamıştır. Mücadelede deniz işlerinden anlamayan Kaptan Paşa’nın “Şingın” felaketiyle neticelenen büyük hatası, Uluç Ali Paşa’nın tavsiyeleri ve uyarılarına rağmen Derya Kaptanlığı baştardasına alamet olan üç muhteşem fenerini çıkarmadan tek başına sıradan çıkıp Don Juan’ın amiral gemisine saldırmış olmasında gösterilir. Kaptan Paşa baştardası işte bu alametlerinden anlaşılmalı, derhal etrafına düşman gemileri üşüşmüş, müthiş bir güverte muharebesi olmuş ve hatta bunun bile neticesi bir saat şüpheli kalmış, fakat işte o sırada Müezzinzade Ali Paşa bir kurşun isabetiyle şehit olup devrildiği için başsız kalan gemisi düşmanın eline geçmiş ve Kaptan Paşa bayrağının yerine haçlı bir düşman bayrağı çekilirken Paşa’nın kesik başı da onun yanında bir mızrağa dikilmiştir. İşte bundan dolayı Müezzinzade Ali Paşa’ya “Şehit Ali Paşa” denir. Cesareti dirayetinden çok fazla olan bu bedbaht kahramanın baştardasında bulunan iki oğlunun da o badirede esir olduğu rivayet edilir<sup>258</sup>. Selânikî “şehit olan Kapudan Ali Paşa’nın küffâr esir ü giriftâr olan oğulları kendi mallarıyla alınmak ferman olundu ve Pertev Paşa ma’zul-ı ebed buyuruldu<sup>259</sup>” demektedir. Yani devlet hizmetinden çıkarılması ferman olundu. Bu felaket, Türk gemileriyle gemicilerinin mahvolup gitmesine sebep olmuştur.

İkinci Vezir Pertev Paşa’yı büyük bir başarısızlığa uğratıp gözden düşürmek için onu “Donanma-yı Hümayun Serdarı” ve Müezzinzade Ali Paşa gibi ömründe bir kayık bile idare etmemiş bir kara askerini de “Kaptan-ı Derya” yapan Vezir-i Azam Sokullu Mehmet Paşa’nın

---

<sup>255</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar*, s. 137-138; İsmail Hamdi Danişment, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.2, s. 575-576; Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî (971-1003/1563-1595)*, C.1, Haz: Mehmet İpsirli, TTK. Yay. , Ankara 1999, s. 82; *Osman Gazi'den Sultan Vahdettin Han'a Osmanlı Tarihi*, C.3, Çamlıca Yay., İstanbul 2007, s. 57.

<sup>256</sup> İsmail Hamdi Danişment, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.2, s. 577.

<sup>257</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar*, s. 138.

<sup>258</sup> İsmail Hamdi Danişment, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.2, s. 579.

<sup>259</sup> Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî*, s. 84.

“Düşmana mutlaka hücum edeceksiniz” diye emirler vererek kendi eliyle hazırlamış olduğu “Şıngın Donanma Harbi” işte böyle bir felakettir<sup>260</sup>. Bu kapudan, aslında yararlı ve gayretli idi. Ama deniz savaşlarını görmeyip korsanlık fennini bilmez, tanınmış ve sert bir kimse idi ve kendisine gelen buyruklar da “elbette kâfirin donanması her nerde ise üzerine varıp karşılaşsın, yoksa öfkeme uğrar azar yersin” diye ferman olduğundan bütün askeri kendi düşüncesine uydurup savaşa karar verdiler<sup>261</sup>. Saraydan çıkan ve yeniçeri ağalığından gelen Müezzinzade denizciliği bilmediğinden hayli yetişmiş tersane beyinin de şehit düşmesine sebep olmuştur<sup>262</sup>. Müezzinzade Ali Paşa İnebahtı’da öldüğü için Kaptanı Deryalığa Kılıç Ali Paşa getirilmiştir<sup>263</sup>.

Netice de Türk deniz tarihinde büyük bir yıkım olarak anılmıştır. Müezzinzade Ali Paşa’nın denizciliği bilmemesi ve tecrübeli denizcileri fikirlerini göz ardı edip dinlememesi Osmanlı deniz savaşlarının genişleme siyasetinin savunma siyasetine dönüşme noktası olmuştur. Aynı zamanda devlet içinde kendi çıkarlarının ve yerini korumaya çalışan Vezir-i Azam Sokullu Mehmet Paşa’nın bu yenilgiden sorumlu bir kişi olduğunu da çıkarabiliriz.

### 3.1.10. Kılıç Ali Paşa

Kılıç Ali Paşa, 1500-1587 yılları arasında yaşamıştır. XVI. yüzyılın meşhur Türk korsan ve amirali olup, Calabria’nın Licastelli köyünde 1500 yılına doğru, bir balıkçı aileden dünyaya gelmiştir. İlk gençlik çağlarında balıkçılık yapmış ve bir rivayete göre, papaz olmak üzere, bir gemi ile Napoli’ye giderken, Cezayir korsanlarından Ali Ahmet Reis tarafından esir edilmiştir. Kadırgalarda kürek çekmeğe mahkûm olan bu balıkçının muhtemelen Luka Galani ismini taşıdığı da ileri sürülmektedir. Esir balıkçı uzun bir korsanlık devrinden sonra Müslümanlığı kabul etmiş ve reis ona kendi ismini vermiştir. Ali, bu tarihten itibaren kâh bir korsan ile beraber, kâh kendi hesabına çalışmaya başlamış ve denizcilikteki tecrübe, liyakat ve cesareti ile kısa zamanda meşhur ve zengin olmuştur. Kuzey Afrika sularında Müslüman ve Hıristiyan ticaretine karşı şiddetle hareket eden ve Araplığa nisbeti olmayan korsanlar öteden beri umumiyetle Uluç namı ile anılmıştır. Uluç Ali, şöhreti Akdeniz kıyılarına yayıldıktan sonra 1548 yıllarında Turgut Reis’e intisap etmiştir. Mehdiye Kalesi’nin işgalinde ve müdafaasında Uluç Ali, Turgut Reis ile beraber bulunmuş ve Cerbe vakasında da onun

---

<sup>260</sup> İsmail Hamdi Danişment, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.2, s. 579.

<sup>261</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü’l -Kibar Fi Esfari’l -Bihar*, s. 138.

<sup>262</sup> Mehmet Süreyya, *Sicill-i Osmani*, C.1, s. 293.

<sup>263</sup> Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa* s. 147. Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî*, s. 84.

muvaffakiyetlerine iştirak etmiştir<sup>264</sup>. Turgut Paşa'nın adamı olup 1554'te tersane kaptanlığı verilmiştir<sup>265</sup>.

İnebahtı Muharebesi'nde Uluç Ali Paşa donanmanın sağ tarafına kumanda etmekteydi. Kendi cephesindeki düşmanın sol cenahını perişan edip, Malta şövalyeleri kaptan gemisini zapt ve kumandanın başını kestikten sonra giderken merkez donanmasının mağlubiyetini görünce müteessir bir halde harp sahasından çekilmişti; müttefikler kendisini takip ederek Navarin'i de kuşatmışlarsa da elde edememişlerdir; aralarındaki anlaşmazlık neticesinde önce İspanyollar ve sonra da Venediklilerin çekilmesi Uluç Ali Paşa'yı kurtarmıştır. Bu suretle kumanda ettiği gemilerin neredeyse zayıtsız kurtarmağa muvaffak olan Uluç Ali Paşa, bu acı haberi Edirne'de bulunan padişaha bildirmiş ve gösterdiği ehliyete binaen kaptan paşalık kendisine verilmiştir. İnebahtı muharebesini kazanan müttefikler, Korfu Adası'na çekilmişlerdi; serbest kalan yeni kaptan paşa İstanbul'dan İnebahtı'ya dönerek kaçan gemileri beraberine alarak müttefiklerin Türk sahillerine tecavüzlerine meydan vermemeleri için bir müddet daha denizde kaldıktan sonra 87 parça donanma ile İstanbul'a gelmiş ve kendisine Kılıç lakabı verilmiştir<sup>266</sup>. Fernand Braudel'e göre yalnızca 30 Türk kadırgası kurtulabilmiş, bunlar Uluç Ali'nin komutası altındaki eşsiz hafiflik ve manevra ilmiyle Gian Andrea Dorya'nın ürkütücü kadırgalarının etrafından dolaşarak sıyrılmıştır<sup>267</sup>. Yaptığı bu hizmetlerden sonra kaptan olarak yeniden bir donanma meydana getirmiş ve Sokullu Mehmet Paşa ile saygıyla anılır olmuştur<sup>268</sup>.

Kılıç Ali Paşa, Türk kaptan paşaları arasında inşaat sahasındaki başarıları ile yer almaktadır. İstanbul tersanesinin genişlemesi, büyük tip harp gemilerinin inşası, 16 senelik kaptan-ı deryalığı esnasındaki muvaffakiyetleri arasındadır. 1586'da Yeni Saray'da padişah için bir hamam yaptırmış, Boğaziçi kıyılarında namını taşıyan iki cami inşa ettirmişti. 27 Haziran 1587 camide namaz kılıp âdeti üzere birçok sadaka dağıttıktan sonra evine dönmüş ve o gece ani olarak vefat etmiştir. Yaşı 90'a yaklaşmış bulunuyordu. Kaptan Paşa'nın serveti tamamen hazineye kalmıştır<sup>269</sup>. Tophanede cami avlusuna defnedilmiştir<sup>270</sup>.

---

<sup>264</sup> Haluk Şehsuvaroğlu, "Kılıç Ali Reis", *İA*, C.6, MEB Yay. , İstanbul 1977, s. 679-681.

<sup>265</sup> Mehmet Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C.1, s. 290.

<sup>266</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.3, TTK Yay. , Ankara 1988, s. 38; Hammer, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.6, s. 273.

<sup>267</sup> Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, s. 302.

<sup>268</sup> Mehmet Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C.1, s. 290.

<sup>269</sup> Haluk Şehsuvaroğlu, "Kılıç Ali Reis", s. 679-681.

<sup>270</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fi Esfâri'l-Bihâr*, s. 167.

## 4. BÖLÜM

### 4.1. XVI. YÜZYIL OSMANLI DENİZ SEFERLERİ

#### 4.1.1. Rodos Adası'nın Alınması

Rodos Adası, üzerinde aynı adı taşıyan müstahkem şehir, tarih boyunca kazandığı önemini, Doğu Akdeniz havzası ile Ege Deniz'i ve Boğazlar bölgesi arasındaki yol üzerinde yer almasına borçludur<sup>271</sup>. Anadolu yarımadasının güney batısında bulunup Anadolu, Balkanlar, Suriye ve Mısır yolu üzerinde olan Rodos Adası<sup>272</sup> Sen Jan (Saint Jean) Şövalyeleri tarafından yönetilmekteydi. Bu şövalyeler, Haçlı seferleri sırasında, Kudüs'ü İslamlardan almak için gelen şövalyelerden olup, Kudüs'ten çıkarıldıktan sonra önce Akka'ya, buranın İslamlar tarafından fethedilmesi üzerine de Kıbrıs'a gelmişlerdir. Fakat Kıbrıs kralı bu şövalyelerin adaya gelmelerini tehlikeli gördüğü için yerleşmelerine izin vermemiştir. Bunun üzerine şövalyeler Bizans İmparatorluğu'na ait Rodos'a gitmişlerdir<sup>273</sup>. Menteşe kıyısına yakın Rodos Adası'nda oturan kâfirlerin Müslümanlara eziyetleri hususunda<sup>274</sup> Anadolu beylerbeyine bir hüküm gönderilmiştir. "...Anadolu beğlerbeğisine hüküm ki: südde-i sa'adetüme mektub gönderüp Rodos boğazı hıfzı için konulan altı kıt'a hâssa kadırgalarına livâ-i Menteşe sipahilerinden iki yüz nefer sipahi ihrac edüp emrüm mücebince isimlerin defter edüp bir suretin Sancağbeği Yahya dâme izzuhuya ve bir suretin südde-i sa'âdetüme irsâl eyledüğüm bildirmüşsin. İmdi buyurdum ki vardukda, isimlerin defter itdüğüm sipahilerin nevbet ile her sâl hıdmet-i mezkûre için ihrâc idüp tâyin eylesin ki, varub muhafaza hıdmetinde olalar"<sup>275</sup> diyerek Rodos muhafazası için hassa kadırgalara tayin olunan Menteşe sipahilerine istihdam olunmalarını emretmiştir ve Müslümanlar kutsal toprakları ele geçirdikten sonra tarikat, İslamlığa karşı bir kale olarak kurulmuş, Ege ve Doğu Akdeniz'de Osmanlı gemilerini yağmalayan korsanlar için üs haline getirilmiştir. Ayrıca çevredeki Haçlı donanmasını da desteklemişlerdir<sup>276</sup>.

Osmanlı Devleti denizde de gelişmeye başlayınca Anadolu'nun batısındaki birçok adaların ya doğrudan doğruya ilhakı ve yahut vergiye bağlanmaları üzerine sahile yakın ve yol üzerinde bulunan bu adanın da alınması zaruri idi; şövalyeler bilhassa korsan gemilerine

---

<sup>271</sup>Besim Darkot, "Rodos", *İA*, C.9, MEB Yay. , İstanbul 1964, s. 753.

<sup>272</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 137.

<sup>273</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s.190; Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, s. 98.

<sup>274</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr...* , s. 34.

<sup>275</sup> 7 Numaralı Mühimme Defteri, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1999, s. 94.

<sup>276</sup> Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, s. 98.



müzahir oldukları gibi kendi gemileriyle de hem korsanlık ediyorlar hem de Osmanlılar aleyhine olan her mücadeleye iştirak ediyorlardı<sup>277</sup>.

Fatih Sultan Mehmed, 1454 yazında bir donanmasını Karadeniz'e göndermiştir. Bu sırada Ege'de ise önemli deniz faaliyeti olmamıştır. Fakat Rodos haraç vermeyi reddettiği için 1450 kapitülasyonu kaldırılmıştır ve Rodos şövalyeleri düşman ilan edilmiştir. Rodos'a karşı kıyılardaki gazilerin serbestçe hareketine izin verilmiştir. Fatih'in yakında saldıracağını bekleyen şövalyeler, Kıbrıs Kralı'nı Papa'ya elçi göndererek yardım talebinde bulunmuştur<sup>278</sup>.

Türkiye, Mısır, Suriye aralarında gidip gelen tüccar mallarını yağma ve gemilerini zapt ve halkını esir etmeleri ticarete de mühim sekte verdiğinden<sup>279</sup> Fatih Sultan Mehmed 1480 baharında Mesih Paşa idaresinde Rodos üzerine donanma ve asker sevk etmiştir<sup>280</sup>. Gedik Ahmet Paşa kumandasında 20.000 kişilik bir ordu ile Güney İtalya'ya donanmalar sevk etmiştir<sup>281</sup>. Ancak Mesih Paşa'nın evvela yağmaya müsaade ettiği halde kalenin alınacağı sırada bundan vazgeçmesi muvaffakiyetsizliğe sebep olmuştur<sup>282</sup>. Aynı zamanda Fatih Sultan Mehmed'in ölüm haberi de seferlerin bırakılmasında etkili rol oynamıştır. Fatih döneminde Rodos Adası'na üç sefer yapılmış fakat netice alınamamıştır.

Fatih Sultan Mehmed'in ölümünün ardından oğulları Şehzade Cem ve Şehzade Bayezid'in taht mücadelesinde Bayezid'in üstün gelmesi sonucu Cem Mısır'a kaçmıştır. Fakat 1482'de Memlûklülerin yardımıyla Anadolu'ya girmiş ve iç savaş yeniden başlamıştır. Neticesinde Bayezid'e yenilerek Rodos'a sığınmıştır. Bunun üzerine II. Bayezid Cem'i hapiste tutmaları için Rodos şövalyelerine sonrada Papa'ya yıllık kırk beş bin duka ödemiştir<sup>283</sup>. Görüldüğü üzere Sultan II. Bayezid döneminde de Cem Sultan sebebiyle Rodos'a sefer yapılmamıştır.

---

<sup>277</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 139. ; Şerafettin Turan , “Rodos’un Zaptından Malta Muhasarasına”, s.50.

<sup>278</sup> Halil İnalçık, “Fatih ve Ege Denizi” , *Türk Denizcilik Tarihi*, TC. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ed: Bülent Arı, Ankara 2002, s. 93.

<sup>279</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 139.

<sup>280</sup> Halil İnalçık, “Mehmet II”, *İA*, C.7, MEB Yay. , İstanbul 1979, s. 529; Hoca Saadettin Efendi, *Tacü't-Tevarih*, C.4, Haz: İsmet Parmaksızoğlu, Kültür Bakanlığı Yay. , Ankara 1992, s. 115; Mehmet Neşri, *Neşri Tarihi*, C.2, Haz: Mehmet Altay Köymen, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay. , Ankara 1984, s. 203. ;Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı*, s.63. ; Şerafettin Turan , “Rodos’un Zaptından Malta Muhasarasına”, s.50.

<sup>281</sup> Halil İnalçık, *Osmanlı Sultanları*, İSAM Yay. , İstanbul 2011, s. 211; *Oruç Bey Tarihi*, C.5, Haz: Atsız, Tercüman Yay. , s. 129.

<sup>282</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 140; Neşri, *Neşri Tarihi*, C.2, s. 203.

<sup>283</sup> Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı*, s.75-77. ; Şerafettin Turan , “Rodos’un Zaptından Malta Muhasarasına”, s.51.

Yavuz Sultan Selim Han döneminde Mısır ülkesi, Osmanlı Devleti'ne dâhil edilince Akdeniz'de Rodos Kalesi Mısır'a varıp gelen gemilerin seyir ve seferlerine mani olmaya başlamıştır. Bu yüzden bu kalenin ele geçirilmesi, devlet ve dinin önemli işlerinden olmakla devlet erkânı ile saltanat ayamı ittifak ederek, padişaha arzda bulunmuşlar ardından da donanma hazırlıklarına başlamışlardır<sup>284</sup>. Gerçi ayam ve erkândan sefer sesleri işitilmiş ama padişahın davranışlarından seferle ilgili bir hal anlaşılmamıştır. Öyle ki mühimmatın tam tekmil olmamasından dolayı padişah sefere çıkmayacağını bildirmiştir<sup>285</sup>. Hatta kadırgalardan biri deryaya salınmıştır, bunu gören padişah çok sinirlenmiş Piri Paşa sakinleştirmiştir. Padişah vezirlere şöyle buyurmuştur, “atımın dizginlerini ülkeler fethetmeye adet edinmişken gayret kuşağımı bir kaleyi yıkmaya çevirmeye gücünüzü sarf edip kazan kaynatırsınız. Kale fethinin başlıca dayanağı baruttur. Kaç aylık barutunuz vardır sefer için gereken her şey mevcut mudur? dedi”. Vezirler barut haricindeki malzemelerin tamam olduğunu söyleyerek barut için zaman istediler ertesi gün dört aylık olduğunu söylediklerinde padişah sert bakışlarla “atam Sultan Mehmed Han zamanında olan Rodos utancını unutmamışken bu kırgınlığı arttırmak mı istersiniz?” demiştir. Böylece Rodos'un fethinden vazgeçilmiştir<sup>286</sup>. Oysa ki, Mısır'ın fethi yeni koşullar yaratmıştı. Ortadoğu ve İskenderiye arasındaki iletişim Osmanlı Devleti'nin bir iç sorununu teşkil etmiştir. Ege'deki Hıristiyan ve Müslüman korsanlar bir yana bırakılırsa, deniz yolculuğuna son engel Rodos şövalyelerinin elinde bulunan on iki ada ve Rodos'tu<sup>287</sup>. Osmanlı denizi sayılan Akdeniz'de Hıristiyanlığın tehlikeli bir ileri kalesi olan Rodos Adası'ndaki korsanlar Arap topraklarından tahıl ve altın taşıyan gemileri basıyorlar<sup>288</sup> ve Osmanlıların Akdeniz'deki ticaretini sekteye uğrıyorlardı. Hac seferlerini tecavüzleriyle rahatsız edip aldıkları esirleri köle işçi olarak çalıştırıyorlardı. Şövalyelerin Mısır Memlûklülerine ve Canberdi Gazali isyanlarına yardım etmeleri de fethi gerekli kılıyordu. Sultanın hazinesine ve prestijine de darbe indiriyorlardı. Sultan Süleyman Belgrad'ın fethini başardıktan sonra Rodos'a yönelmişti<sup>289</sup>. Rodos ve ona tabi adalar, Avrupa hıristiyanlığının Doğudaki karakolları ve St. Jean Şövalyelerinin de hıristiyan imparatorluğu sınırlarının müdafileri olarak görmüş olduklarından dolayı olası bir yardıma gelmeleri

---

<sup>284</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 91.

<sup>285</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fî Esfari'l-Bihar*, s. 36.

<sup>286</sup> Hoca Saadettin Efendi, *Tacü't-Tevarih*, C.4, s. 353.

<sup>287</sup> Robert Mantran, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, Çeviren: Server Tanilli, C.1, Say Yay., İstanbul 1992, s. 180-181.

<sup>288</sup> Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, s. 121.

<sup>289</sup> “Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566)”, *Osmanlı*, C.12, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s. 85; Mehmet Maksudoğlu, *Osmanlı Tarihi (1299-1922)*, Boğaziçi Yay., İstanbul 2001, s. 144; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 313.

beklenebilirdi. Fakat Kanuni Sultan Süleyman, Belgrad'ı aldıktan sonra Avrupa'daki genel duruma baktığında böyle bir yardımın gelmesinin neredeyse imkânsız olduğunu düşünüyordu. Çünkü İspanya, Napoli ve Sicilya'nın da hâkimi yani Akdeniz'de de toprak sahibi olarak Avrupa'da imparatorluğu temsil eden V. Karl(Charles Quint), Fransa kralı I. François ile uzun sürecek bir mücadeleye girişmişti ve bu savaşlar Avusturya'yı da Fransa'yı da şövalyelere yardım etmekten alıkoyacak derecedeydi. İtalya devletlerinin çoğu da Avusturya- Fransa arasındaki mücadelenin kurbanı olmuş, Napoli Krallığı, Avusturya tacına, Cenova ve Milano ise Fransa'ya bağlanmıştı. Bu durumda Türkler karşısında yalnız kaldığını hisseden Venedik'te ticari menfaatlerini kaybetmemek için Osmanlı Devleti ile dost geçinmeyi çıkarlarına uygun bulmuştu. Bu durumda Papalığın dışındaki Avrupa devletlerinden hiç biri şövalyelere yardım edecek durumda değillerdi<sup>290</sup>.

Ada hakkında yapılan Divan-ı Hümayun müzakerelerinde çoğunluk Rodos seferine taraftar değildi. Şövalyelerin şöhreti, adanın müstahkem olup uzun müddet muhasaraya dayanması ve Avrupa'nın burası ile yakından alakası cihetiyle adaya yardım etmelerinin kaçınılmaz olacağı düşünülerek tehlikeli bir maceraya girilmek istenmiyordu. Vezir-i azam Piri Mehmet Paşa ile ikinci vezir Çoban Mustafa Paşa ve korsanlardan Kurdoğlu Muslihiddin Reis, Rodos seferine taraftar olup, Avrupa tarafından endişe edilmemesini ileri sürmekteydiler. Osmanlı hükümeti bir taraftan Rodos Şövalyesi Vilye dö Lil Adam ile mektuplaşarak ada hakkındaki maksadı ona sezdirmemek isterken, diğer taraftan da adadan elde ettiği casuslarla oradaki durum hakkında bilgi alıyordu<sup>291</sup>.

Sefer hazırlıkları Solakzâde Tarihi'nde, “Dulkadir vilayetinin hâkimi olan Şehsüvar-oğlu Ali Bey, reayaya hadden fazla zulm ve taaddi eylediği için bu hali Devlet'e arz ettiğinde Ferhat Paşa'ya bir miktar yeniçeri ve bölük halkı koşularak, Acem serhaddi namı ile ilkbaharda, o hainlerden intikam almak için irsal olundu. Kırk bin kürekçi ve yirmi bin azeb, Der-i Devlet'e vasıl olmakla ikinci vezir Mustafa Paşa, donanmayı hümayundan kalyon ve başarda, kalite ve kadirga bil cümle çeşitlerinden yedi yüz miktarı gemiye serdar nasb olundu. Aydınlık bir günde, derya yüzünden Rodos'a revan oldular<sup>292</sup>” şeklinde ifade edilmekteydi. Kaptan Yaylak Mustafa Paşa da Gelibolu'da hazırladığı gemilerle katıldı. Padişah da Haziran 1522'de Üsküdar'a geçip karadan yönelmişti. Rumeli Beylerbeyi eyaleti askeri ile Gelibolu'dan geçip Anadolu askeri ile Muğla yaylasında Ordu-yu Hümayuna

---

<sup>290</sup> Şerafettin Turan , “Rodos'un Zaptından Malta Muhasarasına”, s.54-55.

<sup>291</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 313. ; Şerafettin Turan , “Rodos'un Zaptından Malta Muhasarasına”, s.56.

<sup>292</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 122.

katılmışlardı. 27 Temmuz'da padişah Marmaris'e karşı adaya geçip daha önce donanma Rodos'a varınca Mustafa Paşa, Kara Mahmut adındaki reisi birkaç parça kadirga ile Harke<sup>293</sup> denen adaya gönderip hisarını aldırdıktan sonra Rodos Adası'nın Cem Bahçesi önüne gelmişlerdir. Müşavere ettikten sonra ağır gemileri boğazı korumak üzere alıkoyup üç yüz kadar kadirga ve kalite ile adı geçen Paşa Rodos Kalesi önüne geçmişler ve Öküz Burnu Limanı'na<sup>294</sup> varıp gemilerde olan topları dışarı çıkarmışlardır. Karadan ve denizden 29 Temmuz günü hisarı kuşatmışlardır<sup>295</sup>. Sultan Süleyman'ın emriyle, her yere metrisler ve toplar kurup metrise giden derin hendekler kazmışlar. Müslümanlar, dışarıdan düşmanlar, içeriden toplarla tüfeklerle günlerce süren savaşta birçok Müslüman şehit olmuş fakat kale alınamamıştır<sup>296</sup>.

Sultan Süleyman kuşatmanın uzaması sebebiyle özellikle Ahmet Paşa'nın etkisinde kalarak Piri ve Mustafa Paşalara çok kızmıştı; bu sırada Sultan Mısır Beylerbeyisi Hayır Bey'in öldüğünü haber alınca Mustafa Paşa'yı Mısır Valiliği'ne gönderip Rodos başkumandanlığı ve ikinci vezirliğe Ahmet Paşa'yı atamıştı. Osmanlı kuvvetleri Rodos istihkâmlarını tamamen tahrip etmişlerdi. Rodos şövalyeleri köşeye sıkışmışlardı. Son çare vaktiyle II. Bayezid ile Şehzade Cem olayı dolayısıyla imzalamış oldukları anlaşmanın fıkrasında kendi sülalesinden bir hükümdar Rodos şövalyeleriyle savaşacak olursa onu kınayacaktı. Başşövalye, bu anlaşmayı Sultan Süleyman'a sunduğunda padişah yırtıp atmıştır. Kesin olarak kalenin teslimini istemiştir. Avrupa'dan da yardım ümidini kesen başşövalye bir takım şartlarla kaleyi teslimine razı olmak zorunda kalmıştı. Kale hâkimi Mihal Mastori Sultan Süleyman'a birçok hediyeler takdim etmişti. Sultan Süleyman da ona hil'at giydirip adamlarını ve mallarını alarak firenk diyarına gitmesine izin vermiştir<sup>297</sup>. Başşövalye'nin şartları şunlardı:

1. Adada kalacak Hıristiyanların dini törenlerinde serbest olması
2. Kapıkulu ocakları için adadan devşirme alınmaması
3. Ada halkının beş yıl süreyle vergiden muaf tutulması
4. İsteyen herkesin üç yıl içinde adadan ayrılabilmesi

---

<sup>293</sup> "Bu sivri burna Katavi de derler. Bu otuz millik arada neresi kazılsa tatlı su bulunur. Buradan burna kadar yan rüzgârlara açık olduğu için yaz günlerinde yatak yeri yoktur. Kavkakino, Harke'yin karşısındaki burundur. Burun üzerindeki burç adanın kerterizidir. Gözcülerde bu burç üzerinde bulunurlar. Bu burun ile Herke arasında birkaç küçük ada vardır". Bu adalar Piri Reis haritasında gösterilmiştir ayrıntılı bilgi için bkz. Piri Reis, *Kitab-ı Bahriyye*, s. 222.

<sup>294</sup> "Öküz Burnu Limanı, Rodos Adası'nın kıyısından Öküzburnuna gelinir. Rüzgâr gemiyi denize açar. Rodos Kalesi önüne gelinerek demirlenir". (Bkz. Piri Reis, *Kitab-ı Bahriyye*, s. 221)

<sup>295</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kıbar Fî Esfari'l-Bihar*, s. 38.

<sup>296</sup> Lütü Paşa, *Tevarih-i Âl-i Osman*, Haz: Kayhan Atik, Kültür Bakanlığı Yay. , Ankara 2001, s. 118.

<sup>297</sup> Münecimbaşı Ahmet Dede, *Münecimbaşı Tarihi*, Çev: İsmail Erünsal, C.2, Tercüman Yay. , s. 518.

5. Kandiye Limanı'na girecek olan Girit şövalyelerinin Türk gemileriyle sevk edilmesi.
6. Adanın on iki gün içinde boşaltılarak teslim edilmesi.

Başşövalyenin bu önerileri kabul edilip anlaşma imzalandıktan sonra<sup>298</sup> Rodos Sancakbeyliği'ne meşhur denizcilerden Kurdoğlu Muslihüddin Reis tayin edildi. Şövalyeler bundan sonra Malta Adası'na yerleştirilmişlerdir. Rodos Adası'nın alınmasını müteakip şövalyelere ait olarak Anadolu sahilindeki Bodrum, Tahtalı ve Aydos kaleleriyle İstanköy, Sömbeki adaları alındı. Ayrıca Cem Sultan'ın adadaki oğlu Murad ve torunu Cem boğdurularak öldürülmüştü. Karısı ve kızı İstanbul'a getirilmişti<sup>299</sup>. Rodos'un fethi biraz da Katolik şövalyelerin baskısından bıkan öz vatanlarında parya muamelesi görmekten usanan yerli Ortodoksların gayreti sayesinde gerçekleşmiştir<sup>300</sup>. Rodos'un düşmesiyle şövalyelere ait olan Adalar Denizi'ndeki diğer küçük adalarda Türklerin eline geçmişti<sup>301</sup>. Ada fethedildiği zaman bu adanın imarı için sürgün emri verilmiştir<sup>302</sup>. Kalenin techizatı tamamlandıktan sonra padişah 2 Ocak 1523'de Mentеше tarafına geçip İstanbul'a dönmüştü<sup>303</sup>. Türk topraklarına katılan Rodos, müstakil bir sancak yapılmaya elverişli görülmediğinden Midilli Sancağı'na bağlanmış ve Midilli Sancakbeyi Dizdar-zâde Mehmet Çelebi'nin idaresine verilmişti. Kalenin muhafazası için 500 hisar eri ile 500 yeniçeri nöbetçi bırakılmış, ayrıca Sancakbeyi emrine 4 kadirga ile 5 kayık tahsis olunmuştu. Kuşatma süresince harap olan kule ve surların tamiri ile hendeklerin temizlenmesine Anadolu Beylerbeyi Kasım Paşa görevlendirilerek, Mentеше, Karesi, Aydın, Saruhan sancakbeylerinin halkı ile Afyonkarahisar, Bolu, Kastamonu ve Çankırı beylerinin askerleri tamir işlerinde çalışmaları sağlanmıştır<sup>304</sup>. Rodos'un alınmasıyla Ege adalarının ve kıyılarının, özellikle Anadolu-Mısır deniz yolunun güvenliği sağlanmıştır<sup>305</sup>. Rodos'un fethi, Türk topçuluğunun Avrupa topçuluğuna üstünlüğünü ispat etmiş, alınması asla mümkün olamayacağı kabul edilen ve Hıristiyanlığın İslam âlemi

---

<sup>298</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 263; Necati Avcı, "Rodos'a Karşı İki Büyük Fetih Girişimi ve Adanın Osmanlılar Tarafından Alınması", *Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.1, C.2, 2001, s. 28; Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.1, s. 75.

<sup>299</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 315-316; T. Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, s.157; Yaşar Yücel, *Muhteşem Türk Kanunu ile 46 Yıl*, TTK Yay. , Ankara 1987, s. 24.

<sup>300</sup> Şerafettin Turan, "Rodos'un Zaptından Malta Muhararasına", s.70.

<sup>301</sup> A. de Lamartine, *Cihan Hâkimiyeti, Türkiye Tarihi*, C.3, Haz: M. R. Uzman, Tercüman Yay. , s. 734.

<sup>302</sup> Abdullah Acehan, "Osmanlı Devleti'nin Sürgün Politikası ve Sürgün Yerleri", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S.1/5, 2008, s. 17.

<sup>303</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kıbar Fi Esfari'l-Bihar*, s. 38-39.

<sup>304</sup> Şerafettin Turan, "Rodos'un Zaptından Malta Muhararasına", s.71.

<sup>305</sup> Metin Kunt, "Dünya Sahnesinde Osmanlı İmparatorluğu", s. 120.

karşısındaki çok müstahkem bir kalesi sayılan adanın fethi, Avrupa’da büyük bir hayret ve üzüntü yaratmıştır<sup>306</sup>.

#### 4.1.2. Tunus’un Fethi

Barbaros Hayrettin’in başarılarını duyan Kanuni Sultan Süleyman, Hayrettin Paşa’ya İstanbul’a gelmek emrini bildiren bir Hatt-ı Hümayun göndermiştir. Barbaros, parlak bir törenle karşılanmıştı<sup>307</sup>. Barbaros’un İstanbul’a getirdiği donanma, 18 parça harp gemisi ile 26 parça küçük harp ve nakliye gemisinden ibaret, yani 44 parça idi. Barbaros İspanya’ya ait İtalyan topraklarını dehşet içinde bırakarak Cezayir-İstanbul yolunu almış, Akdeniz’i hemen baştan başa geçmiştir. Bu seferin en meşhur hareketi Messina limanına girip buradaki 18 parça harp gemisinden müteşekkil İspanyol filosuyla muharebeye tutuşması ve muharebeyi kazanarak, 18 harp gemisinin hepsini zapt edip İstanbul’a getirmesi olmuştur<sup>308</sup>.

Barbaros, İstanbul’a yol almadan önce yerine oğulluğu olan Hadım Hasan Ağa’yı vekil bıraktıktan sonra on çektiriden mürekkep bir filo ile denize çıktı. Deniz yolunda rastladığı Deli Yusuf kumandasındaki on altı çektiriyi de beraberine alıp Sardunya ile Korsika Adaları arasındaki Bonifaçyo boğazından geçilip Sicilya Adası’na buğday götüren on sekiz gemiyi zapt etmişti<sup>309</sup>.

Osmanlı bahriye tarihinde, Barbaros Hayrettin Paşa’nın Osmanlı donanması hizmetine girmesi, denizcilikle ilgili bir eyaletin teşkiliyle onun beylerbeyliğine ve donanma komutanlığına getirilmesi bir dönüm noktası olmuştur. İstanbul’a dönünce ilk iş olarak tersaneye düzen veren Barbaros Hayrettin gemi inşası ve mühendisliği konusundaki eksikleri gidermeye çalışmıştır<sup>310</sup>.

Barbaros, 1534 ilkbaharında, padişahın İrakeyn seferine çıkacağı sırada, İtalya sahillerine doğru yelken açmıştı<sup>311</sup>. 80 gemiyle Mesina boğazında, Reçko ve diğer yerlerde birtakım başarılar kazanmıştı. Andrea Dorya’yı savaşa zorlamak istiyordu. Barbaros Güney İtalya kıyılarına saldırıda bulduktan sonra Cezayir’e gitmişti<sup>312</sup>. Daha sonra Tunus üzerine hareket etmişti. Çünkü burası anarşi içinde idi. Hafsî ailesinden Meylây Hasan Tunus hâkimiydi. Hasan, idare ve orduyu ihmal etmiş, zevk ve sefaya dalmıştı. Halk, Barbaros’u

---

<sup>306</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s.263.

<sup>307</sup> Yaşar Yücel, *Muhteşem Türk Kanuni ile 46 Yıl*, s. 51.

<sup>308</sup> Yılmaz Öztuna, *Büyük Osmanlı Tarihi*, s. 247-248.

<sup>309</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 371.

<sup>310</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 18.

<sup>311</sup> “Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566)”, *Osmanlı*, s. 92.

<sup>312</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 263.

kurtarıcı olarak görüyordu. Topları çekmek için hayvan bulamadığından, top kundakları üzerine yelken koyup topları gemi gibi yürütüp mücadeleye girişmiştir<sup>313</sup>.

Hasan, Barbaros'un karşısında çok dayanamayarak kaçmıştı ve çok geçmeden Tunus fethedilmişti. Daha sonra İmparator Şarlken'e başvurarak ondan yardım isteğinde bulunmuştu. Tunus'un fethinden sonra Türklerin Afrika kıyılarına tamamen hâkim olmasından endişelenen Şarlken, Mayıs 1535'de Andrea Dorya kumandasında 500 gemiden oluşan büyük bir donanmayı harekete geçirmişti. Barbaros uzun süre direnişte bulunmuşsa da Tunusluların ihaneti sonunda bazı gemileriyle Cezayir'e çekilmek zorunda kalmıştı. Böylece Tunus, Şarlken'in kuvvetleri tarafından işgal edilmişti<sup>314</sup>. Zulüm yapılarak işgal olunmuş olan Tunus'u alamayarak Cezayir'e çekilen Barbaros, burada büyük bir sevinçle karşılanmıştı. Oradaki bazı reislerle kadırgaları beraberine alarak 32 kadar gemiyle denize çıkmıştı. Mayorka Adası taraflarında İspanyolların Tunus'tan naklettikleri Müslümanları serbest bırakıp İspanyolları esir edip gemilerini yakmıştı ve Balear Adalarını vurduktan sonra İstanbul'a gelmişti<sup>315</sup>.

Barbaros'un kısa süreliğine de olsa Tunus'u ele geçirmesi V. Karl için İtalyan Yarımadası'nın güvenliğinin tehlikeye girmesi anlamına geliyordu. Bu durum aynı zamanda I. Fransuva'nın V. Karl'a karşı harekete geçmesini de beraberinde getirdi. İki taraf arasında elçilerin gidip geldiği sırada I. Fransuva ilk defa mukim bir elçi olarak Jean de La Foret'yi gönderdi. Elçiyi Tunus'ta bulunan Barbaros'la görüştüktan sonra Sultan Süleyman'ın huzuruna göndermiştir. Görüşmelerde Akdeniz'de beraber hareket etme yolunda birtakım temeller atılmıştır. Ayrıca Osmanlılar doğrudan İtalyan savaşlarına müdahil olmuştu. İtalyan yarımadasının Fransa ile Türkiye arasında taksimi yapılıyordu. Fransa ile birlikte İspanya sahillerine Sicilya Sardunya bölgelerine saldırılar gerçekleştirmişlerdir. Ayrıca Preveze'deki galibiyet birkaç sene sonra Türk-Fransız müşterek harekâtın tohumlarını atacaktı<sup>316</sup>.

Andrea Dorya'nın bu karşı saldırısına tepki olarak Osmanlılar, Fransızlarla ilk kez resmi birlik kurmuşlardır. Fransa, Habsburgları batıdan çekeceğini umduğu için daha başta Barbaros Hayrettin'i Kanuni hizmetine girmeye teşvik etmişti<sup>317</sup>.

---

<sup>313</sup> Ziya Enver Karal, "Barbaros Hayrettin Paşa", s. 313.

<sup>314</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2 s. 385; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 373; Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.1, s. 196; Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye* s.131; Robert Mantran, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, s. 180-186; Joseph Von Hammer Purgstall, *Büyük Osmanlı Tarihi*, s. 146.

<sup>315</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 374.

<sup>316</sup> Sertuğ Galip İnan, "1494-1559 İtalyan Savaşları ve Osmanlı Devleti'nin Bu Savaşlara Katılması", *History Studies*, S.4, C.2, 2012, s. 188-189.

<sup>317</sup> Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, s. 131.

Tunus'un Osmanlı Devleti'ne katılması ancak Vezir Piyale Paşa ile Kaptan-ı derya Kılıç Ali Paşa'nın kumandasındaki donanmanın yaptığı sefer sonunda 1574 Eylül'ünde gerçekleşmiş olup ve Haydar Paşa Tunus Beylerbeyliği'ne getirilmişti<sup>318</sup>.

#### 4.1.3. Korfu Seferi

XVI. yüzyılın ilk çeyreğinde bu ada ile ilgili bilgi veren Piri Reis, vaktiyle Kemal Reis'in bu adayı Venedik'in sağ gözü olarak tarif ettiğini ve onun tavsiyeleriyle II. Bayezid'in adaya sefer düzenlediğini, ancak deniz mevsiminin geçmesi sebebiyle bundan vazgeçildiğini belirtmektedir<sup>319</sup>. Korfu'ya ilk ciddi sefer Kanuni Sultan Süleyman zamanında yapıldı.

Fransa kralı I. Fransuva, Padişaha mektup göndererek “Bir reayamızı İspanya kralı çok rahatsız ediyor. İslam padişahı Kanuni Sultan Süleyman'dan şunu temenni ederiz. Şayet denizden donanma-yı hümayunu gönderirse, kendileri de karadan Avlonya iskelesine gelirse biz de denizden kırk elli parça kadırgayla geliriz” diye haber göndermiştir. Bunun üzerine padişah, bütün donanmanın hazırlanmasını emretmişti. Lütfi Paşa donanmaya serdar tayin edilmiş, donanma ise İstanbul'dan Gelibolu, Bozcaada, Kızılhisar, Koron, Muton, Korfu ve nihayet Avlonya'ya yürümüştür. 10 Haziran 1537'de padişah, Lütfi Paşa'yı Rumeli Beylerbeyi Mehmet Paşa'yı, beyleri, subaşları ve sipahileri ile Polya tarafına göndermişti. Buradaki birçok yer alınmış ve ganimetler elde edilmişti. Padişah bu habere sevinmişti ve Avlonya'ya Lütfi Paşa'yı çağırmişti. Hayrettin Paşa ortada yoktu. Sonradan gelip donanmaya katılmıştı. Venedik kâfirleri isyan edip ahitnamelerini bozmuşlardı padişah Korfu'nun fethini istemişti<sup>320</sup>.

Tunus meselesinde şöyle bir durum daha vardı. Barbaros Tunus üzerine karşı ittifak yapmak üzere hazırlanırken Kanuni Sultan Süleyman onu İstanbul'a çağırmişti. Çünkü Venedik ile olan münasebetler bozulmaya başlamıştı. Venedikliler fırsat buldukça Osmanlılar aleyhine ittifaka girmekte, ara sıra Türk ticaret gemilerini de vurmaktaydılar. Nihayet Vezir Lütfi Paşa ile Barbaros Hayrettin Paşa idaresindeki donanma denize açılmıştı. Bir hafta sonra da Kanuni Sultan Süleyman iki oğlu Selim ve Mehmed ile birlikte karadan hareket etmişti. Donanma Otronto civarında çıkarma yapmakla uğraşırken Dorya Osmanlı filosuna saldırmıştır. Barbaros derhal onun üzerine saldırınca Dorya anında geri çekilmiş, daha sonra Osmanlı donanması Pulya sahillerine dönerek Lütfi Paşa ile Preveze yakınlarına gelmişti<sup>321</sup>. Venediklere ait adalara

---

<sup>318</sup> Ercüment Kuran, “Osmanlı Dönemi'nde Mağrib Tarihi”, *Osmanlı*, C.1, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 1999, s. 399.

<sup>319</sup> İdris Bostan, “Korfu”, *DİA*, C. 26, TDV. Yay. , s. 111-117.

<sup>320</sup> Lütfi Paşa, *Tevarih-i Âl-i Osman*, s. 127-128.

<sup>321</sup> Hakkı Dursun Yıldız, *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, s. 351-352.



saldırmaya başlamıştı. Böylece Sakız, Kıbrıs ve Girit'in dışında Venedik'in Doğu Akdeniz ve Ege'deki hâkimiyetine son verilerek deniz yollarının emniyeti sağlanmıştı<sup>322</sup>.

Venedik, daimi surette iki taraflı siyaset takip ediyordu. Osmanlılara karşı deniz savaşlarında Şarlken ile bulunuyor ve fırsat buldukça ticaret gemilerimizi zapt ediyordu. Hatta Venedik'e gönderilen elçi Yunus Bey'in geri dönerken gemisinin Venedik gemilerince tecavüze uğratılması ilişkileri kötü noktaya getirmişti. Venedik'i buna sevk eden Papa III. Paul'ün faaliyetleri idi. Nihayetinde, 135 tanesi kadirga diğerleri muhtelif gemilerden oluşan 280 parça donanma, İtalya'nın Doğu sahillerini vurmaya memurdu; donanma o tarafa giderken Andrea Dorya Gelibolu Tersane Kethüdası Ali Kethüda<sup>323</sup> on iki kadirga ile padişah donanmasına katılmak üzere giderken Korfu Kalesi önünden geçtiği sırada bulunan Andrea Dorya'nın saldırısına uğramış, büyük bir savaş ve kırım olmuştu. Kâfirler çok üstün sayıda olduklarından dayanmak güçtü. İslamların hepsi kimi tutsak, kimi şehit düşmüştü, kimisi de azgın denizde boğularak yok olmuştu. Padişah hadiseyi öğrenir öğrenmez donanmaya Lütfi Paşa'yı memur ederek Korfu Adası'na göndermiştir<sup>324</sup>. Lütfi Paşa büyük bir top kuvvetiyle birlikte 25.000 kişilik orduyu adaya çıkarmaya görevlendirilmiş Ağustos 1537 adanın köyleri tahrip edilmiş ve kaledeki Venediklilerin de müdafaaya hazırlandıkları esnada padişah 26 Ağustos'ta Avlonya'dan güneye inmiş ve Korfu karşısındaki Bastia iskelesinde karargâhını kurduğunu<sup>325</sup>. Andrea Dorya, Osmanlı donanmasının Korfu'ya geldiğini haber alınca Mesina'ya kaçmıştı. Korfu artık kuşatılmıştı. Fakat kışın yaklaşması üzerine, 20 gün süren kuşatmadan olumlu bir sonuç alınamamasından dolayı padişah, Veziriazam Ayas Paşa'yı adaya göndererek "kuşatmanın kaldırılmasını" emretmişti. Lütfü Paşa ise, "adanın kısa sürede fethedilebileceğini" söylediye de kabul edilmemiştir. Öte yandan Barbaros, Venediklilere ait olup deniz hizmetinde kullanılan Şıra, Patmos, Naksos ve diğer adaları fethetmiş, Naksos ve diğer beş ada Osmanlı'ya vergi vermek suretiyle, yine eski dukasına bırakılmıştır. 1538 yılında yeniden denize açılan Osmanlı donanması, Adalar Denizi'ndeki Kerpe ve diğer bazı adaları, hatta Girit'teki Hanya ve Milopotamo'ya saldırılar düzenlemiştir<sup>326</sup>. 1538'de

---

<sup>322</sup> Şerafettin Turan, "Barbaros Hayrettin Paşa", s. 66.

<sup>323</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 374-375.

<sup>324</sup> Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.1, s. 196-197; Yılmaz Kurt, *Muhteşem Süleyman (Ta'rih-i Ebu'l-fârûk, III/1)*, Akçağ Yayınları, Ankara 2011, s.186.

<sup>325</sup> "Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566)", *Osmanlı*, s. 94.

<sup>326</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 286; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 375.

Preveze’de Osmanlı donanmasının karşısına çıkan müttefik Haçlı donanması Korfu’yu üs olarak kullanmıştır<sup>327</sup>.

#### 4.1.4. Preveze Deniz Savaşı

Osmanlı Devleti’nin Akdeniz ve Ege’deki faaliyetleri Şariken’in yanı sıra diğer Avrupalı güçleri de harekete geçirmişti. Bu hususta Papa ittifak yapılması hususundaki çalışmalarına hız vermişti. Ege’deki son harekât üzerine Venedik donanması Korfu’da toplanmıştı. Alman, İspanyol, Portekiz ve Papalık gemileri yardıma gelecekti. Bunu haber alan Barbaros Hayrettin Paşa, bir keşif kolu göndererek düşmanın durumunu öğrenmişti. Fakat kış mevsimi sonlarına doğru Kanuni Sultan Süleyman’ın vezirlere kendi masraflarıyla hazırlayıp, techiz etmelerini emrelediği 150 gemi henüz hazır değil iken Barbaros Hayrettin Paşa’ya denize açılmasını emretmişti. Onun bütün hazırlıklarının ikmalini ve donanmanın hazır olmasını beklediği sırada vezirler bir hileye başvurmuşlardı. Andrea Dorya’nın Girit’e gelerek 20 parça gemi ile Mısır’dan Hindistan mallarını getirmekte olan Salih Reis’i beklediği haberini yaymışlardı. Bunun üzerine hemen kaptan-ı derya da 40 parça gemi ile hareket etmiş geri kalan 90 gemiyi de arkasından göndermesini tembih etmişti. Ona kapıkulu askerlerinden 3.000 yeniçeriyle ve deniz ümerasından olan bazı sancakbeyleri (Kocaeli Beyi Ali, Teke Sancak Beyi Hürrem Bey, Şayda Sancak Beyi Ali Bey, Alanya Beyi Mustafa Bey) katılmıştı. Barbaros Hayrettin Paşa önce Ege Denizi’nde bazı girişimlerde ve fetihlerde bulunmuş, beklediği 90 gemi ve Salih Reis’in Mısır’dan getirdiklerini de kendisine dâhil ettikten sonra Girit’e uğrayarak Preveze’ye yönelmişti<sup>328</sup>. 122 kadar gemi vardı. Andrea Dorya’nın idaresindeki Haçlı donanmasının gemi mevcudu ise 300’den fazlaydı. Asker sayısı bakımından Osmanlı kuvvetlerinin sekiz bin mevcuduna karşılık, Dorya’nın emrindeki kuvvetlerin sayısı altmış bine ulaşıyordu<sup>329</sup>. 50 parça gemi ile Andrea Dorya, 70 parça kadirga ile Venedik, 30 pare kadirgayla Papa, 10 parça Portekiz kralının donanması mevcuttu. Bu mevcuda karşılık Osmanlı gemileri kürekli idi. Hava koşullarından dolayı Barbaros gemilerin yelkenlerini indirip ve mücadeleye böyle başlamıştı<sup>330</sup>.

Dünya tarihinin o ana kadar gördüğü en büyük denizgücü, hemen bütün Avrupa devletlerinin katılmasıyla meydana gelmişti. Sadece Fransa ile İngiltere, Haçlı donanmasına gemi vermemişti. Haçlılar, Andrea Dorya’nın zaferinden emindi. Hatta Haçlılar, zaferden

---

<sup>327</sup> İdris Bostan, “Korfu”, *DİA*, C. 26, TDV Yay. , s. 111-117.

<sup>328</sup> M. Tayyip Gökbilgin, “Süleyman I”, *İA*, C.11, MEB Yay. , İstanbul 1979, s. 123.

<sup>329</sup> Hakkı Dursun Yıldız, *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, s. 352-353.

<sup>330</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fi Esfâri'l-Bihâr*, s. 72-73; Münecimbaşı Ahmet Dede, *Münecimbaşı Tarihi*, s. 552.

sonra, Osmanlı'nın hangi eyaletlerini ne suretle aralarında paylaşacaklarını bile kararlaştırmışlardı<sup>331</sup>.

Korfu'da toplanan Haçlı birliğinin yaptığı görüşmelerde Şarlken tarafı, korsan yatağı olan Cezayir'in alınmasını, Venedik Cumhuriyeti ise Türklerin eline geçen adalarının geri alınmasını ileri sürmüşlerdi. Barbaros Hayrettin Paşa bu esnada İstanköy civarında bulunuyordu. Ayrıca düşman hakkında daha fazla bilgi toplamak amacıyla Osmanlı hizmetine giren korsan reisi olan Turgutça'yı keşif için gönderdi. Bu keşif donanması, 40 düşman kadırgasına rastlayıp asıl düşman donanmasının Preveze'de bulunduğunu tespit etmişti. Öte yandan düşman gemileri de Türk keşif donanmasını görünce Preveze'de bulunan Papalık amirali Grimani'yi durumdan haberdar etmişlerdir. Çok geçmeden Barbaros donanmasıyla birlikte yola çıktı ve saklanan Haçlı donanmasına karşı denizlerdeki gücünü göstermek için harekete geçmiştir<sup>332</sup>.

Barbaros donanmayla birlikte 27 Eylül'de Arta Körfezi'nden çıkmış, kıyıdan 9 km. kadar uzaklaşmıştı. Hilal şeklinde açılarak düşmana ateş açtı. Ümit etmediği bu vaziyet karşısında Dorya, daha iyi bir pozisyon almak üzere vuruşmayı burada yapmayı kabul etmemiş, Korfu'nun güneyindeki Paksos Adası'na doğru gelmişti. Oradan da güneydoğuya kayarak Aya Mavra Adası ile İthake Adacığı arasına girmişti<sup>333</sup>. Bir gün sonra Preveze yakınlarına gelen Dorya Barbaros'u Preveze'den çıkarıp savaşa mecbur etmek için İnebahtı'ya hücumda bulunmak üzere harekete geçmişti. Yine aynı sabah Osmanlı donanması da Korfu yakınlarında harekete geçmişti. Güneş yükseldiğinde Dorya, Osmanlı donanmasını arkasında görmüş, çok şaşırıp harp vaziyeti almıştı. İki taraf Aya Mavra Adası'nın batı kıyısında karşı karşıya gelmişlerdi<sup>334</sup>. Açılan top ve tüfek ateşi düşmanı şaşkına çevirdi. Düşman gemilerini delik deşik etti. Türk gemileri düşman gemilerini aralarına aldılar. Sıkışık hale gelen kadırgalar, bayrak sallayıp imdat topu atan barçalara yani küçük gemilere yardım edemediler. Bu hali gören barçalardaki mürettebat, toplarını kendi kadırgalarına çevirdiler ve kendi kadırgalarını kendileri batırmışlardır<sup>335</sup>. Osmanlı hilal şeklinde tertip almıştı. Dorya'nın her türlü savaş taktiğine, aynı şekilde karşılık veren Barbaros, az bir kuvvetle büyük bir zafer kazanmıştı. Dorya gecenin karanlığından istifade ederek kaçmayı başarmıştı. Bu zafer bir

---

<sup>331</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, Cilt 6, Hayat Yayınları, İstanbul 1965, s. 9.

<sup>332</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 289.

<sup>333</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, Cilt 6, s. 275; Hammer, *Büyük Osmanlı Tarihi*, s. 144.

<sup>334</sup> Halil İncelik, *Osmanlılar*, Timaş Yay. , İstanbul 2010, s. 41. Halil İncelik, *Kuruluş ve İmparatorluk Sürecinde Osmanlı: Devlet, Kanun, Diplomasi*, Timaş Yay. , İstanbul 2011, s. 166. Hakkı Dursun Yıldız, *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, s. 353.

<sup>335</sup> Celâlzâde Mustafa Çelebi, *Muhteşem Çağ, Kanuni Sultan Süleyman (Tabakâtü'l-Memâlik ve Derecâtü'l-Mesâlik)*, Kariyer Yay. , İstanbul 2011, s. 244-245.

Osmanlı başarısı idi. Bu başarı Osmanlıların Akdeniz hâkimiyeti açısından oldukça önemli bir adım idi. 1538'de Barbaros Andrea Dorya komutasındaki Haçlı donanmasını Preveze'de yenilgiye uğratarak Akdeniz'in tartışmasız hâkimi olmuştur. Preveze deniz zaferi Akdeniz'de Osmanlı egemenliğinin başlangıcıdır<sup>336</sup>. Zaferden 17 gün sonra Barbaros'un oğlu Hasan Bey, Kanuni Sultan Süleyman'ın 8. Boğdan seferi dönüşünde babasının Preveze Zafernamesi'ni divan toplantısında okumuştur. Padişah da Preveze'nin cihâd-ı ekber olarak ilanını ve bütün imparatorlukta şenlikler yapılmasını buyurmuştu. 23 Ekim'de Barbaros, bizzat Edirne'ye gelip padişaha günlerce Preveze'yi ve artık Türk gölü haline gelmiş bulunan Akdeniz politikasını anlatmıştı<sup>337</sup>.

Genel olarak ifade edilecek olursa, Osmanlı Devleti İtalya harpleri sırasında öteki büyük Avrupa devletleri gibi aktif, üstün bir güç olarak ortaya çıkmıştır. Başka deyimle, İtalya'yı ele geçirerek Avrupa'da üstün bir duruma gelmek için yapılan mücadelede Osmanlı Devleti taraflardan birisi haline gelmiştir<sup>338</sup>. Türklerin üstünlüğünün en mühim sebebi, Barbaros'un görülmemiş dehası idi. Türk Kaptan-ı Deryası, bütün kanatlara, bütün gemilerine hâkimdi, emirleri anında tatbik olunuyordu. Andrea Dorya, bu bakımdan tamamen avantajlıydı. Bir kere kumanda ettiği deniz kuvveti milli bir donanma değildi. Haçlılardan oluşan birlik birbirinin dilinden anlamıyordu. Aralarında rekabet de vardı. Türklerin ikinci üstünlüğü gemilerin yapılışında ve topçularında idi. Türk gemileri düşman gemilerinden daha hafif ve manevra kabiliyeti daha fazla olan teknelerdi. Büyük Hristiyan kadirga ve kalyonları ağır ağır hareket ederken, Türk tekneleri istedikleri yerde düşmanı çevirip top ateşine tutuyorlardı<sup>339</sup>. Haçlı donanması kadirga ve kalyonlardan oluşan karma bir filo olduğu için yol alırken problemlerle karşılaşıyorlardı. Deniz çarşaf gibiydi. Koskoca kalyonlar hareketsiz kalmışlardı. Barbaros ise Akdeniz'in durumunun her zaman uygun olmaması sebebiyle, rüzgârla hareket eden kalyonlar yerine kürekle yürüyen kadirgaları tercih etmişti<sup>340</sup>.

Barbaros Hayrettin o güne kadar deniz harp tarihinde misli görülmemiş kuvvetler arasında geçen bu muharebeyi; üstün zekâsı, kahramanlığı, iyi idare ettiği topçu ateşi ve deniz

---

<sup>336</sup> Halil İnalçık, *Osmanlılar*, s. 41. Halil İnalçık, *Kuruluş ve İmparatorluk Sürecinde Osmanlı: Devlet, Kanun, Diplomasi*, s. 166. Hakkı Dursun Yıldız, *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, s. 353.

<sup>337</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, Cilt 6, s. 209.

<sup>338</sup> Halil İnalçık, *Osmanlılar*, s. 33.

<sup>339</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, Cilt 6, s. 276.

<sup>340</sup> Erhan Afyoncu, *Sorularla Osmanlı İmparatorluğu III*, s. 140. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 378.

erlerinin yılmazlığı sayesinde kazanmıştır. Preveze zaferi Barbaros'un ismini yeni bir şan ve şeref halesi ile süslenmiştir<sup>341</sup>.

Andrea Dorya ve Avrupa'nın büyük bir bölümü, savaşı berabere kalınmış olarak görüyorlarsa da, Osmanlılar artık Adriyatik ve Ege denizlerine egemen olmuşlardı. Barbaros Hayrettin artık geriye kalan adaları da fethedebilirdi. Otuz yıl öncesinden Doğu Akdeniz'de Venediklilerden aldıkları egemenliği Osmanlılar hala sürdürmekteydi<sup>342</sup>.

Akdeniz'i adeta bir Türk gölü haline getiren Preveze zaferinden sonra 27 Ekim'de Karadağ kıyısında Castelnuovo Kalesi Venedikliler tarafından düşürüldü. Venedik ile 20 Ekim 1540 yılında sulh imzalandı. Preveze'den sonra Venedik bütün ümidini kaybetmiş, karada olduğu gibi denizde de bütün Avrupa'nın müttefik kuvvetinin Türklerle baş edemeyeceği anlaşılmıştı. Fakat Charles bu kez Cezayir'in fethine karar vermiş ve Tunus'takine benzer bir başarı ile Kuzey Afrika'daki Türk egemenliğinin kalesi olan bu ülkenin başkentine saldırmaya karar vermişti. Akdeniz hâkimiyeti uğruna Charles ile Osmanlı arasında kanlı vuruşmalar yaşanmıştı. Ve sonunda Preveze'den sonra Türkler'i açık denizlerde yenmekten Charles Quint bile ümidini kesmişti<sup>343</sup>. Preveze ile Hıristiyan dünyası Akdeniz'deki hâkimiyetini İslam dünyası lehine kesin olarak kaybetmiştir. O zamana kadar kara imparatorluğu görünümünde olan Osmanlı İmparatorluğunun artık bir deniz imparatorluğuna dönüştüğü görülmektedir<sup>344</sup>. Artık İnebahtı yenilgisine kadar Akdeniz'in tek hâkimi Osmanlılar olmuştur<sup>345</sup>.

#### 4.1.5. Osmanlı-İspanya Mücadeleleri

Akdeniz hâkimiyeti, Barbaros Hayrettin Paşa'nın kazandığı Preveze zaferinden sonra Türklere geçmişti. Preveze'den üç yıl geçmişken Charles Tunus şehrini fethettiği gibi yine aynı işi Cezayir için de yapmaya karar vermişti. Ordusunun bizzat başında bulunan Sultan Süleyman gibi geniş iklimlere hükmetmek istiyordu. Karadan Avrupa içerlerine ilerleyip hâkim olmak isteyen Sultan Süleyman 1541'de Macaristan'a hareket etmiş; bu arada Barbaros da 70 kadırga ile Adriyatik sahillerini korumakla görevlendirilmişti. Her ne kadar Cezayir Beylerbeyliği de Barbaros'un elinde ise de kendisi devlet hizmetinde bulunduğu için Cezayir, kendi adına Hadım Hasan Ağa tarafından yönetiliyordu. Buradaki Türk korsanları, eskiden olduğu gibi faaliyetlerine devam ediyorlardı. Çok geçmeden İspanya kralı Şarlken, Cezayir'i

---

<sup>341</sup> Şerafettin Turan, "Barbaros Hayrettin", s. 314.

<sup>342</sup> Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, s. 133-134.

<sup>343</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, C. 6, s. 278-279.

<sup>344</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 21.

<sup>345</sup> Yaşar Yücel, *Muhteşem Türk Kanuni ile 46 Yıl*, s. 71.

ele geçirmek amacıyla bizzat harekete geçti. O, Andrea Dorya ile birlikte Ağustos 1541'de 12 bin yaya, 1000 atlı ve büyük bir donanma ile Cezayir'e yürümüştü<sup>346</sup>. Şarlken'in donanması 74 kadirge ile muhtelif ebatta 200 gemiden müteşekkil olup, 20.000 piyade, 1.000 süvari ile 400 Malta askerini taşımaktaydı ve Cezayir'in doğusunda bulunan Tementus burnu körfezine demir atmaya gelmişti. Hayrettin Paşa Cezayir'in kumandasını oğlu Hasan Bey'e teslim etmişti<sup>347</sup>. Maiyetinde Papalık ve Malta şövalyeleri gemileri de vardı; büyük küçük donanma mevcudu beş yüz on yedi ve asker mevcudu da yirmi beş bindi. Bu büyük donanma Cezayir önüne gelir gelmez derhal karaya asker çıkardı; kale halkı şiddetle mukabele ettiler. Muharebe ve müdafaa dört ay sürmüştü; bir muvaffakiyet elde edemeyen Şarlken birçok asker telef edip yüz altmış gemi de kaybettikten sonra geri dönmüştür (1541 Aralık). Bu seferde Meksika'yı zapt ile birçok mezalim yapmış olan Fernando Kortej de bulunmuş ve hatta büyük bir ölüm tehlikesi geçirmişti<sup>348</sup>. Bu seferden sonra hiçbir kuvvet 1830'a kadar Cezayir'i almayı aklının ucundan bile geçirmedi. Bir Osmanlı tümamirali, Hıristiyan âleminin yarısına hükmeden Charles Quint'i yenmişti. Cezayir hezimetini Fransa'yı İmparatorla yeniden mücadeleye yüreklendirdi<sup>349</sup>.

I. Fransuva, Şarlken ile sürdürmekte olduğu savaşta Osmanlılardan devamlı olarak yardım alıyordu; fakat o, Avrupa'daki dini tutuculuk sebebiyle ikiyüzlü bir siyaset izlemek zorunda kalıyordu. Onun bu siyaseti bilmekle birlikte Sultan Süleyman, kralın bu hareketini makul görüyor ve kendi siyaseti gereği olarak da ona istediği yardımı göndermekten de geri kalmıyordu. Fransa kralı özellikle kendisine denizden yardım edilmesini istiyordu. Şarlken'in Cezayir'deki başarısızlığı sonucunda denizlerdeki faaliyetleri duraklamıştı. Fakat Fransa denizlerde de Şarlken'i yenecek durumda değildi. I. Fransuva Türklerle anlaşırken Şarlken'de Fransa aleyhine İngiltere ile bir ittifak yapmıştı. Osmanlı hükümdarı, Venedik'in Şarlken ile birleşmesini önlemek amacıyla, Venedik Cumhuriyeti'nin de Türk-Fransız ittifakına katılmasını önerdi ise de Venedikliler, tarafsız kalacaklarını dile getirerek nazikçe reddetmişlerdir<sup>350</sup>. Osmanlı hükümdarının bu tekliften maksadı, Preveze harbinde olduğu gibi Venedik ile imparatoru birleştirmemek için teminat almak olmuştur<sup>351</sup>.

Barbaros donanma ile o yaz İtalya sahillerine varmış, Roma'da Papa korku içinde Fransuva'dan aracılığını istemişti. Bunun üzerine Hayrettin Paşa donanma için gerekli erzakı

---

<sup>346</sup> Yaşar Yücel, Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s.289.

<sup>347</sup> Yılmaz Kurt, *Muhteşem Süleyman*, s.194.

<sup>348</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s.380.

<sup>349</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, C. 6, s. 210-212.

<sup>350</sup> Yaşar Yücel, Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s.291; Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fi Esfâri'l-Bihâr...*, s.89.

<sup>351</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s.381.

para ile almış, Papalık topraklarına saldırmaktan kaçınmıştı. Anlaşmaya göre, Barbaros Fransız sularına girdiği andan itibaren donanma için gerekli erzak Fransızlar tarafından karşılanacaktı<sup>352</sup>. Fransız sefiri Polen de Lagard, Barbaros'un gemisindeydi. Donanma, Napoli civarında Reçyo önüne geldiği zaman kırk bir parçadan oluşan Cezayir donanması da buna iltihak etti. Reçyo ve diğer bazı yerler işgal olunduktan sonra Roma'nın iskelesi olan Ostiya'ya gelinmişti; halk hayret ve şaşkınlık içinde idi fakat kendilerine teminat verilmişti. Türklerin sahil şehirleriyle yaptıkları alışverişlerin ciddiyeti ve her şeyin bedeli mukabilinde alınması Türk askerlerinin efendiliğini gösteriyordu; nihayet sahili takip eden Türk donanması<sup>353</sup> 20 Temmuz 1543'te Marsilya limanına ulaşmış. Osmanlı donanması, 110 kadirga, 40 fusta (küçük kadirga), 3 büyük yelkenli Köke'den oluşmaktaydı. Barbaros, şehri top ateşiyle selamlamış, Kaptan-ı Derya, Marsilya'da görkemli bir merasimle karşılanmıştı<sup>354</sup>. Fransız donanması kumandanı Fransuva dö Burbon henüz yirmi üç yaşında bir genç idi. Barbaros bununla görüşerek harp planını sordu; Türkleri yardımlarına çağıran Fransızların henüz bir muharebe planı yoktu<sup>355</sup>. I. Fransuva, kuzeyde Flandre'da Şarlken'e karşı savaşıırken, Osmanlı donanmasının Fransız donanmasıyla birlikte gidip Nice şehrini zaptetmelerini istedi. Kırk kadar Fransız gemisi de Osmanlı filosuna katıldı<sup>356</sup>. Barbaros daha büyük bir sefer için geldiği halde I. Fransuva tarafından kendisinin Nice üzerine sevk edilmesi isteğini hoş karşılamamıştı. Paulin ve dö Burbon Barbaros'u güçlkle teskin edebilmişti<sup>357</sup>. Nice'in zaptına karar verilmişti. Burası Şarlken'in müttefiki olan Savua dukasının elinde idi. Şiddetli tazyik neticesinde 20 Ağustos 1543'te Nice teslim olmuştu; bu sırada, yani Nice'in iç kalenin muhasarası esnasında Fransızlar Barbaros'a müracaat ederek barutları bittiğinden barut istemişlerdi. Buna hayret eden<sup>358</sup> Osmanlı Kaptan-ı deryası, müttefik amirali Dük Dankiyen'e: "Ne güzel muhâripler! Gemilerini şarap fiçileriyle doldurup baruttan başka bir şey unutmuyorlar" demiş ve yanındaki Fransız elçisine dönerek: "İstanbul'da iken devletinin büyük çapta hazırlandığını söylediğin zaman benimle eğleniyor muydun?" diyerek ona çıkışmıştır<sup>359</sup>.

---

<sup>352</sup> Halil İncalcık, *Osmanlılar*, s.38-39.

<sup>353</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s.381.

<sup>354</sup> Halil İncalcık, *Osmanlılar*, s. 39.

<sup>355</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 381.

<sup>356</sup> Yılmaz Kurt, *Muhteşem Süleyman*, s. 200.

<sup>357</sup> Süleyman Kocabaş, *Tarihte Türkler ve Fransızlar*, Vatan Yay. , İstanbul 1990, s. 44.

<sup>358</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s.382.

<sup>359</sup> Mehmet Maksudoğlu, *Osmanlı Tarihi (1299-1922)*, s.159; Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 290; Hammer, *Büyük Osmanlı Tarihi*, s. 206.

Nice, Alp Dağları ile Akdeniz arasındaki mıntıkada, Osmanlılarca bilinen tek şehirdir ki, II. Bayezid'in kardeşi talihsiz Cem'in mecburi ikametgâhı olmuş ve 60 sene sonra, Fransız donanmasının bir Hıristiyan hükümetine karşı Osmanlı donanmasıyla birleşmesi gibi garip bir manzarayı görmüştür<sup>360</sup>.

Barbaros, Nice etrafındaki birçok kalenin itaatini alarak Fransızlara teslim etmiştir<sup>361</sup>. Türk donanmasının garbi Akdeniz'de de bir hâkimiyet ve üstünlük kurması, İspanya'daki Müslüman Arapları bile bir isyana cesaretlendirmiştir. Osmanlı donanması, Fransa'da kaldığı müddetçe kral, ayda 50.000 duka altın vermeyi taahhüd ettiği halde, bu parayı ödemekte çok güçlük çekmiş ve bu hal Barbaros'un şiddetine sebep olmuştur<sup>362</sup>.

Barbaros'un filosu Fransız elçisiyle birlikte İtalyan kıyılarına yanaşmış ve Roma'da IX. yüzyılda olduğu gibi yeniden İslam kuşatmasına maruz kalma korkusuna kapılmıştır. Kentin savunmasında halktan bir kadın adını duyurmuştur. Bu Caterina Segurana idi. Osmanlılar böylece kışı Tulon'da geçirmiştir. Fransız kralı burayı bir süre için Hıristiyan sakinlerden arındırarak Hıristiyanlığın kalbinde bir İslam merkezi yaratmıştır<sup>363</sup>. Nice muhasara edildiyse de alınamamış kışı Tulon'da geçiren Osmanlı donanması Akdeniz'de Osmanlı-Fransız işbirliğini temsil etmiş, İspanyol kuvvetlerinin İtalya'ya geçmesine mani olmuştur<sup>364</sup>.

Tulon limanına geldiklerinde levent kaptanı olan Turgut'u Andrea Dorya'nın yeğeni olup Türklerin oğlan kaptan dedikleri Janetino Dorya esir edip Cenova'da hapsettiğinde Hayrettin Paşa burada bulunduğu sırada bizzat şehir önüne gelip "Turgut'u verin yoksa bütün köylerinizi yakarım" diye tehdit edince Cenevizliler kendilerine taarruz etmemek şartıyla Turgut'u teslim edip Türk gemilerine kürek ve levazım vermeyi kabul etmişlerdir. Barbaros, Turgut'u divanına davet edip herkesin önünde "Bu benden yaradır" diyerek kendisine ait yedek gemisini ona vermiştir<sup>365</sup>.

Hayrettin Paşa bundan sonra Batı Akdeniz'de bulunduğu bu aylar içinde donanmadan ayırıp gönderdiği filolarla İspanya sahilini ve Sardunya Adası'nı vurmuştur<sup>366</sup>. Aynı yıl içinde Karl V. İspanya ve İtalya topraklarına akınlar yaparak onu Fransa kralı ile Crespy sulhünü

---

<sup>360</sup> Hammer, *Büyük Osmanlı Tarihi*, s. 206.

<sup>361</sup> Halil İncalcık, *Osmanlılar*, s. 40.

<sup>362</sup> "Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566)", *Osmanlı*, s. 100; Halil İncalcık, *Osmanlılar*, s. 40; M. Tayyip Gökbilgin, "Süleyman I", *İA*, s. 128.

<sup>363</sup> Giacomo E. Carretto, *Akdeniz'de Türkler*, s. 31.

<sup>364</sup> Tayyip Gökbilgin, "XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti'nin..." , s. 69.

<sup>365</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 382; Mehmet Maksudoğlu, *Osmanlı Tarihi (1299-1922)*, s. 159; Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2 s. 290.

<sup>366</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 383.



yapmaya mecbur etmiştir. Bu sulhten sonra İstanbul'a dönen Türk denizcisi 2 yıl daha yaşamış ve 1546'da ölmüştür<sup>367</sup>.

Neticede Türk-İspanyol ilişkileri dört devreye ayrılmıştır; birinci devrede İspanya ve Anadolu'daki siyasi birliğin devresidir. İkinci devre, siyasi birliklerini tamamlayan Osmanlılar ve İspanyolların imparatorluk ve cihan hâkimiyetini tesis gayreti ile çalıştıkları devredir. Osmanlıların İslam âlemi, İspanyolların Hıristiyan âlemi üzerine politikalarını tevcih etmeleridir. Üçüncü devre, siyasi ve dini otoritelerini tesis ederek biri İslam diğeri Hıristiyan âlemini temsil eden bu iki büyük imparatorluğun cihan hâkimiyeti için bütün kudretleri ile mücadele ettikleri devredir. Mücadele Doğu Avrupa, Akdeniz sahilleri ile Hint Okyanusu'nda cereyan etmiştir. Dördüncü devre ise her iki devletin cihan hâkimiyeti için yaptıkları mücadelede hemen hemen iflas ettikleri devredir. 1571'de İnebahtı Osmanlı donanmasının mahvedilmesi, 1588'de Büyük Armada'nın mağlubiyeti her iki devletin tarihlerinde bir dönüm noktasını teşkil eder<sup>368</sup>.

#### 4.1.6. Cerbe Zaferi

Barbaros Hayrettin Paşa, Batı Akdeniz'den döndükten sonra vefat etti. Büyük ve kudretli denizcinin yerine Sokullu Mehmet Paşa kaptan olarak atanmıştır. Fakat biraz sonra onun Rumeli beylerbeyliğine nakli üzerine<sup>369</sup> Rüstem Paşa'nın kardeşi Sinan Bey Gelibolu beyi ve derya kaptanı olur<sup>370</sup>. Fakat bu atama Barbaros'la birlikte hizmette bulunan kaptan ve levent gemilerinin reislerini gücendirmişti fakat onun da ölümü üzerine kaptanlığa Piyale Paşa atanmıştır. Piyale Paşa, Turgut Uluç Ali, Hasan ve Salih Reislerle birlikte büyük hizmetlerde bulunarak Osmanlı donanmasının azamet ve kudretini bir süre daha devam ettirmeyi başarmıştır<sup>371</sup>. 1551'de Malta'da üslenmiş olan şövalyelerin korudukları Trablusgarp limanına, Osmanlı imparatorluğu donanması ve bir diğeri efsanevi korsan olan Turgut Reis'in komutasındaki filonun ortak harekâtıyla başarılı bir kuşatma düzenlenmişti<sup>372</sup>. Trablusgarp'ın fethedilmesini hazmedemeyen şövalyeler destek toplamaya başlamışlar ve bir haçlı birliği oluşturmuşlardı. Haçlıların Osmanlılara karşı hazırlıkları hızlanmıştı. II. Felipe, darbenin Turgut Paşa'ya indirilmesine karar vermişti. Turgut en mühim üslerinden, Trablusgarp'tan ve elinde tuttuğu Orta ve Güney Tunus'tan uzaklaştırıldığı takdirde, Akdeniz'de Türk deniz

---

<sup>367</sup> Enver Ziya Karal, "Barbaros Hayrettin", s. 315.

<sup>368</sup> Muzaffer Arıkan, "XV. ve XVI. Asırlarda Türk İspanyol Münasebetlerine Toplu Bir Bakış", *Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, C. XXIII, S.4, 1968, s. 256.

<sup>369</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 291.

<sup>370</sup> Peçevi, *Peçevi Tarihi*, C.1, s. 332; Metin Kunt, "Dünya Sahnesinde Osmanlı İmparatorluğu", s. 120-125.

<sup>371</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 291.

<sup>372</sup> Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı*, s.124.

hâkimiyeti büyük bir darbe yiyecekti. Gerçekten II. Felipe ve kurmayının askerlik bakımından doğru düşündüğü muhakkaktır. Ancak Türkleri uzun zamandan beri yerleştikleri, nahiyelerine, köylerine kadar teşkilat kurdukları Cezayir'den sökmek bütün birleşik Avrupa'nın dahi gücü dışında bir iştir. Doğu Akdeniz'de Türk donanmasına taarruza kalkışmak ise sonu belki de felaketle bitecek bir maceraya atılmaktır. Çünkü Preveze'nin hatıraları henüz oldukça tazeydi. Hâlbuki Turgut Paşa Cerbe'de ortadan kaldırılırsa, Tunus ve Trablus, İspanya'nın eline geçebilirdi<sup>373</sup>. Bu sırada Trablusgarp Beylerbeyi bulunan Turgut Paşa<sup>374</sup> evvelce kendisine ait olan Cerbe Adası'nı İspanyollardan zapt etmek isteyerek muhasara etmişti; bunun üzerine Osmanlılara karşı hazırlanmış olan iki yüz parçadan mürekkep müttefik donanması yaşlanması sebebiyle epeydir sefere çıkmayan Andrea Dorya kumandasında olarak Cerbe önüne geldiğinden Turgut Paşa az bir kuvvetle bunlara karşı koyamayacağından Trablus'a çekilmiş ve durumu Mora Sancakbeyi vasıtasıyla acele İstanbul'a bildirmişti<sup>375</sup>.

Piyale Paşa'nın donanması gerçekten de haberler kadar hızlı ilerlemiştir. Hiçbir yere uğramadan büyük bir hızla hareket etmişti. 8 Mayıs'ta Malta ile Gazzo arasına gelmiştir. İstanbul Cerbe arasını 20 günde katedebilmesi bir rekordur. Donanmayı hazırlanırken bekleyen dük, onun 11 Mayıs'ta geldiğini görmüştür. Haber, Sicilya'da Napoli'de Cenova'da İspanya'da Avrupa'nın tümünde büyük bir hızla yayılmıştır<sup>376</sup>.

Cerbe olayında Turgut Reis'in bir hadisesini Kâtip Çelebi şöyle kaleme almıştır; “Turgut Bey levent kaptanı iken yedi sekiz parça gemisiyle Cerbe Adası'nda ve Kantara Limanı'nda yatıp gemilerini yağlarken kâfir kaptanlardan Çağala<sup>377</sup> ve Venedik kaptanı yüz elli parça gemiyle gelip o limanın boğazını kuşattılar. Tamam, azığı tükenip zebun olduğu zamanda kendilerini ve gemilerini alırlar diye sevinç ve kıvançla oturdular. Hatta Ceneviz'e mektuplar yazıp “evimize barkımıza ateşler salıp yıkan levent kaptanı Turgut'u gemileriyle tutarak aldık” diye haber göndermişlerdi. Ve nice beyzadeler gemi donatıp varalım seyredelim diye Cerbe'ye doğru yola çıkmışlardı. Turgut Kaptan da hakka tevekkül edip Allah'ın hikmeti o yörede bir ırmak var ki ayağı denize akar, o ırmak üzerinden bir sandal yürüyebilir. Hemen levent ve forsa koyup limandan o ırmağa yol kestirmeğe düşmüş. İki mil

---

<sup>373</sup> T. Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, C.6, s. 71.

<sup>374</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 261.

<sup>375</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 388; Zekeriyazâde, *Ferah ( Cerbe Fetihnamesi)*, Haz: Orhan Şaik Gökyay, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay. , Ankara 1988, s. 27-28.

<sup>376</sup> Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, s. 382-383.

<sup>377</sup> Frenk kaptanıdır. Çağalazade Sinan Paşa'nın babasıdır. Sinan Paşa, Sultan Süleyman Han zamanında Osmanlı Devleti'ne hizmet etmeye başlamıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz; Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar*, s. 147-148.

kadar yeri kesip o sudan gemilerini denize geçirmişti. Kıyıda bir kurulmuş çadır alıkoymuş. Kâfirler görünce Turgut içindedir demişlerdi. Kaptan o sudan denize altmış mil yerde bir limana girmiş, gemilerin kalanını da yağlamıştı ve denize çıkmıştı. Yolunda onu seyre gelen beyzadelere sataşım almıştı. Bundan sonra kâfirler “elbette Turgut büyü bilir, kuru yerde gemiler yürütür” deyip şaşım kalmışlardı”<sup>378</sup>. Görüldüğü üzere Turgut kaptan, inançlı başarılı Avrupalıların korkulu rüyası ünlü bir kaptandır.

Trablus’a gönderilen bir İspanyol sefer kuvveti Cerbe önünde görünmüştü. İspanyollar hiç zahmet çekmeden adayı alıp oraya bir garnizon koydular (Şubat-Mart 1560)<sup>379</sup>. Buna karşı Piyale Paşa kumandasında 200 parçadan fazla donanma Cerbe Adası önüne gelmişti ve işte burada tarihte meşhur Cerbe muharebesi yapılmıştır<sup>380</sup>.

Kalenin çevresine metrisler kurarak, Kaptan Paşa ile Turgutça Paşa, metris kazanların başında durup top ve tüfenk ile cenge başlamışlardır. Hiç göz açtırmayarak ateş saçan kılıçları ile cehennemlik düşmanı kırmaya başlamışlar. Nihayet Cerbe fethedilerek İslam memleketine ilhak edilmişti<sup>381</sup>. Cerbe Kalesi, 30 Temmuz 1560 tarihinde fethedilmiştir<sup>382</sup>. Piyale Paşa’nın bildirdiğine göre, 3 gün 3 gece devam eden savaş sonunda düşmanın 20 kadırgası alınmış, bunlardan biri yakılmış, 26 gemisi ele geçirilmiş, 60 büyük gemisi batmış, 17 gemisini kurtarabilmişlerdir. Ayrıca düşman tarafında 20.000 kişisi hayatını kaybetmiş ve bir kısmı da kaçım kurtulmuştur<sup>383</sup>.

Bu muharebe Andrea Dorya’nın Preveze’de Hayrettin Paşa’dan sonra müttefiklere vurulmuş ağır bir darbe olmuştu. Turgut Paşa, Cerbe Adası’ndaki kaleyi de almıştı. Ada Turgut Paşa’nın yönetimine verilmişti<sup>384</sup>. Turgut Reis ise adayı idare eden şeyhin iktidarda kalmasına müsaade etmiştir<sup>385</sup>. Hezimet Avrupa’da özellikle İtalya ve İspanya’da, büyük bir bozgun ve teessür havası yaratmıştır. Andrea Dorya haberi alınca, bir daha kalkmamak üzere yatağa düşmüştür<sup>386</sup>.

Solakzade de şu şekilde ifade eder; “Bu büyük hadisede ve azim savaşta, esir olup zincire vurulanlardan başka otuz bin günahkâr düşman gazilerin kılıçlarının parça parça

---

<sup>378</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü’l-Kibâr Fî Esfâri’l-Bihâr*, s. 34; G. Yver, “Cerbe”, *İA*, C.3, MEB Yay. , s. 105.

<sup>379</sup> G. Yver, “Cerbe”, *İA*, s. 107.

<sup>380</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 388.

<sup>381</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s.261.

<sup>382</sup> Mehmet Maksudoğlu, *Osmanlı Tarihi (1299-1922)*, s.162; Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, s.148.

<sup>383</sup> “Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566)”, *Osmanlı*, s. 115; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 388. ; Şerafettin Turan , “Rodos’un Zaptından Malta Muhasarasına”, s.77.

<sup>384</sup> Mehmet Maksudoğlu, *Osmanlı Tarihi (1299-1922)*, s. 161-162.

<sup>385</sup> G. Yver, “Cerbe”, *İA*, s. 105.

<sup>386</sup> Yılmaz Öztuna, *Büyük Türkiye Tarihi*, C.4, s. 48.

ettiğini rivayet ederler. Daha sonra Cerbe Kalesi'nin levazımı görüldü ve zilhicce ayının on beşinci gününde ulu saltanat eşiğinden tarafa teveccüh buyruldu. Muhteşem debdebe saltanat makamı İstanbul'a hâsıl oldu. Ele geçirilen esirler yaklaşık olarak dört bin kadardı. Kaptanlarından ve serdarlarından da birkaç adet müşrik tabl ve âlemleri, cenk aletleri, beylik ve kumandanlık tantanaları ile Divan-ı Hümayun'a getirildi. Ülkeleri elinde tutan cihan padişahının huzuruna arz edildi. Zikri geçen Kaptan Piyale Paşa'nın ve sair kumandanların hatta bütün ülkeler açan askerlerin haklarında nice inayetler ihsan ve atıfeleri huruşa geldi. Her birini hil'at fahireler ile behremend bermurad kıldıklarından başka, mansıplar ve dirlikler ile de iltifatlar buyurdular"<sup>387</sup>. Fakat Piyale Paşa'ya ricasına ve bu kadar hizmetlerde bulunmasına rağmen vezirlik verilmemiştir. Ancak II. Selim Han'ın cülusunda, Sakız'ı fethedince vezaret rütbesine nail olabildiği<sup>388</sup>.

Cerbe Zaferi XVI. Yüzyılda Türk donanmasının kazandığı en büyük deniz savaşlarından biridir. Osmanlıların Batı Akdeniz'den çıkarılamayacağını ispatladığı gibi, F. Braudel'in deyimiyle İspanya ve müttefiklerine karşı Türk üstünlüğünün kurulduğunu da göstermiştir<sup>389</sup>. Türk tarihinde önemli bir yere sahip olan Cerbe Zaferi Kuzey Afrika'daki Türk hâkimiyetini pekiştirmişti. Bu zaferle Osmanlı Devleti İspanyollara büyük bir darbe vurmuş oldu. Avrupa'da Preveze zaferinden sonra Cerbe zaferinin yaşanması Türklerin denizlerde yenilmeyeceği fikrini oluşturmuştur.

#### 4.1.7. Malta Kuşatması

Malta, Akdeniz'de Afrika ve Sicilya arasında bir ada olup Gozzo, Comino, Filfolta ve Cominotto gibi küçük adalardan teşekkül eden grubun en büyüğüdür<sup>390</sup>. Adanın tarihinde Aglebilerin 835'te ilk gelişleri ile başlayan ve 1249'a kadar süren Müslüman Arapların varlığı önemli bir yer tutmaktadır. Arapça, halkın dili ve adadaki yer adları üzerinde etkili olmuştur. Bugün adada Medine ve Rabat adıyla bilinen eski merkezlerin mevcudiyeti buna dalalet etmektedir. Osmanlıların adayı ele geçirmeye yönelik girişimleri eski İslam toprakları üzerinde yürüttükleri fetih politikalarının bir sonucu olarak da düşünülebilir<sup>391</sup>. Çünkü Osmanlıların uzun zamandan beri fethetmek istedikleri ada, Cem Sultan'ın saltanat mücadelesini kaybederek Rodos'a sığınması II. Bayezid'i St. Jean Şövalyelerine karşı uysal

---

<sup>387</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 261-162.

<sup>388</sup> Münecimbaşı Ahmet Dede, *Münecimbaşı Tarihi*, s. 578-579.

<sup>389</sup> Şerafettin Turan, "Rodos'un Zaptından Malta Muharasasına", s.78.

<sup>390</sup> Şahabeddin Tekindağ, "Malta", *İA*, C.7, MEB Yay, İstanbul, s.262.

<sup>391</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 21.

bir siyaset takibine sürüklemişti<sup>392</sup>. Bu sebeple Malta uzun zaman fethedilememiştir. Cem'in rehine tutulması her şeyi sekteye uğratmış, nitekim onun ölümüyle deniz faaliyetleri hızlanmıştır. Devrin en büyük denizcisi ve korsan, Kemal Reis'i 1495'te devlet hizmetine almıştır. Venedik'e karşı yürüttüğü deniz siyaseti, aynı zamanda İspanya'yı da İtalya-Malta hattının batısında sınırlandırmayı hedeflemiştir<sup>393</sup>.

Türkler daha Barbaros Hayrettin Paşa zamanında, niyet ettikleri Malta seferi hazırlıklarına hız vermişler ve Malta'ya akın etmeye başlamışlardır. Turgut Reis ilki 1540'da, sonra 1541'de Malta'yı vurmuş, bu taarruzlara 1544, 1546 ve 1547 senelerinde de devam edilmiştir<sup>394</sup>.

1551 senesinin ilkbaharında doksan kadırgadan oluşan bir donanma Ağrıboz Adası'ndaki Turgut Reis donanmasıyla birleşmiştir. Bunlar doğruca Akdeniz'de Hıristiyan korsanlarının merkezi olan Malta Adası üzerine yürümüşlerdir. Bu sırada Osmanlı Kaptan-ı deryası Rüstem Paşa'nın biraderi Sinan Paşa idi. Malta kuşatıldı ve bir müddet sonra Sinan Paşa ile Turgut Paşa arasında itilaf çıkmıştı; Sinan Paşa askeri gemilere alarak ayrılmış, beraberce Trablusgarp'a gelmişlerdi. Burası da Malta şövalyelerinin elinde idi<sup>395</sup>. Şarlken, Rodos Adası 1522 yılında Osmanlılar tarafından fethedildiği zaman buradan çıkartılan Sen Jan Şövalyeleri'ne Malta Adası'nı vermiş, ayrıca İspanyollara ait olan Trablusgarp'ın savunması da onlara bırakılmıştı. Malta Adası kısa zamanda şövalyeler tarafından çok müstahkem bir duruma getirilmiştir. Şövalyeler, Rodos'ta olduğu gibi burada da mükemmel bir donanma hazırlayıp sürekli olarak korsan faaliyetlerde bulunmuşlar, her fırsatta Türk ticaret gemilerine saldırmışlardır<sup>396</sup>. Mısır'a giden gemilere engel olup denizde haydutluk, eşkıyalık yapan şövalyelerin önü alınmalıydı<sup>397</sup>. Malta, zamanla binlerce Müslüman esirin getirilip zindana konduğu ve zaman zaman inşaatlarda çalıştırıldığı bir esir kampı haline gelmişti<sup>398</sup>. Aynı zamanda Preveze ve Cerbe muharebelerinde gemileriyle müttefiklere yardım etmişlerdi; bundan başka Hıristiyan korsan gemileri de burada barınıyorlardı. Bununla ilgili "Kapudan Paşaya hüküm ki: Moton kadısı olup Mora müfettişi olan Mehmed mektup gönderüp: Mezistre kazasında vaki olan Makali nahiyesi derya kenarında sa'b u sengistan yirde olmağın

---

<sup>392</sup>Şerafettin Turan, "Rodos'un Zaptından Malta Muhasarasına", *Kanuni Armağanı*, TTK. Yay. , Ankara 1970, s.51.

<sup>393</sup>Bülent Arı, "Akdeniz'de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku", *Türkler ve Deniz*, Editör: Özlem Kumrular, Kitap Yay. , İstanbul 2007, s. 268.

<sup>394</sup>Şahabeddin Tekindağ, "Malta", *İA*, s. 262.

<sup>395</sup>İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 385.

<sup>396</sup>Yaşar Yücel, Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 292; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...* , s. 21.

<sup>397</sup>Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 295.

<sup>398</sup>İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...* , s. 22.

keferesi isyan üzere olup İspanya ve Malta kâfiri ile... buyurdum ki İnşallahül-Eazz Donanmayı hümayun ile ol caniblere vardıkta zikrolunan nahiye keferesinin ahvalin tettebbü idüp fi'l-vaki' küffar ile muamelesi olup Müslümanlara ve reayaya zararları olup isyanları..."<sup>399</sup> şeklinde bir emir de göze çarpmaktadır. Kaptan Paşa'nın, İspanya ve Malta kâfirlerine zahire verip gemilerinde kılavuzluk yaptıkları reayayı yağmalayıp bir kısmını esir, bir kısmını katlettikleri, vergilerini ödemedikleri bildirilmektedir. En önemlisi, Mısır, Trablusgarp ile Cezayir'in ve diğer bazı mühim yerlerin elde bulunması yol üzerinde olan Malta'nın, emniyet bakımından Türk idaresinde bulunması icab etmekteydi. İspanyollar ise Malta'nın zaptının neticesinde Osmanlı donanmasının Sicilya, Napoli ve havalisine geleceğini biliyorlar ve bundan dolayı Malta'nın müdafaasına ehemmiyet veriyorlardı. Adanın muhasarası için bir fırsat çıkmıştı. Bu sırada saray için alınan eşyayı getiren bir Türk gemisinin Zanta ve Kefalonya Adaları arasında yedi Malta korsan gemisi tarafından zapt edilmesi adanın zaptı hakkındaki kararı hızlandıran bir hadiseydi<sup>400</sup>.

Malta muhasarasının muhtelif sebepleri arasında adadaki Müslüman esirlerin içinde buldukları feci durum ile Maltalıların hemen ekseriyetle Osmanlılara karşı siyasi ve ticari sahada cephe almaları yanında, adanın stratejik durumunun önemli rolü vardı. 1565'te içinde tacirler ve hacılar bulunan Bostancı Başı barçasının tecavüze uğraması harbe sebep olmuş, böylece Malta seferi 19 Mayıs 1565'te başlamıştır<sup>401</sup>.

6 Numaralı mühimme defterinde geçen hükümde "Turgut Paşa'ya hüküm ki: Hâliya Hak sübhânehû ve te'âlâ hazretlerinin ulüvv-i inayetine tevekkül-i tam ve Hazret-i Risalet-penâh'un salev tu'llâhi aleyhi ve selâmühû mu'cizât-ı hidâyet-âyâtına tevessül-i tamâm idüp desturu mükerrerem Vezîrüm Mustafa Paşa'yı diyarı garbda vâkı olan Malta Kalesini fethi için gazaya tayin edip Cezayir Beylerbeyisi Piyale donanmayı hümayuna..."<sup>402</sup> burada Vezir Mustafa Paşa ile Cezayir Beylerbeyisi Piyale Paşa'nın Malta üzerine donanma ile sefere çıkacağından Turgut Reis'inde bu sefere hazırlanıp bu seferle alakalı görüşlerini bildirilmesi emredilmiştir. Sonuç olarak Malta kuşatmasına serdar Mustafa Paşa ile Kaptan-ı derya Piyale Paşa'dan başka, Trablusgarp beylerbeyi Turgut Paşa, Cezayir beylerbeyisi Barbaroszade

---

<sup>399</sup> 7 Numaralı Mühimme Defteri, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1999, s. 136.

<sup>400</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 389. ; Şerafettin Turan, "Rodos'un Zaptından Malta Muhasarasına", s.78.

<sup>401</sup> Şahabeddin Tekindağ, "Malta", *İA*, s. 262.

<sup>402</sup> BOA, MD 6, 562, s 321.

Hasan Paşa, İskenderiye sancakbeyi Uluç Ali Reis katılmışlardır. Ayrıca Fas Fatih Salih Paşa'nın oğlu Mehmet Bey de Turgut Reis'le birlikte savaşta yer almıştır<sup>403</sup>.

Malta Adası'nın ele geçirilmesi, hayli zamandan beri, ülkeleri elinde tutan cihan padişahının gönlünde yer etmekte, 1563 Nisan sonları vezirlerinden Kızıl Ahmedli Şemsi Paşa'nın kardeşi Mustafa Paşa'yı da ona yardımcı tayin edip<sup>404</sup> Malta muharebesinin esas idaresi Turgut Paşa'ya verilmiştir<sup>405</sup>. Çünkü Turgut Paşa Trablusgarp Beylerbeyi idi. "Malta adasının her bakımdan durumunu kalenin dövülecek noktalarını ve metrisler kurulacak yerlerini herkesten daha iyi o bilir, sakın onun düşüncelerine karşı çıkmayın" diye padişah tarafından tembih edilmişti. Fakat bunlar Malta'ya vardıkları zaman Turgut Paşa, Trablus donanmasını henüz tamamlayamamıştı. Bu sebeple Malta'ya beraber gidemedi. Kaptan Paşa ve serdar da onu birkaç gün beklemediler<sup>406</sup>. Sentelen muhasarasına giriştikleri sırada Turgut Paşa on üç kadirge ile gelmişti. Bu kuşatma ordunun ileri gelenlerince limanı korumak amacıyla önemli görülmüştü<sup>407</sup>. Turgut Paşa Sentelen muhasarasının yanlış olduğunu, asıl kalenin sükûtu üzerine burasının tabiatıyla sükût edeceğini söylemiş ve fakat iş bu kadar ilerledikten sonra muhasara terk edilemeyerek umumi bir hücum yapılmasını tavsiye eylemiş kendisi de Sentanj hisarı hücumu idaresini ele almıştı<sup>408</sup>.

Batı kaynakları Osmanlıların kuvvetini 20.000 ile 38.500 arasında gösterir. 20 Mayıs 1565 Cuma günü adanın cenubundaki Marsa Scirocco önünde görünen Osmanlı kuvveti Trablusgarp, İskenderiye ve Cezayir'den gelenlerle birlikte 236 gemi ve 36.000 kişiye yükselmiştir<sup>409</sup>. Turgut Paşa Sentanj hisarına yapılan saldırıyı bizzat kendisi yönetmeye başlamıştır<sup>410</sup>. Fakat Turgut Reis, kuşatma sırasında top atarken topun parçalanmasıyla şehit olmuştur<sup>411</sup>. Trablusgarp'a götürülüp cami ve medresesinin bitişiğindeki türbesine gömülmüştür<sup>412</sup>.

Sentelen Kalesi 17 günde alınmışsa da<sup>413</sup> Batı Akdeniz'in kilidi olan Malta Kalesi alınamamıştır<sup>414</sup>. Sicilya Genel Valisi Don Garcia komutasındaki kuvvetlerin adaya ihraç

---

<sup>403</sup> Ernle Bradford, *Turgut Reis*, Çev: Osman Öndeş, Milliyet Yay., 1973, s. 60.

<sup>404</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 294.

<sup>405</sup> Şahabeddin Tekindağ, "Malta", *İA*, s. 262; Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, C. 5, s. 87.

<sup>406</sup> Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.1, s. 392; Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s. 122.

<sup>407</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s.119; Yılmaz Kurt, *Muhteşem Süleyman*, s.212.

<sup>408</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 390.

<sup>409</sup> Şahabeddin Tekindağ, "Malta", *İA*, s. 262-263.

<sup>410</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 293.

<sup>411</sup> Evliya Çelebi, *Seyahatnamesinden Seçmeler*, C.1, s. 61; Peçevi, *Peçevi Tarihi*, C.1, s. 393; Yılmaz Kurt, *Muhteşem Süleyman*, s. 212.

<sup>412</sup> Mehmet Maksudoğlu, *Osmanlı Tarihi (1299-1922)*, s. 162.

<sup>413</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 390.

<sup>414</sup> Metin Kunt, "Dünya Sahnesinde Osmanlı İmparatorluğu", s. 125.

yaptığı görülünce muhasaradan vazgeçip geri çekilmeye mecbur kalınmıştır. Sonuç olarak büyük bir hazırlıktan sonra girilen Malta Seferi Akdeniz’de Osmanlı’nın beklenilmeyen başarısızlığı olmuş<sup>415</sup>. 8 Eylül’de kuşatma kaldırılmıştı. Malta seferi sırasında yaklaşık 20.000 asker hayatını kaybetmiştir<sup>416</sup>. Fakat Turgut Paşa’nın da dediği gibi Santarma fethinin yararı nedir? On Santarma alınsa Malta hisarı alınmayınca bunları elde tutmak mümkün müdür? diye söylene de faydası olmamıştı. Lakin çok asker kırılmıştı. Barut ve başka gereçlerin çoğu da orada tükenmiş, artanı ise Malta kuşatmasına yetmeyecek kadar az kalmıştı<sup>417</sup>. Mühimmat ve erzak sefere karar verildikten sonra Ege ve Akdeniz sahillerindeki kadı ve sancakbeylerine lazım olan erzağı toplamaları emredilmişti. Gemilere yüklenen mühimmat ve erzak 36.000 kişiyi bulan bir ordu için uzun süreli olmamıştı. Kuşatmanın uzaması ise ihtiyacı iyice arttırmıştı. Bunun yanında mesafenin uzak olması haberleşmenin uzun sürmesine de sebep olmuş. Dolayısıyla ordunun mühimmat ve erzak sıkıntısı çektiği çok sonra öğrenilmişti. Fakat daha önceden böyle bir durum oluşacağı düşünülebilirdi. Malta’ya yakın mesafede bulunan Trablusgarb ve Cezayir gibi Osmanlı ülkelerinde yığınak yapılmamış olması bir tedbirsizliğin göstergesidir. Bu yüzden İstanbul ve Anadolu’dan sevkiyat mecbur olunmuştur. Karamürsel’de mühimmat ve erzak yüklenmiş, Eğriboz ve İnebahtı’da onar bin kantar peksimet hazırlanmıştı. 6 bin varil barut Malta’ya gönderilmek üzere yola çıkmıştır. Fakat mesafenin uzaklığı ikmal işlerini büyük ölçüde sekteye uğratmıştı. Nakliye gemilerinin azlığı da başka bir mesele olmuştur. Bu sıkıntılar yaşanırken Osmanlı donanması Malta etrafında tam bir abluka kuramadığı için ordunun anavatanla olan iletişimini sağlayan deniz yolu güvenliği sağlanamamıştır. Hayli zorluklarla sevk edilen mühimmat ve erzakın bir kısmının orduya ulaştırılamayıp düşman kuvvetlerin eline geçmesi de Malta’daki Osmanlı donanmasının durumunu güçleştirmiştir. Orduda yiyecek sıkıntısı gittikçe artmaya başlamış ve hastalıklar baş göstermiştir. Hastalıktan ölenlerin sayısı arttıkça da bu durum askerim maneviyatını sarsmış ve savaş güçlerini zayıflatmıştır<sup>418</sup>. Yenilginin bir diğer sebebi ise komutanlar arasındaki anlaşmazlıkların bütün savaşlarda savaşın seyrini değiştirdiğini düşünürsek daha başlangıçta Mustafa Paşa ile Piyale Paşa arasında zuhur eden rekabet Osmanlılara harbi kaybettiren bir başka mesele olmuş olduğunu görebiliriz<sup>419</sup>. Bir başka etken de serdar, her şartta bir iş görülmelidir düşüncesiyle askere yüreklendirici diller dökerek

---

<sup>415</sup> Şerafettin Turan, “Rodos’un Zaptından Malta Muhasarasına”, s. 88

<sup>416</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 22.

<sup>417</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü’l-Kibâr Fî Esfâri’l-Bihâr*, s. 122.

<sup>418</sup> Şerafettin Turan, “Rodos’un Zaptından Malta Muhasarasına”, s.96-99.

<sup>419</sup> Şahabeddin Tekindağ, “Malta”, s. 263.



vaatlerde ikram ve ihsanlarda bulunmuş; maaşlarını arttırmıştı. Fakat Turgut Paşa'ya denk bir tecrübeli savaşçı olan Kaptan Paşa tarafına hiç önem vermemiştir; onun kolunda görev yapan gazilerle donanmadaki leventlere hiçbir ihsanda bulunmamıştır. Kaptan Paşa bu tutumu pek önemsememiş ve serdarı pek sayıp dinlemiştir. Böylece aralarına soğukluk girmiş ve en sonunda kaleyi almaktan vazgeçmişlerdir; başarısızlıkla ve büyük kayıplara uğramış olarak İstanbul'a dönmüşler<sup>420</sup>. Solakzade'ye göre, acayip bir hikmet ve özge bir halettir ki, o iki saadet sahibi serdarlar, bunca hazinelerin ve definelere telef olmasına sebep olup, yüzlerce utanmalar ile İstanbul'a geldiklerinde, bazen birbirlerini suçladılar ve bazen de kalenin sağlamlığını ve Turgut Paşa'nın düşmesi halini bahane kılmışlardır<sup>421</sup>.

Büyük Türk denizcisi Turgut Reis'in şahadetine mal olan bu seferden olumlu bir netice elde edilememiştir. Kâtip Çelebi başarısızlığı serdarla kapudan-ı derya Piyale Paşa'nın birbirleri üzerine yüklemeye çalıştığını bildirdiği gibi, sadrazamın daha seferin başında her ikisine karşı güvensizliğini belirttiği, hatta padişahın da mirahur Ferhat Ağa'ya bir gün bu işten duyduğu pişmanlığı açıkladığı Selanikî tarafından ifade edilmektedir<sup>422</sup>.

Malta'nın alınmaması Süleyman'ın Akdeniz'deki yayılışının hazin sonu olarak görülebilir; ne var ki, Süleyman'ın ve haleflerinin olayı böyle değerlendirdiğine dair pek fazla kanıt yoktur. Hıristiyanlara yönelik gaza saldırıları, özellikle de Akdeniz'de yerleşme ve kaynaklarını sağlamlaştırılmalarına izni vermeyecek şekilde sürekli olarak hedef değiştirmelerini gerektiriyordu. Batılılar Malta kuşatmasının kaldırılmasını çok daha dramatik bir dönüm noktası olarak değerlendirebilirler. Bunu izleyen yıllarda kutsal birlik oluşturulmuştu ve Avusturyalı Don Juan komutasında kurulan donanma 1571'de İnebahtı zaferine imza atmıştı. Hem Malta'nın kurtuluşu hem de İnebahtı'daki başarı Batı'da sevinç gösterileri ve kilise çanlarıyla kutlanmıştı<sup>423</sup> ve hala da kutlanmaktadır. Bununla birlikte "Büyük Malta Kuşatması'nın" neticesi, Osmanlı'nın denizlerdeki genişlemesinin Batı'daki sonu anlamına gelmekteydi. Aynı zamanda Piri Reis tarafından kumanda edilen Osmanlı donanmasının Kızıldeniz ve İran Körfezi'ndeki zaferleri de sona ermiştir<sup>424</sup>.

#### 4.1.8. Hint Okyanusuna Seferler

XV. yüzyılın son yıllarında, çeşitli tecrübelerin ardından okyanusa açılan ve Hindistan'a varan Portekizlilerin beklentilerinden belki de en büyüğü, baharat yollarına egemen olmaktı.

---

<sup>420</sup> Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.1, s. 394.

<sup>421</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 294.

<sup>422</sup> "Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566)", *Osmanlı*, s. 116.

<sup>423</sup> Ann Williams, "Akdeniz Çatışması", s. 54. İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 22.

<sup>424</sup> Ekkehard Eickhoff, "Akdeniz'deki Osmanlı Deniz Cephesi (XVI-XVIII. Yüzyıl)", s. 384.

Bu yollar, Kızıldeniz ve Basra Körfezi üzerinden Doğu Akdeniz limanlarına varıyor, oradan da Avrupa'nın denizci tüccar devletlerinin eline geçiyordu. Akdeniz'e kol açan bu iki iç denizin kaynaklarının Hint Okyanusu'nda kurtulabileceği inancıyla, Portekiz İmparatorluğu Estado da Índia'nın temelini atmıştı. Diğer yandan denizlerden sürekli uzak kalmış, denizcilik geleneğine sahip olamamış Türkler, Osmanlı İmparatorluğu ile denizlere de ortak olmaya başlamışlardı. Özellikle 1453'te İstanbul'un ele geçirilmesinden sonra Akdeniz'de, Karadeniz'de, 1517 yılında Mısır'ın Memlûklülere alınmasından sonra da Kızıldeniz'de ve Hint Okyanusu'nda gövde gösterisi yapıyorlardı. Avrupa'nın kâşif uluslarından Portekizlilerin Kızıldeniz için planları ve girişimleri, Doğu Akdeniz'de büyüyen Osmanlı Devleti'ne karşı şüphesiz bir meydan okuma olarak görülmüştü<sup>425</sup>. Portekiz'in güneydeki hedefleri burada ticari anlamda gelir elde eden devletleri siyasi bağlamda birbirine yaklaştırmakta geciktirmemiştir.

Güney politikaları oluşturulurken bölge üzerinde hesapları olan devletlerin birbirleriyle ortak ya da ayrı hareket etmeleri kaçınılmazdır. Bloklamalara baktığımız zaman Safevi-Portekiz, Safevi- Memlûk ve Venedik'in dâhil olduğu bir strateji söz konusu olmuştur. Portekiz'in Hint Okyanusu'na ulaşmasıyla ticari menfaatleri ciddi tehdit altına giren Venedik Mısır'ın fethini gerçekleştiren Osmanlı ile hareket etmeye başlamıştır. Portekizliler baharat yolunun Batı Asya'daki antrepolarını elde tutan Memlûk devleti ile bu yolla gelen malları Akdeniz'de Memlûk ve Osmanlı limanlarından Avrupa'ya taşıyan Venedik, yerine baharat ticaretini Hint ve Atlas okyanuslarından kendi gemileriyle Avrupa'ya getirmek amacındaydılar. Bu amaçla da eski ticaret yollarını kesmek istediler ve Basra ve Kızıldeniz'deki ticaret gemilerini vurmaya hedeflemişlerdi. Memlûklülerin baharattan elde ettikleri gelir birden bire düştü ve dolayısıyla Osmanlı ve Venedik tüccarları da bundan zarar gördüler. Bunun üzerine Osmanlı'nın güney siyaseti, Basra ve Kızıldeniz hatta Hint Okyanusu'ndaki ticaretin güvenliğini sağlamaya yönelik olmuştur<sup>426</sup>.

Bu sıralarda Babür Şah'ın kurduğu devletten başka Hindistan'da birçok Müslüman devlet vardı. Bunların arasında yaşanan itilaftan dolayı Portekizliler başta sahilde Goa olmak üzere bazı müstahkem kaleler tesisine muvaffak olmuşlardır<sup>427</sup>. Fakat Gücerat ve Kızıldeniz

---

<sup>425</sup> Salih Özbaran, "Yayılan Avrupa, Genişleyen Osmanlı: 16. Yüzyıl Başlarında Memlûklüler, Osmanlılar ve Portekizliler", *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, Kitap Yay., İstanbul 2004, s. 48-49.

<sup>426</sup> Ayşe Pul, "Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler", *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, s.267-269.

<sup>427</sup> M. Tayyip Gökbilgin, "Süleyman I", *İA*, s. 124.

arasındaki ticareti durduramamışlardır<sup>428</sup>. Başında Babür Şah gibi muktedir bir hükümdar bulunan Gücerat Müslüman Devleti, Babür'den sonra devleti daha fazla büyüten ve kuvvetlendiren oğlu Hümayun Şah ile mücadeleye başladıktan sonradır ki Osmanlı Devleti Hindistan ile ilgilenme vesilesi bulmuştur. Zira Bahadur Şah Hümayun Şah'a mağlup olmuş ve Osmanlı'dan yardım istemişti. Ardından her ihtimale karşı iltica gerekirse diye hazinelerini Hicaz'a yollamıştı. Osmanlı yardım çağrısını geri çevirmemişti. Lakin Bahadur Şah'ın Portekizliler tarafından öldürüldüğü haberi alınınca Padişah, Hicaz'ın deniz yollarını kesen ve bir Müslüman padişahını öldüren Portekizlilere karşı bir cihad düşünülmüştü<sup>429</sup>.

XVI. yüzyılda Türklerin Hint Okyanusu'na inmesinin bir başka sebebi, Portekizlilerin, XVI. yüzyıla kadar bir Müslüman denizi olan bu okyanusa müdahalesidir. Arap gemicisi İbni Mâcid'in Vasco de Gama'ya Ümit burnu yolunu göstermesi ve XVI. yüzyıldan başlayarak Portekizlilerin bu yolu kullanmaları, dünyada o zamana kadar müesses bulunan iktisadi sistemi olumsuz etkilemiştir. O zamana kadar Hind Okyanusu ticareti Arap, Hintli, İranlı, Türk hâsılı Müslüman armatörlerin elindeydi. Şimdi Portekiz, bu durumu ihlal etmekle kalmıyor, bu denizdeki Müslüman ticaretinin imhası yollarını da arıyordu. Hint Okyanusu'nda kıyısı bulunan Müslüman imparatorluklarının hiçbirinin, Portekiz donanması ile açık denizde boy ölçüşecek deniz kuvveti yoktu bu durumda da bu görev Osmanlı Devleti'ne kalıyordu<sup>430</sup>.

1498'de Portekizliler Hindistan'a geldiklerinde donanmalarıyla buralarda hâkimiyetlerini tesise başlamışlardır. O tarihe kadar Arap gemileriyle Mısır'a kadar gelip oradan da İskenderiye vasıtasıyla Venedik gemileri tarafından Avrupa'ya nakledilen Hint eşyası bu yeni keşif hadisesiyle artık yolunu değiştirmişti, hatta Albuquerque adındaki Portekizli kaptan Kızıldeniz'in ağzındaki Sokotra Adası'yla Basra Körfezi girişindeki Hürmüz Boğazı'nı zaptetmek suretiyle Doğu mallarını Akdeniz'e nakleden yolların kapılarını Müslüman gemilere kapatmıştı (1515). Bu iki yolun kapanması ve Hint Denizi'nin bir Portekiz gölü haline gelecek derecede buradaki sahillere malik olmaları, bu havali ticaretini artık onların ellerine geçirmişti<sup>431</sup>.

Osmanlıların Mısır ve Suriye'yi fethetmelerinden önce, bu ülkelerde hüküm süren Memlûklüler zamanında Portekizlilerin Kızıldeniz ve Aden'de yaptıkları ağır tahribat üzerine

---

<sup>428</sup> Ayşe Pul, "Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler", s.281.

<sup>429</sup> M. Tayyip Gökbilgin, "Süleyman I", *İA*, s. 124.

<sup>430</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, C.6, s. 102.

<sup>431</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 400. ;Ayşe Pul, "Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler", s.270.

Memlûklüleri, 50 parça harp gemilerinden oluşan bir deniz filosunu Selman Reis komutasında Portekizlilere karşı sevk etmişlerse de o sıralarda Yemen’de çıkan olaylar sebebiyle olumlu bir sonuç alamamışlardı. Memlûklü Devleti tarihe karıştıktan sonra onların hâkim oldukları ülkelerde Osmanlılar da aynı durumla karşılaşmışlardı. Basra ve Kızıldeniz girişlerinin Portekizliler tarafından tutulması, Basra, Bağdat, Yemen, Hicaz ve Mısır’a hâkim olan Osmanlılara karşı siyasi ve ekonomik bir darbe idi. Bundan başka Portekizlilerin yaptıkları zulümler dolayısıyla Gücerat Devleti de Osmanlılardan yardım istiyordu. Gerçekten Gücerat sultanı Bahadır Şah, Osmanlı padişahına elçi ve mektup göndererek “karadan Babür’ün oğlu Hümayunşah’ın, denizden de Portekizlilerin baskıları altında bulunduğunu, kendisine gönderilecek asker ve gemilerin masraflarının emanet olarak Mekke’ye gönderdiği altınlardan karşılanmasını” bildirmişti (1535). Bunun üzerine Osmanlı hükümeti, o bölgelerdeki çıkarları gereği olarak Süveyş limanında donanma inşasıyla Hindistan sularına bir sefer düzenlemesine karar verdi ve eski Mısır Beylerbeyi olan ve bu sıralarda Anadolu beylerbeyliğinde bulunan Hadım Süleyman Paşa, vezir rütbesiyle Hüsrev Paşa’nın yerine yeniden Mısır valiliğine atanmıştı. Memlûklülerin Süveyş’te inşa ettikleri donanmanın malzemeleri kısmen Anadolu’dan sağlanırdı. Bu kez, Süveyş’te donanma yapımı Hadım Süleyman Paşa’ya emredilince onun gemi inşası için gerekli olan malzemeyi 20 gemiye yükleyerek derhal gönderilmesi bildirilmişti; bunun üzerine Alanya’dan sağlanan kereste ve diğer gemi inşa malzemeleri Salih Reis’in komutasında İskenderiye üzerinden Süveyş’e gönderilmiştir<sup>432</sup>. 1538 senesinin üçüncü büyük hadisesi Mısır valisi Hadım Süleyman Paşa’nın padişahattan aldığı emir üzerine Kızıldeniz’de başlayan ve Hindistan’a kadar uzayan ve tarihlerimizde genellikle Hint Seferi diye anılan deniz seferidir<sup>433</sup>.

Süveyş tersanesinde muhtelif büyüklükte 76 parça gemi yaptırılıp bütün levazımatı ikmal edilmiş ve harekete geçmiştir. Süveyş donanması hazırlandıktan sonra içerisine 7000 asker konulmuştur. Hadım Süleyman Paşa kumandasıyla 1538 Haziran’da hareket etmiş ve ilk icraatı olarak Kızıldeniz’in kapısı olan Aden’i zapt etmekle işe başlamıştır. Bu hususa dair 6 numaralı Mühimme Defteri’nde şöyle bir bilgi vardır; “Mısır beğlerbeğine hüküm ki: Bundan akdem cenâb-ı emâret-me’âb Mekke-i mükerrreme Şerifi Hasan dâme sa’dühû ile Dergâh-ı Mu’allâm’a mektub gönderüb; Portugal-ı bed-fi’âlün ba’zı gemileri diyar-ı Hind’den gelen tüccara deryada zarar-ı ziyan etmekten hali olmadıkların ilâm idüp melâin-i hasirunun def-i zararı için Aden canibine Donanma-yı humayunun varmak lazım olduğu ecilden sancağ-ı

---

<sup>432</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 294.

<sup>433</sup> “Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566)”, *Osmanlı*, s. 95; M. Tayyip Gökbilgin, “Süleyman I”, *İA*, s. 123.

hümayunumla Süveyş kapudanlığı dâme izzühûya tevcih olunup ol canibe irsal olunup kadirga ve kaliteden on pâre donanma gemileri hazır olmasın emridüp buyurdum ki: Hükmi şerifim varacak, kadirga ve kaliteden on pare gemiyi cemî-ı âlât ü esbabı ve sâyir yat u yarağıyla hazır u müheyya edüp mahruse-i Mısır'da bulunan kallab ve sâyir siyasete müstehak olmayan mücrimlerden kürekçisin tedarik edüp aded-i kadim üzre maslahatların ve havayicilerin eğer peksimad ve eğer gayrudur, cümle tedârük idüp her gemiye yiğirmi beşer tüfenkçi ve yiğirmi beşer oklu ve yaylu Çerâkise ve tüfenkçilerden..."<sup>434</sup> şeklinde emir verilmiştir. Anlaşıldığı üzere, Portekiz gemilerinin Hind diyarından gelen tüccar gemilerine yönelik saldırılarının önlenmesi için Aden'e donanma gönderilmesinden bahsedilmektedir. Kızıldeniz'e sahip olan Osmanlı Devleti'nin Yemen, Hicaz, Mısır ve Habeşistan'da emniyet içinde bulunması için Aden'in elde bulunmasını takdir eden Hadım Süleyman Paşa, Beni Tahir ailesinden Aden hâkimi Amir b. Davut'u hile ile gemisine getirterek tevkif ile kale suruna astırmış ve buraya Behrem Bey'i sancakbeyi tayin ettikten sonra Hindistan'a hareket etmiştir<sup>435</sup>. Hint limanından Diyu limanının fethine yollanmıştır. Diyu yakınında Portekiz kalelerinden Gova ve Kâre adlı kalelere temmuz başlarında yanaşılıp karaya çıkmıştır. Top atışlarıyla kaleleri ele geçirmiştir ve bin kadar kâfiri kılıçtan geçirmiştir. Sonra yine Diyu limanına gelip kuşatmak istemiş fakat bu hisarın üç yanı deniz ve kara yanı büyük sarp yapı idi. Donanmadan 20.000 kadar asker ve toplar çıkarıp kuşatmışlardı. Gücerat padişahı Melik Mahmut'a zahire için adamlar gönderilmişti. Bir ay kadar kuşatma uzayıp bundan önce Aden emiri Amir öldürüldüğünden Melik Mahmut korkup gelmemiş ve yardım etmemişti. İçerde olan kâfirler de çaresiz kalmış ve dış kale alınmışken Melik Mahmut Süleyman Paşa bundan önce Aden hâkimini asmış "bize ne hayır etse gerek?" diye kâfirlerin sözüne ve hilesine aldanıp, zahire vermediği gibi başka işlerde de aykırı davrandığından ve kâfirlerle anlaştığından dolayı İslam askeri vazgeçip topları gemilere koymuş ve 20. günde Şıhr'a gelmişler. Hâkimi gelip boyun eğmiş oradan Aden'e ve Zebîd iskelesine gelmişlerdir<sup>436</sup>.

Hadım Süleyman Paşa Diyu şehrini yirmi gün muhasara etmiş fakat kale direnmişti. Portekiz filosunun gelmekte olduğu ve deniz vaziyetinin de uygun olmayışı paşayı muhasarayı terke mecbur etmişti. Süleyman Paşa Aralık ayının yirmi beşinde Yemen

---

<sup>434</sup> 6 Numaralı Mühimme Defteri, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1995, s. 161.

<sup>435</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 393; Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s. 86.

<sup>436</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s. 86; "Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566)", *Osmanlı*, s. 96; Osman Turan, *Türk Cihan Hâkimiyeti Mefkûresi Tarihi*, C.2, s. 110.

sahilindeki Muha limanına gelmişti<sup>437</sup>. Buraya gelince yanına Türk asıllı Zübeyd emiri Nâhuda Ahmet Bey’i davet etmişti. Fakat Aden emirinin başına gelenlerden korktuğu için yanaşmamıştı. Ayrıca Süleyman Paşa’nın Zübeyd beyliğine atanmasını bahane edip onun tuzağına düşmeyerek “Ben burayı kılıçla aldım benden de ancak kılıçla alınır” şeklinde karşılık vermişti. Bunun üzerine Süleyman Paşa Kamaran Adası’na gidip orada topların nakli için arabalar yaptırdıktan sonra harekâta başlayarak Salif limanına asker çıkarıp bölge hâkimi Kâşif Sinan’la birlikte Zübeyd üzerine yürümüştü<sup>438</sup>. Süleyman Paşa Nahuda Ahmet’i öldürüp buranın yönetimini Yemen Eyaleti, Bıyıklı Mehmet Paşaoğlu Mustafa Bey’e vermişti<sup>439</sup>.

Osmanlılar Yemen’in diğer yerlerini de ele geçirmeye başlamışlardı. Yemen beylerbeyliği Ferhat Paşa’ya verilmiştir. Hadım Süleyman Paşa ile Yemen’e gelmiş olan Özdemir Paşa San’a’yı zapt etmişti. Ferhat Paşa da Aden’deki isyanı bastırmıştı ve Yemen, Cebel ve Tihâme kısımlarında da sükûneti sağlayarak Özdemir Paşa’ya bırakmıştı. Daha sonra buraya Zübeyd’in sancakbeyi olan Mustafa Paşa beylerbeyi olarak gönderilmişti. Beylerbeyi Mustafa Paşa Yemen asilzadeleri ve düşmanlarını ele geçirincede ikiye biçtiği için kendisine Neşşar lakabı verilmiştir. 1567’de Zeydi imamlardan Mutahhar isyan ederek beylerbeyi olan Murat Paşa’yı öldürüp San’a’yı, Aden’i ve diğer şehirleri ele geçirmiş olduğundan buraya Sinan Paşa, Özdemiroğlu Osman Paşa ve Süveyş Kaptanı Kurtoğlu Hızır Reis memur edilmiştir<sup>440</sup>.

Basra, Aden ve güney Yemen’in ele geçirilmesiyle Osmanlıların Doğu denizlerindeki güçleri artmıştı. Yemen’in denetimi giderek içlere yayılmış 1547’de San’a alınmış, ülkede Osmanlı yönetimi gerçekleştirilmiş, kıyıdaki Zebid ve içerdeki San’a ayrı vilayetler olarak örgütlenmiştir. Bu arada II. Bayezid zamanında bir Akdeniz korsanı olan, Sultan Selim’in Mısır fethine ve Kızıldeniz harekâtına yardım eden ve zamanın en büyük coğrafya eseri olan Kitab-ı Bahriye’yi yazan, XVI. yüzyılın en büyük Osmanlı deniz kahramanlarından Piri Reis’in komutasındaki Osmanlı Kızıldeniz donanması büyük bir güç haline getirilmişti. Piri Reis 1547’de Hint Okyanusu donanmasının büyük amiralliğine (Hint Kaptan-ı Derya) ve Mısır donanması amiralliğine (Mısır Kaptan-ı Derya) atanmıştı<sup>441</sup>.

Piri Reis’den önce Süleyman Paşa Aden’e asker gönderip zapt etmişken Hintli olan halk Portekiz ile birleşip ihanet etmişler ve kaleyi kâfire vermişlerdir. Fethi için Süveyş’ten

---

<sup>437</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 394.

<sup>438</sup> Yaşar Yücel, Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 295.

<sup>439</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fi Esfâri'l-Bihâr*, s. 86.

<sup>440</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 396.

<sup>441</sup> Stanford J. Show, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, s. 143.

zaferler yaratan gemilerle<sup>442</sup> otuz parça kadirgaya ve kalite ve kalyon ile Süveyş'ten gönderilerek Bahr-ı Muhit'e çıkıp, Fars (İran) körfezi sahilinde Maskat Kalesi önüne gelmişti<sup>443</sup>. 70 gemilik bir Portekiz deniz gücüyle çetin bir savaştan sonra Maskat'ı almış<sup>444</sup>, Hürmüz Adası'ndaki Hürmüz Kalesi'ne kaçan düşmanı orada muhasara ettiyse de kaleyi alamamıştır. Frenklere yardım ettiklerinden dolayı şehri yağmalatmıştır<sup>445</sup>. Başarısız olunca Basra Körfezi'ne çekilmek zorunda kalmış<sup>446</sup>, Vali Kubat Paşa'dan yardım istemişti. Fakat vali ona, "Sen Müslümanlara zulmetmiş ve mallarını yağma etmişsin" diyerek yardım etmedi ve elindeki malları almak istedi. Piri Reis burada bulunduğu sırada Portekizlilerin Basra Körfezi'ni kapatmak istediğini duyunca kendisine tabi üç kadirga ile denize açıldı gerek asker ve gerek diğer gemiler Basra'dan çıkmamışlardı. Piri Reis bir gemisini de yolda zayi ettikten sonra 1553'de Süveyş'e ve oradan da Mısır'a gelmiş<sup>447</sup>, Hürmüz Kalesi'ni kuşatmadaki başarısızlığından ve Basra'da gemilerin çoğunu ve askerleri bırakmasından dolayı idam edilmişti. Böyle cezalandırılmasında kendisini çekemeyenleri rolü olmuştur; bunlar Osmanlı'nın, "başarıyı alabildiğine, cömertçe ödüllendirme, yetkili kılınmış ve imkân verilmiş kişinin başarısızlığını da kesin cezalandırma" ilkesini kendi çıkarları için kullanıp bu çok değerli denizciyi ortadan kaldırmışlardır<sup>448</sup>.

Piri Reis'ten sonra Katif eski sancakbeyi Murad Reis Süveyş Kaptanı yapıldı. Basra'dan gemilerle ayrılan Murad Reis Hürmüz açıklarında büyük bir Portekiz filosuyla karşılaşp savaştı. Portekiz gemileri okyanusu aşmak üzere ona göre inşa edilmişlerdi büyüktü ve bordaları daha yüksekti<sup>449</sup>. Murad Reis Basra'ya çekilmek zorunda kaldı<sup>450</sup>. Yine de Portekizlilerle sıkı bir savaş olmuştur. Kaptan Reis olan Süleyman Bey, Recep Reis ve ordudan pek çok kişi şehit olmuş ve donanma çok zarar görmüştü. Basra'dan bu durum devlete bildirilmişti<sup>451</sup>.

Aynı tarihlerde, Hint Denizi'nin kaptanlığı derya ilimlerinde bahadır olan Seydi Ali Çelebi'ye münasip görülmüştü. Basra'da kalan gemileri Süveyş limanına iletmesi için ferman gönderilmiş, Basra'ya vardığında 5 ay burada kalmıştı<sup>452</sup>. Seydi Ali Reis Basra'da hazır

---

<sup>442</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s. 92.

<sup>443</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 247.

<sup>444</sup> Mehmet Maksudoğlu, *Kıbrıs Seferi (1570-1571)*, s. 164.

<sup>445</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 397.

<sup>446</sup> Metin Kunt, "Dünya Sahnesinde Osmanlı İmparatorluğu", s. 126.

<sup>447</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 398.

<sup>448</sup> Mehmet Maksudoğlu, *Osmanlı Tarihi (1299-1922)*, s. 164.

<sup>449</sup> Mehmet Maksudoğlu, *Osmanlı Tarihi (1299-1922)*, s. 164.

<sup>450</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 248.

<sup>451</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr* s. 93-94.

<sup>452</sup> Şerafettin Turan, "Seydi Ali Reis", *İA*, s. 528.

bulunup 1554’de Basra limanından gemilerle denize açılmış<sup>453</sup>, Umman sahillerinde yirmi beş veya yirmi sekiz gemilik bir Portekiz filosuyla karşılaşmış ve yapılan muharebede Portekiz filosu bastırılmıştı. Gecedan istifade eden Portekiz filosu kaçmıştı. Yoluna devam eden Türk donanması Maskat limanına yaklaştığı sırada 32 gemiden oluşan Portekiz filosuna rastlamıştı<sup>454</sup>. Açık deniz savaşı yapamayacağını anlayan Seydi Reis gemileri kıyıya paralel olarak sıralayıp savaşmıştı. Her iki taraf da yorgunluktan savaşı durdurmak zorunda kalmışlardı. Türk donanması, İran, daha sonra Belüçistan kıyılarına, oradan Güveder limanına gelmiş, buranın hükümdarı Celaleddin bin Dinar, Türk donanması mürettebatının bütün ihtiyaçlarını karşılamıştır. Seydi Ali Reis bir süre sonra buradan ayrılmış<sup>455</sup>, Hindistan’a doğru yönelmiş<sup>456</sup>. Fırtınalara tutularak, zorlukla Gücerat sahillerine ulaşmış<sup>457</sup>, Portekiz gemilerinden yol bulup Mısır’a dönmek artık imkânsız görünmekte olduğundan asker arasında bir huzursuzluk baş göstermişti. İçlerinden birçoğu Gücerat’a yerleşme kararı alıp gemilerini terk etmişlerdi. Bu vaziyette yurda kara yolu ile dönmek icap ediyordu<sup>458</sup>. Burada Gücerat Valisi Recep Han’a gemileri, malzemeleri, birkaç topu ve isteyen askerleri Surat limanında bırakıp elli arkadaşıyla<sup>459</sup> Sind, Zabulistan, Bedahşan, Maverahünnehir, Harezm, Horasan, İran üzerinden Anadolu’ya geldi, üç yıl süren bir yolculuktan sonra 1556’da İstanbul’a ulaştı<sup>460</sup>. Gücerat hâkimi de İstanbul’a mektup göndererek Seydi Ali Reis’in hareketini ve kadırgaların bozulup topların kalede korunduğunu bildirince kendisine ve Gücerat sultanına yazılan name-i hümayunda, imkân bulunursa topların Mısır’a gönderilmesi bu mümkün olmadığı takdirde, küffar üzerine yeniden donanma sevk edileceği için orada muhafaza edilmesi istendi<sup>461</sup>. Seydi Ali Reis bu seyahatte kaleme aldığı Mir’atü’l-Memalik isimli eserini Sultan Süleyman’a sunarak seksen akçe yevmiye ile hünkâr müteferrikası oldu<sup>462</sup>.

Portekizlilerden ziyade tabiat kuvvetlerin engellenmesi yönünde, esas gayeleri olan Hindistan topraklarını Osmanlı nüfusuna sokamamışlar, fakat Türk bayrağını Basra Körfezi

---

<sup>453</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s.248.

<sup>454</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s.399.

<sup>455</sup> Yaşar Yücel, Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s.297.

<sup>456</sup> Mehmet Maksudoğlu, *Osmanlı Tarihi (1299-1922)*, s.165.

<sup>457</sup> Osman Turan, *Türk Cihan Hâkimiyeti Mefkûresi Tarihi*, C.2, s.111.

<sup>458</sup> Şerafettin Turan, “Seydi Ali Reis”, *İA*, s.528.

<sup>459</sup> Yaşar Yücel, Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s.297; Metin Kunt, “IX. Dünya Sahnesinde Osmanlı İmparatorluğu”, s.128.

<sup>460</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s.251.

<sup>461</sup> Şerafettin Turan, “Seydi Ali Reis”, *İA*, s.529.

<sup>462</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s.400; Yaşar Yücel, Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s.297; Kâtip Çelebi, *Tuhfetü’l Kibâr Fi Esfâri’l- Bihâr*, s.100.



ve Hint Okyanusu'nda şerefle dolaştırmışlardı. Üstün yetenekli Türk denizcilerinin Hint Okyanusu'nun hırçın ve sert dalgalarına mağlup olmalarının en önemli nedeni Akdeniz gibi nispeten sakin olan kapalı bir deniz için yapılmış olan Osmanlı kadırgalarının, Okyanus'un azgın tabiatını yenmek imkânını bulamamış olmasıdır. Fakat bütün bunlara rağmen Hint Okyanusu seferleri ve savaşları neticesinde, Osmanlı İmparatorluğu Hindistan'a hâkim olamamış ise de Portekizlileri burada zayıflatmıştır<sup>463</sup>.

Seydi Ali Reis'ten sonra Süveyş Kaptanlığına Kurtoğlu Hızır Reis atandı. Bu sırada Portekizliler, Hint Okyanusu'nun doğusundaki adaları ele geçiriyorlardı ve doğudan gelebilecek tehlikeye karşı durumlarını sağlamlaştırıyorlardı<sup>464</sup>. Açe Sultanı ve Sumatra ve Malaka'nın hâkimi Alaaddin 1565 yılında Osmanlı Devleti'nden yardım istedi. Osmanlılar, Açe Sultanı'na gemi yapacak, top dökcek ustalar gönderdiler. Kurtoğlu Hızır Reis 20 gemi ile yardıma gitmek için hazırlanmıştı. Fakat tam bu sırada Yemen'de Zeydi mezhebi imamı Mutahhar isyan ederek San'a'yı ve bazı bölgeleri işgal etti. Kurtoğlu da Yemen'e gönderildi<sup>465</sup>. Top döküm ustaları, topçular ve mühendislerin bulunduğu 500 Türk askeriyle birkaç ağır tunç top çeşitli savaş levazımını taşıyan iki yardım gemisi 1568 veya 1569'da<sup>466</sup> Açe hükümetine gönderilmesi gereken harp malzemesi ve sanatkârlar iki gemi ile sevk edildiler; bunlar Açe İslam devletinin hizmetine girip orada yerleştiler<sup>467</sup>.

Portekizlilerin Hint Denizi'ndeki gemilerin yollarını kesip tüccara eziyet etmesi, mallarına el koyması hatta vergi alma noktasında da acımasızca sınırlarını aşmış ve hac vazifesini gerçekleştirmek isteyen Müslümanlara da huzur vermemiştir. Bundan dolayı Padişah, Portekiz kralı Don San Sebastiyân'a bir mektup göndermiş ve bu mektupta, Hindistan'dan gelen hacılara ve tüccara karşı yapılanların hesabını sormuş, onların üzerinden elini çekmesini emretmiştir ve anlaşmalara riayet etmemesinin sebebini sorarak, Portekiz kralına gerçek niyetinin ne olduğunu bildirmesini istemiştir<sup>468</sup>. Yine 25 Ağustos 1565 Portekiz kralına bir name-i şerif gönderilmiş ve bu mektupta da "İki devlet arasında dostluk tesisi amacıyla gönderilecek Portekiz elçisinin çeşitli sebeplerle gecikmiş olmasının Osmanlı tarafında, Portekiz'in dostluk tesisinden vazgeçtiği şüphesine yol açmaması, elçinin gönderilmek üzere

---

<sup>463</sup> Ali İhsan Gencer, "Osmanlı Türklerinde Denizcilik", *Osmanlı*, C.6, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 1999, s. 575.

<sup>464</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 297; İdris Bostan, "Kızıldeniz'deki Osmanlı Portekiz Mücadelesinde Süveyş ve Cidde Tersanelerinin Önemi", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 19.

<sup>465</sup> Mehmet Maksudoğlu, *Osmanlı Tarihi (1299-1922)*, s. 166; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 29.

<sup>466</sup> Ahmet Önal, *Osmanlı Tarihi (1566-1789)*, Ed: Erhan Afyoncu, Anadolu Üniversitesi Yay. , Eskişehir 2013, s. 15.

<sup>467</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2. , s. 400.

<sup>468</sup> BOA, MD 6, 355, s. 211-212.

olduğu hususunda göndermiş olduğu mektubun alındığı; Portekiz elçisi gelip dostluk tesisi hususu karara bağlanana kadar Portekizlilerin gerek Cezayir ve gerekse Hindistan taraflarında güvenlik içinde olmaları, iki devlet arasındaki dostluğa aykırı herhangi bir harekette bulunulmaması hususunda bu bölgelerdeki Osmanlı hâkimiyetine tembihte bulunulduğu; ancak buralardaki insanların bir an önce sıkıntı ve tereddütten kurtulmaları için de elçinin bir an önce gönderilmesi”<sup>469</sup> gerektiğine dair bir mektup da gönderilmiştir. Anlıyoruz ki Osmanlı Devleti Hint Denizi’nde ve Kızıldeniz’de söz sahibi baskın bir güçtür.

Osmanlı egemenliğinin güneye doğru Yemen, Habeş, Basra ve Lahsa’ya kadar yayılması batı, kuzey ve doğuya doğru olan genişlemeyle en azından XVI. yüzyılın birinci yarısından itibaren bir paralellik göstermekteydi. Osmanlılar Portekizliler karşısında ve özellikle de Hint Okyanusu’nu çevreleyen Müslüman ülkeler arasında, gerçek bir emperyal devlet duruşu sergileyebilmişlerdir<sup>470</sup>.

XVI. yüzyılda Hint Okyanusu üzerinde kesin bir hâkimiyet kuramayan Portekiz’in 1520’den sonra burada idaresinin zayıflaması ve 1538’de Osmanlı Devleti’nin Diu’yu ele geçirmesi sonucu mallar Kızıldeniz ve İskenderiye’den Venedik, Ragusa, Marsilya limanlarına gitti. Akdeniz, Portekiz keşifleri nedeniyle baharat ticaretindeki aracı rolünü XVI. yüzyılın başlarında yitirmiş gibi görünse de bu gerileyiş kısa sürdü ve yüzyılın ortalarından itibaren Akdeniz ticareti tekrar toparlandı. Bunun nedeni Portekiz tarafından Avrupa’ya taşınan ürünlerin uzun deniz yolculuğu sırasında kalitelerinin düşmesi ve korsanlık, gemi kazaları gibi nedenlerle Akdeniz’de uzun zamandır var olan ticari ilişkiler ağının da sağlamlığı idi. Doğu Akdeniz, baharat ticaretindeki esas darbeyi<sup>471</sup> ilerleyen zamanlarda Hollanda ve İngiltere, deniz güçleri sayesinde İspanyol Portekiz İmparatorluğu’nu Hint Denizi’nde çökttikleri gibi Akdeniz’e de hâkim oldular<sup>472</sup>. XVI. Yüzyılda Yavuz Sultan Selim ve Süleyman tarafından yapılan seferler Osmanlı İmparatorluğunu bu bölgenin en önemli siyasi ve ekonomik gücü haline getirmiştir. Osmanlılar öncelikli olarak Kızıldeniz’den Akdeniz’e yönelik kara geçitlerinin hâkimi olmayı istemişlerdir. Asya ve Avrupa arasındaki ticaretin anahtarlarını ellerinde tutmanın yollarını aramışlardır. Tüm bu bilgilerden yola çıkarak kara ticaretini sürdürmenin ve deniz ticaretini pekiştirmenin yolunun

---

<sup>469</sup> BOA, MD 5, 161, s. 30.

<sup>470</sup> Salih Özbaran, “Osmanlıların Güneye Yönelik Deniz Politikaları”, *Kanuni ve Çağı Yeniçağda Osmanlı Dünyası*, Ed: Metin Kunt-Christine Woodhead, Çev: Sermet Yalçın, Tarih Vakfı Yurt Yay. , İstanbul 2002, s. 71.

<sup>471</sup> Şenay Özdemir, *Akdeniz Hâkimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara 2004, s. 4.

<sup>472</sup> Halil İncalcık, *Kuruluş ve İmparatorluk*, s. 167.

Akdeniz güvenliğini sağlamak olduğunu idrak etmişlerdir. Orta Doğu'dan geçen Hindistan ticaret yolları ise yüzyıl başındaki yedikleri darbeden sonra tekrar canlanmışlar ve bu yüzyılın sonuna kadar önemini korumuşlardır<sup>473</sup>.

#### 4.1.9. Kıbrıs'ın Fethi

Kıbrıs Adası'nı, Akdeniz'in kalbi olarak görmek yanlış bir tespit olmaz. Çünkü bu adanın etrafındaki Anadolu sahilleri ve Şam korusu, İskenderiye kıyıları hep Müslüman yerlerdir<sup>474</sup>. Osmanlı deniz imparatorluğunun, XVI. yüzyıl boyunca bütün Akdeniz'de gücünü iyice hissettirdiği halde stratejik ve ticari önemi büyük olan Kıbrıs'ı topraklarının arasına katmamış olması ticaret yollarının güvenliği için sakınca teşkil etmekteydi. Bu dönemde Venedik ile Osmanlı İmparatorluğu arasındaki anlaşmazlık çözülemez hale gelmişti<sup>475</sup>. Kıbrıs Adası'nda Venedik hâkimiyeti 82 yıl sürmüştür. Adadaki Venedik idaresi Lusignanlar devrine göre daha da ezici olmuştur. Bu devrede Ortodoks kilisesi çok feci bir duruma düşmüştür. Rum ruhaniler tamamen şehirlerden çıkarılmış ve tahkir edilmişlerdir. Adanın yerli halkı bu durumda Fatih Sultan Mehmed'den itibaren Türkiye'de ihya edilen Rum Ortodoks Kilisesi'ne bağlanabilme umudu ile Türk sultanlarına adayı fethetmeleri için gizli elçiler gönderecek hale geldiler. Öte yandan Doğu Akdeniz'de hâkimiyetini genişleten Osmanlı Devleti için de Kıbrıs'ta kuvvetli denizci bir devletin yerleşmiş olması bir tedirginlik sebebiydi. Venedikliler genellikle Osmanlılara karşı yumuşak bir politika takip etmekte iseler de Kıbrıs'ta üslenen gemilerin İstanbul-İskenderiye-Lazkiye-Beyrut arasında sefer yapan Türk gemilerine saldırımları bu münasebetleri devamlı olarak bozuyordu<sup>476</sup>. Kanuni Sultan Süleyman da Avrupa'ya ehemmiyet verirken Akdeniz'i de ihmal etmiyordu. Kanuni'nin bir gün Akdeniz'e ve Kıbrıs'a yöneleceğini kestiren Venedikliler, adadaki kaleleri tahkim etmişler, adanın savunması açısından tedbirlerini almışlar lakin Batı'nın önceliği Kıbrıs'ın fethini geciktirmişti<sup>477</sup>.

Venedikliler, Memlûklülerin adaya saldırısını önlemek için yıllarca düzenli vergi ödemişlerdi. Osmanlıların Mısır'ı fethi üzerine bu vergiyi ödemeye devam etmişlerdir. 1521'de Rodos'un fethi üzerine sıranın Kıbrıs'a geldiğini düşünen Venedikli korsanlar savunma tedbirleri almaya başlamışlardı. Hatta Avrupa'dan yardım taleplerini arttırmışlardı.

---

<sup>473</sup> Ayşe Pul, "Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler", s.282-283.

<sup>474</sup> Piri Reis, *Kitâb-ı Bahriyye*, s. 278.

<sup>475</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa...*, s. 87.

<sup>476</sup> "Kıbrıs", *Türk Ansiklopedisi*, C.22, MEB Yay. , Ankara 1975, s. 20.

<sup>477</sup> Niyazi Ahmet Banoğlu, *Kıbrıs Dosyası*, Kervan Yay. , İstanbul 1974, s. 8.

Ancak Kanuni devrinde önemli bir sıkıntı yaşanmamış, fakat son yıllarda Venedikli korsanların ticaret gemilerine saldırıları yoğunlaşmış, korsanlar Kanuni'den sonra Osmanlı Devleti'nin eski gücünü devam ettirmeyeceği ümidine kapılmışlardı. Öte yandan Hint Okyanusu'nda yıllardır süregelen Portekiz tehlikesi, Akdeniz'de güvenliği zaruri hale getirmişti. Ayrıca Kızıldeniz de Portekiz tehdidi altındaydı. Kaptan-ı derya Piyale Paşa, Sakız'dan sonra Kıbrıs'ın fethinin lüzumuna işaret ediyordu. Bundan başka Kıbrıs'taki yerli halkın bir kısmı, kendilerini Venedikli korsanların baskısından kurtaracak yegâne ülkenin Osmanlı Devleti olduğunu da düşünmekteydi<sup>478</sup>.

1570'li yıllarda Venedik'in Akdeniz'deki en önemli kolonilerinden biri olan Kıbrıs, Osmanlı Devleti için sürekli tehdit unsuru haline gelmiştir. Akdeniz'in coğrafi konumuna binaen gerek Anadolu'nun güneyi, Mısır ve gerekse Suriye sahillerini kontrol edebilecek konumdaydı. Kıbrıs Osmanlı Devleti için sadece Mısır ve Suriye ile İstanbul arasındaki ulaşım veya Doğu Akdeniz kıyılarına yöneltilen tehdit açısından değil, dünyanın belli başlı ticaret yollarını kontrol edebilir bir konumda bulunması bakımından da önemliydi<sup>479</sup>. Sonuç olarak Osmanlı Devleti için siyasi, dini ve iktisadi bakımdan değerli bir ada idi<sup>480</sup>.

II. Bayezid zamanında, Kıbrıs Adası Venedik hâkimiyetine girmiş bir meclis tarafından idare olunmaya başlamıştı. Venedikliler eski Lusignan sülalesinin Memlûklülere vermekte olduğu yıllık 8 bin duka altını tutarındaki vergiyi kabul etmişlerdi. Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı fethetmesinden itibaren de, bu vergiyi Osmanlılara öder olmuşlardı. Fakat Kıbrıs Adası'nda üslenen korsanlar, Türk tüccar ve gemilerini vuruyor. Zaman zaman Anadolu ve Suriye kıyılarında soygunlar yapıyorlardı. Korsanların İskenderiye İstanbul arasındaki ulaştırılmayı güçleştirmesi fethin esas sebeplerinden birini teşkil ediyordu<sup>481</sup>. Mesela, II. Selim'in şehzadeliği sırasında kendisine Mısır'dan gönderilen şeker ve pirinç ile cins arap atları yolda gasp edilmiş, bunlar güçlkle geri alınabilmişti. Venedikliler saldırı hadiselerini özürlerle, korsanlara hâkim olmadıkları bahaneleriyle veya diplomatik manevralarla kapatmaya çalışıyorlardı. 1570 yılında, Mısır'dan zahire getiren bir tüccar gemisinin daha yağmalanması üzerine Kıbrıs'ın fethine kesin karar verildi. Aslında böyle saldırılar olmasa bile Osmanlılar, yine harekete geçeceklerdi. Çünkü Anadolu ve Suriye limanlarına yakınlığı sebebiyle, hem askeri hem de ticari ehemmiyeti çok büyük olan bu

---

<sup>478</sup> Mücteba İlgürel, "Zirveden Dönüş; II. Selim'den III. Mehmet'e", *Türkler*, C.9, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 2002, s. 646.

<sup>479</sup> Recep Dündar, "Kıbrıs'ın Fethi", *Türkler*, C.9, s. 667.

<sup>480</sup> Halil İnalçık, "Kıbrıs Fethinin Tarihi Manası", *Kıbrıs Ve Türkler*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, S. B2, Ayyıldız Yay. , Ankara1964, s.21.

<sup>481</sup> Halil İnalçık, "Kıbrıs Fethinin Tarihi Manası", s.21.

toprak parçasının başka bir devletin elinde bulunmasına daha fazla müsamaha gösterilemezdi<sup>482</sup>. Ayrıca korsanların saldırılarına uğrayan tüccarlar zarara uğruyor ve dolayısıyla bu ekonominin kötüleşmesine sebep oluyordu. Yağmacılık had safhaya ulaşmıştı<sup>483</sup>. Kıbrıs adası Venediklilerin elinde kaldıkça, Doğu Akdeniz'deki Osmanlı egemenliğinin bütünlüğünü parçalıyor ve bu egemenliğe gölge düşüyordu ve Güney Anadolu, Suriye'ye Mısır'a yapılması muhtemel bir düşman saldırısına Kıbrıs, mükemmel bir üs ve icabında bir atlama taşı görevini de yapacak durumdaydı. Netice olarak Kıbrıs, Türkler tarafından elde edilmedikçe Osmanlı İmparatorluğu'nu tehdit edici durumunu muhafaza edecekti<sup>484</sup>.

Osmanlı Devleti'nin de kuvvetli bir deniz gücüne sahip Venedik'in elindeki Kıbrıs'ı almak istemesi zaruri idi. Osmanlı Devleti ile rekabet halinde olan Venedik'in, Kıbrıs'a sahip olması stratejik yönden çok büyük bir tehlike arz ediyordu. Ayrıca çıkabilecek bir harpte burası önemli bir üs özelliği de arz etmekteydi. Güneye, Mısır ve Suriye tarafıyla Avrupa içlerine yapılabilecek seferlerde, gerisindeki düşmandan emin olmak için Osmanlı Devleti önemli miktarda bir kara ve deniz gücünü buradan gelebilecek tehlikelere karşı tutmak zorunda kalıyordu. Kıbrıs, Osmanlı Devleti için sadece Mısır ve Suriye ile İstanbul arasındaki ulaşımına veya Doğu Akdeniz kıyılarına yöneltilecek tehdit açısından değil, dünyanın belli başlı ticaret yollarını kontrol edebilir bir konumda bulunması bakımından da önemliydi. Zaten başta Venedik korsanları olmak üzere Malta, Girit ve Sicilya korsanları da Kıbrıs'ta üstleniyor ve büyük bir kısmı Müslümanlara ait olan ticaret gemilerine saldırıyorlardı. Anlaşmalarla bu tür saldırıların önünü almanın her zaman mümkün olmayacağı fikri de adanın fethini kaçınılmaz hale getiriyordu<sup>485</sup>.

Sultan II. Selim ve devlet adamları şu düşüncelerle de Kıbrıs'ın fethini arzu etmekteydiler; Hz. Osman zamanında İslam donanması Kıbrıs'ı aldı. Daha sonra da Müslüman Mısır sultanları bu adaya hâkim oldular. Üstelik adanın geliri Mısır sultanları tarafından Mekke ve Medine'nin giderleri için sarf edilmekteydi. İki kutsal beldeye eski gelirleri iade edilmeliydi. Ayrıca, sultanın Edirne'de yaptırmaya başladığı Selimiye Camii'nin giderleri de Müslümanlardan değil, Hıristiyanlardan alınsa daha iyi olacaktı ve Şeyhülislam Ebussuud Efendi bunun için gerekli fetvayı vermiş bulunuyordu. Kıbrıs bereketli toprakları,

---

<sup>482</sup> Naci Kökdemir, *Dünkü ve Bugünkü Kıbrıs*, İstiklâl Yay. , Ankara 1957, s. 34; Namık Kemal Ersun, *Kıbrıs Seferi (1570-1571)*, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, C.3, Gnkur. Yay. , Ankara 1971, s. 11; B. Darkot, "Kıbrıs", *İA*, C.6, MEB Yay., İstanbul 1967, s. 674.

<sup>483</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fi Esfâri'l-Bihâr*, s.108; Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.1, s. 343.

<sup>484</sup> Namık Kemal Ersun, *Kıbrıs Seferi (1570-1571)*, s. 11.

<sup>485</sup> Recep Dünder, "Kıbrıs'ın Fethi", s. 632.

ticari önemi ve stratejik mevki itibariyle Venedik korsanlarının üssü haline bırakılmamalıydı<sup>486</sup>. Ancak Divanda sefer konusunda müzakere hususunda Sadrazam Sokullu Mehmet Paşa Avrupa’da yeni bir Haçlı zihniyetinin zuhur edebileceğini düşünüp Kıbrıs’a ilişmek istemiyordu. Ayrıca kendisinin teşebbüs ettiği Süveyş Kanalı projesinin gecikmesini de istemiyordu. Selim’in veliahtlığını sağlamak üzere entrikalar çeviren ve bu sırada Selim’den sadrazamlık vaadi aldığı kuvvetle söylenen Lala Mustafa Paşa, Sokullu’nun başlıca rakibiydi. Lala Mustafa Paşa Kıbrıs Fatihi olduğu takdirde sadaret yolu ona açılacaktı. İmparatorluğu büyük masrafa sokacağı ileri sürülmüştü. Lala Mustafa Paşa, Yahudi Yasef Nasi’nin teşvikleri ve Ebussuud Efendi’nin fetvası üzerine Kıbrıs’a sefere karar verilmişti<sup>487</sup>. Bu karar doğrultusunda Sokullu Mehmet Paşa orduyu ve donanmayı hazırlamaya girişmişti<sup>488</sup>.

İstanbul’da bulunan Venedik elçisi Barbaro, Kıbrıs’a karşı yapılacak bir seferin önüne geçmek için her çareye başvurdu ise de muvaffak olamamıştı<sup>489</sup>. Osmanlı Devleti de Venedik’e üst üste iki elçi göndermişti. Son elçi Kubad Çavuş, Kıbrıs’ın Osmanlılara terkini açıkça talep etmiş, buna red cevabını verilince sefer kesinleşmişti. Öte yandan Venedikliler boş durmuyorlardı. Aylarca önce Avrupa devletleri nezdinde teşebbüse geçmişler, müttefik aramaya koyulmuşlardı<sup>490</sup>.

Venedik, Papa vasıtasıyla Avrupa’dan yardım talep etmişti. Bu talebe Avusturya İmparatoru Maximilien, Kanuni’nin son zamanında imzaladığı anlaşmaya sadık kalıp cevap vermemişti. Fransa Kralı IX. Charles ise 1536’dan beri devam eden ticari imtiyazlara sahip olmaktan ve 1569 yılında bu imtiyazların yenilenmesinden dolayı Papa’nın talebini reddetmişti. Üstelik Türk dostluğuna sadık kaldığını İstanbul’daki elçisi vasıtasıyla Osmanlı hükümetine bildirmişti. Papalık İran’a dahi müracaattan geri kalmamış, fakat Osmanlı hükümeti bu sırada İran’dan gelen elçilik heyeti ile anlaşmış ve Papalığa fırsat verilmemişti<sup>491</sup>. Venedik, İspanya, Papalık arasındaki ittifak görüşmeleri daha 1570 Mart

---

<sup>486</sup> Ahmet Efe, “Sultan II. Selim”, *Osmanlı Tarihi Ansiklopedisi*, Akçağ Yay. , Ankara 2007, s. 189; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.3, TTK Yay. , İstanbul 2011, s. 11; Tufan Gündüz, *Osmanlı Tarihi El Kitabı*, Grafiker Yay. , Ankara 2012., s. 205. ;Halil İnalçık, “Kıbrıs Fethinin Tarihi Manası”, s.22.

<sup>487</sup> Mücteba İlgürel, “Zirveden Dönüş; II. Selim’den III. Mehmet’e”, s. 646; B. Darkot, “Kıbrıs”, *İA*, s. 673. Namık Kemal Ersun, *Kıbrıs Seferi (1570-1571)*,s. 14;

<sup>488</sup> “Kıbrıs”, *Türk Ansiklopedisi*, C. 22, MEB Yay. Ankara 1975, s. 20; Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi, Osmanlı Dönemi (1730-1839)*, C. IV, TTK Yay., Ankara 1990, s. 5; Naci Kökdemir, *Dünkü ve Bugünkü Kıbrıs*, s. 35; Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.1, s.344.

<sup>489</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, s. 11.

<sup>490</sup> “Kıbrıs’ın Fethi”, *Türk ve İslam Ansiklopedisi*, s. 608; B. Darkot, “Kıbrıs”, *İA*, s. 673.

<sup>491</sup> Mücteba İlgürel, “Zirveden Dönüş; II. Selim’den III. Mehmet’e”, s. 646.

ayında başlamıştı<sup>492</sup>. Osmanlı Devleti'nin karşısına Papa'nın yönlendirmesiyle İspanya kralı II. Felipe, Papa ve Malta şövalyeleri ile Venedik kalmıştır. Mütteliklerin donanma miktarı muhtelif kısımlardan 206 gemi ile 1300 top, 16.000 asker ile 36.000 gemici ve kürekçi idi. Bunlar 28 Eylül 1570'te Meyis Adası önüne kadar geldilerse de orada fırtınaya tutulmuşlardı. İleri giden keşif gemileri Kıbrıs Adası'nın merkezi olan Lefkoşe'nin zaptedilmiş olduğu haberini getirmişlerdi. Bunun üzerine deniz mevsiminin geçmesi ve donanmanın fırtınadan hasara uğraması sebebiyle müttelikler harbe cesaret edemeyerek Rodos'un Knave burnunda Ayoluki Köyü'nden 25 esir alındıktan sonra Suda limanına gelerek muharebeyi gelecek seneye bırakmışlardı<sup>493</sup>.

Osmanlı Devleti harekât için her türlü hazırlığı yapmaya devam ederken Kıbrıs'a ve başta Venedik olmak üzere bütün Avrupa devletlerine ekonomik ambargo uygulaması da başlatılmıştı. Bütün İmparatorluğun yerel idarecilerine, özellikle kıyı beyliklerine hükümler yazılıp, hiçbir şekilde Avrupalılar ile ilişkiye girmemeleri ve hububat ve savaş aletleri yapımında kullanılacak maddelerin Batılılara satılmasına engel olmaları emredilmiş, aksi takdirde idam edilecekleri bildirilmişti. Böylece, bu sıralarda Akdeniz ticareti tamamen durmuştu<sup>494</sup>.

Padişahın emri gereğince gemiler yapıp, Osmanlı ülkesinin iskelelerine yiyecek yığılmış, Lala Mustafa Paşa bütün askere serdar olmuştu. Anadolu Beylerbeyi İskender Paşa, Karaman Beylerbeyi Hasan Paşa, Sivas Beylerbeyi Behram Paşa, Maraş Valisi Mustafa Paşa, Halep Beylerbeyi Derviş Paşa, Şehrizul'dan ayrılma Muzaffer Paşa, Rumeli'nin beylerinden Tırhala, Yanya, Mora sancak beyleri askeriyle ve beş bin yeniçeri, cebeci, topçu ve bölük halkı bu işe verilip, deniz yanını korumak için üçüncü vezir Piyale Paşa'nın da gitmesi buyurulmuştu. Kaptan Ali Paşa Mayıs 1571'de Beşiktaş'tan Akdeniz'e doğru yola çıkmışlardı. Padişah ise Yedikule'ye dek İslam askerlerini uğurlamıştı<sup>495</sup>.

Kıbrıs Seferi Ruznamçesi'nde kayıtlı bilgilere göre Yedikule'de demirleyen donanma Kıbrıs'a kadar şu güzergâhı izlemişti: Tavşan Adası, Gelibolu, Boğazhisarı, Bozcaada, Midilli, Sakız, Sığacık, Sisam Boğazı, İstanköy, Rodos, Meyis, Fenike ve Kıbrıs<sup>496</sup>.

---

<sup>492</sup> Halil İnalçık, "Kıbrıs Fethinin Tarihi Manası", s.23.

<sup>493</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, s. 13.

<sup>494</sup> Nuri Çevikel, *Akdeniz'de Bir Osmanlı Adası Kıbrıs*, 47 Numara Yay., İstanbul 2006, s. 60.

<sup>495</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr*, s. 109.

<sup>496</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 24.

#### 4.1.10. Lefkoşe'nin Zaptı

II. Selim, Kıbrıs seferi serdarlığına Lala Mustafa Paşa'yı, donanma kumandanlığına da üçüncü Vezir Piyale Paşa'yı seçmişti. Kaptan-ı derya Müezzinzâde Ali Paşa, Piyale Paşa'nın emrinde çalışacaktı. 180 kadirge, 10 mavna ve 170 küçük çaptaki deniz vasıtasından müteşekkil 360 parça gemiye, 60 bin asker bindirilmiştir. Çıkartma başladıktan sonra, Anadolu sahillerinden, Halep ve Şam'dan yeni asker sevk edildiğinden, Kıbrıs'taki Türk kuvvetlerinin mevcudu artmıştır<sup>497</sup>. Karadan sevk edilen Anadolu sipahileri, tahsis edilen gemilerle Fenike limanından adaya geçirildi ve bunlar dâhilde adanın merkezi olan Lefkoşe üzerine sevk edildiler. Donanmadan çıkan kapıkulu ocaklarının da iltihakiyle Serdar Lala Mustafa Paşa 51 gün muhasaradan sonra 9 Eylül 1570 Lefkoşe'yi aldı<sup>498</sup>. Lefkoşa ile Girne fethedildikten sonra Piyale Paşa, donanmanın yarısı ile adanın çevresini korumakla görevlendirilmişti. Kaptan Paşa da donanmanın öteki yarısını alarak kaleye adam girmesini önlemek için Lefkoşa limanına demirlemişti. Sonra Kaptan Ali Paşa genç güçlü kuvvetli bir yiğit olduğundan metrise girmiş ve yerine Sivas beylerbeyi İskender Paşa limandaki donanmaya başbuğ atanmıştı. Fethedilen iki kalenin ihtiyaçları tamamlanincaya kadar kış günleri yaklaşmış ve deniz mevsimi de geçmiş olduğundan Osmanlı donanması İstanbul'a dönmüştü<sup>499</sup>. Yukarıda söylediğimiz gibi bu sırada müttefik donanması Meyis Adası önüne kadar gelmiş ise de Lefkoşe'nin alındığını haber alarak dönmüştü.

Lefkoşa'nın Ayosofya Kilisesi eski Türk ananesine göre fetih timsali olarak derhal camiye çevrilmiş, Serdar Lala Mustafa Paşa fetihden altı gün sonra 15 Eylül tarihinde Cuma namazını bu yeni camide kılmış ve o gün Magosa üzerine hareket etmiştir<sup>500</sup>.

Kıbrıs Umumi Valisi Nikola Dandolo, hükümet konağına çekilerek ümitsiz bir müdafaaya kalkışmak istemiş, binanın üzerine çevrilen dört topun bombardımanı sırasında ölmüştür. Lefkoşe'nin düşüşünü takiben de birbiri ardına Baf, Limasol ve Larnaka kaleleri teslim alınmıştır<sup>501</sup>.

#### 4.1.11. Magosa'nın Zaptı

Lala Mustafa Paşa, Lefkoşe Kalesi'nin zaptından sonra Girne ve Baf'ta olduğu gibi Magosa için de sulh yolu ile teslim edilmesini teklif etmişti. Bu arada Lefkoşe Valisi

---

<sup>497</sup> "Kıbrıs'ın Fethi", *Türk ve İslam Ansiklopedisi*, C. 4, s. 609.

<sup>498</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, s. 14; Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi, Osmanlı Dönemi (1730-1839)*, C.IV, s. 4; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 24. ; Halil İnalçık, "Kıbrıs Fethinin Tarihi Manası", s.24.

<sup>499</sup> Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.1, s. 345.

<sup>500</sup> İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.2, s. 397.

<sup>501</sup> "Kıbrıs'ın Fethi", *Türk ve İslam Ansiklopedisi*, C. 4, s. 609; Nuri Çevikel, *Akdeniz'de Bir Osmanlı Adası Kıbrıs*, s. 64.



Bandolo'nun ölümü Magosa Kalesi Muhafızı Bragadin'e iletilmişti. Bilindiği gibi Türk fütuhât siyasetine göre sulh yolu ile teslim olan kalelerin ahalisinin mal ve canlarına dokunulmazdı. Burada da aynı yol denenmiş fakat Venedik'ten takviye geleceğini ümit eden Bragadin bu teklifin reddetmişti. Böyle bir kararın ortaya çıkmasında kalenin çok muhkem olmasının da önemli rolü bulunuyordu. Bunun üzerine kalenin muhasarasına karar verilmişti<sup>502</sup>. Kale, denizden iyice tazyik edilmediğinden dolayı Venediklilerden yardım görüyordu. Bunun üzerine İstanbul'dan Kaptan-ı derya Müezzinzâde Ali Paşa kumandasıyla acele kuvvet ve donanma yollandığı gibi asıl mühim bir donanma da Pertev Paşa serdarlığıyla Akdeniz'e çıkarılmış, Lala Mustafa Paşa yardım kuvveti aldıktan sonra Magosa'yı iyice sıkıştırmıştı ve nihayet kale kumandanı Bragadino, 4 Ağustos 1571'de beş maddelik anlaşma ile bir sene muhasaradan sonra kaleyi teslim etmişti; Magosa Kalesi'nde yedi yüz altmış top ile dört bin asker ele geçirilmişti. Daha Kıbrıs savaşı başlamadan evvel hacca giderken Venediklilere esir düşen 50 Türk'ün Magosa Kalesi'nin zapt ve teslim edileceği gece yapılan Vire Anlaşmasına rağmen hepsinin Venedikliler tarafından idam edilmelerine karşılık, Magosa komutanının sırf savunmasını daha uzun süre devam ettirebilmek amacıyla şehirde işe yaramayan 8000 yerli Hıristiyan halkı kaleden dışarı attığında, bu halkı Türklerin nasıl büyük bir şevkatle karşıladıkları ve onların ada köylerine yerleştirildikleri bilinmektedir<sup>503</sup>. Kıbrıs derhal tahrir olunup beylerbeyliğine Avlonya sancakbeyi Muzaffer Paşa tayin olundu. Beylerbeyi Muzaffer Paşa idari, mali, askeri meselelerini inceleyip hepsini neticelendirmiştir. Akabinde Türk göçü başlamış, 120.000 olan ada nüfusu 36.000 çıkmıştır<sup>504</sup>. Orta Anadolu'dan sürgün usulüyle büyük ölçüde (bir hesaba göre 20 binden fazla) Türk göçmenini alet ve hayvanlarıyla göçürüp boş topraklara yerleştirmişlerdi. Münasip miktar kuvvet, cephane konulmuş ve bir eyalet itibar edilen Kıbrıs'a Tarsus, Alanya ve İçel sancakları ilhak edildiği gibi aynı zamanda adaya Anadolu'dan Konya, Karaman, Niğde, Kayseri sancaklarından göçmenler de naklolunmuştu; hatta daha sonraki senelerde adanın imarı için göçmen nakli daha müsait şartlarla yapılmıştı. Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluş ve genişleme devirlerinde fethedilen yeni topraklara Anadolu'dan Türk toplulukları nakil olunarak birçok yeni kasaba ve yerleşme merkezleri kurulmuş, buraları Türk dini ve kültürel özelliklerle donatmışlardır<sup>505</sup>. İçel sancağına iskân olunan Kara Hacılı, Eski Yörük, Kiseli-

---

<sup>502</sup> Recep Dündar, "Kıbrıs'ın Fethi", s. 642.

<sup>503</sup> Niyazi Ahmet Banoğlu, *Kıbrıs Dosyası*, s. 33.

<sup>504</sup> Yılmaz Öztuna, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, s. 146.

<sup>505</sup> Yusuf Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, TTK Yay., Ankara 1991, s. 41.

oğlu, Şeyhlü, Sendil, Patralı, Solaklı, Gediklü, Toslaklı, Cerid, Saçı-Kara ve Şamlu cemaatleri Kıbrıs'a nakil olunmuşlardır<sup>506</sup>. On binlerce Türk adaya yerleşmiş bunlar bilhassa Yörükler olmuştur. Türkler, yerli Rumlardan toprak almamışlar, boş topraklara ve şehirlere yerleşmişlerdir. Rumlara, imparatorluğun diğer taraflarındaki Hıristiyanlara olduğu gibi, cemaat işlerinde tam bağımsızlık verilmiştir. Kıbrıs Hıristiyanlarının tek sığınağı, Ortodoks başpiskoposluğu olmuştur. Bu başpiskoposluk, bu tarihe gelinceye kadar asla bu derece bir iktidara sahip olmamıştı<sup>507</sup>. Latinler tarafından Katolik kilisesinin egemenliği altına sokularak kapatılan ve mallarına el konulan Kıbrıs Ortodoks Rum Kilisesi başpiskoposluk olarak yeniden açılmış ve adadaki diğer kiliselerin üzerinde bir statüye kavuşmuştur. Başpiskoposun yönetim nezdinde yerli Rum halkının ruhani lideri ve siyasi temsilcisi olarak tayin edilmesi önemlidir<sup>508</sup>.

Bundan sonra Kaptan Paşa, Anadolu sahilinden adaya icabında asker nakli için bir miktar kuvvet bıraktıktan sonra Serdar Pertev Paşa ile birleşmek üzere Kıbrıs'tan ayrıldı ve Rodos civarında onunla birleşti<sup>509</sup>. Girit'teki Venedik donanmasının tayfa arasında çıkan bir salgın hastalık kayıpları ve yerli Rum halkının Venedik kuvvetlerine katılmaktaki isteksizliği haberi İstanbul'a erişince, Divan deniz kuvvetleri başkumandanı Pertev Paşa'ya bir emir göndererek Girit'teki düşmana derhal saldırmasını, bölgedeki kalelere ve adalara akın yapmasını ve nihayet Korfu'da toplanmış olan Venedik gemilerine hücum etmesini istedi. Bu harekât başarıyla sonuçlandığı takdirde Pertev Paşa Venedik'e ait kıyıdaki kalelere saldırarak, bu arda Parga Kalesi'ni tahrip edecekti<sup>510</sup>.

1570-1571'de Kıbrıs'ın fethi Osmanlıların son büyük askeri başarısıdır. Bu çok iyi tahkim edilmiş adanın alınması; Akdeniz'deki en güçlü Hıristiyan donanmasının iletişim hatlarının kesilmesini, adaya büyük bir ordunun götürülüp orada bakımının sağlanmasını gerektiriyordu. Kara ordusu ve donanmanın işbirliği ile kazanılan bu zafer, Osmanlı'nın büyük bir zaferiydi<sup>511</sup>.

Kıbrıs eyaleti, klasik Osmanlı fetih siyasetine göre teşkilatlandırılmıştı. Osmanlı Devleti'nin fütuhatını teşkilatlandırırken daima başvurduğu usul, fethettiği bölgeye Türk göçmenleri getirip yerleştirmektir. Böylece Türk Müslüman nüfusu yerleştirerek yeni

---

<sup>506</sup> Yusuf Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, s. 141.

<sup>507</sup> Yılmaz Öztuna, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, s. 146.

<sup>508</sup> Kemal Çiçek, "Kıbrıs", *DİA*, C.25, TDV Yay. , İstanbul 1992, s. 374.

<sup>509</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3 s. 15; Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, s. 5.

<sup>510</sup> Halil İnalçık, "Mühimmelere Göre İnebahtı Deniz Savaşı", *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara 2002, s. 146.

<sup>511</sup> Halil İnalçık, *Osmanlılar*, s. 47.

fethedilen yeri bir istila tehlikesine karşı emniyet altına almak olmuştur. Diğer taraftan boş ve harap toprakları doldurmak, gelir kaynaklarını işletmek ve Anadolu'daki fazla nüfusa geçim sahası sağlamak olmuştur<sup>512</sup>. Osmanlılar hâkim sınıf olarak yerleşmiş, feodal Katolik Latinleri bertaraf etmişti ve Katolik Latin egemenliğine karşı olan Ortodoks kilisesine bütün eski imtiyazlarını ve vakıflarını iade ederek Ortodoks kilisesinin işlevine devamını sağlamıştı. Yerli halkı kazanmak ve iktisadi mali kaynakları geliştirmek maksadıyla önlemler alınmıştı. Bu arada özellikle pareikosların, yani feodal Latin beylerin malikânelerinde toprağa bağlı Rum köylülerin haftada iki gün senyör için çalışma angaryası kaldırılmıştı<sup>513</sup>. Osmanlı idari sistemi tamamlanır tamamlanmaz kölelik kaldırılmış ağır Venedik vergileri hafif Osmanlı vergi sistemiyle değiştirilmişti<sup>514</sup>. Fetih rolleri bulunan yerli halkın kalbini kazanmaya dayalı istimâlet politikasının uygulanması yolunda fermanlar gönderilmişti. Aslında Osmanlı fetih siyasetinin esasını oluşturan bu politikanın gerekleri henüz seferin başlangıcında yerine getirilmeye başlanmış, II. Selim 1570 tarihinde İçel sancak beyine ada halkının kalplerinin kazanılması için dikkat gösterilmesini, can ve mal güvenliğinin sağlanmasını emretmişti. 1572 tarihli bir fermanla ada halkının savaş sebebiyle maddi ve manevi zarara uğramış olduğu ifade edildikten sonra onlara adaletle, şevkatle muamele edilmesi, adanın kısa zamanda kalkınarak refah ve sadarete kavuşturulması için gerekenlerin en kısa zamanda yapılmasını istemiştir. Bu ferman ve yapılan arazi ve nüfus tahriri sonuçlarına göre faaliyetlere hemen başlanmıştı. Ada silahla fethedildiği için İslam hukukunun hükümleri gereği zirai araziler miri statüsünde değerlendirilmiştir. Böylece daha önce arazi üzerinde hiçbir hakkı olmayan serf statüsündeki yerli halkın serflik, yani araziye bağlı esaretine son verilmiş, kendilerine hakkı karar ve tapu resmi ödeme karşılığında işleyebilecekleri araziler tahsis edilmiş, vergi yükleri azaltılmıştı. Bu sayede halk bazı vergileri ödemek şartıyla toprak ve mal mülk edinme hakkı kazanırken devletin hazinesine de miri arazilerle mülk satışlarından 283.780 akçe girmişti<sup>515</sup>. 1572'de bazı Anadolu vilayetlerindeki her on aileden birinin Kıbrıs'a gönderilmesi kararlaştırılmıştır<sup>516</sup>.

Aynı zamanda Kıbrıs, Ticaret ve sanayide Osmanlılar zamanında gelişme kaydetmiş, bu sektörler Latin kökenli ve Katolik sınıfın tekelinden çıkarılmıştır. Fetihden önce ticaret ve

---

<sup>512</sup> Halil İnalçık, "Kıbrıs'ta Türk İdaresi Altında Nüfus, *Kıbrıs Ve Türkler*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, S.B2, Ayıldız Yay. , Ankara 1964, s.27.

<sup>513</sup> Halil İnalçık, "Osmanlı Tarihine Toplu Bir Bakış", *Osmanlı*, C.1, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 1999, s. 98-99.

<sup>514</sup> Nuri Çevikel, *Akdeniz'de Bir Osmanlı Adası Kıbrıs*, s. 86.

<sup>515</sup> Kemal Çiçek, "Kıbrıs", *DİA*, s. 375.

<sup>516</sup> İbrahim Ethem Çakır, "İnebahtı (Lepanto) Savaşı ve Osmanlı Donanmasının Yeniden İnşası Üzerine Bazı Bilgiler", *Türkoloji Araştırmaları Dergisi*, C. 4, S. 3, 2009, s. 516.

sanayi dallarında hiçbir varlığı olmayan yerli Rumlarla Anadolu'dan getirilen Türkler ve Ermeniler ticaret hayatına girmişlerdir. Latinler döneminde önemli bir ticaret limanı olan Magosa'ya Osmanlı idaresinde Larnaka'da katılmış ve burası yabancı konsoloslukların taşınmasıyla Doğu Akdeniz ticaretinde önemli bir ihraç ve transit limanı olmuştur. Larnaka, Magosa ve Lefkoşa Osmanlı yönetimi altında birer sanayi ve ticaret şehri haline gelmiştir. Özellikle Larnaka'da İngiliz, Fransız, Hollanda, Venedik ve diğer yabancı ülkeler konsolosluklar açarak kendilerine sağlanan imtiyaz sayesinde rahatça işlerini takip etmişlerdir. Kıbrıs limanlarının ticaretteki etkinliği, sağlanan bu imkânlar sayesinde artmıştır. Her esnaf bakırcılar, balıkçılar, debbağlar çarşısı gibi kendi sınıfından kimsenin ağırlıkta bulunduğu yerlerde ticaret yapıyordu. Bu sayede üretim artmış, fiyatlar düşmüş ve adada bolluk yaşanmıştır. İpekli ve pamuklu kumaş, yün, tütün, şarap, ilaç ve boya yapımında kullanılan değerli bitkilerle çeşitli kumaş ve dokuma ihraç edilmiştir. Zirai ürünler yanında işlenmiş orman ürünleri, madenlerle tuz da Kıbrıs'ın önemli ihraç malları arasındaydı. Tuz üretimi ve ticareti Latinler döneminde olduğu gibi Osmanlılar tarafından da devletleştirilmiştir. Larnaka ve Limasol'daki meşhur tuz madenleri her yıl özel kişi veya şirketlere iltizam usulüyle devredilmiş ve devlet bu işten önemli miktarda gelir elde etmiştir. Kıbrıs, az da olsa ithalat yapmaktaydı. Atlas, Fransız kumaşları, teneke, demir, kurşun, Amerika boyası, kaliteli Trablus ve Kudüs sabunlarıyla baharat dışarıdan alınan başlıca ürünlerdi. Kıbrıs'a Batıdan olduğu gibi Anadolu ve Suriye vilayetlerinden den tüccarlar geliyor, Anadolu'nun bazı mamullerini Kıbrıs üzerinden pazarlıyordu. Bu bilgiler ışığında, Osmanlı idaresinde Kıbrıs'ın ekonomik açıdan geri bir ada olmaktan çıkıp Doğu Akdeniz ticaretinde önemli bir yere sahip olduğu ifade edilebilir<sup>517</sup>. Kısacası Kıbrıs, Doğu Akdeniz bölgesinde önemli bir üs, bir uğrak yeri olduğu kadar kendi ürünlerinden dolayı da önemli bir ticaret alanı niteliği taşıyordu<sup>518</sup>. Kıbrıs'ın fethi bu savaşa katılan kara ve deniz kuvvetlerinin büyüklüğünü, stratejik yetenek ve başarı ile tarihte eriştiği en yüksek noktayı gösterir<sup>519</sup>. Kıbrıs'ın alınmasıyla Doğu Akdeniz egemenliği tamamen Osmanlı Devleti'nin eline geçmiş ve Akdeniz'de söz sahibi olma durumu artmıştır. Ekonomik açıdan önemli bir fetih niteliği taşımıştır. Venedik adanın kaybıyla derin bir üzüntü duymuş ve Avrupa'da müttefik aramaya koyulmuştur. Kıbrıs'ın fethi Osmanlı Devleti'nin prestijini arttırmış ve Akdeniz'in hâkimi konumunu pekiştirmiştir.

---

<sup>517</sup> Kemal Çiçek, "Kıbrıs", *DİA*, s. 378.

<sup>518</sup> Şerafettin Turan, *Türkiye İtalya İlişkileri, Selçuklulardan Bizans'ın Sona Erişine*, Metis Yay. , İstanbul 1990, s. 82.

<sup>519</sup> Halil İncalık, "Kıbrıs Fethinin Tarihi Manası", s.26.

#### 4.1.12. İnebahtı Muharebesi

İnebahtı Deniz Savaşı Osmanlı tarihinde ve Avrupa tarihinde önemli bir yere sahiptir. İnebahtı mağlubiyeti, Avrupa'da yenilmez Osmanlı düşüncesini yıkmış ve Osmanlı Devleti'nin önemli kayıplar vermesine sebep olmuştur.

Kıbrıs'ın alınmasının ardından bir Haçlı ittifakının kurulacağını tahmin etmek hiç de zor değildi. Kıbrıs'ın intikamını almak isteyeceklerdi. Haçlı birliğinin esas amacı, Osmanlı Devleti'nin Akdeniz hâkimiyetine son vermektir. Bunun için aralarında sürekli görüşmeler yapmışlardır. Osmanlı Devleti de olası savaş hali için tetikte beklemiştir. Kıbrıs'a sefer yapılmasında endişelerini ortaya koyan Sokullu Mehmet Paşa'nın haklılığı bu durumda ortaya çıkmıştır. Zira Papa V. Pius, Hıristiyan âlemini Türklere karşı Haçlı seferine daveti ile Kıbrıs'ın kurtarılmasında ısrar ediyordu. Müttefik donanmasının gerek gecikmesi gerek fırtına yüzünden Kıbrıs'a yaklaşamaması harekâtı engellenmişti. Bunun üzerine Papa ittifakı genişletmek istediye de başarılı olamamıştı. Ancak Osmanlı Devleti'ne karşı kurulan ve Kıbrıs'ı kurtarmayı hedefleyen mukaddes ittifaka Toskana, Ceneviz, Savua, Malta, Ferrara ve Parma gibi şehir devletleri de kendi çaplarında katıldılar. Müttefik donanması Sicilya Adası'nda, Messina Limanı'nda toplanmıştı. Donanma kumandanlığına İspanya Kralı Charles Quint'in gayrimeşru oğlu 23 yaşındaki Amiral Don Juan tayin edilmişti (Mayıs 1571). Osmanlı donanmasında 230 gemi ile 25.000 asker bulunuyordu. Savaşçı asker ve kürekçi sayısı noksandı. Zira askerlerin bir kısmı Kıbrıs'ın muhafazasında bırakılmıştı. Ayrıca güvenliği sağlamak üzere adaların arasında dolaşan gemilerde de bir miktar savaşçı ve kürekçi bulunuyordu. Öte yandan Kıbrıs seferi ile adalar arasındaki seferlere katılan asker yorgun bir vaziyette tekrar sefere gidiyordu. Müttefik donanması ise yeni düzenlenmiş, taze kuvvetlere sahip olup müttefik donanmasında 243 gemi ve 37.000 asker bulunuyordu<sup>520</sup>. Ayrıca Papa'nın büyük çabalarını yakından izleyen Sokullu Mehmet Paşa, onun etkinliklerini durdurmak amacıyla Venediklilerle barış yapma girişiminde bulundu ise de başarılı olmadı. Kaynaklarda Mukaddes İttifak olarak belirtilen Venedik-İspanya anlaşmasının bir maddesinde "Türklerle sürekli olarak mücadele edilmesi" yer almıştı<sup>521</sup>. Kutsal Birlik ancak Kıbrıs düştükten sonra bir donanma gönderebilmişti. Aslında Avrupalıların amacı sadece Kıbrıs'ı geri almak değil, Türkler tarafından ele geçirilen bütün Hıristiyan topraklarını almaktı<sup>522</sup>.

Magosa'nın fethinden sonra Kaptan Paşa Kıbrıs'ta 20 gemi bıraktıktan sonra 10 Mayıs 1571'de adadan ayrılıp Pertev Paşa ile birleşmişti. Bu sırada İstanbul'da bulunan Barbaros'un

---

<sup>520</sup> Mücteba İlgürel, "Zirveden Dönüş; II. Selim'den III. Mehmet'e", s. 647.

<sup>521</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.IV, s. 6.

<sup>522</sup> Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, s. 223.

oğlu Hasan Paşa kumandasıyla gönderilen 20 kadırğa da donanmaya iltihak etti<sup>523</sup>. Osmanlı donanması mevcudu Peçevi ve Hammer'e göre 300, Kâtip Çelebi'ye göre 250 parça gemiden oluşmaktaydı<sup>524</sup>.

Donanma önce Pertev Paşa'nın emrinde olarak Korfu ve Kefalonya Adaları arasında dolaşarak Haçlı donanmasının aramış, düşman ordusunun yaklaşmakta olduğu haberleri üzerine Pertev Paşa'nın başkanlığında bir savaş meclisi toplanarak durum muhakemesi yapılmıştı. Mecliste İnebahtı (Lepanto) civarında savaşı savunma şeklinde kabul etmek veya açık denizde kabul etmek şıkları görüşülmüştü. Savaşçı asker noksanlığı yüzünden İnebahtı limanında savunma yapmanın uygun olacağı ağırlık kazanmıştı. Mecliste bulunan Kaptan-ı derya Müezzinzâde Ali Paşa ise düşmana taarruz edilmesini savunmuştu. Büyük denizci Cezayir-i Garp Beylerbeyi Uluç Ali Paşa ise düşmana açık denizde taarruz edilmesini, karaya yakın yerde askerinin savaşı terk edip karaya kaçabileceğini ifade etmişti<sup>525</sup>. Girit'in Suda limanında karaya asker çıkarılarak tahribat yapılmış, bilâhare Mora Yarımadası güneyinden dolaşılmıştı. 23 Temmuz 1571 günü, Venedik amirali Veniero, emrindeki 60 kadırğayla Korfu'dan kaçmış, böylece büsbütün serbest kalan Türk donanması, Dalmaçya sahillerini tarayarak, Venediklilere ait dört kaleyi zaptetmişti. Uluç Ali Paşa'nın Zara'ya, Kara Hoca'nın Venedik şehri yakınlarına, Müezzinzâde Ali Paşa'nın da Cattaro'ya akınları sırasında, Haçlı donanmasının harekete geçmekte olduğu haber alınarak geri dönülmüştü. Korfu ve Kefalonya Adaları vurularak, İnebahtı Körfezi'ne girilmiş<sup>526</sup>, Preveze sahili açıklarında muharebe başlamıştı. Düşman baş amirali Don Juan, kendi gemisine hücum eden geminin bizzat kaptan paşa gemisi olduğunu üç fenerinden anlamıştı ve bütün kuvvetini buraya yönlendirmişti. Şiddetli muharebeden sonra Kaptan-ı derya Ali Paşa ile birçok kişi şehit olmuştu. Ali Paşa'nın iki oğlu da esir düşmüştü. Bu hali gören bir kısım asker kara tarafına kaçmış; Pertev Paşa'nın gemisi top ile batırılarak kendisi denize düşüp yüzerken Hasan Paşa oğlu Mahmut Bey tarafından kanca ile kurtarılıp gemiye alınmıştı ve bir hizmetkâr elbisesi giydirip Mahmut Bey gemisiyle Preveze'ye çıkarılmıştı; bu deniz muharebesi güneşin doğmasıyla başlayıp batıncaya kadar devam etmişti. 190 Türk gemisi ya batmıştı veya düşmanın eline geçmişti; karşı tarafın gemi zayıyatı az olmakla beraber insanca telefâtı çok olmuştu<sup>527</sup>. Cezayir

---

<sup>523</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, s. 17.

<sup>524</sup> "Kıbrıs'ın Fethi", *Türk ve İslam Ansiklopedisi*, C. 4, s. 610.

<sup>525</sup> Mücteba İlgürel, "Zirveden Dönüş; II. Selim'den III. Mehmet'e", s. 647; Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî*, s. 82.

<sup>526</sup> "Kıbrıs'ın Fethi", *Türk ve İslam Ansiklopedisi*, C. 4, s. 610.

<sup>527</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, s. 19.

beylerbeyi Kılıç Ali Paşa, otuz kırk kadar gemiyle kurtulabilmişti. İnebahtı mağlubiyeti Osmanlı kaynaklarında Sıngın donanma harbi olarak da anılır<sup>528</sup>.

Osmanlı donanmasının asker kaybı 20.000 kişidir, 3.000 asker esir düşmüştür. Müttefiklerin kaybı ise 8000 ölü 21.000 yaralı askerdir, 15 gemi batmış, pek çoğu tahrip olmuştu. Genç Amiral Don Juan yaralanmış, savaşa İspanya'dan katılmış bulunan Don Kişot adlı eserin müellifi Cervantes de sol kolunu kaybetmiştir. Savaşta pek çok İspanyol, İtalyan ve Maltalı denizci asilzâde ölmüştür. Osmanlı donanmasının sağ cenahını kumanda eden Uluç Ali Paşa, karşısındaki Malta şövalyeleri kaptan gemisini ele geçirmiş ve diğer gemilere de büyük zayıf vermiştir. Kendisine ait 22 parçalık donanmayı da salimen kurtarmıştı. Ali Paşa donanmanın hezimetini haberini Edirne'de bulunan padişaha bildirdiğinde II. Selim bu habere çok üzölmüş, Uluç Ali Paşa'yı gösterdiği liyakat üzerine Kaptan-ı derya tayin etmiştir. Müttefik donanması ise Korfu Adası'na çekilmiştir. Ali Paşa ise müttefiklerin Anadolu sahillerine saldırma ihtimaline karşı görevlendirilmiş, fakat bir müddet sonra Ali Paşa İstanbul'a geri dönmüştü. II. Selim'in emriyle Uluç lâkabi Kılıç'a tebdil olunmuştu<sup>529</sup>

230 gemilik Osmanlı donanmasına yapılan baskın ve yaklaşık 500 geminin katıldığı donanmadan 50.000 insanı kaybetmesi İspanya'yı kahraman yapmıştı. Bu savaş Akdeniz'de Türk egemenliğinin zayıfladığı anlamına gelmektedir. Bu zafer İspanyol kralını Avrupa'da üstün bir duruma getirmiştir<sup>530</sup>.

Osmanlı donanması yerle bir olmuştur. Önemli kaptanlarını ve işbilir mürettebatını ve gemilerini kaybetmiştir. Osmanlı XV. yüzyıldan bu yana ilk kez yenilgi ile yüzleşiyordu. Ayrıca Avrupa da ilk kez, Osmanlıların eskisi kadar güçlü olmadıklarını anlamıştı<sup>531</sup>.

Bütün Avrupa, bu büyük zaferi Türk tehlikesinin sonu olarak kutladı. Üç yıllık bir ittifakla bağlı olan İspanya, Venedik ve Papalık İstanbul'a doğrudan doğruya bir saldırı bile düşünür olmuşlardı. Fakat daha sonradan Osmanlı'nın çalışmaları neticesinde bu düşünceden vazgeçmişlerdir<sup>532</sup>. Avrupa'nın kazandığı bu üstünlük Avrupalı Devletlerini Osmanlı'yı istila ve paylaşma etrafında toplamış, ortak hareket ve uzlaşma noktasında birleştirmişti. Böylece Avrupa için daha o zamandan Şark meselesi ortaya çıkmış oldu<sup>533</sup>.

---

<sup>528</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 326.

<sup>529</sup> Mücteba İlgürel, "Zirveden Dönüş; II. Selim'den III. Mehmet'e", s. 646; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 24. Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî*, s. 84. Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kıbar Fî Esfari'l-Bihar*, s. 140-141.

<sup>530</sup> Halil İnalçık, *Kuruluş ve İmparatorluk...*, s. 166.

<sup>531</sup> Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, s. 22; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 21.

<sup>532</sup> Halil İnalçık, *Osmanlılar*, s. 47.

<sup>533</sup> Halil İnalçık, *Osmanlılar*, s. 217.

İnebahtı'da müttefiklerin elde ettiği galibiyet, Avrupalılara Kıbrıs'ın kaybını unutturmuştur. Ayrıca Akdeniz'de yeni bir faaliyet için anlaşamadıklarından dolayı ittifak dağılmıştır. Don Juan'da askerini terhis etmekten başka çare bulamamıştır. Esasında müttefikler galibiyetin meyvelerini toplayamamışlardır. Ancak imparatorluk vaktiyle Preveze Deniz Savaşı (1538) ile Doğu Akdeniz'de elde ettiği üstünlüğü yitirmiştir. Nitekim Akdeniz'de Osmanlı denizciliği bundan sonra eski gücüne ulaşamayacaktır. Bunun en önemli sebebi, Osmanlı Devleti'nin çok kıymetli kaptanlarını savaşta kaybetmiş olmasıdır<sup>534</sup>.

Müttefiklerin İnebahtı'daki başarısı Avrupa'nın pek çok kentinde kutlanmıştır. Ele geçirdikleri Türk gemileri, bütün Avrupa limanlarında halka teşhir edilmiştir. Papalık amirali Marko Antoniyo Kolona büyük bir zafer alayı ile Roma'ya gelmiştir. Bu zafer dolayısıyla Venedik'te bir anıt yaptırılmıştır. Günümüzde de bu hatıralar yaşatılmaktadır<sup>535</sup>.

İstanbul'da ise yenilgi şaşkınlıkla karşılanmıştı. Padişah II. Selim Divan toplantıları yapıyordu. Bu toplantılarda alınan karar mümkün olanın daha fazlasının yapılması ve tersanelerde yeni daha donanımlı gemilerin yapılmasına başlanmasıydı<sup>536</sup>. İnebahtı Muharebesi'nden sonra inşa edilmesi istenilen gemilerle ilgili olarak gönderilen hükümlerde sadece gemi yapımı değil, aynı zamanda gemilerin çok acele bitirilmesinin gerekliliği özellikle dikkat çekmektedir. Sinop kadısına gönderilen hükümde: “Sinop kadısına hüküm ki mektub gönderüb on dokuz kadirge ve üç baştarda görülüp ve sâbıkâ naks olan at gemisi dâhi binâya mübâşeret olmağın ve Süleyman Reis dahi beş kıt'a kadirge binâ idüb Bafra ve Sinop reayasın istihdam olunub kürekçileri avf olunmak hususi bildirmişsin imdi reaya bu defa hesap olunup himayet olunmak mümkün değildir inşa'a'llâhü'l-e'azz bir vakt himayet oluna buyurdum ki vusul buldukta gemileri eriştirmek ardınca olub bab-ı ikramda dakika fevt eylemeyesin” şeklinde ifade edildiği üzere kadirge, baştarda ve at gemisi inşası istenilmekteydi<sup>537</sup>.

Donanmanın yapımı aşamasında ihtiyaç olan ustaların temini içinde muhtelif yerlere hükümler yazılmıştır. 28 Mayıs 1572 tarihli kapudana yazılan hükümde özetle; kalafat, neccar, barid tiraşan, kumbaracıyan ve başka ustaların emre muhalif yerlerde çalışmaması isteniyor ve ulufe tasarruf edenlerin Donanma-yı Hümâyûn'a giderek çalışmaları aksi takdirde

---

<sup>534</sup> Mücteba İlgürel, “Zirveden Dönüş; II. Selim'den III. Mehmet'e”, s. 647; Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, s. 154.

<sup>535</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C. IV, s. 7.

<sup>536</sup> Radovan Samarcic, *Dünya'yi Avuçlarında Tutan Adam, Sokullu Mehmet Paşa*, Çev: Meral Gaspıralı, Sabah Yay., İstanbul 1996, s. 255.

<sup>537</sup> İbrahim Ethem Çakır, *10 Numaralı Mühimme Defteri'nin Transkripsiyon ve Değerlendirmesi*, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 2006, s. 24.



ulufelerinin verilmemesi emrediliyordu. Osmanlı donanması gemilerin ihtiyaçlarından olan kürekçi ihtiyacını da muhtelif yollardan temin etmiştir. Bunları kısaca şöyle özetleyebiliriz; Olağanüstü zamanlarda alınan daha sonraları mutad olan avarız vergisinin kürekçi hizmetine çevrilmesi, savaşta alınan esirler, satın alınan esirler, muhtelif suçluların kürek cezalarına çarptırılmalarıdır<sup>538</sup>. Bu durum Mühimmelere şu şekilde yansımıştı: 16 Mayıs 1572’de yazılan hükümde “Venediklü Dayân melâ’in gemileri Nakşe ceziresine geldiklerinde kefare-i fecre ile mu’ameleleri olup reayayı izhâl edüp fesad eyleyenler kimler olduğu cezire-i mezbure zabiti olan Yasef defter eyleyüp defteri Südde-i Saadetime irsal eylemeğin ol defterin sureti aslında ihrac olunup mezkûrları ele götürüp küreğe komak için sana gönderildi buyurdum ki vusûl buldukda inşâallahu’l-e’azz donanma-i humâyûnumla cezîre-i mezbûra varmak müyesser oldukda zikr olunan defterde mestûr olan eşkiya ve defterde olmayup sahih Venedikli ile muameleleri olup ve reayayı izhal edüp fesad ve şenâ’at eyledükleri vâkı ise mecâl virmeyüp mezburları tutup kadana ile küreğe koşasın”<sup>539</sup>. Kürek cezalarına çarptırılmayla ilgili 19 nolu Mühimme Defteri’nde bir hayli hüküm bulunmaktadır. Ayrıca defterde Bursa kadısına yazılan bir hükümle her sekiz haneden bir kürekçi istendiği görülmektedir. Bütün bu yoğun çalışmalar neticesinde donanma hazır hale gelmiştir. Kilis Beyi’ne yazılan hükümde tersanelerde iki yüz elli tane kadirga yapıldığı ve bundan sonra Anadolu ve Rumeli yakalarında üç yüz tane kadirganın hazır olacağı belirtilmektedir. Ayrıca yeni inşa olacak iki yüz elli kadirganın hazır olacağı belirtilmektedir. Yeni inşa olunan iki yüz elli kadirganın 1572 Haziran’ında Kaptan Kılıç Ali Paşa kumandasında denize açıldığı ifade edilmektedir<sup>540</sup>.

Görüldüğü üzere Osmanlı Donanması hemen toparlanmaya başlamıştır. Devlet merkezindeki tersanede padişaha ait hasbahçeden bir miktar ayrılmak suretiyle fazla gemi yapılmak için mevcut kızakların miktarı arttırıldığı gibi Karadeniz’de Sinop, Amasya, Kandıra, Kefken, Midye, Varna, Ahyolu, Süzebolu, Burgaz, Marmara Denizi’nde, İzmit, Gemlik, Biga, Gelibolu, Doğu Akdeniz’de Edremit, Rodos, Antalya ve Alanya ve diğer bazı limanlarda gemi inşasına başlandı; yalnız Sinop’ta on yedi kadirga yapılıyordu; diğer yerler, kendi kabiliyetlerine göre müteaddit kadirga yapmakta idiler. Gemi yapmakta olan her yere lazım olan kereste, gemi demiri, zift, kürek, yelkenbezi, halat vesair levazımat için emirler verilmişti. Bir taraftan gemileri kalafatlamak için kalafatçılar tedarik olunurken, diğer taraftan

---

<sup>538</sup> H. Muharrem Bostancı, *19 Numaralı Mühimme Defteri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2002, s. 19.

<sup>539</sup> H. Muharrem Bostancı, *19 Numaralı Mühimme Defteri*, s. 22-23.

<sup>540</sup> H. Muharrem Bostancı, *19 Numaralı Mühimme Defteri*, s. 19. Ayrıntılı bilgi için Bkz; Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî*, s. 86.

da gemilere kürekçi ve tüfekçiler hazırlamaktaydı<sup>541</sup>. Konjonktürel tarih bakışı içinde, bu mali çabanın Osmanlı bütçesinde nasıl bir açık meydana getirdiğini ve devlet maliyesini sürekli olarak borca boğup boğmadığını araştırmak önemlidir. Kasımpaşa Tersanesi'nin çalışan insan mevcudunun araştırılmasında özellikle de kürekçi tayfa ve asker devşirmeleri kullanılmıştır<sup>542</sup>. Kılıç Ali Paşa endişe içinde Sokullu Mehmet Paşa'ya "Tekne icad ve ihdası mümkündür ve illa mesela iki yüz sefineye beş altı yüz gemi demiri palamar ve ip ve her sefineye yelken ve sairenin tedarikine imkân yoktur" demişti. Sokullu, Kaptan Paşa'ya cevap olarak, "Paşa Hazretleri Bu devlet öyle bir devlettir ki murad edilirse, cümle donanmanın lengerlerini gümüştan, iplerini ibrişimden, yelkenlerini atlastan yapabilir. Sen hiç endişe etme ve ne gerekiyorsa benden iste" demiştir. Gerçekten Kılıç Ali Paşa, hemen gemilerin inşasına başlamış ve bütün Avrupa'nın korkunç bir şaşkınlıkla karşılayacağı yeni ve büyük Osmanlı donanmasını, beş ay gibi çok kısa bir süre de Akdeniz'e çıkarmıştır<sup>543</sup>. İnebahtı mağlubiyetinin ardından Osmanlı Devleti'nde yeni donanma oluşturulması için girişildiğini görüyoruz. Başta Sokullu Mehmet Paşa olmak üzere Kaptan-ı derya Kılıç Ali Paşa'nın büyük gayretleri sonucu donanma oluşturulmuştur<sup>544</sup>. Ancak bu girişim zaten krizde bulunan ekonomide büyük bir gedik daha açmıştır<sup>545</sup>. Bu arada İnebahtı mağlubiyeti sebebiyle Osmanlıların Venedik'le bir sulh anlaşması yapabileceğini düşünen Venedik Elçisi Barbaro, Sokullu Mehmet Paşa'ya sulh taraftarı olup olmadığını yoklamak istediğinde Vezir-i Azam Barbaro'ya: "İnebahtı muharebesinden sonra cesaretimizin sönmediğini görüyorsun; sizin zayıtınızla bizimki arasında fark vardır; biz sizden bir krallık yer olan Kıbrıs Adası'nı alarak kolunuzu kestik; siz ise donanmamızı mağlup etmekle sakalımızı tıraş etmiş oldunuz; kesilmiş kol yerine gelmez lakin tıraş edilmiş sakal daha gür olarak çıkar" demiştir<sup>546</sup>. Osmanlı Devleti'nin gücünün ve dirayetinin mutlak olduğunu bildirmiştir. Zaten bozgundan sonra kazanan taraf olmalarına rağmen Haçlı donanması büyük zayıt verdiği için galibiyetin meyvelerini toplayamamışlardır<sup>547</sup>. Bir kış içinde dünyanın en büyük ve en güçlü donanmasını adeta yeniden inşa eden Osmanlılarla başa çıkılamayacağını anlayan

---

<sup>541</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, s. 21-22; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 21-22.

<sup>542</sup> Robert Mantran, "İnebahtı Deniz Çarpışmasının İstanbul'daki Yankısı", *XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, Çev: Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Yay. , İstanbul 1995, s. 91-103.

<sup>543</sup> Ahmet Efe, "Sultan II. Selim", s. 191; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 21; Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kıbar Fî Esfari'l-Bihar*, s. 141.

<sup>544</sup> İbrahim Ethem Çakır, "İnebahtı (Lepanto) Savaşı...", s. 518.

<sup>545</sup> Giacomo E. Carretto, *Akdeniz'de Türkler*, s. 32.

<sup>546</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, s. 23; Mehmet Maksudoğlu, *Kıbrıs Seferi (1570-1571)*, s. 176.

<sup>547</sup> Tufan Gündüz, *Osmanlı Tarihi El Kitabı*, Grafiker Yay. , Ankara 2012, s. 205.

Venedikliler artık sulha mecbur olmuşlar ve 1573 Nisan'ında, Devlet-i Âliye'nin bütün isteklerini kabul ettikleri bir anlaşmaya imza koymuşlardır<sup>548</sup>. Yedi madde üzerine akdedilen muahede gereği Venedik Cumhuriyeti Kıbrıs'ın Osmanlılara terkini kabul ediyor ve bundan başka Sultan Süleyman zamanından beri verdikleri üç yüz bin filoriyi her sene ödemeyi taahhüd ediyordu. Venedik Cumhuriyeti Kıbrıs Adası elinde iken her sene Osmanlılara verdiği sekiz bin dukayı adanın Osmanlılara geçmesi hasebiyle bundan sonra vermeyecekti. Venedikliler ellerinde bulunan Zanta Adası'ndan dolayı her sene Osmanlı hazinesine verdikleri beş yüz dukayı üç misli yani bin beş yüz duka olarak ödeyeceklerdi; her iki tarafça müsadere olunan tüccar mal ve gemileri iade veya tazmin edilecekti. Kıbrıs'tan başka Arnavut sahilindeki Sobot veya Sopoto Kalesi bütün topraklarıyla Osmanlılara terk ediliyordu; Kilis tarafındaki Kamengrad madeni ile iki kale de ele geçmişti. İki taraf arasında Kanuni Sultan Süleyman zamanındaki diğer maddelere riayet edilmesi kararlaştırılmıştı. Hammer bunları kaydettikten sonra, “ bu muahedenin şartları nazar-ı dikkate alınacak olursa İnebahtı muharebesini Türkler kazanmış zannolunur” demektedir. Şurası muhakkak ki Osmanlı hükümeti, donanması mağlup olmakla beraber her ne kadar kendi lehine iyi bir muahede akdettiyse de İnebahtı muharebesinde kıymetli denizcilerin ölümü daha sonraki senelerde donanmamızın eski gücünü kaybetmesinde mühim rol oynamıştır<sup>549</sup>. Barbaros ve Turgut Reis'in yetiştirmelerinin arkası gelmeyip onların yerini tutacak personel bulunmayınca, saraydan çıkan ve yeniçeri ağalığından gelen tecrübesiz Kaptan Paşalar iş başına gelmişti. Bunlar işlerini zararsızca idare etmeyi muvaffakiyet sayıyorlardı<sup>550</sup>.

XVI. yüzyıl sonunda İnebahtı yenilgisi ile donanma rekabet gücünü adamakıllı kaybetmişti. Artık Batı Akdeniz havzası güçlenmiş ve yayılma dönemine girmişti<sup>551</sup>. Batı dünyasını bir hoşnutsuzluk ve kızgınlık dalgası sarmıştı. Venediklileri hainlik ve kalleslikle suçlamışlardı<sup>552</sup>. Ayrıca İnebahtı Savaşı Katolik Hıristiyan dünyasının son büyük Haçlı seferiydi<sup>553</sup>. Bu savaştan sonra Osmanlı Devleti kendine gelmeye çalışsa da çok yara almıştır. XVII. yüzyılın başlarından itibaren dünyadaki donanma faaliyetlerine ve gelişmelere ayak

---

<sup>548</sup> Ahmet Efe, “Sultan II. Selim”, s. 191.

<sup>549</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, s. 24-25; Mücteba İlgürel, “Zirveden Dönüş; II. Selim'den III. Mehmet'e”, s. 648; Stanford J. Shaw, *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, s. 224.

<sup>550</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 22.

<sup>551</sup> İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Cedit Neşriyat Yay. , Ankara 2008, s. 246.

<sup>552</sup> Radovan Samarcic, *Dünya'yi Avuçlarında Tutan Adam, Sokullu Mehmet Paşa*, s. 257.

<sup>553</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...* , s. 27.

uyduramaması, tecrübeli denizcilerin eksikliği Osmanlı donanmasının eski ehemmiyet ve gücünü kaybetmesine sebep olmuştur<sup>554</sup>.

---

<sup>554</sup> İlhami Daniş, *Karadeniz'de Osmanlı Donanması*, s. 6.

## 5. BÖLÜM

### 5.1. XVI. YÜZYIL OSMANLI DENİZ SEFERLERİNİN BAŞARI VE BAŞARISIZLIK NEDENLERİ

#### 5.1.1. Siyasi Konjonktürün Rolü

Osmanlı Devleti jeopolitik açıdan bakıldığında her türlü gereksinimini karşılayacak bir konuma gelmişti. Bulunduğu stratejik mevki, savunma ve topraklarını genişletme anlamında oldukça elverişliydi. Avrupa'ya ve Doğu'ya yapılan seferler kara kuvvetleri ve lojistiği olarak karada hedef rakibini mağlup edecek şekilde çok başarılıydı. Çünkü eğitimli ordusu çok iyi durumdaydı. Fakat denizlerde Avrupa'daki gelişmelerden uzak kalmış ve sadece Osmanlı kara kuvvetlerini destekleyici lojistik destek olarak ve resmi korsanlık adıyla bir misyon üslenmişti. Osmanlı Devleti başlangıçta sahip olduğu topraklarından dolayı bir kara devleti olarak ortaya çıkmıştı. Fakat Osmanlı Devleti topraklarını genişlettikçe artık bir kara devleti olmasının yanı sıra denizlerde de söz sahibi olması gerektiğinin farkındaydı ve devletin donanmaya ihtiyacı vardı. Osmanlı Devleti Karesi Beyliği'ni aldıktan itibaren denizcilik faaliyetlerine başlamıştır. Diğer beylikleri ve bilhassa denizci beylikleri de topraklarına katmasıyla Osmanlı karada olduğu kadar denizlerde de ileri gitme aşamasında büyük bir adım atmıştı. Rumeli'ye geçtikten sonra burada Gelibolu Tersanesi'ni kurarak bir donanma üssü elde etmiş, üç kıtada toprak sahibi büyük bir imparatorluk olma yoluna girmiştir.

XVI. yüzyılda Osmanlı'nın sınırlarını genişletmekteki amacı, Avrupa ülkelerinin keşif yolculuklarının amacıyla aynıdır. Bu amaçlar zenginlik, güç, zafer ve dini meşruluk kazandırmak olmuştur<sup>555</sup>. XVI. yüzyılın başlarında Osmanlı Devleti, Avrupa istikametinde istikrarlı ve sürekli bir genişleme göstermiştir. Karadeniz ve Anadolu tamamen kontrol altına alınmış, Mora, Eğriboz ve Balkanlar ele geçirilmiş, Macaristan ve Avusturya'nın hâkimiyeti için ise planlar yapılmaya başlanmıştır. Mısır'daki Memlûklü Devleti ile ekonomik ve siyasi anlaşmazlıklar başlamıştır. Aynı dönemde Portekiz deniz gücünün Hint Okyanusu'na girmesi Osmanlı'yı başka bir güç mücadelesine sürüklemiştir. Bu durumun neticesinde Mısır ve İran'ın fethi öncelik kazanmıştır<sup>556</sup>.

Akdeniz'de Osmanlıların stratejik anlamda bir savunma mekanizması oluşturması gerekmektedir. Batı'daki ilerlemenin sürekliliği ve doğudaki istikrarın sağlanması ve güvenliği açısından aynı zamanda ticaret yollarının sürekliliği ve güvenliği nedeniyle Akdeniz

---

<sup>555</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 16.

<sup>556</sup> Nejat Tarakçı, "Osmanlı Ve Portekiz'in Hint Okyanusu'ndaki Deniz Stratejilerinin Karşılaştırılması Ve Bölgedeki Etkileri", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, Aralık, İstanbul 2008, s. 12.

Osmanlı Devleti için çok önemliydi. Bu şartlar altında donanmanın gerekliliği ön plana çıkmaktaydı.

Akdeniz’de güçlü ve tecrübe sahibi denizci devletlerin varlığı Osmanlı için tehdit unsuruydu. Venediklilerle Rodos Şövalyelerinin Doğu Akdeniz’de Osmanlıların çıkarlarına zarar veren tutumları, Osmanlı Devleti’nin burayı kontrol altında tutmasını gerekli kılıyordu. Doğu Akdeniz ticareti Venedik için çok önemliydi. Bundan dolayı Venedik, Memlük Devleti ile arasındaki ulaşım yollarını, İnebahtı, özellikle Mora’daki Moton, Koron ve Navarin gibi liman şehirleri ile Güney Ege Denizi, Girit ve Kıbrıs’taki üslerine dayanarak mümkün olduğu kadar bu durumu sağlamlaştırmaya çalışıyordu. Bu zamanda Akdeniz’in en güçlü deniz devleti olan Venedik ile Osmanlı Devleti arasında, her iki tarafın da Akdeniz’deki yüksek çıkarları dolayısıyla, geçmişte olduğu gibi gelecekte de olası çatışmalar kaçınılmaz olacaktı<sup>557</sup>. Osmanlı Devleti Rodos, Venedik ve Memlüklülere çeşitli seferler düzenlemişti. Doğu Akdeniz’de uzun zamandır deniz gücü olan Venedik, Suriye ve Güney Anadolu kıyılarındaki bir limanın kontrolünü ele geçirmeyi umuyor ve bu nedenle de Türkmen Akkoyunlu hükümdarı Uzun Hasan ile (1453-1478) askeri bir ittifak kurmaya çalışıyordu. II. Mehmed, Uzun Hasan’ı 1473’te Otlukbeli Savaşı’nda mağlup edince, Venedik’in planları suya düşmüş ve doğu ticareti karayollarının çıkışları olan limanlardaki konumunu garantileyerek bir ittifak kurmayı amaçlamıştı. Bu limanların kontrolü Memlüklülerdeydi. 1503 Osmanlı-Venedik anlaşmasıyla, Doğu Akdeniz’deki deniz ve ticaret üslerinin kontrolünü ele almak için süren savaş dönemi sona ermişti. Bu anlaşma, Osmanlı topraklarındaki Venedikli tacirlerin ticaret imtiyazlarına tekrar kavuşmasını ve Venedik’in dikkatini İtalya’daki iç siyasete çevirmesiyle Doğu Akdeniz’de güvenliğin bir ölçüde garantiye alınmasını sağlamıştı. Venedik’in anlaşmada ödediği bedel ise, toprak kaybı (Modon, Leponto, Navarin, Draç ve Koron) ve Osmanlılara verilecek on bin duka tazminattı. Venedik resmen Osmanlıların vasalı olmayı kabul etmişse de Osmanlılar bu ödemeyi bir bağlılık nişanı olarak addetmişlerdir. Sonuçta Avrupalı devletlerarasında Venedik, denizlerdeki mücadele için toplu miktarda nakdi destek, insan gücü ve gemi sağladığından zararın yükünü taşımak zorunda kalmıştı<sup>558</sup>.

Fatih Sultan Mehmet döneminde denizlerde ve donanmada önemli gelişmeler icra edilmiştir. Donanmayı geliştirme adına döneminin kaptanıderyası Baltaoğlu Süleyman

---

<sup>557</sup> Necdet Öztürk, “15. Yüzyılın Sonlarında Türk Denizciliği”, *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011*, Ankara 2013, s. 83.

<sup>558</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 44-45.

Paşa'ya talimatlar verilmiş aynı zamanda Fatih Sultan Mehmed Doğu Akdeniz politikasını gerçekleştirerek Anadolu sahillerindeki, Ege içlerine doğru olan adaları ele geçirmiş ve böylelikle Anadolu sahillerini korsanlara karşı korumuş, aynı zamanda ticari anlamda güven ortamı yaratmıştır. Ayrıca Gelibolu Tersanesi'ni tehdit eden Türklerin Akdeniz'e çıkmasını engellemek isteyen Venediklilere karşı da gerekli tedbirleri almıştır<sup>559</sup>.

Fatih Sultan Mehmed'in ölümünün ardından oğulları Şehzade Cem ve Şehzade Bayezid'in taht mücadelesinde Bayezid'in üstün gelmesi sonucu Cem Mısır'a kaçmıştır. Fakat 1482'de Memlûklülerin yardımıyla Anadolu'ya girmiş ve iç savaş yeniden başlamıştır. Cem Bayezid'e yenilerek Rodos'a sığınmış, Bayezid Cem'i hapiste tutmaları için Rodos şövalyelerine sonrada Papa'ya yıllık kırk beş bin duka ödemiştir<sup>560</sup>. Cem Sultan'ın esir tutuluyor olması Osmanlı Devletinin uzlaşmacı bir siyaset uygulamasına yol açmıştı. Bu dönemde Osmanlı için çok önemli bir ada olan Rodos Adası alınamamıştır. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin siyasi ilişkilerde ve ticarete pasif bir rol oynamasına sebep olmuştur. Cem Sultan'ın ölümünden sonra deniz faaliyetleri hızlandırılarak büyük denizci Kemal Reis'i hizmete almıştır. Venedik'e yönelik yürüttüğü deniz siyaseti, aynı zamanda İspanya'yı da İtalya-Malta hattının batısında sınırlandırmayı hedeflemiştir<sup>561</sup>.

II. Bayezid zamanında, Osmanlı denizcileri, Venedik ile gerçekleştirilen savaşlar neticesinde gemi teknolojileri adına birtakım değişiklikler yenilikler edinmiştir. Ayrıca bu dönemde, İspanya'nın Akdeniz'e girmesi üzerine Osmanlılar, Adriyatik ve Kuzey Afrika'ya yönelmişlerdi. II. Bayezid denizlerdeki mücadeleyi iki ayrı alanda başlatmıştır. Biri Akdeniz'in batı ucunda yer alan İspanya'da katliama maruz kalan Endülüs Müslümanlarının feryatlarına cevap vermek üzere İspanya'ya; diğeri ise Hint denizlerine ulaşan Portekizlilerin tehdit ettiği Kızıldeniz sahillerindeki Müslüman beldelerin, özellikle Mekke ve Medine gibi kutsal toprakların korunması için yardım talebinde bulunan Mısır'daki Memlûk Devleti'nin isteklerini yerine getirmek amacıyla Portekizlilere karşı olmuştur. Böylece Osmanlı Devleti Akdeniz ve Kızıldeniz gibi iki önemli deniz imparatorluğuna karşı hâkimiyet mücadelesini başlatmıştır<sup>562</sup>. Ancak o sırada Osmanlı Devleti Şehzade Cem meselesi ve Memlûk Devleti ile de ilgilendiğinden dolayı Endülüs Müslümanlarına yeterli ölçüde yardım sağlayamamıştı.

Yavuz Sultan Selim, Osmanlı denizciliğinin güçlenmesi adına Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar donanmanın merkezi olan Tersâne-i Âmire'yi kurmuş; bu durum ele geçirilen

---

<sup>559</sup> Necdet Öztürk, "15. Yüzyılın Sonlarında Türk Denizciliği", s. 82.

<sup>560</sup> Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı*, s.75-77. ; Hoca Saadettin Efendi, *Tacü't -Tevârih*, s. 115.

<sup>561</sup> Bülent Arı, "Akdeniz'de Korsanlık", s. 268.

<sup>562</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 11.

Mısır ve Suriye sahillerini kontrol altında tutması anlamında büyük bir nitelik taşımıştır. Yavuz Sultan Selim tahta çıktığında Portekizliler Hindistan’da ve Güneydoğu Asya’da hâkimiyetlerini kurmaya başlamışlardı. Batı Akdeniz’de Osmanlı’nın yer etme mücadelesi devam etmekteydi. Bu sıralarda Doğuda Şii propagandası yapan Safeviler Osmanlılar için bir tehdit oluşturmaktaydılar. Bu tehdidi yok etmek isteyen Yavuz Sultan Selim 1514’te Şah İsmail’i Çaldıran Ovası’nda mağlup ederek sadece doğu sınırını güvence altına almadı aynı zamanda İran’dan toprak da kazanmıştı<sup>563</sup>. Bu fetih aslında Osmanlı Devleti’nin güneye inme isteğini körüklemişti. Portekizlilerin giderek güçlenmesi Akdeniz’deki Osmanlı ticari varlığı için bir tehdit unsuruydu. Yavuz Sultan Selim Çaldıran’dan sonra Dulkadiroğullarını topraklarına katması neticesinde Memlûklüler üzerine bir saldırı gerçekleştireceğinin sinyallerini de vermişti<sup>564</sup>. Doğu Akdeniz’de güç dengesini Osmanlı elinde tutmalıydı. Portekizlilere karşı zayıf Memlûk Devleti Akdeniz için de bir sorun olmaya başlamıştı. Bu etkenlerin yanında özellikle Mekke ve Medine’nin Portekiz tehdidi altına girmesi Osmanlıların Mısır’ı fethetme düşüncesini hızlandırmış olmalıdır<sup>565</sup>. Selim, Malatya’dan güneye ilerleyerek Suriye’ye girmiş, Osmanlı ve Memlûk orduları 24 Ağustos 1516’da Halep’in kuzeyindeki Mercidabık’ta karşılaşmışlardı. Memlûk ordusu belki Yavuz Sultan Selim’in ordusu kadar büyüktü, ama barut teknolojisini daha yeni benimsemeye başlamıştı ve Osmanlı’nın top ve tüfeğine karşı çıkacak silahları çok azdı. Kansu Gavri’nin de savaş alanından kaçmasıyla 250 yıllık Memlûk Devleti son bulmuştu. 23 Ocak 1517’de, Osmanlılar Memlûklüleri Kahire dışındaki Ridaniye’de de yenmişlerdi<sup>566</sup>. Osmanlı Devleti Mısır’a hâkim güç olmuş, Hint Okyanusu ve Hindistan ticaretine yönelik Portekizlilerle daha sıcak temaslar kurmuştur. Neticede Osmanlılar siyasi ve ticari emellerini gerçekleştirmişlerdi. Ayrıca Doğu ticaretini tek başına elinde tutarak büyük gelir ve itibar kazanmış oldular. Osmanlı Devleti Mısır’ın fethiyle karadan Nabya, Habeşistan, Zengibar gibi ülkelerle, denizden ise Aden ve Hindistan ile doğrudan doğruya temasa geçmişti<sup>567</sup>.

Yavuz Sultan Selim, Hint Okyanusu’nda Portekizlilerle mücadelesine başlamadan önce gemi inşa ettirmesinin yanı sıra savaşa uygun toplar da döktürerek hazırlıklarını yapmıştır. Yavuz zamanında Haliç Tersanesi genişletilmiş ve daha büyük gemiler yapılmıştır.

---

<sup>563</sup> Ertuğrul Önalp, *Osmanlı’nın Güney Seferleri*, Ankara 2010, s. 82.

<sup>564</sup> Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa*, s. 98.

<sup>565</sup> Ayşe Pul, “Yavuz Sultan Selim’in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler”, s. 274.

<sup>566</sup> Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa*, s. 99-100; Salih Özbaran, “Osmanlıların Güneye Yönelik Deniz Politikası”, s. 99.

<sup>567</sup> Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, Fen-Edebiyat Yay. , İstanbul 1974, s. 2.



Portekizlileri Hint Okyanusundan çıkarmak amacıyla Süveyş'te bir gemi inşası için emir vermiştir. 1517'de Osmanlı amirali Selman Reis, Cidde'ye saldıran Portekizlileri püskürtmüş, sonra 1525'te donanmayla Hint Okyanusu'na çıkmak üzere Yemen'e gitmiştir<sup>568</sup>. Selman Reis 1525'te Kanuni Sultan Süleyman'a yazdığı bir mektupta, Osmanlıların Portekizlilerle ilgili askeri faaliyetlerinin ardında yatan amacın Hint Okyanusu'ndaki gümrük gelirlerinin Avrupalıların elinden alınması olduğunu bildirmiştir<sup>569</sup>.

XV. ve XVI. yüzyıllarda genişleyen coğrafi keşifler Portekiz ve İspanyolları sahneye çıkarmıştır. Bu keşif hareketlerini emperyalizmin başlangıcı olarak kabul etmek yanlış bir değerlendirme olmaz. Öncelikle Portekizlilerin, kısmen de olsa Akdeniz'i Atlantik'e bağlayan geçiş noktalarına yerleşmesi aynı zamanda eşsiz bir coğrafi konuma sahip olmasına sebep olmuştur. Artık güneye inme siyaseti güdülmeye başlanmış ve Atlantik'in çalkantılı sularının yarattığı ciddi tehlikeler karşısında denizciler, el birliği ederek deneyimlerini paylaşmışlardır. Bölge rüzgâr ve akıntı yönleri nedeniyle yelkenli gemiler için müsait görülmüştür. Coğrafi etkenler dışında belli bazı iktisadi kaygılar da, Fas'ın Atlantik sahillerini araştırmaya olan ilgiyi arttırmıştır. Afrika'nın köle merkezlerine ve altın madenlerine Akdeniz limanlarından daha yakın olan Güneybatı İberya limanları, Müslüman kervanların Kara Afrika üzerinde sınırlılık getirmeyi amaçlayan okyanus seferleri için elverişli bir konumda bulunmaktaydı<sup>570</sup>.

Kurtoğlu Hızır Reis Süveyş Kaptanlığı'na atandığında Portekizliler Hint Okyanusu'nun doğusundaki adaları ele geçirmeye başlamışlardı. Aynı zamanda doğudan gelebilecek tehlikeye karşı durumlarını sağlamlaştırıyorlardı. Açe Sultanı ve Sumatra ve Malaka'nın hâkimi Alaaddin 1565'te Osmanlı Devleti'nden yardım istemişti. Osmanlılar, Açe Sultanı'na gemi yapacak top dökecek ustalar göndermişti. Kurtoğlu Hızır Reis yirmi gemiyle yardıma gitmek için hazırlanmıştı. Top döküm ustaları, topçular ve mühendislerin bulunduğu beş yüz Türk askeriyle birkaç ağır tunç top, çeşitli savaş levazımını taşıyan iki yardım gemisi 1568'de veya 1569'da Açe hükümetine gönderilmesi gereken harp malzemesi ve sanatkârlar iki gemi ile sevk edilmişler ve Açe İslam Devleti'nin hizmetine girip oraya yerleşmişlerdir<sup>571</sup>. Osmanlı ve Açe Sultanlığı'nın ilişkilerinin temelinde, Osmanlı'nın Portekiz'e karşı yürüttüğü politika ve İslami devlet politikası vardır.

---

<sup>568</sup> Ayşe Pul, "Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler", s. 276.

<sup>569</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 169.

<sup>570</sup> Andrew Hess, *XVI. Yüzyıl Akdenizinde Osmanlı-İspanyol Mücadelesi*, s. 19.

<sup>571</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 400.

XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin denizlerde Portekizlilerle olan mücadelesinde jeopolitik olarak talihsizlikler yaşamıştır. Anadolu'nun üç tarafı denizlerle çevrili olmasına rağmen bunlar bir iç deniz özelliği taşımaktadır. Bundan dolayı donanmada yapılan gemiler okyanusa dayanıklı değildir. Avrupalılar, Osmanlı'nın kara gücü karşısında okyanusa dayanıklı gemiler yaparak öne geçmeyi ve avantaj sağlamayı amaçlamıştır. Bunlar arasında Portekiz deniz gücü kuvvetlerinin Hint Okyanusu'na girmesi Osmanlı Devleti'ni Doğu istikamete yöneltmişti. Bu durum Osmanlıyı stratejik olarak tehdit etmekteydi. Bu tehditler, Kudüs, Mekke, Medine gibi kutsal yerlerin Hıristiyanların eline geçmesi ve ticari anlamda büyük değer olan Mısır'ın Portekiz'in eline geçmesi, Süveyş, Basra ve Akdeniz baharat ve ipek yolunun önemini yitirmesiydi, fakat müdahale edebilmesi için karadan Irak ve Mısır'ı ele geçirmeliydi. Çünkü Hint Okyanusu'na dayanıklı gemisi yoktu. Osmanlıların kaynakları olduğu halde bu bölgede etkili bir deniz gücüne erişememiş olmasının nedenlerini Basra ve Süveyş tersanelerinin kalyon tipi gemi inşasına sahip olmaması ve kapasite yetersizliği, malzeme yetersizliği ve denizci personel bulunmaması olarak düşünebiliriz. Ayrıca Hint denizlerinde mücadele ederken bölgedeki devletlerden yardım alamaması da söz konusudur. Osmanlı Devleti, bu durum karşısında sadece savunma stratejisine mecbur kalmıştı ve savunmada etkin rol oynayan önemli geçitleri (Aden ve Hürmüz) ele geçirmeliydi. Jeopolitik olarak Osmanlı Devleti'ni okyanustan tehdit eden Portekiz olsa da Avrupa'daki ve Akdeniz'deki gücü daha ön plandaydı. Jeopolitik şartların uygunsuzluğundan okyanus denizciliği gelişme gösterememiş ama Portekiz'e karşı bir savunma mücadelesi sergilenmiştir. Aden 22 Haziran 1538'de ele geçirilmişti. Daha önceden de anlatıldığı üzere Süleyman Paşa buraları kolayca ele geçirmişti ve Behram Bey Aden sancak beyi tayin edilmişti. Osmanlı donanması Hindistan sahillerine varana kadar alışık olmadıkları Hint denizindeki Muson rüzgârlarından çok sıkıntı çekmişlerdi. Bundan dolayı donanmanın dört gemisi kazaya uğramıştı. Süleyman Paşa, Gogala ve Kat Kalelerini ele geçirmişti. Portekizlilerin en müstahkem kalelerinden Diyu önüne gelindiğinde Süleyman Paşa yerli Müslümanların kendilerini destekleyeceklerini ümit ediyordu ve onların yardımıyla kaleyi kolayca ele geçirebileceğine inanıyordu. Fakat Bahadır Şah'ın halefi III. Mahmud ve adamları ona yardım hususunda istekli görünmüyor işi diplomasiyle idareye çalışıyorlardı. Süleyman Paşa, beklediği yiyecek ve diğer hususlardaki yardımı görememişti. Gücerat'tan yardım alınmaması, savaşın uzaması, donanmanın üssünden çok uzakta bulunması ve eldeki kuvvetleri daha fazla yıpratmak istememesinden dolayı dönmeye karar vermişti. Bununla birlikte Şihr, Zufar gibi Güney Arabistan sahillerinde önemli mevkiiler ele geçirilmişti. Portekizliler nezdinde korku uyandıran bu seferde ümit edilen olmadı. Fakat Osmanlılar Aden

ve Zebid’de tesis ettikleri üsler vasıtasıyla Güney ticaretini Portekizler aleyhine kontrol edebilecek bir duruma gelmişlerdi<sup>572</sup>. Osmanlı’nın amacına tam anlamıyla ulaşamamasının nedeni Güceratlıların verdikleri sözden caymış olmalarıydı. Gücerat’ın yardım etmemesinin sebebi ise Portekiz düşmanlığından çekinmiş olması olabilir.

Kanuni Sultan Süleyman zamanındaki (1520-1566) Akdeniz faaliyetleri, Osmanlı Devleti’nin Orta Akdeniz’de hâkimiyetini perçinlemesi ve Batı Akdeniz’de kendisini hissettirmeye başladığı dönem olarak değerlendirilebilir<sup>573</sup>. Bu dönemde Akdeniz’de ticaret devletlerarası diplomasinin gelişmesi ve siyasi anlam da güç kazandığı bir dönem olmuştur. Yavuz Sultan Selim’in Memlük topraklarını alması Sultan Süleyman’ı Kudüs’ün sahibi yapmıştı, ama Kudüs üzerinde iddiaları olan başkaları da vardı: Fransızlar 1495’te Napoli’ye girdiklerinde VIII. Charles Kudüs Kralı olarak karşılanmıştı. İspanyol V. Karl ve II. Philip de bu rolü benimsemişler ve Batı’da Kudüs’ü ele geçireceğine dair söylentiler dolaşmaya başlamıştı. Süleyman tahta geçtiğinde, Safevilerin, Sünni Özbek Devleti’nin ordusuyla uğraştıkları bilinmektedir. V. Karl, Reformasyon’un ilk kırpıntılarına, Fransız Kralı I. Fransuva İtalya’daki toprakları üstünde Karl’ın iddialarına direnmeye çalışıyordu. Kanuni Sultan Süleyman bu siyasi boşluktan faydalanarak Macaristan’a ilerleyerek Belgrat Kalesi’ni ele geçirmiştir. Daha sonraki hedefi ise Şövalyelerin elinde bulunan Rodos olmuştur. Rodos’un alınması Osmanlıları Doğu Akdeniz havzasının tümüyle kontrolüne bir adım daha yaklaştırmıştır<sup>574</sup>.

Kanuni Sultan Süleyman döneminde Kaptan-ı derya Barbaros Hayrettin Paşa’nın 1538’de Haçlı donanmasını Preveze’de yenilgiye uğratması tüm Avrupa’nın korkuya kapılmasına sebep olmuştur. Preveze Deniz Zaferi Akdeniz’de Osmanlı egemenliğinin başlangıcı olmuştur<sup>575</sup>. Bu savaşla beraber Osmanlı Devleti Akdeniz’in tek hâkim gücü olmuştu. Bu zafer, kara imparatorluğu olarak görülen Osmanlı İmparatorluğu’nun artık bir deniz İmparatorluğu’na da dönüştüğünü ispatlamıştır. Bu zaferden sonra siyasi ilişkiler bağlamında Venedik ile 20 Ekim 1540 yılında barış anlaşması imzalanmıştır<sup>576</sup>. Çünkü Venedik Preveze Zaferi’nden sonra bütün ümidini kaybetmişti ve Avrupa’nın Osmanlı Devleti ile baş edemeyeceğini anlamıştı. Venedik’in bu tutumunda ticarete var olan imtiyazlarını kaybetmemek ve güçlü Osmanlı Devlet’i karşısında tek başına ya da Avrupalı

---

<sup>572</sup> Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, s. 18-20.

<sup>573</sup> Ersin Gülsoy, “XVI- XVII. Yüzyıllarda Akdeniz’de Osmanlı Hâkimiyeti”, *Türkler*, C.9, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 2002, s. 589-598.

<sup>574</sup> Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa*, s. 108-109.

<sup>575</sup> Halil İnalçık, *Kuruluş Ve İmparatorluk sürecinde Osmanlı: Devlet, Kanun, Diplomasi*, s. 166.

<sup>576</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, C. 6, s. 278.

müttefikleri ile de olsa kaybedeceğine inanması düşüncesi hâkim olmuş olabilir. Diğer yandan Charles Quint Cezayir'in fethine karar vermişti, fakat Türkleri açık denizlerde yenmekten o bile ümidini kesmişti<sup>577</sup>. Charles Quint'in amacı Tunus'ta elde etmiş olduğu başarısına bir diğerini daha eklemektir ve Osmanlı Devleti'nin Kuzey Afrika'daki egemenlik kalesini düşürmektir. Charles'ın bu hezimetini diğer Avrupa devletlerinin siyasi adımlarında kararlarını da etkileyebilirdi.

Kanuni Sultan Süleyman karadan da 1541'de Macaristan'a hareket ettiğinde İspanya kralı Şarlken, Cezayir'i ele geçirmek için hareket etmiş, Andrea Dorya ve beraberinde Papalık, Malta şövalyelerinin gemileriyle Cezayir'e asker çıkarmıştı. Barbaros'un vekili ve evlatlığı Hadım Hasan Ağa, Şarlken'e ağır darbe vurmuş ve geri püskürtmüştü<sup>578</sup>. Gerek Akdeniz'de gerekse Orta Avrupa'da mücadele edilirken Osmanlı Devleti ve Fransa arasında diplomatik ilişkiler bu vesileyle başlamıştır. Bu panorama da Osmanlı Devleti, Fransa'nın Batı Avrupa'daki güçler dengesindeki rolüne karışmış bulunmaktaydı.

I. Fransuva, Şarlken ile sürdürmekte olduğu savaşta Osmanlılardan devamlı yardım alıyordu. Fakat o, Avrupa'daki dini tutuculuktan çekindiği için iki yüzlü bir siyaset izlemekten geri durmuyordu. Kanuni Sultan Süleyman, bu durumu bildiği halde kendi siyaseti gereği Fransa kralına yardım ediyordu. Şarlken'in Cezayir'deki başarısızlığından dolayı denizlerdeki faaliyetleri duraklamıştı. Bundan dolayı Fransa kralı daha çok denizden yardım istiyordu. Bu ittifak karşısında Şarlken'de Fransa'ya karşı İngiltere'yi yanına çekmişti. Bu gelişmeden sonra Osmanlı Devleti Venedik'in de Türk-Fransız ittifakına katılmasını istemişti. Venedik bu teklifi tarafsız kalacaklarını bildirerek reddetmişti<sup>579</sup>. Osmanlı Devleti'nin Venedik'i yanında istemesi aslında Preveze'de olduğu gibi Şarlken ile birleşmesini önlemek ve olası bir ittifak gerçekleşmemesinden emin olmaktı. Bunu sağlamak adına Osmanlıların Fransa'ya yardımları devam etmişti. Fransa'ya yapılan bu yardımlar karşılığında Osmanlı'ya, donanmasının masraflarını karşılama sözü vermişti. Ancak Fransa birlikte yaptıkları seferlerde bu sözünü yerine getirmemişti<sup>580</sup>. Her ne ve nasıl olursa olsun Osmanlıların İslam âlemi, İspanyolların Hıristiyan âlemi üzerine politikaları, siyasi ve dini politikaları tesis ederek cihan hâkimiyeti için Doğu Avrupa'da, Akdeniz'de ve Hint Okyanusu'nda mücadeleleri devam etmiştir.

---

<sup>577</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, C. 6, s. 279.

<sup>578</sup> Yaşar Yücel, Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 289.

<sup>579</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fî Esfâri'l-Bihâr...*, s. 89.

<sup>580</sup> Halil İnalçık, *Osmanlılar*, s. 40; M. Tayyip Gökbilgin, "Süleyman", *İA*, s. 128.

Bu bağlamda, Osmanlı Devleti için önemli bir kale olan Malta'nın alınmak istemesinin amacı Akdeniz'in tamamının kontrolünü ele geçirmek ve Akdeniz'den Batı'ya ilerleyerek Osmanlı Devleti'nin sınırlarını Avrupa içlerine kadar genişletmek olmuştur. Osmanlı Devleti'nin İslam toprakları üzerinde yürüttükleri fetih politikalarının bir sonucu olarak da düşünülebilir<sup>581</sup>. Malta stratejik olarak çok önemli bir konuma sahipti bunun yanı sıra Mısır, Trablusgarp ile Cezayir'in ve diğer bazı mühim yerlerin güvenliği açısından fethini gerekli kılıyordu. Rodos Adası'nı Osmanlı Devleti'nin fethetmesi sonrasında buradaki Sen Jan Şövalyelerine, Şarlken Malta Adası'nı vermiş ve ada kısa sürede şövalyeler tarafından müstahkem bir duruma getirilmişti. Şövalyeler, mükemmel bir donanma hazırlayıp sürekli korsan faaliyetlerinde bulunmuşlar ilk fırsatta Türk ticaret gemilerine saldırmışlar, Mısır'a giden gemilere engel olmuşlar, denizde haydutluk ve eşkıyalık yaparak binlerce Müslüman'ı esiri almışlar zindana atıp ağır işlerde çalıştırmışlardır<sup>582</sup>. Bu sebeplerden dolayı Malta hâkimiyet altına alınmak zorundaydı. Osmanlılar, Barbaros zamanında Malta üzerine seferlere hız vermiş ve ilerleyen senelerde taarruzlara devam etmiştir. 1551 senesinde Malta'ya yapılan seferde Turgut Reis'in donanması Kaptan-ı derya, Rüstem Paşa'nın kardeşi Sinan Paşa ile birleşerek Malta kuşatılmıştı. Fakat Turgut Reis ve Sinan Paşa arasında anlaşmazlık çıkmıştı<sup>583</sup>. Bu çıkan anlaşmazlık neticesinde Sinan Paşa oradan ayrılmıştır. Bunun sebebi denizcilikte tecrübesi olmayan Sinan Paşa'nın, Turgut Reis gibi denizlerde hâkimiyet kurmuş bir yeteneğin önerilerini göz ardı etmesi miydi? Yoksa Sinan Paşa'nın kuşatma içindeki emirlerine Turgut Reis'in karşı gelmesi miydi? Bu anlaşmazlık Malta gibi stratejik öneme sahip bir adanın alınmamasına sebep olmuştur. Fakat Padişah, Malta Adası'nın alınması için tekrar bir sefer istemişti. Çünkü üç kıtaya hükmetmiş bir imparatorluk bu adaya da hâkim olmalıydı. Malta Adası'nın fethinin idaresi bu kez Turgut Reis'e verilmişti<sup>584</sup>. Çünkü Turgut Reis Trablusgarp Beylerbeyi idi. Bu sebepten padişah Mustafa Paşa ve Piyale Paşa'ya "Malta'nın her bakımdan durumunu kalenin dövülecek noktalarını ve metrisler kurulacak yerlerini herkesten daha iyi o bilir, sakın onun düşüncelerine karşı çıkmayın"<sup>585</sup> diyerek tembih etmişti. Turgut Reis, Kaptan-ı Derya Piyale Paşa ve Serdar Mustafa Paşa arasında yaşanan çekişmeler ve anlaşmazlıklar neticesinde Malta'nın fethi mümkün olmamıştı<sup>586</sup>.

---

<sup>581</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 21.

<sup>582</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 292; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz...*, s. 21-22; Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 295.

<sup>583</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 385.

<sup>584</sup> Şahabeddin Tekindağ, "Malta", *İA*, s. 262.

<sup>585</sup> Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, s. 392.

<sup>586</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 390.

Kuşatmanın kaldırılması ve maddi manevi verdiği kayıplar Osmanlı Devleti'nde derin üzüntü yaratmıştı. Malta kuşatmasının başarısızlığının altında yatan sebepler nelerdi? Turgut Paşa'nın Sentelen kuşatmasını manasız bulmasından da anlaşıldığı üzere bu kuşatma yapılmamış olsaydı binlerce asker kaybedilmeyecekti. Barut ve askeri gereçler tükenmeyecekti. Malta kuşatmasına tüm askeri ve teçhizatı sağlam tutmak Malta'nın Osmanlı hâkimiyetine geçmesini sağlayabilirdi<sup>587</sup>. Mustafa Paşa'nın her şartta iş görülmelidir düşüncesiyle askere yüklenirici diller dökmüş, vaatlerde, ikram ve ihsanlarda bulunmuş, maaşlarını arttırmıştır. Fakat Turgut Paşa'ya denk tecrübeli savaşçı olan Kaptan Paşa tarafına hiç önem vermemiştir. Onun kolunda görev yapan gazilerle donanmadaki leventlere hiçbir ihfanda bulunmamıştır. Kaptan Paşa, onun bu tutumunu önemsememiş ve onu sayıp dinlememiştir. Aralarına soğukluk girmişti ve kaleyi almadan geri dönmüşlerdi. İstanbul'a döndüklerinde kalenin düşmemesini Turgut Paşa'nın ölümünden dolayı olduğunu bildirmişlerdir<sup>588</sup>. Malta'nın düşmemesini Turgut Paşa'nın ölümüne bağlamış olsalar da aralarındaki anlaşmazlık ve acele davranmaları Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'de yayılışının hazin sonu olmuştur. Adanın alınamamasının bir başka sebebi ise seferden haberdar olan şövalyelerin aday tahkim etmeye başlaması olmuştur. Ada, herhangi bir savaşta uzun süre dayanacak sarp ve müstahkem bir mevki durumuna getirilmişti. Osmanlı donanmasının ada üzerine geleceğini aylar önceden öğrenen şövalyeler muhasara için önemli olan mühimmat ve erzak stoku yapmak imkânını bulmuşlardı. Adada derin siperler kazılmış gerekli tamir ve takviyeler yapılmış, asker sayısı artırılmış hatta hapishanelerde bulunan 700 mahkûm serbest bırakılarak silahlandırılmıştı. Ayrıca Papa IV. Pius(1559-1565)' dan ve İspanya Kralı II. Philippe'den yardım gelmesi de etkili olmuştur. Ada'nın denizden tam bir ablukaya alınamaması ve dolayısıyla şövalyelere gelecek yardıma engel olunamaması, hatta Osmanlı kuvvetlerinin ikmal yollarında emniyetin sağlanamaması ulaşım ve ikmal yollarını tehlikeye düşürmüştü. İstanbul'dan gelen bir gemiyi Sicilya gemileri ele geçirmişti. Cerbe'den erzak getiren bir gemi 26 Ağustos'ta yine Don Garcia tarafından diğer iki kalita da 1 Eylül'de şövalyeler tarafından zapt edilmişti. Osmanlı donanması bu gibi saldırılardan dolayı mühimmat ve erzak sıkıntısı çekmişti. Yiyecek sıkıntısı Osmanlı ordusunda hastalıkların baş göstermesine sebep olmuştu. Bu durum askerinin maneviyatını olumsuz yönde etkilemişti<sup>589</sup>. Bütün bu etkenlerden dolayı kuşatma kaldırılmıştı. Kuşatmanın kaldırılması Osmanlı'da

---

<sup>587</sup> Şahabeddin Tekindağ, "Malta", *İA*, s. 262.

<sup>588</sup> Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, s. 294.

<sup>589</sup> Şerafettin Turan, "Rodos'un Zaptından Malta Muharasasına", s.89-99.

üzüntüyle karşılanırken Avrupa’da sevinçle karşılanmıştır. Görüldüğü üzere Malta başarısızlığının asıl sebebi komutanların komuta bütünlüğü oluşturmamaları ve ortak hareket etmemiş olmalarıdır. Turgut Reis’in de söylemiş olduğu gibi öncelik Malta’ya verilmeliydi askerin gücü yerindeyken Malta’ya hücum edilmiş olsaydı hem kale alınırdı hem de İspanyolların yardımları kesilmiş olurdu. Büyük bir strateji hatası önemli bir mevkiye bulunan Malta’nın alınamamasının başlıca sebebi olmuştur. Haliyle Avrupalıları Osmanlı Devleti’ne karşı birleşmeye teşvik edici bir rol oynamıştır. Osmanlı Devleti’nin yenilmez duruşuna kara bir leke sürmüştür.

Kanuni Sultan Süleyman için bu başarısızlığı kabullenmek kolay olmamıştı. Çünkü Malta Seferi, bir bakıma onun Rodos’ta göstermiş olduğu merhametin bir sonucuydu. Sultan Süleyman Malta yenilgisinin intikamını almak için ise hemen yeni bir donanmanın hazırlığına başlanması için emir vermişti. Gelibolu’da 18 gözlü bir tersane inşasına başlanmıştı. Gelibolu’daki eski sarayı yıktırarak kereste taş ve tuğlalarının tersane inşaatında kullanılmasına, şehirdeki mahzenlerde çivi ve demirlerin de aynı iş için tahsisi olunmasına karar verilmişti. Gelibolu tersanesinin inşaatı ilerlerken, 1566’da Akdeniz’e çıkartılmasına karar verilen donanmanın hazırlanması için mevcut diğer tersanelerde de yeni gemiler yapılmasına başlanılmıştı. Hedefin ya Malta veya İspanyollara ait Sicilya ve Güney İtalya olacağı açıktı. Ancak Avusturya üzerine yeni bir sefere karar verilmesi Akdeniz harekâtının ikinci plana atılmasına sebep olmuştu<sup>590</sup>.

II. Selim dönemine geldiğimizde (1566-1574), Mısır-Suriye limanları ile İstanbul arasındaki ulaşımı ve bu bölgedeki limanları tehdit eden Kıbrıs’ın alınmasıyla, Batı Akdeniz hâkimiyeti kati surette tesis edilmiş olacaktı. Aynı zamanda Tunus’un zaptı ve bir eyalet yapılmasıyla, Batı Akdeniz’deki Osmanlı hâkimiyeti de kuvvetlendirilmişti<sup>591</sup>. Fatih Sultan Mehmed’den II. Selim’e kadar geçen sürede Osmanlı Devleti topraklarını genişletmiş, donanmasını her zaman daha ileriye taşıyarak geliştirmiştir. Denizlerde başarılı olmasının en önemli sebebi mevcut istikrarın her zaman korunması ve yerinde saymaması olmuştur. Jeopolitik ve stratejik olarak önemli bir konumda olan Osmanlı Devleti, Avrupalı devletlerin her zaman ilgi odağı olmuştur. Mevcut konumunu padişahların üstün yönetimleri ve devlet adamlarının disiplini, denizlerde önemli kaptan-ı deryaların görev almasıyla başarılı bir stratejiyle korumuştur.

---

<sup>590</sup> Şerafettin Turan , “Rodos’un Zaptından Malta Muharasasına”, s.106-108.

<sup>591</sup> Ersin Gülsoy, “XVI- XVII. Yüzyıllarda Akdeniz’de Osmanlı Hâkimiyeti”, s. 590.

II. Selim döneminin önemli olaylarından biri Kıbrıs'ın fethidir. Osmanlı stratejisinin en önemli meselesi, donanma sayesinde Kıbrıs'ın Venedik'le ulaştırma yolunu kesmek ve adaya denizden yardım gönderilmesini önlemek ve gerektiği zaman büyük bir haçlı donanmasını karşılayabilecek bir deniz kuvvetine sahip olmaktı<sup>592</sup>. Bu uğurda Osmanlı Devleti önemli girişimlerde bulunmuştur. Fakat Sokullu Mehmet Paşa ve Lala Mustafa Paşa'nın sadaret yolunda kendi hırsları için girdikleri savaş, Osmanlı Devleti'ni yıpratıcı bir dönüm noktasına getirmiştir. Sefer hazırlıkları başlamış ve Venedik'e adanın teslimi için elçiler gönderilmiştir. Venedik bunu reddetmiş ve aynı zamanda Avrupa'da müttefik arayışına girmiştir. Papa'nın vasıtasıyla yardım taleplerinde bulunmuştur. Fakat umduğu yardımı bulamamıştı çünkü Osmanlı Devleti Avusturya İmparatoru Maximilien, Kanuni ile imzaladığı anlaşmaya sadık kalarak cevap bile vermemişti. Öte yandan Fransa kralı IX. Charles, 1536'dan beri devam eden ticari imtiyazlara sahip olmaktan ve 1569 yılında bu imtiyazların yenilenmesinden dolayı Papa'nın talebini reddetmişti. Papa, daha önce Osmanlı ile İran'ın anlaşmasından habersiz İran'a da müracaat etmiş fakat muvaffak olamamıştı<sup>593</sup>. Osmanlı Devleti'nin diplomatik ilişkilerde göstermiş olduğu girişimler Venedik ve Papa'nın elini kolunu bağlamıştı. Sadece İspanya kralı II. Filipe, Malta şövalyeleri destek vermişlerdir. Savaşın neticesi Osmanlı'nın Kıbrıs'ı ele geçirmesiyle sonlanmıştı. Çok güçlü olan bu adanın alınması, Akdeniz'de en güçlü Hıristiyan donanmasının iletişim hatlarını kesmişti. Ticari anlamda Osmanlı Devleti için muazzam bir mevkidir. Akdeniz'de söz sahibi olma durumu artmış önemli bir üs kazanmıştı. Doğu Akdeniz'deki ticaret noktası haline gelen Kıbrıs, ekonomik olarak gelişme kaydetmiş Osmanlıların Akdeniz'deki yerini sağlamlaştırmıştır. Fakat bu başarı Osmanlıların son büyük askeri başarısı olmuştur. Avrupa bu kayıptan derin bir üzüntü duymuş ve Avrupa'da müttefik aramaya koyulmuştur. Sokullu Mehmet Paşa'nın en başta söylediği birlik kuruluyordu. Papa'nın büyük çabalarını yakından izleyen Sokullu Mehmet Paşa, onu durdurmak amacıyla Venediklilerle barış yapmak için çabalasa da başarılı olamamıştır. Çünkü Venedik ve İspanya'nın anlaşmasının bir maddesinde "Türklerle sürekli olarak mücadele edilmesi" yer almıştı<sup>594</sup>. Venedik ve İspanya'nın Türklere duyduğu nefreti bu maddeden anlıyoruz. Amaçları sadece Kıbrıs'ı geri almak değil, Tüm Osmanlı İmparatorluğu'nu ele geçirmeyi planlayan bir tutum içinde olmuş olmalarıdır.

---

<sup>592</sup> Halil İnalçık, "Kıbrıs Fethinin Tarihi Manası", s.22.

<sup>593</sup> Mücteba İlgürel, "Zirveden Dönüş; II. Selim'den III. Mehmet'e", s. 646.

<sup>594</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s.6.



İnebahtı'ya bakıldığında ise Kıbrıs'ın Fethi'nin ardından tekrar bir savaşın gerçekleşmesi Osmanlı Devleti'ni yormuştu. Çünkü asker daha yeni çetin bir savaştan çıkmıştı ve dinlenmeden tekrar savaşa çağrılmıştı. Ayrıca asker ve kürekçi sayısında eksiklik söz konusudur. Müttefik donanması ise yeni düzenlenmiş taze kuvvetlere sahipti<sup>595</sup>. Bundan dolayı Osmanlı'nın karşısına çıkacak cesareti kendilerinde bulmuşlardı. Savaşı idare edecek Osmanlı komutanlarından Pertev Paşa ve Kaptan-ı derya Müezzinzade Ali Paşa bir savaş meclisi toplamışlardı. Bu mecliste savaşı savunma şeklinde kabul etmek veya açık denizde kabul etmek şıkları görüşülmüştü. Bu mecliste çoğunluk asker noksanlığı sebebiyle İnebahtı limanında savunma yapmanın uygun olacağı ağırlık kazanmıştı. Fakat Kaptan-ı derya Müezzinzâde Ali Paşa düşmana taarruz edilmesini savunmuştu. Büyük denizci Cezayir Garp Beylerbeyi Uluç Ali Paşa, düşmana açık denizde taarruz etmenin uygun olmayacağını ifade etmişti<sup>596</sup>. Ali Paşa, çok dil dökmesine rağmen Kaptan-ı derya Müezzinzade Ali Paşa'yı vazgeçirememiştir. Bari fanusları ve büyük bayrakları, flandraları çıkarın kaptan gemisi olduğu anlaşılmasın diye ikaz etmesine rağmen kaptan paşanın alaya alması sonucu bırakmıştır<sup>597</sup>. Müezzinzade Ali Paşa'nın gözü kara davranışları Osmanlı Devleti'nin büyük kayıplar vermesine neden olmuştur. Hiç deniz tecrübesi olmayan Müezzinzade Ali Paşa, denizlerde başarılı ve tecrübeli olan Uluç Ali Paşa'yı dinlememesi onun fikirlerini önemsememesi düşündürücü bir durumdur. Bu zafer İspanya'yı Avrupa'da üstün bir vaziyete getirmiş, Türklerin de yenilmezliğine gölge düşürmüştür.<sup>598</sup> Osmanlı Devleti bu yenilgi üzerine yeniden donanmasını toparlamaya başlamıştı. Bu sırada Avrupa'da Kıbrıs'ın kaybı unutulmuş galibiyet sevinciyle avunmaya başlamışlardı. Fakat, Akdeniz'deki faaliyetlerinde anlaşmazlık yaşayan müttefikler dağılmış ve galibiyetin getireceği fırsatları yakalayamamışlardır. Kısa bir sürede Osmanlı donanmasının güçlü bir donanmaya sahip olması tüm dünyada şaşkınlıkla karşılanmıştı ve Osmanlı üzerine yapılan planlarını da suya düşürmüştü. Venedikliler Osmanlılarla barış yapmanın yollarını aramışlardır ve Osmanlı Devleti de kısa sürede yaptığı donanma zaten savaşlar nedeniyle bozulan ekonomi de derin uçurumlar açmıştı. Venedik bütün barış şartlarını kabul edince uzlaşmaya gidilmiştir. İnebahtı mağlubiyeti Osmanlı Devleti'nin eski gücüne geri dönemeyeceği bir dönüm noktası olarak kabul edilebilir. Çünkü devlet ekonomik anlamda çok sarsılmıştı. Kaybedilen yetenekli kaptanlar tecrübeli denizciler de Osmanlı'nın denizlerde adım adım geri çekileceğinin en

---

<sup>595</sup> Mücteba İlgürel, "Zirveden Dönüş; II. Selim'den III. Mehmet'e", s. 647.

<sup>596</sup> "Kıbrıs'ın Fethi", *Türk ve İslam Ansiklopedisi*, s. 610.

<sup>597</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kıbar Fi Esfâri'l-Bihâr*, s. 138.

<sup>598</sup> Halil İnalçık, *Osmanlılar, Fütühat*, s. 217.

önemli göstergesi olmuştur<sup>599</sup>. Ayrıca bundan sonraki savaşlarda genellikle savunma tekniği tercih edilmiştir çünkü rekabet gücü kaybedilmişti. Her ne olursa olsun Osmanlı denizlerdeki eski gücüne kavuşamamıştır. Artık Batı Akdeniz havzası güçlenmiş ve yayılma dönemine girmiştir<sup>600</sup>.

### 5.1.2. Kaptan Paşaların Rolü

Kaptan-ı derya, Osmanlı Devleti'nin deniz kuvvetleri komutanı olarak tabir edilebilir. İmparatorlukta deniz kuvvetlerinin en kıdemlisi Kaptan-ı derya'dır. Kaptan-ı derya unvanı Osmanlı tarihçileri tarafından İstanbul muhasarasına katılan Baltaoğlu Süleyman Bey'e verilmiştir<sup>601</sup>.

Bazı vakit azledilen vezirlerin Gelibolu sancakbeyliği ve kaptanlıkla merkezden uzaklaştırıldığı oluyordu. Nihayet Barbaros'tan sonra gelen kaptanlara Cezayir beylerbeyi payesi ve daha sonra da vezaret vermeye başlanmıştı. Bilhassa XVII. yüzyıldan başlayarak, kaptan paşalık, merkezi idarenin en mühim ve nüfuzlu mevkilerinden biri halini almıştı<sup>602</sup>.

Sultan Süleyman Andrea Dorya'nın karşısına uzun bir deneyim ve eşsiz bir dehaya sahip korsan reisi olan Barbaros Hayrettin'i çıkarmıştı. O güne kadar çekimser görünen Osmanlıların Akdeniz siyaseti, korsanların deneyim ve cesaretiyle güçlenmiş olarak devam edecekti<sup>603</sup>. Ayrıca Barbaros Hayrettin Paşa devlet donanmasının başında olacak ve bundan sonraki mücadelelerinde organize bir şekilde düzenli olarak hizmet verecektir.

Gerçekten de Osmanlı bahriyesinin başına Barbaros Hayrettin Paşa'nın getirilmesi Osmanlı deniz siyasetinde ve Osmanlı donanması için adeta bir dönüm noktası olmuştur. Barbaros İstanbul'a geldiğinde ilk iş olarak tersaneye düzen vermiş, gemi inşası ve mühendisliği konusundaki eksiklikleri gidermeye çalışmıştı<sup>604</sup>. Kanuni Sultan Süleyman Barbaros'un deniz politikasını her anlamda doğru bulmuş ve desteklemiştir. Barbaros'un politikası, Osmanlı donanmasının dünyanın geri kalan bütün donanmalarının toplam gücü üzerinde bulundurulması şeklindeydi. Belki gemi sayısı bakımından bu mümkün değildi.

---

<sup>599</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 22

<sup>600</sup> İlber Ortaylı, *Osmanlı Teşkilat ve İdare Tarihi*, s. 246.

<sup>601</sup> İsmet Parmaksızoğlu, "Kaptan Paşa", s. 207.

<sup>602</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 15.

<sup>603</sup> Andre Clot, *Muhteşem Yüzyılın Muhteşem Sultanı Kanuni Sultan Süleyman*, Çev: Turhan Ilgaz, Epsilon Yay., İstanbul 2011, s. 159.

<sup>604</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 18.

Fakat deniz toplarının menzil üstünlüğü, efradın talim ve terbiyesi bakımından mümkün olduğunu Barbaros kabul ediyordu<sup>605</sup>.

Osmanlı Devleti'nin kaptan-ı derya seçiminde korsanlıktan yetişenlere önem verdiği ve tercih ettiğini görmekteyiz. Şöyle ki Korsan Kaptan olarak anılan Barbaros Hayrettin Paşa Akdeniz'de düşmana karşı kazandığı başarılarla XVI. yüzyılda Akdeniz'i Osmanlı'nın hâkimiyetine almıştı. Ancak 1571'de İnebahtı yenilgimizin sorumlusu denizcilikten gelmeyen Müezzinzade Ali Paşa'dır. Bu felaketten 30 gemi ile kurtulmayı başaran Uluç Ali Reis korsanlıktan yetişmiş bir isimdir. Bundan dolayı anlıyoruz ki Osmanlı Devleti'ne Akdeniz'de parlak çağını yaşatan kaptanlar korsanlıktan gelenlerdir. Kâtip Çelebi de eserinde bunu dile getirmiştir. Bazı savaşlarda yenilgiler ve ağır kayıplar vermemizin sebebi, kara kökenli kaptan-ı deryalardır. Bu kaptan-ı deryaların tecrübesizliği donanma ve yetişmiş mürettebatın yok olmasına sebep olmuştur. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin gerilemesinde önemli etkenlerden biri olmuştur. İnebahtı yenilgisinin ardından gelen donanmanın toparlanması ve yenilenme süreci büyük bir gayretle gerçekleşmiş olsa da yitirilen yetenekli denizciler ve mürettebat geri gelmemiştir. Neticede bu durumu denizcilik adına kurumsallaşmanın yeterince olmayışının bir eksikliği olarak değerlendirebiliriz.

Osmanlı Devleti'ne hizmet etmiş kaptan-ı deryalar kara kökenli olanlar ve deniz kökenli olanlar olarak ayrılırdı. Çünkü Barbaros Hayrettin Paşa gibi kökü denizciliğe dayanan kaptan-ı deryalar denizleri iyi tanıdığı ve çok iyi bildiği için savaşlarda düşmana karşı ne yapması gerektiğini bildiklerinden dolayı galibiyetle sonuçlanan savaşlar gerçekleştirmişlerdir. Osmanlı Devleti'ne hizmet etmiş Barbaros Hayrettin Paşa'nın yetiştirmiş olduğu kaptan-ı deryalar Turgut Reis, Piyale ve Kılıç Ali Paşalar ve denizciliğe dair haritalar ve önemli eserler kazandıran Piri Reis ve Seydi Ali Reis çok değerli denizcilerdir ve Osmanlı mülküne büyük topraklar ve kazançlar sağlamışlardır. Osmanlı deniz gücü Akdeniz'de zirveye ulaşmış ve yine Mısır'ın Kızıldeniz kıyılarının alınması neticesinde Süveyş'teki Memlük Tersanesi'nden yararlanan Osmanlılar, Hint ve Umman Denizi'nde faaliyet gösteren Portekiz ve İspanyol gemilerine karşı güçlü bir donanma ve savunma mekanizmasının oluşumunu sağlamışlardır. O zamanlar Osmanlı donanması Türk Osmanlı korsanları bir yandan Atlas Okyanusu'na öte yandan Hint Okyanusu'na kadar uzanmışlardır<sup>606</sup>.

---

<sup>605</sup> Yılmaz Öztuna, *Osmanlı Devleti Tarihi...*, s. 204-205.

<sup>606</sup> Adnan Adıvar, *Osmanlı Türklerinde İlim*, Remzi Yay., İstanbul 1991, s.74.

Tecrübeli bir denizci olmasına rağmen Piri Reis, Hürmüz Kalesi'ni kuşatmadaki başarısızlığından ve Basra'da gemilerin çoğunu ve askerini bırakmasından dolayı idam edilmişti. Böyle cezalandırılmasında kendisini çekemeyenlerin rolü olmuştur. Bunlar Osmanlı'nın başarıyı cömertçe ödüllendirme, imkân verilmiş kişinin başarısızlığını da kesin cezalandırma ilkesini kullanıp bu çok değerli denizciyi ortadan kaldırmışlardır<sup>607</sup>. Piri Reis'ten sonra Murat Reis Süveyş Kaptanı yapılmıştı. Basra'dan gemilerle ayrılan Murat Reis Hürmüz açıklarında büyük bir Portekiz filosuyla karşılaşmış. Fakat baş edemeyeceğini anlayınca Basra'ya çekilmek zorunda kalmıştı. Yapılan savaşta Kaptan Reis olan Süleyman Bey, Recep Reis ve ordunun tecrübeli personeli şehit olmuş, bunun sonucunda donanma çok zarar görmüştü<sup>608</sup>. Aynı tarihlerde Hint Denizi'nin kaptanlığı Seydi Ali Reis'e verilmişti. Basra'da kalan gemileri Suveyş Limanı'na getirmesi istenmişti. Yolda bir Portekiz filosuyla karşılaştı ve açık deniz savaşı yapamayacağını anlayan Seydi Ali Reis gemileri kıyıya paralel olarak sıralayıp savaşmıştı. Zorluklarla Gücerat sahiline ulaşmıştı. Çünkü Mısır'a dönmek imkânsız bir hal almıştı. Askerler arasında isyan baş göstermişti. Birçoğu Gücerat'a yerleşme kararı alıp gemileri terk etmişlerdi. Bu durumda İstanbul'a kara yoluyla dönmek uygun olmuştu<sup>609</sup>. Bu devirde deniz coğrafyacılığı da önemli bir hamle yapmıştır. Hint sularına ve Atlas okyanusuna ulaşmaları dolayısıyla Hint seferleri sonucunda iki Türk amirali bize deniz coğrafyası eserleri kazandırmışlardır. Bunlardan biri Piri Reis, öteki de Seydi Ali Reis'tir. Piri Reis, Kitab-ı Bahriyye adlı eseri bırakmıştır. İçinde büyük denizlerin, akıntıları, koyları, körfezleri, boğazları, limanları bütün ilmi vasıflarıyla gösterilmiştir. Ayrıca bir de harita olup, burada Amerika'nın o çağa kadar belli olmayan kısımları ve Atlas Okyanusu gösterilmiştir. Seydi Ali Reis'in eserleri ise Hint denizinde karşılaştığı düşman kuvvetleri ve tayfunlar yüzünden filusunun bir kısmını kaybederek kara yoluyla İstanbul'a dönmek zorunda kalmış, Hindistan ve İran ülkelerinden geçerek üç yıllık uzun seyahati sonunda İstanbul'a ulaştıktan sonra Mir'at-ı Memâlik adlı eserini yazmıştır. Onun ayrıca coğrafya, riyâziye ve denizcilik ilmine ait kitapları ve Hint deniziyle alakalı el-Muhit adlı kıymetli bir telifi de vardır<sup>610</sup>. Fakat bu kıymetli eserlerin Osmanlı deniz stratejisinde ve siyasetinde bir etkisi olmadığını görmekteyiz. Osmanlı Devleti neden okyanuslarda kendini gösterememiştir. XVI. yüzyılda en parlak çağını yaşarken okyanuslara hükmeden bir devlet olsaydı bu gün dünyanın güçlü

---

<sup>607</sup> Mehmet Maksudoğlu, *Osmanlı Tarihi (1299-1922)*, s.164. ;Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa*, s.124.

<sup>608</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfâri'l-Bihâr*, s. 93-94.

<sup>609</sup> Şerafettin Turan, “ Seydi Ali Reis “ , *İA*, s. 528.

<sup>610</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 19-20.

devletleri arasında olabilir miydi? Kurumsallaşmamış bir eğitim sistemi olmaması denizcilik alt yapısını oluşturmamıştır. Bu büyük bir eksiklik olmuştur. Gemi teknolojisinin yeniliklerine uzak olunması ve sadece Akdeniz için bir savunma ve ticari gereklilik olarak kadırgalarda sabit kalınması yine başka bir etken olduğunu söyleyebiliriz.

XVI. yüzyıl Osmanlı deniz gücünün Akdeniz’i hâkimiyeti altına aldığı ve varlığını tüm dünyaya ispatladığı bir dönemdir. Barbaros Hayrettin Paşa’nın Akdeniz’deki Andrea Dorya komutasındaki Haçlı donanmasına karşı göstermiş olduğu mühim başarı, Preveze Deniz Savaşı dillere destan olmuş bir savaştır. Preveze Deniz Savaşı Hıristiyan âlemine Osmanlı İmparatorluğu’nun denizlerde de karada olduğu kadar başarılı ve yenilmez olduğunun ispatı olmuştur. Preveze zaferini getiren Barbaros’un taktik dehasıydı. Savaşta müttefik donanmasında büyük kalyonlar bulunmasına karşılık, Osmanlı donanmasında kadırgalar bulunmaktaydı. Akdeniz kıyılarını ve iklimini çok iyi bilen Barbaros, Orta Akdeniz’de durgun havalardan günlerce sürdüğünü ve yelkenli gemilerin koylarda ve limanlarda kullanışlı olmadığını, hızlı hareket edemediklerini ve manevra kabiliyetlerinin az olduğunu biliyordu. Tam tersine kadırgalar hızlıca hareket edebiliyor ve sığ yerlerde rahatça dolaşabiliyordu ve uzun menzilli toplar kullanılabiliyordu. Bu dönemdeki kalyonların top menzilleri kısaydı<sup>611</sup>. Barbaros, bütün bu faktörleri tecrübe etmiş olduğundan Hıristiyan dünyasını büyük bir hüsrana uğratmayı başarmıştır.

Fatih Sultan Mehmed döneminde Rodos üzerine 1480 yılında Mesih Paşa idaresinde donanma sevk etmiştir. Rodos korsanlarının, tüccar mallarını yağma etmesi, halkı esir etmesinden dolayı fakat Mesih Paşa’nın kalenin alınacağı sırada vazgeçmesi başarısızlıkla sonuçlanmıştır<sup>612</sup>. Fatih’in ölüm haberinden dolayı kuşatmanın kaldırıldığı söylenmektedir. Fatih döneminde bu adaya üç sefer yapılmış olsa da alınamamıştır. II. Bayezid döneminde ise Cem Sultan meselesinden dolayı Rodos alınamamıştır. Yavuz Sultan Selim döneminde ise mühimmatın yeterli olmadığından dolayı sefer yapılmamıştır. Fakat Kanuni Sultan Süleyman dönemine gelindiğinde Barbaros Rodos’un fethiyle Doğu Akdeniz’de sağlanan Osmanlı hâkimiyetini Trablusgarb’ın alınmasıyla Orta Akdeniz ve Cerbe Zaferi ile de Batı Akdeniz’de sağlanmış oldu. Suriye ve Mısır’ın alınmasıyla da II. Selim döneminde Piyale Paşa önderliğinde Akdeniz’in kalbi Kıbrıs’ta alınmış ve Avrupa’yı bu durum telaşa sürüklemişti. Piyale Paşa, sarayda yetişmişti. Fakat korsanlıktan gelen amirallerle çok iyi geçinmişti. Özellikle Turgut Reis’e çok saygı duymuş ve onun tavsiyelerini kulak ardı etmemişti. Hint ve

---

<sup>611</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 20.

<sup>612</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, s. 140; Neşri, *Neşri Tarihi*, s. 203.

Umman Denizi'nde de büyük başarılarla imza atan Osmanlı kaptan-ı deryaları Akdeniz'de düşmana göz açtırmamışlardır. Okyanuslarda büyük güç haline gelen İspanya ve Portekiz'e karşı önemli savunma savaşları kazanmışlardır ve güç dengesini muhafaza etmeyi başarmışlardır. XVI. yüzyıl donanmadaki büyük gelişmelere ve yetenekli kaptan-ı deryalara tanıklık eden muhteşem bir yüzyıl olmuştur.

Diğer bir taraftan Barbaros'un ölümünden sonra yerini alan Sokollu Mehmet Paşa, bu göreve atandığı zaman sarayın başmabeyinciliği görevinde bulunuyordu; onun yerine gelen Sinan Paşa, Sadrazam Rüstem Paşa'nın kardeşiydi ve asla denizde komutanlık yapmamıştı. Piyale Paşa'da saraydan yetişmiş bir kişi olmasına rağmen, büyük bir denizci olmuştu. Ama ondan sonra gelen Müezzinzade Ali Paşa, İnebahtı yenilgisinin baş sorumlusu olmuştur<sup>613</sup>. Bu saraydan yetişme ve liyakatle gelen kaptan-ı deryalar Osmanlı Devleti'nin gidişatını yavaşlatsalar da denizci kaptanlar devamlılığı sağlamaya çalışmışlardır. Ta ki İnebahtı'daki mağlubiyete kadar. Artık donanmanın temel işlevi sınırlarını korumak ve imparatorluğun merkezini savunmak olmuştu. Osmanlı denizciliği Akdeniz'de bu mağlubiyetten sonra eski gücüne ulaşamayacaktır. Bunun en önemli sebebi çok değerli kaptanlarını savaşta kaybetmiş olmasıdır. Ayrıca İnebahtı yenilgisi Akdeniz'deki güç dengesini değiştirmişti. Hint Okyanusu'ndaki mücadeleler için Hint Okyanusu'ndaki donanmaya gerekli kaynak gönderilememiştir. Zaten Portekizlilerden sonra İngiltere, Hollanda, İspanya, Almanya, bölgedeki sömürge ve deniz ticaret faaliyetlerinde kendilerini göstermiş olacaktırlar.

### **5.1.3. Donanmanın Gelişimi ve Eğitim Faktörü**

Anadolu'nun kuzeybatı bölgesinde küçük bir beylik olarak kurulan Osmanlılar Karesioğulları, Candaroğulları, Menteşeoğulları, Aydınöğulları gibi beyliklerin denizcilik bilgi ve tecrübeleri aynı zamanda tersanelerinden faydalanmışlardı. Özellikle Karamürsel'de ve Karesi Beyliği'nin Osmanlı topraklarına katılmasından sonra Aydıncık (Edincik) da birer tersane kurulmuştur<sup>614</sup>. Bizans'tan alınan İzmit, Gemlik gibi deniz üslerinden de yararlanılmıştır. Gelibolu'nun Osmanlı idaresine girmesi ve buradaki Bizans tersanesinin Yıldırım Bayezid tarafından yeniden inşa ve tamir edilmesi (1390) ile Osmanlılar ilk defa büyük bir tersaneye kavuşmuş oldular. Böylece denizlerdeki rakipleri olan Venedik ve Ceneviz donanmaları karşısında kendi topraklarını korumak amacıyla faaliyete başlamışlardı. İstanbul'un fethi ile de Osmanlı denizciliği yeni bir merkeze kavuşmuş oldu. İstanbul Osmanlı denizciliğinin üssü ve merkezi olarak gelişmeye başladı. Haliç'in durgun serin sularını tersane

---

<sup>613</sup> Andre Clot, *Muhteşem Yüzyılın Muhteşem Sultanı Kanuni Sultan Süleyman*, s. 546.

<sup>614</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 7.

için uygun olduğunu gören Fatih Sultan Mehmed, muhtemelen daha önce Bizans tarafından da tersane olarak kullanılmış olan Kasımpaşa deresinin Hasköy tarafında bir tersane inşası için Kaptan-ı derya Hamza Paşa'yı görevlendirmişti. Böylece gemi inşa edebilmek için birkaç göz, cami ve divanhaneden ibaret olan ilk tersane kurulmuş oldu<sup>615</sup>. Bu tersanenin faaliyetlerini devam ettirebilmek için ise imparatorluğun kıyı bölgelerinden marangoz, gemici ve sanatkârlar getirtilmişti<sup>616</sup>. Bu dönem Osmanlı denizciliği üzerinde denizlerdeki ticareti ve hâkimiyeti elinde tutan Ceneviz ve Venedik gibi iki İtalyan şehir devletinin deniz teknolojisi ve personel takviyesi de Osmanlı tersanelerinde etkili olmuştur. Cenevizliler Orhan Bey zamanında Osmanlılar ile tanışmış ve dostane ilişkiler başlamıştır. Venedik ve Ceneviz arasındaki rekabette Osmanlılar Ceneviz'in yanında yer almışlardır. Öyle ki Cenevizliler de Osmanlı Devleti'nin yanında yer almayı bilmiştir. 1416 yılındaki Osmanlı-Venedik deniz savaşında görev yapan ücretli denizcilerin çoğunluğunu, başta Cenevizliler olmak üzere Latinler teşkil etmiştir. Buna karşılık tersane ve gemi teknolojisinin geliştirilmesinde ise Akdeniz dünyasının en ünlü denizci devleti olan Venedik'in etkisi görülmüştür<sup>617</sup>. Doğu Akdeniz'de Osmanlı deniz üstünlüğü, Osmanlılar ile Venedikliler arasında sıkı ticari ilişkilerin kurulmasını ve Osmanlıların Kahire'yi fethinden önce Memlük Devleti'nin Osmanlılara bağımlı hale gelmesini sağladığı gibi aynı zamanda Hint Okyanusu'nda Portekizlilerin deniz gücüne karşı ciddi bir tehdit oluşturmuştur. Osmanlı deniz gücünün oluşturduğu tehdit, Akdeniz'de pek çok ülke tarafından diplomatik üstünlük sağlamakta araç olarak kullanılmıştı. Osmanlı donanması ticareti geliştirme, sahillerin güvenliğini sağlama ve deniz taşımacılığını desteklemenin yanında, topraklarının genişlemesi için bir destek aracı olma özelliği taşımaktaydı<sup>618</sup>. Fatih'in devletin deniz gücünü arttırmak amacıyla yapmış olduğu adımlar çok önemlidir. Fakat yeterli olduğunu söylememiz doğru olmaz. Çünkü henüz Batı'nın donanma gücü seviyesine erişememiştir. Daha çok bir ticari nakliye filosu şeklinde örgütlenmiştir. Osmanlı Devleti'ne de ticari anlamda büyük kazançlar sağlamıştır. Fakat diğer devletlerin savaş gemi teknolojisi ve yenilikleri tam anlamıyla takip edilememiştir.

II. Bayezid saltanatında Türk denizciliği hızlı bir gelişim evresi geçirmiştir. Sultan Bayezid bu dönemde Akdeniz'de güçlü bir siyasi politika izlemiştir. Saltanatının başlarında Venedik ile açık denizde mücadele edemeyeceğini bildiğinden Venedik ile dost kalmaya

---

<sup>615</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 8.

<sup>616</sup> İdris Bostan-Salih Özbaran, "İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersane-i Âmir'e'nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Deniz Yay. , İstanbul 2009, s. 121.

<sup>617</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 5-6.

<sup>618</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 136.

dikkat etmiştir. Bu sırada Boğdan Seferi, Kili ve Akkerman'ın Osmanlı topraklarına katılması Karadeniz'in Batı sahilini Türklerin eline geçmesine sebep olmuştu. Ayrıca Karpat Dağları'nın Osmanlı nüfuz sahası içine girmesi ve bu dağlardan getirilen kereste ile büyük çapta savaş gemilerinin inşasına başlanması II. Bayezid'in arzuladığı açık deniz filosunun temellerinin atılmasına başlanmasını sağlamıştı<sup>619</sup>. Eğer II. Bayezid'in saltanatında Osmanlı denizlerden uzak kalmış olsaydı ve donanma kurulmasaydı. Orta Avrupa ya da İran'a karşı düzenlenen seferler için lojistik destek hem de birliklere erzak ve askeri donanım ikmalî imkânsız olurdu. Osmanlıları diğer Müslüman imparatorluklardan ayıran denizin önemini anlamaları ve bir donanma inşa etmeye karar vermiş olmalarıdır<sup>620</sup>.

XV. yüzyılın ortalarındaki teknolojik ve siyasi gelişmeler savaş tekniklerinde ve usullerinde adeta yeni bir dönem başlatmıştı. Özellikle bu dönemde denizcilik teknolojisinde önde olan devletler İspanya ve Portekiz'di. Daha XIV. yüzyılda Avrupalı tasarımcılar, Akdeniz ve Atlantik teknolojilerini birbirine katarak omurgaya en oranı bakımından uzun ve dengesiz Akdeniz savaş kadırgası ile -5'e 7- Kuzey Avrupa'nın hantal ticaret gemileri -2'ye 2,5- arasında bir yerde bulunan bindirme tahtadan yeni bir gemi -3,3'e 3,8,- imal etmişlerdi. Atlantik ve Akdeniz teknolojilerinin bir başka kombinasyonunda ise, bu gemilerde bulunan üç sütun direğini, kare ve Latin armalarla donatabilmek amacıyla büyük yelkenler kullanılmıştır. 1430'da karavel adıyla şöhret bulan gemi türünün temel yapı unsurları tekne, yelkenler ve kış dümeni şeklinde tamamlanmıştı. Uzun bir menzil ve büyük bir kargo kapasitesine sahip olan karaveller, Sebte'nin alınmasından kısa bir süre sonra Portekiz donanmasındaki yerlerini almışlar. Fakat kullanımının geliştirilmesi XVI. yüzyılın ilk yarısını bulmuştur. XVI. yüzyılın sonlarına gelindiğinde, Hint Okyanusu'nun Müslüman denizcileri ile İberyalılar karşı karşıya geldiklerinde, Hristiyan gemiciler yıldızları dikkate alarak açık denizlerde bir nesnenin konumunu Müslüman rakiplerine kıyasla daha iyi tespit edebilmekteydi<sup>621</sup>. Bu durum onların sadece donanma teknolojisinde değil aynı zamanda gökbilimle de yakından ilgili olduklarının bir göstergesi olmuştur. Gemi teknolojisindeki gelişmeleri ve coğrafi alandaki gelişmeler bir dönüm noktası olmuş ve Hindistan'a giden yolu açmıştır. Osmanlı Devleti bu dönemde Akdeniz tipi gemiler inşa ediyordu ve okyanuslara dayanacak şekilde hazırlanmış gemisi bulunmamaktaydı. Osmanlı donanmasında alışlagelmiş kadırga tipi gemiler mevcuttu. Atlantik yelkenlilerinin ortaya çıkışının Akdeniz savaş kadırgalarını hükümsüz kıldığını

---

<sup>619</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s.10.

<sup>620</sup> Gabor Agoston, *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, Haz: Kahraman Şakul, Timaş Yay. , İstanbul 2013, s.90.

<sup>621</sup> Andrew Hess, *XVI. Yüzyıl Akdenizinde Osmanlı-İspanyol Mücadelesi*, s. 20.



görmekteyiz. Fakat aklımıza şu soru gelebilir: Neden Osmanlı Devleti bu tip gemileri uzun zaman muhafaza etti ve bu tip gemilerden vazgeçemedi? Aslında kadırgalar örnek alınarak yapılan yelkenli kalyonlar manevra kabiliyeti olmayan ve hızlı hareket edemeyen gemilerdi. Fakat Akdeniz suları yelkenli kalyonlar için çok da elverişli gözüküyordu. Çünkü yaz mevsiminin Akdeniz’de uzun sürmesi ve denizin durgunluğu ve aynı zamanda savaş anında düşman kuvvetlerine hızlı manevra yaparak saldırmak bu tarz gemilerle mümkün görünmüyordu. Bu sebepler aslında Osmanlı’nın coğrafi koşullarına göre ve askeri, ticari mantık çerçevesinde gemi teknolojisini yürüttüğünü gösteriyor. Fakat Osmanlı Devleti yine de düşmanı olan İspanya ve Portekiz gemilerini örnek almaktan geri durmamıştır. Gemi teknolojisinde Venedik ile başlamış olduğu geleneği Barbaros Hayretin Paşa’nın Osmanlı hizmetine girmesiyle bozmuştur. Barbaros’un denizcilik tecrübelerinin yanında gemi inşası üzerine de bilgi ve tecrübelerinden faydalanılmıştır. Yanında yetiştirmiş olduğu kişiler, esir alınan denizciler ve el konulan yabancı gemiler ustaca incelenmiş eksikler görülmüş ve yapılması gerekenler için ise Osmanlı tersaneleri harekete geçmiştir.

Kadırga, Osmanlı donanmasının belkemiğini teşkil etmiş olsa bile, kalyonun kullanılması oldukça eski dönemlere kadar gitmektedir. Gerek donanmada savaş gemisi ve gerekse nakliyede ticaret gemisi olarak kalyonlardan yararlanılmış, ama hiçbir zaman bu durum yaygınlık kazanmamıştır. Nitekim XV. yüzyılın sonlarına doğru 1488’de Mustafa Tanburi’nin kalyonu, 1498’de İskenderiye seferine katılan kalyon ile Kemal ve Burak reislerin Sinop’ta inşa edip, 1499’da İnebahtı ve 1500 Moton ve Koron seferlerinde kullandıkları barça denilen kalyonların birer savaş gemisi, 1554’te Mısır’a giden büyük kalyon (kalyon-ı büzürk) ile küçük barça (barça-i kebir)nın birer ticaret gemisi oldukları anlaşılmaktadır.<sup>622</sup>

Avrupalı denizciler, Akdeniz kadırgalarının en az üç teknolojik sebepten ötürü kendi yönetimleri altındaki Atlantik yelkenli gemileriyle boy ölçüşemeyeceğinden emin olabilirlerdi. Öncelikle kadırgalar, karavellerin peşinden Akdeniz’in sakin sularını terk ederek, şiddetli lodosların ve hırçın dalgaların hâkim olduğu çetin denizlere çıkmaya cesaret edemezlerdi. İkincisi, daha fazla yük koyma kapasitesine sahip olmamalarına karşı daha az mürettebat taşıyan yuvarlak gemiler, yiyecek kıtlığı ve çetin kış şartları tarafından elleri kolları bağlanan Akdeniz kadırgalarının aksine, kış aylarını bir rıhtımda geçirmezler ve tüm sene boyunca faaliyetlerine devam ederlerdi. Ayrıca kürekli gemilerle karşılaştırıldığında, yelkenli gemilerin ticari ve askeri ihtiyaçları aynı anda gidermede çok daha esnek bir tavır

---

<sup>622</sup> İdris Bostan, “Kadırga’dan Kalyon’a”, *The Journal of Ottoman Studies*, XXIV, İstanbul 2004, s. 68-69.

sergileyebildiği göz ardı edilmemelidir<sup>623</sup>. Kalyon tipi gemiler Osmanlı'nın kullandığı kadırğa tipi gemilere nazaran, ateş gücü bakımından 8 misli taşıdığı savaşçı personel bakımından da 2,5 misli daha güçlüydü. Kurumsal yapıdan uzak Osmanlı deniz gücü, korsan kökenli gemi kaptanları ile çoğunluğu Rumlardan oluşan gemici personel kullandığından sürekli personel sıkıntısı yaşamaktaydı. Donanmanın kendi topçu sınıfı yoktu, savaşçı personel ile gemi topçu personeli de ordudan sağlanıyordu. Yelken ve kürek gücünün fonksiyonel farklılığı çok açıktı. Osmanlı'nın 5 ayda gittiği Süveyş-Hürmüz arasındaki mesafeyi, Portekizliler 20-25 günde gidebiliyorlardı<sup>624</sup>. Osmanlı Devleti'nin kaynakları olduğu halde bu bölge etkili olamaması Basra ve Süveyş tersanelerinin kalyon tipi gemi hazırlamaya uygun olmaması, gemi inşa malzemelerinin bölgede olmaması ve personel sıkıntısından kaynaklandığını söylememi mümkündür.

XVI. yüzyılda Portekizlilerin Hint Okyanusu ticareti konusunda büyük mücadelesi ve gümrük gelirlerinin yüksek olması, Memlük Sultanı Kansu Gavri'nin Hindistan'daki Gücerat Sultanı'yla ittifak kurmasına neden olmuştu ve uzun zaman düşman olan Osmanlılardan yardım talep etmesine yol açmıştı. Bu ittifakın amacı Portekizlilerin Kansu Gavri'nin siyasi egemenliğini tehdit etmesi değildi. Memlüklülerin Doğu ticaretinden elde ettikleri gümrük gelirleri ile transit geçiş üzerindeki gelir tekellerinin kaybolması tehdidi söz konusu olmuştur<sup>625</sup>. II. Bayezid, Mısır Osmanlı topraklarına katılmadan önce Memlük sultanına yardım maksadıyla Süveyş'e birtakım usta ve amele göndermişti. Daha sonra Yavuz Sultan Selim dönemine geldiğimizde Hint Okyanusu'ndaki hâkimiyet için yapılacak deniz mücadelelerinde, Osmanlı deniz üssü olarak rol oynayacaktır. Ayrıca Süveyş'te Osmanlıların Kızıldeniz'e ulaşmaları sonucunda Süveyş Kaptanlığı kurulmuş ve ilk Süveyş kaptanı Selman Reis olmuştur<sup>626</sup>. II. Bayezid, kara temelli olan imparatorluğu görkemli bir deniz gücüne dönüştürmüştür. Çünkü bu deniz gücü Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ndeki Portekiz yayılmasının engellenmesi ve Mısır'ın fethi için gerekiyordu. Osmanlılar, baharat ticaretinin emniyet altına alınıp Mısır'da ticari faaliyeti geliştirmenin, Kızıldeniz'de hâkimiyetin sağlanmasının ve Portekiz nüfusunun kırılmasının orada kurulacak sağlam bir idare ve güçlü bir donanmayla sağlanacağını biliyorlardı<sup>627</sup>. II. Bayezid döneminde Kemal Reis, Osmanlılar

---

<sup>623</sup> Andrew Hess, *XVI. Yüzyıl Akdenizinde Osmanlı-İspanyol Mücadelesi*, s. 22.

<sup>624</sup> Nejat Tarakçı, "Osmanlı Ve Portekiz'in Hint Okyanusu'ndaki Deniz Stratejilerinin Karşılaştırılması Ve Bölgedeki Etkileri", s. 15-16.

<sup>625</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 159.

<sup>626</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s.14.

<sup>627</sup> Ayşe Pul, "Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyaseti'nin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi", s. 264-267.

tarafından kendisine gemi ve gerekli levazımat verilerek Batı Akdeniz havzasına doğru keşfe çıkmıştı. Bu vesileyle Osmanlı sarayı İspanya'daki dindaşlarının ne kadar kötü bir vaziyette olduğunu öğrenmişti. Kemal Reis Cerbe Adası'ndan çıkarak Hıristiyan sahillere yönelik akınlar düzenlemeye devam etmiştir. Bu sırada Kemal Reis'in aracılığıyla Osmanlı hizmetine giren deneyimli korsanlar, kendileriyle birlikte Batı'da giriştikleri seferler sayesinde Hıristiyan ülkeler hakkında edindikleri bilgileri de Osmanlı sarayına getirmişlerdi. Kuzey Afrika'daki Osmanlı genişlemesinin ilk safhası Osmanlı denizcileri sayesinde gerçekleşmiştir<sup>628</sup>. Bir süre sonra Osmanlılar Ege ve Akdeniz dışındaki denizlere yönlerini çevirmişlerdi. Bu yüzden yenilenmiş taptaze bir donanmaya ihtiyaçları vardı. Bu yenilenmiş donanma savunma genişleme ve aynı zamanda karadaki fetihleri, Ege, Akdeniz, Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hint Okyanusu'ndaki iktisadi emellerini gerçekleştirmeyi kapsıyordu. 1499-1503 yıllarındaki Venedik savaşları sırasında Osmanlı savaş gemileri hummalı bir şekilde inşa edilmişlerdi. Hoca Saadettin Efendi savaşın ilk yıllarında üç yüz gemilik bir filonun inşası için hazırlıkların yapıldığını belirtmiştir. II. Bayezid, 1500-1501'de toprakların yerleştirildiği iki yüz kadirga, elli mavna ve dört yüz elli kalyata ve firkateden oluşan Osmanlı donanmasının tamamının tamir edilmesini buyurmuştu. II. Bayezid, filonun tamir için maharetli işçileri istihdam etmişti. Sakız Adası'ndan özellikle marangozların, kalafatçıların ve ayrıca gemi yapımında kullanılacak malzemenin rica edilmesi adanın Hıristiyan yönetimi tarafından reddedilmeyecek bir talep olmuştur<sup>629</sup>. Yavuz Sultan Selim'in Mısır'ı fethetmesiyle Osmanlılar, karadan Nubya, Habeşistan, Zengibar gibi ülkelerle denizden de Aden ve Hindistan ile doğrudan temas geçişlerdir. Bundan sonra Osmanlılar hem İspanya Habsburglarına hem de Fransa'ya karşı Batı Akdeniz'de yayılmak; Arap dünyasına büyük zarar vermiş olan Portekiz'in Doğu denizlerindeki ablukasını sona erdirmek amacıyla yeni ve daha güçlü bir Osmanlı donanması yapma işine girişmiştir. Haliç'te Kasımpaşa'da yeni bir tersane kurulmuş, Gelibolu ve Kadirga'daki tersaneler yeniden yapılandırılıp genişletilmiştir. Neticede Yavuz'un son yıllarında Osmanlılar yeni, modern ve iyi örgütlenmiş donanmaya sahip olmuşlardı<sup>630</sup>. Osmanlı Devleti donanmada girişmiş olduğu yenilik hareketleriyle hem denizlerde hem de karada yayılma siyaseti izlediğini göstermektedir. Deniz gücündeki yapılanma aynı zamanda bir deniz ordusuna ihtiyacı da peşinden doğuruyordu. Bu sebeple II. Bayezid, kürekçi ve yelkencilerden oluşan 60 bin-70 bin kişilik bir deniz ordusunun

---

<sup>628</sup> Andrew Hess, *XVI. Yüzyıl Akdenizinde Osmanlı-İspanyol Mücadelesi*, s. 86-87.

<sup>629</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 137.

<sup>630</sup> Ayşe Pul, "Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler", s. 277.

hazırlanmasını emretmişti. Bu sayı 300 gemilik bir filonun ihtiyacından fazlaydı. Venedik raporlarının yazarlarının sultanın bu kadar çok denizciyi toplamış olmasından etkilendikleri anlaşılmaktadır. II. Bayezid'in savaşın bitiminden sonrada kullanılabilir halde olan büyük bir filosu olması<sup>631</sup> donanmadaki hızlı ve istikrarlı çalışmanın olağanüstü bir göstergesidir

Yukarıda da ifade edildiği üzere, Osmanlı denizciliğinin gelişip güçlenmesindeki en büyük amirallerden birisi, Yavuz Sultan Selim'in (1512-1520) denizciliğe verdiği büyük önem ve gerçekleştirmiş olduğu faaliyetlerdir. Onun saltanatına kadar Fatih'in Haliç'e yaptırdığı tersanede büyük bir değişiklik yapılmamıştı. Karadaki başarıları kadar denizlerde de güçlü olmayı isteyen Yavuz, Haliç'teki mevcut tersaneyi Galata'dan Kâğıthane'ye kadar genişleterek içerisinde 300 göz bulunan tersane binasını yaptırdı (1515). Bu büyük tersanenin inşası ile Osmanlı donanmasının merkezi Gelibolu'dan Haliç'e nakledildi. Böylece Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar donanmanın merkezi olan Tersane-i Âmire kurulmuş oldu. Bu güçlü donanma, o dönemde ele geçirilen Mısır ve Suriye sahilleri ile denizleri kontrol altında tutmada büyük görevler yerine getirmiştir<sup>632</sup>. Yavuz Sultan Selim Anadolu'da kontrolü sağladığından emin olduğundan tersanelerde çok kapsamlı faaliyet başlatmıştı. Gelibolu ve Galata'da iki yüz gemi demirli dururken yeni gemilerin inşası için kereste kesimine devam ediliyordu. 1514'te tersane mükemmel bir hale gelmişti. Bu gemi inşa faaliyeti, Yavuz Sultan Selim İran'da Şah İsmail'e karşı seferdeyken de devam etmişti. Doğu Anadolu'da karargâh kurmuş olan ordunun tedariğinin sağlanması için asker, para ve iâşe gerekmektedir. Fakat tersaneye yapılan yatırım Osmanlı Devleti'nin hâkimiyet emellerinin hali hazırda sultanın topraklarının doğu sınırının çok ötesine çıktığını gösterir. Böyle yepyeni bir filo için yapılan büyük harcama Güney Anadolu sahillerinin korunması gereği ve Memlûklülere bir saldırı düzenlemek olduğu kadar bir isyan çıktığı zaman da birliklerin ve iâşenin nakledilmesi gereğinin ortaya çıkacağı savıyla meşrulaşıyordu<sup>633</sup>. Osmanlı tersaneleri, kereste, gemi inşa malzemeleri ve insan gücünü kolayca elde edebildiklerinden, dikkate değer büyüklükteki silahlı bir donanmayı kısa bir sürede inşa edebiliyorlardı. Ancak gemilere eğitilmiş mürettebat bulamamak Osmanlıların karşılaştığı kronik bir sorundu. Nakliye maliyetini ortadan kaldırmak amacıyla gemiler kereste tedarik bölgelerine yakın şehirlerde inşa edilirdi. Ayrıca iki Osmanlı tersanesinde, Gelibolu ve Galata'daki tersanelerde de gemi inşa ediliyordu. Bu iki tersaneden sonra önem sırasına göre Midilli, Preveze, Samsun ve Avlonya geliyordu<sup>634</sup>.

---

<sup>631</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 138-139.

<sup>632</sup> Ersin Gülsoy, "XVI- XVII. Yüzyıllarda Akdeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti", s. 590.

<sup>633</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 156.

<sup>634</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 142.

Yavuz Sultan Selim, 1515'te Cafer Paşa'yı kaptan-ı deryalığı zamanında inşasına başlanan Haliç tersanesi büyük bir teknisyen grubunun yoğun çalışmaları, gerekli malzemeleri tedarik eden Piri Mehmet Paşa'nın sayesinde 1516'da meydana gelmiştir. Suriye ve Mısır'ın Osmanlı Devleti'ne katılmasıyla sonuçlanan Mısır seferinde Osmanlıların deniz ticaretini ve hac yolunu tehdit eden Rodos şövalyelerine karşı sefere çıkma niyeti olduğu için tersanenin yeni ilavelerle genişletilerek gözlerinden çektiri sınıfından 150 gemi inşasını emriyle Suriye ve Mısır'dan Arap kürekçiler getirtmiştir<sup>635</sup>. Diğer taraftan, Suriye ve Mısır Osmanlı topraklarına katıldıktan sonra Hindistan ve diğer istikametlerden gelen doğu ticaretinin önemini ve sağladığı faydaları gören Osmanlılar, bu ticareti canlandırmaya karar vererek, altın ve baharat ticaretini organize etmeye başlamışlardı. Bunun için Kızıldeniz'i kontrol altına aldıktan sonra Hindistan ile Akdeniz arasında güvenliği sağlamalıydı. Bunu gerçekleştirmek için ise, Yavuz Sultan Selim Portekizlilere karşı girişilecek bir hareket için Süveyş'te bir filo inşasını emretmişti. Daha öncede değindiğimiz gibi esasında Süveyş Tersanesi Osmanlılara Memlûklülere kalmıştı. II. Bayezid döneminde Memlûk sultanına yardım amacıyla Süveyş'e birtakım usta ve amele gönderilmişti. Süveyş Tersanesi'nde Akdeniz tipi gemiler inşa edilmekteydi. Fakat Yavuz Sultan Selim'in erken vefatı denizcilik faaliyetlerinin yarıda kalmasına sebep olmuştu<sup>636</sup>. Durum böyle olmasaydı belki de Akdeniz'de sağlamaya çalıştığı mutlak gücü okyanuslarda da sağlayabilecekti.

Kanuni ve oğlu II. Selim devirlerinde gelişmesini sürdüren Tersâne-i Âmire, Barbaros Hayrettin Paşa ve onun yetiştirdiği ünlü denizciler zamanında Akdeniz'de Osmanlı hâkimiyetini sağlayan donanmanın merkez üssü olarak görev yapmıştır. Bu dönemde Azapkapısı'ndan Hasköy'e kadar uzanan tersanenin müstemilatı arasında gemi inşa ve tamirlerinin yapıldığı, sayıları 200 civarında olan gözler, çeşitli mühimmat depoları, imalat kârhâneleri, idari binaları, cami, zindan, hamam ve çeşmeler yer almaktaydı. Bu özellikleriyle İstanbul Tersanesi, XVI. yüzyılda dünyanın en ünlü bir tersanesi haline geldi ve bir benzeri sadece Venedik'te bulunuyordu<sup>637</sup>. Kısaca ifade etmek gerekirse, XVI. yüzyıl Osmanlı donanmasının doruğa ulaştığı bir yüzyıldır. Gerek tersanelerin gelişiminde gerekse deniz savaşlarındaki üstün organize olma ölçüsünde muazzam bir tablo göstermiştir. Tersanelerde bu yüzyılda kürek ve yelkenle hareket eden savaş gemileri yapılıyordu. Bunlar

---

<sup>635</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 13.

<sup>636</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 13.

<sup>637</sup> İdris Bostan-Salih Özbaran, "İmparatorluk Donanmasına Doğru", s. 127.

kadırga, başarda, fırkate, kalyata, mavna gibi kürekli gemiler, kalyon, barça, ağribar gibi yelkenli gemiler inşa ediliyordu. Osmanlı Devleti'nin coğrafi yapısından dolayı denizlerinde yüzdürebileceği gemiler bu şekildeydi. Osmanlı İmparatorluğu denizcilik tarihinde savaş gemilerinin ilk örneklerinden biri olan kadırgalarla tarihte unutulmayacak başarılar sağlamışlardır. Karada da orduya büyük destek olan kadırgalar topları ve askeri birlikleri hızlıca karaya çıkartabilme özelliğine de sahipti. Avrupa'da gelişen denizcilik faaliyetleri Osmanlı Devleti'nin de donanmasını geliştirmesi açısından giderek daha ileri bir seviyeye taşımaya yöneltiyordu ve yeniliklere karşı çok da açık olmayan yanını bir tarafa bırakmasına neden olmuştu, çünkü denizlerdeki başarısı topraklarının güvenliği ve büyümenin anahtarını elinde tutuyordu. Gücünün doruğunda Asya'da, Avrupa'da, Afrika'da, Karadeniz'de, Kızıldeniz'de ve Akdeniz'de bu kadar geniş alanda ekonomik ve idari anlamda büyük faydalar sağlıyordu.

Yukarıda bahsettiğimiz üzere Akdeniz'in siyasi ve askeri bakımdan önem kazanmasında bölgedeki deniz ticaretinin etkisi büyük olmuştur. Doğu'nun emtiası kara ticaret yollarıyla Anadolu, Suriye ve Mısır iskelelerine ulaşıyor ve buralardan gemilerle Avrupa ve diğer ticaret merkezlerine taşınıyordu<sup>638</sup>.

Osmanlı donanmasının deniz savaşlarındaki etkisini Preveze Deniz Savaşı gibi Osmanlı'nın deniz gücünü gösteren bir savaşla örneklendirebiliriz. Preveze Deniz Savaşı'nın kazanılmasında Barbaros Hayrettin Paşa'nın zeki ve yetenekli duruşunun yanında kullanılan geminin de büyük etkisi olmuştur. Şöyle ki müttefik donanmasında büyük kalyonlar bulunuyordu ve Osmanlı Devleti'nin ise gücü kadırgalardı. Bir tarafta rüzgârla ilerleyen yelkenli gemiler bir tarafta da kürekli kadırgalar vardı. Yelkenli gemilerin hızlı hareket edememesi ve manevra alma gücünün az olması, kürekli kadırgaların hızı karşısında talihsizdi ve aynı zamanda top menzilleri kadırgaların kalyonlara göre daha uzundur. Bunu çok iyi kullanan Barbaros Hayrettin Paşa Hristiyan dünyasına Osmanlı'nın Akdeniz'deki varlığını ve gücünü kabul ettirmişti. Hava koşullarından dolayı Barbaros gemilerin yelkenlerini indirip mücadeleye böyle başlamıştır<sup>639</sup>. Manevra kabiliyeti yüksek olan kadırgalar düşman üzerine top ateşlerini istedikleri kolaylıkta atabiliyorlardı. Donanmadaki gemilerin savaşın gidişatını değiştirmesindeki etkisini görmüş bulunmaktayız. Yetenekli, özellikle Akdeniz'i ve denizleri çok iyi tanıyan kaptan-ı derya Hayrettin Paşa ve onun gibi nice Osmanlı kaptanı Osmanlı'yı

---

<sup>638</sup> İdris Bostan, "XV. ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Deniz Politikası", *XV. ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapın Değerler*, İSAV, 3, s. 190.

<sup>639</sup> Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr Fi Esfâri'l-Bihâr...*, s. 73; Münecimbaşu Ahmet Dede, *Münecimbaşu Tarihi*, s. 552.

denizlerde hâkim güç kılmıştır. Barbaros Preveze’de Haçlı donanmasını hezimete uğrattığı sırada Hadım Süleyman Paşa kumandasındaki donanma Hindistan’da Diyu Kalesi’ni kuşatmaktaydı. İki Türk filosu da zaferle muvaffak olmuşlardır. Bu hadise Türk deniz gücünün XVI. Yüzyılda ne derece güçlü ve gösterişli olduğunun göstermesi bakımından önemlidir. Hadım Süleyman Paşa’nın Hint Okyanusu’ndaki bu girişimlerini Piri, Murad ve Seydi Ali Reisler devam ettirmişse de, Hindistan topraklarını Osmanlı’ya dâhil edememişlerdir<sup>640</sup>. Bu durumu sorguladığımızda organize olma ve kurumsallaşma eksikliğinin ortaya çıktığını görmekteyiz. Avrupa, stratejisini kurumsallaşmaya yönelik geliştirmiştir. XVI. yüzyılda Osmanlı kara gücü karşısında başarı sağlayamayan Avrupa en kolay geliştirecek yanını, yani deniz gücünü öne çıkarmıştır. Böylece hem okyanuslara açılarak zenginleşmiş, hem de Osmanlı kara gücü karşısındaki askeri dengeyi kendi lehine çevirmeyi başarmıştır. Avrupa deniz gücü vasıtasıyla pasif durumdan çıkarak Osmanlı’ya her yönden ve her zaman saldırabilecek dinamik bir yapıya kavuşmuştur. Eğitimden, ticarete, gemi inşasından, devlet yönetimine, denizci doktrinden, savaş stratejilerine kadar her alanda kurumsallaşan Avrupa denizciliği, XVI. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı deniz gücü karşısında jeostratejik ve teknolojik üstünlüğü ele geçirmiştir<sup>641</sup>.

Portekiz, deniz gücü yapılanmasında denizcilik teknolojisinde gemi direklerinin sayısını arttırarak ve birden fazla yelken takarak Avrupa’da başı çekmişti. Bu durum, hem gemilerin manevra yeteneğini hem de dayanıklılığını arttırmıştı. Güçlü omurga ve meşe kaplama ile inşa edilen bu gemiler ağır topların geri tepmesine de dayanıklı hale getirilmişti. Ayrıca gemilerin ateş gücü önemli ölçüde arttırılmıştı. Portekiz’in gemi kaptanından, tayfasına kadar denizci personel anlamında herhangi bir sıkıntısı yoktu. Denizcilik okulları, balıkçı ve ticaret gemileri ile kurumsal bir bütünlük içindeki Portekiz deniz gücü 12 yılda Hint Okyanusu’nda konuşlanmayı sağlamıştı. Osmanlı Devleti ise, dünyanın en zengin gücü olmasına rağmen ordunun bir kolu olarak kabul edilen deniz gücünün kurumsallaşmasına gerek duymamıştı. Deniz gücü, Osmanlı siyasetinde kara birliklerini nakletme ve onlara lojistik destek sağlamaktan ibaretti<sup>642</sup>.

Türk denizcilik teşkilatına baktığımızda, Osmanlı deniz kuvvetlerinin teşkilat ve mürettebatı önceleri iki sınıfa ayrılmıştı. Bu sınıflardan biri sanatkârlar olup, tersanenin asıl

---

<sup>640</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)*, s. 18.

<sup>641</sup> Nejat Tarakçı, “Osmanlı Ve Portekiz’in Hint Okyanusu’ndaki Deniz Stratejilerinin Karşılaştırılması Ve Bölgedeki Etkileri”, s. 12.

<sup>642</sup> Nejat Tarakçı, “Osmanlı Ve Portekiz’in Hint Okyanusu’ndaki Deniz Stratejilerinin Karşılaştırılması Ve Bölgedeki Etkileri”, s. 14-15.

erkânıydılar. Gedikli sınıfı; kaptanlar, reisler, kalafatçılar, kumbaracılar, marangozlar sanat erbabı olarak tersane halkı olarak bilinirdi. Maaşları da diğerlerine kıyasla dolgundu. Diğer sınıf ise gemilerdeki cenkçi askerlerdi ki bunlara azap denirdi. Gemilerin kürekçileri mahkûmlardan, esir edilen Hıristiyanlardan oluşmaktaydı. Savaş zamanı donanmaya cenkçi olmak üzere, yeniçeriler ve cebeciler de ilave edilirdi. Kanuni devrinde merkezi Gelibolu Sancağı olmak üzere “Kaptan Paşa Eyaleti” kurulmuştu. Bu büyük eyaletlere şu sancaklar dâhildi: Gelibolu, Eğriboz, İnebahtı, Midilli, Sığacık, Kocaeli, Mora’da Karlı-ili ve Mezestre, Sakız, Trablusgarb’da Mehdiye ve Kıbrıs. Bu eyaletlerden savaş esnasında donanma hizmetine 4000-4500 kadar asker gelir ve kaptan-ı derya kalemine kaydolurlardı. Yukarıda da değindiğimiz gibi Barbaros’un da Osmanlı hizmetine girmesiyle Garp Ocaklarından (Trablus, Cezayir, Tunus) ve Kefe’den büyük miktarda asker donanma hizmetine katılırlardı. Devletin esas deniz kuvvetini teşkil eden bu askerler, tersane gemilerine mahsus olup, bunlardan başka 25 kadar bey gemisi ile diğer savaş gemileri ve bunların mürettebatı donanma ihtiyacını teşkil ederlerdi<sup>643</sup>.

Osmanlı tersanelerinde eğitim konusunda kaynaklarda pek bilgiye rastlamamaktayız. Fakat anlıyoruz ki tersanelerdeki çalışmalar kaynak aktarıldıkça sürmüş, İnebahtı gibi büyük donanma kaybı yaşanan bir savaşta bile sadece bir yıl içinde Haçlı ordusunun önüne çıkacak bir donanma hazırlanmıştı. Bundan dolayı denizcilikte ilerlemiş devletler örnek alınarak çalışılmış bir sistem olduğunu ve tersanede çalışmak, bir gelenek şeklinde devam etmiş olmalı diye düşünmek yanlış olmaz kanaatindeyiz. Barbaros Hayrettin Paşa’nın Osmanlı hizmetine girmesi tersanelerde yeni bir dönem başlatmıştır. Barbaros bilgi ve tecrübelerini paylaşmış ve korsanlık yaparken ele geçirdiği birçok gemiyi ayrıntılı bir biçimde inceleme fırsatı bulmuştur. Bu paylaştığı bilgiler ve tecrübeler Osmanlı tersanelerinde gemi yapan ustaların ufkunu genişletmiştir. Yine de XVIII. yüzyılın sonlarına kadar deniz kuvveti kurumsal bir yapıya kavuşturulamamıştır. Barbaros Hayrettin Paşa’nın vefatına kadar kaptan-ı deryalar eski korsan reislerden atanmıştı. Fakat daha sonra bu düzen de yavaş yavaş bozulmalar olmuş, bu görevlere kayırma yoluyla isimler getirilmeye başlanmış ve eski gücünü kaybetmesinin önemli sebeplerinden birisi de bu olmuştur.

Genel olarak değerlendirilecek olursa, XVI. yüzyılın başlarına kadar Osmanlı gemi teknolojisinin daha çok bir oluşum süreci yaşadığı ve bir geçiş özelliği yansıttığı tespit edilmektedir. Bu dönemde Osmanlı donanmasının geleneksel olarak Akdeniz’de yaygın olan

---

<sup>643</sup> Ali İhsan Gencer, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)*, s.15-16.



ve esas itibarıyla kürekle hareket eden kadirga türü gemilere önem verdiğini, diğer denizci devletlerin özellikle Venedik'in etkisinde olduğunu görmekteyiz. Bununla beraber zaman zaman okyanus tecrübesi olan ve Akdeniz'de en büyük düşmanı kabul ettiği İspanya'nın gemi teknolojisini örnek aldığını ve bunun sonucu olarak göke denilen barça türü büyük yelkenli gemilere önem verdiğini tespit etmekteyiz. Esas itibarıyla Venedik gemi inşa tekniklerini uygulayan Osmanlılar, Barbaros ile birlikte bu sahada bazı değişiklikler yaptılar. Bu yeni döneme özellikle Osmanlı gemi teknolojisine kendi bilgi ve becerilerini ilave eden Barbaros Hayrettin Paşa damgasını vurmuştur. Barbaros ve adamları denizlerde dolaştıkları uzun yıllar boyunca sadece denizci olmakla kalmamışlar, savaşlarda zaptettikleri İspanya kalyonlarını, Napoli kadirgalarını ve çeşitli milletlere ait büyük ticaret barçalarını ayrıntılarıyla inceleyerek gemi onarım ve inşası konusunda uzmanlaşmışlardır<sup>644</sup>. İstanbul Tersanesi'nin örgütlenmesi, gemi inşa rıhtımları, geniş personelin çeşitliliği ve önemi, XVI. yüzyılın sonunu ve XVII. yüzyıl boyunca donanmanın varlığının temelini oluşturmuştur<sup>645</sup>. Ancak Umman Denizi ve onun uzantılarını denetim altında tutmak Osmanlılar için zorlu bir iş, aynı zamanda zor bir sınav olmuştur. Fakat bu sınavda denizdeki potansiyelleri ve sınırları ortaya çıkmıştır. Osmanlı gemileri henüz Portekizlilerinki kadar iyi değildi. Daha öncede değindiğimiz gibi büyük denizleri aşmaktan çok, sığ sulara uygundu. Diyu seferinin ve Umman Denizi'nde Portekizliler ile varılan uzlaşmanın ardından, iki güç arasındaki rekabet daha yakın bölgelerde özellikle Basra Körfezi'nde yaşanmıştı. Osmanlılar Bağdat'a geçtikten sonra Basra limanını almışlar, böylece ellerindeki Süveyş ve Aden limanlarına göre Umman Denizi'ne, Hindistan'a daha yakın açılan bir kapı elde etmişlerdir. Liman ayrıca tersane kurmak içinde değerli bir yerdi. Ne var ki, 1515'ten beri Portekizliler bir ticaret merkezi olan Hürmüz Adası'nı ellerinde tutuyor ve böylece Körfez'den Umman Denizi'ne, dolayısıyla Doğu'nun ülkelerine açılan ve Safevi İran'ın güney kıyısından tehlikelere daha az maruz olan boğazı kontrol ediyorlardı<sup>646</sup>.

Osmanlı denizciliğinin ilk iki dönemindeki gemi sayısında önemli iniş çıkışlar olduğu görülür. Bu durumu özellikle XVI. ve XVII. yüzyıllardaki büyük deniz savaşları etkilemiştir. Kanuni'nin Rodos Seferi (1522)'ne 300, Preveze Deniz Savaşı (1538)'na 120, Kıbrıs Seferi (1571)'ne 400 ve Girit Seferi'ne de yine 400 civarında gemi katılmıştı. Dolayısıyla donanma için sürekli olarak yüzlerce gemiyi hazır tutmak gerekiyordu. Nitekim İnebahtı yenilgisini

---

<sup>644</sup> İdris Bostan, "Kadirga'dan Kalyon'a...", s. 67-68.

<sup>645</sup> Daniel Panzac, "16. ve 20. Yüzyıl Osmanlı Donanması", *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s. 26.

<sup>646</sup> Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa*, s. 124-125.

(1571) takip eden kış döneminde 200'den fazla kadirga ve baştarda inşa edilmişti. Kemankeş Kara Mustafa Paşa'nın kaptan-ı deryalığı zamanında ise (1635-1638) her yıl kırk kadirganın tersanede hazır bulundurulması kanun haline getirilmişti<sup>647</sup>.

Osmanlı Devleti'nin denizlerdeki başarısının en önemli sebeplerinden biri olan gemiler ve donanmada stratejinin kullanımı ve işleyişi galibiyetlerin en yakın sebepleridir diyebiliriz. Osmanlı donanmasının varlığı Osmanlıların Suriye'den Mısır üzerinden Fas'a kadar uzanan uçsuz bucaksız bir bölgeyi fethetmelerini kolaylaştırmıştı; ayrıca Portekizlileri Kızıldeniz'den çıkarmada da etkili olmuştur. Fakat açık denizlerde deniz savaşları terk edilmek zorunda kalınmıştır<sup>648</sup>.

İnebahtı çarpışmasının sonucunda mürettebatı büyük kayıplara uğramasına rağmen yeni bir donanma için insan gücünü toplamayı başarmıştı. İnsanların seferden sonra evlerine gönderildikleri bir askerlik hizmet sistemine, gemi üzerindeki aktiviteleri sınırlı olan ve mürettebatının çoğunluğu kürekilerle askerlerden oluşan kadirgalar uyum sağlayabiliyordu. Öte yandan devlet, yelkenliler için yetenekli ve eğitimi mürettebat sağlayamıyordu. İşlevini yerine getirebilmesi için kırk değişik çeşit uzmanlık isteyen eğitime ihtiyaç vardı. En hassas rol dümenilerin dümen kullanmalarıydı. Yelkenlilerin manevrası ise, gemi direğinin üzerindeki yelkenciler tarafından yapılıyordu. XIX. yüzyılın başlarına kadar bu işleri geleneksel olarak, Ege kıyı ve adalarından gelen Yunanlı yelkenciler yapılıyordu. Genelde Karadeniz'in Anadolu şehirlerinden getirilen Türk yelkencilerin kabiliyetleri düşüktü. Mürettebatın da baştarda eğitiminden yoksun olduğu göz önünde bulundurulursa bu daha da anlam kazanıyor ve Osmanlı gemileri bu şartlarda savaşa girişiyordu<sup>649</sup>.

Osmanlı donanması, XVII. ve XVIII. yüzyıllarda, XVI. yüzyıldaki kadar başarılı olamadı. Bunda en büyük sebep, XVI. yüzyılda yetişen denizci neslin azalması idi. Ayrıca devlet donanma siyasetine önem vermediği gibi gemi teknolojisinde Avrupa'daki meydana gelen gelişmeler de takip edilemedi. Mesela kalyon denilen büyük yelkenli gemiler, ancak XVIII. yüzyılın ortalarına doğru yapılmaya başlandı. Önceleri daha çok kadirga denilen kürekli gemiler kullanılılıyordu. Denizcilik alanındaki önemli gelişmelerden biri de, deniz ticaretinin Akdeniz'den okyanuslara kaymasıdır<sup>650</sup>. Kadirga tipi gemiler, Akdeniz koşullarına uygun inşa edilmiş olmalarından dolayı Hint Okyanusu'nun ağır deniz koşullarına dayanıklılık gösterememişlerdir. Portekiz karavelleri okyanusa dayanıklı ve ateş gücü bakımından

---

<sup>647</sup> Özen Tok, *Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı*, s. 205.

<sup>648</sup> Gabor Agoston, *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, s.91.

<sup>649</sup> Daniel Panzac, "16. ve 20. Yüzyıl Osmanlı Donanması", s. 28.

<sup>650</sup> Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*, s. 88.

Osmanlı gemilerine üstünlük sağlıyorlardı. Bundan dolayı Osmanlı Devleti Portekiz'e karşı Kızıldeniz'de başarı gösterirken açık denizlerde ise Portekiz donanması başarı gösteriyordu.

#### **5.1.4. Ekonomik Faktörler**

Tarih boyunca ülkeler çeşitli ekonomik ve sosyal aşamalardan geçmiştir. Tarihi süreç incelendiğinde Osmanlı ekonomisinin temelini genellikle fetihlere dayandığını görmekteyiz. Osmanlı Devleti Akdeniz'de çok güçlü bir ticaret sistemi kurmuştur. Fakat XV. yüzyılın sonlarından itibaren büyük denizlerin keşifleri, Akdeniz çevresinde yoğunlaşan ticaretin okyanuslara açılmasına neden olmuştur. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin ekonomisi olumsuz şekilde etkilenmiştir. Ticari faaliyetlerin aksamasının yanı sıra gümrük gelirleri de azalma göstermektedir. Devam eden savaşlar neticesinde artan sefer giderleri ekonominin canlı olmasıyla sağlanabilirdi. Ayrıca Osmanlı ekonomisinde teknolojik gelişmeleri besleyecek bilgi eksikliği ekonomi de üretim yetersizliğinin de bir sebebi olmuştur.

Doğu Akdeniz ticaretinin en önemli iki merkezi İstanbul ve Galata'da yerleşmiş Venedik, Ceneviz, Floransa tüccarları için Bursa, Doğu mallarını satın almak ve Avrupa yünülerini satmak için en yakın pazardı. İran ipeği ticareti Bursa'nın gelişip zenginleşmesinin temel dayanağı olmuştu. XVI. yüzyılda Avrupa ipek endüstrisi büyük boyutlarda gelişmiş ve Bursa Kuzey İran'daki Esterabad ve Geylân'ın son derece ince ipeğinin uluslararası pazarı olmuştur. Kazanç gerçekten çok yüksek olmuştur. İpekten alınan günlük ithalatın hacmi 1512'ye kadar yüksekken sonrasında İran savaşları nedeniyle bir düşüş görülmektedir. 1555 barışından sonra bir artış görülse de XV. yüzyıl ölçülerinin çok altında kalmıştır. Osmanlı Devleti 1516-1517'de Halep'i alarak bu yolların denetimini ele geçirmiştir. Bundan sonra İran ipeğinin Avrupalılara açık bütün çıkış noktaları artık Osmanlıların eline geçmiş bulunuyordu<sup>651</sup>. Osmanlılar için önem teşkil eden Doğu ticaretinin en önemli yollarından biri Basra Körfezi'nden diğeri Kızıldeniz'den geçmekteydi. Güneydoğu Asya'daki Malaka Boğazı'ndan Hindistan'a, Hindistan'ın batısında bulunan Malabar sahillerinde bulunan limanlardan Basra Körfezi'ne ve Irak'taki Dicle ve Fırat Nehirleri ve kervanlar vasıtasıyla cereyan eden bu ticaret Suriye limanlarına geçmekteydi. Diğer yol ise, Kızıldeniz yoluyla Süveyş, oradan da kara yolu ile İskenderiye'ye gitmekteydi. İskenderiye ile Güneydoğu Anadolu sahillerindeki İskenderun arasındaki Akdeniz limanları bu ticaretin vardığı en önemli çıkış yeridir. Ticaret sahiplerine büyük faydalar sağlayan bu ticaretin en önemli maddelerini

---

<sup>651</sup> Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ...*, s. 131.

şeker, hurma, fildişi, kıymetli taşlar, turunçgiller, pamuk, madenler, çeşitli boyalar, uzun elyafly yün ve baharat teşkil ediyordu<sup>652</sup>.

Ekonomik gereksinimler insanlık tarihinin başladığı andan itibaren toplumlara yön veren önemli bir faktördür. Osmanlı Devleti XV. ve XVI. yüzyıllarda ekonomisini sürekli bir iyileştirme yoluna sokmuştur. Akdeniz’de önemli mevkilere sahip oldukça yeni komşularıyla ticari anlamda ilişkilerde gelişmişti. XVI. yüzyılın başlarından itibaren ise, Osmanlı Devleti Akdeniz ve Hint suları arasındaki ticaret ağının Portekizler tarafından tehdit edilmeye başlamasıyla Güney siyasetine yönelmiştir. Portekizlilerin Avrupa’dan Uzakdoğu’ya yeni bir yol arama çabaları, yüz yıl önce Prens Henry’nin Afrika kıyılarına kâşifler göndermesiyle başlamıştır. 1488’de Ümit Burnu yoluyla Afrika çevresinden geçilebileceğini görmüş olan Portekizliler, 1497’de Vasco de Gama sayesinde bu yoldan geçerek Kalküta’ya ulaşmışlardır. Portekiz bundan sonra bu yolu geliştirip tekeline almış, bu çevrede ticaret üsleri kurarak buralarda temelli yerleşmiş olan Mısırlı ve Suriyeli Arap tüccarlarla rekabete girmişlerdir<sup>653</sup>. Bu rekabet ortamı ticari kar elde etmek ve dünya egemenliğine hükmetme amacı güdüyordu. Portekiz ve İspanyolların keşifleri yeni ticaret yolları ortaya çıkarmıştır ve bir süreliğine de olsa Osmanlı Devleti’nin ipek ve baharat yoluna vurulan bir darbe olmuştur. Bu yüzden Osmanlı’nın tekrar Akdeniz ticaretindeki konumunu güçlendirmesi gerekiyordu. Cengiz Orhonlu eserinde Portekizlilerin baharat ticaretinin önemli geçiş yerlerinden olan Kızıldeniz’e nüfuz etmeleri ve Ümit Burnu’nun keşfinden sonra doğu ticaretini tamamen ele geçirmiş oldukları hakkında iddiaların doğru olmadığını göstermektedir. Portekizlilerin Kızıldeniz’de ticaret merkezlerini kurma teşebbüsleri Osmanlıların karşı koyması ile başarısız olmuştur<sup>654</sup>.

XV. yüzyılda İberya’da Avrupa’da nüfus ve refah bakımından yaşanan genel artış belirsizdir. Coğrafi keşifler insan kalabalıkları, Avrupa hükümetlerine ordularına asker sağlama, zapt edilen toprakları iskân etmede ve denizaşırı seferleri beslemede kullanabilecekleri erkek ve kadınları temin eden demografik bir kaynak vazifesi görmüştür. Bu arada Batılı tacirlerin ceplerine giren muazzam kazançlar ekonomiye yeni bir düzen verirken, kentlerin bağımsızlığını mali açıdan güvence altına almış ve insanları yeni zenginlik kaynakları aramaya teşvik etmişti. Aynı zamanda savaş usulleri ve taşımacılık sahasında

---

<sup>652</sup> Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, s. 2-3.

<sup>653</sup> Ayşe Pul, “Yavuz Sultan Selim’in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler”, s. 265.

<sup>654</sup> Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, s. 8-9.

ortaya çıkan teknolojik yenilikler geçmişten köklü bir kopuş yaşandığını gözler önüne sermişti<sup>655</sup>.

Osmanlı deniz gücünün gelişimi, ticari hâkimiyet kurma amacı bakımından çok önemliydi. Bu dönemde donanma, ordunun askeri kanadı değil; devletin uzun mesafe ticaretine dâhil olmasını sağlayacak bir kanal, mal değişiminin korunmasına yönelik bir savunma mekanizması; bir nakliye sistemi ve diplomatik ilişkilerin yürütülmesinde çekinilmesi gereken bir güçtü. Osmanlı Devleti deniz gücü sayesinde hem Venedik'i hem de Suriye ve Mısır'da Memlük hükümdarlığını kendisine bağımlı hale getirmişti. Bu bağımlılık, Portekiz'in doğu ticareti üzerinde oluşturduğu tehdit nedeniyle daha da kuvvetleniyordu. XVI. yüzyılın başı, Osmanlıların kontrol bölgelerine Mısır, Suriye, Mekke ve Medine şehirlerini dâhil ettikleri, doğu ticaretinin Doğu Akdeniz'deki çıkış noktalarının hepsini ele geçirdikleri ve Hint Okyanusu'nda Portekizlilere meydan okudukları bir dönemdir<sup>656</sup>.

XV. yüzyılın son yıllarında, çeşitli tecrübelerin ardından denize açılan ve Hindistan'a varan Portekizlilerin beklentilerinden belki de en büyüğü, baharat yollarına egemen olmaktı. Bu yollar Kızıldeniz ve Basra Körfezi üzerinden Doğu Akdeniz limanlarına varıyor, oradan da Avrupa'nın denizci tüccar devletlerinin eline geçiyordu. Diğer yandan denizlerden sürekli uzak kalmış, denizcilik geleneğine sahip olmamış Türkler, Osmanlı İmparatorluğu ile denizlere de ortak olmaya başlamışlardı. Özellikle 1453'te İstanbul'un ele geçirilmesinden sonra Akdeniz'de, Karadeniz'de 1517'de Mısır'ın Memlüklülerden alınmasından sonra da Kızıldeniz'de ve Hint Okyanusu'nda gövde gösterisi yapmışlardı. Portekizlilerin Kızıldeniz için planları ve girişimleri, Doğu Akdeniz'de büyüyen Osmanlı Devleti'ne karşı şüphesiz bir meydan okuma olarak görülmüştü<sup>657</sup>. Portekizlilerin Ümit burnu yolunu kullanması dünyadaki o zamana kadar mevcut olan iktisadi sistemi kötü yönde etkilemişti. Portekiz mevcut durumu ihlal etmekle kalmamış aynı zamanda Müslüman ticaretini yok etme yollarını da aramıştı. Hint Okyanusu'na kıyısı bulunan Müslüman İmparatorluklarının hiçbirinin, Portekiz donanması ile açık denizlerde boy ölçüşecek deniz kuvveti mevcut değildi<sup>658</sup>. Portekiz'in deniz stratejisinin ilk hedefi, Ümit Burnu yolunu kullanmaktan ziyade Mısır ve İran üzerinden Akdeniz ve Anadolu'ya ulaşan tarihi baharat yolunu kesmektir. Bu amaçla Hindistan-Süveyş ve Hindistan- Basra hatlarında çalışan ticaret gemilerine karşı orantısız güç

---

<sup>655</sup> Andrew Hess, *XVI. Yüzyıl Akdenizinde Osmanlı-İspanyol Mücadelesi*, s. 18.

<sup>656</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 261-262.

<sup>657</sup> Salih Özbaran, "Yayılan Avrupa, Genişleyen Osmanlı: 16. Yüzyıl Başlarında Memlüklüler, Osmanlılar Ve Portekizliler", *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, s. 48-49.

<sup>658</sup> Yılmaz Öztuna, *Türkiye Tarihi*, C. 6, s. 102.

kullanan bir korku stratejisi uygulamıştır. Osmanlıların bölgeye hâkim olmaya başlamalarından sonra ise, Portekiz Osmanlıları Süveyş ve Basra'ya hapsetme politikasıyla hem kendini koruma altına almış hem de Akdeniz'e yönelik ticarete engel olmaya çalışmıştır<sup>659</sup>. Portekiz'in Kızıldeniz ve Hindistan'daki varlığı Osmanlı Devleti'nin ekonomik yönden olumsuz yönde etkilemişti. Baharat gelirlerinde önemli ölçüde düşüşe sebep olmuştur. Osmanlı Devleti XVI. yüzyılda Akdeniz'de önemli başarılarla imza atmış, Akdeniz'de hâkimiyet sağlamış olsa da Avrupa'daki gelişmeleri takip etmiyordu. Hızla değişen ve gelişen dünyada Osmanlı'nın bilime arkasını dönük bir politika izlemesi Avrupa'nın iki yüz yıl gerisinden gelmesine sebep olmuştu. Gabor Agoston'a göre ise, Avrupa askeri tarihiyle uğraşan tarihçiler İslami imparatorlukların ateşli silahları ve Avrupa askeri teknolojisini kullanmak istemediklerini savunduklarını bildirmektedir. Çünkü bu tür silahlar İslamla bağdaşmaz icatlar olarak kabul edilmekteydi. Fakat Osmanlılar Avrupalı tarihçilerin ileri sürdüğü görüşün aksine Batı'nın askeri teknolojisini dikkatli bir şekilde takip edip uyguluyorlardı. Aynı zamanda bu teknolojilerin teknik bilgilerini kendi dindaşlarına aktararak bunların kullanımını meşrulaştırmış oldular. Teknolojinin getirmiş olduğu avantajlardan askeri teknolojinin rolü Osmanlı için hayati bir önem kazanmıştı<sup>660</sup>.

Osmanlıların hububatın yanı sıra bakır, kereste, ipek ve baharat ticaretlerinde yaptıkları yatırımlar da önemlidir. Osmanlıların toprak fethi ihtimalinden çok, doğu ticaretini ele geçirme imkânının cazibesine kapıldıkları ve devlet görevlilerinin ticari serveti de ele geçirmek konusunda sultanı teşvik ettikleri açıktır. Osmanlı denizciliğindeki gelişmeler, bu servetin elde edilmesi ve korunması ile Osmanlıların Doğu ticaretinde mal üretim merkezleri ve mal çıkış noktaları üzerindeki kontrollerini sağlamlaştırmasına imkân verecek seferlerin iaşesinin sağlanmasına ve seferleri desteklemeye yöneliktir. Osmanlılar, donanmayı Doğu Akdeniz bölgesinde hâkimiyet kurmak ve doğrudan askeri faaliyette bulunmadan Venedik, Memlük gibi rakip devletler üzerinde bağlı devlet etkisi oluşturmak amacıyla kullanmışlardı. Kızıldeniz'deki ve Hint Okyanusu'ndaki Portekiz tehdidi Osmanlıların Avrupa Asya dünyasındaki konumunu sağlamlaştırmıştı. Çünkü Osmanlılar, Portekiz'e karşı direnmek için gerekli top ve deniz gücü kaynaklarına sahip tek güçtü<sup>661</sup>. 1560 ile 1564 arasındaki yıllık gümrük gelirleri Vasco da Gama'nın Hindistan deniz yolu keşfinden önceki miktarına

---

<sup>659</sup> Ayşe Pul, "Yavuz Sultan Selim'in Güney Siyasetinin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler", s. 278.

<sup>660</sup> Gabor Agoston, *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, s.85-86. ; Gabor Agoston, *Osmanlı'da Strateji ve Askeri Güç*, Çev: Mehmet Fatih Çalışır, Timaş Yay. , İstanbul 2015, s.131.

<sup>661</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 265-266.

ulaşmıştır. Bunun nedeni Lizbon pazarının dönem dönem sıkıntıya girmiş olması olabilirdi. 1582'ye gelindiğinde Bursa'da baharattan alınan gümrük rüsumu, 1487'dekinin dört katına 7.250 dukaya çıkmıştır. XVI. yüzyıl boyunca Kızıldeniz gibi Basra yoluyla da Hindistan'dan baharat gelmeye devam etmiştir. 1528'de İmparatorluk gelirinin üçte birini sağlayan zengin Mısır ve Suriye eyaletleri, imparatorluk hazinesinin temel kaynakları olmuştur<sup>662</sup>. Osmanlı merkezi yönetiminde XVI. yüzyılda eyaletlerin uzak oluşundan, nakit paraya duyulan ihtiyaçtan iltizam sistemini Yemen'de başlangıçtan beri uygulama gereği duymuştur. Mali sistemin gerektirdiği askeri örgütlenme, imparatorluğu tımar sisteminin öngördüğü sipahi ve cebelûden yoksun bırakmış, üstelik ele geçirilen toprakların, kalelerin, kıyı kentlerin savunmasında azaban, müstahfizan, gönüllüyan, tüfenkçiyen ve benzerinin ücretlerinin ödenmesinde zorluklarla karşı karşıya bırakmıştır. 1561-1562 yılına ait Yemen bütçesine göre, eyalet gelirlerinin yüzde yetmiş kadarı beylerin, askerlerin aylıklarına harcanmıştır. Devlet çoğu zaman bu eyaletlerde eyalet gelirleriyle yetinememiş, daha merkezi beylerbeyliklerden yardım almak suretiyle aylıkları veya yıllıkları ödeyebilmiştir. Karada böyle bir örgütlenmeye girişmiş Osmanlı'nın açık denizlerde zamanın heybetli topları ve usta topçularıyla dahi sonuç alamadığını görüyoruz. Geminin kalitesizliğini, hemen hemen bütün gözlemciler vurgulama gereği duymuşlardır. Akdeniz ülkelerinden devşirme teknik elemanların, çoğu zaman zorla toplanmış kürekçilerin uyumsuz bir ordu oluşturduğunu da belirtmekte fayda vardır<sup>663</sup>.

Portekizliler Hindistan'a geldiklerinde donanmalarıyla buralarda hâkimiyet kurmaya başlamışlardı. O zamana kadar Arap gemileriyle Mısır'a kadar gelip oradan da İskenderiye vasıtasıyla Venedik gemileri tarafından Avrupa'ya nakledilen Hint eşyası keşifler nedeniyle yolunu değiştirmişti. Portekizliler, Kızıldeniz'in ağzındaki Sokotra Adası'yla Basra Körfezi girişindeki Hürmüz Boğazı'nı zapt etmek suretiyle Doğu mallarını Akdeniz'e nakleden yolların kapılarını Müslüman gemilere kapatmıştı. Bu iki yolun kapanması ve Hint Denizi'nin bir Portekiz gölü haline gelecek derecede buradaki sahillere malik olmaları, buradaki ticareti artık onların ellerine geçirmişti<sup>664</sup>. Basra ve Kızıldeniz girişlerinin Portekizler tarafından tutulması, Basra, Bağdat, Yemen, Hicaz ve Mısır'a hâkim olan Osmanlılara karşı siyasi ve ekonomik bir darbe olmuştur. Portekizlilerin zulmünden dolayı Gücerat Devleti de Osmanlılardan yardım istemişti. Gücerat sultanı Bahadır Şah padişaha bir mektup göndererek

---

<sup>662</sup> Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ...*, s. 133-134.

<sup>663</sup> Salih Özbaran, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, Kitap Yay. , İstanbul 2004, s. 46.

<sup>664</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 400.

denizden Portekizlilerin baskıları altında bulunduğunu, kendisine gönderilecek asker ve gemilerin masraflarının Mekke'ye gönderdiği altınlardan karşılanmasını bildirmişti. Osmanlı hükümeti çıkarları gereği Süveyş limanında donanma inşasıyla Hindistan sularına bir sefer düzenlemeye karar vermişti<sup>665</sup>. Portekizliler Osmanlılarla açık çatışmaya girmekten genellikle kaçınmışlardır. Osmanlılar bunu görerek onlara Hindistan'da saldırıya karar vermiştir. Portekizlileri Kuzey Hindistan'da Diyu'dan çıkarmak için 1538'de 30 gemilik bir filo Hadım Süleyman Paşa kumandasında Süveyş'ten hareket etmişti. Ancak başarısızlığa uğramışlardır. Yerel Müslüman yöneticisi, Gücerat Sultanı Osmanlıların ona yardım için değil de, yörede hâkimiyetlerini kurmak için geldikleri korkusuyla işbirliği yapmayı reddetmişti; bu başarısızlığın en önemli nedeni bu olmuştur. Fakat bu tarihlerde Osmanlılar Yemen ve Aden'e yerleşmeyi başarmışlardır<sup>666</sup>.

Osmanlıların Portekiz zulmüne karşı yardımda bulunduğu diğer bir devlet de Açe Sultanlığı olmuştur. Osmanlıların Hint Okyanusu'ndaki ticaret yollarını ellerinde tutma çabalarındaki müttefiklerinden biri olmuştur. Açe Sultanlığı Kuzeybatı Sumatra'daki karabiber üreticisiydi. Açe Portekiz yayılcılığı tehdidi karşısında, Osmanlı'dan askeri destek istemişti. 1537-1547'de Açe Sultanı'nı Portekizlilere karşı korumak üzere Osmanlı birlikleri gönderilmişti. 1566'da Açe resmen Osmanlı korumasını istemişti. Osmanlı filosu Süveyş'ten Açe'ye hareket ettiğinde, Açe limanları Portekiz ablukası altındaydı. Top ve savaş malzemesi yüklü iki gemiyle beş yüz asker hedefe ulaşabilmişti. Fakat bu öngörülenden çok küçük bir sayıydı. Bu birlik Portekizlileri bu denizlerden çıkarmakta yetersizdi, ama onun varlığı Osmanlıların Basra Körfezi'ndeki tacizleri gibi Portekizlilerin cezasız kalmadan hareket edemeyeceklerini gösteriyordu. Osmanlıların ticari çıkarlarını böylesine güçlü savunmaları, XVI. yüzyıl ortalarından sonra Mısır'dan geçen baharat ticaretinin değerinin eski düzeyine yükselmesini sağlamıştı<sup>667</sup>. Osmanlıların Doğu Akdeniz'de ticareti güvence altına alıp yönlendirmelerinde, 1505'te başlayan Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na yaptıkları akınlar etkili olmuştur. Osmanlı yayılmasında, ticareti kontrol etme gücü, top dökebilme gücü kadar önemli bir etken olmuştur. Deniz gücüne sahip devletler her yönden daha fazla olanağa sahiptiler. Osmanlılar ve Portekizliler deniz gücü olan ve yayılcı emelleriyle örtüşen kaynaklara sahip tüccar devletler olmuşlardır. Bu iki devletin ticari, iş gücü, tarım, maden ve kereste kaynakları biçiminde ortaya çıkan zenginliklerle donanmalarını güçlendirmesi ve silah

---

<sup>665</sup> Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.2, s. 294.

<sup>666</sup> Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ...*, s. 133.

<sup>667</sup> Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa*, s. 126.



gücünü arttırması Avrasya'da deniz sınırlarının kontrolünü ele geçirmek için birbirlerinin rakibi olmalarına zemin hazırlamıştı<sup>668</sup>. Açe Sultanlığı'ndan Kızıldeniz'e bol baharat gelmeye başlamıştı. Açe ve Gücerat'tan Kızıldeniz istikametine giden baharat yüklü gemileri durdurabilmek için 1554-1555 yıllarındaki iki Portekiz filosundan biri, Babülmendeb Boğazı'nı denetlemeye, diğeri de Portekiz otoritelerinden ruhsat almadan Açe-Surat arasında ticaret yapan Gücerat gemilerini yakalamaya çıkmıştı. 1559'da 2 kalyon ve 18 kürekli geminin aynı amaçla Kızıldeniz açıklarında dolaştığı bilinmektedir. Ama bu tedbirler pek fayda getirmemişti. Uzakdoğu'nun baharatı, hatta Çin'in porselenleri Kızıldeniz'e akıyordu. Osmanlı İmparatorluğu'nun merkezine ve diğer bölgelere giden baharat dışında Suriye ve Mısır limanlarından Avrupalı tüccarlara satılan mal devlete gelir sağlamaktaydı. 1563'te Portekizli elçi İstanbul'a gelerek iki devlet arasında kısmen siyasi ilişkiler yaşanmıştı. Osmanlı sultanı Hint Okyanusu'nda seyreden tüccarlara dokunulmamasını bu takdirde iki imparatorluk arasında gerçek bir barışın sağlanabileceğini bildiriyordu. 1560-1566 yıllarında Doğu Akdeniz'de ticari faaliyetin canlanmasına işaret eden Amerikalı tarihçi D. F. Lach, bunu Avrupa'da ve Asya'da Portekiz'in kaderinin değişmiş olmasıyla izah etmiştir. Lach'e göre, Kızıldeniz girişini deniz ticaret yollarını ve kendi ticaret merkezlerini iyi korudukları sürece baharat tekeli ellerinde tutabilmişlerdi. Ancak daha sonra bu çok güçleşmişti. Üstelik doğuda Portekizli görevliler merkezi otoritenin aleyhine kendi çıkarları için çalışmaktaydılar. Diğer bazı delillerle de kuvvetlendirmemiz mümkün olan ticari canlandırma savını, sadece Portekiz'in Asya imparatorluğundaki çöküntüyle açıklamak yetersiz kalır. Meselenin bir de Osmanlı tarafı vardır. Tüccara can ve mal emniyeti sağlama gayreti içinde görünen sultan ile Türk-Portekiz sınırındaki beylerin sürdürdükleri siyaset bütün ekonomik düşünce ve uygulama eksikliklerine rağmen, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'ni daha işlek hale getirmişti. Bu düzen XVII. yüzyılın başlarına kadar devam edecektir<sup>669</sup>.

İbrahim Paşa 1525 yılında Mısır'da Osmanlı yönetimi için sağlam bir temel oluşturunca, imparatorluğun Umman Denizi, Kızıl Deniz ve Basra Körfezi'ndeki ticari ve toprak çıkarlarını korumak için daha ciddi çabaların yolu açılmıştı. II. Bayezid zamanında Memlûklülere verilen donanma desteği Osmanlı kaptanlarının bu denizleri belli ölçüde tanımlarını sağlamıştı. Daha Mısır'da Memlûklülere hüküm sürdüğü zamanda Portekizliler Kızıldeniz'e donanmalar göndermişler ve bunun sonucunda baharat ticaretinden gelirlerin yitirilmesi Mısır ekonomisinde olumsuz bir etki yapmıştı. İbrahim Paşa, Kızıldeniz'i Osmanlı

---

<sup>668</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 23.

<sup>669</sup> Salih Özbaran, *Yemenden Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, Kitap Yay., İstanbul 2004, s. 177-180.

gemileri için güvenli kılmak istiyordu ve Süveyş'te Selman Reis'in kaptanlığında bir donanma hazırlanmasını emretmişti<sup>670</sup>. Selman Reis Mısır kaptanı unvanıyla Süveyş'teki ilk Osmanlı deniz kaptanlığında onun 1525 tarihli raporu o yıl Cidde'de üslenen Süveyş filosundaki gemilerin ve topların durumu hakkında birinci elden bilgi sağlar: Gemiler (hepsi Akdeniz tipi) 6 baştarde, 8 kadirga, 3 kalyete, 1 kayık. Silahlar; 7 badaluşka (kaleleri bombalamak için), 13 yantopu, 57 zarbozan, 29 şayka, 95 demir top, 97 ufak top, 400 kantar barut, 530 bakır badaluşka güllesi, 900 bakır ufak top güllesi. Raporda ayrıca zift yelken bezi ve kürek gibi denizcilik malzemeleri de belirtilmektedir. Gemi yapımında çalışan elli kalafat, yirmi marangoz, iki demirci ve iki bıçakçı da sayılmıştır. Buradaki kalafatçı ve marangoz sayısı Gelibolu (1518) ya da Galata'daki (1530) ana tersaneler için verilen sayılardan daha yüksektir. Liste 20 topçu ve Anadolu'dan toplanan 1000 denizciyi de içermektedir. Selman Reis, Süveyş Tersanesi'ne sekiz yıl içinde 1.200.000 Mısır Sultanisi gönderildiğini tahmin ederken, bir Osmanlı hesap defteri H 937/M 1530-31'de Süveyş'te gemi yapımına ayrılan para için resmi rakamı yaklaşık iki milyon akçe olacağını belirtmekteydi. Selman'ın anlattıkları ve daha sonraki gelişmeler 1531'de aldığı bilgiyi rapor eden Pero Carado'nunkiyle karşılaştırılabilir: Süveyş'te bulunmuş ve İskenderiye'den buraya (Venedik'e) gelen bir adama göre, Süveyş'te 40 küçük kadirga, 10 büyük kadirga, 20 büyük ve 10 küçük gemi hazırlanmaktaydı. Bu amaçla 3000 adam sürekli çalışıyordu. Sultan Süveyş'e yelken bezi, ip, top ve savaş malzemesi gönderilmesini emretmişti. Keresteler Süveyş'e develerle taşınmakta olup, 3000 yeniçeriye ek olarak, buraya kürekçiler ve başka adamlar da gönderilmişti. Osmanlı donanmasında çalışan bir Venedik deniz subayının raporu da Venedik topçuları, kürekçileri, marangozları, kalafatları ve subaylarının da Osmanlı donanmasının ihtiyaçlarının karşılanmasına yardımcı olduklarını söylemektedir<sup>671</sup>. Osmanlı Devleti deniz politikasını Akdeniz'de de Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda da savunmaya ve ticaret bölgelerinin güvenliğini sağlamak üzerine tesis etmekteydi. Yine topraklarını genişletme amacıyla da ticaret ön planda tutulmaktaydı. Osmanlı Devleti gibi büyük bir devlet ticaret ve savunma sayesinde ayakta kalabilirdi. Önemli ticaret mevkilerini diğer devletlere kaptırmak demek Osmanlı ekonomisine ve güvenliğine vurulmuş ağır bir darbe olabilirdi. İstikrarlı kara ve deniz politikaları sayesinde XV. ve XVI. yüzyıllarda devlet en görkemli duruşunu ve çağını yakalamıştı.

---

<sup>670</sup> Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa*, s. 110-111.

<sup>671</sup> Salih Özbaran, "Osmanlıların Güneye Yönelik Deniz Politikası", s. 102-103.

### 5.1.5. Teçhizat ve Mühimmat Faktörü

Osmanlı Devleti'nde uzun süren savaşlar neticesinde donanma faktörünün yanı sıra donanma için ve savaşta kullanılacak teçhizat faktörü de oldukça önemliydi. Tarih boyunca gücünü ordusundan alan bir devlet olan Osmanlı Devleti, varlığını ve gücünü daim kılmak için ordusunu en mükemmel şekilde savaşa hazırlamıştır. Düşman topraklarında askeri faaliyetlerini başarılı bir şekilde yürütebilmek için gerekli silah, cephane, erzak ve mali kaynakların sağlanması savaş zamanı ihtiyaç duyulan tüm teçhizatın temini zaruridir.

Kalabalık personeli sayesinde dünyanın en büyük donanmasını tersanelerinde rahatlıkla inşa eden Osmanlılar, gemilerin denizlere açılmasıyla birlikte bu defa donanmaların sevk ve idaresi meselesiyle karşı karşıya kaldılar. Her donanmanın sefere çıkışında binlerce kürekçinin hazır hale getirilmesi ve onların ihtiyacı olan gıda malzemelerinin temini ayrı bir organizasyonu gerektirmekteydi<sup>672</sup>. Bir geminin yiyecek ve su ihtiyacını temin etmek için kıyıya yanaşmadan denizde seyredeceği gün sayısı, depolama koşullarının sınırlı olması mürettebatın sayısı ile bağlantılıdır. Geminin güvertesinde taşınan savaşçılar, doyurulması gereken ve geminin ilerlemesine katkıda bulunmayan bedenlerdi. Özgür kürekçiler gerektiğinde savaşması beklenen gruplardı. Ele aldığımız dönemde donanmaların kapasitelerinin ve gelişmelerinin anlaşılabilmesi için donanmanın yüzen ordu imgesini bir tarafa bırakmak gerekir. Gemi ve mürettebat maliyeti, savaşta kullanılan gemilerden oluşan bir donanma sahibi olma maliyetinden çok daha yüksekti<sup>673</sup>. Osmanlı Devleti herhangi bir sefere karar verdiği zaman karşılaştığı en büyük problem seferin devlet maliyesine yüklediği ağır maliyetin hafifletilmesi için hazine temininin yanı sıra asker için erzak ve ordunun ağırlıklarını taşıyan hayvanlar için yem hazırlanması olmuştur. Osmanlı tarafından ordunun iâşesi, normal sivil ve zirai yaşama en az müdahale göz önüne alınarak dikkatli bir şekilde organize edilmiştir. Osmanlı ordusu seferler esnasında taşıyabileceği kadar malzemeyi yanında getiriyor, yanında getiremediği malzemeyi ise yerel kaynaklardan zor kullanmadan karşılıyordu. Bu çerçevede Osmanlı Devleti'nde iâşenin temini için değişik yollar ve usullere müracaat edilmiştir. Bunlardan iki usul sık kullanılmıştır. Birincisi, iâşe daha çok merkezi hazinenin masraflarını düşürmek amacıyla savaş, kıtlık vs. gibi olağanüstü durumlarda divanın aldığı kararla çıkarılan Avarız-ı Divaniye usulüyle yürütülmüş, ikinci yöntem zirai mahsullerin üretim ve dağıtımını takip edebilmek amacıyla oluşturulan devlet

---

<sup>672</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 30.

<sup>673</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 142.

mekanizmasıdır<sup>674</sup>. Sefer durumunda ordu iaşesi için gerekli maddelerin temini avâriz mükellefiyeti dâhilinde geliştirilen nüzül yöntemleri ile karşılanmıştır. Nüzül inme, konma manalarına gelir, miktarı önceden belirlenmiş zahirenin ordunun geçeceği menzillere götürülerek hazırlanmasıdır. Avarız vergisinin nakde dönüşmüş halidir. Tahsil edilen ürünler un ve arpadır. Sürsat ise, un ve arpanın yanı sıra yağ, bal, koyun, ekmek, saman, ot, odun gibi malzemeleri kapsıyordu. Hububat malzemesi ve etten sonra hazır yiyecek olarak nitelendirilebilecek ekmek ve peksimet teşkil ederdi. Peksimet çok uzun süre bozulmadan durabildiğinden daha ziyade deniz seferlerinde kullanılmakla beraber kara seferlerinin de vazgeçilmez iaşe malzemelerindendi<sup>675</sup>. Osmanlı Devleti'nde ordunun geçeceği menzillerde yapılan harcamalarla ilgili kayıtlar Nüzül Eminleri tarafından tutuluyordu. Yine ambarlara depolanan zahire için emin ve kâtipler tayin edilerek gelen zahire düzenli bir şekilde defterlere kaydedilirdi. Ulaşım ve nakliye vasıtalarında denizler ve nehirlerde kullanılan gemilere sefine denilmekle birlikte yine bu gemilere firkate, kalite, üstüaçık ve miri borazan denilmekteydi. Yine seferler sırasında miri gemilerin yanı sıra tüccar gemileri de kullanılmıştır. Osmanlı Devleti erzak ve mühimmatın naklinde bu deniz ve nehir taşımacılığının yanı sıra kara taşımacılığını da kullanmıştır. Devlet kara taşımacılığında ise top arabacıları birliği dışında yolların bakımsızlığından dolayı daha ziyade hayvan sırtında nakliyatı tercih etmişlerdir<sup>676</sup>. Diğer yandan sefer sırasında ordunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere çeşitli meslek grupları ve sanatkârlarda orduyla birlikte götürülürdü. Gıda, sağlık, teçhizat ve ulaşım gibi alt yapısının hizmet ve ihtiyaçları karşılardı. Ordunun esnafi ordunun ihtiyaç duyacağı erzak ve diğer malzemeyi yanlarında bulundurarak ayakkabı, kılıç, ok, yay, çadır, kilim, cam, nal malzemelerin tamir ve yapımının yanı sıra ordunun en önemli besin malzemesi olan ekmek pişirme ve et temininde bir nevi seyyar levazım göreviyle ordunun her türlü ihtiyacını karşılardı<sup>677</sup>. Yol ağları ve menzilhane sistemi imparatorluk lojistiği açısından oldukça önemliydi. Menziller ordu birlikleri için bir taraftan temel toplanma noktaları olarak hizmet veriyor, diğer taraftan yiyecek, hayvan yemi ve cephane için depo vazifesi görüyordu. Ayrıca Osmanlı Devleti büyük nehirlerin kıyılarına sefer öncesi üs haline getirip tersaneler kurmuşlardır. Böylece askeri faaliyetler öncesi yüzlerce küçük gemi ve kadirganın inşa ve tamir işini yürütmüşlerdir. Ağır top ve güller, mümkün olan yerlerde

---

<sup>674</sup> Uğur Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik", *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish or Türkic*, Volume 7/4, Ankara 2012, s. 2271-2272.

<sup>675</sup> Ömer İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinde İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1997, s. 15-17.

<sup>676</sup> Uğur Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik", s. 2276-2275.

<sup>677</sup> Uğur Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik", s. 2281.

top gemileri, taş gemileri yahut barut naklinde kullanılan örtülü gemiler aracılığıyla taşınmıştır<sup>678</sup>. Görüldüğü üzere Osmanlı Devleti ordusunun her türlü ihtiyacını eksiksiz karşılamak amacıyla bütün önlemi almaktaydı. Savaş sırasında askerini en iyi şekilde donatmak ve temel ihtiyaçlarını karşılamak Osmanlı gibi beylikten imparatorluğa yükselmiş bir devleti dünyanın en tepesine çıkartan da savaş öncesi ve savaş sırasındaki lojistik hazırlıklara verdiği önem olmuş olmalıdır. XVI. yüzyılda gerçekleşmiş olan savaşlara baktığımızda savaşlardaki hazırlık ve lojistik destek çok güçlü olmuştur. Askerin ihtiyaçları aksatılmamış savaş anında gerekli donanımlar sağlanmıştır.

Meydan savaşları ve kale kuşatmaları sırasında olduğu kadar fethedilen yerlerdeki kalelerin savunulması için de önemli olan top, seferden sefere koşulduğu dönemlerde en çok ihtiyaç duyulan savaş malzemesiydi<sup>679</sup>. Ordunun ve donanmanın lojistik desteğinde birinci sırada top gelmekteydi. Osmanlılar top imalatına XV. yüzyılda başlamışlardır. II. Murad'ın saltanatı esnasında 1440 yılında Germehisar'da bir top dökümhanesi kurulmuştur. İstanbul'un fethinden sonra Galata'da sabit bir top dökümhanesi kurulmuştur. II. Bayezid bu dökümhaneyi genişletmiş ve I. Süleyman da yenilemiştir. İstanbul'daki merkezi tophaneye ilave olarak Osmanlılar Belgrad, Buda ve İşkodra, Temeşvar, Pravişte, Gülamber gibi önemli eyalet merkezlerine de tophaneler kurmuşlardır<sup>680</sup>. Osmanlı topçuluğunun gelişiminde Osmanlı top döküm ustalarının katkısı olduğu kadar yabancı teknisyenlerinde önemli katkısı olmuştur<sup>681</sup>. Fatih Sultan Mehmed döneminde Osmanlı topçuluğu ciddi ilerleme göstermiştir. Bir taraftan iki parçalı büyük muhasara topları yapılırken, diğer taraftan da 700 kilo ağırlığında gülle atabilen büyük topları seyyar top dökümhanelerinde dökmüşlerdir. Ayrıca imparatorluğun en büyük top döküm hanesi Tophane-i Amire de yine aynı zamanda kurulmuştur<sup>682</sup>. XV. Yüzyılın sonu XVI. Yüzyılın başında Tophane-i Amire, Cebehane-i Amire, Baruthane-i Amire ve Tersane-i Amire İstanbul'a sadece Venedik'in rekabet edebileceği en geniş ve donanımlı askeri sanayi sitesi kazandırmıştı. Osmanlılar İstanbul'dan başka Adriyatik'te bulunan ve aynı zamanda önemli deniz üsleri olan Avlonya ve Preveze; Rumeli'de Baç, Semendere, İşkodra, Pravişte ve Belgrad; Macaristan'da Budin ve Temeşvar;

---

<sup>678</sup> Gabor Agoston, *Osmanlı'da Strateji ve Askeri Güç*, s.53-54.

<sup>679</sup> İdris Bostan, "XVI. Yüzyıl Başlarında Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Faaliyetleri", *Halil İnalıcık Armağanı 1, Tarih Araştırmaları*, Doğu Batı Yay. . 2009, s.264.

<sup>680</sup> Jonathan Grant, *Osmanlı Gerilemesini Yeniden Düşünmek: Osmanlı Devleti'nde Askeri Teknolojinin Yayılması*, Çev: Salim Aydın, *Florida Devlet Üniversitesi*, s. 67.

<sup>681</sup> İdris Bostan, "XVI. Yüzyıl Başlarında Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Faaliyetleri", s.254.

<sup>682</sup> Salim Aydın, "Osmanlı Silahları Silah Üretim Merkezleri ve Literatürü Tarihi", *The History School*, S.10, 2011, s. 11. ; Gabor Agoston, *Osmanlı'da Strateji ve Askeri Güç*, s.137. ; İdris Bostan, "XVI. Yüzyıl Başlarında Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Faaliyetleri", s. 254-255.

Anadolu'da Diyarbakır, Erzurum ve Mardin; Irak'ta Bağdat ve Basra; Mısır'da Kahire önemli dökümhanelerin bulunduğu şehirlerdi<sup>683</sup>. Osmanlı Devleti'nin bu bölgelerde silah ve mühimmat üretiminde kullanabileceği ham madde fazlasıyla mevcuttu yani Osmanlı Devleti kendi toplarını dökmek ve toplarına gülleyle barut temin etmek için kalay hariç öz yeterliliğe sahip bir devlettir<sup>684</sup>. Ürettikleri silah ve mühimmatla gerek kara gerekse deniz savaşlarında büyük başarılar elde etmişlerdir.

Denizlerde önemli bir düşmanın bulunmaması ve mürettebatlı büyük filolara sahip olmanın maliyeti, bazen Osmanlı donanmasının büyük bir kısmının kullanılmamasına sebep oluyordu. Haliç'te bulunan yüz yirmi kadar gemiden oluşan Osmanlı filosu kışın karaya çekiliyor ve muhafızlar tarafından korunuyordu. Ancak bu dönem boyunca Osmanlılar demir ve tunç toplar dökmenin yanı sıra farklı deniz mühimmatı temin etmeyi de sürdürüyordu. Loredano'ya göre bu üretim İstanbul'da aralıksız çalışan bazı ateşli silah ustaları tarafından gerçekleştiriliyordu. Osmanlı sarayı, büyüyen donanmasını silahlandırmaya yetip bir miktarda artacak kadar top üretebiliyordu. Bu fazladan top üretimi, Osmanlıların Hint Okyanusu'nda Portekizlilere meydan okumak amacıyla bulundurmaları sağlıyordu<sup>685</sup>.

Yavuz Sultan Selim döneminde Rodos'un alınması meselesi gündeme geldiğinde mühimmatın yetersiz olmasından dolayı sefer çıkmayacağını padişah bildirmişti. Çünkü kale fethinin başlıca dayanağı baruttu ve Osmanlı Devleti'nin sadece dört aylık bir barut dayanağı bulunmaktaydı<sup>686</sup>. Bundan dolayı Rodos üzerine gidilmesi yine bir hüsrarla sonuçlanacağı düşüncesiyle Rodos'un fethinden vazgeçilmişti. Osmanlı Devleti savaş için gerekli olan hazırlığı yapmadan savaşa çıkmanın iyi sonuçlar getirmeyeceğini öngörüyorlardı. Çünkü iyi hazırlanmamış bir ordu veya donanma bunların yanında en önemlisi gerekli teçhizata olan ihtiyacın planlanmaması, lojistik destek eksikliğinin mağlubiyetle sonuçlanması kaçınılmaz bir sonuç olacaktır. Örneğin Malta kuşatmasındaki strateji hatası ve komutanlar arasındaki rekabet savaşı kaybettirmişti. Osmanlı çok sayıda asker kaybetmişti. Barut ve başka gereçlerin çoğu da tükendiğinden seferden geri dönmüştü. İnebahtı Savaşı sırasında ise, Osmanlı donanması altı ay süren uzun bir deniz harekâtından sonra yorgun düşmüştü ve bazı levent gemileri ile etraftaki sancak beyleri izin isteyerek donanmadan ayrılmışlardı. Bu nedenle Osmanlı donanmasında kürekçi ve savaşçı eksikliği oluşmuştu. Osmanlı donanması savaşa 230 gemi, 25.000 savaşçı müttefik donanmasında ise, 243 gemi ve 37.000 savaşçı bulunmaktadır.

---

<sup>683</sup> Gabor Agoston, *Osmanlı'da Askeri Strateji ve Askeri Güç*, s.138.

<sup>684</sup> Gabor Agoston, *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, s.92-93.

<sup>685</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 140.

<sup>686</sup> Hoca Saadettin Efendi, *Tacü't -Tevârih*, s. 353.

İki donanma arasındaki asıl önemli fark, Osmanlı donanmasının uzun ve yıpratıcı savaşlardan sonra yorucu düşmesi, müttefik donanmasının ise canlı bir kuvvete sahip olmasıydı<sup>687</sup>. Ayrıca askerinin bir kısmı Kıbrıs'ın muhafazası için bırakılmıştı. Güvenliği sağlamak üzere adaların arasında dolaşan gemilerde de bir miktar savaşçı ve kürekçi bulunmaktaydı. Öte yandan Kıbrıs Seferi ile adalar arasındaki seferlere katılan asker yorgun vaziyette tekrar sefere gidiyordu. Ayrıca Papa'nın büyük çabalarını yakından izleyen Sokullu Mehmet Paşa, onun etkinliklerini durdurmak amacıyla Venediklilerle barış yapma girişiminde bulundu ise de başarılı olamamıştı<sup>688</sup>. İnebahtı yenilgisinin ardından yeniden donanma inşasına başlanmıştı. Osmanlı Devleti'nin doğal kaynaklarının zenginliği ve muazzam insan gücü sayesinde 6 ayda yeniden toparlanması 20.000 arkebüzücüyle teçhiz edilmiş 200 adet yeni kadırgadan oluşan bir filo inşa etmeyi başarmış olmaları Osmanlı'nın öz yeterliliğinin bir kanıtıdır<sup>689</sup>.

XVI. yüzyıla baktığımızda Osmanlı Devleti'nin Akdeniz'de kullandığı savaş gemisi kadırgalardır. Teknesi küçük olan bu gemilerin yük depoları da küçüktür. Bu kadırgaların çok sayıda kürekçi de barındırdığını düşünürsek savaş süresince sıkça kıyıya yanaşıp erzak tedarik etmeleri gerekecektir. Böyle olunca da Osmanlı donanması uzak mesafelerde uzun süre kaldığı sürece gündün güne gücünden güç yitirir. Öte yandan yakın mesafelerde yapılan seferlerde yakında erzak menzilleri bulunan ve donanmaya takviye yapabilecek üslere sahip sistemde hava şartları izin verdiği sürece denizde kalabilir. Bu durumda rakip devleti zor duruma düşüreceklerdir. Osmanlı Devleti'nin savaş stratejisinde donanma ve teçhizat faktörü çok önemlidir. Askeri her daim taze tutmak ve teçhizatın sürekliliği de psikolojik olarak askeri rahatlatmaktadır. Osmanlı Devleti yüzyıllar boyunca savaş hazırlık sürecine özen göstermiş hiçbir ayrıntıyı atlamadan eksiksiz bir organizasyon faaliyeti yürütmüştür.

### 5.1.6. İklim Faktörü

Coğrafi faktörler özellikle iklim bir bölge üzerinde yaşayan insanların sosyal, siyasal, ekonomik, dini, kültürel yapılarını çeşitli şekilde etkilemektedir. İklim aynı zamanda insan topluluklarının tarih içindeki yerine yön vermektedir. Anadolu bulunduğu konum itibarıyla üç tarafı denizlerle çevrili bir yarımadadır. Buraya ilk fetih faaliyetlerinde bulunan Türkler deniz kültürüyle tanışmış ve denizcilik alanında faaliyetlere başlamışlardır.

Osmanlı Devleti'nde deniz savaşları donanmanın öncelikli işlevinden biri olmamıştı. Denizlerdeki faaliyetler daha ziyade taşımacılık, ticarete güvenliği sağlamak, kuşatmaları ve

---

<sup>687</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 25-26.

<sup>688</sup> Yaşar Yücel, Ali Sevim, *Türkiye Tarihi*, C.IV, s. 6.

<sup>689</sup> Gabor Agoston, *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, s.94.

karadaki seferleri denizden desteklemek ve korsanlara karşı koruma sağlamaktı. Denizlerdeki büyük donanma sahibi devletler, teknoloji ve iktisat olmak üzere iki zorlukla mücadele etmek zorundaydılar. Gemiler mevsim ve hava koşullarından bağımsız olarak sürekli denizde kalamıyordu; Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda Akdeniz'den daha az süre seyredebiliyorlardı. Bir geminin yiyecek ve su ihtiyacını sağlamak kıyıya yanaşmadan denizde seyredeceği gün sayısı depolama koşullarının sınırlı olması ve mürettebatın sayısı ile bağlantılıydı<sup>690</sup>.

Preveze Deniz Savaşı'nda Barbaros Hayrettin Paşa'nın düşman ordularını yerle bir etmesine sebep olan kadirga tipi gemilerin sığ denizlere uygunluğu idi. Yani Akdeniz'de rüzgârın esmemesi Osmanlı donanmasına büyük bir avantaj sağlamıştır. Eğer rüzgâr esmiş olsaydı Barbaros düşmanın gemi fazlalığı nedeniyle bu savaştan galibiyetle ayrılamazdı<sup>691</sup>. İklimin yardımı sayesinde büyük bir başarıya imza atılmış oldu.

Osmanlı Devleti'nin karşısına Papa'nın yönlendirmesiyle İspanya kralı II. Filip, Papa ve Malta şövalyeleri ile Venedik kalmıştır. Mütteliklerin donanma miktarı muhtelif kısımlardan iki yüz altı gemi ile bin üç yüz top, on altı bin asker ile otuz altı bin gemici ve kürekçiydi. Bunlar 1570'de Meyis Adası önüne kadar gelmiş olsalar da fırtınaya tutulmuşlardır. İleri giden keşif gemileri Kıbrıs Adası'nın merkezi olan Lefkoşe'nin zapt edilmiş olduğu haberini getirdiler. Bunun üzerine deniz mevsiminin geçmesi ve donanmanın fırtınadan hasara uğraması sebebiyle müttelikler harbe cesaret edemeyerek Rodos'un Knave Burnu'nda Ayoluki Köyü'nden 25 esir alındıktan sonra Suda limanına gelerek savaşı gelecek seneye bırakmışlardı<sup>692</sup>. Deniz savaşlarında hava koşullarının ne kadar önemli olduğunu görmekteyiz. Hazırlığı yapılmış bir sefer için tabiatın izin vermemesi bir sene daha seferi ertelemektedir.

Portekizlilerin üzerine yapılan seferde Hadım Süleyman Paşa, Diyu şehrini yirmi gün muhasara etmiş, fakat kale direnmişti. Portekiz filosunun da gelmekte olduğu ve denizin de müsaade etmemesinden dolayı Paşa muhasaradan vazgeçmişti<sup>693</sup>. Portekiz gemileriyle mücadele edecek uygun gemilerin olmaması bir seferin daha yarıda kesilmesine sebep olmuştu. Portekizlilerden tabiatın izin vermemesi nedeniyle Hindistan toprakları Osmanlı nüfusuna alınamamıştır, fakat Türk bayrağının Basra Körfezi ve Hint Okyanusu'nda şerefle dolaştırmışlardı. Kabiliyetli Türk denizcilerinin Hint Okyanusu'nun hırçın ve sert dalgalarına mağlup olmalarının en önemli nedeni Akdeniz gibi nispeten sakin olan kapalı bir deniz için

---

<sup>690</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Deniz Gücü*, s. 142.

<sup>691</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 378.

<sup>692</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 3, s. 13.

<sup>693</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, s. 394.



yapılmış olan Osmanlı kadırgalarının, okyanusun azgın tabiatını yenme imkânını bulamamış olmasıdır. Fakat bütün bunlara rağmen Hint Okyanusu seferleri ve savaşları neticesinde, Osmanlı İmparatorluğu Hindistan'a hâkim olamamışsa da Portekizlileri zaafa düşürmüştür<sup>694</sup>. Osmanlılar, Portekizlilere karşı denizden çabalarını destekleyecek bir kara üssü sağlamak amacıyla, Körfez'in güneyinde, Arap Yarımadası tarafında Lahsa sancağını oluşturmuştu. 1539'da Lahsa ve Basra'dan başlatılan kara ve deniz ortak harekâtıyla, hükümdarı yıllardır güçlü Osmanlı ve Portekiz, komşuları arasında gidip gelen Bahreyn'i almaya girişmişlerdir. Hürmüz'den gelen Portekiz donanması Osmanlıların Bahreyn'in ana hisarı olan Manamah'a saldırısını püskürttü, ama Osmanlılar bu felaketin içinden iki tarafın da stratejik biçimde çekilmelerini öngören bir anlaşma koparmayı başarmıştı. 1562'den sonra da elçi değiş tokuşu yapılmış, başka yerlerde olduğu gibi Basra Körfezi'nde de bir uzlaşmaya ulaşılmıştı: Portekizliler Körfez'in deniz girişini, Osmanlılar da buradan Halep'e karadan kervan yolunu kontrol etmeyi sürdürmüşlerdir. Basra Körfezi gibi, Kızıldeniz'in sahilleri de uzundur ve demir atmaya uygun yer azdır. Bu zorlu arazide bir varlık gösterebilmenin lojistik zorlukları vardı ve imparatorluğun diğer bölgelerinde olduğu gibi, burada da birkaç kale dışında Osmanlı otoritesi kısa sürede azalmıştı. Osmanlılar gücünün kısıtlı bir bölge dışında yerel yaşamda fazla etki yapmadığı bölgeleri sancak ilan etmelerinin nedeni, Osmanlı dünyasını bir düzene ve sınıflandırmaya sokmak ve idaresi için bir çerçeve oluşturmaktı. Osmanlılar her zaman aşırı yayılmaktan çekinirlerdi ve stratejik amaçları için gerekli olan sınırlı bölgenin geniş ve boş hinterlandı üzerinde doğrudan hükmedemeyeceklerinin farkındalardı<sup>695</sup>.

XVI. yüzyılda Türk denizcileri Hadım Süleyman Paşa, Piri Reis, Murat Reis ve Seydi Ali Reis gibi önemli kaptanlar Hint Okyanusu'nda Portekiz'e karşı mükemmel mücadelelerde bulunmuşlardı. Fakat en büyük engel aslında Portekiz değildi. Tabiat şartları yetenekli ve güçlü denizcilerin Hint Okyanusu'nun sert dalgalarına mağlup olması yönünde en önemli faktördü. Çünkü Akdeniz gibi sakin bir deniz için yapılmış kadırgaların okyanusla mücadele etmesi mümkün değildir. Osmanlı'nın Portekiz deniz güçleriyle mücadelesinde Kızıldeniz'de başarılı olunduğunu görmüştük. Fakat Hint Okyanusu'nda bu mümkün olmamıştır. Yine de kadırgalarla Portekiz gibi okyanusta söz sahibi bir devletin karşısına çıkmak cesaret isteyen bir durumdur. Osmanlı'nın Batı'daki yeniliklere karşı duyarsız kalması kendine çok güvendiğini göstermektedir. Avrupa özellikle matbaanın bulunmasıyla bilimsel ve coğrafi anlamda büyük ilerlemeler göstermiştir. Rönesans ve reform hareketleri düşünce yapısını

---

<sup>694</sup> Ali İhsan Gencer, "Osmanlı Türklerinde Denizcilik", *Osmanlı*, C. 6, s. 575.

<sup>695</sup> Caroline Finkel, *Rüyadan İmparatorluğa*, s. 125-126.

geliştirmiş ve daha ileri görüşlü ve araştırmacı bilimle i i bir Batı yaratmıştır. Osmanlı Devleti ise bütün bu yenilikleri takip edememesi sonucu gerileme sürecine girdiğini görmekteyiz.

## SONUÇ

Osmanlı Devleti XVI. yüzyılda birçok başarı elde ederek kudretini tüm Dünya'ya göstermiştir. Osmanlı padişahlarının esas amaçları devletin sınırlarını genişletmek ve fethedilen topraklardaki Osmanlı hâkimiyetini güçlendirmektir. XV-XVI. Yüzyıllarda dünya hâkimiyeti rotası çizen Osmanlı Devleti Fatih Sultan Mehmet'in İstanbul'u ele geçirmesi ve denizcilik faaliyetleri adına bir imparatorluk donanması kurma isteği tersane kurma ve gemi inşa etme yolunda önemli adımlar atılmasına sebep olmuştur. II. Bayezid dönemi de Osmanlılar'ın deniz gücü büyük bir ilerleme göstermiştir. Yavuz Sultan Selim donanmanın bu başarılı ilerleyişini bir imparatorluk tersanesi oluşturarak taçlandırmıştır. Bu dönemde kazanılan savaşlar ve elde edilen imkânlar Osmanlı Devleti'nin yayılcı fetih politikasını başarılı bir şekilde gerçekleştirdiğini göstermektedir. Kanuni Sultan Süleyman tahta geçtiğinde karada ve denizlerde ki faaliyetlerine devam etmişti. Deniz savaşlarında Akdeniz'de başarılı fetihler gerçekleşmiştir. Bu cihana bedel savaşlarda öteden beri önemli rol oynayan kaptan-ı deryaların başarıları yadsınamaz bir gerçektir. Bu sırada Akdeniz'deki rekabetin hızlanmış olduğunu gördük. Rekabetin bünyesinde gerek ticari gerekse siyasi anlaşmalarla Osmanlı Devleti istikrarlı ve yayılcı stratejilerle ilerlediği ve inanılmaz başarılarla imza attığını yükselen Osmanlı deniz gücünün niteliğini görmekteyiz. Akdeniz'i titreten Barbaros Hayrettin Paşa'nın Osmanlı hizmetine girmesiyle birlikte Osmanlı deniz gücünün rakipsiz üstünlüğü ve Preveze Zaferi ile bu üstünlüğün tarihe geçtiğini, tarihin bu dönemde Osmanlı Devleti'ni yazdığını görüyoruz. Trablusgarp'ın ele geçirilmiş olması ve Cerbe Zaferi Osmanlı'nın Orta Akdeniz'e hâkim olduğunu göstermektedir. Barbaros Hayrettin, Turgut ve Kılıç Ali Paşalar Akdeniz'i Türk gölü haline getirmişlerdir. Osmanlı bu dönemde XVI. yüzyılın sonlarına kadar Batı Akdeniz'de bulunan İspanya'ya karşı seferler düzenlemiştir. Portekizlilere karşı önemli mücadelelerde bulunmuştur. Sinan Paşa ve Turgut Reis'in Trablusgarp'ı alması, Piyale Paşa'nın yardım maksadıyla donanmasıyla gidip İspanya kıyılarına vurma, Tunus'un alınmasıyla Kuzey Afrika'nın Batı ucu dışındaki bölgede Osmanlı egemenliği kurulmuştur.

XVI. yüzyıldaki kazanılan savaşların sebeplerinden bir tanesi de donanmanın gelişmiş ve gelişmekte olmasıydı. Donanma, Anadolu Beylikler döneminde denizci beylikler olan Menteşe, Aydın, Saruhan, Karesi Beylikleri'nin etkisinde kalmıştır. İlerleyen dönemlerde ise Ceneviz ve Venedik ile ilişkilerde bulunmuş ve onların donanma teknolojilerinden faydalanmıştır. Zamanla güçlü bir donanmaya sahip hale gelmiş ve karada olduğu gibi denizlerde de hâkimiyetini sürdürmüştür. XV-XVI. yüzyıllar boyunca, imparatorluğun Karadeniz'de, Kuzey Afrika kıyılarında, Akdeniz'de ve Kızıldeniz'de yayılışı, Venediklilere,

Cenevizlilere, İspanyollara, İtalyanlara, Portekizlilere ve Akdeniz'deki Osmanlı'nın tebaasına ve Osmanlı gemilerine zarar veren korsanlara karşı mücadele verdiği mücadelelerde Osmanlı'nın yenilmezliğini ve üç kıtaya yayılmış efsanevi muhteşem yüzyılını sergilemiştir.

Batı Akdeniz'de hâkimiyetini tamamen tesis etmek isteyen Osmanlı Devleti Malta Adası'na bir sefer düzenlemişti. Fakat başarılı bir sonuç alınamamıştı. Bu kuşatma Akdeniz'de gerçekleşen fetihlerin önünü tıkayan bir hayal kırıklığı olmuştu. Savaş stratejisinde yapılan hatalar ve tedbirsizlikler sonucu ve komutanların ortak karar almaması, Osmanlı Devleti'ni maddi manevi zarara uğratmıştı. Osmanlı'nın başka bir yenilgisi İnebahtı'da olmuştur. İnebahtı yenilgisiyle uğranılan darbe sonunda kısa zamanda toparlanan Osmanlı Devleti eskisi gibi güçlü görünmeye çalışsa da kabiliyetli denizciler ve kaptanlarını kaybettiğinden dolayı eski gücünü toplayamamıştır.

## KAYNAKÇA

“Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566)”, *Osmanlı*, C. 12, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 1999, s. 85.

“Kıbrıs’ın Fethi”, *Türk ve İslam Ansiklopedisi*, C. 4, Tercüman Yay. , İstanbul 1982, s. 607-610.

“Kıbrıs”, *Türk Ansiklopedisi*, C. 22, Milli Eğitim Bakanlığı Yay. , Ankara 1975.

*Âşıkpaşaoğlu Tarihi*, Haz: Nihal Atsız, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay. , Ankara 1985.

ACEHAN, Abdullah, “Osmanlı Devleti’nin Sürgün Politikası ve Sürgün Yerleri”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S. 1/5, 2008, s. 13-29.

AFYONCU, Erhan, *Sorularla Osmanlı İmparatorluğu III*, Yeditepe Yay. , İstanbul 2007.

AGOSTON, Gabor, *Osmanlı’da Savaş ve Serhad*, Haz: Kahraman Şakul, Timaş Yay. , İstanbul 2013.

AGOSTON, Gabor, *Osmanlı’da Strateji ve Askeri Güç*, Çev: M. Fatih Çalışır, Timaş Yay. , İstanbul 2015.

AK, Mahmut, “Osmanlı Coğrafya Araştırmaları”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, C.2, S. 4, 2004, s. 163-211.

AK, Mahmut, “Piri Reis”, *Türkler*, C.11, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 2002, s. 313-319.

AK, Mahmut, *Osmanlı’nın Gezinleri*, 3F Yay. , İstanbul 2006.

ARI, Bülent, “Akdeniz’de Korsanlık ve Osmanlı Deniz Hukuku”, *Türkler ve Deniz*, Ed: Özlem Kumrular, Kitap Yay. , İstanbul 2007, s. 265-318.

ARIKAN, Muzaffer, “XV. ve XVI. Asırlarda Türk İspanyol Münasebetlerine Toplu Bir Bakış”, *Ankara Üniversitesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, C.XXIII, S. 4, 1968, s. 239-256.

ADIVAR, Adnan, *Osmanlı Türklerinde İlim*, Remzi Yay. , İstanbul 1991.

ÂŞIK PAŞAZADE, *Tevarih-i Al-i Osman*, Haz: Kemal Yavuz, M. A. Yekta Saraç, Gökkuşbu Yay. , İstanbul 2010.

AVCI, Necati, “Rodos’a Karşı İki Büyük Fetih Girişimi ve Adanın Osmanlılar Tarafından Alınması”, *Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S.1, C.2, 2001, s. 15-30.

AYVERDİ, Sâmiha, *Türk Tarihinde Osmanlı Asırları*, C.1, Damla Yay. , İstanbul 1975.

AYDÜZ, Salim, “Osmanlı Silahları Silah Üretim Merkezleri ve Literatürü Tarihi”, *The History School*, S.10, 2011, s. 1-37.

BEYDİZ, Mustafa Gürbüz, *XVI. Yüzyıldan XIX. Yüzyıla Osmanlı Gemi Tasvirleri*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara 2008.

BALLI, Feriştat, *İnebahtı Deniz Seferi'nin Akdeniz Dünyasındaki Önemi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2004.

BANOĞLU, Niyazi Ahmet, *Kıbrıs Dosyası*, Kervan Yay. , İstanbul 1974.

BOSTAN, İdris-ÖZBARAN, Salih, “İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersane-i Âmire'nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Deniz Yay. , İstanbul 2009, s. 121-130.

BOSTAN, İdris, *Adriyatik'te Korsanlık*, Timaş Yay. , İstanbul 2009.

BOSTAN, İdris, “ Beylik'ten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği ”, *Genel Türk Tarihi*, C.6, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 2002, s. 275-284.

BOSTAN, İdris, “Korfü”, *DİA*, C. 26, Ankara 2002, s. 111-117.

BOSTAN, İdris, “XVI. XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersaneleri Ve Gemi İnşa Teknolojisi”, *Osmanlı*, C.6, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 1999, s. 612-620.

BOSTAN, İdris, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yay. , İstanbul 2006.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, TTK Yay. , Ankara 1992.

BOSTAN, İdris, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yay. , İstanbul 2007.

BOSTAN, İdris, “XVI. Asırda Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgâhları”, *Mimarbaşı Kocasinan, Yaşadığı Çağ ve Eserleri*, İstanbul 1988, s. 125-129.

BOSTAN, İdris, “XV. Ve XVI. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nin Deniz Politikası”, *XV. ve XVI. Asırları Türk Asrı Yapan Değerler*, İSAV, 3, s.185-232.

BOSTAN, İdris, “Kadirga'dan Kalyon'a: XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisinin Değişimi”, *Osmanlı Araştırmaları XXIV, The Journal Of Ottoman Studies*, İstanbul 2004, s. 65-86.

BOSTAN, İdris, “Oruç Reis”, *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, TDV. Yay. , C.33, İstanbul 2007, s.426-428.

BOSTAN, İdris, “XVI. Yüzyıl Başlarında Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Faaliyetleri”, *Halil İnalçık Armağanı 1, Tarih Araştırmaları*, Doğu Batı Yay. , 2009, s.249-289.

BOSTANCI, H. Muharrem, *19 Numaralı Mühimme Defteri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2002.

BRADFORD, Ernle, *Turgut Reis*, Çev: Osman Öndeş, Milliyet Yay. , İstanbul 1973.

BRAUDEL, Fernand, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C.1, Çev: Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yay. , İstanbul 1989.

BRAUDEL, Fernand, *II. Filipe Dönemi 'nde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C.2, Haz: Kılıçbay, Mehmet Ali, İmge Yay. , Ankara 1990.

BUNES, Miguela Angel De, “Kanuni, Barbaros Paşa ve V. Charles: Akdeniz Dünyası”, *Osmanlı Ansiklopedisi*, C.1, Semih Ofset Yay. , Ankara 1999, s. 392-397.

BRUMMETT, Palmira, *Osmanlı Deniz Gücü*, Timaş Yay. , İstanbul 2009.

CARRETTO, Giacomo E. , *Akdeniz 'de Türkler*, Çev: Durdu Kundakçı-Gülbende Kuray, TTK Yay. , Ankara 1992.

CELALZADE MUSTAFA ÇELEBİ, *Muhteşem Çağ, Kanuni Sultan Süleyman (Tabakâtü'l-Memâlik ve Derecâtü'l-Mesâlik)*, Haz: Ayhan Yılmaz, Kariyer Yay. , İstanbul 2011.

CEVDET PAŞA, *Cevdet Paşa Tarihi*, C.1, Haz: Sadi Irmak, Behçet Kemal Çağlar, MEB Yay. , İstanbul 1973.

COLES, Paul, *Avrupa 'da Osmanlı Tesirleri*, Çev: Vecdi Bürün, Ötüken Yay. , İstanbul 1975.

CLOT, Andre, *Muhteşem Yüzyılın Muhteşem Sultanı Kanuni Sultan Süleyman*, Çev: Turhan Ilgaz, Epsilon Yay. , İstanbul 2011.

ÇAKIR, İbrahim Ethem, *10 Numaralı Mühimme Defteri'nin Transkripsiyon ve Değerlendirmesi*, Atatürk Üniversitesi Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Erzurum 2006.

ÇAKIR, İbrahim Ethem, “İnebahtı (Lepanto) Savaşı ve Osmanlı Donanmasının Yeniden İnşası Üzerine Bazı bilgiler”, *Türkoloji Araştırmaları Dergisi*, C.4, S.3, 2009, s. 512-531.

ÇEVİKEL, Nuri, *Akdeniz 'de Bir Osmanlı Adası Kıbrıs*, 47 Numara Yay. , İstanbul 2006.

ÇİÇEK, Kemal, “Kıbrıs”, *DİA*, C. 25, , İstanbul 1992, s. 74-77.

DANIŞ, İlhami, *1736-1739 Savaşlarında Karadeniz’de Osmanlı Donanması*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2007.

DANIŞMEND, İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C.2, Türkiye Yay. , İstanbul 1948.

DARKOT, Besim, “Rodos”, *İA*, C. 9, MEB Yay. , İstanbul 1964, s. 753-758.

DARKOT, Besim, “Kıbrıs”, *İA*, C. 6, MEB Yay. , İstanbul 1977, s. 672-676.

DINGİL, Fatma Aysel, “Saravulos’tan Malta’ya”, *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011 Turgut Reis*, Bodrum, Ankara 2013, s. 48-53.

DİKMETAŞ, Turan, *Osmanlı Sultanları*, Akvaryum Yay. , İstanbul 2005.

DÜNDAR, Recep, “Kıbrıs’ın Fethi”, *Osmanlı*, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 1999.

DÜNDAR, Recep, “Kıbrıs’ın Fethi”, *Türkler*, C.9, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 2002, s. 667-678.

DÜZDAĞ, Ertuğrul, *Gazavat-ı Hayrettin Paşa*, C.1, Tercüman Yayınları, İstanbul.

EFE, Ahmet, “Sultan II. Selim”, *Osmanlı Tarihi Ansiklopedisi*, Akçağ Yay. , Ankara 2007, s. 189-191.

EICKHOFF, Ekkehard, “Akdeniz’deki Osmanlı Deniz Cephesi (XVI-XVIII. Yüzyıl)”, *Osmanlı Ansiklopedisi*, C.1, Semih Ofset Yay. , Ankara 1999, s. 384-391.

EMECEN, Feridun M. *Osmanlı Klasik Çağında Siyaset*, Timaş Yay. , İstanbul 2011.

ERSUN, Namık Kemal, *Kıbrıs Seferi (1570-1571)*, *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi*, C.3, Gnkur. Yay. , Ankara 1971.

EKİNCİ, İlhan, “Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları”, *History Studies*, Volume 5, Issue 1. Ocak 2013, Sayı 37, s. 129-156.

EVLIYA ÇELEBİ, *Evliya Çelebi Seyahatnamesinden Seçmeler*, C.1, Haz: Atsız, MEB Yay. , İstanbul 1971.

EVLIYA ÇELEBİ, *Seyahatname*, Haz: İsmet Parmaksızoğlu, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay, Ankara 1983.

EZGÜ, Fuat, “Pirî Reis”, *İA*, C. 9, MEB Yay. , İstanbul 1964, s. 561-562.



FİNKEK, Caroline, *Rüyadan İmparatorluğa Osmanlı İmparatorluğu'nun Öyküsü (1300-1923)*, Çev: Zülal Kılıç, Timaş Yay. , İstanbul 2012.

GENCER, Ali İhsan, “Osmanlı Türklerinde Denizcilik”, *Osmanlı*, C.6, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 1999, s. 569-589.

GENCER, Ali İhsan, *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti’nin Kuruluşu (1789-1867)*, TTK Yay. , Ankara 2001.

GÖKBİLGİN, M. Tayyip, “Süleyman I”, *İA*, C.11, MEB Yay. , İstanbul 1979, s. 99-155.

GÖKBİLGİN, M. Tayyip, “XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti’nin Tuna Havzası ve Akdeniz Siyasetleri Bunlar Arasındaki Alaka ve İrtibat Muhtelif Vehçeleri”, *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Dergisi*, 1955, s. 63-77.

GUILMARTIN, John Francis, “Cidde Savaşı, Nisan 1571 Osmanlı’nın Gücünün Teorik ve Pratik Olarak Hint Okyanusu’na Yansması”, *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s.3-14.

GRANT, Jonathan, *Osmanlı Gerilemesini Yeniden Düşünmek: Osmanlı Devleti’nde Askeri Teknolojinin Yayılması*, Çev. Salim Aydüz, Florida Devlet Üniversitesi, 57-80.

GÜNDÜZ, Tufan, *Osmanlı Tarihi El Kitabı*, Grafiker Yay. , Ankara 2012.

GÜLSOY, Ersin, “XVI- XVII. Yüzyıllarda Akdeniz’de Osmanlı Hâkimiyeti”, *Türkler*, C.9, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 2002, s. 589-598

HALAÇOĞLU, Yusuf, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, TTK Yay. , Ankara 1991.

HAMMER, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.3, Üçdal Neşriyat Yay. , Yer ve tarih yok.

HAMMER, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.6, Üçdal Neşriyat Yay. , Yer ve tarih yok.

HESS, Andrew, *XVI. Yüzyıl Akdeniz’inde Osmanlı-İspanyol Mücadelesi*, Küre Yay. , Ter: Özgür Kolçak, İstanbul 2010.

HOCA SAADETTİN EFENDİ, *Tacü’t- Tevarih*, C.IV, Haz: İsmet Parmaksızoğlu, Kültür Bakanlığı Yay. , Ankara 1992.

HOCA SAADETTİN EFENDİ, *Tacü’t Tevârih*, C.II, İstanbul 1279.

İLGÜREL, Mücteba, “Zirveden Dönüş; II. Selim’den III. Mehmet’e”, *Türkler*, C.9, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 2002, s.646-649.

İNALCIK, Halil, “Kıbrıs Fethinin Tarihi Manası”, *Kıbrıs Ve Türkler*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, S. B2, Ayyıldız Yay. , Ankara1964, s.21-26.

İNALCIK, Halil, “Kıbrıs’ta Türk İdaresi Altında Nüfus” , *Kıbrıs Ve Türkler*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, S.B2, Ayyıldız Yay. , Ankara 1964, s.27-58.

İNALCIK, Halil, “Fatih ve Ege Denizi” , *TC Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı*, Ed: Bülent Arı, Ankara 2002, s. 91-98.

İNALCIK, Halil, “Mehmet II”, *İA*, C.7, MEB Yay. , İstanbul 1979, s. 506-535.

İNALCIK, Halil, “Mühimmelere Göre İnebahtı Deniz Savaşı”, *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara 2002, s. 145-149.

İNALCIK, Halil, “Osmanlı Deniz Egemenliği”, *Türk Denizcilik Tarihi, Uluslararası Piri Reis Sempozyumu*, 27-29 Eylül 2004, Ankara, s. 2/20-2/30.

İNALCIK, Halil, “Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu”, *Türk Denizcilik Tarihi*, s. 99-105.

İNALCIK, Halil, “Osmanlı Tarihine Toplu Bir Bakış”, *Osmanlı I, Siyaset*, C.1, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 1999, s. 37-112.

İNALCIK, Halil, “Türkiye ve Avrupa: Dün ve Bugün”, *Doğu Batı Makaleler I*, Doğu Batı Yay. , Ankara 2006, s.215-240.

İNALCIK, Halil, *Kuruluş ve İmparatorluk Sürecinde Osmanlı: Devlet, Kamun, Diplomasi*, Timaş Yay. , İstanbul 2011.

İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, Çev: Ruşen Sezer, Yapı Kredi Yay. , İstanbul 2008.

İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C.1, Çev: Halil Berktaş, Eren Yay. , İstanbul 2000.

İNALCIK, Halil, *Osmanlı Sultanları*, İsam Yay. , İstanbul 2011.

İNALCIK, Halil, *Osmanlılar, Fütühat, İmparatorluk, Avrupa ile İlişkiler*, Timaş Yay. , İstanbul 2010.

İNAN, Sertuğ Galip, “1494-1559 İtalyan Savaşları ve Osmanlı Devleti’nin Bu Savaşlara Katılması”, *History Studies: International Journal Of History*, S.4, C.2, 2012, s. 169-196.

İŞBİLİR, Ömer, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinde İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1997.

KARAL, Enver Ziya, “Barbaros Hayrettin Paşa”, *İA*, C. 2, MEB Yay. , İstanbul 1944, s. 311-315.

KÂTİP ÇELEBİ, *Tuhfetü'l Kibar Fî Esfari'l Bihar*, C.1, Haz: Orhan Şaik Gökyay, Ofset Yay. , İstanbul 1980.

KÂTİP ÇELEBİ, *Tuhfetü'l Kibâr Fî Esfâri'l Bihâr*, Kabcacı Yay. , İstanbul 2007.

KILIÇASLAN, M. Emre, “XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi”, *Karadeniz Araştırmaları*, Bahar 2010, Sa.25, s. 59-76.

KIRMACI, Yunus, “XVI. Yüzyılda Sıra Dışı Bir Eser: Tarih-i Hindi Garbi”, *IV. Türkiye Lisansüstü Çalışmaları Kongresi-Bildiriler Kitabı III, 14-17 Mayıs 2015 Kütahya*, İstanbul 2015, s.185-195.

KOCABAŞ, Süleyman, *Tarihte Türkler ve Fransızlar*, Vatan Yay. , İstanbul 1990.

KOÇU, Reşat Ekrem, *Osmanlı Tarihinin Panoraması*, Ak Yay. , İstanbul 1964.

KÖKDEMİR, Naci, *Dünkü ve Bugünkü Kıbrıs*, İstiklâl Yay. , Ankara 1957.

KUMRULAR, Özlem, “Turgut Reis'in 1550 Yılındaki Faaliyetleri: Mit Ve Gerçek Arasında Bir Denizci Figürü”, *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011 Turgut Reis, Bodrum*, Turgut Reis Belediyesi Kültür Ve Sanat Yayınları-No:1, Ankara 2013, s. 58-68.

KUNT, Metin, “Dünya Sahnesinde Osmanlı İmparatorluğu”, Ed: Sina Akşin, *Türkiye Tarihi*, C. 2, *Osmanlı Devleti 1300-1600*, Cem Yay. , İstanbul 1995, s. 120-148.

KUNT, Metin, “Süleyman Dönemine Kadar Devlet Ve Sultan: Uç Beyliğinden Dünya İmparatorluğuna”, *Kamuni ve Çağı Yeniçağda Osmanlı Dünyası*, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, Editörler: Metin Kunt- Christine Woodhead, Çev: Sermet Yalçın, İstanbul 2002, s. 3-29.

KURAN, Ercüment, “Osmanlı Dönemi'nde Mağrib Tarihi”, *Osmanlı Ansiklopedisi*, C.1, Semih Ofset Yay. , Ankara 1999, s.398-400.

KURT, Yılmaz, *Muhteşem Süleyman (Ta'rih-i Ebu'l-fârûk, III/1)*, Akçağ Yay. , Ankara 2011.

KURTOĞLU, Fevzi, *Gelibolu ve Yöresi Tarihi*, Ay Matbaası Yay. , İstanbul 1938.

KURTARAN, Uğur, “Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik”, *International Periodical For The Languages, Literature and History of Turkish*, Volume 7/4, Ankara 2012, s. 2269-2286.

KÖPRÜLÜ, M. Fuat, *Bizans Müesseselerinin Osmanlı Müesseselerine Tesiri*, Ötüken Yay. , İstanbul 1981.

LAMARTİNE, A. de, *Cihan Hâkimiyeti, Türkiye Tarihi*, C. 3, Haz: M. R. Uzmen, Tercüman Yay. , İstanbul.

LÜTFÜ PAŞA, *Tevarih-i Âl-i Osman*, Haz: Kayhan Atik, Kültür Bakanlığı Yay. , Ankara 2001.

MAKSUDOĞLU, Mehmet, *Osmanlı Tarihi (1299-1922)*, Boğaziçi Yay. , İstanbul 2001.

MANTRAN, Robert, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, C.1, Çev: Server Tanilli, Say Yay, İstanbul 1992.

MANTRAN, Robert, *XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, Çev: Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Yay. , Ankara 1995.

MANTRAN, Robert, “İnebahtı Deniz Çarpışmasının İstanbul’daki Yankısı”, *XVI-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu*, Çev: Mehmet Ali Kılıçbay, İmge Yay. , İstanbul 1995, s.91-103

MEHMET NEŞRİ, *Neşri Tarihi*, C.2, Haz: Mehmet Altay Köymen, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay. , Ankara 1984.

MÜNECCİMBAŞI AHMET DEDE, *Müneccimbaşı Tarihi*, c.2, Çev: İsmail Erünsal, Tercüman Yay. , İstanbul.

ORTAYLI, İlber, *Osmanlı’yı Yeniden Keşfetmek*, Timaş Yay. , İstanbul 2006.

ORTAYLI, İlber, *Tarih Sohbetleri*, Profil Yay. , İstanbul 2011.

ORTAYLI, İlber, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Cedit Neşriyat Yay. , Ankara 2008.

ORHONLU, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Güney Siyaseti Habeş Eyaleti*, Fen-Edebiyat Yay. , İstanbul 1974.

*Oruç Bey Tarihi*, C.5, Haz: Atsız, Tercüman Yayınları.

ÖNAL, Ahmet, *Osmanlı Tarihi (1566-1789)*, Ed: Erhan Afyoncu, Anadolu Üniversitesi Yay. , Eskişehir 2013.

ÖZBARAN, Salih, “Osmanlıların Güneye Yönelik Deniz Politikaları”, Editörler: Metin Kunt-Christine Woodhead, Çev: Sermet Yalçın, *Kanuni ve Çağı Yeniçağda Osmanlı Dünyası*, Tarih Vakfı Yurt Yay. , İstanbul 2002, s. 56-71.

ÖZBARAN, Salih, “Yayılan Avrupa, Genişleyen Osmanlı: 16. Yüzyıl Başlarında Memlûklüler, Osmanlılar Ve Portekizliler”, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, Kitap Yay. , İstanbul 2004, s. 48-53.

ÖZBARAN, Salih, “Osmanlıların Güneye Yönelik Deniz Politikası”, *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*, Kitap Yay. , İstanbul 2004, s. 95-107.

ÖZBİLGİN, Erol, *99 Soruda Osmanlı*, İz Yay. , İstanbul 2012.

ÖZDEMİR GÜMÜŞ, Şenay, “Osmanlı'da Gemilerin Denize İndirilmesi”, *Sosyal Bilimler Dergisi*, C.8, S.1, 2010, s. 15-36.

ÖZDEMİR, Şenay, *Akdeniz Hâkimiyetinde Osmanlı Devleti ve Korsanlık*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2004.

ÖZTUNA, Yılmaz, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.2, Ötüken Yay. , İstanbul 1994.

ÖZTUNA, Yılmaz, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.3, Ötüken Yay. , İstanbul 1994.

ÖZTUNA, Yılmaz, *Büyük Türkiye Tarihi*, C.4, Ötüken Yay. , İstanbul 1977.

ÖZTUNA, Yılmaz, *Osmanlı Devleti Tarihi, Siyasi Tarih*, Kültür Bakanlığı Yay. , Ankara 1998.

ÖZTUNA, Yılmaz, *Türkiye Tarihi*, C. 5, Hayat Yay. , İstanbul 1964.

ÖZTUNA, Yılmaz, *Türkiye Tarihi*, C. 6, Hayat Yay. , İstanbul 1965.

ÖZTUNA, Yılmaz, *Türkiye Tarihi*, Hayat Yay. , İstanbul 1970.

ÖZTÜRK, Yücel, *Osmanlı Hâkimiyeti'nde Keefe 1475-1600*, Ankara 2000.

ÖZTÜRK, Necdet, “15. Yüzyılın Sonlarında Türk Denizciliği”, *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011, Bodrum*, Turgutreis Belediyesi Kültür Ve Sanat Yayınları-No:1, Ankara 2013, s. 80-90.

PEÇEVİ İBRAHİM EFENDİ, *Peçevi Tarihi*, C. I-II, Haz: Bekir Sıtkı Baykal, Kültür Bakanlığı Yay. , Ankara 1999.

PİRİ REİS, *Kitâb-ı Bahriyye*, C.1-2, Haz: Yavuz Senemoğlu, Tercüman Yay. , Ankara 1973.

PEDANI, Maria Pia, “Osmanlılar ve Süveyş Kanalı’ndan Diu’ya; Venedikliler ve Osmanlılar (1502-1538)”, *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s.3-9.

PUL, Ayşe, “Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri”, *Tarih Okulu Dergisi (TOD)*, Haziran 2014, Yıl 7, Sayı XVIII, s. 285-317.

PUL, Ayşe, “Yavuz Sultan Selim’in Güney Siyaseti’nin Doğu Akdeniz Ticaretine Etkisi Hakkında Bazı Düşünceler”, *Selçuk Ün. Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Sayı 35 Bahar 2014, s. 263-285.

PARMAKSIZOĞLU, İsmet, “Kaptan Paşa”, *İA*, C.6, MEB Yay. , İstanbul 1977, s. 206-210.

PARMAKSIZOĞLU, İsmet, “Kemal Reis” , *İA*, C.6, MEB Yay. , İstanbul 1977, s. 566-569.

PANZAC, Daniel, “16. ve 20. Yüzyıl Osmanlı Donanması”, *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, İstanbul 2008, s.22-29.

SEVİNÇ, Tahir, *1695 ve 1696 Avusturya Seferinde Organizasyon ve Lojistik*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2010.

SAMARCIC, Radovan, *Dünya’yı Avuçlarında Tutan Adam, Sokullu Mehmet Paşa*, Çev: Meral Gaspıralı, Sabah Yay, İstanbul 1996.

SHAW, Stanford J. , *Osmanlı İmparatorluğu ve Modern Türkiye*, Çev: Mehmet Harmancı, C.1, e Yay. , İstanbul 2008.

Selânikî Mustafa Efendi, *Tarih-i Selânikî (971-1003/1563-1595)*, C.1, Haz: Mehmet İpşirli, TTK Yay. , Ankara 1999.

Solak-zâde Mehmet Hemdemî Çelebi, *Solak-Zâde Tarihi*, Haz: Vahid Çabuk, C.2, Kültür Bakanlığı Yay. , Ankara 1989.

SOYLU, Metin, *Piri Reis Haritasının Şifresi*, Truva Yay. , İstanbul 2005.

SÜREYYA, Mehmet, *Sicill-i Osmanî*, C.1, Tarih Vakfı Yurt Yay. , İstanbul 1996.

ŞEHSUVAROĞLU, Haluk, “Kılıç Ali Reis”, *İslam Ansiklopedisi*, C.6, MEB Yay. , İstanbul 1977, s.679-681.

TABAKOĞLU, Ahmet, “Klasik Dönemde Osmanlı Ekonomisi”, *Genel Türk Tarihi*, C.6, Yeni Türkiye Yay. , Ankara 2002, s. 448-449.

TANERİ, Aydın, *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri*, Kültür Bakanlığı Yay. , Ankara 1981.

TARAKÇI, Nejat, “Osmanlı Ve Portekiz’in Hint Okyanusu’ndaki Deniz Stratejilerinin Karşılaştırılması ve Bölgedeki Etkileri”, *Uluslararası Türk Deniz Gücü Tarihi Sempozyumu*, Aralık, İstanbul 2008, s. 12-20.

TEKİNDAĞ, Şahabeddin, “Malta”, *İA*, C.7, MEB Yay. , İstanbul, s. 260-266.

TOK, Özen, *Osmanlı Teşkilat Tarihi El Kitabı*, Ed: Tufan Gündüz, Grafiker Yay. , Ankara 2012.

TURAN, Osman, *Türk Cihan Hâkimiyeti Mefkûresi Tarihi*, C.2, Turan Neşriyat Yurdu Yay. , İstanbul 1969.

TURAN, Şerafettin, “Piyale Paşa”, *İA*, C.9, MEB Yay. , İstanbul 1964, s. 566-569.

TURAN, Şerafettin, *Rodos’un Zaptından Malta Muhasarasına, Kamuni Armağanı*, TTK Yay. , Ankara 1970.

TURAN, Şerafettin, “Seydi Ali Reis”, *İA*, C.10, İstanbul 1980, s. 528-531.

TURAN, Şerafettin, *Türkiye İtalya İlişkileri*, İstanbul 1996.

TURAN, Şerafettin, *Türkiye İtalya İlişkileri, Selçuklulardan Bizans’ın Sona Erişine*, Metis Yay. , İstanbul 1990.

TURAN, Şerafettin, “Barbaros Hayrettin Paşa”, *DİA*, C.5, İstanbul 1992, s. 65-67.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C.3, TTK Yay. , İstanbul 2011.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, “Bayezit II”, *İA*, C.2, MEB Yay. , İstanbul 1979, s. 392-398.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti’nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, TTK Yay. , Ankara 1988.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C.2, TTK Yay. , Ankara 1983.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C.3, TTK Yay. , Ankara 1988.

ÜNAL, Mehmet Ali, *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*, Fakülte Kitabevi Yayınları, Isparta 2010.

WILLIAMS, Ann, “Akdeniz Çatışması”, *Kanuni ve Çağı Yeniçağ’da Osmanlı Dünyası*, Editörler: Metin Kunt- Christine Woodhead, Çeviri: Sermet Yalçın, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2002, s. 39-55.

WILLIAMS, Ann, *Kanuni ve Çağı Yeniçağ’da Osmanlı Dünyası*, “Akdeniz Çatışması”, Tarih Vakfı Yurt Yay. , İstanbul 2002.

YEMİŞÇİ, Cihan, “Turgut Reis’in Nereli Olduğu Meselesi”, *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011 Turgut Reis*, Bodrum, Ankara 2013, s. 24-32.

YILDIZ, Hakkı Dursun, *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, C. 10, Çağ Yay. , İstanbul 1989.

YÜCEL, Yaşar-SEVİM, Ali, *Klasik Dönemin Üç Hükümdarı, Fatih Yavuz Kanuni*, TTK Yay. , Ankara 1991.

YÜCEL, Yaşar-SEVİM, Ali, *Türkiye Tarihi*, C.2, TTK Yay, Ankara 1992.

YÜCEL, Yaşar-SEVİM, Ali, *Türkiye Tarihi, Osmanlı Dönemi (1730-1839)*, C.4, TTK Yay. , Ankara 1990.

YÜCEL, Yaşar, *Muhteşem Türk Kanuni ile 46 Yıl*, TTK Yay. , Ankara 1987.

YVER, G. , “Cerbe”, *İA*, C.3, MEB Yay, İstanbul 1977, s.105-108.

ZEKERİYYAZÂDE, *Ferah ( Cerbe Fetihnamesi)*, Haz: Orhan Şaik Gökyay, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay. , Ankara 1988.

*5 Numaralı Mühimme Defteri*, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1994.

*7 Numaralı Mühimme Defteri*, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1999.

*6 Numaralı Mühimme Defteri*, Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 1995.