

**ÇANKAYA ÜNİVERSİTESİ**  
**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**SİYASET BİLİMİ ANABİLİM DALI**

**YÜKSEK LİSANS TEZİ**

**ON ALTINCI YÜZYILDA OSMANLI DONANMASININ DENİZCİLİKTEKİ  
YENİ GELİŞMELERİ UYGULAMADAKİ İSTEKSİZLİĞİNİN SİYASİ, ASKERİ  
VE EKONOMİK NEDENLERİ**

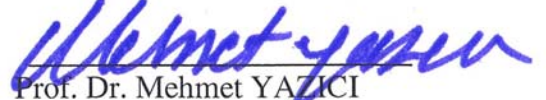
**SARAH THOMAS**

**EKİM 2014**

Title of the Thesis : **On Altıncı Yüzyılda Osmanlı Donanmasının Denizcilikteki Yeni Gelişmeleri Uygulamadaki İsteksizliğinin Siyasi, Askeri ve Ekonomik Nedenleri**

Submitted by : **Sarah THOMAS**


Approval of the Graduate School of Social Sciences, Çankaya University

  
Prof. Dr. Mehmet YATICI  
Director

I certify that this thesis satisfies all the requirements as a thesis for the degree of Master of Science.

  
Prof. Dr. Tanel Demirel  
Head of Department

This is to certify that we have read this thesis and that in our opinion it is fully adequate, in scope and quality, as a thesis for the degree of Master of Science.

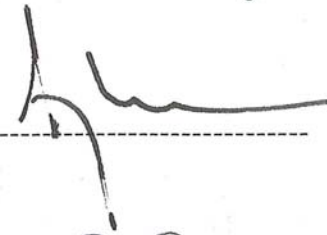
  
Assoc. Prof. Dr. C. A. Ataç  
Supervisor

Examination Date: 15.10.2014  
Examining Committee Members:

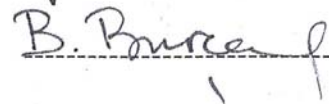
Assoc. Prof. Dr. C. A. Ataç (Çankaya Univ.)

  
-----

Prof. Dr. A. Kansu (Çankaya Univ.)

  
-----

Assist. Prof. Dr. Berrak Burçak (Bilkent Univ.)

  
-----

## STATEMENT OF NON PLAGIARISM

I hereby declare that all information in this document has been obtained and presented in accordance with academic rules and ethical conduct. I also declare that as required by thesis rules and conduct, I have fully cited and referenced all material and results that are not original to this work.

Name, Last Name: Sarah Thomas

Signature: 

Date: 15 Ekim 2014

## **ABSTRACT**

**POLITICAL, MILITARY AND ECONOMIC REASONS FOR THE OTTOMAN  
NAVY'S RELUCTANCE TO IMPLEMENT NEW MARITIME DEVELOPMENTS  
IN THE SIXTEENTH CENTURY.**

**Sarah THOMAS**

**M.A. Department of Social Sciences**

**Supervisor: Dr. C. Akça ATAÇ**

**Oct. 2014, 98 pages (Turkish)**

This thesis evaluates possible reasons for why the Ottoman Empire implemented new technology, especially sailing ships, more than a hundred years after western naval forces started using them. The Ottoman Empire's geography, politics, military decisions, economic activities and individual contributions are evaluated separately. Each of these factors, in different ways, contributes to the Ottoman failure to modernize their fleet in a timely manner.

**Key Words: Ottoman Navy, naval technology, naval operations, Indian Ocean**

## ÖZET

ON ALTINCI YÜZYILDA OSMANLI DONANMASININ DENİZCİLİKTEKİ  
YENİ GELİŞMELERİ UYGULAMADAKİ İSTEKSİZLİĞİNİN SİYASİ, ASKERİ  
VE EKONOMİK NEDENLERİ

Sarah THOMAS

M.A. SİYASET BİLİMİ ANABİLİM DALI

Danışman: Dr. C. Akça ATAÇ

Ekim 2014, 98 sayfa (Türkçe)

Osmanlı İmparatorluğu'nun yeni özellikle yelkenli gemiler ile ilgili olan teknolojik gelişmeleri Batılı deniz kuvvetlerinden bir yüzyıl daha sonra benimsemesinin nedenleri üzerine odaklanmayı amaçlamaktadır. Coğrafya, siyasi nedenler, askeri kararlar, ekonomik faaliyetler ve bireysel etkilerin yeni teknolojilerin benimsenmesini nasıl etkiledikleri ayrı ayrı değerlendirilecektir. Bu faktörlerin her biri, farklı şekillerde, Osmanlı donanmasının, filosunu modernize edip etmemesi konusunda aldığı kararlara katkıda bulunmuştur.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı donanması, deniz teknolojisi, deniz faaliyetleri, Hint Okyanusu

## İÇİNDEKİLER

GİRİŞ .....	1
BİRİNCİ BÖLÜM: FILO TEKNOLOJİSİ VE GELİŞMELER .....	8
1.1 Gemilerden Başka Denizcilik Gelişimleri.....	19
İKİNCİ BÖLÜM: COĞRAFYA .....	22
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: SIYASI NEDENLER .....	29
DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: ASKERİ KARARLAR.....	38
4.1 Onaltıncı Yüzyılın Başında Osmanlılarda Askeri Durum .....	40
4.2 Akdeniz'deki Osmanlı Donanması Durumu .....	42
4.3 Hint Okyanusu Bölgesinde Osmanlı Donanması Durumu.....	44
BEŞİNCİ BÖLÜM: EKONOMİ .....	53
5.1 Nispeten Kapalı Ekonomi Sistemi.....	59
5.2 Korsan Sorunu.....	60
ALTINCI BÖLÜM: BİREYSEL KATKILAR.....	62
6.1 Sultanlar ve Sadrazamlar.....	62
6.2 Reisler .....	68
SONUÇ .....	73
KAYNAKÇA.....	80

## RESİMLER LİSTESİ

Resim 1: Portekiz karakalar, kalyon, karavel ve kadırgalar; 1540 yılında Portekizlilerin Mısır'a seferi sırasında.....	15
Resim 2: Vasco de Gama'nın Hindistan'a Ziyareti.....	25
Resim 3: Osmanlı İmparatorluğu (1520-1687).....	27

## TABLÖLAR LİSTESİ

Tablo 1: Sık kullanılan gemi özellikleri.....	18
---	----

GCCRIS

## GİRİŞ

Osmanlı İmparatorluğu, denizde karada olduğu kadar uzun süreli ve istikrarlı zaferler kazanmamıştır. Osmanlı devlet yönetiminde karadan akınlara, “fetih” kavramı çerçevesinde daha büyük önem verilmesi ve donanmanın yapısı bunun en önemli nedenlerindedir. Bu çalışmanın ilk odaklandığı nokta Osmanlı donanmasının Güney sularında kullandığı taktikleri değerlendirmek ve aynı alanlarda faaliyet gösteren modern Batı donanmalarının Osmanlı taktikleri ile mücadelede yaşadığı zorlukları karşılaştırmaktır. Ancak, Osmanlı deniz taktiklerini karşılaştırmalı bir perspektiften değerlendirmek için yeterli kaynak mevcut değildir. Bu nedenle Osmanlı donanması araştırmasını genişletirken onaltıncı yüzyılda donanmanın yeni teknolojilerin uygulanması konusunda yüz yıllık bir gecikme yaşamış olduğu dikkat çekici bir nokta olarak ön plana çıkarmak gerekmektedir. Onaltıncı yüzyılda Osmanlı donanmasının operasyonları ve planlaması, özellikle filodaki iyileştirmeler, bu araştırmanın odak noktalarını oluşturmaktadır.

Osmanlı donanması, organizasyon ve taktiklerini araştırdığımızda, Osmanlı kadırgalarından sık sık bahsedildiğini görmekteyiz. Thompson ve Modelski gibi birçok kaynak kadırgaların gelişmiş Portekiz yakın yelkenlilerinin bile karşısında sergiledikleri güçten bahsetmektedir.<sup>1</sup> Ancak hiçbir kaynak Osmanlıların çok daha gelişmiş yakın yelkenlilerle karşılaşmasına ve savaşmasına rağmen neden bir asırdan fazla bir süre kadırgalarına itimat etmeye devam ettiğine dair açık bir neden göstermemiştir. Aslında Palmira Brummett, Osmanlıların deniz teknolojisini benimsemesini tarihçilerin Osmanlılar hakkında bilmediği konulardan biri olarak açıklamaktadır.<sup>2</sup> Kurumsallaşmış denizcilik altyapısının eksikliği ile beraber teknolojik uygulamadaki gecikme ve Osmanlı İmparatorluğu'nun zamanın iktisadi ve ekonomik sisteminin dışında kalma politikası, Osmanlıların okyanusa açılan bir devlet ya da deniz yoluyla ilerleyen bir imparatorluk haline gelmemesinin muhtemel

---

<sup>1</sup> William Thompson ve George Modelski, *Seapower in Global Politics, 1494-1993*, (Londra, 1993) ve Carlo M. Cipolla, *Guns and Sails in the Early Phase of European Expansion, 1400-1700* (Londra, 1985) ve William McNeill, *The Pursuit of Power: Technology, Armed Forces, and Societies since*

<sup>2</sup> Brummett, Palmira. "The Ottomans as a World Power: What We Don't Know about Ottoman Sea-Power," Fleet, Kate, ed. *Oriente Moderno: The Ottomans and the Sea*. XX (LXXXI), n.s. 1-2001, 4-5.

nedenleri olarak sıkça vurgulanmaktadır. Bu iddiaların geçerliğini değerlendirmek amacıyla, daha eski bir teknolojiye itibar edilmesin kökünde yatan nedenlere karar vermek önemlidir. Bu tez, bu soruyu yanıtlamaya başlamak için teknolojinin uygulanmasında yaşanan gecikmedeki bazı muhtemel nedenleri değerlendirme girişiminde bulunmaktadır.

Keşifler Çağı'nı düşündüğümüzde genellikle akla gelen ilk ülkeler İspanya ve Portekiz'dir. Aslında bazı yönlerden Osmanlıların da Keşifler Çağı'na katılmış olduğunu söylemeliyiz. Tarihçi Giancarlo Casale'ye göre, genel olarak onaltıncı yüzyılın keşif ve genişleme çağı aşağıdaki dört özellikten oluşuyordu: keşif seferlerinden önceki görece coğrafi ve kültürel bir izolasyon, özellikle ticaret yollarında ve denizcilikte olmak üzere siyasi ideolojilerdeki gelişme, deniz aşırı genişlemeyi mümkün kılan askeri ve deniz üstü navigasyonundaki yenilikler ve son olarak dış dünyada görülmemiş bir entelektüel ilginin uyanmış olması.<sup>3</sup> Genel kanının aksine Osmanlılar, yukarıda sıralanan dört özelliğin her birini Avrupalı çağdaşlarıyla kıyaslandığında değişen derecelerde göstermiştir. Buna rağmen belli teknolojileri benimsemekte gecikmiştir.

Bu çalışma Osmanlı İmparatorluğu'nun yeni, özellikle yelkenli gemiler ile ilgili olan teknolojik gelişmeleri Batılı deniz kuvvetlerinden bir yüzyıl daha sonra benimsemesinin nedenleri üzerine odaklanmayı amaçlamaktadır. Coğrafya, siyasi nedenler, askeri kararlar, ekonomik faaliyetler ve bireysel etkilerin yeni teknolojilerin benimsenmesini nasıl etkiledikleri ayrı ayrı değerlendirilecektir. Bu faktörlerin her biri, farklı şekillerde, Osmanlı donanmasının, filosunu modernize edip etmemesi konusunda aldığı kararlara katkıda bulunmuştur.

Yeni teknoloji yeni stratejiler doğurur. Osmanlı İmparatorluğu'nun yelkenli gemiler ve beraberindeki teknolojiyi uygulamak için onyedinci yüzyıla kadar beklemesinde, Osmanlıların gerekli olan yeni taktikleri daha önce geliştirmemiş olması ve bu gemileri başarıyla yürütmek konusunda da gerekli meslek eğitiminin hala bir yüzyıl kadar geride kalmış olmasının payı büyüktür. Sonuç olarak da zamanında yeni teknolojiyi benimseyemeyen kendi başarısızlığına ve deniz kuvvetlerinin durgunluğuna neden olmuştur.

1453 yılındaki İstanbul'un fethinden sonra denizcilik faaliyetlerinde yoğunlaşan Osmanlılar kendi deniz sınırlarını korumak amacıyla Bizans sistemini

---

<sup>3</sup> Casale, Giancarlo. *The Ottoman Age of Exploration*. (New York, 2010), 5-7.

benimsediler. Yeni başkent ile birlikte imparatorluk, nüfusu denizcilik üzerine olan bir mirasa konmuştur. Bu denizcilik sisteminin uygulaması için de, vakit kaybetmeden Venedik ve Cenova'dan gelen İtalyanları kiraladılar. İstanbul'a yapılan bir saldırının hem donanma hem de ordu gücüne bağlı olduğu kabul edilmelidir. Elbette ki, deniz yollarından yapılan bir fetih girişimini Karadeniz kaleleri inşa ederek abluka altında almak mümkündür. Sultan II. Mehmet çoğunlukla Rumlardan oluşan yüzden fazla geminin olduğu bir filo kurmuştur.<sup>4</sup> Bizans'a yardım için gelen Hıristiyan gemilerin şehre girmesini önlemek için filolarını gönderdi. Ablukayı kıran bu üç Hıristiyan gemi, belki de on altıncı yüzyılın ilginç ve erken habercisiydi. Bu gemiler, bir tür erken dönem yelkenlisi olan karakalardı. Dahice bir planı yürüten filo ilk başta sınırlı bir başarı elde etmesine rağmen, asıl Haliç'in içine gemileri itmek için yağlanmış kütüklerden bir karayolu yapılması saldırının gidişatını yüzde yüz değiştirmiştir. Taktik açısından, deniz ve kara kuvvetlerinin birlikte kullanıldığı bu kombinasyon Osmanlı saldırılarının bir markası haline geldi. Bu taktiğin başarılı kullanımında, donanma tarafından yerine getirilmesi gereken bazı işler vardı; asker taşınması veya bombardıman yapması gerekiyordu. Kara kuvvetlerinden de destek alındığı için İstanbul kuşatması gerçekten topyekün bir ordu zaferidir.

Osmanlı donanması üzerine olan tartışmalarda daha ziyade neden kara kuvvetlerinin daha baskın olduğuna dair yaygın açıklamalar bulunmaktadır.<sup>5</sup> Bu anlatıların ilki, Osmanlı İmparatorluğu'nun kara kuvvetlerini en önemli askeri güç olarak değerlendirirken donanmayı ikincil derece öneme sahip bir kategori olarak değerlendirmektedir.<sup>6</sup> Bu gerçekten de imparatorluğun bazı bölgelerinde bu şekilde gözlemlenmektedir, özellikle kara sınırlarının başka ülkelerle ortak olduğu noktalarda. Buna karşılık Hint Okyanusu'nda durum böyle değildi. Başka bir yaygın argüman da donanmanın arka planda kalmış olmasını deniz liderlerinin "zeka ölümü" ile açıklamaktadır.<sup>7</sup> Bu argüman, klasik eğitimli Piri Reis (c. 1470 - 1553)

<sup>4</sup> Nicolle, David. *Constantinople 1453: The end of Byzantium*. (Oxford, 2000), 44.

<sup>5</sup> Palmira Brummett bu yaygın Osmanlı deniz destanları anlatır "The Ottomans as a World Power", 1-21 ve Tancu Zorlu bu yaygın argümanlar özetler *Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim and the Modernisation of the Ottoman Navy*. (Londra, 2008), 5-8.

<sup>6</sup> Patricia Risso Osmanlı İmparatorluk bir kara temeli güç olarak kendi kimliğinin köklü kaldığı savunur, *Merchants and Faith: Muslims, Commerce and Culture in the Indian Ocean*. (Boulder, 1995), 56-60 ve Henry ve Renee Kahane ve Andreas Tietze, *The Lingua France in the Levant, Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*. (Urbana: 1958), 5.

<sup>7</sup> Palmira Brummett, "The Ottomans as a World Power," 7.

ile başlar ve daha sonra Barbaros Hayrettin Paşa (c. 1478-1546) olarak bilinen korsan liderini ele alır. Kara kuvvetlerine önem veren bu yaklaşım, Osmanlı donanması analizlerinde Hint Okyanusu bölgesinde korsan neslin yaşadığı deniz egemenliğini yüzyıl boyunca neredeyse tamamen göz ardı eder. Bazen tarihçiler analizlerine deniz ticaretini katmadan sadece deniz kuvvetlerin seferlerini gözden geçirmektedir.<sup>8</sup> Açık deniz yollarına erişim ve serbest ticaret donanma kurmak için en temel nedenler olmuştur. Deniz ticaretini görmezden gelen bir yaklaşım eksiktir ve bu yüzden mümkün değildir. Osmanlılar, Portekizlilerin baharat yoluna erişimini ve diğer deniz faaliyetlerini sınırlandırmak için filolarını Hint Okyanusu'nda konuşlandırmıştı.

Keşifler Çağı tartışılırken Batı literatüründe Osmanlıların katkıları sık sık dışlanır. Öte yandan yaygın olarak bilinen tarihe göre Osmanlılar, başta Avrupa'nın genişleme hareketlerine karşı bir engel ve daha sonra ise bu hareketlerin bir kurbanı olarak tanımlanmıştır. Bu kısmen, yaygın öğretilen dünya tarihinde Avrupa kaynaklı öğretilerinin baskın olmasından kaynaklanmaktadır. Böylece, keşif mitlerinin çoğunluğu Avrupa perspektifinden anlatılır ve sadece açıkça Avrupalıların katkılarını vurgular. Buna ek olarak, bu konu Osmanlı kaynaklarında tarihçiler tarafından yeni yeni çalışılmaktadır.<sup>9</sup> Aslında, Osmanlı tarihi 1950'lere kadar modern bir bakış açısıyla incelenmemiştir. Ayrıca, Başbakanlık Osmanlı Arşivi'ndeki (BOA) defterlerin çoğu onaltıncı yüzyılın ortasından itibaren başlamaktadır. O halde bu bağlamda yaygın olan tez Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk başta, keşiflere bir engel oluşturduğu, daha sonra ise engelleyemediği keşiflerin kurbanı olduğu biçiminde şekillenmektedir.<sup>10</sup> Ancak burada göz ardı edilen unsur onaltıncı yüzyılda, Osmanlılar İmparatorluğu'nu kendi denizcilerinin eylemleri aracılığıyla, tüm Hint Okyanusu bölgesine genişlemiş olduğudur. Bu genişleme sürecinde, Osmanlılar neredeyse bütün İslam dünyasını kendi egemenliği altında aldı.

---

<sup>8</sup> Michael Pearson, "Merchants and States," in *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade 1350-1750*, ed. James Tracy, (Cambridge, 1991), 41-116 ve K.N. Chaudhuri, *Trade and Civilization in the Indian Ocean* (Cambridge, 1985), 68.

<sup>9</sup> En iyi Osmanlı kaynakları kullanan tarihçi Salih Özbaran, *Ottoman Expansion towards the Indian Ocean and Ottoman Administration in Arab Lands in the Sixteenth Century* (İstanbul, 2009) ve *Yemen'dan Basra'ya Sınırdaki Osmanlı* (İstanbul, 2004).

<sup>10</sup> Brummett, Palmira, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery* (Albany, 1994).

Bu çalışmada anlatıların benzerliklerini göstermek için bu yaygın yaklaşımların tümünün üzerinde durulacaktır. Osmanlı deniz tarihi genel olarak Akdeniz'deki seferler ve Haçlı Seferleri sırasındaki savaşları anlatmaktadır.<sup>11</sup> Fakat, birçok deniz seferi ve gelişmeler on altıncı yüzyılda ele geçirilen topraklarda yani büyük Hint Okyanusu havzasında meydana gelmiştir. Osmanlı deniz taktikleri hakkındaki kaynaklar arasında yeni bir kitap, "Osmanlı Keşif Çağı" kitabı alışılan savlardan farklı bir bakış açısı sunmaktadır.<sup>12</sup> Bu kitap, alandaki diğer kaynaklardan, farklı olarak on altıncı yüzyılda Osmanlı donanmasının Hint Okyanusu etrafındaki yeni topraklarında faaliyetleri ve siyaseti ile daha fazla ilgilidir. Daha klasik kaynaklar ile yapılan karşılaştırmalar içinde Osmanlı donanmasının Akdeniz ve daha güneydeki sular arasında yönetim ve operasyon farklılıkları bulunduğu görülmektedir. Temelde, imparatorluğa en yakın sularda, Akdeniz'de düzen ve kontrol hüküm sürmüştür. Başkentten daha uzak yerlerde ise doğaçlama ve dayanıklılık gerekliydi. Ayrıca Güney filosunda az kaynak bulunması ve zorlu şartların getirdiği gereklilik burada buluş yapılmasını tetiklemiştir. Bu yüzden, Hint Okyanusu'nda Akdeniz'deki kardeş filodan çok daha yaratıcı olunmuştur. Osmanlı donanmasının, güney filoları ve Hint Okyanusu kanadı amirallerin doğaçlama ruhu ile her zaman yaşaya kalacak işletilmiştir.

Filo teknolojisi ve gelişmeler bölümünde Osmanlı donanması ve rakipleri tarafından kullanılan gemiler tartışılmaktadır. Osmanlılar, Bizans topraklarını fethettikçe Bizans deniz dili, gemi inşası ve donanma sistemlerini miras edinmişlerdir. Ayrıca Osmanlılar donanma teknolojisini benimsemekte yavaş olmalarına rağmen, barut teknolojisi uzmanı ve ihracatçıları haline gelmişlerdir. Akdenizli denizciler ondördüncü yüzyılın başlangıcına kadar yelkenli gemilere maruz kalmalarına rağmen onyedinci yüzyıla kadar kadırgaya bel bağlamaya devam etmişlerdir. Savaş ve ticaret alanında kadırganın yararları ve dezavantajları tartışılacaktır. Osmanlıların yelkenli gemileri kullanan ilk rakibi Portekizliler olması dolayısıyla, Portekizlilerin en yaygın kullandığı gemilerin üzerinde özellikle durulacaktır. Son olarak, diğer denizcilik gelişmeleri ve sistemleri tartışılacaktır.

---

<sup>11</sup> Örneğin, berberi korsanlar söz hariç yerine, Dan Pryor "Turk" bölümde sadece Akdeniz bölgesi bahsettir, *Geography, technology and war: Studies in the maritime history of the Mediterranean 649-1571* (Cambridge, 1988), 165-192.

<sup>12</sup> Casale, Giancarlo. *The Ottoman Age of Exploration*. (New York: Oxford University Press, 2010).

Coğrafya bölümünde onaltıncı yüzyılın başından itibaren Osmanlı'nın coğrafi durumunun yüzyıl boyunca nasıl değiştiği açıklanacak; Akdeniz ve Hint Okyanusu bölgesindeki sular, sahiller ve yelkenliye özgü bazı özellikler ele alınacaktır. Ayrıca Osmanlıların coğrafi konumundan dolayı Atlantik ülkelerinin aksine açık sulardaki keşif çağına nasıl giremedikleri tartışılacaktır.

Siyasi Nedenler bölümünde, Osmanlı İmparatorluğu'nun sistemleri ve deniz gelişimini etkilemiş olabilecek bazı politikaları analiz edilecek. Osmanlı İmparatorluğu'nun amacı ile Avrupalı rakiplerinin emperyal amacı arasında farklar bulunmaktaydı. Karada üslenmiş askerlerine verilen önceliğin filo gelişimine etkilerine dikkat çekilecek. Devlet tarafından desteklenmiş bir deniz ticaret filosunun eksikliği ve bunun denizcilik teknolojisindeki gelişmeleri üzerindeki etkileri de ele alınacak.

Askeri Kararlar bölümüne Osmanlı'nın on altıncı yüzyılın başındaki askeri durumunu açıklayarak başlanmaktadır. Burada Osmanlılar ve deniz arasındaki psikoloji tartışılacaktır. Osmanlı deniz sanayi ve gemi mürettebatı çoğunluk olarak Osmanlı'dan olmayan kişilerden oluşmuştur. Deniz taktiklerinin ve gemi yapımındaki gelişimin nasıl değiştiği bu çerçevede değerlendirilecektir. Osmanlılar Hint Okyanusu bölgesinde daha yetenekli gemilerle karşı karşıya olduğundan farklı taktikler ve hareket tarzları geliştirmişlerdir. Onaltıncı yüzyıl boyunca klasik Akdeniz bölgesindeki ve Hint Okyanusu sınır bölgelerindeki hem deniz durumu hem de teknolojik ve operasyonel gelişmeler değerlendirilecektir.

Ekonomi bölümünde deniz ticareti ve Osmanlı'nın deniz ile ilişki durumu tartışılmaktadır. Onaltıncı yüzyılın başında Osmanlıların ve başka grupların ekonomik açıdan kontrol altına aldıkları yerler ve bu yüzyıl boyunca ekonomik kontrollerdeki kaymalar belirtilecektir. Onaltıncı yüzyılın başlangıcında Portekizliler Hint Okyanusu Bölgesine girişi ve ticaret faaliyetleri kurmuşlardır. 1517 yılında Mısır'ın fethiyle Osmanlılar okyanus dünyasına girmiş böylece kendi deniz ticaret sistemini genişletmişlerdir. Osmanlılar, Mısır'ın fethi ve Portekizlilerin baharat ticaret yollarını değiştirmesinin aynı anda meydana gelmesi ile birlikte ticaret yollarının ekonomik kazanımlarını geri döndürmek için Portekizliler ile meşgul olmak zorundaydı. Burada da deniz ticaret yollarını kontrol etmek, savunmak ve bundan istifade etmek için yapılmış olan çeşitli Osmanlı faaliyetleri

açıklanacaktır. Korsanlar ve askeri tedarik sistemi gibi Osmanlı sistemlerinin denizsel teknolojik gelişmeler üzerindeki olası etkileri tartışılacaktır.

Bireysel katkılar bölümünde, on altıncı yüzyılın sonuna kadar Osmanlı Sultanlarının, sadrazamların ve reislerin bireysel olarak donanmanın gelişmesinde veya geriletilmesinde nasıl etkili oldukları vurgulanacaktır.

Bu çalışma boyunca, Osmanlıların yelkenli gemilerle karşılaştıktan sonra 100 yıldan daha uzun bir süre donanmayı geliştirmemesindeki birçok olası neden incelenmektedir. İster imparatorluk amacı, isterse deniz taktikleri ve operasyonlar veya coğrafi nedenlerden dolayı olsun, yeni teknolojinin uygulanmasındaki gecikmenin genel nedeni Osmanlıların bunu donanmanın geneline yayma gereği duymamış olmasıdır. Osmanlılar nihayet yelkenli gemiler inşa ettiğinde, on altıncı yüzyılda kazandığı denizcilik hakimiyetini korumakta maalesef çok geç kalmış olmuştur.

## BİRİNCİ BÖLÜM: FİLO TEKNOLOJİSİ VE GELİŞMELER

Denizcilik gücünün teknolojideki son gelişmeleri takip etmesinin pek çok nedeni bulunmaktadır. İlk olarak, rakipler ile mücadeleyi artırır. Gelişmeler deniz ticaretini kolaylaştırabilir. Yeni müspet ilimler, bilimler ve yöntemler, günlük uygulamaları geliştirmek için kullanılabilir. En nihayetinde teknolojik gelişmeler, ekonomik ve bölgesel genişleme sağlamak ve yeni topraklarda hakimiyet kazanmak için bir imparatorluğa yardımcı olabilir. Bir imparatorluk genişleme niyetinde ise, yeni teknoloji geliştirmesini ve uygulamaya koymasını beklemek makul bir durumdur. Ancak onaltıncı yüzyıl boyunca Osmanlı İmparatorluğu'nun durumunda Osmanlı gemi sanayi, gemi inşası ya da denizcilik ticaretini geliştirmek için bir resmi sistem oluşturmamıştır.

İlk Türk donanma teşkilatının kurulması Memlükler zamanda Çaka Bey (ö. 1092) tarafından gerçekleştirilmiştir.<sup>13</sup> Akdeniz geleneğine göre gerektiği zaman kadırgalar kullanılıyordu. Savaş zamanında ticaret gemileri ve korsan gemileri de harp gemisi haline getirilmekteydi.<sup>14</sup> Osmanlılar ilk tersaneyi Gelibolu fethinden sonra elde etmişlerdir ve 1390 yılında Yıldırım Bayezid tarafından bu tersane restore edilip onarılmıştır.<sup>15</sup> Stratejik Boğaz kontrolünde Gelibolu çok önemli bir konumda yer almıştır. Fatih Sultan Mehmet, donanmaya daha resmi bir yapı kazandırmıştır. Böylece tersane halkı ve harp sınıfı yani levendler olarak denizciler iki gruba ayrılmıştır. Başlangıçta her filo Sultan tarafından düzenleniyordu, kalıcı bir varlığı yoktu.

Osmanlı donanmasında yeni teknolojinin uygulanmasındaki gecikme olmasına rağmen, diğer askeri alanlarda yeni teknolojinin hızla benimsenmiş olduğunu önemle belirtmemiz gerekir. Bilineceği üzere barut kullanımı Batı'ya tarihte Moğollar tarafından Çin'den getirilmiştir. Barut kullanımı ile birlikte top,

---

<sup>13</sup> Anadolu kıyılarındaki Müslüman filoların bilgi için: Halil Inalcık, "The Rise of the Maritime Principalities in Anatolia, Byzantium and the Crusades" in *The Middle East and the Balkan under the Ottoman Empire*, (Bloomington: 1987), 309-341.

<sup>14</sup> Erken Osmanlı filosu hakkında bkz. Kate Fleet, "Early Turkish Naval Activities," Fleet, Kate, ed. *Oriente Moderno: The Ottomans and the Sea*. XX (LXXXI), n.s. 1-2001, 129-138.

<sup>15</sup> Tersaneler daha bilgi için: İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*. (Ankara, 2001), 7-14.

torpil, harç ve tüfek gibi diğer savaş aletleri geliştirilmiştir. Memlukler, ilk top kullanan devlet olarak tarihe geçmişlerdir.<sup>16</sup> Ancak kendi saflarındaki bazı askerler tüfek ve barut kullanımına karşıydılar. Bazı tarihçiler de Kızılbaş biriminin ateşli silah kullanmayı reddetmesi yüzünden Safevilerin Osmanlılara karşı Çaldıran Savaş'ını kaybettiklerini düşünmektedir. On beşinci yüzyılla gelindiğinde barut, Avrupa ve Ortadoğu'da savaşlarda yaygın olarak kullanılmaktaydı ve Osmanlılar da barut kullanımında uzmanlaşmışlardı. Osmanlı topçu üstünlüğü Mısır'ın fethinde çok önemli bir rol oynamıştır. Yakalanan Memlük komutanı Amir Kurtbay, Sultan Selim'in önüne getirildiğinde, "Bizden biri tek başına bütün ordunuzu yenebilir. Eğer inanmıyorsanız deneyebilirsiniz, ama lütfen ordunuza ateşli silahlar ile saldırıyı durdurmasını emredin" diye yalvarmıştır.<sup>17</sup> Daha sonra ise, Osmanlılar gelmeden önce Yemen ve Kuzey Afrika'da bilinmeyen barut, Osmanlılar için çatışmalarda teknolojik bir avantaj olduğu için vazgeçilmez olmuştur.<sup>18</sup>

Barut kullanımındaki çabukluğu ve üstünlüğü dikkate alındığında Osmanlıların tümüyle yeni teknoloji uygulamalarında tereddütte olmadıkları anlaşılacaktır. Barut ve diğer yeniliklerin kullanımı şüphesiz ki karada denizde olduğundan daha yaygındı. Osmanlılar, bu teknolojinin bir kısmını askeri ve siyasi destek karşılığında Hint Okyanusu Bölgesi'ndeki kardeş Müslümanlara dağıtmışlardır. Bu tekrar göstermektedir ki kara savaşında Osmanlılar barut kullanımını tercih etmiştir.

Osmanlı gemi teknolojisindeki gelişmelerin gecikmesine diğer faktörler katkıda bulunmuştur. Carlo Cipolla, *Guns Sails and Empires* kitabında, Avrupa'da gemiciliğin gelişmesine yol açan ve özellikle yelkenli gelişimini etkileyen bir dizi karmaşık koşulu anlatmaktadır. Bu koşullar Akdeniz ve Kuzey seyrüseferi arasındaki yakın teması, Atlantik Okyanusu'nda pusula kullanımını ve açık deniz seyrüseferini, ondördüncü yüzyılın ortalarında tekrarlanan veba nedeniyle yaşanan işgücü sıkıntısını ve kitlelerin yaşam standartlarındaki iyileşme sonucu kürekçilerin işe alınmasında daha fazla zorluk yaşanmasını ve onbeşinci yüzyılda ticaretin

---

<sup>16</sup> Memlükler'in barut kullanımı için: D. Ayalon'un *Gunpowder and Firearms in the Mamluk Kingdom*. (Londra: 1956) ve "Bahriyya, II. The navy of the Mamluks," *Encyclopedia of Islam*. (2nd Edition, Leiden, 1954. Vol I), 945-47.

<sup>17</sup> Ayalon, *Gunpowder and Firearms*, 94.

<sup>18</sup> Yakın zaman Osmanlı barut teknolojisi referansları için bkz. R. Murphey, *Ottoman Warfare 1500-1700*, (Londra: 1999); ve G. Agoston, *Guns for the Sultan, Military Power and the Weapons Industry in the Ottoman Empire*. (Cambridge, 2005).

genişlemesini içerir.<sup>19</sup> Akdeniz'de görsel navigasyon mümkün olduğu için Osmanlı İmparatorluğu da dahil olmak üzere Akdeniz ülkeleri, Atlantik ülkeleri ile karşılaştırıldığında, astronomik seyrüseferine daha yavaş hakim olmuştur. Osmanlı devletinin kürekçileri işe almak ya da kürekçi edinmekte hiçbir zorluk çekmemekteydi. O zaman, Atlantik ülkelerinin zamanla yelkenli gemiyi geliştirmesine ve kullanmasına yol açan faktörler Osmanlı İmparatorluğu'nu aynı şekilde etkilememiştir.

Osmanlılar Bizans'tan miras kalan denizcilik deneyimlerini kullandıkları gibi aynı şekilde gemilerinde de Bizans terminolojisini kullanmıştır. Bu gemiler, en azından onsekizinci yüzyıla kadar kürekli ve yelkenli olmak üzere iki ana kategorideydi. Kürekli gemi bazen "uzun gemi" ve "çektiri" veya "çektirir" veya "çektirme" olarak adlandırılırdı.<sup>20</sup> Aynı biçimde yelkenli gemi de "yuvarlak gemi" veya "kalyon sınıfı" olarak adlandırılırdı. Ana kürekli gemisinin kalita, kırlangıç, kadirga, mavna ve başarda gibi çeşitleri bulunmaktaydı. Ana yelkenli gemisinin ise kuka, karaka, barça ve kalyon gibi çeşitleri bulunmaktaydı. Mavna hariç, bütün isimler batı dillerinden uyarlanmıştır. Zaman içerisinde farklı gemi türleri için bu kelimeler, birbirinin yerine kullanılmıştır. Bu dilbilimsel uyum politikası Osmanlıların gemi gelişiminde kendine özgü ya da yenilikçi olmadığını gösterir.

Ancak Osmanlılar ne gemi geliştirmek ne de bunları adlandırmak açısından yenilikçi olmasalar bile genellikle denizde denizciler, esirler, köleler ve gezginler arasında paylaşılan bir dil oluşturulmuştur. Bu deniz dili, orijinal "lingua franca" olmuştur.<sup>21</sup> Bu dil ağına İtalyanca, Berberi dili, Keltçe, Yunanca, Osmanlı Türkçesi, Almanca, Arapça, Slav dili, İspanyolca, Kıptice, Farsça, Azerice ve Arnavutça konuşanlar da dahildi. Osmanlı gemilerini çalıştıran ve inşa eden kişilerden çoğu bu Akdeniz deniz dili ağında olduğundan dolayı, onların ortak dillerinde bazı şeyleri açıklamak için Osmanlıca kelimeler türetmelerine gerek yoktu.

Osmanlılar, yelkenli gemilerle ilk defa henüz on dördüncü yüzyılın ortasında karşılaştılar. Osmanlı sularında görülen ilk yelkenli gemi, Kuzey Atlantikli denizciler tarafından 1300'lerin başında Akdeniz'e yelken açtırılan kukalardı. Kuka, büyük,

<sup>19</sup> Carlo Cipolla, *Guns, Sails and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion 1400-1700*. (New York, 1965), 76-77, 84.

<sup>20</sup> Osmanlı geminin adlandırması hakkında bkz. "Certain Types of Ships in Ottoman-Turkish Terminology." *Turcica* v. 7. (1975), 233-49.

<sup>21</sup> Lingua Franca hakkında daha bilgi bkz. H. ve R. Kahane ve A. Tietze, *The Lingua Franca in the Levant, Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*, (Urbana: 1958).

yuvarlak, uzun, tek direkli ve kare yelkenli küreksiz bir gemiydi. Gazi Umur Paşa'nın (c. 1309 - 1348) komutasındaki kadirgalar ilk olarak Haçlı Seferleri 1334-1348 yıl sırasında Hıristiyan Kukalara karşı savaştılar. Bir şiirde şair Enveri, İtalyanlar tarafından kullanılan Kukaları şöyle açıklar: "Çün bunlar Bozca adaya çıktılar, Beş kuka gördüler ana baktılar, Her biri sanasın bir yüce dağ, Yüz gemi uğrasa kalmaz biri sağ. Güvleği her birinin kale-var, Kafır-i harbı içinde bi-şümar."<sup>22</sup>

Portekizliler yelkenli gemilerdeki ilerlemeleri dünyaya tanıtırken, Osmanlılar deniz ticareti, askeri faaliyetler ve keşif için kadirga kullanmaya devam ediyordu. Osmanlılar, Portekizlilerin Avrupa'nın uzak uçlarından Hint Okyanusu'na gitmek için seyahat ederken kullandıkları ileri teknolojiyi taklit etmekte çok isteksizdiler. Kadirga kullanımının açık avantajları olduğu ortadaydı. Coğrafi, ekonomik, ve stratejik nedenlerle Osmanlı İmparatorluğu kadirgadan vazgeçmiyordu.

Ancak on altıncı yüzyılda denizciler için Osmanlı İmparatorluğu'nun güney deniz sınırlarında herhangi gemiyle gezinmek çok zor olmaktaydı. Kızıldeniz ve Basra Körfezi aniden değişen hava koşulları nedeniyle kötü üne sahipti. Yüksek tuzluluk ile birleştiğinde çok yüksek yüzey sıcaklıkları nedeniyle dünyada deniz suyunun en sıcak ve en tuzlu olduğu denizlerden biri Kızıldeniz'dir. Kara yüzeyi ve deniz ısınması arasındaki diferansiyel muson rüzgarlarını meydana getirmektedir. Poyrazdan ve güneybatıdan gelen iki ayrı muson mevsimi vardır. Bu muson yağmurları yelkenli gemi ve kadirga seferlerini büyük ölçüde zorlamaktaydı. Musonlara ek olarak sık sık meydana gelen rüzgarsız günler de vardı ki rüzgarsızlık denizciliği aynı derecede olumsuz etkilemekteydi.<sup>23</sup>

Osmanlı döneminde en fazla kullanan harp gemisi kadirgaydı.<sup>24</sup> Osmanlılar tarafından kullanılan kadirganın birçok türü bulunuyordu; küçükten büyüğe sırasıyla çekelve, kırlangıç, firkate, kalita, kadirga, ve bastarda en önde gelenleriydi. Genellikle en çok kullanılan kadirgaydı; diğer tipler yardımcı fonksiyonlar için kullanılmıştır. Kadirga inşasında yalnızca ahşap ve çivi kullanılırdı ve on altıncı

---

<sup>22</sup> Halil, Mükrimin. *Düsütnamei Enveri*. (İstanbul, 1930), 20.

<sup>23</sup> Naval Intelligence Division, *Western Arabia and the Red Sea*. (London: Kegan Paul, 2006), 153 - 210.

<sup>24</sup> Kadirga inşası ve kullanma ayrıntılı bilgi için bkz. Dan Pryor, *Geography, technology and war*, 35-56 ve geniş bir kadirga analizi ve savaşta kullanım için bkz., J.F. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys: Changing technology and Mediterranean warfare at sea in the sixteenth century*. (Cambridge, 1974).

yüzyılda çivi neredeyse ahşap kadar maliyetliydi. Gayet hafif, uzun, dar ve su seviyesine göre alçak yapılı bir gemi türüydü. Silahlanma genellikle önünde bir ağır top ve kıç tarafında iki küçük top olmak üzere genellikle 3 top bulunurdu. Eski Çin “junk” teknesi gibi daha fazla sürat kazanmak için küreğin yanında 3 köşeli yelkenle de kullanılırdı. Hızını artırmak için yelkenin kullanımı, tam bir yelkenli gemininkinden farklılık göstermekteydi. Tam yelkenli gemi rüzgara yakın seyrettiği için kürek kullanımına gerek yoktu. Kadırganın ise 25 oturağı ve 49 küreği bulunurdu. Genellikle beher kürek dört veya beş kişi tarafından çekilir ve ekipte toplam 196 veya 245 kürekçi yer alırdı. Kürekçilerin yanı sıra örnek olarak mürettebat arasında 1 reis veya kaptan, 1 porsun, 19 armador, 2 serdümen, 1 yelkenci, 2 vardiyacı, 2 kürek yapıcı, 2 kalafatçı, 2 marangoz ve 100 silahendaz askeri bulunurdu.<sup>25</sup> Bazen kırlangıca kadırğa eşlik ederdi. Bu harp gemisi ağırlıkla olarak karakol ya da haberleşmede kullanılırdı. Çekdiri sınıfından olan kırlangıç, kadırgadan daha hafif ve daha hızlıydı. 1 süvari, 2 reis, 25 zabıt ve 60-70 kadar kişiden oluşan bir mürettebata sahipti. Farklı zamanlarda bu gemiler de yüzlerce asker arasında değişen bir deniz dekolmanı taşınmıştır.<sup>26</sup>

Kadırğa kürekle hareket ettirildiği için navigasyonu sakin günlerde rüzgardan bağımsızdı. Bu anlamda dalgasız sakin sularda sıkışıp kalmış yelkenli gemiler üzerinde büyük bir taktik avantaj sağlamaktaydı. Yelkenli gemiler rüzgar olmadan neredeyse hiç manevra yapamazken iken, kadırğa kürek ilerleme yolu ile her zaman hareket edebilmekteydi. Hava koşullarından bağımsız olmaya ek olarak kadırgalar birkaç taktik avantaj daha sağlamaktaydı. Kadırgaların hızı ve manevra kabiliyeti, Osmanlı faaliyet alanlarında bulunan çok sayıda küçük koy ve sığ su eşsiz faydalar sağlamaktaydı. Ayrıca, alçak yapıları ve sığ çekimleri nedeniyle, kadırgalar her mesafeden görülebilir de değildi. Diğer Müslüman kıyı topluluklarının desteği ve stratejik zekası ile birlikte bu kamuflej yeteneği, on altıncı yüzyıl boyunca hazırlıksız Portekiz gemilerine yönelik pusula saldırılar koordine etmek için kullanılmıştır. Derin çekim yelkenli gemilerden farklı olarak sığ çekim gemiler kıyıya yakın çalıştırılabilmekteydi.

---

<sup>25</sup> Kadırğa ve başka Osmanlı gemilerinin mürettebatası hakkında bkz. İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri* (İstanbul, 2003) ve *Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler* (İstanbul, 2007).

<sup>26</sup> Rhoads Murphy, *Ottoman Warfare 1500-1700*, 23.

Sık kullanılan Osmanlı taktiklerinde kadirganın yapılışı özellikle işe yaramıştır. Kadirga inşası Osmanlı donanmasının en sık kullandığı çarpma ve sıkıştırma taktiği için çok yararlı olmuştur. Bu taktik Osmanlı donanmasına Hint Okyanusu'nda bulunan korsanlar tarafından tanıtılmıştır. Kadirgalardaki mühimmatın karaya atış yeteneği olduğu için kıyı kalelere karşı savaşlarda, kadirga bir kuşatma bataryası olarak görev almıştır. En ağır mühimmat ilk kadirga yayında konuşlandırılırdı. Buna ek olarak, kadirga ağır topların her yerleştirilmesine mekan sağlayabilmekteydi. Ancak, toplar daha yaygın bir hale gelince, alabora riski nedeniyle, kadirga fazla top taşıyamaz hale geldi. Buna karşılık kalyonlara yeteri kadar top sırası monte edilebiliyordu.<sup>27</sup> Bu nedenle tüm hava koşullarında yelkenli gemileri yüzen silah platformlarına dönüştürülebilmiştir. Kadirga, büyüklüğü ve yük taşıma kapasitesi nedeniyle yelkenli gemilerle rekabet edemedi.

Sığ sularda kıyıya yaklaşım yeteneği de olan kadirga on altıncı yüzyıl Osmanlı donanmasında bir beygir gibi çalışmıştır.<sup>28</sup> Kalyonlar donanma haline getirildikten sonra kadirga, hasarlı olduğu veya rüzgar olmadığından dolayı gidemeyen kalyon için yedek gemi olarak görevliydi. Kalyonun filoya girişinden önce kadirganın hala pek çok faydalı fonksiyonları bulunuyordu. Kadirga karaya iniş ve biniş için yapılmış olması nedeniyle hem bir amfibi hem de bir deniz aracı olarak kullanıldı. Gerçekten de kadirgalar işletme malzemeleri yüklemek ve kıyıya geziler için mükemmel bir fonksiyona sahipti.

Tasarım sadeliği nedeniyle kadirga, kolayca yeni teknoloji için modifiye edilebilirdi. Osmanlı donanması yüzyıllarca, çoğunlukla kadirga kullanmadaki başarılı deneyimi ile daha yeni teknolojileri benimsemeye isteksiz kaldı. Ancak bütün avantajlarına rağmen kadirgalar mükemmel bir seçenek değildi. Uzun biçimi yüzünden fırtınalara dayanmakta zorlanmaktaydı. Bu özelliğinden dolayı Hint Okyanusu bölgesinde iki tayfun mevsiminden kaçınmak için, özellikle yaz mevsiminde filonun dağıtımı sınırlı kalmıştır. Kadirga ile kendi sularının hakimi haline gelen Osmanlılar, bir asır sonra gelişecek olan yeni taktik ve manevra teknikleri için gerekli olacak eğitime yatırım yapmakta isteksizdi.

---

<sup>27</sup> Willian McNeil, *Pursuit of Power*, 99.

<sup>28</sup> Tancu Zorlu, *Innovation and Empire in Turkey*, 14.

**Tablo 2:** Sık Kullanılan Gemi Özellikleri

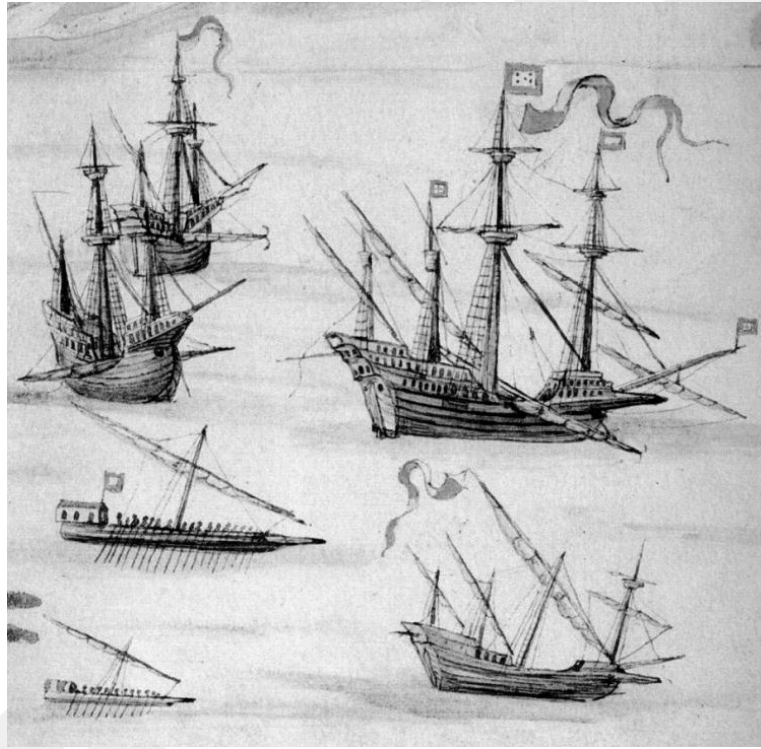
Gemi Tipi	İlerleme Yolu	Gövde Tipi	Direkli	Yelken	Silahlanma	Kullanıcılar
<b>kadırga</b>	kürekli	hafif, uzun, sığ çekim	çeşitli	ivme için, 3 köşeli olabilir	2-3 top	Akdeniz'deki denizciler
<b>kalyon</b>	yelkenli ve kürekli	hafif, uzun, çok ince ve çok güverteli	3-4	kare	85'e kadar top	Avrupalılar
<b>karavel</b>	yelkenli	uzun, derin çekim	2-3	okyanusu ve nehir	esnek	Portekizliler
<b>kuka</b>	yelkenli (küreksiz)	yuvarlak, derin çekim	tek	kare	esnek	Kuzey Atlantik denizciler

İlerleyen zaman içerisinde kadırganın boyutlarının mürettebat boyutuna oranı ikmal için destek oluşturmayı zorlaştırmıştır. Mürettebat, 200 ila 300 işçi ve 6 ila 10 subaydan oluşmaktaydı. Bu mürettebat sayısı, sadece beslenmek için büyük harcama yapılmasını ve yüksek yiyecek miktarlarını gerekli kılıyordu; bunun için gemilerde yeterli ödenek ve yer yoktu. Bu durumun bir sonucu olarak on altıncı yüzyılda, gıda depolama sorunları ve mürettebat bitkinliği nedeniyle sık sık sorunlar yaşanmıştır. Sonunda Saray, tedarik gemileri ve önceden düzenlenmiş kıyı ikmal limanları sistemi düzenlemek zorunda kalmıştır ama İstanbul, buna rağmen, hala uzak mesafeler üzerinde veya yeni elde ettiği topraklarda denizden etkili olamamaktaydı. Muhtemelen bu nedenle, Osmanlılar Batı Akdeniz'e asla tam anlamıyla hakim olamadı.

1502 yılında donanma yeniden organize edilmiştir. Filonun yeniden yapılanması için üç adımlı bir süreç öngörüldü: filonun onarımı, malzemeler için bazı gemilerin sökümü ve yeni gemi inşaatı. Çeşitli kaynaklar filo finansmanı amacıyla kullanılmıştır. En büyük eski gemiler satıldı; sultanın oğullarından her biri 6 ağır kadırga temin etmek zorundaydı; her sancak 3 hafif kadırga için ödeme yapmak zorundaydı ve Selanik'teki tüccarlar filosu denizcileri ve deniz piyadesini

finanse etmek için bir aşar vergisi ödemeye mahkum edildi. Ek olarak, zaman zaman kürekçi akçesi tahsilatı yapılmıştır.<sup>29</sup>

1571 yılındaki İnebahtı Savaşı'nda Osmanlı İmparatorluğu'nun paramparça olan filoları savaştan sonra yeniden inşa edildi. Parçalanan filo yaklaşık 150 kadırga ve 8 mavnadan oluşmaktaydı. Yeni bir filonun hızlıca inşası imparatorluğun kaynak zenginliğini ve yeteneklerini sergilediği bir süreç olmuştur. Bununla birlikte, aynı zamanda etkili bir duraklama tespit edilmiştir. İnebahtı Savaşı sonrasında, Osmanlı donanması bir daha önemli bir rakibe karşı herhangi bir deniz savaşında gücünü tekrar denemedi. Kendi aralarındaki iç çatışmalar nedeni ile tüm Hıristiyan milletler, temelde Doğu Akdeniz'i Osmanlılara terk etmiş gibi oldu.



**Resim 1:** Portekiz Karakalar, Kalyon, Karavel Ve Kadırgalar; 1540 Yılında Portekizlilerin Mısır'a Seferi Sırasında.<sup>30</sup>

Portekizler ise Atlantik Okyanusu'nun öngörülemez tehlikelerine alışık bir şekilde risk alarak kendilerini Hint Okyanusu'nun sularına atmışlardır. Hindistan baharat ticaretini kısıltma arzusu ile motive olan Portekizliler, Atlantik'te bulunan limanlarından tüm dünyayı keşfetmeye başlamışlardır. Portekiz donanması,

<sup>29</sup> Filo finansman hakkında bkz. Palmira Johnson Brummet, "Transformations in Political and Commercial Hegemony" ve Rhoads Murphey, *Ottoman Warfare*, 13-64.

<sup>30</sup> Joao de Castro, *Tabuas da India*, 1540. Universidad de Coimbra, Coimbra.

sulardaki hareketini hızlandırmak amacıyla rüzgara yakın seyreden ağır silahlar yüklenen ve çokça hareketli gemiler geliştirmekte ilk olmuştur.<sup>31</sup> 500'lü yıllardan bu yana gemilerde kullanılan yelkenler, gemilerin daha hızlı ilerlemesini sağlamış ve kürekçiler bu gemilerde sadece işi hızlandırmak için bulunmuştur. İlk yakın yelken gemisi buluşu olan karavel, suda sadece rüzgar tarafından yürütülmekteydi. Karavel mürettebatı için çok daha az adam gerekiyordu; bu nedenle karavel kadirgadan daha hızlı hareket edebilmiştir. Biri okyanusu geçmek için ve diğeri nehirler için olmak üzere iki tip yelken ile donatılmıştır. Coğrafi bakış açısına göre bu esnek yapı, bilinen bölgeleri hızlıca gezmeye ve daha sonra dünyanın bilinmeyen parçalarını keşfetmeye olanak sağlamıştır. Portekizlilerin seferler için karaveli kullanması, yeni dünyayı keşiflerini de hızlandırmıştır. Aynı zamanda, kendi kıyılarını keşfetmek yerine Hint Okyanusu'na geçişi mümkün kılan bu gemi, Portekiz'in deniz baharat ticaretine hâkim olmasını sağladı.

Kadirga filosunun yeniden inşa edildiği 1570'li dönemde İngiltere, Fransa ve Hollanda'dan gelen daha gelişmiş filolar, Osmanlı tarafından iyi bilinen sulara girmeye başlamıştır. Kuzeyden gelen bu yeni filolar Osmanlı İmparatorluğu'na yeni tip gemi ve silahları tanıttılar. Onların yeni deniz stratejisi ve ticari planlamaları, geleneksel Akdeniz ülkelerinininkine göre de belirgin bir fark oluşturmaktaydı. On dördüncü ile on altıncı yüzyıllar arasında kullanılmış bir ticaret gemisi olan karaka, on altıncı yüzyılda açık denizlerde Avrupalı bir üstünlük sembolü olarak görülmüştür.<sup>32</sup> Bu tip yeni ticari amaçlı pratik gemiler Akdeniz'de ilk defa Cenevizliler tarafından geliştirilmiştir. Gemi inşaatı tarihçisi Frederick Lane tarafından vurgulandığı üzere; düzenli olarak Foça'dan İtalya'ya alüminyum taşımak için kullanılan karaka, Türk sularında yaygın olarak görülmüştür.<sup>33</sup>

Karaka, kuka tasarımı kullanılarak geliştirilmiştir. Bu gemilerde iki veya üç direk, birçok yelken ve kış direğine yerleştirilmiş üçgen şekilli tek bir yelken vardı. Karakanın ana kullanım amacı uzun mesafeli ticaretti. Osmanlılar, karakayı resmi şekilde hiç bir zaman kullanmamışlardı. Bunun muhtemel nedeni Osmanlı tüccarlarının uzun mesafeli kargo taşıma operasyonları yapmamış olması olabilir. Başka bir neden ise tersaneler ile ilgilidir. Genellikle denizci teknolojisi için

---

<sup>31</sup> Michael Arthur Lewis, *The Spanish Armada*, (New York: 1960), 64-5.

<sup>32</sup> Lane, Frederick C. *Venetian ships and shipbuilders of the Renaissance*. (Baltimore, 1939), 50.

<sup>33</sup> *Ibid.*, 10.

Osmanlı tersane ve denizcileri, Venedik'i örnek almıştır. Karaka ise Cenevizliler tarafından geliştirilmiştir.

Venedikliler, onaltıncı yüzyılın ortasına kadar Akdeniz'e giren korsanlara karşı barçayı inşa etmiştir. Kalyon gemi ailesine ait olan barça, sularda daha hızlı gezmek için, karakadan daha ince şekilli bir gemiydi. Altı düz olup nakliye hizmeti için kullanılmaktaydı. Bununla birlikte gerektiğinde özellikle savaşa girildiği zaman, 85 adet top taşıyabilirdi. Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye* adlı kitabında Kemal Reis'in birkaç barçaya sahip olduğunu ifade etmiştir ve Müslüman korsanlar bu barçaları ele geçirmiştir. Ancak Piri Reis'in ifadesine göre Osmanlılar, esas olarak 1560 yılında Cerbe Savaşı'nda Hıristiyanların barçaları kullandığını gördüler.<sup>34</sup> Yine de aslında barçalar, Osmanlı donanması tarafından resmen hiç kullanılmamıştır.

İlginç biçimde aslında Venedikliler de, yeni gemi teknolojisini benimsemekte isteksizdiler. Karakaları inşa etseler bile ana gemi olarak kürekli gemileri kullanmaya devam etmişlerdir. On altıncı yüzyılda Akdeniz'de Osmanlıların ana rakibi olmalarıyla birlikte, Venediklilerin isteksizliği denizciliği sulardan öğrenen Osmanlıların isteksizliğine de katkıda bulunmuştur. Akdeniz'de savaşlar 1570'lere kadar yalnızca kadirga kullanılarak sürdürülmüştür. İki rakip de birlikte gelişmediği için ikisi de yenilikleri takip etmek zorunda değildi. Bir anlamda yeni bir deniz teknolojisi yolundaki bu ortak isteksizlik birbirlerinin gelişmesine engel olmuştur. Bununla birlikte Venedikliler, on yedinci yüzyılın ortasına doğru nihayet yelkenli gemileri benimsemiştir. Hatta 1648 yılında Çanakkale'ye gelen Osmanlı filosunun Girit'e geçmesini engellemek için Venedikliler hemen yeni yelkenli filosunu kullanmışlardır.<sup>35</sup> Osmanlıların Girit'i 25 yıl boyunca kuşatması, Osmanlıların Akdeniz'de büyük bir deniz gücü olarak görülmesinin sonu olmuştur.<sup>36</sup> Hala egemen donanma gücü olsalardı, adayı ele geçirmeleri 25 yıl sürmezdi.

Karaka gemileri açık denizlerde tüccarlar tarafından kullanılmıştır. Bu gemilerin büyük depolama kapasitesi, dökme yük taşımacılığına, uzun mesafeli kargo taşımacılığına ve özellikle kendilerini savunmak için yeterli cephane taşımalarına olanak sağlamıştır. Cenevizli tüccarlar denizcilikle uğraşmaktaydı ve bu durum onların daha büyük kapasiteli uzun mesafe gemilerine ihtiyaç duymalarına

<sup>34</sup> Safvet. "İkinci Cerbe harbi üzerine vesikalar," *TOEM I*, pp. 2034, 85-102.

<sup>35</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, (İstanbul, 2008), 186-187.

<sup>36</sup> Svat Soucek, *Studies in Ottoman Naval History and Maritime Geography*, (İstanbul, 2008), 17.

sebepler olmuştur. Bu nedenle Portekizli gemi tipini benimsemişler ve gemilerini bunun üzerinden geliştirmişlerdir. Karaka ile karşı karşıya kalmış olmalarına rağmen Osmanlılar tasarımlarına karakanı hiç bir zaman dahil etmemiştir. İlginç bir gerçek olarak, Osmanlı'nın hemen arka bahçesinde bir karaka yapımcısı olduğunu belirtmek gerekir. Günümüzdeki Hırvatistan'da bulunan Ragusa Derebeyliği'ndeki gemi yapımcıları, Argosy olarak adlandırılan kendi karaka versiyonunu yapmıştır.<sup>37</sup>

Karakanın Osmanlıların kullandığı versiyonu kalyon, büyük bir top ile silahlı yelkenli gemisi oldu. Karaka gibi bu gemi de bir harp gemisi ya da bir yük gemisi olarak kullanılabilirdi. Bu kalyon barçadan daha dar, daha uzun ve su seviyesinden daha alçaktı. Birçok yönden kalyon kadırgaya benzemekteydi. Hızlı ve çok kolay manevralı topçu taşıyıcıları olduğu için kalyonlar, deniz savaşlarında savaş gemisine dönüştürülmekteydi. Ancak yelkenli bir gemi denizcisi için *kalyoncu* kelimesi, on yedinci yüzyıla kadar kullanılmamıştır. Kısa süre için kiralanan kalyoncular, genellikle Ege Kıyılarından gelmekteydi, levend-i Rumi olarak da bilinmekteydiler.<sup>38</sup>

Kalyonların kullanılmasından önce deniz savaşları, askerlerin karada vuruştuğu savaşlara benzemekteydi. Kadırganın kukayı kuşatmaya çalışması ana savaş taktiği idi. Gemi ve filo arasında topçu düelloları yapmak yeni bir savaş stili olarak ortaya çıktı.<sup>39</sup> Ancak bu deniz devrimi, çoğunlukla Atlantik'te gerçekleştiği için Akdeniz'de deniz savaşları yapılmaya kadırgalarla devam etti.

Osmanlı İmparatorluğu, yeni topraklarda tersaneler inşa etmiştir. Güney sularındaki en büyük tersanesi Kızıldeniz'in ucundaki Süveyş'te yer almıştır. Bu tersaneyi 1517 yılında Mısır'ın fethinden sonra Memlûklerden almışlardır. Ayrıca Basra'da da başka bir tersane inşa etmişlerdir. Gemi yapımında kullanılan keresteler için ormanlar gerekmektedir. Irak'ın fethinden önce Mısır ve Arabistan'da ormanların eksikliği nedeniyle Süveyş'te Osmanlıların donanma inşa etmesinin maliyeti oldukça yüksekti. Kereste ve diğer denizcilik malzemelerinin, Akdeniz'den sevk edilmesi ve daha sonra kara yoluyla Süveyş'e taşınması gerekecekti. Bu kaynak

---

<sup>37</sup> *The Sultan's Turret: Studies in Persian and Turkish Culture, Studies in Honour of Clifford Edmund Bosworth*'de, ed. Carole Hillenbrand. (Leiden, 1999), 173.

<sup>38</sup> Elena Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century, 1700-1820* (Atina, 1992), 1-20; Melih Gürsoy, *Tarihi, ekonomisi ve insanları ile bizim İzmirimiz*, Metis Yayıncılık; 1. basım (1993), 12-16.

<sup>39</sup> William McNeil, *Pursuit of Power*, 100-103; John C. Pryor, *Geography, Technology and War*, 59-60.

sorununun çözülmesi İmparatorluğun Irak'a doğru genişlemesine yardımcı olmuştur. Örneğin Basra Tersanesi'ne, Fırat Nehri Maraş'ın dağlarından yoluyla ahşap sevk edilmiştir. 1563 yılında Portekizli bir ajan, 22 kürek oturaklı beş yeni kadirganın inşa edildiğine şahitlik etmiştir.<sup>40</sup>

Düzensiz dolaşan Müslüman deniz tüccarları sırasında yelkenli gemiler, 17. yüzyılın başında ilk defa Cezayirli korsanlar tarafından benimsenmiştir. Her durumda kadirga, karakaya karşı gerçek anlamda bir savaş için kötü bir seçim oldu.

### 1.1 Gemilerden Başka Denizcilik Gelişimleri

İslam altın çağı (sekinci yüzyılda) dönemde coğrafi Arap eserlerinin çoğalmasındır. Osmanlı İmparatorluğu bir İslam devleti olmasına rağmen, muhtemelen daha erken dönem İslam eserlerine erişimi yoktu. Onaltıncı yüzyıldan önce Arapların Hint Okyanusu Bölgesi üzerine eserleri Osmanlı İmparatorluğu'nda nispeten bilinmiyordu.<sup>41</sup> Örneğin Ortadoğu'nun önemli gezi edebiyatı eserleri arasında İbn Khurdadhib, Abu-Zayd al-Hasan ve İbn Jubayr'ın eserleri bulunmaktadır. Ek olarak al-Biruni'nin klasik gezi hikayesi *Kitab al-Hind* ve İbn Battuta'nın gezi hikayesi, Hint ve Anadolu ziyareti üzerine ilk elden bilgiler sağlamışlardır ve İbn Majid Hint Okyanusu için hazırladığı yelken kılavuzunu derlerken 40'tan daha fazla eseri hesaba katmıştır.<sup>42</sup> Bu Arap eserlerinin tümünün onaltıncı yüzyılın başında Osmanlı bilim adamları için kullanılabilir olduklarına dair hiçbir kanıt yoktur. Bugün saray kütüphanesinde bulunan eserler, büyük olasılıkla Arap topraklarının onaltıncı yüzyılın ortasında fethedilmesinden sonra geri getirilmiştir. Bu eserlerin bazıları imparatorluğun kurulmasından birkaç yüzyıl önce oluşturulmuşlardır. Osmanlı İmparatorluğu bir İslam devleti olmasına rağmen, coğrafi entelektüel mirası kesinlikle Avrupa kökenli olmuştur.

Gemicilik gelişmelerinin yanında navigasyon yöntemleri ve kılavuz kitaplar da onaltıncı yüzyılda daha yaygın hale gelmiştir. Yüzyılın başında Akdeniz'de en sık

<sup>40</sup> Simao de Costa. *As Gavetas de Torre de Tombo, V.* (Lizbon: 1965), 140.

<sup>41</sup> Onbeşinci yüzyılda mevcut Osmanlı coğrafya kaynakları hakkında: Karen Pinto, "3 Ways of Seeing: Scenarios of the World in the Medieval Cartographic Imagination" (doktora tezi, Columbia Üniversitesi, 2002), 56-118.

<sup>42</sup> Bu işlerin bilinen tek kopyası İstanbul'daki Süleymaniye Kutuphanesinde, Köprülü Ms. no. 1001.

kullanılan metin, İtalyanlar tarafından yazılan "*Portola*" adlı kitaptı.<sup>43</sup> Genellikle bu kitaba, seyir yönleri, kıyıların ve limanların görsel açıklamaları, limanlar arasındaki mesafeler, kerte seyirleri, resifler ve sığ sular için uyarılar, limanda bulunan halkların ve mevcut kaynakların açıklamaları dahildir. Aslında bu açıklamalar, geminin mürettebat için gidebileceği her liman hakkında gereken her şeyi anlatmaktaydı. Günümüzde bu kılavuzların modern versiyonları hala kullanılır.

Piri Reis (c. 1465 - 1553), klasik Arap coğrafi eserlerine ve çağdaş Avrupa haritalarına bakan ilk Osmanlı bilgini olarak görülmektedir. Piri Reis, on altıncı yüzyılda portolaların genişleyen kütüphanesine katkıda bulunan tek Osmanlı temsilcisidir. *Kitab-ı Bahriye*, geleneksel Portola yapısını izler ama Osmanlı Türkçesi ile yazılmıştır. Kitap Yunan, İtalyan ve Portekizli rehber kitaplardan alınan referansları birleştirmiştir. Orijinali 1520-1521'de yazılmıştır ve daha sonra 1526'da bir güncelleme yayınlanmıştır. *Kitab-ı Bahriye* sürekli katipler ve denizciler tarafından kopyalanıp adapte ediliyordu. Böylece Piri Reis'in kitabı hızlıca gemilere dağıtılmış ve birincil referans olarak kullanılmıştır. Piri Reis'in kitabından sonra az sayıda Osmanlı seyir ve navigasyon kılavuzları yayınlanmıştır. Ancak, Osmanlı filusunun denizcileri Yunanca da konuştuğu için o dildeki rehber kitapları da okuyabiliydular. Bundan dolayı Osmanlıca baskılar için ihtiyaç azdı.

Filo desteğindeki bir başka gelişme, keşif evleri kurulması olmuştur. 1508 yılında İspanya Kralı Hint Okyanusu Bölgesindeki keşif misyonları, koloniler ve ticaret faaliyetleri desteklemek için kamu evi kurdu. Portekizliler bunu izleyerek Lizbon'da benzer bir vakıf kurdu. İki örgüt de hidrografi ve navigasyon atölyesi kurmuştur. Onlar da gemideki araçları geliştirmeye çalışmış, araştırmalar ve sonuçların çoğu devlet sırrı olarak kilit altında tutulmuştur.<sup>44</sup>

II. Selim keşiflerde ilerlemek için bir örgüt kurmasına rağmen İstanbul'da bir gözlemevi kurmuştur. 1571 yılında Sultan, Şam'dan gelen bir gökbilimci olan

---

<sup>43</sup> Portolalar daha bilgi için: Tony Campbell, "Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500," in Harley and Woodward, *History of Cartography*, 1: 371-447 ve David Woodward, "Maps and Rationalization of Geographic Space," in Jay Levenson, ed., *Circa 1492: Art in the Age of Exploration* (New Haven, 1991), 83-88.

<sup>44</sup> Lyle N. McAlister, "The Commerce of the Indies," *Spain and Portugal in the New World, 1492-1700*, (Minneapolis, 1985), 231-249; Carla Rahn Phillips, "Visualizing Imperialism: The Virgin of the Seafarers and Spain's Self-Image in the Early Sixteenth Century," *Renaissance Quarterly*, Vol. 58, No. 3 (Fall 2005), 815-856.

Takiyüddin'i (1526-1585) müneccimbaşılığa atadı.<sup>45</sup> Takiyüddin bir polimat olarak astronomi, zaman ve saatler, mühendislik, matematik, mekanik, optik ve doğal felsefe okumuştur. Takiyüddin, Osmanlı İmparatorluğu'nun bilimsel gelişiminde gerçekten etkili olmuştur. III. Murad, 1579 yılında onun gözlem çalışmaları için bir gözlemevi kurmuştur. Takiyüddin, Perslere karşı yapılan bir savaştan önce bir kuyruklu yıldızın varlığını düşman için bir uğursuzluk alameti olarak yorumlamıştır. Ordu başarılı olmasına rağmen bir veba salgını çıkmış, gözlemevi fonuna karşı siyasi baskılar da yükselmiştir. Sonuç olarak, bu astronomik gelişim çok kısa ömürlü olmuştur. Gözlemevi Kiliç Ali Reis'in gemisinin topları tarafından yıkılmıştır.

Tarihçi Richard C. Jennings'e göre:

Akdeniz'de Osmanlı donanması için felaket kaçınılmaz olmuştur, bunun nedeni kadırgalara çok uzun süre itimat edilmesidir... Mallar önce Venedik ve Osmanlı ticaret gemileri ile taşınmış, daha sonra korsanlara karşı daha fazla güvenlik sağlayan İngiliz gemileri tercih edilmiştir... Korsanlarla başa çıkmakta karşılaşılan sorunlar ve yelkenli gemi filosunu geliştirmekte başarısız olmak Osmanlıların Levant'ta karşılaştıkları en büyük engeller olmuştur.<sup>46</sup>

1600'lerde Osmanlılar, Portekizlilerin kullandığı gibi uzun kenarlı yelkenli gemileri denemeye başladılar. Ancak Osmanlı donanması, bu deneysel gemi filosuna asla operasyonel bir rol vermedi. Bunun yerine donanma kadırgaya itimat etmiştir. Piri Reis ve Takiyüddin gibi birkaç istisna olmasına rağmen başka teknoloji geliştirme genel uygulama haline gelmedi. Daha gelişmiş donanmalara karşı yenilgilerden hemen sonra Osmanlı donanma filosu nihayet onyedinci yüzyılın ortasında yelkenli gemiler inşa ederek modernize edilmiştir.

<sup>45</sup> Osmanlı astronomisi hakkında bkz. Sevim Tekeli'nin *16'ıncı yüzyılda Osmanlılarda saat ve Takiyüddin'in "mekanik saat konstrüksiyonuna dair en parlak yıldızlar."* 2. bölüm, (Ankara, 2002).

<sup>46</sup> "Disaster eventually came to the Ottoman navy in the Mediterranean only because it continued so long to rely on galleys...Goods which had been carried on Venetian or Ottoman commercial vessels then preferred English ships, which provided security from pirates.... The problems arising from dealing with pirates and the failure to develop a fleet of sailing ships were the greatest obstacles that the Ottomans found in the Levant." Richard C. Jennings, *Christians and Muslims in Ottoman Cyprus and the Mediterranean world, 1571-1640.* (Cambridge, 1988), 188-189.

## İKİNCİ BÖLÜM: COĞRAFYA

Coğrafya dış ilişkilerde her zaman önemli bir rol oynamıştır. Osmanlılar sadece bir beylik olduğu dönemde Anadolu yarımadasında kara temelliydiler ve bir imparatorluk olarak genişlerken yol boyunca denizlerle karşılaştılar. Ege Denizi, Karadeniz ve sonra nihayet Doğu Akdeniz’de başlayan deniz savaşları ile meşgul oldular. Ticaret artınca ve daha fazla toprak üzerine genişlemek gerekli olduğu dönemde ise onlar Hint Okyanusu bölgesine yani güneye doğru yöneldiler. Genellikle Osmanlılar kuzey-güney eksenini üzerinde pusula merkezine Akdeniz’i yerleştirerek, burayı kendi komuta alanları olarak kabul etmişlerdir. Tüm diğer denizler Akdeniz’in ana gövdesinin uzantılarıydı. Osmanlı İmparatorluğu’nun ilk su alanlarının tümü; sakin, havza özelliklerine sahip olan denizlerdi. Dünyanın en sakin okyanuslarından biri olan Hint Okyanusu’na gitmek durgun suda gitmek gibiydi. Yine de bu okyanusta Osmanlıların alışmış olduğu denizlerden farklı çok ılıman iklim özellikleri vardı.

İspanyollar ve Portekizliler Hint Bölgelerine daha kısa bir rota ararken, Güney ve Kuzey Amerika’yı bulmuşlardır. Hatta daha sonra Hollandalı, İngiliz ve Fransız kaşifler de kuzeybatı geçişini ararken Kuzey Amerika’ya gitmiştir. Avrupalı kaşif imparatorluklar, yeni toprak keşifleri yerine ticaret fırsatları peşinde koşmuşlardır. Osmanlılar ise coğrafyaları nedeniyle Yeni Dünya’ya ulaşamamışlardır. Onlar için Amerika kıtası Hindistan’a doğru giden yol üzerinde yer almadığı için bir mesele olmamıştır. Olsaydı da Osmanlıların Atlantik Okyanusu’na ulaşması çok zor olurdu. Cebelitarık Boğazı’nda normal hava koşulları yılın çoğu zamanı Atlantik’e ulaşmaya engel olmaktaydı. Kuzeybatıdan esen hakim rüzgarlar güçlü yüzey akıntısı ile birlikte Osmanlıların batıya geçişini de engellemiştir. Ayrıca Osmanlıların Batı Akdeniz’de ikmal üssü olmadığı için bir Osmanlı kadirga filosunun batıya geçişi neredeyse imkansız olmuştur.<sup>47</sup>

On altıncı yüzyılın başında, Güney Anadolu yarımadasının suları, çeşitli grupların kontrolü altına alındı. Ancak Avrupalı çağdaşlarının aksine yüzyılın başında Osmanlıların Hint Okyanusu Bölgesi’nde hemen hemen hiç bağlantıları

<sup>47</sup> Cebelitarık’ta rüzgarlar, denizler, ve akımların bir ayrıntılı bilgi için bkz. Dan Pryor, *Geography, Technology and War*, 12-24.

yoktu. Kızıldeniz kıyısının büyük bir kısmı Müslümanların elindeydi ve tüm Afrika Burnu boyunca yapılan ticaret Müslümanlar tarafından kontrol edilmekteydi. Ancak on altıncı yüzyılın başında Kızıldeniz'in iki kıyısında köklü bir ticaret ağı kuruldu. Swahili kıyısına gelen gemilerin çoğunun sahibi ve mürettebatı Hintliydi. Kızıldeniz çoğunlukla Mısır, Suriye ve Hicaz Memlûkleri tarafından kontrol edilmekteydi. Memluk kontrolü Kızıldeniz'den Suakin'e, Nil Nehri'nden de nehrin aşağısındaki Aswan'a kadar uzanmıştır. Memlukler ayrıca Kızıldeniz'den Süveyş, Kahire ve İskenderiye'ye, Basra Körfezi'nden Basra, Bağdat, ve Halep'e kadar olan baharat yollarını da karayoluyla kontrol etmekteydiler. Resifler ve balık sürüleri, Cidde'nin kuzeyine giden gemilerin gidiş seyrini engellemekteydi. Süveyş'ten Cidde'ye geçmek için gelen gemilere bir kılavuz kaptan gerekiyordu. Bu nedenle buradan gelen gemiler, Süveyş'e giderken küçük teknelere kargo aktarmak için Cidde'de durmaktaydılar. Süveyş'ten Kahire'ye hem develerle hem de teknelerle İskenderiye'ye Nil nehri üzerinden kargo taşımışlardır.

Aşağı ve Yukarı Yemen'de, Kızıldeniz ve Afrika kıyılarına hizmet eden limanlar vardı. Aden, sahip olduğu mükemmel liman ve eski bir volkanik krater üzerine inşa edilmiş bir liman için son derece hali vakti yerinde olması sebebi ile Yemen'in ana limanıydı. Güney kervan yollarının son durağıydı. Bu nedenlerden dolayı Aden, Hindistan, Doğu Afrika ve Afrika Burnu'nun antreposu olmuştur.

Günümüzde olduğu gibi onaltıncı yüzyılda da Hürmüz, Basra Körfezi'nin ana limanı olmuştur. Bu liman Hindistan'dan gelerek Basra Körfezi'ne ilerleyen tüm deniz trafiği için giriş noktası olmuştur. Konumu Basra Körfezi'nin ağzında olduğu için, körfezdeki tüm gidişgeliş trafiğini kontrol etmek için doğal bir yerdi. Ada zengin bir antrepo olmasına rağmen doğal kaynaklar açısından zayıftı. Halep ve Basra kara ticaret yolları için bir kalkış noktası olmuş, ve ayrıca alınan gümrük ücretleri zenginliğine katkıda bulunmuştur.

Ticaret limanları, Hindistan'ın Hint Okyanusu kıyıları boyunca yayılmıştır. On altıncı yüzyılın başında Diu ve Güccarat, Hint devleti için başlıca deniz ticaret limanlarıydı. Diğer bir ana liman da Hindistan'ın doğu kıyısında, Bengal Körfezi'ndeki Kalküta olmuştur. Bir liman ya da nehir gibi coğrafi açıdan kullanışlı olmayan Kalküta, biber tarlalarına yakın olduğu için kullanılmıştır. Ancak Hürmüz'ün, Hint Okyanusu'na girmeye cesaret edebilenler için, Kuzey Hindistan'dan Basra Körfezi ve Kızıldeniz yoluyla Doğu Akdeniz Bölgesi'ndeki

şehirlere giderken bir ticaret yolu haline gelmesi kaçınılmaz olmuştur. Yine de kuru bir kayalık olan adadan sadece tuz ve kükürt ihracat etmeyi başaramışlardır.

Hint Okyanusu'nda transit geçiş yaparken, Osmanlı donanma gemileri çoğunlukla daha aşina olduğu sulara, kıyıya kapalı kalmıştır. Sahile yakın gitmek daha güvenli, daha düşük riskli ve daha muhafazakar bir seçenektir. Ayrıca gemiler kıyı şeridinde kapalı görsel navigasyon kullandıkları için, referans noktaları için sahildeki görüş mesafesinde kalmaları gerekmektedir.<sup>48</sup> Osmanlı donanması karadan topçu desteği ile limanlarda ve koylarda da mümkün olduğunda savaş çıkarmaktan kaçınmamıştır. Hatta Osmanlı filosunun Portekiz filosuna göre daha yetersiz olmasına rağmen, Hint Okyanusu Osmanlılar ile Portekizliler arasında bir sınır bölgesi haline gelmiştir.

Avrupa'nın güneybatı ucundaki coğrafi konumu nedeniyle bazen Portekiz'in medeniyetin uç noktasında bulunduğu öne sürülmektedir.<sup>49</sup> Gerçekten de ülke, iki büyük deniz olan Atlantik'in ve Akdeniz'in üç köşesinde yer almaktadır. Bir deniz toplumu olarak, Portekiz'in ekonomik gelişimi sırasıyla balıkçılık, kıyı ticareti ve deniz ticareti şeklinde doğal bir yol izlemiştir. Yüzyıllar boyunca kuzeyden, doğudan ve güneyden gelen birçok millet olmasından dolayı Portekiz'in konumu, birçok medeniyetin kavşak noktası haline gelmiştir. Anadolu Yarımadası'na gelenlerin karayolunu kullanmasının aksine Portekiz Yarımadası'na gelen çeşitli halklar genellikle deniz yolunu kullanmışlardır. Sürekli olarak devam eden geliş gidişler, fikir alışverişi ve kültürel etkileşim için ideal bir zemin oluşturdu. On ikinci yüzyılda Portekizliler Müslümanların hükmü altında olmakla beraber, Vikingler ile sürekli mücadele ederek savaş taktiklerini ve deniz üzerinden hareket yapmayı öğrenmişlerdir. Aslında, küçük bir Müslüman balıkçı teknesi olan "carib", Portekizli keşifler açısından çok önemli olan karavelin tasarımına zemin oluşturmuştur.<sup>50</sup>

Portekizlilerin açık denizlerde egemenlik kazanması ile 1520 yılında Kızıldeniz kadirga savaşı için kullanışlı bir sınır haline gelmiştir. Ancak Osmanlılar kendi sınırları içerisinde daha da güneye ilerlerken bu ilerlemeyi kadirgalarla

---

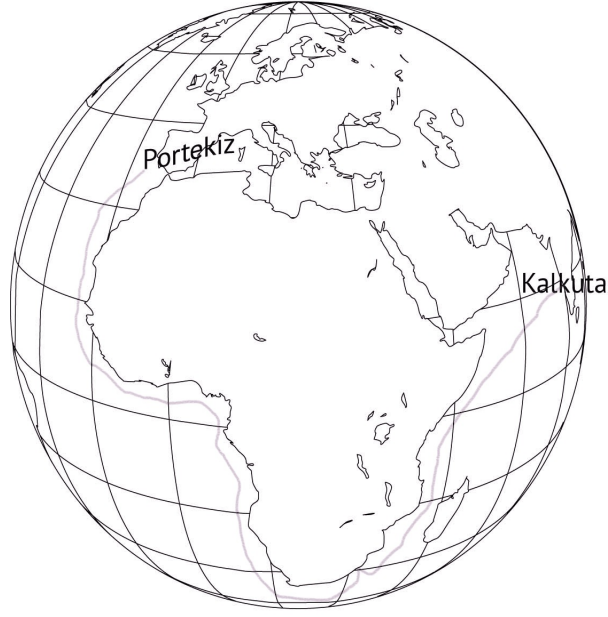
<sup>48</sup> Dan Pryor, *Geography, Technology and War*, 38.

<sup>49</sup> Bailey Wallis Duffie, *Prelude to Empire: Portugal Overseas Before Henry the Navigator*. (Ann Arbor, 1960), 3.

<sup>50</sup> Michael Arthur Lewis, *The Spanish Armada*, 64-5; Sir George C. V. Holmes, *Ancient and Modern Sailing Ships*, (Londra, 1906), 82-84.

sağlamışlardır. Taktikleri yetenekli bir şekilde kullandıkları için Osmanlılar da ilerlerken kadirga savaş sınırını Kızıl Deniz'e doğru genişletmiştir.

#### Vasco de Gama'nın Hindistan'a Ziyareti



**Resim 2: Vasco de Gama'nın Hindistan'a Ziyareti**

Portekizliler çok hızlı bir şekilde Hint Okyanusu'na nasıl yayılmıştır?<sup>51</sup> Öncelikle kendilerine biçtikleri Hıristiyan Misyon ve baharat bulma arzuları ile motive olmuşlardır. “Hıristiyanlık ve baharat için geldik” diyen Joao Nunez, Vasco de Gama'nın filosundaki sürgün bir mahkumdur.<sup>52</sup> 1488-1489 yıllarında, Arapça bilen Portekizli Pero de Covilhao (c. 1460 - 1526) Hürmüz'ü ziyaret etmiş ve orada iken, Güneybatı Asya'nın ticaret yolları hakkında bilgi toplamıştır. Bundan on yıl sonra Vasco de Gama (c. 1460'lar - 1524), Ümit Burnu'nun etrafından dolaştıktan sonra yerel bir kılavuzun yardımıyla Kalküta'ya ulaşmıştır. 1507'ye kadar, Portekiz yerel bir şef ile Hürmüz'ü fiili kontrolü altına almıştır. Portekizliler 1515 yılında 27 gemi, 1500 Portekizli denizci ve aynı sayıdaki Malabarlı Hintli askerinin de yardımı ile Hürmüz'e saldırarak burayı tam olarak kontrol altında tutmaya devam etmiştir. Aslında liman, Turan Şah'ın yönetimi altında kaldı. Portekizliler başlangıçta

<sup>51</sup> Hint Okyanusu'nda Portekiz fetihler iyi bir açıklama için bkz. C. R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*, (Londra, 1969).

<sup>52</sup> "Vamos a buscar cristaos e especiaria." Victorino Mahalhaes Godinho. *Os Descobrimentos e a Economia Mundial, vol 1.* (Lizbon, 1963-1965), 2.

yerlilerin Hürmüz'ü yönetmesine izin vermesine rağmen kontrolü yavaş yavaş iyice ele geçirmiştir. Yerliler her yıl kale ve garnizon için Portekizlilere yıllık artış gösteren bir haraç ödediler. Üstelik Portekiz kralı birkaç yıl sonra, gümrük dairesini Portekizlilerin kontrolüne almaya karar verdi. Eğer limana giriş çıkış yapan tüccar gemisi Portekiz Kralı vassalı olmayı kabul ederse Portekizliler onlara koruma sağlayacaktı. Bu anlaşma ile ticaret gemilerinin gezeceği yerler ve yerel Müslümanlar ile ilişkisi de sınırlandırılmıştır.<sup>53</sup> Yıllar boyunca birkaç direniş hareketi olmasına rağmen Portekiz kralı 1622 yılına kadar adanın kontrolünü devam ettirmiştir.

1502 yılından 1507'e kadar Venediklere karşı süren savaş sonucunda Osmanlı İmparatorluğu'nun büyüklüğü ve deniz sınırının uzunluğu iki katına çıkmıştır. Osmanlı İmparatorluğu 1517 yılında Suriye'yi ve Mısır'ı, 1521'de Belgrad'ı, 1522'de Rodos'u, 1526'da Macaristan'ın büyük bir bölümünü, 1535'te ise Irak'ı ele geçmiştir. Afrika'da ise Barbaros Hayreddin 1518 ile 1529 arasında Cezayir'in kontrolünü Osmanlılara vermiştir. Sultan Selim Cezayir'de şehrin hakimi olarak kabul edildiğini gösteren resmi bir ferman, *hatt-ı şerif* ve bir payanda, *sancak*, göndermiştir. Selim ayrıca 2000 Yeniçeri, ağır silahlar göndermiş ve Yeniçerilerle aynı statüde olacak şekilde işe alınacak gönüllülerin işe alınması iznini de onaylamıştır. Bunun karşılığında Osmanlı Sultan'ının adı Cuma hutbesinde ve resmi de bastırılan paralarda yer almıştır. Bu durum Sultan'ın hakimiyetini tüm Akdeniz boyunca Fas'a kadar genişletmiştir.

1487'de Mağribiler'in Malaga'dan defedilmesine, sonrasında anlaşmanın feshedilmesi ve Müslümanların din değiştirmeleri için zorlanması veya 1492'den sonra İber Yarımadası'ndan çıkarılmalarına kadar Batı Akdeniz, 15. yüzyılda birleşik bir denizcilik ve ticaret bölgesiydi. Daha sonra Kuzey Afrika'ya doğru toplu bir göç yaşanmıştır. Bu Moriskolar, büyük çapta denizcilik bilgisini ve gemi yapımı uzmanlığına da beraberinde Afrika'ya götürmüşlerdir. Çoğunun sonradan korsan olması şaşırtıcı değildir.

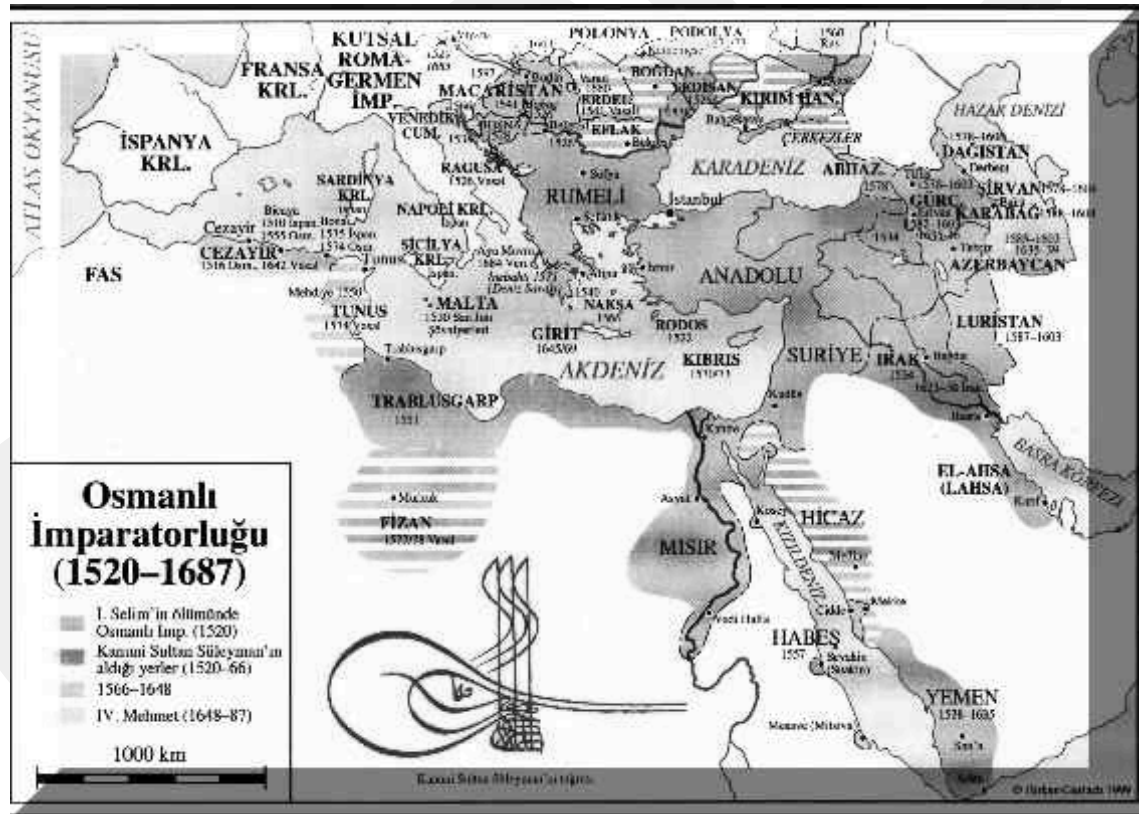
Kuzey Afrika her zaman korsanlık için elverişli olmuştur. Doğal limanlar ve deniz kulağlar korsanların düşman gemilerinden daha kolay bir şekilde kaçmalarını sağlamıştır. Kuzey Afrika kıyılarına doğru derin limanlar bulunmadığından dolayı

---

<sup>53</sup> Salih Özbaran, "The Ottoman Turks and the Portuguese in the Persian Gulf, 1534-1581." *Journal of Asian History*. Vol. 6 No. 1, 1972, 45-50.

büyük gemiler kıyıya kolayca yanaşamamıştır, bu da küçük korsan gemilerine avantajlı bir durum sağlamıştır. Son olarak yüksek dağlar kıyıya dik olarak uzandığından korsanlar uzak mesafeden yaklaşan gemileri tespit edebilmekteydiler.

Osmanlılar, 1517 yılında Mısır'ın Memlûklüler'den alınmasından öncesine kadar Okyanuslar Dünyası'na ulaşmıştır. O dönemde I. Selim, Mısır'ı Portekizlilere karşı Osmanlı İmparatorluğu'nun bir kalesi olarak savunmayı kendisine görev edinmiştir. On yedinci yüzyılın ortasında, Bağdat'ın fethi ile Basra Körfezi'ne erişim sağlanmıştır. 1574 yılından sonra Osmanlılar Akdeniz'de, Malta'dan daha batıya etkin bir biçimde ilerleyememiştir. Malta'ya saldırmaktan vazgeçtikten sonra Osmanlıların Akdeniz'deki varlığı, Sicilya sularının batısından daha öteye geçmemiştir.



Böylece, onaltıncı yüzyılın sonuna kadar, Osmanlıların ve Portekizlilerin toprak varlıkları nispeten istikrarlı bir duruma ulaşmıştır. Osmanlıların Süveyş'teki tersane ve üs ile Cidde'deki küçük filo üssü olmak üzere Kızıldeniz'de iki ana deniz üssü vardı. Daha küçük Osmanlı deniz üsleri ise Moka'da (Yemen'de) ve Massava'da (Kuzey Afrika'da) kalmıştır. Hint Okyanusu Bölgesinde Aden'deki üs,

Kızıldeniz'de giriş çıkışların kontrollünü sağlamıştır. Basra'da Osmanlılar tarafından Basra Körfezi'ni korumak amacıyla tersanesi de olan bir üs kurulmuştu. Osmanlıların küçük kadirga filosu Lahsa'da kıyı boyunca görev yapmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu genişleyerek toprak elde ettikçe daha önce bilinmeyen okyanus dünyasına da girmiştir. Atlantik ülkelerinin gerekti baharat ticaret yoluna ulaşma ihtiyacı, yelkenli gemileri ve ekteki navigasyon araçlarını geliştirmek için yol açması yerine Osmanlıların coğrafi konumu nedeniyle aynı ticaret ivme deneyimi yoktu. Hint Okyanusu'nu gezme ihtiyacı yelkenli gemilerin geliştirilmesi ve uygulanmasına yol açabilirdi ama bunun yerine Osmanlı denizcileri Hint Okyanusu kıyılarına yakın kalarak kadirga kullanmaya devam etmişlerdir.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM: SİYASİ NEDENLER

Onaltıncı yüzyılda Osmanlılar kendi İmparatorluğu'nun topraklarını tüm yönlerde genişletmişlerdi. Geleneksel Yeni Dünya'ya ulaşamamasına rağmen, hem Avrupa'da hem de Osmanlı İmparatorluğu'nda nispeten bilinmeyen Hint Okyanusu'na ulaşmışlardı. Osmanlı İmparatorluğu'nun amacı Avrupalılardan farklı olmuştur. Osmanlılar Avrupalı meslektaşlarından farklı ekonomik ilkelere sahip olup, sömürgecilikte yer almamışlardır. Osmanlı İmparatorluğu, özellikle İstanbul'un fethinden sonra, "Kızıl elma" elde etmişti.<sup>54</sup> Bu yüzden Avrupalılar, Osmanlıların Roma gibi diğer değerli şehirler için fethetmeye çalışacağından korkmuşlardır. Hem Avrupalılar hem de Osmanlılar genişlemeye odaklanmıştır ama genişleme alanları farklı olmuştur. Atlantik ülkeleri denizlerde emperyal bir güçlü imparatorluk kurmaya çalıştıkça Osmanlılar karaya doğru genişletilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun ilk yıllarında, denizciler genellikle Hıristiyan idi. Millet sistemi Müslüman olmayanların haklarını korumak için geliştirilmiş olmasına rağmen, Hıristiyanlar aşağı bir sınıf olarak kabul edildi. Bu nedenle, deniz ticareti yapanların çoğu toplumda üst sınıflarda yer elde edememişlerdir. Bu alanda çalışan teknik bilgiye sahip denizcilerden çıkan fikir ve yeniliklerin akışı askeri yönetimler tarafından engellemiş olabilir. Elbette Hıristiyanlar İslam'a geçiş yapabilmiş ve daha sonra yüksek bir makam sahibi olabilmişlerdir. Devlete hizmet için atanan memurlar hepsi Müslümandı. Ancak yüzyıl ilerledikçe, çeşitli idareciler deniz ticareti siyasetini dikkate almaya başladılar. Hint Okyanusu bölgesindeki ilk elden ticaretin desteklenmesindeki faydaları görüldüğü için orada görevli İbrahim Paşa ve Hadım Süleyman Paşa gibi memurlar, en etkili şekilde toprak genişlemesi ve filo yatırımı yolunda çalıştılar. Denizcilik konularındaki temsil eksikliğinin aksine yeniçeri sistemi nedeniyle Saray'da orduyu çokça temsil eden olmuştur.

Osmanlı askeri yöneticiler için tarım vergisi gelirlerinden paylarını alması birinci derecede önem taşımaktaydı. Tarımsal vergiler, bilindiği üzere askeri finansmanın birinci yoluydu. Bu bağlamda çoğu durumda, kara kuvvetlerinin maliye

---

<sup>54</sup> Kızıl elma hikayesi için bkz Anthony Padgen, *Worlds at War: The 2500 Year Struggle Between East and West*, (Oxford, 2008), xv, 219-222.

kaynaklarına deniz kuvvetlerinden daha iyi erişimi vardı. 1609 yılında askeri harcamaların yüzde üçü deniz kadrosundan oluşup yüzde dördü de maaş ödemelerinden oluşmuştur.<sup>55</sup> Tarihçi Rhoads Murphy'e göre onaltıncı yüzyıl boyunca Osmanlı İmparatorluğu, deniz maliyetleri az olduğundan dolayı yarı-sürekli kara savaşlarını yürütebilmiştir. Hazinenin filoya ödeme yapmasının yerine korsanlar ve filoları bir arada Osmanlılar adına işbirliği yaparak savaşmışlardır.<sup>56</sup> İmparatorluğun ve dolayısıyla ordunun birincil amacı daha fazla toprak fethetmek ve daha fazla vergi geliri elde etmektir. Onaltıncı yüzyıl boyunca Osmanlı merkezi hükümeti, müstahkem deniz sınırları mevkiilerini ve vergi ödeyen arazileri korudukça, okyanus sınırındaki konumundan memnun kalmıştır.

Osmanlılar, 1517 yılında Mısır'ın fethinden sonra yeni bir mali kaynak olarak baharat ticaretinin vergilendirilmesinden de faydalanmaya başladı. On altıncı yüzyılın ortasından itibaren Osmanlılar, Portekizli ticaret gemilerine saldırarak onların deniz baharat ticaretinden kendilerine büyük miktarda pay tahsis etmeyi başardı. Bu ticaret hacmi arttıkça, yeni illerin yerel yöneticileri vergilendirmede yeni yöntemler geliştirmiştir.<sup>57</sup> Bu vergi gelirleri ya eyalet sınıfları içinde beylerbeyi tarafından harcanır, ya da saray hazinesine geri gönderilirdi. Bu vergi sistemi kontrol altında iken donanmaya pay aktarılma umutları ilk defa gelişmiştir. Ancak yerel yöneticiler ve tüccarların yolsuzluğu artarken vergi sistemi sonunda kontrolden çıktı.

Safevilerin hükümdarlığındaki İran, Sünni İslam Dünyası tarafından yalnızca kafir olarak görülmemiş, genişlemesi 1514'te Osmanlılar tarafından tanınmıştır. Hintli Müslümanlar parçalanmış ve Portekizlilerin bölgedeki yayılımıyla başa çıkmak için mücadele vermekteydi. Mısır'ın fethinden sonra Memlük Devleti yok olmuş ve Osmanlılar sadece Ortadoğu'daki değil aynı zamanda İslam Dünyası'ndaki tek önemli güç haline gelmiştir. Mısır'ın fethi ile beraber Osmanlı Sultanı Kutsal Şehirler'in Koruyucusu ve Halifesi unvanları üzerinde hak iddia etmiştir. Daha önce Mısır Memlükleri ile ilişkilendirilen bu unvanlar törenlerde ve prestij sağlamak için kullanıldı ama bu unvanların siyasi önemi çok azdı. Mısır'ın fethi üzere haberi duyduktan sonra yerel liderler padişaha hürmet göstermek için temsilcilerini

<sup>55</sup> Ayn-i Ali, *Ritale-i Vazife-Horan*, atıfta Rhoads Murphey, *Ottoman Warfare*, 17.

<sup>56</sup> Rhoads Murphey, *Ottoman Warfare*, 17.

gönderdiler. Mekke Şerifi oğlunu göndermiştir ve sultan onun görevini yeniden onaylamıştır.<sup>58</sup> Ayrıca Aden Emiri bir elçisini padişaha bağlılık yemini etmek için göndermiştir.<sup>59</sup> Osmanlılar bu unvanlar sayesinde Portekizlileri Müslümanlığa karşı bir rakip olarak göstererek Hint Okyanusu'ndaki Müslümanlar üzerinde bir kısım otorite iddia etmişlerdir. Onaltıncı yüzyılın ortasına kadar bu bölgedeki Müslümanlar, Osmanlı Sultan'ını, Sünni Müslümanların yüce lideri olarak kabul etmişlerdir. Osmanlılar, Akdeniz, Hint Okyanusu, Endonezya, Afrika ve Avrasya steplerindeki Avrupa yayılma politikası tarafından istila edilen ya da tehdit altında olan Müslüman ülkeleri destekleyen dünya çapında aktif bir politika izlemiştir. Gelişmiş askeri teknolojilerinden dolayı Osmanlılar, Haçlılarla mücadele edebilecek tek güçtü ve Müslüman liderlerin Osmanlılara bel bağlamasındaki başka bir neden de budur. Bu sebeple de Osmanlılar tarafından Portekizliler, bütün Müslümanların doğal düşmanı Hıristiyanlar olarak kullanılmıştır. Bununla birlikte Osmanlılar, Hint Okyanusu'ndaki Müslümanlara kendi gelişmiş silah, top ve topçularını dağıtarak bu bölgedeki Müslümanların bölgesel savunmasını kuvvetlendirmiş ve onların desteğini almışlardır. Silah ve uzmanları ile birlikte, mücadele ve silah eğitimi sağlanmıştır. Bu "Barut Paketi" Portekizlilere karşı savaşan Müslüman halklar arasında yaygın bir istek olmaya başladı. 1519 yılında, Portekizliler Osmanlıları çok yetenekli bir tehdit olarak görmüştür. Gujarat'ta Portekizli bir memur olan Aires de Gama Lizbon'a gönderdiği bir mektupta "Diu, Osmanlıları kucaklamayı bekliyor" diye yazmıştır.<sup>60</sup> Bu uygulama Osmanlı donanmasının yeteneğinin saldıran bir güçten daha çok kompleks bir diplomatik transfer gücü olarak görüldüğünü göstermiştir.

Genişleme açısından, İmparatorluk'taki toprak edinimi neredeyse tamamen durduruldu. Genişleme odağı arazi iken, jeopolitik, ekonomik ve dini faktörler sık sık bu yönetimin katkıda bulunmaktaydı. Genellikle, Osmanlılar denizcilik yoluyla yeni toprak edinimine hazır değillerdi. Bu nedenle Kızıldeniz'de Osmanlı tek yönetim politikası net olarak belli değildi. Her durumda, merkezi bir politika mevcut değildi. Bunun yerine, her bir beylik beylerbeyinin kişisel hırslarına göre yönetilmiştir. Bu durum Rüstem Paşa sadrazam olduktan sonra bu kısmen

<sup>58</sup> Suraiya Faroqhi, *Pilgrims and Sultans: The Hajj under the Ottomans 1517-1683* (New York, 1994), 147-148.

<sup>59</sup> İbn İyas, *Journal d'un bourgeois*, 2: 246 Giancarlo Casale referans verir, *Ottoman Age of Exploration*, 30-31.

<sup>60</sup> "Tem Dio com os braços apertos esperando pullos Rumes," Simao de Costa, *As Gavetas de Torre do Tombo*, 15.

değiştirildi. Mısır'a bağlı bir sancak beyliği olan Yemen'deki bağımsız beylerbeyi değiştirilip deneyimsiz eski bir saray kölesi olan Uveys Paşa Yemen'in beylerbeyi olarak atanmıştır.<sup>61</sup> Yemen'deki bir dizi siyasi ve askeri sahtekarlıktan sonra 1547 yılında köleden devşirme beylerbeyi, Osmanlı ordusunun bir üyesi tarafından öldürülmüştür. Kısa süreli kaostan ve Mısır'a yardım çağrısı yapıldıktan sonra Mısır valisi Duad Paşa, Saray'a danışmadan Yemen'e yeni bir beylerbeyi atamıştır.

Son çalışmalar göstermektedir ki Osmanlı İmparatorluğu'nda hiç deniz ticaret filosu yoktu.<sup>62</sup> Fatih Sultan Mehmet'ten önce devlete ait gemilerin yanı sıra lüzum görüldükçe tüccar gemileri de harp gemisi olarak kullanıldığı görülmüştür, ama on altıncı yüzyıla kadar genel kural olarak sadece harp gemisi savaş için kullanılmıştır. Bu eylem İmparatorluğun deniz ticaret filosuna en fazla yaklaştığı durum olmuştur. Hiçbir uzun mesafe gemisiyle kargo ticaret sistemi olmadığı için gelişime gerek duyulmamıştır. Uzun mesafe deniz ticaretine katılan ülkeler için en ana gelişme daha hızlı giden yelkenli gemilerdi.

En azından Avrupalı meslektaşları ile karşılaştırıldığında, Osmanlılar tüccar denizciler yetiştirmek için sayısız fırsatı kaçırdığını söyleyebiliriz. Özel veya kamu filo sahipleri servet edinmek için öncelikli olarak bir ticari deniz filosu inşa edip işletmekteydi. Devlet yönetim olarak Osmanlılar, deniz tüccarlarını asla teşvik etmedi. Sarayda kimse imparatorluğun denizcilik tüccarları adına konuşacak bir temsilci bulunmazdı. İmparatorluk en basitinden deniz ticaretine veya denizaşırı dış siyasete seyirci kalmıştır. Örneğin, Kıbrıs'ın 1571 yılındaki fethinden sonra Osmanlılar son derece müsait bir konuma sahip Mağusa'yı bir deniz üssü ya da ticaret merkezi olarak geliştirmek amacıyla kullanmamışlardır. Tarihçi Ronald C. Jennings Kıbrıs'taki kaçırılmış fırsatı şöyle açıklamaktadır:

Kıbrıs bir deniz üssü ve uzun mesafe ticaret için, kaçakçılık ve korsanlık için ideal bir konuma sahiptir... Osmanlılar böyle yapmayı seçerek, Mağusa'yı İzmir'in yedinci yüzyılda olmuş olduğu gibi bir tür uluslararası ticaret merkezine dönüştürebilirlerdi... Mağusa'nın birinci sınıf

<sup>61</sup> Giancarlo Casale, *Ottoman Age of Exploration*, 88-89.

<sup>62</sup> Deniz ticaret filosu eksikliği için bkz. Svat Soucek, *Studies in Ottoman Naval History*; Mark Kishlansky, et al., *Societies and Cultures in World History* (New York, 1995), 453.

tahkimat gücü vardı... İngiliz veya Hollanda gemileri dahi Mağusa'ya tehdit oluşturamamıştır.<sup>63</sup>

Ne yazık ki Osmanlılar Mağusa'yı büyük bir liman haline getirmemişlerdir.

Osmanlı İmparatorluğu'nda tüccar deniz filosunun eksikliğinin birkaç olası nedeni vardır. Sarayın görüşüne göre, imparatorluk son derece zengindi ve kendi kendine yetmekteydi. Sultan imparatorluğu bir ticaret ya da deniz yolu krallığı gibi kabul etmemiştir. Bu yüzden, deniz sınırlarının ötesindeki topraklara gözünü dikmek gibi bir niyeti yoktu. İmparatorluk toprakları üzerinden yapılan kervan ticareti önemli bir zenginlik getirdi. Limanlarda, sultan belirli mal veya belirli yerlerde ticaret tüccarlara taviz verdi. Ancak, saray hazinesinin kazanç için sultan adına hiçbir denizcilik girişimi yoktu. Saray tarafından desteklenen girişimler, siyasi veya dini nedenliydi. Ortadoğu tarihçisi Carol Hillenbrand'a göre, "Denizaşırı ticaret için yatırım yapmak ve daha sonra bunu uygulamak toplumun etkili bir kesimi üzerinde ki bu kesim gerek hükümetin desteğine gerekse kendi katılımına sahipti, gerçek bir motivasyon ve azim gerektirmiştir."<sup>64</sup> Hiçbir Müslüman tüccarın veya dükkan sahibinin, Avrupalılarda olduğu gibi denizcilik girişimler için devlet desteğini almak amacıyla hiçbir girişim veya ikna yeteneği yoktu.

Donanma bakımı bir başka maliyet sorunuydu. Bir savaş filosu pahalıydı. Filonun bakımı, mürettebat eğitimi ve işlevsel maliyetler çok yüksek meblağlar tutmaktaydı. Filo düzenli olarak işlemiyorsa, denizcilerin yelken ve dövüş yetenekleri azalmaktaydı. Ekonomik getirileri olmadan, denizci ülkeler denizcilik girişimlerini göze alamazdı. Çoğu Avrupalı deniz milletleri, İspanya ve Portekiz gibi, askeri ve ekonomik amaçlar için ticaret filolarını geçici bir çözüm olarak kullandılar. Üstelik çoğu durumda, deniz girişimleri hazineye kazanç getirerek filonun maliyetlerini düşürmüştür. Örneğin, küçük Venedik Krallığı yüzyıllar boyunca Osmanlıları kendilerine denk görerek onlarla deniz savaşları yapmıştır.

---

<sup>63</sup> "Cyprus has an ideal location for a naval base and for long distance trade, for smuggling, and for piracy. Had the Ottomans chosen to do so, they could have made...Mağusa [Famugusta] the kind of international trading emporium that...Izmir

became in the 17th century...Mağusa had first-class fortifications...Not even the English or Dutch ships would have threatened Mağusa." Ronald C. Jennings, *Christians and Muslims in Ottoman Cyprus and the Mediterranean World*, 191-92.

<sup>64</sup> "...investing in overseas trade and then practicing it required a genuine motivation and tenacity on the part of an influential segment of society, a segment that had either its government's backing or, better still, its participation." Carol Hillenbrand, *The Sultan's Turret*, 173.

Hükümet savaş için filosunu desteklemiştir çünkü harcanan kaynaklar filoya ekonomik getiriler sağlayacak kaynaklar yaratmışlardır.

Deniz ticaret filosunu destekleyen bir devlet olmamasına rağmen, Osmanlıların da desteklediği korsanlar vardı. Bu korsanların varlığı düzenli gerçek bir filonun yokluğunu maskeleymekteydi. Bazı ülkelerin tüccar filoları gibi korsanlar da kendi gelenek ve üsslerini geliştirmişlerdir. İmparatorluğun başlangıcında Ege Kıyısındaki Ada Beylerbeyi korsanlara resmi olarak koruma verdi. Zaman zaman sultan ile Barbaros gibi korsanlar yağma ganimetlerin bazılarını paylaştılar. İmparatorluk için belki de korsanların en etkin rolü, deniz eğitimi sağlamış olmalarıdır. Korsan gemileri, Osmanlı donanmasının pratik denizcilik eğitimi sağlamışlar ve sultanın gemileri için birinci sınıf subaylar eğitmişlerdir. Korsanlar, Osmanlı donanmasına filo uzmanlığı ve bölgesel deniz deneyimi de sağlamışlardır.<sup>65</sup> Buna ek olarak, bazen ticari girişimler sınır topraklarında sultan danışmanları tarafından finanse edildi. Devlet, Yemen Devleti'nin sahip olduğu baharat kargosunu ithal edip Mısır'da satarak iyi bir kâr elde etmek için düzenli bir gemi konvoyu oluşturdu.

Elbette gayrinizami bu durum dikkate alındığında, tüm korsanların sultanlara tamamına hep fayda sağladığını söylemek doğru olmayacaktır. Piri Reis'in kitabında soyguncu tip korsanlara *harami*, veya *harami levend* denilirdi.<sup>66</sup> Haramiler, kar ve ganimet temel amacı ile korsan faaliyetlerinde bulunmuşlardır. Haramiler bugünkü korsan fikrine uymuşlardır. Öte yandan korsanlar, savaş sırasında düşman filolarını çokça yormak amacıyla kullanılmış olan sistematik aktörlerdir. Bu anlamda bir korsan, Osmanlı Kutsal Savaş'ın yönetilmesinde tamamlayıcı bir fayda unsuru olan bir denizciydi. Bu korsanlar, gazi adında Hıristiyan gemilere ve kıyılara saldırmışlardır. Devlet izniyle faaliyetler yapmışlar ve korsan evrensel hukuku altında yönetilmişlerdir.<sup>67</sup> Barbaros Hayrettin Paşa gibi ünlü olanların imparatorluğa katkılarına rağmen Berberi korsanlar genellikle marjinal ve parazit olarak kabul edilmiştir. Mevcut kaynaklara göre, düzenlenen savaş operasyonları

<sup>65</sup> Palmira Brummett, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy*, 104-105.

<sup>66</sup> Piri Reis, *Kitab-i Bahriye* (İstanbul, 2002); Braudel, *La Mediterranee et le monde Mediterraneen a l'epoque de Phillippe II, vol I*. (Paris, 1966), I, 123-4.

<sup>67</sup> Korsanlar ve korsan hukuk hakkında, bkz. E.S. Gürkan, "The Centre and the frontier: Ottoman Cooperation with the North African corsairs in the sixteenth Century," *BRILL Turkish Historical Review I* (2010), 125-163.

için zamanı olan korsanların aynı zamanda harami faaliyetlerde bulunup bulunmadığı açık değildir.

Her ne kadar resmi, devlet destekli ve organize bir ticaret filosu olmamış olsa da, çeşitli kuruluşlar aynı amaca hizmet etmişlerdir. Birçok siyasi nedenden ötürü Osmanlılar güney sularında ek topraklar almak zorunda kalmıştır. Sınırdaki beylikler her taraftan tehditlerle karşı karşıya kalmışlardır. İmparatorluğun yeni uzantıları, Safeviler ile sınır valileri arasındaki bazı gerginlikleri de hafifletmiştir. Yerel liderler kendi çıkarları için en iyi fırsatları elde etmek adına Portekizliler ve Osmanlılar arasında iki tarafa da belli etmeden gizlice gidip gelmişlerdir. Portekizlilerden yardım istemiş olan yerel beylikler daha sonra yardım için Osmanlılara dönmüştür. Örneğin Hürmüz'ün Portekizli valisi Luis Falcao, Basra Şah'ının Basra limanını bir kale olarak kullandığını belirtmek için Hindistan Valiliği'ne elçi göndermiştir.<sup>68</sup> Bu iki güçlü oyuncu ve diğer yerel beylikler arasında yapılan yeni toprak siyaseti kesinlikle entrikalarla doluydu.

Ancak 1540 yılında Osmanlılar ve Portekizliler arasında diplomatik müzakereler başlamıştır.<sup>69</sup> Portekizliler Osmanlılara Hint Okyanusu'ndaki diğer beyliklere neticelendirdiklerine benzer bir anlaşma teklif ettiler: Osmanlılar Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'ndaki tüm navigasyon haklarından feragat edecek, bölgeye daha fazla silahlı filo göndermeme sözü verecek ve Aden'de yalnızca bölgesel savunma için gerekli asgari sayıda birlikle garnizon kuracaktı. Portekizliler bölgede sınırsız navigasyon ve ticaret hakkına sahip olacak, aynı zamanda da Portekizli tüccarlar Aden ve Cidde'deki Müslüman tüccarlar ile aynı şartlarda ticaret yapmak için geçiş iznine sahip olacaklardı. Bunun karşılığında ise Portekizliler Sultan'ın Basra'ya Portekiz gemileri tarafından taşınacak olan biberden yıllık olarak belirli bir miktarda satın almasına izin vereceklerdi. Sultan alım satımı yapılacak olan hissedeki biberden daha fazlasını önlemeliydi ve Portekizliler de bizzat izinsiz ticarete engel olmak için Hürmüz Boğazı ve Kızıldeniz'de devreye geçeceklerdi. Son olarak Portekizliler, kendi tüccarlarının Osmanlı korsanları tarafından saldırıya

---

<sup>68</sup> Col. Lourenco, IV, fola 139r - 141r ve 493r-494r, atıfta Albuquerque, "Alguns aspectos de ameaça turca sobre a India por meados do seculo XVI." *Agrupamentos de Estudos de Cartographia Antiga* 51 (1997), 17-20.

<sup>69</sup> Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu: Onaltıncı Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekabet ve İlişkileri." *Tarih Dergesi* 31 (mart 1977): 66-146.

uğramadan Mısır veya Suriye'den gelecek tahılı satın almalarına izin verilmesini talep ettiler.

Osmanlıların karşı teklifi ise şu şekilde olmuştur: Portekizli tüccarların Osmanlı limanlarından ticaret yapmalarına izin verilmesi ve biber hissesinin az oranda artırılmış bir miktarla kısıtlanması. Ancak Sultan, Müslüman gemilerinin Gujarat'tan biber taşınması ve Fransız ya da Venedikli arabulucuların Osmanlı topraklarından Portekiz-Hint Eyaleti'ne tahıl nakliyesinin sağlanması konusunda ısrar etti. Üstelik, tüm Müslümanlar için giysi ve baharat gibi Hint mallarının ticaretini yapmaları adına bağımsızlık talebinde bulundu. Portekizliler için denizlerdeki hükümdarlıktan feragat etmeyi veya Portekizlilerin Arap kıyılarının açıklarında sınırsız deniz devriyesine çıkmalarını reddetti. Bunun yerine, iki devlet arasında Arap Yarımadası ile Doğu Afrika Kıyısındaki Zeyla arasında kalan denizi bölgesinin bir ucundan diğer ucuna kadar işaretlenen sınır çizgileri ile bir deniz sınırının belirlenmesi çağrısında bulundu.

Portekizliler, Hint Okyanusu'nda ve çevresinde gerçekleşen ticareti kontrol eden sistemlerini zayıflattığı için bu karşı teklifi ve okyanus navigasyonu üzerindeki seçkin kontrol güçlerine meydan okuduğu için de teklif edilmiş olan sınır çizgisini kabul edemediler. Bu uzlaşılamayan farklılıklara boyun eğen Portekizliler 1541'de Osmanlılara ve diğer Müslüman gemilerine yaptıkları saldırılara kaldıkları yerden devam ettiler.

Osmanlılar, Keşifler Çağı'nda belki de Avrupa'daki çağdaşlarına kıyasla entelektüel ve kültürel genişlemeyi aynı düzeyde deneyimlememişlerdir. Aslında Saray Batılı kaşiflerin keşifleri hakkında zamanında haber almıştır. Onaltıncı yüzyıl ilerledikçe Osmanlı gezginleri sınırdaki kendi hikayelerini İstanbul'a getirdi. Alimler, daha önce unutulmuş Arapça coğrafi eserlerin çevirileri üzerinde çalıştı. Nihayet Piri Reis gibi bilgin korsanlar, eşsiz modern haritalar oluşturdular. Böylece Osmanlı İmparatorluğu'nda Avrupa'daki Aydınlanma sürecinin sonrasında yaşanan kalkınma hamlesine benzer bir olgu olmamasına rağmen bir dereceye kadar entelektüel bir etkileşim olmuştur. Bu gelişmeler imparatorluğun ideolojik ve stratejik hedeflerinin şekillenmesine yardım etmiştir.

On yedinci yüzyılın başında Avrupa ülkeleri yaşadığı çoğunlukla dinsel iç savaşlara rağmen Avrupa entelektüel ve bilimsel bir ilerleme merkezi haline gelmiştir. Yine de bu ülkeler arasındaki ekonomik ve ticari konularda rekabet

sürmüştür. En sert rekabet deniz ticareti ve denizaşırı koloni toprakları alanı üzerine olmuştur. Bu arada, Osmanlılar Avrupa'nın bitirmekte olduğu din mücadelesinin benzerini kendi coğrafyasında sürdürmeye devam etmiştir. Avrupa'daki diğer ülkelerden farklı olarak, Osmanlı Hanedanının imparatorluğu dine dayalı olarak korumuş ve genişletilmeye çalışmıştır. Osmanlı İmparatorluğu kendini geri çekmiş olduğundan bu plan işe yaramamıştır. Geleneksel bir Akdeniz hayat tarzını benimseyerek kapalı bir toplum olarak kalmıştır.

GCCRIS

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM: ASKERİ KARARLAR

Her ülke savaşa girmesi kaçınılmaz olduğu zamanlarda en doğru kararı vermek zorundadır. Böyle bir kararın itici gücü neler olabilir? Osmanlılara göre, savaş için ilk en geçerli gerekçe bölgesel genişleme olmuştur. Daha sonra, kardeş Müslümanları veya hac güzergahını korumak adına savaşmanın işlevsel gerekçelerini benimsemişlerdir.<sup>70</sup> Sultan, savaşa girme kararından daha karmaşık olarak hangi savaşa girilmesi gerektiği kararını da vermek zorundaydı. Saray deniz seferlerine çıkmak yerine genellikle bir kara savaşını tercih etmiştir. Ancak Osmanlılar, on dördüncü yüzyılın başında Anadolu'da fethedilen toprakların güvenliğini pekiştirmek için çalışırken, kaçınılmaz bir şekilde deniz savaşlarının içine de çekilmişlerdir. Osmanlılar, Balkanlar'a sefere çıktıklarında saldıran Hıristiyan kadırgaları görmüşler ve böylece tercihlerinin dışındaki bir deniz savaşının içinde çekilmişlerdir.

Girişte belirtildiği gibi Türklerin göçebe savaşçılar olduğuna dair akademik bir anlayış vardır.<sup>71</sup> Bu büyük ölçüde Osmanlılardan önceki yüzyıllarca göçebe savaş yapan Selçuklulardan kaynaklanmaktadır.<sup>72</sup> Selçukluların deniz ile sınırlı teması vardı. Denize alışık olmamaları nedeniyle de bu Türk savaşçılar deniz savaşını kendileri için yabancı bir ortam olarak görmüşlerdi. Selçuklulardan gelen bu miras nedeniyle Osmanlılar, sadece kara savaş gücünü mükemmelleştirmeyi yeterli görmüşlerdir. Osmanlı İmparatorluğu, daha fazla toprak elde ederek tarıma dayalı bir askeri sistem ile karada üslenmiş, askeri gücünü büyütüştür. Tarihçi Svat Soucek'e göre, Türkler her şeyden önce fatihlerdi ve karada daha üstündüler ama denizlerde kendilerinden daha az eminlerdi ve okyanuslarda oldukları sürece kendilerini asla evdeymiş gibi hissetmemişlerdi.<sup>73</sup> Dolayısıyla, bu durum, yeni teknolojileri benimsemedeki isteksizliklerini açıklayabilir. Ancak Osmanlı donanması Osmanlı kara gücü için kritik hizmetler sağlamıştır. Donanma, Osmanlı

<sup>70</sup> Hac önemi için bkz. Suraiya Faroqhi, *Pilgrims and Sultans*, 127-46.

<sup>71</sup> Andrew Hess tarafından biraz makale, "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of Oceanic Discoveries, 1453-1525," *The American Historical Review*, 75/7 (aralık, 1970), 1892-1919, ve "The Ottoman Conquest of Egypt and the Beginning of the Sixteenth Century World War," *International Journal of Middle East Studies* 4/1 (oçak, 1973): 55-76 ve Halil İnalcık, *Economic and Social History*, 44-54.

<sup>72</sup> David Ayalon, "Bahriyya, II. The navy of the Mamluks," 945-47.

<sup>73</sup> Svat Soucek, *Studies in Ottoman Naval History and Maritime Geography*, 28.

kara gücünün gelişimini destekleyip finanse etmiş, askeri malzeme taşınmasını ve tedarikini güvence altına almıştır.

Osmanlıların düşmanların teknolojide ilerledikçe Osmanlı askeri gücü dışlı bir rakip olarak kalmıştır. Zaferler genelde yıpratma stratejisi kullanılarak elde edilmiştir.<sup>74</sup> Osmanlıların düşmanlarına kıyasla emrinde daha fazla insan ve ekonomik kaynak olması nedeniyle kaliteden ziyade miktar açısından daha başarılı olmuşlardır. Bu nedenle, teknolojik gelişmeler Osmanlılar için o kadar önemli değildi.<sup>75</sup>

II. Beyazıt donanmasını yeniden inşa edip deneyimli korsanları lider olarak getirdikten sonra, Osmanlı donanması Hıristiyan rakipleri üzerinde daha büyük bir hakimiyet kurmuştur. On altıncı yüzyılda, Osmanlılar Hint Okyanusu bölgesinde de kontrolü ellerinde daha fazla tutabiliyordu. Bu başarı, on altıncı yüzyılın sonuna kadar devam etti. Aslında, Osmanlıların kendi başarısının kurbanı olduğunun söylemek mümkündür. Bu bir zafer sonucunda gelen başarının getirdiği kazançları tümüyle kaybetme korkusu veya değişim korkusu olarak açıklanabilir. Gerçekten de, hem Piri Reis hem de Salman Reis yeni deniz sınırı olan Hint Okyanusu bölgesindeki operasyonlarında eldeki filoyu genişletmek için Sultan'a tavsiyede vericide bulundularsa da Sultan onları bu konuda dinlememiştir.

Donanma için yeni teknoloji benimsemeye direnç göstermeye ek olarak, eski klasik alanlar Akdeniz ve Karadeniz ve yeni vahşi Hint Okyanusu bölgesi arasında farklı taktik uygulama girişimleri de donanmanın gücünü bölecek yeni bir unsur olarak ortaya çıkmıştır. Sıkı askeri denetim altında oldukları için denizciler sıkışma ve çarpışma ve göğüs göğüse muharebe gibi klasik taktikleri uyguladıkları coğrafyalarda sonuna kadar devam ettirdiler. Bunlardan denenmiş ve benimsenmiş olan sıkışma ve çarpışma metotları hiç değişmeden devam etti.<sup>76</sup> Ancak güney sınırında, gemi kaptanları kendi kaderleriyle baş başa kalmıştı. Sık sık sınırlarda yaşayan kaptanlar zeka, aldatma, ve rakiplerine karşı sürpriz operasyonlardan oluşan bir akıllı kombinasyon kullanmaktaydılar. Özellikle güney bölgelerde, korsanların daha az kontrollü ve daha yenilikçi etkisi belirgindi.

<sup>74</sup> Geoffrey Parker, *Military Revolution*, 43; Carlo Cipolla, *Guns Sails and Empires*, 91.

<sup>75</sup> Bu arguman Gabor Agoston sunar, bkz. "Merces Prohibitae: The Anglo-Ottoman Trade in War Materials and the Dependence Theory," *Oriente Moderno*, Nuova serie, Anno 20 (81), Nr. 1, The Ottoman and the Sea (2001), 188.

<sup>76</sup> Willian McNeil, *Pursuit of Power*, 99.

Osmanlı donanması, temelde iki farklı bölgede savaştı: Akdeniz Bölgesi ve Hint Okyanusu Bölgesi. Bu iki bölgede, kullanılan metotlar, taktikler ve karşılaşılan rakipler çok farklıydı. Akdeniz'de yüzyıllar boyunca süresince eski bir düşman olan Venediklilere karşı klasik taktikler kullanıldı. Buna karşılık, yeni sınır yeri olarak görülen Hint Okyanusu Bölgesi'nde, alışılmamış rakiplere karşı daha yenilikçi taktikler kullanıldı. Genellikle sınır bölgelerinde merkezi kontrolden uzak olduğu için sıra dışı uygulamalar ve politikalar bu bölgelerde daha çok tolere edilmiştir. Osmanlı donanması zamanında her iki bölgede yeni teknolojileri ve bunların uygulamalarını kullanmakta başarısız olmasına rağmen, bunun kesin nedenleri her iki bölgede daha farklılık göstermekteydi. Osmanlı donanması her iki bölgede de farklı zamanlarda bazı başarılar elde etmişlerdir. Bu zafer dönemleri yeni teknolojiyi uygulama gereğini maskeleyebilirdi.

Osmanlıların Akdeniz'deki ana rakibi, aynı zamanda yelkenli gemi uygulamalarında geride kalmış olan Venedikliler idi. Venediklilere yardım eden Hıristiyanların yelkenli gemiler kullanmasına rağmen, Osmanlılar harp gemilerinin kapasitelerini onların gemileriyle eşitlemeyi birincil bir endişe kaynağı olarak dikkate almadılar. Ancak Güney'deki yeni bölgelerde Osmanlıların karşılaştığı rakipler onaltıncı yüzyıl boyunca değişmiştir. Osmanlılar, ilk kötü hazırlanmış Memlûklülere karşı savaştılar ama onaltıncı yüzyıl ilendikçe çok becerikli Portekizliler ana rakipleri haline gelmiştiler. Osmanlılar, Hint Okyanusu'na geldikleri zaman, her aktif filonun bir tür kürekli tekne kullanmış olması nedeniyle, donanmaları diğer ülkelerin donanmalarıyla denk durumdaydı. Ancak onaltıncı yüzyılın başında bölgeye gelen Portekizliler yeni yelkenli harp gemisi ve taktikler getirmiştir. Onaltıncı yüzyılın büyük bir kısmında Osmanlılar, Portekizlilerin daha gelişmiş düzeydeki donanmasına karşın taktik ve yerel avantajlarını başarılı bir şekilde kullanmışlardır.

#### **4.1 Onaltıncı Yüzyılın Başında Osmanlılarda Askeri Durum**

On altıncı yüzyılın başında Osmanlı İmparatorluğu'nun askeri durumunu anlamak için bu dönemden önce gerçekleşen siyasal gelişmeler gözden geçirilmelidir. On beşinci yüzyılın sonu Osmanlılar için özellikle fırtınalı olmuştur. 1480'lerin başında, Osmanlılar denizde bir dizi yenilgi almıştı. 1480 yılında

Rodos'tan geri çekildikten sonra, Osmanlı filosu Otranto'da inanılmaz bir yenilgiye uğratılarak yok edilmiştir. Otranto Savaşı halefi belirsiz olan Fatih Sultan Mehmet'in ölümünden aylar sonra meydana gelmiştir. Yeni hükümdar, II. Beyazıt, küçük kardeşi Cem ile bir iç savaşa girme ihtimali ile karşı karşıya gelmiştir. Bu nedenle dikkatini imparatorluğun içine döndürürken, Otranto savunmamasında gereken kaynakların tümünün kullanılmasını riske etmeyi tercih etmemiş ve bunu yerine donanmanın bu seferlik Hıristiyanların eline geçmesine göz yummuştur.

Aynı zamanda Osmanlı ordusu, Memlûklülere karşı bir kara eylemine girişmişti.<sup>77</sup> Kuzeyde Osmanlılar daha yeni Ekmek Otlak Savaşını yenilgi ile bitirmişti. Uzun Osmanlı Venedik Savaşı (1463-1479) o baharda sona ermişti. Tahmini otuz bin ila altmış bin arası askerden oluşan büyük bir baskın ordu, Transilvanya'ya girip kır, yol ve köyler de çeşitli akınlar düzenlemiştir. Osmanlı ordusu sayıca daha az olan Macar ordusu ile Ekmek Otlak'ta karşılaştı burada ağır bir yenilgiye uğramıştı. Muharebede binlerce Osmanlı askeri ölmüş veya yaralanmıştır. Bu nedenle Osmanlılar, psikolojik etkisi yıllar boyunca sürecektir bu yenilgiyi unutamamıştır.

Bu yenilgiler dizisi Osmanlı ordusunun birçok yönden parçalanmış olduğunu göstermekteydi. Osmanlılar aynı anda en az üç cephede savaşıyordu: İtalya'da, Balkanlar'da ve Güney'de Memlûklülere ile. Bu kadar çok cephede savaşmak Saray'ın dikkatinin dağıldığı, kaynaklarının bölündüğü birçok durumdan sadece biridir. Tarih boyunca, çok az sayıda büyük güç birden fazla cephede savaşmayı sürdürebilmiştir; bunların en başarılı olanı muhtemelen Romalılar idi. Osmanlı İmparatorluğu'nun durumunda, ordu karasal savaşlar sırasında parçalandığından donanma daha da az ödenek aldı ve çok fazla kontrol altında tutulamadı.

Deniz kuvvetleri ve ordunun yenilgiler dizisinden sonra, Sultan II. Beyazıt kendi konumunu pekiştirmek için imparatorluğun yeniden düzenlenmesi üzerine yoğunlaşmıştır. Bu yeni yapılanmada, güçlü bir donanmaya duyulan ihtiyaç açıldı ve bunu hazırlamak için çoğunluğu Hıristiyan olan işinin ehli kadirga kaptanları ve Müslüman korsanlar kiralandı. Korsanların sahip olduğu teknik deneyim ile, Beyazıt döneminde kadirga yapımı arttı.

---

<sup>77</sup> İbn Kemal, Rodos ve Otranto işlemleri Memlûkler'e kara operasyonları ile çakıştı olduğunu göstermektedir. Serafettin Turan, çevirmen. İbn Kemal, *Osmanlı Hanedanı Tarihçesi, VII. Defter*. (Ankara, 1954- 57), II cilt, 500-510.

Donanmaya yapılan ilk büyük yatırımının karşılığını Saray cömertçe almıştır; 1499 yazında yeni filo, Mora'da çeşitli savaşlar kazanılmış ve 1503 yılına kadar ise Venedik filosunu yenip İnebahtı, Modon, Koron, Navarin ve Durazzo adaları fethedilmişti. Bu olayların ardından deniz üstünlüğü durumu bütünüyle değişmiştir. Osmanlı donanmasının artan gücü bu savaşlarda gösterilmiş oldu. Hiçbir Hıristiyan filo Osmanlı'nın gücüne meydan okuyamamıştır. Nihayet, Osmanlılar Doğu Akdeniz'de tam bir deniz üstünlüğünü elde etmiştir. Ancak bu başarılı Venedik ile 1499-1502 tarihleri arasında yapılan savaştan sonra sultanın dikkatini, güneye ve doğuya kaydırmıştır.

#### **4.2 Akdeniz'deki Osmanlı Donanması Durumu**

1499 yılında Navarin Limanı ile Burak Adası açıklarında yapılan Burak Adası Deniz Savaşı'nda Osmanlılar bir dönüm noktasına ulaştı. Bu savaş, ayrıca Zonchio Savaşı veya Sapienza Savaşı veya İlk İnebahtı Savaşı olarak da bilinir. Burak Reis ve Kemal Reis kontrolü altındaki özel olarak yapılmış 2 yeni göke (karakaya benzeyen, ama harp gemisi özelliği karakadan daha hafif gemi) ve üç yüz başka çeşit Osmanlı gemisi Navarin'e seyredirken bir fırtınaya yakalandı. Osmanlı filosu günlerce bu kötü hava koşullarına maruz kaldıktan sonra nihayet Venedik kıyılarına ulaştı. Bekleyen 47 kadirga, 17 galyot (bir tür daha hafif kadirga) ve çeşitli Hıristiyan devletlerden gelen neredeyse yüz başka gemiden oluşan Venedik filosu, hemen Osmanlı filosuna saldırdı. Burak Reis'in kuşatılan kendi gemisini (göke) nefle ile tutuşturdu ve iki Venedik gemisinin de bu yangıda yanmasını sağladı. Hatta kötü hava koşulları, gemi kaybı ve Burak Reis'in şehit olmasına rağmen Osmanlılar, kötü organize olmuş Hıristiyan düşmana karşı savaşı kazandı. Teknolojik açıdan Osmanlılar ilk defa bu savaşta göke ve gemide top kullanmıştır.

Hiçbir büyük filo 1515 yılına kadar mevzilendirilmemesine rağmen, Doğu Akdeniz'deki bu hakimiyet on altıncı yüzyılın ilk çeyreğinde de devam etmiştir. Osmanlı gemileri Ege'de gezerken taşıma, kıyı savunması ve korsanlara karşı tüccar gemilerini koruma faaliyetlerinde bulunmuştur. Ancak 1520'lerde, Sultan bir kez daha Rodos'ta, Balkanlar'da ve Mısır'da Memlûklüder ile aynı anda birden fazla savaş arasında kaldı. Bu olaylar devam ederken 1525 yılında birkaç kriz daha ortaya

çıktı. Askeri faaliyetlerin bir eksikliği nedeniyle Yeniçeriler bir ayaklanma başlattılar. Osmanlı kontrolü altında bulunan olan Kahire'de de eşzamanlı bir ayaklanma başladı. Sadrazam İbrahim Paşa kontrolü geri ele geçirmek için Kahire'ye gönderildi. Bütün bu kaosun ortasında, hem Piri Reis hem de Salman Reis donanmayı güçlendirmek için Sultan tarafından çağırıldı. O zamanda Portekizli Amiral Alfonso de Albuquerque'nin Hint Okyanusu Bölgesi'nde çok iyi bilinen amaçları; Kızıldeniz'in içerisindeki deniz trafiğini kesmek, Hint Okyanusu'ndaki ticaretin kontrolünü ele geçirmek, o ticareten elde edilen karı kullanarak Mısır'ı fethetmek ve en son Kudüs'ü kurtarmaktı.<sup>78</sup> Tüm bu hedefler Osmanlılar için sorun olacaktı. Bu nedenle Sultan bu en saygın deniz danışmanlarının önerilerini dikkati almayıp 1526 yılında deniz operasyonları yerine kara eylemlerine odaklanmaya karar verdi. Bu noktadan itibaren, donanma ayakta kalma ve var olma çizgisinden öte bir gelişme göstermemiştir. Bu süreçte Sultan, Portekiz sınır baskınlarını ciddi bir tehdit olarak görmemiştir.

1565'te Osmanlılar, Hospitalier Şövalyeleri tarafından yönetilen Malta Adası'nı kuşattı. Tarihçi Svat Soucek'e göre Osmanlılar Malta'yı ele geçirmek için gerekli yeteneğe sahip olmalarına rağmen, gerçek bir çaba sarf etmemiştir.<sup>79</sup> Malta, Akdeniz boyunca uzanan deniz üsleri dizisi bağlantısının bir parçası olabilirdi. Eğer Osmanlılar Malta'yı alabilselerdi Doğu Akdeniz tamamen Osmanlı kontrolü altında bir göle dönüşmüş olurdu.

1571'de İnebahtı Savaşı Akdeniz'de tamamen kadirga kullanılan son deniz savaşı oldu.<sup>80</sup> İnebahtı'da Osmanlı donanması, beş saat içinde Hıristiyan ittifak filosu tarafından imha edildi. Kutsal İttifak'a İspanya, Venedik, Papalık, diğer küçük beylikler ve Hospitalier Şövalyeleri gemileri dahildi. Toplamda iki yüz kadirga ve altı yeni "mahon" gemi daha vardı. Mahonlar, deniz savaşlarında kullanılmak üzere devasa ticaret gemilerinden dönüştürülmüştür. Sahip olduğu yelken ve büyük ateş gücü altında geleneksel kadirga boğulmuştur. Osmanlı filosunda da aslında 200'den fazla gemi vardı ama gerekenden çok daha az sayıda kürekçi ve asker taşımışlardı. Hıristiyanların kullandığı taktik ve savaş metotlarına ek olarak, Osmanlılar neredeyse yarısı az sayıda silah ve mühimmat ayrıca vardı. Tarihçi Michael

<sup>78</sup> Walter de Grey Birch, çevirmen. *The Commentaries of the Great Alfonso Dalbuquerque, Second Viceroy of India*. (Cambridge, 2010).

<sup>79</sup> Svat Soucek, *Studies in Ottoman Naval History and Maritime Geography*, 15.

<sup>80</sup> İnebahtı savaşı teknik analiz için bkz. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, 236-64.

Murrin'in İnebahtı Savaşı'nı derinlemesine analizinde Kutsal İttifak'ın ateş gücünün, gelişmiş taktiklerinin ve teknolojisinin Osmanlı donanmasını yendiği sonucuna varmıştır.<sup>81</sup> Ancak Hıristiyan taraf ileri teknolojiyi kullanmasına rağmen, her iki taraf da eski kadırğa ile savaşmıştır. Tarihçi Carlo Cipolla'ya göre, "İnebahtı, yeni tür teknelerin ve silahların deniz savaşında yeni bir çağ açtığı ve deniz savaşı stratejisine yeni bir yön verdiği dönemde kadırgalar ile biniş ve sıkıştırma taktiği ile savaşılan anakronik bir savaş olmuştur...her iki taraf da modası geçmiş gelenek ve tekniklerin esiri olmuştur."<sup>82</sup> Başka bir deyişle eninde sonunda iki taraf da kaybetmiş oldu.

Savaşta Osmanlılar, mahonları ticaret gemisi zannettiler ve önce onlara saldırmaya çalıştılar. Sonuç olarak mahon silahları tarafından tahrip edilerek erken bir bozguna uğratıldılar. Savaşta yaklaşık otuz bin adamla beraber gemilerin çoğu kaybedilmiştir. Osmanlı filosundan geriye kalanlardan acilen geri çekilmek zorunda kalmıştır. Osmanlılar için İnebahtı, on altıncı yüzyılda kaybettikleri ilk büyük deniz savaşı oldu. İnebahtı Savaşı'ndan sonra Sultan için "Kara ve Denizlerin Hükümdarı" unvanı artık kullanılmamıştır.

Güneydeki yeni topraklarda merkezi bir yönetim politikası olmamasına rağmen, Osmanlıların deniz sınırı boyunca eşgüdümlü bir denizcilik komutası vardı. Bu durum, bu dönemde Hıristiyan deniz milletleri üzerinde büyük bir avantaj oluşturmuştur. Hıristiyan imparatorluklar her iki taraf için de öldürücü olan mücadeleler sonucunda felç edilmiştir. Hıristiyan milletler genellikle hanedan savaşlarına dahil edildikleri gibi, Doğu Akdeniz'i neredeyse Osmanlılara terk etmişlerdir. Hiçbir Akdenizli komşu, bir donanma kurmak veya genişletmek için kendilerine denk görmediği Osmanlı kaynaklarının yeterli bir gerekçe olduğunu düşünmemişlerdir.

### 4.3 Hint Okyanusu Bölgesinde Osmanlı Donanması Durumu

Osmanlı Sarayı, filosunu güney sularında konuşlandırmaya henüz hazır değildi. Osmanlılar karada Memlûklerle mücadele ederken, Memlûk filoları

<sup>81</sup> Michael Murrin, *History and Warfare in Renaissance Epic* (Chicago, 1995), 138-159.

<sup>82</sup> "Lepanto was an anachronistic battle, fought with galleys and a lot of boarding and ramming, at a time when novel types of vessels and weapons were opening a new era in naval warfare and showing the way to a new naval strategy...both parties were prisoners of outdated traditions and techniques." Carlo Cipolla, *Guns Sails and Empires*, 100-101.

denizlerde Portekizliler ile meşgul oluyordu. 1508 yılında Amir Hüseyin komutasındaki 12 gemi ile Memlükler, Hint kıyısındaki Chaul'da Portekizlileri yenmiştir. Ancak bir yıl sonra 1509'da çeşitli Müslüman topluluklardan oluşturulan yeni filo, Portekizlilerinkine denk bir filo olmamıştır. Osmanlılarınki gibi Memlük Sultan'ının savaşçıları da denizde taktik ustaları değillerdi, onlar daha çok geleneksel askerlerdi.

Portekizliler, Müslümanların kontrolü altındaki şehirler için bir tehdit oluşturmaya devam etmekteydi. 1513 yılında Alfonso de Albuquerque komutasındaki 24 gemi, 1700 Portekizli asker ve 1000 Hintli askerden oluşan deniz filosu Aden'e saldırdı. Şehir saldırıya karşı kendini savunmayı başardı. Bu saldırı, Kızıldeniz kıyısındaki şehirler için bir uyarı niteliğindedir. Paralı askerlerden oluşan bir ortak deniz gücü kuruldu. Anadolu'dan gelen Türkler, Araplar ve Güney Afrikalılar Salman Reis tarafından yönetiliyordu. Silah, demir, kereste ve bunlar eşlik eden yetenekli denizciler Osmanlılar tarafından Memluklere gönderildi. Amaç, Süveyş'e yakın bir cephanelik bulundurmaktır.

Osmanlıların güney enlemlerde Portekizliler üzerinde çeşitli avantajları vardı. Hindistan ve Endonezya'daki mevcut denizcilik nüfusunun çoğunluğu Müslümandı. Bu ortak plan ilişkileri ve istihbarat toplamayı kolay hale getirdi. Aslında bu Müslüman kentlerdeki bazı Müslüman olmayan topluluklar, Sultan'ın onları korumasını istedi. Portekizliler ile karşılaştırıldığında, Osmanlıların seyahat mesafesi daha kısaydı ve kıtanın etrafını dolaşmalarına gerek yoktu. Tüm bu faktörler de aslında göstermektedir ki Osmanlıların güney sularındaki faaliyetleri özellikle Portekizlilere göre daha kolay olmuştur.

Paralı Müslüman askerlerden oluşan karma filonun ilk savaşı Cidde Limanı'ndaydı. 15 karaka, 10 kalyon, 8 kadirge ve üç bin askerden oluşan bir Portekiz donanması, 1517'de Cidde'de saldırdı. Savaş Müslümanlar tarafından, filonun sahip olduğu hatırı sayılır derecedeki silah gücü sayesinde kazanıldı. Portekiz filosunun savaşta kalmak için yeterli cephanesi ve gıdası yoktu. Ancak Müslüman filo Cidde'den Portekizlileri kovalamak için, sahip olduğu bol miktardaki silah gücüne ek olarak, aşına olduğu coğrafyayı da bir savaş taktiği olarak kullandı. Kalenin altındaki kıyıda silahlı koruma sağlamak ve araziye savunmak için bir kadirge filosu konuşlandırılmıştı. Bu, Portekiz filosunun üstün teknolojisini yenmek için Müslümanların kendi yerel avantajlarını kullanmalarının ilk örneklerinden

birisidir. On altıncı yüzyılda değişen deniz savaş teknolojileri tarihçisi John Guilmartin'e göre; Cidde Savaşı açıkça Akdeniz'deki deniz savaş sistemi'nin askeri savunma gücünü gösterdi.<sup>83</sup> Portekizliler saldırdığında Müslümanlar genellikle savunma konumundaydı ve Müslümanların uyguladığı standart savunma taktiği, kara savunması ve kadirga yangınlarının bir kombinasyonuydu.

Cidde'deki yenilgiden sonra, Portekizliler savaş denizlere kaydırmıştır. Portekiz gemileri, Müslümanların kontrolündeki adaları tutuşturup yağmalamışlardı. Malabar Kıyısı ve Kızıldeniz arasında seyreden her gemiyi başarıyla ablukaya aldılar. Ayrıca bir Müslüman gemisi gördüklerinde, ona da saldırmaya çalışırlardı. 1518 ve 1519 yılları arasında Doğu Akdeniz'de oldukça az deniz ticareti olduğu gibi, Portekizlilerin eylemleri de başarılıydı. Osmanlı'nın fethinden sonra Mısır'ı ziyaret eden Leo Africanus (Hasan el-Vezzan) Mısır'da hiçbir ticari faaliyet olmadığını fark etmişteki, bu da Portekizlilerin ticaret yollarını neden Afrika'nın güney kıyıları boyunca kaydırmaya çalıştıklarını açıklar.<sup>84</sup> Bunun yanı sıra başka bir tarihçi olan Godinho da Doğu Akdeniz'de hiçbir ticari faaliyet olmadığını belirtmiştir.<sup>85</sup>

Osmanlı Sarayı, Portekizlilerin girişimini ciddi bir tehdit olarak görmediği halde yine de Osmanlı amirallerinin harekete geçmesini önermiştir. Osmanlı genişlemesinde dikkate alınan birincil endişe Safeviler'e karşı olduğu için İran'a ve Irak'a doğru ilerlemeye daha büyük bir önem verilmekteydi. Safeviler ve Memlûkler müttefikler. Güneye doğru ilerlerken siyasi aktörler Osmanlılara motivasyon karşıtı Safevi karşıtı Memlûk emelleri tarafından bilgi verildi. Ticaret hacminde azalma olduğunu gösteren raporlara rağmen I. Selim, Levant ya da Hint Okyanusu'ndaki ticaret faaliyetleri ile pek ilgili değildi. Saray, Portekiz saldırı altındaki Müslüman şehirlere malzeme göndermeye devam etti. Tarihçi İbn İyas'a göre 1511 yılında Sultan, Memlûklüler'e üç yüz tüfek, otuz bin ok, kırk bin kantar barut gönderdi.<sup>86</sup> Memlûk Safevi ittifakına rağmen Sultan, rakiplerini Hıristiyan Portekizlilere karşı desteklemiştir. Bu eylemler, bölgedeki Portekizli tehdidi hakkında yeterli bilgi elde edilmesini sağlamış ve bu da Sultan'ın daha az kaygılanmasına neden olmuştur. 1525 yılında Salman Reis, tüccarlar, hacılar,

---

<sup>83</sup> Cidde'de savaş "clearly showed the defensive military strength of the Mediterranean system of warfare at sea." J.F. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys*, 15.

<sup>84</sup> Leo Africanus, *History and Description of Africa*. Haz. R. Brown, I, 25.

<sup>85</sup> "non e piu mercadonti ni al Cairo ni in Alexandria" Godinho, *Descobrimentos*, 148.

<sup>86</sup> Ibn İyas. *Journal dun bourgeois du Cairo*, ed. Gaston Wiet (Paris, 1955), I. bölüm, 391.

ajanlar ve elçilerden oluşan bir gruptan Hint Okyanusu çevresindeki olaylar hakkında istihbarat edindiğini Sultan'a bildirir. Yine de Hint Okyanusu'na uzanan seferler her zaman isteksizce desteklenmiş ve yetersiz finanse edilmiştir. Ayrılan kaynaklar Güney sınırı için ayrılmamış, bunun yerine kara savaşlar ya da Akdeniz'deki savaş eylemlerini karşılamışlardır.

Mısır'ın fethinden birkaç yıl sonra Selman Reis komutasındaki donanma ve ordu kombine gücü, Yemen'i ele geçirmeye başlamıştır. 1527 yılında Moka limanına yanaşan gemilerdeki iki ordu komutanı, Yemen Bölgesindeki çeşitli bağımsız savaş beyliklerini sindirmişlerdir. O yılın Eylül ayında Osmanlı gücü, Aden limanı dışında Yemen kıyısının tamamını ele geçirmiştir. Aden Emiri Osmanlılara teslim olmayı reddetti ancak Cuma günleri padişahın adına hutbe okutma ve onun adına sikke bastırma konusunu kısmen kabul etmiştir. Aden kıyılarının ile kontrolü tüm Kızıldeniz'i kontrol etmek Osmanlılar için mümkün hale gelmiştir. Selman Reis, Hindistan'dan gelerek Kızıldeniz halicine giriş yapmak isteyen tüm gemilerden transit ücret tahsil etmek için bir gümrük dairesi kurmuştur.<sup>87</sup> Ancak Osmanlı'nın Yemen'deki kontrolü kısa ömürlü oldu. Selman Reis de dahil olmak üzere, ordu ve donanma liderleri, kişisel rakipleri tarafından öldürüldü. Böylece Yemen tekrar hukuksuzluğa ve kaosa sürüklenmiştir.

Osmanlıların Yemen kıyılarındaki kontrolü kaybetmesi ile 1528 yılında Portekizliler Kızıldeniz'e girip Müslümanların gemilerine saldırmaya başladı. Bunun yanı sıra Kızıldeniz'in girişindeki Osmanlı deniz üssüne de saldırmışlardır. 1529 yılında Aden Emir'i, Aden'i Portekiz'e vassal kılmak ve yıllık bir haraç ödemek için de ikna olmuştur. Böylece Osmanlıların Yemen'i ilk işgali gerçekleşmiştir. Yemen'den geri çekilen Osmanlı gücü 1531 yılında Portekiz saldırmadan hemen önce Diu'ya gelmiştir.<sup>88</sup> Osmanlı kuvveti Gujaratlılar ile beraber Diu'yu savunmuştur. Osmanlı'nın Diu'daki zaferini haber aldıktan sonra Aden Emiri, şehrini Osmanlı İmparatorluğu'nun bir vassalı ilan etmiş ve Aden'deki Portekiz garnizonuna hapsedilmiştir.

---

<sup>87</sup> Salih Özbaran, A Turkish Report on the Red Sea and the Portuguese in the Indian Ocean (1525)." *Arabian Studies* 4 (1978): 84.

<sup>88</sup> Osmanlıların 1531 yılında Diu'ya savunması için bkz. M. Yakub Mughul, "Türk Amiralî Emir İbn Behram Bey'in Hindistan Seferi (1531)." *Istanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi* 4-5 (ağustos 1973-1974), 250-58.

1534-1535 askeri hareketlerinde Osmanlılar Irak'ın Arap ve İran bölümlerini ele geçirdi; bu yeni topraklar ile Bağdat'a erişim kazanmış oldu. Bağdat'ın düşmesinden sonra diğer Iraklı yerel şeyhler, Basra da dahil, Osmanlılara bağlılıklarını belirttiler. Bu bağlılık yeminleri, muhtemelen Portekiz tehdidine karşı stratejik bir karşı denge arz etmesi için verildi. Çeşitli yerel şeyhler tarafından gerçekleştirilen birkaç siyasi hareketten sonra, Basra bir beylik olarak Osmanlı kontrolü altına doğrudan girmiştir. 1546 yılında Basra ile birlikte Osmanlılar Basra Körfezi'ne de erişim kazandı. Basra kazanıldıktan sonra, Katif ve Lahsa'daki direniş çok azalmıştı. 1550 yılında Katif'te Araplar Osmanlılara kendi kalelerini teslim ettiler.

Osmanlılardan dostane bir mektup almalarına rağmen Portekizliler, Osmanlıları her zaman bir tehdit olarak görmüştür. Osmanlılar Basra'yı kazandıktan sonra bu durum özellikle belirgin olmuştur. Basra'nın kontrol altına alınması ile Osmanlılar, Bab el Mandeb'de gemilerin Basra Körfezine gidiş gelişlerini de kontrol altına almayı başarmıştır. Kızıldeniz'in başındaki ideal konumu ile Osmanlı donanması, Kızıldeniz ile Basra Körfezi arasındaki herhangi bir yerde bulunan gemilere yardım gönderebilmekteydi.

Osmanlıların Hint Okyanusu'ndaki ilk saldırı operasyonlarından birisi 1538 yılındaki altı hafta süren Diu Kuşatması olmuştur. Katip Çelebi, kitabı *Tuhfetu 'l-kibar fi Esfariil-bihar*'da Osmanlıların Diu'daki başarısızlığının nedeninin kısmen bir mühimmat sıkıntısı olduğunu iddia etmiştir.<sup>89</sup> Buna ek olarak Portekiz'in Hürmüz'deki valisi Dom Alvaro de Noronha, Portekiz Hint Devleti'nin valisine gönderdiği bir mektupta Osmanlı kuşatmasının başarılı olabileceğini yazmıştır.<sup>90</sup> Noronha onların başarısızlığını hem güçlü Portekiz direnişine hem de barut, mühimmat ve diğer savaş malzemelerinin eksikliğine bağlamıştır. Hint Okyanusu bölgesinde, mühimmat ve basit lojistik süreç Osmanlılar için büyük sorun olmuştur. Mısır Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa'nın kontrolü altındaki güçlü Osmanlı filosunun kuşatma başarısızlığına rağmen, Portekizliler onların deniz gücünden

---

<sup>89</sup> Kitap Çelebi, *Tuhfetu 'l-kibar fi Esfariil-bihar*. (İstanbul, 1973), 83-84 ve İngilizce bölüm Katib Çelebi, *History of the Maritime Wars of the Turks*, çevim James Mitchell, (Londra: 1831), 66.

<sup>90</sup> Salih Özbaran, *The Ottoman Response to European Expansion. Studies on Ottoman-Portuguese Relations in the Indian Ocean and Ottoman Administration in the Arab Lands During the Sixteenth Century (Analecta Isisana XII)*, (İstanbul, 1994) 162-163.

etkilenmişlerdir. Basra, Süveyş ve Aden'de deniz üssüne sahip olan Osmanlılar Kuzeybatı Hint Okyanusu'nu kontrol etmiştir.

Osmanlılar, Diu'dan kendi istekleri ile çekildikten sonra 1538'de Aden'i ele geçirmeyi başardı. Aden limanı, Diu'da Portekizliler ile Osmanlılar arasındaki bir çekişmede kazanılmayıp, yerel bir Arap kabile şefinden alınmıştır. Başka bir deyişle Aden, Diu Kuşatmasından geri çekilirken Hadim Süleyman Paşa tarafından alınmıştır. Osmanlılar Aden üzerinde sınırlı bir kontrol gücüne sahiplerdi. Osmanlılar yeniden bir gümrük dairesi ve birden fazla askeri üs inşa etmiştir. Diu'yu uzun süre kuşatması ve Aden'i ele geçirmesi kombinasyonunun bir sonucu olarak Portekizliler, Osmanlıları gerçek bir tehdit olarak görmeye başlamışlardır. Portekizli memur Joao de Castro Kral'a umutsuz bir mektupta:

Bu yeni komşuların bizler için ne kadar zararlı ve sakıncalı olduğunu belirtmek hemen hemen gereksiz görünmektedir, yalnızca şu anki mevcut konumlarını koruyarak böylesi bir tehdidi temsil etmektedirler ve (kendi savunmamızı sağlamak adına) bizler bu toprakları tamamen terk etmeye zorlanmadan önce fazla bir şey gerektirmeyecek böylesine büyük bir maliyeti üstlenmek zorunda kalacaklardır

diye yazmıştır.<sup>91</sup> Ancak 1640 yılında Osmanlılar Aden'den çekilmiştir.

Diu'dan geri çekildikten ve Yemen'i aldıktan sonra, deniz kuvvetleri ve Basra'daki kara kuvvetlerinin kombinasyonu ile Osmanlılar Basra Körfezi üzerindeki kontrolü güçlendirmek için çalışmaya devam etti. Bölge hedefi, Arabistan'ın doğu kıyısını ve Bahreyn Adasını almak ve Hürmüz Boğazı'nı açık tutmak oldu. Gujarat'ta bulunan bir liman olan Surat'ın valisi Hoca Safar komutasındaki Müslüman bir koalisyon kuvveti yeniden 1546'da Diu'yu almaya çalışmıştır.<sup>92</sup> Moka'daki Osmanlı memurunun üssünden topçu ve beş yüz yeniçeri göndermesinden ötürü Osmanlılar için bu İkinci Diu Kuşatması, Portekizlere karşı temsili bir savaş olmuştur. Kuşatma iki taraf için de ağır kayıplar verilerek yoğun bir

<sup>91</sup> "quam danosa e pergudisiall nos seja esta vizimhamça a meu ver a pouco que detriminar, porque somente con estarem quedas nos farão tamta guerra e porão em tanto gosto que não sera muito de nos porem em termos de deixar a terra." *Cartas*, 51. Giancarlo Casale atıfta, *Ottoman Age of Exploration*, 65-66.

<sup>92</sup> Diu kuşatması hakkında bkz. Giancarlo Casale, *Ottoman Age of Exploration*, 58-64; Katıb Çelebi, *Tuhfetül-Kıbar*, 83-84; ve Herbert Melzig, *Büyük Türk Hindistan Kapılarında* (İstanbul, 1943).

şekilde sürmekteydi fakat Portekizli destek filosu Goa'dan geldiği zaman nihayet sona ermiştir. Müslümanlar bir kez daha Diu'yu alamamıştır.

Portekizlilerin destek filosu Diu'ya vardığında, Osmanlılar Basra Körfezi'ndeki küçük limanlara saldırmaya başladı. 1545 yılında Bağdat Valisi Ayas Paşa Hürmüz'e karşı askeri hareket hazırlamak için Basra'nın şeyhine Basra'nın şehrinin kapılarının açılmasını talep eden bir mektup gönderdi. Şeyh, Portekizlilere acil yardım çağrısında bulunan bir mektup gönderdi, ancak Portekizliler Diu'yla meşgul oldukları için, Basra kendi kendini savunmak zorunda kalmıştır.<sup>93</sup> 1545 yılının sonuna doğru Osmanlılar, yerel direnişi hezimete uğratıp Basra'yı kolayca ele geçirmişlerdir.

Osmanlı tehdidine karşı Portekizliler 1552'de Katife saldırdı. Orada Portekizliler ve Safeviler'e karşı sayıları az olan Osmanlılar kalelerini 8 gün boyunca savundu ama en sonunda teslim oldular. Portekizliler Basra'ya devam etmeyi planlamaktaydılar. Ama Basra beylerbeyi, başka kurnaz bir yol ile Portekizli kaptanı Osmanlıların Basra'daki Araplar ile bir ittifak kurduğuna inandırmaya çalıştı. Portekizli Kaptan Fernanco de Noronha, Hürmüz'e çekildiği zamana dek Osmanlılar tarafından aldatıldığını öğrenemedi.

Katif fethinden sonra Osmanlılar başka bir deniz üssü daha almadı. 1552 yılında, Basra Boğazı'nda güvenliği sağlamak için Piri Reis'e, Hürmüz'ü ve sonrasında Bahreyn'i alması emredildi. 20'den fazla kadirge, 4 kalyon veya barça ve başka yardımcı gemilerden bir oluşan filo ile Piri Reis Basra'dan ayrıldı. Osmanlı filosu aynı yol üzerinde bulunan Muskat'ı kolayca ele geçirdi. O dönemde ise Hürmüz Adası'nın çoğunluğu Portekizlilerin kontrolü altındaydı. Portekizliler Osmanlıların yaklaştığına dair istihbarat edindikleri için ilk defa yeterli derecede savunma hazırlamayı başardılar. Şehre girer girmez Osmanlılar şehri ele geçirdi ve kaleyi bombardımana tutmaya başladı. Portekizliler kalelerini savundular da Osmanlılara saldırmamayı tercih ettiler. Yaklaşık bir ay sonra Piri Reis ve filosu ganimet ve mahkumlar ile Basra'ya çekildi. Piri Reis'in vermiş olduğu bütün fiziksel hasara rağmen kendisine verilmiş olan görevi başarıyla yerine getirdiği söylenemez. Asıl hedef olan Hürmüz, Portekizliler'in kontrolü altında kaldı. Maalesef Süveyş'e

---

<sup>93</sup> Basra'yı koruma hakkında Portekizli mektuplar dizisi için bkz. Luis de Albuquerque, "Alguns aspectos de ameça turca sobre a India por meados do seculo XVI." *Agrupamentos de Estudos de Cartographia Antiga* 51 (1997).

döndükten sonra Piri Reis, başarısızlığı yüzünden mahkemeye çıkarıldı ve 1553 yılında idam edildi.

Osmanlılar Basra Körfezi Bölgesi'nde kendi kontrolünü güçlendirmek için girişimlerini sürdürdü. İlk görev, Piri Reis'in filosunu Süveyş'e geri getirmek oldu. Ancak Portekizliler'in o zaman güçlü bir istihbarat avantajı vardı ve yakın zamanda yakaladıkları bir Arap esirden Osmanlı filosunun hareketi hakkında bilgi aldılar ve bu şekilde de filoyu durdurmakta başarılı oldular. Yeni *kapudan* Murat Reis, filosunu Basra'ya geri getirdi. Sonraki *kapudan* Seydi Ali Reis, aynı görev için sultan tarafından atandı. Portekizlilerin sadece Körfez'de 4 gemisi olduğu yanlış istihbaratını aldıktan sonra 1554'te 15 gemiden oluşan filosu ile Basra'dan ayrıldı. Portekizliler yeniden güçlü istihbaratlar ile bu yolculuk hakkında bilgi edindiler ve 25 gemi, 6 karavelden oluşan bir filo ile Umman kıyısına yakın bir yerde Osmanlı filosu ile karşılaştılar. Portekizliler Lima Limanı'na geri çekildikleri için Osmanlılar bu çatışmada başarılı oldular. Ancak Portekizliler filosunu yeniden onardılar ve filoya yeni gemiler kazandırdılar. Osmanlı filosu ağır hasar ve kayıplar verilerek geri gönderildi. Sultan Süleyman başka bir deniz *kapudanı* olan Sefer Reis'i filoyu almak için Süveyş'e geri gönderdi.<sup>94</sup> Ancak Sefer Reis'in sadece 3 gemisi vardı ve birkaç Portekiz gemisi tarafından ele geçirebildi.

On altıncı yüzyılda Hint Okyanusu Bölgesi hakkındaki ilginç şeylerden birisi de stratejik olarak planlanmış hiçbir savaşın yapılmamış olmasıdır. Bu, kısmen bölgede yer alan oyunculardan kaynaklanmaktadır. Denizci tüccarlarını korumak için kullanılan Portekiz donanmasının yanı sıra Müslüman ülkeler, Hindistan ve Afrika'dan gelen tüccarlar da vardı. Müslüman ve Afrikalı tüccarlar bazen korsan olarak çalışmışlardır.

Bu dönemde büyük ölçekli savaşlar yerine tarihi baskınlar, kuşatmalar ve çatışmalar olmuştur. En büyük çatışma 1554 yılında gerçekleşti. Seydi Ali Reis Basra'dan Süveyş'e 15 kadirge getirmekte iken Osmanlılar, Kızıldeniz'de Portekiz gemi filosu ile karşılaştı. Portekizlilerin potansiyel gücü karşısında Osmanlıların gözü korkmuştur ve bu nedenle Osmanlılar görevlerini terk edip rotalarını değiştirmişlerdir. Hadım Süleyman Paşa tarafından 1538'de yapılan Diu Kuşatması ve Piri Reis tarafından 1552 yılında yapılan Hürmüz Kuşatmasının boyutları büyük

<sup>94</sup> Sefer Reis'in doğum günü bilinmez. Onun en erken sözde Osmanlı arşiv belgesinde, 1544 yılında Süveyş'te kadirgeadan bir filo komutanı idi. Giancarlo Casale, "An Ottoman Intelligence Report from the Mid Sixteenth Century Indian Ocean." *Journal of Turkish Studies* 31/1 (2007): 187-88.

olmasına rağmen ikisi de başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Portekizliler de, Cidde ve Aden kuşatma teşebbüslerinde başarısız olmuştur.

Hürmüz'ü almadaki başarısızlığından sonra Osmanlılar Hint Okyanusu bölgesindeki kıyı sularında seyretmeye devam etmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu harp gemileri kendi limanlarını, topraklarını ve tüccarlarını korumuştur. Kendi kıyılarının açıklarında ve denizde Portekiz gemilerine saldırmaya devam etmişlerdir. Açıkça ortak düşman olarak bahsettikleri Portekizlilere karşı Osmanlılarla Aceh ve Sumatra Müslümanları askeri teknik yardım sağlamışlardır.

1573 yılında Osmanlı İmparatorluğu İspanya'dan Tunus'u almasına rağmen yapılan gerçek bir savaş değildi. Osmanlılar gelmeden önce Don Juan, İspanyol filosunun çoğu ile Tunus'u terk etmiştir. Osmanlı filosu kolayca Goleta'da kalan İspanyol garnizonunu yenip şehri işgal etmiştir. Ancak Osmanlı donanması, 1645 yılında Girit'te bir grup yelkenli gemi tarafından geçici olarak başarısızlığa uğratılmıştır. 1648 yılında Osmanlılar Kandia kalesinin dışında alanın adanın boyunca ele geçirmişlerdir. Osmanlılar 21 yıl boyunca Venedikliler ve onların Hıristiyan müttefiklerinden Girit'deki Kandiye Kalesi ele geçirmeye çalıştılar. Osmanlıların, 1648 yılında Venediklilerin yelkenli filosunu yenebilecek bir filosu yoktu. Osmanlılar tarafından kuşatılmış olan Kandiye Kalesi'ne, Malta ile daha gelişmiş bir donanma filosuna sahip olan Venedik ve Papa tarafından takviye ve erzak gönderilmekteydi. Bu takviyeler asıl olarak Osmanlı kuşatmasını etkisiz hale getirmiştir. Her iki taraf da savaş yorgunluğu yaşamıştır. 1666 yılında Osmanlılar Girit'e büyük bir filo göndermiş ve Osmanlılar ve Hıristiyan orduları 2 yıl boyunca savaşmıştır. Nihayet 1669 yılında Kandia teslim edilmiştir. Osmanlıların nihai savaş zaferine rağmen denizde savaştığında 25 yıl süre filo geliştirilmesi için ihtiyaç gösterdi.

1570'lere kadar, Osmanlılar ve Portekizliler arasında bir tür çözümsüz bir uyuma ulaşılmıştır. Osmanlılar, sınır topraklarında temkinli bir ateşkes politikası uygulamıştır. İki güç kendi topraklarında kendi ilişkilerini yönetmeye devam etmişlerdir. Osmanlılar, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde egemen olurlarken, Portekizliler açık denizde hüküm sürmeye devam etmişlerdir.

## BEŞİNCİ BÖLÜM: EKONOMİ

Osmanlı İmparatorluğu'nun kara alanı yalnızca on altıncı yüzyılın başında tam anlamıyla zenginleşti. Anadolu yarımadası; Doğu Akdeniz ve İran, Irak ve Suriye arasındaki ticaret ve kervan yolları için mükemmel bir konumdaydı. Hazine kara ticareti ve toprak vergisine bağlıydı. İmparatorluğun ana gelir kaynağı vergiydi. Vergi gelirleri tarım, el sanatları ve ticaretten elde edilmekteydi. Genişlemeden elde edilen gümrük gelirleri ticaret vergilerine katkıda bulunmasına rağmen İmparatorluk, ısrarlı bir gelir kaynağı olarak bu gelirleri asla takip etmedi. Ancak, özellikle güney sularında yapılan gümrük tahsilatı ile ilgili birkaç istisna vardı. Ekonomik yapıya göre, bir deniz ticaret filosuna sahip olmaya veya İtalyanlar gibi deniz ticareti ulusuna dönüşmeye gerek yoktu.

İmparatorluğun erken dönemlerinde, Osmanlı donanması değişiklikler gösteren başarılar yaşamıştır. Ondördüncü yüzyılın sonlarında Osmanlı donanması emperyal bir genişleme aracı olarak Ege ve Karadeniz Bölgeleri'nde yoğunlaşmıştır. Deniz ticaretinin merkezini elde tutmaya çalışan Venedik, Osmanlıların denizdeki ana düşmanıydı. Venedik ve gelecek rakipler ile karşılaştırıldığında, her filonun hizmet ettiği imparatorluk amacının altını çizmek önemlidir. Osmanlı Sultanı önce hilafet sorumluluğunu almış ve Osmanlı donanmasını toprak genişlemesi için kullanmıştır. Sultan halifelik rolünü üstlendikten sonra donanma, Hıristiyanlar tarafından saldırıya uğrayan herhangi bir Müslüman halka yardım etmek, hac ve kutsal şehirleri korumak için kullanıldı. Ticaret, Hint Okyanusu Bölgesi'nde yapılmasına rağmen, Osmanlılar çoğunlukla ticareti kendileri yapmak yerine aracılar ile yürütmüşlerdir.

Gerçekte, hac hem ekonomik hem de dini bir mesele olmuştur. Osmanlılar 1517 yılında Mısır'ın fethinden sonra Şam'dan Hicaz'a kadar olan Hacı kervanlarının korunması sorumluluğunu kazandı. Ayrıca, denizcilik açısından, imparatorluk üç kıta Asya, Afrika ve Avrupa arasında bir pozisyon kazandı.

Osmanlı'nın Mısır'ı fethinin temel hedefinin dinden ziyade ekonomik endişelere dayalı olduğu düşünülebilir. İlk hedef olarak, baharat ticareti için Ortadoğu'da bir koridoru yeniden kurmak çok önemliydi. Bu yolun Osmanlıların eline geçmesi onaltıncı yüzyılın ilk on yıl boyunca Portekizlilerin gemilerini Afrika

kıtasının etrafında dolaştırarak ticaret yollarını değiştirmelerine yol açtı. İkinci büyük hedefi Mekke ve Medine kutsal şehirlerini Avrupa devletlerinin saldırılarından korumaktı. Son olarak Sultan, Mısır ve Hint Okyanusu'nun Müslümanlarını "kâfirlere" karşı savunmaya söz vermişti.

Bu çalışmada Askeri Nedenleri Bölümü'nde ifade edildiği gibi Osmanlılar 1517 yılında barut avantajını daha ziyade kullanarak kara savaşı yoluyla 1517 yılında Mısır'ı ele geçirdi. 1525 yılında Sadrazam İbrahim Paşa, Mısır yasalarını yeniden yazmaya başlamıştır. Ortaya çıkan kanun kitabı, *Kanunname-i Mısır* çoğunlukla Mısır ve Kızıldeniz'deki ticaret yönetmeliğini değiştirmiştir.<sup>95</sup> Yapılan değişiklikler özel tüccarların çıkarlarına yönelik olarak vergi kanunlarını daha elverişli kılmış ve Memlük ithalat ve ihracat kotaları kaldırmıştır. Gümrük dairesinden geçen malları daha sonra aynı oranda vergilendirmiştir. Kahire ve İskenderiye'deki gümrük dairelerinin kendi gelirleri şehir yönetimini desteklemiştir ve Mısır'dan uzakta bulunan Suakin ve Cidde'nin gümrük dairelerinden tahsil edilen verginin gelirlerini Mısır merkezi hazinesi ile Mekke Şerifi arasında bölüştürmüştür. Bu değişikliklerle birlikte hem Müslüman tüccarların Portekizli saldırıların artması riskine rağmen deniz ticaretine devam etmeleri teşvik edilmiş hem de imparatorluk hazinesinin geliri artmıştır.

On altıncı yüzyılın ortalarında, fetih için öngörülen ekonomik hedeflere neredeyse ulaşıldı. Baharat ticareti bir kez daha Avrupa'ya Osmanlı İmparatorluğu yoluyla geleneksel rota üzerinde akmaya başlamıştı. Kızıldeniz ve Mekke, Avrupa'dan izinsiz giriş yapanlara karşı güvenliydi. Hindistan, Endonezya ve Kuzey Afrika Müslümanları, Sultan'a kendilerini "kâfirlere" koruyacak dini lider gözüyle bakıyorlardı. Ancak bölgedeki bu ekonomik kazanımlar, Sadrazam Rüstem Paşa'nın imparatorluğu merkezileştirme girişimleri ile durdurulmuştur. Sınırdaki valiler, imparatorluğun sınırlarında serbest ticareti dizginlemek için yaptığı girişimlere karşı direnmişlerdir. Örneğin 1540'larda Basra valisi Bilal Mehmet, Hürmüz ile ticareti genişletmiş ve Mısır valisi Daud Paşa Hint Okyanusu bölgesi boyunca ticari fırsatlardan faydalanmıştır.

16. yüzyılın ortalarına kadar Osmanlıların Kızıldeniz'deki baharat ticaretini kontrol etmekte kullandıkları, kurallarla belirlenmiş bir sistem vardı. Hint

<sup>95</sup> Kanunname-i Mısır okumak için bkz. Ömer Lütfi Barkan, *XV ve XVI'inci Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Zirai Ekonominin Hukuki ve Mali Esasları, Birinci Cilt: Kanunlar* (İstanbul, 1943), 355-87. Kanunname'nin etkisi için bkz. G. Casale, *Ottoman Age of Exploration*, 40-42.

Okyanusu'ndan Mısır'a doğru yol alan tüccarlar Moka, Cidde ve Süveyş'te durup her limanda geçiş parası ödemek zorundaydılar. 1570'lerden sonrasında ise, Moka'dan Süveyş'e doğrudan hareket ederek imparatorluğun hazinesi için baharat kargosu taşıyan devlete ait bir yıllık gemi konvoyu herhangi bir vergiden muaftı. Portekizlilerin Hürmüz'ü kontrol etmesinden dolayı 1560'lar-1570'ler arasında Basra Körfezi'nde yapılan ticaret, Kızıldeniz'de yapılandan daha farklı olarak idare edilmiştir. İnebahtı'dan Şam, Bağdat ve Basra üzerinden Basra Körfezi'ne karayoluyla yapılan ticaret, İmparatorluk ile barış içinde olan herhangi bir devletten olan tüccarlara açıktı ve hızı ve seyahat güvenliğini artırmak amacıyla yollarda, liman tesislerinde ve kervansaraylarda büyük yenilikler yapılmıştı.<sup>96</sup> Böylece ticaret Osmanlıların rotanın tamamını kontrol altında tuttıkları Kızıldeniz'de sıkı bir şekilde kontrol edilirken, Basra Körfezi'ndeki rotalar serbest ticaret bölgesi olmaya teşvik edilmiştir. Bu çeşitli ticaret politikaları Osmanlı İmparatorluğu'nun belirgin piyasa şartları ve her denizdeki stratejik konumu hakkında karmaşık bir anlayışı kanıtlamıştır. Kızıldeniz'de Osmanlıların hem Hac trafiği hem de baharat ticareti üzerinde baskıcı bir piyasası vardı, böylece sıkı ticari denetimler yapmak mümkündü. Diğer bir deyişle Basra Körfezi'ndeki Osmanlı politikası, elde edilebilecek geliri maksimize etmek için bölgedeki ticaret hacmini maksimize etmekte.<sup>97</sup>

Denizcilik alanında çeşitli rakipler vardı; ancak donanma öncelikle organizasyon yapmak, ticareti genişletmek ve korumak için geliştirilmiştir. İmparatorluğun ilk günlerinde denizlerle hareket alanı paylaşımı büyük deniz kuvvetleri olan Venedikliler, Cenevizliler, ve diğer İtalyan şehir devletleri arasındaydı. Daha sonra Portekizliler ve Hollandalılar baharat ticareti için girişimlerde bulunmak için Hint Okyanusu'na girmişlerdir. Öncelikle baharat ticaretini kontrol etmeye çalışmışlar, Osmanlıların aksine güzergahları boyunca güvenliğin temini için sadece ticaret kaleleri yapmışlardır.

Ordu büyüdükçe imparatorluğun genişlediği topraklardan aldığı vergileri yükseltmesi gerekli oldu. Askeriye, her zaman tarımdan elde ettiği vergiler tarafından desteklenmiştir. Daha çok vergi almak için de Osmanlılar, sürekli olarak

---

<sup>96</sup> Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar* (İzmir, 1984), 121-23.

<sup>97</sup> Giancarlo Casale, "The Ottoman Administration of the Spice Trade in the Sixteenth Century Red Sea and Persian Gulf," *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 49/2 (2006), 170.

işlettikleri tarım arazilerini genişletmek zorundaydı. Ekonomi açısından Osmanlılar ve onların çağdaşlarının genişleme amaçları doğrultusunda birbirlerinden çok farklı öncelikler vardı.

Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'de kendi limanlarının kontrolünün gerekli olduğu anlaşılınca onbeşinci yüzyılın sonlarında Sultan II. Beyazıt, aynı anda birkaç kara savaşı yönetmesine rağmen donanmasına da yatırım yapmış ve Osmanlıların en büyük filosunu inşa ettirmiştir. Onbeşinci yüzyılın başında, filo bir zaferler dizisi ile Doğu Akdeniz'e hakim hale gelmiştir. Yeni fethedilen limanlarda toplanan gümrük vergileri padişahın hazinesini zenginleştirmiştir. Bu zaferlerle yaklaşık aynı zamanda Portekiz, Hindistan'ın doğu kıyısına ulaşmış, tesadüfi olarak bazı önemli kuzeybatı baharat ticaret limanlarını kendi yönetimine dahil etmiştir. On altıncı yüzyılda, diğer imparatorluklara ait deniz kuvvetleri teknolojiye ilerleme gösterirken Osmanlılar kendi topraklarını genişletmekteydiler. Birkaç çetin savaş gerektirdiği halde onlar da sonunda başarılı olarak yeni vassal devletleri vergiye bağlayıp yönetmiştir. Beyazıt'ın fetihleri babasının bölgesel genişlemesini tamamlayıp ve hazinesini limanların kazanalarından doğal olarak yararlandırmıştır. Akdeniz'de daha fazla hakimiyet için bir sıçrama tahtası olarak kullandıkları yeni sağlayacak bir plan yoktu. Osmanlılar çağdaşlarının aksine sadece toprak genişlemesi ile devam etti ve deniz yoluyla tüccar imparatorluk olmaya hiçbir ilgi göstermediler.

On altıncı yüzyılın başında, çeşitli gruplar, Osmanlı İmparatorluğu'nun güney sularında ticaret nedeniyle kar ettiler. Memlükler, Avrupa'ya ve Osmanlı İmparatorluğu'na kara baharat ticareti yolları üzerinde gümrük vergileri koymuştur. Afrika'nın Swahili kıyısında deniz ticaret Hintliler tarafından kontrol ediliyor ve gerekirse hareket yapılyordu. Genel olarak Afrikalılar boncuk, tekstil ve diğer mallar için altın fildişi ve köle alışverişinde bulunuyorlardı. Arap, Fars, Güceratlı ve Endonezyalı tüccarlar, bölgede barışçıl deniz ticaretine alışmışlardı. Hiçbir ülkenin Portekiz ile çarpışacak güçte bir filosu yoktu. Vasco de Gama onbeşinci yüzyılın sonunda Ümit Burnu'nu gezdikten sonra Portekizliler şaşırtıcı bir hız ile Hint Okyanusu çevresinde deniz operasyonları gerçekleştirmiştir. 1505'e kadar Almeida 15 nau ve 6 karavel eşliğinde Hindistan'a geldi. Bu sebeple on altıncı yüzyılın ilk on yılı içinde Levanten ve Akdeniz ülkelerinin ekonomileri zarar görmeye başladı.

Portekizlilerin hızlı genişleme ile birlikte bu yeni bölgede motivasyonlarını etkileyen farklı faktörler ortaya çıkmıştır. Başka bir motivasyon sosyal onaylanma imkanlarının artışı ve kralın gelirlerinde dramatik bir hazine artışı oldu.<sup>98</sup> Onların başarılı planı, önceden tasarlanmış bir sistemin somutlaştırılması yerine uzlaşma şeklindeki bir sistem oldu.<sup>99</sup> Ancak Portekizliler en yüksek deniz amirali Pedro Alvaro Cabral'a kraldan gelen bir emir dikkate alındığında, ticaretin birincil hedef olduğu görülmektedir. Portekiz fermanı olan "Regimento" Hint Okyanusunda baharat taşınan tüm Müslüman gemileri yakalayıp Kızıldeniz'den gemileri kovalayıp Hindistan'ın Malabar kıyısında Müslüman tüccarların baharat yüklemesine engel olmayı emretti.<sup>100</sup> Portekizliler, kendilerinin güç kullanmak zorunda olduklarını fark etmiştir. Onlar rekabetin işe yaramayacağına ikna edildi. Portekizli kral, barışçıl ticaret yapmak yerine onların eylemlerinin mümkün olduğunda ticaret yapmak ve gerektiğinde de savaş yapmak olduğunu emretti. Portekizliler, Levant geleneksel ticaret yolunu Ümit Burnu'na kaydırmak için deniz askeri eylemlerini kullanmışlardı.

Osmanlılar Mısır'ı fethettiği zaman, Portekizliler Hindistan'da zaten bir devlet kurmuştu. Hollandalı tarihçi Marie A.P. Meilink Roelofs'e göre, "Hint Okyanusu'nda siyasi bir ticari organizasyon tarafından desteklenen ekonomik bir hedefle birlikte bir deniz gücü zaten vardı."<sup>101</sup> O dönemde Koçin, Goa ve Hürmüz Portekizlilerin kontrolü altındaydı. Aslında, Osmanlıların Mısır'ın fethinden elde etmeyi beklediği gelir gerçekleşmedi. Portekizliler etkileyici bir deniz alan kontrolüne sahip olmalarına rağmen, ancak onlar için arazi egemenliği gerçek bir tehdit değildi. Ancak, onların eylemleri yine de tüm Hint Okyanusu bölgesinde tüccarlar için bir tehdit olarak görülmeye devam etmiştir. Selman Reis, Portekiz Etiyopya'sından Hıristiyan rütbe aşığı Prester John ile temas kurup daha sonra Kızıldeniz ve Hint Okyanusu arasındaki tüm trafiği kesmek niyetinde olduğunu

---

<sup>98</sup> "...the growth of socially sanctioned opportunities, however defined, and the dramatic increase in Crown revenues." I. Elbl, "The Overseas Expansion, Nobility and Social Mobility in the Age of Vasco de Gama," *Portuguese Studies Review*, vol. 6/2 (1997-98), 53-4.

<sup>99</sup> Portuguese plan was a "succession of compromises rather than the concretization of system conceived beforehand." L.F. Thomas, "Factions, interests and messianism: The Politics of Portuguese Expansion in the East, 1500-1521," *Indian Economic and Social History Review*, vol. 28/1 (1991), 109.

<sup>100</sup> C.R. Boxer, *The Portuguese Seaborne Empire*, 36-7.

<sup>101</sup> "a political sea power with an economic goal supported by a commercial organization" M.A.P. Meilink - Roelofs, *Asian Trade and European Influence in the Indonesian archipelago between 1500 and about 1630*. (Lahey, 1962), 119.

Sultan'a bildirdi.<sup>102</sup> Ağır silahlı Portekizli gemileri büyük bir potansiyel tehdit sunmaktaydı. Ancak gerçekte filodaki çok az sayıda gemi Hint Okyanusu'nun genişliğini kontrol edebilecek yeterlikle idi. Portekizliler sadece Hürmüz limanını aralıksız elde tutmuştur. O esnada Osmanlılar, Süveyş, Cidde, Aden ve Basra'yı kontrol altında tutmaktaydı. Bu sayede Müslüman ticaret gemileri Portekizliler'den nasıl kaçılacağını öğrendi ve kendilerine yardım eden bu Müslüman limanlarına güvenerek Portekiz'in gücünü kırdı.

Portekizlilerle karşılaştırıldığında Osmanlılar, Hint Okyanusu Bölgesi'ndeki ticaretten elde edilen potansiyel mali kazançlardan yararlanmakta daha yavaşlardı. Mısır'ın fethinden sonra, Osmanlılar Memlüklerin Mısır limanlarında transit tarifeleri toplama uygulamasına devam etmişlerdir. Memluk politikasından daha değişik olarak Osmanlılar, daha önce liman ötesine seyahat için izin vermedikleri yabancı tüccarlara tüm ülke kapılarını açmıştır. 1525 yılına kadar Osmanlı Saray, Hint Okyanusu'nda yapılan ticaretin önemini farkına varamamış ancak daha sonra yavaş yavaş fark edebilmiştir. Salman Reis, kendi *lahiya*'sında imparatorluğun ticareti yeni bilinen Hint Okyanusu'na bölgesine doğru genişletmesini teklif etmiştir. Zamanla Osmanlılar bu hatta Portekizliler ile gerçek anlamda görüşmeye başladılar. Arap bir tüccar olan Hacı Fayat, 1546 yılında Osmanlıları temsilen Hürmüz'deki Portekiz Valisi'ne bir mektup getirdi. Mektup, Osmanlı İmparatorluğu'nun Irak'taki niyetlerini açıklamaktaydı. Hürmüz valisi Miguel de Lima, Hindistan valisine gönderdiği bir mektupta, Bağdat Beylerbeyi olan Ayas Paşa'nın Osmanlıların Basra'yı Arap tüccarlar açısından müreffeh kılmakta kararlı olduğunu bildirdi.<sup>103</sup> Mektup, Osmanlıların kendi tüccarları için ticareti korumak arzusunu göstermektedir.

Irak fethinden sonra Osmanlılar, kısa bir sürede yeni bölgelerde eyalet sistemini kurmuştur. Yıllıksız (salyanesiz) ve yıllık (salyaneli) olmak üzere iki tür sistem vardı. Yıllıksız sistemde arazi sahipleri hem asker tedarik ediyordu hem de kendileri sultan için savaşa gidiyordu ve bu sistem tımar sistemi olarak biliniyordu.

<sup>102</sup> Salih Özbaran, "A Turkish Report," 86.

<sup>103</sup> "A sete de Julho veio o seu embaixador com hua carta para mim o qual embaixador he hum arabio mercador que se chama hagy fayat...a detremineçao de ayaz baxa era fazer baçora muito prospera de mercador..." Salih Özbaran'un 1. ekinde, "The Ottoman Turks and the Portuguese in the Persian Gulf, 1534-1581." *Journal of Asian History*. Vol. 6 No. 1 (İlkbahar, 1972). 23 Haziran 1547, Dom Manuel de Lima, Hürmüz valisi'nin Hint Devlet valisine D. Joao de Castro mektupte. Cart. Ormuz, fol. 88r-92r).

Yeni güney topraklarında ancak yıllık sistem kullanıma sunuldu.<sup>104</sup> Yıllık sistemde, eyaletin yıllık vergi gelirinin bir kısmı ile beylerbeyinin, askerinin ve diğer eyalet memurlarının maaşı ödenmekteydi.

Geleneksel vergi uygulamalarının yanında yeni topraklarda geliri yükseltmek amacıyla başka yollar da denendi. Beylerbeyliği, gelirlerini üst düzeye çıkarmak için Kızıldeniz ve Basra Körfezi yoluyla rekabet yolları düzenlemeye çalıştı. Bu sayede 1560'lı yılların sonunda kapsamlı bir ticareti altyapısı uygulanmıştır. Tüm imparatorluk çapında özel ticareti düzenleyen bir vergi uygulandı. Yurtdışında Sultan adına imparatorluk adına baharat alıcıları istihdam edilmiştir.<sup>105</sup>

Osmanlılar baharat ticaretinin deniz yönüne ağırlıklı olarak dahil olması topraklarını genişletmesinden sonra Levant'ın deniz ulaşımında ekonomi bakımından kritik bir işlevi olmuştur. İmparatorluk deniz politikasında Levant, ticari zenginliğin sağlanmasında önemli bir yer tutmaktadır.<sup>106</sup> Yine de 1573 yılında Osmanlılar, İspanyollardan Tunus'u geri aldıktan sonra bir ticaret limanı geliştirmek için yeni bir fırsata sahip oldular. Kendi coğrafyası ve limanı ile kazançlı bir ticaret üssü haline gelebilirdi. Tunus, imparatorluğu Batı Akdeniz'e genişletmek için bir başlangıç noktası olarak kullanılmış olabilir.

1570 sonrasında Kuzey Atlantik güçleri, Venedik ve Osmanlı İmparatorluğu'nun geleneksel olarak kontrol ettikleri alana girmeye başladı. İngiltere, Hollanda ve Fransa gemileri, sömürgeleştirme yoluyla genişlettikleri etkileriyle Akdeniz ve Hint Okyanusu'na girdi. Venedik Akdeniz'deki ticari hakimiyetini kaybetti. Öte yandan Osmanlılar, yeni gelenleri ticari ortaklar olarak görmüştür ve deniz ticareti için rekabet etmek yerine, Osmanlılar sonunda bu yeni tüccarlara ticaret için taviz vermiştir.

## 5.1 Nispeten Kapalı Ekonomi Sistemi

Merkez ve yeni elde edilen topraklar arasında filo yönetimindeki farklılıklara benzeyen ekonomik farklılıklar da vardı. Anadolu Yarımadası'nda bitkilerin ve

---

<sup>104</sup> Stanford J. Shaw, *History of the Ottoman Empire and Modern Turkey. : Volume I, Empire of the Gazis: The Rise and the Decline of the Ottoman Empire 1280-1808.* (New York: 2007), 122.

<sup>105</sup> Osmanlı devlet tarafından baharat ticareti üzerinde bkz. G. Casale, "The Ottoman Administration of the Spice Trade," 170.

<sup>106</sup> Carl M. Kortepeter, "Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century," *Journal of the American Oriental Society*, LXXXVI (1966), 86-113.

malların sevkiyatı orduya ve başkente sermaye sağlamak amacıyla sıkıca kontrol altına alınmıştır. Stratejik askeri amaçlar için kullanılan bu mallar için güçlü bir ön tedarik hazırlık ağı oluşturulmuştur. İmparatorluğun dışına mal teslim edilebiliyor olması, ticari gelişimin cesaretini kırdı. Tedarik ağının aksamaması için batı bölgelerindeki toprak genişlemesi de sınırlandırılmıştır. Bu cesaretin kırılma durumu, ticari genişlemeye çok az imkan sağlamıştır.

Askerlerin kullanacağı ürünler Osmanlı İmparatorluğu'nun Akdeniz'in batısında bulunan rakiplerine doğru sevk edilmeyeceği için, Batı Anadolu'daki limanlar gelişmemiş olarak kalmıştır. Ancak Osmanlı liman müdürleri, askeri kullanım için gerekli olmayan ürünlerin kaçakçılığına göz yummuştur. Ege Kıyısındaki beylerbeyi ürün sevkiyatlarını doğrulamak için limanda tekne denetimleri düzenlemiştir. 1570'lerde devlet, limanlardaki denetimi kaybetmişti.<sup>107</sup> Hızlı yelkenli gemiler, kaçakçılık operasyonlarını yürütmek için Ege kıyıları boyunca birçok saklanma yerini başarılı olarak kullanmıştır. Küçük liman gemileri ise kaçakçılığı durdurabilecek yetenekte değillerdi. Taşlı deniz ve sarp kayalıklar, çok sayıda küçük limanla birlikte, hareket alanı kısıtlı bulunan kadirgalara itibar eden Osmanlıların kaçakçılık operasyonlarını durdurmalarını neredeyse imkansız kılmıştır.

## 5.2 Korsan Sorunu

Korsanlar, ticari taşımacılık yapan ülkeler için onaltıncı yüzyılın ortalarında bir sorun haline gelmiştir. 1570 yılına kadar, Cezayir Müslümanları ve Malta Hıristiyanları denizlerdeki en tehlikeli grup olarak biliniyordu. Ancak, büyük kara savaşlarına katılan büyük imparatorluklar için korsanlar sadece ikincil bir endişeydi. 1541 yılında Habsburg İmparatoru V. Charles (1500-1558) büyük bir filo ile Cezayir korsanlarına saldırmaya çalıştıysa da sonuçta başarısız olmuştur. Avusturya Cezayir'e saldırdığı zaman, Fransa ile savaşıyor, aynı zamanda Hollanda'da ayrılıkçı Protestanların bastırılmasına çalışıyordu ve bu olaylar Habsburg donanmasını şüphesiz ki zayıflatmıştır. Aynı şekilde, Osmanlı donanması da korsanlar ile mücadele etmek için 1565 yılında Malta'ya saldırdı. Piyade Paşa (c. 1515 - 1578) liderliğindeki filo Malta Hıristiyanları için ikincil bir sorundu. İmparatorluk daha

<sup>107</sup> Elena Frangakis-Syrett, *The Commerce of Smyrna, 15-20*.

ziyade Macaristan'da Ferdinand'a karşı kutsal bir savaşa katılıp İran'da "dinden sapmış" Safevileri engellemeye çalıştı.<sup>108</sup>

Akdeniz'deki Hıristiyan ve Müslüman korsanlar, yeni yelkenli gemileri görüp tanıdıktan sonra bile kürekli gemiyi tercih etmişlerdir. Gazi Umur (c. 1309-1348) her zaman kadırgayı kukaya tercih etmişti. Barçalar ve kalyon zamanında çalışan Barbaros, galyot ve kalyon kullanmıştı. Atlantik'ten gelen korsanlar, Kuzey Afrikalı korsanlara yelkenlinin nasıl kullanılacağını öğretmiştir. On yedinci yüzyılın başında, İngiliz kaptan John Ward ve Hollandalı korsan Simon Danseker Tunus'ta faaliyette bulunmaya başladı.<sup>109</sup> Bu korsanlar, büyük yelkenli gemi sanatında ve bu gemilerin yürütülmesinde ustaydılar. Cezayir ve Tunus'taki Müslümanları istihdam ederek becerilerini yerlilere geçirmişlerdir. Bu beceriler daha kuzeydeki Osmanlılara ulaşmadan, Kuzey Afrika korsanları yelken ustaları olmuşlardı bile.

On altıncı yüzyılın ikinci yarısından sonra, Osmanlılar büyük ekonomik planlarından derhal vazgeçmiştir. Önceki yüzyılda kurulmuş olan ticaret yolları ve ağları kalmış, ama yayılma veya Hürmüz'e saldırma girişimleri artık bulunmuyordu. Aynı zamanda, Portekiz yönetimi çöküşe girmişti. Hint Okyanusu Bölgesi, Portekiz-Hint Devleti'nin kontrol edilemeyeceği kadar genişlemişti. İki güç arasındaki askeri çıkmaza benzer şekilde ekonomik durumda da, bu güçlerden her biri aldıkları her ticaret merkezini elinde tutarak aralarındaki gerginliği dengede tutmuştur.

Portekizliler ve Osmanlılar arasındaki çıkmaz ve Portekiz devletinin çöküşe geçmesi, Kuzeybatı Avrupa'dan giriş yapan yeni güçlerin kendi ticaret şirketlerini kurmaya başlaması neden olmuştur. Sonuç olarak, Hint Okyanusu Bölgesi'ndeki İngiliz Doğu Hindistan Şirketi gibi kuzeybatı nakliyat şirketleri, Osmanlı nakliye operasyonlarına kesin bir darbe indirmişlerdir.

---

<sup>108</sup> Svat Soucek, *Studies in Ottoman Naval History*, 12-13.

<sup>109</sup> Adrian Tinniswood, *Pirates of Barbary: Corsairs, Conquests and Captivity in the Seventeenth-Century Mediterranean*. (New York, 2010), 66-70.

## ALTINCI BÖLÜM: BİREYSEL KATKILAR

Dünya tarihi, olayların gidişatı üzerinde büyük bir etkisi olan bireyler ile doludur ve Osmanlı İmparatorluğu da bu bakımdan bir istisna değildir. Osmanlı deniz tarihinde, donanmanın gelişmesini sağlayan ve ilerlemesini yavaşlatan şahsiyetler bir arada bulunmaktadır.

### 6.1 Sultanlar ve Sadrazamlar

1453 yılında İstanbul'un fethinden sonra Fatih Sultan Mehmet (1432 d. - 1481 ö.; 1451 - 1481), yeni bir kadirga filosunun ve İstanbul'da ilk deniz cephaneliğinin inşasını emretmiştir. Aynı zamanda Saray mektebinde haritacılığa adanmış yeni bir bölüm açılışı gerçekleştirdi. Sultan, İmroz Adası'ndan gelen Rum tarihçi Michael Kritovoulos'u (c. 1410 - c. 1470), denizcilik deneyiminden dolayı işe aldı. Sultan da Trabzon'da yaşayan bir Bizans dönemi bilgini olan George Amitutzes'e Ptolemy'nin "Geographica" adlı çalışmasının Yunancadan çevirisini yaptırmış ve bu eserin çağdaş İtalyan çevirilerini araştırmıştır.<sup>110</sup>

Yavuz Sultan Selim (1470 - 1520 ) döneminde Osmanlı'da genişleme dalgası Ortadoğu'ya yayıldı. Selim, genişlemede öncelikle Doğu Avrupa ve Anadolu'daki diğer Türk Beylikleri üzerinde durdu. Saltanatının en etkileyici adımı tüm Mısır'ın fethi oldu. Bu olay Şam, Hicaz, Tihamah ve tüm Mısır (Arap dünyasının büyük bir kısmını) Osmanlı kontrolü altına soktu. Selim de donanmayı genişletmek için çalıştı. 1518 yılında Piri Reis'in ona ilk dünya haritasını sunmasından sonra yeni bir filonun inşasını emretti. Maalesef o da filo tamamlanmadan önce 1520 yılında öldü ve bu planları gerçekleştirmedi. Ancak İstanbul'daki bu hedefleri gerçekleştirmek için tersanenin genişletilmesi tamamlanmıştır.

Osmanlı donanmasında deniz taktik ve teknolojideki ilerlemelerde en etkili olan sultan II. Beyazıt (1477 d. - 1512 ö.; 1481 - 1512) olmuştur. 1480'lerdeki Otranto ve Rodos yenilgilerinden sonra filosunu modernleştirmek için Müslüman korsanları işe almış, onun döneminde Osmanlı, suların üzerinde girift bilgi ve teknik

<sup>110</sup> Sultan Mehmet ve coğrafya daha bilgi için bkz. Jerry Brotton, *Trading Territories: Mapping the Early Modern World* (Ithaca, 1987), 98-114; *Coğrafya-yi Batlamyüs*, İstanbul, Süleymaniye Kutuphane, Ayasofya Ms. no. 2610; ve Adivar, *Osmanlı Türklerinde İlim*, 34-37.

deneyim yardımıyla yeni bir kadirge filosu kurmayı başarmıştır. Beyazıt'ın çabalarıyla donanmada çalışan korsanlar geleneği başlamıştır. O da İstanbul'daki tersaneyi genişleten sultanlar arasında yerini almıştır. Tarihçi Svat Soucek'e göre, askeri eylemlerde kritik bir rol oynayan Beyazıt'ın filosu 1484 yılında Kiliç ve Akkerman Fethi ve 1499-1502 savaş olarak İnebahtı, Navarin, Modon ve Koron imparatorluğun deniz sınırlarını genişletmek veya birleştirmek açısından en başta akla gelen araçtı.<sup>111</sup>

Sultan Beyazıt ilk defa imparatorluk donanmasına korsan kiralama yönetimini uygulamaya sokmuştur. Haçlılara karşı savaşmış bir korsan olan Kemal Reis'i 1495 yılında donanmaya çağırmıştır.<sup>112</sup> On altıncı yüzyılın başında Kemal ve Piri Reis Akdeniz'de Haçlılara karşı olan savaşlara dahil olmuşlardır. Korsanlar için zorlu bir macera anlamına gelen Haçlı Deniz Savaşları'na katılmak, filonun denizcilerini daha dayanıklı bir hale getirmektedir.

I. Süleyman Kanuni (1494 - 1566) ve sadrazamı İbrahim Paşa (1493 - 1536) uzun saltanatı boyunca (1520 - 1566) çok başarılı olmuştur.<sup>113</sup> Süleyman, sonraki sadrazam varisi olan Mısır valisinin isyanını bastırmak için 1524 yılında İbrahim Paşa'yı Mısır'a gönderdi. Mısır yolculuğunda İbrahim Paşa, Piri Reis ile tanışmıştır ve onu *Kitab-i Bahriye*'nin son şeklini padişaha sunmak üzere vazifelendirmiştir.<sup>114</sup> 1526 yılında sultana sunulan bu yeni baskı, entelektüel incelemelere ve keşiflere teşvik eden oldukça uzun bir tanıtım ve anlatım içeriyordu. İbrahim Paşa Selman Reis'i *Lahiya* sunumu ile vazifelendirmiştir. İbrahim Paşa, Mısır'da kaldığı süre boyunca Mısır yasalarını imparatorluğun yasaları gibi düzene sokmak için yeniden yazdı ve bu 1525 yılında *Kanunname-i Mısır* olarak yayınlanmıştır.<sup>115</sup> Mısır'ın hukuk reformu tamamlandıktan ve yeni Mısır Valisi atandıktan sonra İbrahim Paşa İstanbul'a döndü. Osmanlıların Kızıldeniz'de deniz varlığını kurması ve Irak'ı işgal etmesinden sorumlu olan İbrahim Paşa, Osmanlıların güney sularının gelişmesinin devam için de son derece etkiliydi. Sadrazam olarak İbrahim Paşa, Venedikli bir kaptan olan Zuan Francesco Giustiniani'den bir karaka (yelkenli) filosu inşa etmesini

<sup>111</sup> Svat Soucek, *Studies in Ottoman Naval History*, 10-11.

<sup>112</sup> *ibid.*, 7.

<sup>113</sup> Süleyman Kanuni ve donanma ile ilişki için bkz. Colin Imber, "The Navy of Suleyman the Magnificent." *Archivum Ottomanicum* 6 (1980): 211-82; İbrahim Paşa hakkında bkz. Giancarlo Casale, *Ottoman Age of Exploration*, 34-52.

<sup>114</sup> Piri Reis, *Kitab-i Bahriye*.

<sup>115</sup> Kanunname-i Mısır okumak için bkz. Ömer Lütfi Barkan, *XV ve XVI'inci Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Zirai Ekonominin Hukuki ve Mali Esasları*, 355-87.

talep etmiştir. Ancak 1534 yılında Barbaros atandığı zaman kalyon filosu yerine bir kadırga filosu inşa edilmiştir.<sup>116</sup> İbrahim Paşa'nın, Osmanlı İmparatorluğu adına başarılarına rağmen 1536 yılında Kanuni Sultan Süleyman'ın gözünden düşünce idam edildi.

Eski bir muharip olan Hadım Süleyman Paşa (c. 1467 - 1547) birinci Mısır beylerbeyi olarak uzun süre hüküm sürmüştür.<sup>117</sup> Osmanlı yayılma politikasının bir destekçisi olarak Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda Osmanlı nüfuzunu genişletmek için İbrahim Paşa ile yakın çalışmıştır. Hint Okyanusu Bölgesinin etrafında diplomatik bir bölge liderleri ağı da kurmuştur. 1538 yılında Osmanlı donanmasını Hindistan'a başarısız bir sefer düzenlemiştir. 1541 yılında Osmanlıların Yemen'i fethi sırasında başarılı bir lideri olarak görev yaptıktan sonra, Hadım Süleyman Paşa sadrazam olarak atandı. İbrahim Paşa gibi o da bir coğrafya hayranıydı ve etkileyici bir harita koleksiyonu oluşturmuştur. Hadım Süleyman Paşa, İbrahim'in Kızıldeniz ve Hint Okyanusu alanları hakkında istihbarat kazanma misyonunu da devam ettirmiştir. Hadım Süleyman Paşa'nın Sadrazam olarak görev yaptığı dönem 1544 yılında bir skandal ile sona ermiştir. Saray'daki siyasi rakipleri onu Mısır valisi iken mali kaynakları kötüye kullanmakla suçlamışlardı. Fakat Hint Okyanusu Bölgesi civarında onun atamış olduğu idari, bahri ve askeri görevliler, onun düşüşünden sonra bile hala onun etkisiyle işlevlerini da devam ettirmiştir.

II. Selim (1524-1574) 1566 - 1574 yıllar arasında hüküm sürmüştür. Donanması açısından o, Doğu Akdeniz'de Osmanlı'nın egemen konumunu yeniden tesis edip geliştirmiştir. Hatta İnebahtı'da filosunun felaket kaybı dikkate alınarak, bir yıl içinde yeniden yeni bir filo kurmayı başarmıştır. Bu hızlı yeniden yapılanma İmparatorluğun geniş kaynaklarını ve organizasyonel dehasını göstermiştir. Ayrıca 1533 yılında Tunus'u İspanya'nın elinden almış ve 1571 yılında Kıbrıs'ı geri fethetmiştir.

Donanmayı genişletmek açısından II. Selim, Süveyş'te bir kanal olasılığını araştırmak için bir proje hazırlanmasını emretti.<sup>118</sup> Ferman ile o bölgedeki tüm uzman mimar ve mühendislerin bir araya toplanarak Akdeniz ve Kızıl Deniz

---

<sup>116</sup> Zuan Francesco Giustiniani hakkında çeşitli istihbarat raporu hakkında bkz. Allain Servatie, "Information on Ottoman Shipbuilding and on the Moves of the Turkish Fleet to the West (1522-1547)," *El Archivo de la Frontera*, Centro Europeo para la Difusion de las Ciencias Sociales (CEDCS), 2011.

<sup>117</sup> Hadım Süleyman hakkında bkz. Cengiz Orhonlu, "Khadim Süleyman Paşa," *El<sup>2</sup>*, 4:901.a.

<sup>118</sup> Giancarlo Casale, *Ottoman Age of Exploration*, 134-137.

arasındaki araziyi araştırmalarını ve bu çöl yerinde bir kanal yapmanın mümkün olup olmadığını gösteren bir rapor hazırlamalarını, maliyetin ne kadar olacağını ve oradan kaç teknenin yan yana geçebileceğini öğrenmelerini emretti.<sup>119</sup> Ancak bu denizcilikteki büyük başarılarında Selim tarafından atanan çok etkili sadrazamdan da bahsetmek gerekmektedir. Bunlar Rüstem Paşa, Sokullu Mehmet ve Lala Mustafa Paşa'dır.

Sultan'ın damadı olan Rüstem Paşa (1500-1561) 1546 yılında Sadrazam olarak atandı ve 1561 yılına kadar yönetimde kaldı. Genel anlamda sadrazam olarak her şeyi Osmanlı İmparatorluğu'nun başkenti İstanbul'da toplamak amacıyla imparatorluğun sınırlarını güçlendirmiş ve gelişme hızını yavaşlatmıştır. Rüstem Paşa, uluslararası ticareti bir zenginlik kaynağı olarak görmek yerine onu imparatorluğun stratejik kaynakları için bir israf ve tehdit olarak görmüştür.<sup>120</sup> Selefi olan Hadım Süleyman Paşa ile büyük bir rekabet içerisinde olmuş ve Hadım'ın Hint Okyanusu Bölgesine atadığı görevlilerin çoğuna itimat etmemiştir. Dahası, Rüstem Paşa yeni topraklara değer vermedi ve Ayas Paşa'nın Basra'yı fethine karşı çıktı. Arap bir tüccar olan Hacı Fayat'a göre Rüstem Paşa Basra'nın bir destekçisi değildi. Bir Portekizlinin mektubunda Hacı Fayat Rüstem Paşa'nın kente bakışını şu şekilde açıklar: "Basra'yı ele geçirmek kötü bir karar olmuştur, şehrin hiçbir değeri yoktur ve mahvolmuş bir yerdir".<sup>121</sup> Rüstem Paşa, hiçbir deniz deneyimi olmayan kardeşini *kapudan-i derya* olarak atayarak Akdeniz filosu üzerinde nüfuzunu ve kontrolünü artırmaya çalışmıştır. Rüstem'in güney sularının üzerinde Hürmüz'ü fethedecek büyük deniz planı olmuştur. Bu planı desteklemek için 1550 yılında Süveyş'te yeni bir kadirga filosu yapılmasını emretti. 1552 yılında Piri Reis, Portekizlilerden Hürmüz'ü almaya teşebbüs eden bir dizi amiralin arasında birinci olmuştur. Osmanlı donanması, Rüstem Paşa'nın büyük Hint Okyanusu planının ise uygulayamaz. Selefi gibi Rüstem Paşa da, hanedan entrikalarına kurban olmuş ve sürgüne gönderilmiştir. 1555 yılında Rüstem Paşa Sadrazam olarak yeniden atanmış ve 1560 yılına kadar görevi yürütmüştür. İkinci dönemde sınır valileri ondan bağımsız hareket

---

<sup>119</sup> MD 7 #721, 258, Giancarlo Casale tarafından aktarılan, *Ottoman Age of Exploration*, 135.

<sup>120</sup> Rüstem Paşa'nın ekomik planları için bkz. Giancarlo Casale, "The Ottoman Administration of the Spice Trade, 175-76.

<sup>121</sup> Hacı Fayat ne dediğini doğru olduğunu bir Kuran üzerinde yemin etmiştir. 1547 yılında Hürmüz'dan Lima'lı Dom Manuel'in mektubu, Salih Özbaran, *Ottoman Response*, 143.

etmişlerdir.<sup>122</sup> Sadrazam olarak görev yaptığı dönemde filo ilerlemesi veya geliştirilmesi konusunda pek başarı gösterememiştir.

Sokullu Mehmet Paşa (1505-1579) Hint Okyanusu Bölgesi'nin gelişmesinde çok etkiliydi.<sup>123</sup> İmparatorluğun yeni toprakları için yaptığı çalışma ile birlikte o da teknolojik gelişmeleri destekledi. Keskin bir zekaya ve dünya hakkında doyumsuz bir merakı sahip olan Sokullu Mehmet'in kişiliği, imparatorluğun kalkınması için büyük bir kazanç olmuştur. Büyük bir sanat ve bilim patronu olarak tarihçileri ve coğrafyacıları desteklemiş ve gökbilimci Takiyüddin için bir gözlemevi açılmasını savunmuştur. Sokullu Mehmet Paşa, muhtemelen diğer herhangi bir Osmanlı politika belirleyicisinden daha fazla dünya olayları bakış açısına ve derin incelikli bir anlayışa sahip olarak, Asya'da yükselen Pan-İslam hissiyatını Osmanlı egemenliği için somut bir tezahüre dönüştürmeye çalışmıştır. II. Selim'in damadı olarak Sokullu, hedeflerini gerçekleştirmek için siyasi nüfuza sahip olmuştur.

Sokullu, sadrazam olmadan önce bile Osmanlı donanmasını geliştirmek ve güçlendirmek için çalışmıştır. 1565 yılından 1579 yılındaki ölümüne kadar peş peşe üç sultan için sadrazamlık yaptı. 1540'lı yılların sonuna doğru Osmanlı donanmasının büyük amirali olarak ilk görevi Galata'daki tersaneyi genişletmek ve Osmanlı kadirga yapısını geliştirmek için Venedikli gemi inşaatçıları işe almak olmuştur.<sup>124</sup> Diyarbakır valisi olarak, kereste ve mühimmat için lojistik organize ederek Basra'daki ilk cephaneliğin geliştirilmesinden sorumlu olmuştur.<sup>125</sup>

Sokullu Mehmet Paşa'nın en büyük başarılarından biri, Hint Okyanusu çevresindeki Müslümanlar için bir işbirliği ağı kurmak olmuştur. Bu hedefe ulaşmak için barut diplomasisinin bir biçimi olarak Osmanlıları Müslüman topluluklara barut teknolojisi ve topçu uzmanlarını göndermesi için cesaretlendirmiştir. Bu gönderilerle istihbarat toplamak ve Müslüman toplulukların Portekizlilere karşı ayaklanmalarını teşvik etmekte yardımcı olmak için, Lütfi olarak bilinen kullarından birini bölgeye göndermiştir.<sup>126</sup> Hint Okyanusu çevresindeki İslam yanlısı ideolojiyi

---

<sup>122</sup> Mısır valisi Özdemir Eritre fetih seferi başladı, Basra valisi Hüzmüz ile bir ticaret anlaşmasını müzakere etmeye çalıştı, ve Katif valisi Bahreyn için bir sefer başlattı. Tüm eylemler sadrazamlık danışmadan hareket edilmişlerdir. Salih Özbaran, "Turks in the Persian Gulf," 67.

<sup>123</sup> Sokullu Paşa'nın yaşamöyküsü için bkz. Radovan Samarcic, *Dünyayı avuçlarında tutan adam: Sokullu Mehmed Paşa* (İstanbul, 1995). Meral Gaspıralı, çevirmen.

<sup>124</sup> İmber, "Navy of Süleyman," 253-4.

<sup>125</sup> ibid, 254.

<sup>126</sup> Lütfi hakkında çok az bilgi vardır. O bir kaç kez *Mühimme Defteri'nde* belirtilir. Bir özet için: Giancarlo Casale, "His Majesty's Servant Lütfi: The Career of a Previously Unknown Sixteenth

teşvik etmek için diplomatik manevralar, askeri eylemler, piyasa reformları ve inanç temelli propagandayı bir arada kullanmıştır. 1570'li yıllarda Sokullu Paşa, Ruslara karşı Orta Asyalıları ve İspanyollara karşı Mağribileri destekleyerek İslam işbirliği ağı çalışmasını dünyadaki tüm Müslümanlara yaymıştır.

Bu planını desteklemek adına yaptığı ilk büyük çalışma, Asya'nın güneydoğusuna bir deniz seferi planlamak olmuştur. 1567 yılında Sokullu Mehmet Paşa, İstanbul'da görev yaparken Süveyş'teki filo inşaatı, personel tahsisi ve malzeme donatımı işini yakından takip ederek yönetmiştir. Ancak İmparatorluk Yemen'de bir ayaklanma ile uğraşmak için bölgesel kaynaklarını tüketmek zorunda olduğundan Güneydoğu Asya seferi iptal edilmiştir. Bu büyük sefer yerine Hindistan'ın batı kıyısındaki Müslüman topluluklara küçük silah sevkiyatı yapmıştır. Bu Müslüman topluluklar Portekizlere karşı mücadelelerinde ufak çapta bir başarı yaşamıştır. Ancak Sokullu Paşa pes etmemiş ve 1569'da Hint Okyanusu'na ikinci bir sefer planlamaya başlamıştır. Saray'da Sokullu'nun muhalifleri olan Lala Mustafa Paşa ve Joseph Naxi, Venedikli Kıbrıs'a karşı bir hareket düzenlemek için Sultan II. Selim'i ikna ettiklerinden bu Hint Okyanusu seferi de başlamamıştır. Bunun yerine Sokullu'nun dikkati Venedik'e karşı deniz savaşına çevrilmiş ve sonuçta İnebahtı felaketinden sonra filosunu yeniden inşaat etmek ile uğraşmıştır. Sultan III. Murat İmparatorluğun Safevi İran'ı büyük çapta işgal etmesine karar verdiğinden Sokullu Paşa'nın Hint Okyanusu bölgesine büyük bir görev düzenleme girişimi de üçüncü kez başarısızlıkla sonuçlanmıştır. Sokullu Paşa, donanmanın destekleyicisi olarak kalırken Pers kıyılarına deniz gücü desteği sağlamak için Süveyş'te 15 kadırgadan oluşan bir kuvveti örgütlemeye çalışmış, ama teknik zorluklar dolayısıyla bu planı da başarısız olmuştur.<sup>127</sup>

Büyük planlarından bir başkası olarak, 1568 yılında bir Süveyş Kanalı projesi üzerinde bir fizibilite çalışması yapılmasını emretmiştir. 1569 yılında daha kuzey bölgelerde Don ve Volga nehirleri arasında bir kanal açmak için planlar yapmaya

---

Century Ottoman Envoy to Sumatra Based on an Account of His Travels from the Topkapi Palace Archives." *Turcica* 37 (2005): 43-81; Rasaulhak Şah, "Açı Padişahi Sultan Alaeddin'in Kanuni Sultan Süleyman'a Mektubu," *Tarih Araştırmaları Dergisi* 5/8-9 (1967): 373-409.

<sup>127</sup> Sokullu Paşa'nın Güneydoğu Asya'ya bir Osmanlı deniz seferi göndermek girişimleri üzere mükemmel bir özeti için, Giancarlo Casale, *Ottoman Age*, 117-51.

başlamıştır.<sup>128</sup> Bu planlar başarılı olsaydı Sokullu Paşa, dünyadaki tüm Müslümanları birbirine bağlayacak olan küresel bir ulaşım ağı kurmuş olacaktı.

Sokullu sadrazamlık döneminde, mevcut donanma destek tesislerinde birçok iyileştirmeler yapmıştır. Harp kadırgayı yerel yapımını kolaylaştırmak için Moka, Suakin ve Lahsa'daki cephaneleri genişletmiştir.<sup>129</sup> Masa'da ve Sakin'de, limanlarda daha iyi savunma sağlaması amacıyla kaleleri yeniledi. Aynı zamanda barut üretimi için Basra ve Yemen'de tesisler kurdu. Lahsa'da güherçile çıkarılması için fizibilite araştırması yaptı. Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde, deniz yollarında güvenlik sağlamak amacıyla düzenli deniz devriyeleri kuruldu.

Saray'da karşılaştığı siyasi aksiliklere ve planladığı büyük görevlerdeki başarısızlıklara rağmen Sokullu Mehmet Paşa, Osmanlı donanmasına ve imparatorluğun denizcilikte ilerlemesine birçok önemli katkı sağlamıştır. Atalarından gelen ticaret, iletişim ve dini ideolojinin temelini gelişimini Hint Okyanusu Bölgesinde bir güç aracı olarak devam ettirilmesinde başarılı olmuştur.

## 6.2 Reisler

Piri Reis'in amcası olan Kemal Reis (c. 1450 - 1511), ilk başta Memlukler için savaşmıştır. İnebahtı Savaş'ında başkomutan olmamasına rağmen, denizde göstermiş olduğu kahramanlık kayıtlara geçmiştir. Ancak Osmanlı'nın Mısır'ı fethinden sonra ihanetten dolayı İstanbul'da hapse atılmıştır. Kemal Reis, İbrahim Paşa Mısır'a girdiğinde de Kahire'deydi. İbrahim onu Cidde'ye gitmek, kalan filoyu incelemek ve bu filonun en iyi şekilde kullanımının veya yenilenmesinin nasıl sağlanacağı üzerine bir rapor hazırlaması için kiraladı. Çıkan rapor, *Lahiya*, Hint Okyanusu'ndaki büyük toprakların coğrafi yapısı, kaynakları ve sakinleri hakkında bilgiler içermiştir. Aynı zamanda mevcut ekonomik kaynaklar ve Osmanlıların her bölgedeki fetih olasılığı ile ilgili önerilerde bulunmuştur.<sup>130</sup> Filoya katılmaya ek

<sup>128</sup> Rusya'da bu kanal için: A. Kurat, "The Turkish Expedition to Astrakhan and the Problem of the Don-Volga Canal," *Slavonic and East European Review* 40 (aralık, 1961): 7-23; Halil Inalcık, "The Origins of the Ottoman-Russian Rivalry and the Don-Vogal Canal 1569," *Les Annales de l'Universite d'Ankara* 1 (1946-47): 47-106.

<sup>129</sup> Giancarlo Casale, *Ottoman Age of Exploration*, 139-40.

<sup>130</sup> Salih Özbaran, "A Turkish Report, 81-88; Fevzi Kurtoglu, "Amiral Selman Reis *Layihasi*," *Deniz Mecmuasi* 47/335 (1935): 67-73.

olarak, kendisine denizcilik konularında sultana danışmanlık yapmak gibi özel bir görev de verilmiştir. Bir danışman olarak, tavsiyelerini ve stratejik deniz fetihleri için planlarını sunmuştur. Kemal Reis de İstanbul'daki tersaneyi denetlemiştir.

Piri Reis (c. 1465 - 1553) hem bir denizci hem de bir bilim adamıydı.<sup>131</sup> Mağrip, Tunus ve Cezayir'de amcası Kemal Reis için bir çırak olarak çalışırken denizcilik eğitimi almıştır. Başarılı bir korsan olarak Piri Reis İspanya, Fransa ve İtalya sularında ve limanlarda zaman geçirmiştir. Kariyeri boyunca Akdeniz'i derinlemesine öğrendi ve bu bilgiyi daha sonra kitap haline getirdi. Günümüzde hünereli bir haritacı olarak ünlüdür. İlk kitabı, *Kitab-ı Bahriye* de Akdeniz ve Karadeniz hakkında bulabildiği deniz bilgilerini tüm ayrıntılarıyla anlatmıştır. Sadrazam, Piri Reis'in denizle ilgili bilgilerini öğrenmekle birlikte, güney sınırında ilk elden bilgi edinmiş ve bu bilgiyi İstanbul'a getirmiş oldu. Böylece donanmanın büyük bir destekçisi ve Hint Okyanusu'nda bir lider haline geldi. Yeni Dünya ve Hint Okyanusu'na seferleri, ticaret faaliyetlerini anlattığı kitap, Portekiz deniz teknolojisi ile ilgili ayrıntılı açıklamaları dahil ettiği ikinci baskısında daha da etkileyici olmuştur. Kitap Avrupa imparatorluklarının denizlerdeki genişlemelerini eleştirme görevini de yüklenmiştir. Giriş kısmında Piri Reis, Osmanlıların Portekizlilerin kutsal şehirlerine bu kadar yaklaşmasına izin vermesinden utanç duyulması gerektiğini yazmıştır.<sup>132</sup>

Denizciliğe yaptığı akademik katkılarla birlikte Piri Reis, uzun bir deniz kariyerine sahip olmuştur. 1547 yılında Süveyş'te Osmanlı filosunun *kapudanı* ve *Hint Kapudanı Deryası* ve 1551 yılında *Mısır Kapudanı* oldu. 1549 yılında Portekizliler'den Aden'i geri aldı. 1553'te Hürmüz'ü ele geçirmedeki başarısızlığından dolayı idam edildi.

Salman Reis (ölüm 1528), uzun yıllar boyunca Memlük filosunda kaptan rütbesi ile görev yapmıştır. Bir Memlüklü amiral olarak, Portekiz'e karşı Kızıldeniz limanlarını savunmuştur. Salman Reis, Osmanlılar Mısır'ı fethettikten sonra ise Osmanlı donanması için çalışmaya başlamıştır. Salman Reis, Portekiz yelkenli gemilerinin kullandığı yeni teknoloji ile ilk defa 1517 yılında Cidde limanında karşı

<sup>131</sup> Piri Reis hakkında daha bilgi için bkz. Idris Bostan, "Piri Reis." *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, vol. 34, 283-285, 2007; Svat Soucek'in *Studies in Ottoman Naval History and Maritime Geography*, 41-55, 57-65, 79-82, 83-111, 225-38 ve *Piri Reis and Turkish Mapmaking after Columbus* (Londra: Near Foundation, 1996).

<sup>132</sup> Kahle, Paul. "The Turkish Sailor and Cartographer," *The Proceedings of Pakistan History Conference*, ed. S. Moinul Haq. (Karachi, 1956), 101-11.

karşıya kalmıştır. Saldıran Portekizli gemilerin ateş gücünü nötralize etmek için dahiyane taktikler kullandı. Bu alanı arasında en takdir edileni kara topçu desteği ile korunan dar, resif dolu Cidde Limanı'nda grup gemilerini sıkı düzen yerleştirmesidir. Bu şekilde Portekiz filosu kendi belli bir yenilgiyi seçmek için zorlayacakken kendisini Osmanlılarına karşı saldırının ortasında bulmuşlar ve Cidde Limanı'na çekilmişlerdir.

Salman Reis'in zaferi, doğru taktiğin kullanımı yoluyla daha donanımlı düşmanları yenmenin mümkün olduğunu Osmanlılara gösteren birçok örnekten biridir. Salman Reis 1525 yılında, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda Portekiz liman ve operasyonlarının ayrıntılı bir askeri raporunu, "*Lahiya*"yı, Padişah'a sundu. Raporda, Osmanlı filosunun denizdeki Osmanlı kontrolünü güvence altına almak için Kızıldeniz bölgesindeki Portekiz limanlarına saldırmayı önermekteydi. Raporunda ayrıca Hint Okyanusu'ndaki ticaretin önemini vurgulamıştır.<sup>133</sup> Buna rağmen daha önce belirtildiği gibi, Sultan deniz savaşları yerine kara savaşlarını seçmiş ve 1526 yılında Viyana'ya karşı ordusunu ilerletmeye başlamıştır. Ancak, 1526 yılında Salman Reis'in komutandaki 19 gemiden oluşan bir filosunu Yemen'e saldırmak ve fethetmek için göndermiştir. Selman Reis Yemen'i başarılı bir şekilde ele geçirilmesine yardımcı olsa da, 1528 yılında Yemen'i kontrol eden rakibi ordu bir komutanı tarafından öldürüldü.

Seydi Ali Reis (1498 - 1563), Piri Reis geleneğinde bir denizci, gemici ve haritacı olmuştur. 1554 yazında Basra Körfezi'nden Süveyş'e filoyu getirmekteki başarısız bir girişimden sonra, kötü hava koşullarından dolayı filoyu Hindistan kıyılarına getirmiştir. Muhtemelen bu başarısızlıktan dolayı amcası Piri Reis ile aynı kaderden kaçınmak için, Seydi Gujarat'ta iki yıl kaldı. Orada Doğu Denizler navigasyonu için bir rehber olan *Muhit-ayı* yazdı.

Sefer Ali Reis'in doğumu ve yetiştirilmesi ile ilgili çok az bilgi bulunmaktadır. Adının ilk defa bahsinin geçtiği zaman 1544'ten itibaren ve kendisinden Süveyş'te konumlanmış bir kadirga birliğinin komutanı olarak bahsedilmektedir. Bu vazifede Kızıldeniz'de devriye görevi yapmış ve üstlerine Hint Okyanusu Bölgesi hakkında istihbarat sağlamıştır.<sup>134</sup> Kadirga savaşında ustaydı ve iyi hazırlıklı Portekiz yelkenli gemileriyle düzenli olarak çatışmalar kazanmıştı.

<sup>133</sup> F. Kurtoğlu, "Selman Reis Layihası," 67-73.

<sup>134</sup> Giancarlo Casale, "Ottoman Intelligence Report," 187-88.

Portekiz gemilerine zaman zaman saldırmak ve bezdirmek amacıyla Hint Okyanusu'ndaki fiziksel şartları ve Portekiz denizcilik ağının zayıf yönlerini görebilmekte ince bir zekaya sahipti. Portekiz gemilerini küçük koylarda ve limanlarda köşeye sıkıştırabilme ve onların takibinden kurtulmak için sadece kadirgaların girebildiği sığ sulara yönelebilmek veya Portekizlileri kadirga filolarını takip etme yeteneklerini sekteye uğratabilecek olan kararsız rüzgarların ve tehlikeli mercanların olduğu sığ sulara çekebilme yeteneğine sahipti.<sup>135</sup> Saldırıların zamanını ise Portekiz gemilerinin rüzgara doğru seyredeemediği ancak kendisinin rüzgara karşı kürek çekebildiği Muson mevsimine göre ayarlamaktaydı.<sup>136</sup>

Belki korsanlardan daha ünlü Barbaroslar vardır. Bir korsandan devşirme filo amirali ve devlet adamı da Barbaros Hayrettin Paşa (c. 1478 - 1546) olmuştur. 1518 yılında, Osmanlı İmparatorluğu'nun yeni bir beyliği olarak Cezayir'i Sultan Selim'e sundu. 1533 yılında Barbaros'un rütbesi Osmanlı donanmasının başkomutanlığına yani *Kapudan Paşa*'ya yükseltildi. Midilli Adası'nın, Ege Denizinde bir Yunan adası olan antik Lesbos'un yerlileriydiler. Anneleri Katerina, Yunan bir rahip tarafından dul bırakılmış bir kadın, babaları Yakup ise bölgede görev yapan bir Osmanlı subayıydı. Doğum tarihleri her zaman bir tartışma konusu olmuş ama 1470'ler içinde olduğu düşünülmektedir. Barbaros ismi esasen, Batılı kaynaklarda iddia edildiği üzere en büyük ağabey, aynı zamanda Gazavât'ta dört kardeş arasındaki ikinci büyük ağabey olarak beyan edilmiş olan Oruç için kullanılmıştır. Barbaros adı bazı kaynaklarca Baba Oruç'un bozulmuş bir biçimi olarak öne sürülürken bazıları ise bu adın kızıl sakalından (barba rossa) kaynaklandığını iddia etmektedir. Oruç'un ölümünden sonra, aynı isim her zaman kardeşi için kullanılmıştır. Batılı kaynaklara göre bu isim muhtemelen soy isim olarak da kullanılmıştır. Her iki kardeş de Manisa valisi Şehzade Korkut'un himayesindeki Ege Denizi'nde görevlendirilmişler.<sup>137</sup>

Hayrettin 1534'te Osmanlı donanması'nın Kaptan-ı Derya'sı olarak atandı.<sup>138</sup> Kuzey Afrikalı (Cezayirli) bir korsan olarak, Güney İtalya'daki Habsburg sömürgeleri ile İber Yarımadası arasında ciddi sorunlar yaratılmasına yardımcı

<sup>135</sup> Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu, 126.

<sup>136</sup> İlk elden hikaye, Luis de Albuquerque, "O domino portugues do Indico e a reposta turca." *Vertice* 36 (1976): 6-18.

<sup>137</sup> Svat Soucek, "The Rise of the Barbarosas in North Africa, *Turcica* 7 (1975), 243-9.

<sup>138</sup> Hayreddin Barbaros Paşa, emekli olduktan sonra Murat Reis anılarını dikte etti: Seyyid Muradi Reis, *Gazavat-ı Hayreddin Paşa*, haz. Mustafa Yıldız, (Aachen, 1993).

olmuştur. 1529'dan sonrasında da korsanlar Osmanlı-Habsburg çekişmesi arasında aktif ve önemli bir rol üstlenmiştir. Basit bir korsanlık görevinden Kaptan-ı Derya gibi büyük bir rolünün arkasında, sadece Batı Akdeniz'i ilgilendiren büyüyen bir Osmanlı hırsının işareti olmayıp, aynı zamanda basit bir ihtiyaç da vardı. Osmanlı donanması Adriyatik'te kraliyet sııyla karşı karşıya gelmekte başarısız olmuştu ve bu nedenden dolayı yetenekli korsanlar başkente çağrılacaklardı. Barbaros bu geleneği bir grup korsanı İspanyollarla Batı Akdeniz'de savaşmaları için toplayarak sürdürdü. 1529'un Mayıs ayında bölgedeki Müslümanlar için birleştirici bir görev gören Cezayir'deki İspanyol kalesine saldırdı. Barbaros'un donanması mürettebatının İspanyollara karşı kazandığı zafer sonucunda elde ettiği ganimetler ve gemilerle büyüdü. Kaptan-ı Derya olarak atandıktan sonra tersanelerin yönetimini de üstlenmiş ve 1534'te yeni donanmanın yapımını da denetlemiştir.<sup>139</sup> Venedikli sekreter Ludovisi'ye göre Barbaros'un ilk kararı, kalyon filosu kullanım amaçlı keresteyi bir kadirga filo inşa etmek için kullanmaktı.<sup>140</sup> Osmanlı donanması, 1535 - 1571 yılındaki İnebahtı'deki yenilgiye dek Barbaros'un liderliğinde ve sonrasında Venedik ve Kutsal İttifak'a karşı çoğu zaman başarılı mücadele etmiştir.

---

<sup>139</sup> Stanley Lane-Poole'a göre, "denizlerdeki Türk egemenliği dönemi Hayreddin'in tersanelerdeki kısı ile tarihlendirilir." Abartılmış olsa bile, yine de bu önemli duruma tanıklık ettiği düşünülebilir. Stanley Lane-Poole, *The Barbary Corsairs* (Londra, 1890), 83.

<sup>140</sup> Daniello de' Ludovisi'nin raporu, 3 haziran 1534, Allain Servantie, "Information on Ottoman Shipbuilding, 14.

## SONUÇ

Tarihin incelenen herhangi bir konuya tamamen net, kesin bir cevabı asla olmayacaktır. Her araştırmada genellikle sadece daha fazla soru yaratır. Belki tarihsel çalışmayı büyüleyici kılan şey budur. Öğrenmek ve araştırmak hiç bitmeyecektir. Genellikle, olaylara zincirleme etki eden unsurları bulmadan herhangi bir büyük sorunun neden ve sonuç ilişkisi içinde cevaplanması imkansızdır. Bu çalışma da bu bağlamda ele alınmalıdır.

Tarihçi Palmira Brummett, Osmanlıların deniz teknolojisini benimsemesini tarihçilerin Osmanlılar hakkında bilmediği şeylerden biri olarak belirtir.<sup>141</sup> Bu çalışmada Osmanlıların donanma için modern teknolojiyi benimsemekte gecikmesinin olası bazı nedenleri değerlendirilmiştir. Birçok yönden, siyasi nedenler, askeri kararlar, ekonomik faaliyetler, coğrafya, ve bireysel etkiler gecikmeye katkıda bulunmuştur. Her kategoride, donanmayı hem geliştirmek için hem de geri tutmak için faktörler mevcuttur. Osmanlı İmparatorluğu teknolojinin gerisinde kaldığı gibi, bu zamanla ilerlemesini durduran güçlü bir faktör oldu. Bu tezin amacı, Osmanlıların en yüksek seviyede gelişmiş ve modernize edilmiş bir donanmayı idame ettirmekteki başarısızlığının muhtemelen nedenlerini değerlendirmek idi. Çalışma, Osmanlı donanmasının idari olarak ve aynı zamanda da hem yerel hem de sınır bölgelerdeki rakipleri ile karşılaştığı zorluklara mümkün olduğu kadar açıklık getirmeyi hedeflenecektir.

Donanmaya gösterilen dönemsel ilgi bir yana, imparatorluğun genişlemesi veya hazineye katkısı açısından bakıldığında, Osmanlı donanması her zaman karaya üslenmiş orduya kıyasla ikincil önemde olmuştur. Yine de Osmanlı donanmasının liderlerinin inanılmaz parlak olduğu ve sınırlı kaynakları ile filolarını başarılı bir şekilde yönettiği unutulmamalıdır. Ayrıca Osmanlı donanmasının operasyonlarının gidilen coğrafyaya göre sadece geleneksel taktiklerin kullanıldığı Akdeniz ve Karadeniz'dekinden farklılıklar gösterdiğinin de bir kere daha altı çizilmelidir. Böyle bir farklılığın en açık şekilde görüldüğü yer Hint Okyanusu'dur. Daha az gelişmiş

---

<sup>141</sup> Brummett, Palmira. "The Ottomans as a World Power: What We Don't Know about Ottoman Sea-Power," Fleet, Kate, haz. *Oriente Moderno: The Ottomans and the Sea*. XX (LXXXI), n.s. 1-2001, 4-5.

teknoloji kullanan Osmanlılar, on altıncı yüzyılın büyük bölümü boyunca ticaret ve askeri gücü alanlarda, Hint Okyanusu bölgesinde Portekiz'den daha fazla hakimdi.

Osmanlı Devleti'nin 16.yüzyılda deniz teknolojisini kullanımına dair yapılan geniş araştırma boyunca çıkarılan kapsamlı ders şudur ki Osmanlılar kendi çağdaşlarının Keşif Çağı'nda yer almak için yaptıkları gibi yeni deniz teknolojisine adapte olma gereği duymamıştır. Osmanlı İmparatorluğu'nun coğrafi yapısı, imparatorluk amacı, siyasi yapısı, askeri öncelikleri ve ekonomik sistemleri imparatorluğun filosunun aynı tip gemileri ve 16.yüzyılın sonunda geliştirdikleri uygulamaları kullanmaya devam etmesine olanak sağlamıştır. 16.yüzyıl boyunca farklı zamanlarda, sultan ve sadrazam gibi lider konumundaki kişiler, aynı zamanda da ünlü korsanlardan devşirme denizciler Osmanlı donanmasının geliştirilmesine azımsanmayacak önemli katkılarda bulunmuşlardır. Osmanlı İmparatorluğu öncelikle askeri ve dindar bir toplumdur. İmparatorluk niyeti, bir deniz ticaret alanı kurmak ya da uzak yerleri keşfetmek değildi.

Muhtemelen kendi geleceğinin bir işareti olarak Osmanlıların Bizans'ın başkenti olan İstanbul'un fethi gibi kıyıl elmalardan birisine sahip olmak için yaptıkları başarılı girişimler ordu ve donanma çalışmalarının bir birleşimini gerektirmiştir. Filo tarafından desteklenmiş ordu ile bu birleşim modern zamanlar boyunca devam edecekti. Belki de filo imparatorluk tarihi boyunca çoğunlukla destekleyici bir rolde olduğundan, görev ve kaynak dağılımı bakımından her zaman orduya nazaran ikincil bir rol üstlenmiştir.

Teknolojik açıdan Osmanlılar, küreklerinin sudaki hareketine göre sınıflandırılmış olan eski bir tür gemi olan kadırganın ustalarıydılar. Kadırgalar 16.yüzyıl boyunca suda daha hızlı gidecek ve daha fazla yük ve ağır silah taşıyabilecek şekilde geliştirildiler. Kadırganın özellikle Osmanlı donanmasının kendi güney karasularındaki girişimlerine uygun alçak tasarım ve flota gibi belirli karakteristik özellikleri vardı. Aynı zamanda değişik görevler üstlenen bir donanmada kullanılmak üzere kendisini kolay uyum sağlayan ve esnek hale getiren görece olarak daha basit bir tasarıma ve yapıya sahipti.

Barut gibi yeni teknolojik gelişmelere uzmanlık derecesinde uyum sağlamış ve bu gelişmeleri uygulamaya koymuş olmasına rağmen, Haçlı Seferleri'ndeki Kutsal İttifak'ın yelkenlerle güçlendirilmiş daha modern gemilerine maruz kaldığında bile Osmanlı donanması kürek gücüyle çalışan gemilere itibar etmeye

devam etmiştir. 16.yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu güneyindeki toprakları fethetmeye başladığında, Osmanlı donanması Portekiz yelkenli gemileriyle karşılaşmıştır. Kızıldeniz'in, Basra Körfezi'nin ve Hint Okyanusu'nun kendine has coğrafi yapısından dolayı Osmanlılar, Portekizlilerin modern yelkenli gemileri karakalarla savaşmak için kadırgalarını başarılı bir şekilde kullanmıştır. Ancak kadırgalar hiçbir zaman açık denizlerde yol almaya elverişli olmamıştır ve bu durum yüzyılın sonuna doğru Osmanlılar'ın Hint Okyanusu'ndaki en çok kıyıda hüküm sürdüğü ve Portekizlilerin açık denizleri kontrol altında tuttukları bir beraberlik durumunu ortaya çıkarmıştır.

Osmanlı donanmasındaki denizcilerin çoğunluğu Müslüman değildi. 16.yüzyılda denizciler ve diğer deniz çalışanları çoğunlukla Batı Anadolu'nun Hristiyan topluluklarından gelmekteydiler ve çoğunlukla İtalyanca, Yunanca ve zaman zaman da Akdeniz çevresinde konuşulan diğer dilleri konuşmaktaydılar. Sahip oldukları ortak denizcilik miras ve hayat tarzından dolayı 16.yüzyılda Osmanlı denizlerinden ortak kullanılan bir dil *Lingua Franca* kullanmışlardır. Araplara ait çeşitli haritalar, denizcilik kılavuzları ve bilimsel astronomik eserler mevcut olmasına rağmen, bu eserlerin Osmanlı donanmasında 1517'den sonraki Arap topraklarının fethine kadar biliniyor olduğuna dair çok az kanıt bulunmaktadır. Bunun yerine Osmanlılar, Akdeniz'deki çağdaşlarıyla aynı kaynakları – belli başlı olarak Portolaları – kullanmışlardır. Piri Reis gibi kayda değer istisnaların yanı sıra Osmanlı donanmasında görev alan bu denizciler zaruretten Osmanlıca konuşmamışlardır; fakat kendi anadilleri ve denizcilik *lingua franca*'sı ne yazılmış olan güncel denizcilik kılavuzlarını ve haritaları kullanabilmekteydiler. Gemi inşaatçıları ve gemi montajcıları Osmanlıcadan daha ziyade bu ortak *lingua franca*'yı konuşmaktaydılar. Bu durum muhtemelen Osmanlıca kullanılırken benzer işlerin geliştirilmesi ya da mevcut olanların iyileştirilmesi için itici gücü azaltmıştır.

Akdeniz'de Osmanlılar'ın başlıca rakibi, 17.yüzyılın sonuna kadar aynı şekilde kadırgalara itibar etmiş olan Venediklilerdi. Aynı zamanda Osmanlı İmparatorluğu'ndaki gemi inşaatçılarının çoğu da Venedik kökenliydi. 16.yüzyılda Cenevizliler Akdeniz'deki en usta gemi geliştiricileriydiler. Bu ortak gelişimdeki eksiklik ve yeni teknolojiye uyum sağlayamama durumu Osmanlıları, ana rakiplerini mağlup etme mecburiyetinde olmamalarına rağmen gelişen gemilere karşı etkileyebilirdi.

Modern gemilere uyum sağlayamamakla beraber Osmanlı İmparatorluğu, denizcilik ilişkilerini aralıklı olarak tamamlayan diğer bilimsel araştırma alanlarında kazanımlar sağlamıştır. Örneğin Piri Reis'in *Kitab-i al Bahriye* ve Kemal Reis'in *Lahiya* adlı eserleri gibi akademik çalışmalar Sadrazam tarafından sipariş edilmiştir. Ek olarak, İstanbul'da bir rasathane kurulmuş, fakat sarayın gökbilimcisi siyasi lütfunu yitirdiğinde yıkılmıştır. İstanbul'da yeni bir rasathane 20. yüzyıla kadar inşa edilmemiştir.

Osmanlı İmparatorluğu'nun birçok deniz sınırı olmasına rağmen yayılma politikası deniz yoluyla yayılan bir güç olarak gelişmek yerine toprak fetihlerine odaklanmıştır. Keşif açısından Osmanlılar 16.yüzyılda baharat ticaretine hükmetmeye ve ondan kazanç sağlamaya başladılar. Avrupalı rakiplerinin aksine okyanusları bir uçtan diğer uca geçmeye ihtiyacı yoktu – onun yerine yüzyıllar boyunca kervanlar için karayolu güzergahlar kurulmuştur. Coğrafi yapısının baharatların kaynağı olan Hindistan'a giden daha kısa veya daha hızlı bir rota bulmalarını gerektirmemesi nedeniyle açık denizleri geçmelerini sağlayacak teknolojiyi geliştirmemişlerdir.

16. yüzyıl boyunca Osmanlılar geniş toprakları fethetmiş ve imparatorluk topraklarını neredeyse üç katı büyüklükte genişletmişlerdir. Mısır'ın ele geçirilmesiyle birlikte aynı zamanda Arabistan'ın, Kızıldeniz ve Basra Körfezi gibi önemli su kaynaklarına ulaşımın da dahil olduğu yeni topraklar elde edilmiştir. Osmanlı donanması çok daha geniş bir kıyı şeridini savunmak ve yeni bir düşman olan Portekizlilerle savaşmak durumuyla karşı karşıya gelmiştir. Geleneksel Akdeniz Bölgesi'nde Osmanlılar ana rakipleri olan Venediklilerle bölgedeki stratejik adalar için savaşmaya devam ettiler.

Bütün bu yeni karasuları sınırları Osmanlıların yeni bölgelerdeki düşmanlarıyla karşılaşmaları ve ticari kazançlarını korumaları için yeni denizcilik taktiklerine uyum sağlamalarını zorunlu kılmıştır. Uyum sağlamışlardır, ancak bunu büyük ölçüde filolarını geliştirmeden yapmışlardır. Bunun yerine kadırgalarına itibar etmişler ve Portekiz tehdidine karşı bölgedeki taktiklerini, ilişkilerini ve istihbaratlarını geliştirmişlerdir.

Osmanlı hükümdarlığındaki siyaseti etkileyen bazı faktörler ve Osmanlıların imparatorluk donanmasındaki teknolojik gelişmeleri muhtemelen etkilemiş olabilecek olan takip ettikleri bazı politikalar vardı. Birincisi, donanmada bulunan,

deniz ticaretiyle uğraşan ve gemi inşa eden insanların çoğunluğu ne Osmanlı ne de Müslüman'dı, buna karşılık Hristiyan kökenliydi. Bu yüzden saraydaki denizcilik temsilcileri ya da donanmaya ve deniz yoluyla ticari yayılıma karşı ilgi çok azdı. Aynı zamanda devlet destekli bir deniz ticaret filosu da bulunmamaktaydı, ancak korsan gemileri ticaret nakliyesinin güvenliğini sağlamak gibi deniz ticaret filosa has görevleri yerine getirerek bu boşluğu doldurmaktaydı. Bu esnada yeniçeri sisteminden dolayı birçok memur ve idareci ordu kökenliydi ki bu durum muhtemelen ordudaki kaynak dağılımını ve politikayı büyük ölçüde etkilemekteydi. Orduyu destekleyen fonların çoğunluğu tarımdan elde edildiği için, tarımsal vergi matrahını artırmak adına toprakların genişletilmesi teşvik edilmekteydi.

1517'de Mısır'ın fethinden sonra Osmanlı İmparatorluğu'nun deniz nakliyesi işine girmekten başka seçeneği kalmamıştı. Portekizlilerin Afrika kıtası etrafındaki baharat yolu rotalarını neredeyse tamamen değiştirmelerinden dolayı Müslüman gemileri ve tüccarları iş kaybına uğramakta ve Müslümanların olduğu bölgeler baharat sıkıntısı ile karşı karşıya kalmaktaydı. Bütün bu sıkıntılar indirilmiş vergi tarifeleri ve kervan vergileri bakımından hazineyi negatif yönde etkilemişti. Üstelik Portekizliler bölgede sağlam bir yer edindikçe Mekke ve Medine kutsal şehirleri ve aynı zamanda da Hac için artan bir tehdit haline gelmişler. Osmanlı İmparatorluğu bu tehlide bölgede bir donanma bulundurarak, bir istihbarat ağı oluşturarak ve bölgede yaşayan Müslüman topluluklarla ittifak yaparak göğüs germiştir. Portekizlilere karşı destek ve yardım elde etmek için Osmanlılar, dostane Müslüman topluluklara cephaneye ve ağır silah dağıtımını yapmışlar ve de silah ve taktik eğitimi vermişlerdir. Bu faaliyetler Müslüman toplulukların Portekizlilere karşı birleşmesine ve Sultan'ı Halife ve tüm Müslümanların koruyucusu olarak görmelerine yardımcı olmuştur ki bu durum Osmanlı İmparatorluğu'nun Hint Okyanusu bölgesindeki etkisini güçlendirmiştir.

Göz önünde bulundurulacak başka bir siyasi konu ise gücü ve Türklerin tüm dünyaya hakim olacakları öngörüsünü temsil eden Kızıl Elma sembolüdür. Özgün Kızıl Elma, Osmanlıların 1453'te aldıkları İstanbul'du. Daha sonra bu, her ikisi de fethedilmek için kara savaşı gerektiren Viyana ve Roma olarak değişmiştir. Avrupalı çağdaşlarının aksine Osmanlı İmparatorluğu sömürge yaratmak konusuna dahil olmamıştır. Bunun yerine, Hristiyanların yönetimi altında yaşamak açısından

kurtarmak için Müslüman nüfusun yaşadığı tüm toprakları fethetmeye çalışmıştır. Bu nedenden dolayı açıkça kara seferleri tercih edilmiştir.

Osmanlı İmparatorluğu 16. yüzyıla Avrupa'da karada ve denizde uğradığı bir dizi bozgunundan sonra iyileşme dönemi başladı. Ancak Akdeniz'de bir kez yeni bir donanma kurulup yeni savaşlar kazanılınca, 16.yüzyılın başlangıcının büyük bir kısmı boyunca Osmanlılar düşmanları ve Hristiyanların Kutsal İttifak'ı üzerindeki egemenliğinin tadını çıkarmıştır. Mısır'ın fethi ve bunun sonucunda da yeni su kaynaklarına ulaşım sağlandıktan sonra Osmanlı donanması gerek Akdeniz'deki kendi bölgesinde, gerek güneydeki yeni sularda çeşitli yoğunluktaki savaşlara dahil olmuştur. Hint Okyanusu Bölgesi'nde, en yeni düşmanları olan Portekizlilerle savaşmak için donanma kaynak ve kapasite artırımına gitmek durumunda kaldı. Ancak bu iki büyük güç, büyük çaplı savaşlar yerine küçük çarpışmalarda karşı karşıya gelmiştir. Basra, Hürmüz ve Diu (Gujarat'ta) anahtar limanlarını sürekli olarak saldırı altındaydı, ancak bir kere fethedildikten sonra çoğunlukla aynı gücün egemenliği altında kalmaktaydı.

Osmanlılar güney sularındaki limanlarda güç kazandıkça ve Portekizlilerin zorlu rakipleri haline geldikçe, her gücün bölgesel gasp gücü bir duraklama noktasına geldi. Osmanlılar kıyı sularında, Kızıl Deniz'de ve Basra Körfezi'nin büyük bir kısmındaki hakimiyetini devam ettirdi. Portekizliler ise açık denizlerde hüküm sürüp Hürmüz'ün kontrolünü devam ettirdiler.

Özet olarak, Osmanlıların o devirdeki teknolojik gelişmelerle uyum göstermesi için donanmasını geliştirmekte isteksiz olmasının muhtemel birçok nedeni vardı. En önemlisi, imparatorluğun coğrafi ve politik hedeflerine rağmen bunu gerçekleştirmek için hızlı olma gereğini hissetmemiştir. 16. yüzyılın büyük bir kısmında Osmanlı donanması zamanın en gelişmiş deniz teknolojisine sahip olduğu düşünülen Portekizlileri kendisine rakip olarak görmüştür. Ticari açıdan ise Osmanlılar buldukları bölge nedeniyle okyanusları geçmek için hızlı giden gemiler geliştirme ihtiyacı hissetmemiştir, ticaret yolları bunu gerektirmemiştir. İmparatorluk amaçlarını yerine getirmek için, halihazırda kurulmuş olan ticareti koruyacak ve orduyu destekleyecek bir donanmaya ihtiyaç duymuştur. Kadırga donanması 16.yüzyıl boyunca hedeflenen bu amaçları gerçekleştirmek için oldukça yeterli bir kapasiteye sahipti.

Ancak buradaki sorun elbette ki Osmanlıların İngiltere ve Hollanda'dan gelecek olan denizcilik şirketlerinin ileride yaratacağı büyük etkiyi kavrayamamış olmasıdır. Bu donanmalara oldukça gelişmiş ve eğitilmiş ve Osmanlıların 16.yüzyılın büyük bir kısmı boyunca Portekizliler ile uğruna savaştığı baharat ticaretini yavaş yavaş ele geçirdiler.

GCCRIS

## KAYNAKÇA

- Adivar, Abdulhak Adnan. *Osmanlı Türklerinde İlim*. İstanbul, 1943.
- Africanus, Leo. *The History and Description of Africa: And of the Notable Things Therein Contained*, Vol 1. Edited by Robert Brown. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- Agoston, Gabor. *Guns for the Sultan: Military Power and the Weapons Industry in the Ottoman Empire*. Cambridge: Cambridge University Press, 2005.
- Agoston, Gabor. "Merces Prohibitae: The Anglo-Ottoman Trade in War Materials and the Dependence Theory," *Oriente Moderno*, Nuova serie, Anno 20 (81), Nr. 1, The Ottomans and the Sea (2001), 188.
- Albuquerque, Luis de. "Alguns aspectos de ameaça turca sobre a Índia por meados do século XVI." *Agrupamentos de Estudos de Cartographia Antiga* 51 (1997).
- Albuquerque, Luis de. "O domini português do Índico e a reposta turca." *Vertice* 36 (1976): 6-18.
- Allen, William E. D. *Problems of Turkish Power in the Sixteenth Century*. London: Central Asian Research Centre, 1963.
- Ayalon, David. *Gunpowder and Firearms in the Mamluk Kingdom: A Challenge to a Mediaeval Society*. New York: Frank Cass and Company Limited, 1956.
- Ayalon, David. "Bahriyya, II. The Navy of the Mamluks," *Encyclopedia of Islam*. 2nd Edition, Leiden, 1954, Vol I, 945-47.
- Barkan, Ömer Lütfi. *XV ve XVI'inci Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Zirai Ekonominin Hukuki ve Mali Esasları, Birinci Cilt: Kanunlar* (İstanbul, 1943), 355-87.
- Bostan, İdris. *Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler*. İstanbul: Küre Yayınları, 2010.
- Bostan, İdris. *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. İstanbul: KitapYayınevi, 2008.
- Bostan, İdris. "Ottoman Maritime Arsenals and Shipbuilding Technology in the 16th and 17th Centuries." *Foundation for Science Technology and Civilisation*, Manchester, 2007.

- Bostan, İdris. "Piri Reis," *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, vol. 34, 2007, p. 283-285.
- Bostan, İdris. *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*. İstanbul: Bilge, 2005.
- Bostan, İdris. *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2001.
- Boxer, C.R. "A Note on the Portuguese Reactions to the Revival of the Red Sea Spice Trade and the Rise of Acheh, 1540-1600," in *Journal of Southeast Asian History*, X/3, 1969, p. 415-28.
- Boxer, C.R. *The Portuguese Seaborne Empire, 1415-1825*. London: A.A. Knopf, 1969.
- Bradford, E. *Akdeniz: Bir Deniz Portresi*. İstanbul: İş Bankası Kültür Yayınları, 2004. Çeviren: Ahmet Fethi.
- Braudel, Fernand. *La Mediterranee et le Monde Mediterranéen a l'Epoque de Phillippe II, 2 vols*. Paris: Librairie Armand Collin, 1966.
- Brotton, Jerry. *Trading Territories: Mapping the Early Modern World*. Ithaca, NY: Cornell University Press, 1997.
- Brummett, Palmira. "The Ottomans as a World Power: What We Don't Know about Ottoman Sea-Power," in *Oriente Moderno: The Ottomans and the Sea*. Edited by Kate Fleet. XX (LXXXI), n.s. 1-2001: 1-21.
- Brummett, Palmira Johnson. *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*. Albany: State University of New York(SUNY) Press, 1993.
- Brummett, Palmira Johnson. "Transformations In Political and Commercial Hegemony: Venice and the Ottoman Expansion 1503-1517/908-923." Doctoral Thesis, University of Chicago, 1988.
- Campbell, Tony, "Portolan Charts from the Late Thirteenth Century to 1500," in Harley and Woodward, *History of Cartography*, 1: 371-447.
- Casale, Giancarlo. *The Ottoman Age of Exploration*. New York: Oxford University Press, 2010.
- Casale, Giancarlo. "An Ottoman Intelligence Report from the Mid-Sixteenth Century Indian Ocean." *Journal of Turkish Studies* 31/1 (2007): 181-88.
- Casale, Giancarlo. "The Ottoman Administration of the Spice Trade in the Sixteenth Century Red Sea and Persian Gulf," *Journal of the Economic and Social History of the Orient*, 49/2 (2006): 185-190.

- Casale, Giancarlo. "His Majesty's Servant Lutfi: The Career of a Previously Unknown Sixteenth Century Ottoman Envoy to Sumatra Based on an Account of His Travels from the Topkapi Palace Archives." *Turcica* 37 (2005): 43-81.
- Chaudhuri, K.N. *Trade and Civilization in the Indian Ocean* Cambridge: Cambridge University Press, 1985.
- Chua, Amy. *Day of Empire: How Hyperpowers Rise to Global Dominance--and Why They Fail*. New York: Random House, 2009.
- Cipolla, Carlo M. *Guns and Sails in the Early Phase of European Expansion, 1400-1700*. London: Sunflower Univ. Pr., 1985.
- Cipolla, Carlo M. *Guns, Sails and Empires: Technological Innovation and the Early Phases of European Expansion 1400-1700*. New York: Pantheon Books, 1965.
- Classen, Albrecht and Nadia Margolis, ed. *War and Peace: Critical Issues in European Societies and Literature 800 - 1800*. Berlin: Walter de Gruyter GmbH & Co., 2011.
- Çelebi, Katip. *Tuhfetu 'l-kibar fi Esfariil-bihar*. Haz. Orhan Gökyay. İstanbul, 1973.
- Çelebi, Katip. *The History of the Maritime Wars of the Turks by Haji Khalifeh*. Translated by James Mitchell. London: Oriental Translation Fund, 1831.
- Çiçek, Kemal, Ercüment Kuran, Nejat Göyünç ve İlber Ortaylı. *The Great Ottoman-Turkish Civilisation, Volume 2*. İstanbul: Yeni Türkiye, 2000.
- Dale, Stephen F. *The Muslim Empires of the Ottomans, Safavids, and Mughals*. New York: Cambridge University Press, 2010.
- de Busbecq, Ogier. *The Turkish Letters of Ogier Giselin de Busbecq*. Translated by Edward Seymour Forster. Baton Rouge: Louisiana State University Press, 1927.
- de Castro, Joao. *Tabuas da India*. 1540. Universidad de Coimbra. *Tabua dos Roteiros da India - Roteiro do Mar Roxo*, 1540. 1 ekim 2014 erişti. <en.wikipedia.org/wiki/galleon>
- de Costa, Simao. *As Gavetas de Torre de Tombo, V*. Lisbon: Centro de Estudios Historicos Ultramarinos, 1965.
- De Haedo, Fray Diego. *Topografia e Historia General de Argel*. Madrid: Diego Fernandez de Cordena y Oneido Impessor de Libros, 1927.

- The Commentaries of the Great Alfonso Dalboquerque, Second Viceroy of India.*  
Translator Walter de Grey Birch. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- Diffle, Bailey Wallys. *Prelude to Empire: Portugal Overseas Before Henry the Navigator.* Ann Arbor, MI: Cushing-Malloy, Inc., 1960.
- Elbl, I. "The Overseas Expansion, Nobility and Social Mobility in the Age of Vasco de Gama." *Portuguese Studies Review*, vol. 6/2, 1997-98.
- Faroqhi, Suraiya. *Pilgrims and Sultans: The Hajj under the Ottomans 1517-1683.* New York: I.B. Tauris, 1994.
- Faroqhi, Suraiya. "Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries." *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 14, No. 4 (Nov. 1982) pp. 523-539.
- Fleet, Kate. *The Cambridge History of Turkey: Byzantium to Turkey, 1071-1453.* Cambridge: Cambridge University Press, 2009.
- Fleet, Kate. *Erken Osmanlı döneminde Türk-Ceneviz ticareti.* Özkan Akpınar tarafından tercüme etti. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, 2009.
- Fleet, Kate, ed. *Oriente Moderno, Nuova serie, Anno 20 (81), Nr. 1, The Ottomans and the Sea, 2001.*
- Frangakis-Syrett, Elena. *The Commerce of Smyrna in the Eighteenth Century, 1700-1820.* Athens: Centre for Asia Minor Studies, 1992.
- Gavetas. *As Gavetas de Torre do Tombo.* 8 vols. Lisbon: Centro de Estudio Historicos Ultramarinos, 1960-1977.
- Gencer, A.İ. *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu (1789-1867).* Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 2001.
- Godinho, Victorino Mahalhaes. *Os Descobrimentos e a Economia Mundial, vol 1.* Lisbon, 1963-1965.
- Gray, Colin S. *The Leverage of Sea Power: The Strategic Advantage of Navies in War.* New York: The Free Press, 1992.
- Guilmartin, J.F. *Gunpowder and Galleys: Changing technology and Mediterranean warfare at sea in the sixteenth century.* Cambridge: Cambridge University Press, 1974.
- Gürsoy, Melih. *Tarihi, Ekonomisi ve İnsanları ile Bizim Izmirimiz.* İstanbul: Metis Yayıncılık, 1993.

- Gürkan, E.S. "The Centre and the frontier: Ottoman Cooperation with the North African corsairs in the sixteenth Century." *BRILL Turkish Historical Review I* (2010), 125-163.
- Gürkan, E.S. "Ottoman Corsairs in the Western Mediterranean and Their Place in the Ottoman-Hapsburg Rivalry (1505-1535)." Master's Thesis, Bilkent University of Ankara, 2006.
- Hess, Andrew C. "The Ottoman Conquest of Egypt and the Beginning of the Sixteenth Century World War." *International Journal of Middle East Studies* 4/1 (Jan. 1973): 55-76.
- Hess, Andrew C. "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of Oceanic Discoveries, 1453-1525." *The American Historical Review*, Vol. 75, No. 7 (Dec., 1970), pp 1892-1919.
- Hillenbrand, Carole, ed. *Studies in Honour of Clifford Edmund Bosworth, Vol 2. The Sultan's Turret: Studies in Persian and Turkish Culture*. Leiden: Brill Academic Publishers, 1999.
- Holmes, George C. V. *Ancient and Modern Sailing Ships*. London: Wyman And Sons, 1906.
- Imber, Colin. "The Navy of Suleyman the Magnificent." *Archivum Ottomanicum* 6 (1980): 211-82.
- Inalcık, Halil. *An Economic and Social History of the Ottoman Empire*. Cambridge: Cambridge University Press, 1994.
- Inalcık, Halil. *The Middle East and the Balkans under the Ottoman Empire*. Bloomington: Indiana University Turkish Studies Dept., 1993.
- Inalcık, Halil. "The Origins of the Ottoman-Russian Rivalry and the Don-Vogal Canal 1569," *Les Annales de l'Universite d'Ankara* 1 (1946-47):47-106.
- Ibn Iyas. *Journal dun bourgeois du Cairo, Vol 1*. Edited by Gaston Wiet. Paris, 1955.
- Jennings, Ronald C. *Christians and Muslims in Ottoman Cyprus and the Mediterranean world, 1571-1640*. New York, 1993.
- Kahane, Henry and Renee Kahane and Andreas Tietze. *The Lingua France in the Levant, Turkish Nautical Terms of Italian and Greek Origin*. Urbana: University of Illinois Press, 1958.
- Kahle, Paul. "The Turkish Sailor and Cartographer." *The Proceedings of Pakistan History Conference*. Edited by S. Moinul Haq. Karachi: Pakistan Historical Conference, 1956.

- Kayaoğlu, Turan. *Legal Imperialism: Sovereignty and Extraterritoriality in Japan, the Ottoman Empire, and China*. Cambridge: Cambridge University Press, 2010.
- Kennedy, Paul. *The Rise and Fall of Great Powers: Economic Change and Military Conflict from 1500 to 2000*. New York: Random House, 2010.
- Kishlansky, Mark, et al. *Societies and Cultures in World History*. New York: HarperCollins College Publishers, 1995.
- Kortepeter, Carl M. "Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century," *Journal of the American Oriental Society*, LXXXVI (1966): 86-113.
- Kurat, A. "The Turkish Expedition to Astrakhan and the Problem of the Don-Volga Canal," *Slavonic and East European Review* 40 (Dec. 1961): 7-23.
- Kurtoğlu, Fevzi. "Amiral Selman Reis *Layihasi*," *Deniz Mecmuası* 47/335 (1935): 67-73.
- Lane, Frederick C. *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*. Baltimore, 1939.
- Lane-Poole, Stanley. *The Barbary Corsairs*. London: G.P. Putnam's Sons, 1890.
- Lewis, Michael Arthur. *The Spanish Armada*. New York: Macmillan, 1960.
- Loupis, Dimitros. "Diffusion of Skill in the Mediterranean World: Ottoman Navigational Technology During the 16th Century Seen Through Sailing-directions Manuals." Master's thesis, Bilkent University of Ankara, 2004.
- Loupis, Dimitris. "Piri Reis' *Book on Navigation (Kitab-ı Bahriyye)* as a Geography Handbook." Institute for Neohellenic Research N.H.R.F. *Eastern Mediterranean Cartographies*, Tetrada Ergasias 25/26 (2004): 35-49.
- Makdisi, Ussama. "Ottoman Orientalism." *The American Historical Review*, Vol. 107, No. 3 (June 2002): 768-796.
- McAlister, Lyle N. "The Commerce of the Indies." In *Spain and Portugal in the New World, 1492-1700*, 231-249. Minneapolis: University of Minnesota Press, 1985.
- McNeill, William. *The Pursuit of Power: Technology, Armed Forces, and Societies since A.D. 1000*. Chicago: University of Chicago Press, 1982.
- Meilink - Roelofz, M.A.P. *Asian Trade and European Influence in the Indonesian Archipelago between 1500 and about 1630*. The Hague: Springer Netherlands, 1962.

- Herbert Melzig. *Büyük Türk Hindistan Kapılarında*. İstanbul: Selami Sertoğlu Kitabevi, 1943.
- Miller, Barnette. *The Palace School of Muhammad the Conqueror*. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1941.
- Mughul, M. Yakub. "Türk Amiralî Emir İbn Behram Bey'in Hindistan Seferi (1531)." *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi* 4-5 (Aug. 1973-1974): 247-62.
- Murphey, Rhoads. *Ottoman Warfare 1500-1700*. London: UCL Press, 1999.
- Murrin, Michael. *History and Warfare in Renaissance Epic*. Chicago: University of Chicago Press, 1995.
- Naval Intelligence Division. *Western Arabia and the Red Sea*. London: Kegan Paul, 2006.
- Nicolle, David. *Constantinople 1453: The end of Byzantium*. Oxford: Osprey Publishing, 2000.
- Orhonlu, Cengiz. *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*. İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, 1984.
- Özbaran, Salih. *Ottoman Expansion towards the Indian Ocean in the 16th Century*. İstanbul: İstanbul Bilgi University Press, 2009.
- Özbaran, Salih. *Yemen'den Basra'ya Sınırdaki Osmanlı*. İstanbul: Kitap Yayınevi, 2008.
- Özbaran, Salih. *Kapudan Paşa, His Office and His Domain*. Crete: Crete University Press, 2002.
- Özbaran, Salih. *The Ottoman Response to European Expansion. Studies on Ottoman-Portuguese Relations in the Indian Ocean and Ottoman Administration in the Arab Lands During the Sixteenth Century. Analecta Isisana XII*. İstanbul: The Isis Press, 1994.
- Özbaran, Salih. "A Turkish Report on the Red Sea and the Portuguese in the Indian Ocean (1525)." *Arabian Studies* 4 (1978):81-88.
- Özbaran, Salih. "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu: Onaltıncı Yüzyılda Ticaret Yolları Üzerinde Türk-Portekiz Rekabet ve İlişkileri." *Tarih Dergisi* 31 (March 1977): 66-146.
- Özbaran, Salih. "The Ottoman Turks and the Portuguese in the Persian Gulf, 1534-1581." *Journal of Asian History*. Vol. 6 No. 1 (Spring 1972): 45-88.

- Padgen, Anthony. *Worlds at War: The 2500 Year Struggle Between East and West*. Oxford: Oxford University Press, 2008.
- Parker, Geoffrey. *The Military Revolution: Military Innovation and the Rise of the West, 1500-1800*. Cambridge: Cambridge University Press, 1992.
- Pearson, Michael. "Merchants and States," in James Tracy, ed., *The Political Economy of Merchant Empires: State Power and World Trade 1350-1750*:41-116. Cambridge: University of Cambridge, 1991.
- Peker, Ali Uzay ve Kenan Bilici. *Anadolu Selçukluları ve beylikler dönemi: Sosyal ve siyaset hayatı*. İstanbul: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2006.
- Phillips, Carla Rahn. "Visualizing Imperialism: The Virgin of the Seafarers and Spain's Self-Image in the Early Sixteenth Century," *Renaissance Quarterly*, Vol. 58, No. 3 (Fall 2005): 815-856.
- Pinto, Karen. "3 Ways of Seeing: Scenarios of the World in the Medieval Cartographic Imagination." PhD Diss., Columbia University, 2002.
- Pryor, John H. *Geography, Technology and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean 649-1571*. Cambridge: Past and Present Publications, 1988.
- Raudzens, George. "Military Revolution or Maritime Evolution? Military Superiorities or Transportation Advantages as Main Causes of European Colonial Conquests to 1788." *The Journal of Military History* 63 (July 1999), 631-42.
- Rego, A. da Silva, ed. *As Gavetas de Torre do Tombo, V*. Lisbon: Centro de Estudos Historicos Ultramarinos, 1960.
- Reis, Piri. *Kitab-ı Bahriye*. İstanbul: TTK Yayınları, 2002.
- Reis, Sidi Ali. *The Travels and Adventures of the Turkish Admiral, Sidi Ali Reis*. Translated by A. Vamberly. London: Kessinger Publishing, 2010.
- Muradi Reis, *Gazavat-ı Hayreddin Paşa: Barbaros'un hayatı ve savaşları*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, Karagah Basımevi, 1995.
- Charles Riggs, trans., *History of Mehmed the Conqueror by Kritovoulos*. Princeton: Princeton University Press, 1954.
- Risso, Patricia. *Merchants and Faith: Muslims, Commerce and Culture in the Indian Ocean*. Boulder: Westview Press, 1995.
- Rycaut, Paul. *The Present State of the Ottoman Empire Containing the Maxims of the Turkish Polity; The Most Material Points of the Mahometan Religion; Their Sects and Heresies*. London: J.D. Anno, 1687.

- Safvet, Kaymakam. "İkinci Cerbe Harbi Üzerine Vesikalar," *TOEM I* (1 Nisan 1908): 2034, 85-102.
- Samarcic, Radovan. *Dünyayı Avuçlarında Tutan Adam: Sokullu Mehmed Paşa*. Meral Gaspıralı, çevirci. İstanbul: Gençlik, 1995.
- Servantie, Allain. "Information on Ottoman Shipbuilding and on the Moves of the Turkish Fleet to the West (1522-1547)." *El Archivo de la Frontera*, Centro Europeo para la Difusion de las Ciencias Sociales (CEDCS), 2011.
- Shaw, Stanford J. *A History of the Ottoman Empire and Modern Turkey: Volume I, Empire of the Gazis: The Rise and the Decline of the Ottoman Empire 1280-1808*. New York: Cambridge University Press, 2007.
- Sinor, Denis, ed. *Journal of Asian History Volume 6 No.1*. Wiesbaden: Otto Harrassowitz, 1972.
- Soucek, Svat. *Studies in Ottoman Naval History and Maritime Geography*. İstanbul: The Isis Press, 2008.
- Soucek, Svat. *Piri Reis and Turkish Mapmaking after Columbus*. London: Near Foundation, 1996.
- Soucek, Svat, "The Rise of the Barbarosas in North Africa, *Turcica* 7 (1975).
- Streusand, Douglas E. *Islamic Gunpowder Empires: Ottomans, Safavids, and Mughals*. Philadelphia: Westview Press, 2011.
- Subrahmanyam, S. *The Portuguese Empire in Asia 1500-1700: A Political and Economic History*. London: Longman, 1993.
- Şah, Rasaulhak. "Açı Padişahi Sultan Alaeddin'in Kanuni Sultan Süleyman'a Mektubu." *Tarih Araştırmaları Dergisi* 5/8-9 (1967): 373-409.
- Tabak, Faruk. *The Waning of the Mediterranean 1550-1870 A Geohistorical Approach*. Baltimore: The Johns Hopkins University Press, 2008.
- Tekeli, Sevim. *16'inci yüzyılda Osmanlılarda Saat ve Takiyüddin'in "Mekanik Saat Konstüksüyonuna Dair en Parlak Yıldızlar."* 2. bölüm. Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı, 2002.
- Thomas, L.F. "Factions, Interests and Messianism: The Politics of Portuguese Expansion in the East, 1500-1521." *Indian Economic and Social History Review*, vol. 28/I (1991).
- Thompson, William and George Modelski. *Seapower in Global Politics, 1494-1993*. London: Macmillan, 1993.

Tinniswood, Adrian. *Pirates of Barbary: Corsairs, Conquests and Captivity in the Seventeenth-Century Mediterranean*. New York: Riverhead Books, 2010.

Şerafettin Turan, trans., *The History of the Ottoman Dynasty: the Seventh Volume by Ibn Kemal*. Ankara, 1954.

Woodward, David. "Maps and Rationalization of Geographic Space," in *Circa 1492: Art in the Age of Exploration*, ed. Jay Levenson. New Haven: 1991, 83-88.

Yinanç, Halil Mükrimin. *Düsütnamei Enveri*. İstanbul: Evkaf Matbaası, 1928.

Zorlu, Tancu. *Innovation and Empire in Turkey: Sultan Selim and the Modernisation of the Ottoman Navy*. London: Tauris Academic Studies, 2008.

"Certain Types of Ships in Ottoman-Turkish Terminology." *Turcica* 7. (1975): 233-49.

## CV: CURRICULUM VITAE

### PERSONAL INFORMATION

Surname, Name: Thomas, Sarah

Nationality: American (U.S.A.)

Date and Place of Birth: 16 January 1978, Falls Church VA

Marital Status: Single

Phone: 0543 213 3286

email: [sarah.thomas@yahoo.com](mailto:sarah.thomas@yahoo.com)

### EDUCATION

Degree	Institution	Year of Graduation
BA	University of Michigan, Ann Arbor	2000
High School	Springbook High School	1996

### WORK EXPERIENCE

Year	Place	Enrollment
2000- Present	U.S. Navy	Surface Warfare Officer

### FOREIGN LANGUAGES

Fluent English, Intermediate Turkish, Advanced Spanish, Elementary Portuguese

### HOBBIES

Travel, food and wine, photography, yoga.