

**18. YÜZYILDA ÇANAKKALE BOĞAZI KALELERİ VE
OSMANLI DENİZCİLİĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MELİKE BURÇE KÖKER

**MERSİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**TARİH
ANABİLİM DALI**

**MERSİN
TEMMUZ - 2019**

**18. YÜZYILDA ÇANAKKALE BOĞAZI KALELERİ VE
OSMANLI DENİZCİLİĞİ**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

MELİKE BURÇE KÖKER

**MERSİN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

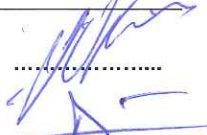


**TARİH
ANABİLİM DALI**

**Danışman
Doç. Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ**

**MERSİN
TEMMUZ - 2019**

ONAY

Melike Burçe KÖKER tarafından Doç. Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ danışmanlığında hazırlanan "18. Yüzyılda Çanakkale Boğazı Kaleleri ve Osmanlı Denizciliğı " başlıklı çalışma aşağıda imzaları bulunan jüri üyeleri tarafından oy birliğı ile Yüksek Lisans tezi olarak kabul edilmiştir.

Görevi	Ünvanı, Adı ve Soyadı	İmza
Başkan	Doç. Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ	
Üye	Doç. Dr. Ayşe ATICI ARAYANCAN	
Üye	Dr. Öğr. Üyesi Filiz YAŞAR KESKİN	

Yukarıdaki Jüri kararı Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu'nun 11.07.2019 tarih ve 2019/35 sayılı kararıyla onaylanmıştır.

Prof. Dr. Süleyman DEĞİRMEN
Sosyal Bilimler Enstitü Müdürü



Bu tezde kullanılan özgün bilgiler, şekil, tablo ve fotoğraflardan kaynak göstermeden alıntı yapmak 5846 sayılı Fikir ve Sanat Eserleri Kanunu hükümlerine tabidir.

ETİK BEYAN

Mersin Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim Yönetmeliğinde belirtilen kurallara uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasında,

- Tez içindeki bütün bilgi ve belgeleri akademik kurallar çerçevesinde elde ettiğimi,
- Görsel, işitsel ve yazılı tüm bilgi ve sonuçları bilimsel ahlâk kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Başkalarının eserlerinden yararlanılması durumunda ilgili eserlere bilimsel normlara uygun olarak atıfta bulunduğumu,
- Atıfta bulunduğum eserlerin tümünü kaynak olarak kullandığımı,
- Kullanılan verilerde herhangi bir tahrifat yapmadığımı,
- Bu tezin herhangi bir bölümünü Mersin Üniversitesi veya başka bir üniversitede başka bir tez çalışması olarak sunmadığımı,
- Tezin tüm telif haklarını Mersin Üniversitesi'ne devrettiğimi beyan ederim.

ETHICAL DECLARATION

This thesis is prepared in accordance with the rules specified in Mersin University Graduate Education Regulation and I declare to comply with the following conditions:

- I have obtained all the information and the documents of the thesis in accordance with the academic rules.
- I presented all the visual, auditory and written informations and results in accordance with scientific ethics.
- I refer in accordance with the norms of scientific works about the case of exploitation of others' works.
- I used all of the referred works as the references.
- I did not do any tampering in the used data.
- I did not present any part of this thesis as an another thesis at Mersin University or another university.
- I transfer all copyrights of this thesis to the Mersin University.

10 Temmuz 2019 / 10 July 2019

İmza / Signature

Melike Burçe KÖKER

ÖZET

Çanakkale Boğazı tarih boyunca önemli bir yere sahip olmuştur. Boğazın stratejik önemini bilen Osmanlılar burada hakimiyet kurmakta geç kalmamıştır. Çanakkale Boğazı'ndaki Gelibolu'nun alınması da bu önemin bir göstergesi olmuştur. Bundan hareketle çalışmamız da öncelikli olarak Osmanlı Devleti'nin Gelibolu Kalesi'ni alması ve Gelibolu'nun Osmanlı deniz üssü olması hakkında bilgi verilmiştir. Ayrıca deniz üssünün İstanbul'a taşınmasıyla birlikte fonksiyon değiştirerek Gelibolu'nun ikmal merkezi konumuna gelmesi de bu çerçevede ele alınmıştır. Çalışmamızda Osmanlı Devleti'nin boğaz koruması ve kontrolü için yapmış olduğu kalelere değinilmekte, özellikle önem arz eden kal'a-i erbaanın ne zaman yapıldıkları ve bu kalelere neden ihtiyaç duyulduğu hakkında bilgiler sunulmaktadır. Bundan hareketle çalışmamızın konusu, 18. yüzyıl kapsamında Çanakkale Boğazı'ndaki kalelerin boğazda yolculuk yapan gemiler için deniz üssü olarak işlevlerinin ortaya konulması şeklinde belirlenmiştir. Bu bağlamda, Çanakkale Boğazı'ndan geçmek için izn-i sefine alan gemiler hakkında bilgiler verilmekte ve boğazda seyahat eden gemilerin kontrollerinin nasıl yapıldığına açıklık getirilmektedir. Son olarak donanma gemilerinin Gelibolu'dan barut ve peksimet ihtiyaçlarının nasıl karşılandığı konusuna değinilmiştir.

Anahtar kelimeler: Boğaz hisarları, Çanakkale Boğazı, Kilidü'l-bahir, Gelibolu.

Danışman: Doç. Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ , Tarih Anabilim Dalı, Mersin Üniversitesi, Mersin.

ABSTRACT

The Dardanelles has an important place throughout history. The Ottomans, who knew the strategic importance of the Bosphorus, not too late to dominate here. The obtain of Gallipoli the Dardanelles was an indication of this importance. Based on this, our work primarily took the Gallipoli Fortress of the Ottoman Empire and information was given about the fact that Gallipoli was the Ottoman naval base. In addition, when the naval base was moved to Istanbul, the function of Gallipoli became a supply center by changing function. In this study, the fortresses built by the Ottoman Empire for the protection and control of the Bosphorus are mentioned and information is given about the importance of the kal'a-i erbaa, which are especially important and when these fortresses are needed. Therefore, the subject of our study was determined as the naval base of the fortresses of the Dardanelles in the 18th century as a naval base. In this context, information is provided about the vessels that are allowed to pass through the Dardanelles and clarification of the control of ships traveling on the straits. Finally, the issue of gunpowder and rusk needs of navy ships from Gallipoli was discussed.

Keywords: Dardanelles, Kilidü'l-bahir, Gallipoli.

Advisor: Doç. Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ, Department of History, Mersin University, Mersin.

TEŞEKKÜR

Çalıőma sürecimde beni ilgi ve dikkatle takip eden ve yol gösteren değerli hocam Doç. Dr. Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ'e teőekkürlerimi borç bilirim. İhtiyaç duyduğum her anımda yanımda olan ve benden desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen kıymetli arkadaşlarıma teşekkür ederim. Ayrıca hayatımın her döneminde bana karşı inançlarını hiçbir zaman yitirmeyen, her zaman bana maddi ve manevi destek olan canım aileme sonsuz teşekkür ederim.

Melike Burçe KÖKER

Mersin-Temmuz 2019



İÇİNDEKİLER

	Sayfa
İÇ KAPAK	i
ONAY	ii
ETİK BEYAN	iii
ÖZET	iv
ABSTRACT	v
TEŞEKKÜR	vi
İÇİNDEKİLER	vii
TABLolar DİZİNİ	viii
HARİTALAR DİZİNİ	ix
KISALTMALAR ve SİMGELER	x
1. GİRİŞ	1
2. OSMANLI HAKİMİYETİNDE ÇANAKKALE BOĞAZI	6
2.1. Çanakkale Boğazı'nda Hakimiyet Kurulması	6
2.2. Yıldırım Bayezid Dönemi ve Gelibolu'nun Osmanlı Deniz Üssü Olması	8
2.3. Fatih Sultan Mehmed Dönemi ve Boğaz Güvenliği	11
2.4. Kanuni Sultan Süleyman: İki Denizin Hakimi	17
2.5. Girit Seferinde Çanakkale Boğazı	18
2.6. 18. Yüzyılda Akdeniz'de Rus Donanması	21
3. 18. YÜZYILDA ÇANAKKALE KALELERİ	24
3.1. 18. Yüzyılda Boğaz İçinde İşlevsel Olan Kaleler	24
3.2. Çanakkale Boğazı'ndan Geçiş İzinleri	26
3.2.1. Yabancı Gemilere Verilen İzinler	28
3.2.2. Osmanlı Tebaasına Verilen İzinler	30
3.3. Boğazdan Geçen Gemilerin Kontrolleri	32
3.3.1. Yabancı Gemilere Yapılan Kontroller	32
3.3.2. Osmanlı Gemilerine Yapılan Kontroller	36
3.3.3. Osmanlı Donanmasına Yapılan Kontroller	38
3.4. Donanma İkmal Merkezi: Gelibolu	39
3.4.1. Gelibolu Baruthanesi	39
3.4.2. Peksimet	43
4. SONUÇ	44
KAYNAKLAR	46
EKLER	52
ÖZGEÇMİŞ	57

TABLolar DİZİNİ

	Sayfa
Tablo 3.1. 18. Yüzyılda İzn-i Sefine Alarak Çanakkale Boğazı'ndan Gececek Olan Yabancı Gemi Kaptanları	28
Tablo 3.2. 18. yüzyılda İzn-i Sefine Alarak Çanakkale Boğazı'ndan Gececek Olan Osmanlı Gemi Kaptanları	31
Tablo 3.3. Gelibolu Baruthanesinden Donanma Gemilerine Verilen Barut	42



HARİTALAR DİZİNİ

	Sayfa
Harita 3.1. Çanakkale Boğazı haritası	27
Harita 2. Çanakkale Boğazı Haritası	52
Harita 3. Çanakkale Boğazı Haritası	53
Harita 4. Çanakkale Boğazı Haritası	54
Harita 5. Kilit'ül-bahir ve Kal'a-i Sultaniye kale Haritası,	55
Harita 6. Kal'a-i Sultaniye ve Kilitü'l-bahir kale haritası	56



KISALTMALAR ve SİMGELER

Kısaltma/Simgesi	Tanım
A.ÇDVNSMHSM. d	Divan-ı Hümâyûn Mühimme Kalemî Defteri
age	adı geçen eser
agm	adı geçen makale
agt	adı geçen tez
A.E. SABH. I.	Ali Emir Sultan Abdülhamid I
A.E. SAMD. III.	Ali Emir Sultan Ahmed III
A.E. SMHD. I.	Ali Emir Sultan Mahmud I
A.E. SMST. III.	Ali Emir Sultan Mustafa III
A.E. SSLM. III.	Ali Emir Sultan Selim III
B	Receb
Bk	Bakınız
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C.	cilt
C	Cemâziye'l-âhir
Ca	Cemâziye'l-evvel
C.ADL	Cevdet Adliye
C. AS	Cevdet Askeriye
C. BH	Cevdet Bahriye
C. BLD	Cevdet Belediye
C.DH	Cevdet Dahiliye
C. HR	Cevdet Hariciye
C. İKTS	Cevdet İktisadi
C. ML	Cevdet Maliye
C. ZB	Cevdet Zaptiye
Çev	Çeviren
DİA	Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
Ed	Editör
H	Hicri
Haz.	Hazırlayan
HAT	Hatt-ı Hümâyûn
İE.BH	İbnülemin Bahriye
İA	İslam Ansiklopedisi
L	Şevvâl
M	Muharrem
MEB	Millî Eğitim Bakanlığı
M.Ö.	Milattan önce
N	Ramazan
nr	Numara
OA	Osmanlı Ansiklopedisi
R	Rebîü'l-âhır
Ra	Rebîü'l-evvel
S	Safer
S.	Sayı
s	Sayfa sayısı
Ş	Şa'ban
TA	Türkler Ansiklopedisi
TS.MA.	Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi
TTK	Türk Tarih Kurumu
vb	ve benzeri
Z	Zi'l-hicce
Za	Zi'l-ka'de

1. GİRİŞ

Çanakkale Boğazı konumundan dolayı tarihin en eski dönemlerinden başlayıp, her dönemde önemli roller oynamıştır. Dünya egemenliği peşinde koşan devletler her zaman Çanakkale ve İstanbul Boğazı'na önem verip, bu bölgede egemenlik kurmak için uğraşlar vermişlerdir.¹ Çanakkale Boğazı, M.Ö. 13. yüzyılın başlarında Achailalılar, M.Ö. 6. yüzyılda Lydia, M.Ö. 479 yılında Atina, 334 yılında İskender, 191 yılında Romalılar ve Bizans gibi pek çok devletlere ev sahipliği yapmıştır.² Büyük bir kısmı Biga yarımadasında yer alan Çanakkale'nin antik çağdaki ismi Troas olup, Osmanlı döneminde uzun bir süre Kal'a-i Sultaniye diye anılırken daha sonraları Çanakkale ismiyle anılmıştır. Çanakkale Boğazı ise Hellespontos, Abydos, Dardanelles, Kal'a-i Sultaniye Boğazı ve Bahr-i Sefid Boğazı (yani Akdeniz Boğazı) gibi isimlerle adlandırılmıştır.³

Coğrafi şekli itibariyle Çanakkale Boğazı, Avrupa ile Asya kıtaları ve Marmara ile Ege Denizi arasında kuzeydoğu ve güneybatı yönünde uzanan doğal suyoludur.⁴ İstanbul Boğazı'ndan en ve boy bakımından iki kat daha büyük olan Çanakkale Boğazı, Biga bölgesi ile Balkan yarımadasının güneydoğusundaki Gelibolu yarımadası arasında uzanarak Marmara Denizi ile Ege Denizi arasında geçişi sağlamaktadır.⁵ Çanakkale Boğazı'nın Avrupa kıyılarının uzunluğu (Seddü'l-bahir-Çardak) 78 km, Anadolu kıyılarının (Kumkale-Çardak feneri) uzunluğu ise 94 km'dir.⁶ Boğazın en dar yeri 1,3 km, en derin yeri ise Çanakkale kenti karşısında 100 metredir. Boğazın en geniş yeri Erenköy koyu-Tengerdere ağzı arasındadır. Boğaz, Eski Hisarlık Burnu'ndan sonra batıya doğru kıvrım yaparak, Morto Limanı'nı oluşturmaktadır. Karanlık Liman ve Morto Limanı'ndan sonra daralmaya başlayan boğaz, Seddü'l-bahir ve Kumkale çizgisinde son bularak Ege Denizi'ne açılmaktadır. Seddü'l-bahir ve Kumkale bölgesine boğazın girişi de denilmektedir. Boğazın yer yer daralıp yer yer genişlemesi, bir hayli uzun olması ve sürekli kıvrımların bulunması nedeniyle burada yolculukları zorlaştırmaktadır.⁷

Coğrafi olarak hali hazırda kolayca geçilebilecek bir yer olmayan Çanakkale Boğazı meteorolojik etmenlerde eklenince gemi yolculuğunu zorlaştırmıştır. Gemi yolculuğuna etki

¹ Figen Atabey, *Çanakkale Savaşları'nın Deniz Cephesi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Ankara 2010, s. 47.

² Şihabeddin Tekindağ, "Çanakkale (Tarih)", *İslam Ansiklopedisi (İA)*, C.3, Milli Eğitim Bakanlığı(MEB), İstanbul 1963, s. 341.

³ Yusuf Acioğlu, *Çanakkale'deki Osmanlı Dönemi Savunma Yapıları*, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Çanakkale 2013, s. 12.

⁴ İbrahim Yıldırım, *Çanakkale Muharebeleri Otto Liman Von Sanders ve Mustafa Kemal*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilimdalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Samsun 2015, s. 38.

⁵ Yusuf Acioğlu, *Çanakkale Boğazı'ndaki Kaleler*, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Çanakkale 2006, s. 17.

⁶ Metin Tuncel, "Çanakkale Boğazı", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi (DİA)*, C.8, İstanbul 1993, s. 199.

⁷ Yıldırım, *agt*, s. 38.

eden unsurlardan biri de boğaz akıntısıdır. Rusya'nın Don, Dinyeper ve Dinyester nehirleriyle Tuna'nın akıttığı sular Karadeniz'e dökülüp ve yağmur sularıyla birleştiğinde, İstanbul ve Çanakkale Boğazları üzerinden Ege Denizi'ne, antikçağ ve ortaçağda ün kazanmış bir akıntıya yol açmaktadır.⁸ Birbirine zıt iki yönlü olarak karşımıza çıkan bu akıntının, üst akıntısı Karadeniz'in az tuzlu suyunu Marmara Denizi yoluyla Akdeniz'e taşıırken, alt akıntısı da aynı yolla Akdeniz'in çok tuzlu suyunu Karadeniz'e taşımaktadır.⁹

Akdeniz, Atlas okyanusu ve Kuzey denizi ile kıyaslandığında, yılın daha fazla ayında denizde seyir için elverişli koşullar sunmaktadır. Özellikle Akdeniz'de mart-ekim dönemlerinde yolculuk edenleri açık bir gökyüzü, sütlüman bir deniz ve ılımlı rüzgarlarıyla karşılamaktadır. Her ne kadar Akdeniz'in genel itibarıyla yapısı Atlas Okyanusu'ndan daha elverişli olsa da Çanakkale Boğazı'nda akıntıların etkisiyle durumlar daha farklı olabiliyordu. Boğazdaki bu akıntılar, gemilerin kürek ya da rüzgarın gücüyle yol aldıkları dönemlerde ya inatçı bir düşman ya da yardım sever bir dost konumundaydı. Çanakkale Boğazı'nda yolculuk eden gemilerin en önemli sıkıntılarından biri akıntılardı. Zaman zaman 6, 7 Knot'a* ulaşabilen ve gemilerin boğazda seyir etmesini zorlaştıran ters akıntı meydana gelmekteydi. Fakat bunun yanında Çanakkale Boğazı'ndaki bu akıntı sistemlerini kullanan denizcilerin, denizlerde hem antikçağ hem de ortaçağda akıntılardan seyir için yararlandıkları da olmuştur.¹⁰

Çanakkale Boğazı'nda seyahat eden gemi yolculuklarını hem zorlaştırıcı hem de zaman zaman kolaylaştırıcı bir unsur olan boğaz akıntılarının yanı sıra bir diğer etmen olarak karşımıza rüzgarlar çıkmaktadır. Akdeniz'de hakim rüzgar yönü kuzeybatı-kuzeydoğu olduğundan, kuzeyden güneye ya da batıdan doğuya doğru yolculukların daha kolay ve hızlı olmasına yol açmaktaydı. Hakim rüzgarlar ve akıntılar, İstanbul'dan çıkıp boğazlardan geçerek Girit'e, Rodos'a ve Kıbrıs'a yapılan yolculukları kolaylaştırmaktaydı. Diğer yandan ise güneyden kuzeye ya da doğudan batıya yapılacak yolculuklar çok daha zordu ve bunun üzerine bir de meltem rüzgarı cepheden alındıysa boğazda yol almak neredeyse imkansız hale geliyordu. Ege yoluyla İstanbul'a giden yolculuklar da meltem rüzgarına karşı yapılıyordu. Çanakkale Boğazı'nda yolculuk eden gemiler bazen ters rüzgarların etkisinde zorlanabiliyordu. Üzerine sürekli esen hakim kuzeydoğu rüzgarları eklenmesiyle yolculuklar daha zorlu bir hale gelebiliyordu. Gemiler, boğazın girişinde, akıntıya karşı gidebilmek için rüzgarın güneye ya da batıya dönmesini günlerce beklemek zorunda kalabiliyorlardı. Mesela Clavijo'nun Rodos'tan İstanbul'a yolculuğu 55 gün sürmüş, ters rüzgarlardan dolayı sürekli limanda kalmıştır ve rüzgarın

⁸ John H. Pryor, *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, (Çev. Füsün Tayanç, Tunç Tayanç) Kitap Yayınevi, s. 30.

⁹ Acioğlu, *Çanakkale'deki Osmanlı Dönemi...*, s. 12.

* Hızın denizcilikteki birimine knot denilmektedir. 1 knot 1 deniz miline denk gelmektedir. Ayrıntılı bilgi için bk: Ian Dear, Peter Kemp, *A'dan Z'ye Yelkende Denizcilik Terimleri Sözcüğü*, (Çev. Orkun Söyler), Bulut Yayınları, İstanbul, s. 99.

¹⁰ Pryor, *age*, s. 30, 31,106.

dönmesi için 12 gün beklemiştir. Bunun yanı sıra ise 12. yüzyılda, Nicholas Muzalon İstanbul'dan Kıbrıs'a 12 günde gitmiştir. Bölgede kuzeye gitme süresinin güneye gitme süresi arasındaki büyük farklılık gözler önüne serilmiş ve dönem boyunca geçerli olmuştur. Şunu da diyebiliriz ki, Akdeniz'deki en zor geçiş yerleri olarak karşımıza çıkan Çanakkale Boğazı adeta bu unvanının hakkını veriyordu. Ters akıntılar ve rüzgarlar, boğaza girmeyi yavaş ve bıktırıcı bir işe dönüştürüyordu.¹¹

Çanakkale Boğazı'nın topografik yapısı da zaman zaman kaptanlara zor anlar yaşatabiliyordu. Burada seyahat eden gemilerin karşılaştığı sıkıntılardan biri hiç şüphesiz ki boğazın iki kıyısında da mevcut olan kayalık kıyılardır. Kayalık kıyılar gemiler için tehlike yaratmaktadır.¹² Ayrıca boğazın iki kıyısında su seviyeleri birbirinden farklıdır. Boğazın Anadolu kıyıları sığ iken Rumeli kıyıları birden bire derinleşmekteydi. Çanakkale Boğazı'nın orta kesiminde ise alçak bir kıyı okunun bulunması ve bu bölgede akıntının hızı artması sisli ve fırtınalı havalarda burada yolculuk eden gemilerin hareketlerini kısıtlamaktadır. Çanakkale Boğazı'nda yolculuk eden gemileri müşkül duruma düşüren en önemli durumlardan birisi, boğazın kıyılarında fırtınalara ve şiddetli akıntılara karşı korunaklı bir liman bulunmamasıdır.¹³

Konum itibarıyla her dönem önemini koruyan Çanakkale Boğazı, stratejik avantajından dolayı her devletin kalbini kazanmayı başarmıştır. Boğazın coğrafi ve meteorolojik etmenlerinden dolayı bölgede yolculuk eden gemilere kimi zaman sütliman deniziyle hizmet etmekteyken kimi zaman ise hırçın halleriyle denizcilere korkulu anlar yaşatmaktaydı. Ayrıca boğazda yolculuk yapan gemilerin herhangi bir olumsuz hava olayları karşısında kendilerini koruyabilecekleri korunaklı bir limanın olmaması aslında buradaki yolculuğun tehlikesini ve çilesini arttırmaktaydı. Tüm bunlara rağmen, yolculuk eden denizcilerin boğazın akıntılarından faydalanmayı bildikleri de dikkate şayandır. Her ne kadar olumsuz şartlarla karşılaşmış olsalar da bunlardan pay çıkartmakta ve boğazın olumsuz yönlerini kırmak için an be an kendilerini geliştirmekteydiler.

Çanakkale Boğazı her devletin dikkatini çektiği gibi bu bölgeyle Osmanlı Devleti de yakından ilgilenmiştir. Çünkü burası Osmanlılar için Avrupa'ya açılan bir kapı konumundadır. Osmanlılar bu atlama taşı kullanarak Avrupa'da daha rahat ilerleyeceklerinin farkındaydılar. Osmanlı, daha kuruluş döneminden itibaren boğazların önemini kavramış ve bu şekilde politikasını geliştirmiştir. Osmanlılar boğazlara egemen olmadan denizlerde söz sahibi olamayacaklarının farkındalardı. Osmanlıların öncelikle Çanakkale Boğazı'nı ele geçirmek, daha sonra bu bölgenin kontrolünü elde tutmak için tahkimatlar yaparak aslında bölgede kademe

¹¹ Pryor, *age*, s. 31, 98, 100, 105, 106.

¹² Pryor, *age*, s. 105.

¹³ Hakkı Yazıcı, İbrahim Güner, " Çanakkale Boğazında Ulaşım", *Türk Coğrafya Dergisi*, S. 35, İstanbul 2000, s. 29-30, 32.

kademe ilerlediklerini görmekteyiz. Çalışmanın problematiğini, Çanakkale Boğazı'ndaki kalelerin güvenlik, kontrol, iaşe vb. açılardan Akdeniz-Marmara-Karadeniz hattında yolculuk yapan gemiler için bir deniz üssü olarak işlevlerinin ortaya konulması oluşturmaktadır.

Çanakkale ve Çanakkale Boğazı'yla ilgili birçok eser yazılmıştır. Bu eserlerin önemli bir bölümü dönemselsel olarak, I. Dünya Savaşı'nı kapsamaktadır. Bu dönemde yapılan çalışmalar arasında boğazın savaşta sevk ve idaresine etki eden coğrafi şartlarını gözler önüne seren¹⁴, Dünya Savaşı esnasında Osmanlı deniz sularında hangi olayların meydana geldiğini aktaran¹⁵, o dönem Çanakkale cephesinin deniz, kara ve siper savaşları hakkındaki¹⁶ çalışmalar Osmanlı askeri sistemi hakkında bilgiler edinmemize yardımcı olmaktadır.

Çanakkale Boğazı'ndaki kaleler ve tabyalar da araştırmacıların ilgilerini çektiği bir alan olarak karşımıza çıkmıştır. Bu konuda yapılmış çalışmalar, Çanakkale Boğazı'ndaki kalelerin savunma sistemleri ve tabya yapımındaki hususları değerlendirmemize yardımcı olmaktadır.¹⁷ Ayrıca bölgedeki kalelerin tarihçesi, mimari özellikleri ve kale savunma sistemleri ile ilgili bilgiler edinmemizi sağlamışlardır.¹⁸

Görüldüğü gibi Çanakkale Boğazı hakkındaki çalışmalar ağırlıklı olarak I. Dünya Savaşı'nda Çanakkale Bölgesi'ndeki üstün başarıları kapsamaktadır. Ancak buna karşılık Çanakkale Boğazı'yla ilgili 18. yüzyıla ait çalışmaların azlığı dikkati çekmektedir. Bu çalışmada Akdeniz-Karadeniz bağlantısını sağlayan iki boğazdan biri olan Çanakkale Boğazı'nda yer alan kalelerin birer kontrol ve ikmal merkezi olarak işlevleri 18. yüzyıl kapsamında ele alınmaktadır. Böylece 18. yüzyılda Çanakkale Boğazı'ndaki kalelerin denizcilikle ilgili görevlerinin bir boyutu ortaya konulmaktadır.

Konumuzu değerlendirirken kullandığımız temel kaynaklar ise Osmanlı arşiv belgeleri olmuştur. 18. yüzyılda Çanakkale Boğazı'ndaki kaleler ve Osmanlı denizciliği hakkında birincil kaynaklar için Osmanlı Arşiv belgeleri önemli ve değerli bir yer tutmaktadır. Arşiv belgelerinden *Cevdet Hariciye* ve *Ali Emir Sultan Mustafa III Tasniflerinden* çalışmamız açısından genellikle Çanakkale Boğazı hisarlarından izin alan yabancı gemilerin uyruğu, kaptanın ve geminin isimleri hakkında ayrıntılı bir şekilde bilgi sunmaktadır. Hisarlardan geçen Osmanlı gemilerinin geçiş izinleri, taşıdığı yüklerin miktarı, cinsi ve yapılan yoklamalar hakkındaki bilgilerimize *Divân-ı Hümayûn Mühimme Defterleri Tasniflerinden* ulaşmaktayız. Osmanlı donanma gemilerine temin edilen barut ve peksimet hakkındaki bilgilere *Ali Emir Sultan Abdülhamid I* ve *Ali Emir Sultan Mahmud I Tasniflerinden* kolayca ulaşabilmekteyiz.

¹⁴ Yıldırım, *agt.*

¹⁵ Atabey, *agt.*

¹⁶ Celal Yılmaz, *Çanakkale Savaşı ve Türk Ordusu*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 1999.

¹⁷ Salih Murat Hatip, *Çanakkale Boğazı (Bahr-i Sefid Boğazı) Savunma Sistemi 1770-1918*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2013.

¹⁸ Acioğlu, *Çanakkale'deki Osmanlı Dönemi...*, .

Kullandığımız belgelerde yazılan emirler genellikle *Boğaz hisarları dizdârları ve nâibleri* şeklindedir. Bundan dolayı kalelerden bir tanesi mi yoksa hepsinin mi aynı görevi üstlendiği konusunu tespit etmek zorlandığımız temel nokta olmuştur.

Çanakkale Boğazı'nın jeostratejik önemini bilen Osmanlı daha kuruluş sürecinde, bu bölgenin sunduğu avantajları kendi askeri ve idari faaliyetleri için kullanmaya çalışmıştır. Eski yerleşim birimi olan Gelibolu'daki kaleleri yeniden yaptırarak, Kilidü'l-Bahir gibi boğazın önemli yerlerine yeni kaleler inşa ederek Çanakkale Boğazı'nı kontrol altında tutmaya çalışmıştır.

Çanakkale Bölgesi, Osmanlı Devleti'nin kalbi olan İstanbul'u yabancı tehditlerden koruyan, devletin Avrupa ile ticaretinde önemli yere sahip olan bir bölgeydi. Çanakkale Boğazı'ndaki kalelerin denizcilik açısından fonksiyonlarını ele alan çalışmamız iki ana bölümden oluşmaktadır. Çalışmamızın birinci bölümünde Osmanlı Devleti'nin Çanakkale Boğazı'ndaki hakimiyeti ele alınmaktadır. Osmanlı, henüz devletleşme aşamasındayken bile Çanakkale Boğazı'na hakim olma isteği taşımakta ve politikalarını bu yönde gerçekleştirmekteydi. Boğazlara hakim olduktan sonra Osmanlı Devleti bu bölgede kale yapımını ihmal etmemiştir. Fatih döneminde Kilidü'l-bahir ve Kal'a-i Sultaniye yapılmıştır. Fakat ilerleyen yıllarda bu iki kale boğazın güvenliğinde yeterli görülmemiş ve 17. yüzyılda Seddü'l-bahir ve Kumkale kaleleri yapılmıştır. Çalışmamızın ikinci bölümünde ise, boğazdaki kalelerin bir kontrol ve ikmal merkezi olarak deniz yolculukları açısından işlevleri değerlendirilmektedir. Bu bağlamda boğazdan geçen gemilerin buradaki kalelerde kontrol ve yoklamaların nasıl yapıldığı, Gelibolu'da donanma gemilerinin barut ve peksimet ihtiyacının nasıl karşılandığı açıklanmaktadır.

2. OSMANLI HAKİMİYETİNDE ÇANAKKALE BOĞAZI

2.1. Çanakkale Boğazı'nda Hakimiyet Kurulması

Her ne kadar tarih kitaplarında, Osmanlıların Avrupa'ya yerleşmek için sallar kullanarak geçmiş olduklarından söz edilse de aslında Halil İnalçık bu duruma bir açıklık getirmektedir. Ona göre sal hikayesi aslında, Karesili gazilerin zaman zaman sal ile veya küçük gemilerle karşı sahile yaptıkları akınların bir yankısıdır.¹⁹ Osmanlıların Çanakkale bölgesinde görülmesi Orhan Bey'in saltanatının ikinci dönemine rastlamaktadır. Bu dönemde Osmanlılara, 1326 yılında Bursa'nın fethi ile bir anlamda Güneybatı Marmara sahillerinin yolunu açmıştır. Bizans'a tabii Ulubat, Mihaliç ve Kirmasti gibi yerleri 1342 yılında alarak Karesioğulları'yla sınır komşusu olmuştur. Bu sırada Karesi Bey'in ölmesiyle Osmanlılar bu boşluktan yararlanmak için Karesioğulları üzerine sefere çıkmıştır. Bu seferin sonunda Balıkesir, Manyas, Kapudağı ve Aydıncık'ın Osmanlı topraklarına katılmasıyla Osmanlı Beyliği'nin sınırları Çanakkale bölgesine yaklaşmış oluyordu.²⁰

Osmanlı Devleti'nin 1350-1352 yılları, Çanakkale bölgesinde yerleşmesi için bir takım politikalarını gerçekleştirdiği dönem olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunların bir tanesi hiç şüphesiz ki; 1351 yılında Ceneviz ile Bizans-Venedik arasındaki savaş sırasında Osmanlı Devleti'nin Ceneviz ile müttefik olmasıdır. Çünkü Osmanlı bu dönemde Avrupa yakasına geçmek, Ceneviz'in gemilerini kiralamak ve boğazda tutunmak için bir nevi böyle bir müttefike ihtiyaç duymaktadır. Ceneviz ise Bizans-Venedik karşısında ancak Orhan Bey ile işbirliği yaparsa dayanabilirdi. Böylece Ceneviz ile Orhan Bey'in işbirliği boğazda başlamaktaydı. Anlıyoruz ki Doria'nın donanmasının 1351 yılında Pera'ya varmasıyla, Osmanlıların Gelibolu Yarımadası'ndaki fetihlerinin aynı tarihe denk gelmesi rastlantı değildir. Bu dönemde Osmanlı Beyliği, stratejik bakımından önemli bir noktaya gelmişti. Yukarıda da bahsedildiği gibi Karesi Beyliği işgal edilmiş, Bolayır'ın alınmasıyla sınır Gelibolu Boğazı'na dayanmıştı. Süleyman Paşa, Rumeli'ye götüren tarihi Kapıdağı Lapseki sahil yolunu ele geçirmişti. Venedik-Ceneviz savaşında Osmanlı'nın Trakya'ya yerleşmesinde önemli bir rol oynamaktaydı.²¹

1352 yılı Osmanlı Devleti'nin Rumeli'de yerleşme imkanının olduğu bir yıl olarak karşımıza çıkmaktadır. Çünkü Kantakuzenos Sırp Kralına karşı Osmanlı'dan yardım istemiş, bunun üzerine Orhan Gazi'nin oğlu Süleyman Paşa Bizans'a yardım amacıyla Trakya'ya geçmiştir. Yardım dönüşü ise Gelibolu'nun kuzeyindeki Çimpi Kalesi'ne bir miktar kuvvet

¹⁹ Halil İnalçık, *Devlet-i Aliyye-I*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2015, s. 49.

²⁰ Şenol Çelik, "Osmanlı Devleti'nin Kuruluş ve Yükseliş Döneminde Çanakkale ve Çevresinin Siyasi ve İdari Yapısı", *Çanakkale Tarihi Savaşları*, C.2, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 629-630.

²¹ Halil İnalçık, "Fatih'e Kadar Çanakkale Boğazı, Gelibolu Osmanlı Üssü ve Osmanlı-Venedik Karşılaşması", *Çanakkale Savaşları Tarihi*, C.I, Değişim Yayınları, s. 18-19.

bırakmıştır. Süleyman Paşa, Çimpi Kalesi'ne bıraktığı bu kuvvetle, kaleyi Gelibolu ile arada bir köprü durumuna getirmiştir. Süleyman Paşa'nın faaliyetleri bu kaleyi Gelibolu ile bağ kurmasını sağlayan bir köprü durumuna getirmekle kalmıyor ve bu bölgedeki amacını göstererek Anadolu'dan getirdiği yeni kuvvetlerle burayı güçlendiriyordu. Türk yerleşmesi İstanbul'da büyük telaşa sebep olmuştu. Rumlar, Bizans baş şehrinin hem Anadolu tarafından (Kocaeli) hem de Avrupa (Trakya) tarafından kuşatılmakta olduğunu görmüştü. Kantakuzenos bu kaleyi Osmanlılardan geri almak için büyük paralar teklif etse de Süleyman Paşa tarafından reddedilmiştir. 1354 yılında beklenmedik bir doğal olay meydana gelmişti. 1 Mart'ı 2 Mart'a bağlayan gecede meydana gelen şiddetli bir deprem sonucunda, Gelibolu ve etrafındaki kalelerin surları yıkılmıştı. Osmanlılar kuvvetlerini hemen bu kaleye sevk ederek işgal etmişlerdir. Yaşanan bu olayı, Tanrı'nın bir lütfu olarak gören Osmanlılar, Rumeli'yi kesinlikle boşaltmamaya karar verdi. Bu bölgeye iyice yerleşti, yeni kuvvetler ve Karesi'den gelen göçmenler boğazın Avrupa yakasına geçmeye başladı.²² Böylelikle, Osmanlıların Tekirdağ'a kadar bütün Marmara kıyılarına sahip olduklarını görmekteyiz.²³

Gelibolu, o dönemlerde Bizans İmparatorluğu'nun en önemli şehirlerinden biriydi ve avantajlı konumundan dolayı, ender görülen bir refaha sahipti. Bu bölge doğu ve batı, güney ve kuzey arasındaki ticaretin anahtarı kabul edilmekteydi. Bölgenin devletin geleceği için arz ettiği öneminin farkında olan Orhan Gazi'nin, Kantakuzenos'a bu anahtarı tekrar verme niyetinin olmadığı açıkça bilinmekteydi.²⁴ İstanbul'un kilidi konumundaki Gelibolu'yu Osmanlılardan tekrar almak isteyen Bizans, haçlı ordusunu harekete geçirmeye çalışmıştır. Osmanlılara karşı haçlı seferi Thomas'ın çabalarıyla 1359 yılında düzenlenmiştir. Avrupa için Bizans hem siyasi hem ekonomik açıdan çok önemli sayılmaktaydı ve İstanbul İslam'a karşı son direnç kalesi olarak düşünülmekteydi. Bizans'ın ekonomisi ve ticareti o zaman Latinlerin yani Venedik, Ceneviz ve Fransızların elindeydi. Bu yüzden İstanbul düşerse, doğudaki kolonileri düşebilirdi. Bundan dolayı Papa 1359 yılında Pierre Thomas'ı 20 kadırgalık bir deniz kuvvetiyle İstanbul'a gönderdi. Haçlı donanması ile Bizans donanması birleşerek Çanakkale Boğazı'ndaki Türklerin geçit yeri olan Lapseki'ye çıkarma yaptılar. Fakat bu çıkarma bir sonuç vermemiş ve Haçlı ordusu bozguna uğratılmıştı.²⁵ Başarısızlıkla sonuçlanan haçlı girişiminden sonra, bu ittifaka destek veren Savon Kontu Amedeo, bir haçlı filosuyla Çanakkale Boğazı'nı geçerek 1366 yılının ağustos ayında Gelibolu'yu Türklerin elinden alıp 1367 yılı Haziranında Bizans'a teslim etmişti. Böylelikle Osmanlıların Balkanlar ile olan bağı kopmuş oluyordu. Bizans İmparatoru IV. Andronikos, I. Murad'ın ısrarlı talepleri sonucunda 1376 yılında kaleyi Osmanlılara bıraktı.

²² İnalçık, *age*, s. 51. Fakat bu olayı Zinkesien; Orhan Gazi'nin kaleyi Kantakuzenos'dan 10 bin altın ödeme karşılığında iade edeceğini yazmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bk: Johann Wilhelm Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, C. I, (Çeviren (Çev.) Nilüfer Epçeli) Yeditepe Yayınları, İstanbul 2011, s. 158.

²³ Çelik, *agm*, s. 631.

²⁴ Zinkeisen, *age*, s. 162-163.

²⁵ İnalçık, *age*, s. 51-56.

Böylece Çanakkale Boğazı'nın İstanbul yönünden başlangıç noktası ve aynı zamanda Osmanlı ordusu için bir geçit yeri ve deniz üssü olan Gelibolu ve çevresi kesin olarak Osmanlı hakimiyetine girmiş oluyordu.²⁶

Gelibolu, I. Murad'ın saltanatı süresince (1362-1389) Osmanlı orduları için bir geçit yeri ve Osmanlı donanması için önemli bir üs olmuştur. I. Murad 1389 yılında düşmana karşı hareketi sırasında orduyu Gelibolu'da donanmanın koruyuculuğu altında Rumeli'ye geçirip, Yanıç Bey'in Anadolu ile olan bağlantısını korumak için Gelibolu'da bırakmıştı. Venedik 1388 yılında, Osmanlılara gözdağı vermek için Gelibolu açıklarına bir donanma göndermiştir. Bu bölgeye gönderilen donanmanın iki amacı vardı: Bunlardan birisi boğaz geçişini engellemek diğeri ise Gelibolu'daki Osmanlı donanmasını yok etmektir.²⁷

2.2. Yıldırım Bayezid Dönemi ve Gelibolu'nun Osmanlı Deniz Üssü Olması

Yıldırım Bayezid, devletinin Anadolu ve Rumeli arasında gidiş-gelişin hayati öneminin farkındaydı ve kesin çözümün İstanbul'da Osmanlı egemenliğini kurmak olduğunu bilmekteydi. İmparator Manuel'in İstanbul ve boğazda aktif olmasını istememekteydi. İmparatora bu konuda isteklerini bildiren bir elçi gönderdiyse de cevap alamayan Yıldırım Bayezid, 1394 yılında İstanbul'u kuşatmıştır. İmparator haracgüzarlıkla şehrini ve kendisini kurtaramayacağını anlayınca Haçlı seferine ümidini bağlamıştı. Macar, Fransız, Alman, İngiliz ve Eflak kuvvetlerinden oluşan Haçlı kuvvetlerinin içinde Venedik açıktan açığa savaşa katılmak istemiyordu. Daha sonraki süreçte Venedik Haçlı ordusuyla işbirliği için Ege Denizi'ne bir donanma gönderdi. Venedik, Bizans'ın hamisi sayıldığından Manuel de Venedik'e güveniyordu. Fakat Venedik, Ege'deki kolonilerinin güvenliği ve Karadeniz ticareti sebebiyle Yıldırım Bayezid ile ilişkilerinde tarafsız görünme çabasını sürdürmekteydi. Çünkü Venedik için hayati önemi olan Osmanlı ülkesindeki buğday ihracatını güvence altına almak istiyordu. Macar Kralı Sigismund'un Venedik'ten başlıca beklentisi şöyleydi: Osmanlı'nın boğazlarda Anadolu'dan Rumeli'ye ve Rumeli'den Anadolu'ya geçişini önlemektir. Yıldırım Bayezid'e gözdağı vermek için Venedik, 1395 yılında önce 4 sonra 10 kadırgasını İstanbul'a gönderdi. Bunu karşılığında Yıldırım Bayezid ise, Gelibolu'yu sağlamlaştırıp boğazda tam kontrolü kurmaya kararlıydı. Sultan, Gelibolu Limanı'nın istihkâmlarını yeniden inşâ ettirmiş, donanmasını korumak için denizden surla çevrili bir iç liman ve limanı koruyan güçlü bir kule yaptırmıştı.²⁸ Limana ani bir baskından korumak için, limanın girişine Çanakkale Boğazı'nın tamamına hakim büyük bir

²⁶ Çelik, *agm*, s. 632.

²⁷ İnalçık, "Fatih'e kadar Çanakkale...", s. 25.

²⁸ İnalçık, "Fatih'e kadar Çanakkale ...", s. 25, 27, 29.

gözetleme kulesi yaptırmıştı.²⁹ Deniz üssünde konuşlanan Osmanlı donanması Çanakkale Boğazı'nda geçişi kontrol altında tutacak, gerektiğinde Ege'de Venedik kolonilerini vuracaktı. Böylelikle egemen deniz gücü Venedik ile Osmanlı Devleti arasında boğaz sorunu ortaya çıkmıştı.³⁰

Venedik 1396 yılında haçlı ordusuyla işbirliği amacıyla bir donanmayı doğuya göndermiştir. 8 kadırgadan oluşan Venedik donanmasının Haçlı seferi için görevi, boğazlarda Osmanlı kuvvetlerinin Anadolu'dan Rumeli'ye geçmesini önlemek, Osmanlı donanmasının Gelibolu'dan çıkıp Ege adalarına saldırısını önlemektir. Venedik amirali zaman zaman Çanakkale'de görünüyordu. Osmanlı kuvvetleri tarafından bir taciz hareketiyle karşılaşmıyordu. Böylelikle, Gelibolu'yu tahkim etmek ve orada devamlı bir donanma bulundurmakla birlikte, Yıldırım Bayezid'in aslında bölgede tam kontrolü sağlayamadığı görülmektedir çünkü 25 Eylül 1396 yılında Niğbolu önündeki bozgun sonunda Tuna yoluyla Karadeniz'e kaçan Sigismund, Çanakkale Boğazı'ndan esir edilmeden yurduna dönebilmiştir.³¹

Bu zaman zarfında Gelibolu'da üslenen Osmanlı donanması zaman zaman Ege'de Hıristiyan kolonilerine saldırmaktaydı. İstanbul'u Osmanlı topraklarına katmakta kesin ısrarlı olan Yıldırım Bayezid, 1398 yılında İstanbul kuşatması için Gelibolu'dan donanma göndermiştir. 1401 yılında Gelibolu'dan hareket eden Türk donanması, Venedik donanmasının yolunu kesti. Yıldırım Bayezid biran önce İstanbul ablukasını bir sonuca vardırarak istiyordu. Çünkü doğuda Timur saldırıları artmıştı ve Yıldırım Bayezid'i tehdit etmekteydi. 1402 yılı Osmanlıların aleyhine dönen bir yıl olarak karşımıza çıkmıştır. Timur darbesi ile sadece İstanbul ablukasını bulmamış aynı zamanda Venedik, Gelibolu'yu ele geçirmek için planlar yapmaya başlamıştı.³² 1402 yılında İstanbul'a giden Ruy Gonzalez de Clavijo 60 kalyon ve başka gemilerden oluşan bir Osmanlı deniz gücünün varlığını nakletmiştir. Clavijo Gelibolu'nun Osmanlılar için hayati bir öneme sahip olduğunu bilmekteydi. Çünkü ona göre, bu bölge Osmanlı'nın Avrupa'daki başarısının bir anahtarıydı. Ayrıca stratejik bakımından önemli bir noktada olan Gelibolu Osmanlı kuvvetlerinin Anadolu'dan Avrupa'ya hızlıca transfer edeceği bir üs durumundadır. Bu bağlamda Clavijo, Osmanlı Gelibolu'yu kaybederse Avrupa'daki topraklarını da kaybedeceği görüşündedir. Aslında Gelibolu Osmanlı'nın Avrupa'daki varlığının garantisi konumundadır.³³

Bu dönemde Osmanlı deniz üssü olarak karşımıza çıkan Gelibolu'da Yıldırım Bayezid'in yapmış olduğu faaliyetlere değinecek olursak; ilk etapta burayı kuvvetlendiren Sultan, daha

²⁹ Zinkeisen, *age*, s. 210.

³⁰ İnalçık, "Fatih'e kadar Çanakkale ...", s. 29.

³¹ İnalçık "Fatih'e kadar Çanakkale ...", s. 31-32.

³² İnalçık, "Fatih'e kadar Çanakkale ...", s. 35-36, 39.

³³ Ruy Gonzalez de Clavijo, *Narrative of the Embassy of Ruy Gonzalez de Clavijo to the Court of Timour at Samarcand*'dan aktaran; Kate Fleet, " Osmanlı Devleti'nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz'de Denizcilik Faaliyetleri", *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Editörler (Ed.) İdris Bostan-Salih Özbaran) Boyut Yayınları, İstanbul 2009, s. 67.

sonra gelip geçen gemilerin kontrol için limana yanaşma kuralı koymuştur. Bu kurala karşı gelen gemileri ele geçirilerek, tayfalar ayrılıp mallar kontrol ediliyor ve bir mangaria (vergi) ödemediği ayrılmalarına izin verilmiyordu. Bu durum Osmanlılar için egemenlikten doğan bir hak iken Hıristiyanlar açısından bir rüşvetti.³⁴ Düzenli ve ilk büyük Osmanlı tersânesi Gelibolu'da inşâ edildi. Burada gemilerin barınması için iç içe iki havuzdan oluşan suni liman temizlenerek gerektiğinde zincirle kapatılabilen limanın ağzına koruma maksadıyla iki kule yapılmıştır. Bununla birlikte buraya yapılan gemi inşâ tezgahları, malzeme muhafaza depoları, gemilerin su ihtiyacını sağlamak için sahile yakın çeşmeler, baruthane ve peksimet fırınlarıyla Gelibolu Tersânesi tam donanımlı bir devlet tersânesi haline getirilmiştir. Aslında Yıldırım Bayezid bunları gerçekleştirmekle, Çanakkale Boğazı üzerinde tam bir kontrol kurmayı planlamaktaydı.³⁵ 1390 yılında Gelibolu gerçek bir deniz üssü haline getirilmişti. Saruca Bey, Gelibolu'daki tüm işlerden sorumlu olarak başa getirildi. Hem Akdeniz muhafızlığını hem de Gelibolu sancak beyliği verilen Saruca Bey'den itibaren donanma kaptanı unvanına sahip kişinin Gelibolu sancak beyliğini de üstlenmesi kanun hükmüne girmişti.³⁶

1402 Ankara savaşından sonra Osmanlı şehzadeleri arasında hakimiyet mücadelesinin yaşandığı fetret döneminde Bizans Çanakkale Boğazı'nı denetimi altına almaya çalışıyordu. 1409 yılında Süleyman ve Mehmed arasındaki sultanlık çatışmasında Bizans İmparatoru, takviye için Venedik'ten 8 kadirga göndermesini istemişti. Bu sırada Süleyman'ın ölümü üzerine Manuel ve Venedik, Gelibolu'yu işgal etmeyi düşünmüşlerdi. 1413 yılında I. Mehmed Osmanlı tahtına oturunca, asi İzmir Beyi Cüneyd'i bertaraf edip, Çalı Bey kumandası altındaki 13'ü kadirga 112'si gemiden oluşan Osmanlı donanmasını Cüneyd'i destekleyen Venedik'in üzerine gönderdi. Karşılık olarak Venedik ise 13 Mayıs 1416 yılında Gelibolu'da üslenen Osmanlı donanmasını tahrip etmişti.³⁷

Çanakkale Boğazı'nın önemli bir rol oynadığı bir diğer olayda, II. Murad döneminde Düzmece Mustafa olayıdır. Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu taht kavgalarından başarıyla çıkan I. Mehmed (1413) Osmanlı tahtına oturduğunda Manuel yeniden kargaşa ortamı oluşturmak için, Yıldırım Bayezid'in sürgündeki oğlu Mustafa'yı ortaya çıkarmıştır. II. Murad Osmanlı tahtına oturduğu sırada (1421) Manuel ile Limni'de sürgün bulunan Mustafa anlaşma yapmışlardır. Bizans'tan aldığı destekle Mustafa Gelibolu'yu kuşatmıştır. Gelibolu'nun hakimi olan Mustafa Gelibolu geçidi ve donanmanın yanı sıra İstanbul Boğazı'nı da tutmuş oluyordu. Buna karşın II. Murad Gelibolu'yu geri almak ve Mustafa'yı bertaraf etmek için Ceneviz ile müttefik olmuştu. Bu sayede Mustafa karşısında başarı elde eden II. Murad Gelibolu Kalesi'ni ele

³⁴ İncalçık, "Fatih'e kadar Çanakkale ...", s. 29-30.

³⁵ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmîre*, Türk Tarih Kurumu (TTK), Ankara 1992, s. 14-15.

³⁶ Fikriye Boy, *Osmanlı Devleti'nin Kuruluş Döneminde Gelibolu'da Sosyal ve Kültürel Hayat*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Sakarya 2011, s. 69-70.

³⁷ İncalçık, "Fatih'e kadar Çanakkale...", s. 40, 41.

geçirmiştir (1422). Gelibolu hadisesi akabinde Osmanlı-Venedik arasında (1423-1430) savaş meydana gelmiştir. 1423 yılında Venedik'in Selanik'i kuşatmasıyla Osmanlı-Venedik ilişkileri bozulmuştur. İstanbul'un Venedik'e teslim olma korkusunu yaşayan II. Murad Bizans İmparatoru ve akabinde de Macar kralı ile anlaşma yapmıştır. Osmanlı'nın Venedik'e baskılarını arttırması karşısında, Venedik de 1429 yılında Gelibolu Limanı'na saldırdı; limanı kapayan maniyayı kırdı. Yine de amacına ulaşamamıştır. 1430 yılından II. Murad'ın Selanik'i almasıyla Venedik tekrardan Gelibolu'ya saldırdı ve boğazlarda Osmanlılara ait her türlü askeri ve ticari trafiği durduruyordu. Fakat kısa bir süre sonra Osmanlı-Venedik arasında anlaşma imzalanarak savaş son buluyordu. Osmanlı-Venedik savaşından 14 yıl sonra 1444 Varna Savaşı ile sonuçlanan Haçlı seferi esnasında bir kez daha Hıristiyan donanmasının boğazlardan Karadeniz'e geçişine tanık oldu. 18-22 Eylülde Haçlı ordusu Tuna'yı aşınca bir Haçlı donanması, Anadolu'dan Rumeli'ne kuvvet geçmesini engellemek amacıyla boğazları tutmuştu. Haçlı seferi başarılı olursa Venedik, Gelibolu ve Selanik'i alacaktı. Fakat bu tasarılar 1444 yılında II. Murad'ın Edirne-Segedin antlaşmasını imzalanmasıyla uygulamaya giremeyecekti.³⁸

Böylece görmekteyiz ki, Gelibolu Osmanlıların hem Balkanlar'a açılan ilk kapısı ve hareket üssü hem de Akdeniz'e çıkışının da hareket noktası olarak karşımıza çıkmaktadır. Marmara ve Akdeniz'e yönelen ilk Osmanlı donanmaları burada hazırlanmaktaydı. Gelibolu kara orduları için önemini yitirse de donanma için stratejik konumu bakımında önemini sürdürmekteydi.³⁹

2.3. Fatih Sultan Mehmed Dönemi ve Boğaz Güvenliği

Osmanlı Devleti, Fatih Sultan Mehmed dönemiyle birlikte yeni bir sürece girmiştir. Bu dönemde devlet askeri, idari, ekonomik ve sosyal bakımlarda yapısal dönüşümler ve değişimler geçirerek merkeziyetçi bir dünya imparatorluğuna dönüşmektedir⁴⁰. Fatih Sultan Mehmed'in tahta çıkar çıkmaz ilk düşüncesi İstanbul'u fethetmekti⁴¹ bundan dolayı İstanbul'un fethi maksadıyla Fatih Sultan Mehmed'in başlattığı hazırlıklar arasında Gelibolu'daki faaliyetler önemli bir yer tutmaktaydı. Gelibolu Tersânesi Fatih Sultan Mehmet'in saltanatının ilk yıllarında yeniden tahkim edilmiş ve Kaptân-ı deryâ Baltaoğlu Süleyman Bey burada hem eski gemileri

³⁸ İnalçık, "Fatih'e kadar Çanakkale...", s. 41-44.

³⁹ İdris Bostan, "Osmanlıların Denizlere Açılma Sürecinde Gelibolu", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008, s.33.

⁴⁰ Uğur Altuğ, "Fatih Sultan Mehmed Döneminde Gelibolu Sancağındaki Kaleler", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, Bahar 2016, s.253.

⁴¹Tuncel, *agm*, s.202.

tamir ettirmiş hem de donanma için yeni gemiler inşâ ettirmiştir⁴². Gelibolu Tersânesi'nin bakımı ve yapılan yaklaşık 350 parça gemi İstanbul'un fethinde ciddi rol oynamıştır.⁴³

İstanbul'un fethinden sonra, İstanbul'da Kadirga Limanı ve Haliçte birer deniz üssü meydana getirilse de Gelibolu Tersânesi devletin asıl tersânesi olarak faaliyet göstermeye devam etmiştir. Osmanlı Devleti'nin denizlerde gerçekleştireceği seferler için, donanma esas itibarıyla Gelibolu'da hazırlanmaktaydı. Mesela, 1456 yılında 25 adet üç kürekli, 50 adet iki kürekli ve 100 adedin üzerinde küçük gemi olmak üzere toplamda 180 parça gemiden meydana gelen donanma Gelibolu Limanı'nda toplanarak Hamza Paşa komutanlığında Rodos seferine çıkmıştır.⁴⁴ Eğriboz seferi için Mahmut Paşa komutasında 1470 yılında Gelibolu'dan gönderilen donanmada irili ufaklı 400 gemi bulunmaktaydı. Yine aynı şekilde Karadeniz'de Kuzey Anadolu sahilleriyle Kefe'nin fethi ve Kırım için gönderilen donanma Gelibolu'da hazırlanmıştır. 1482 yılında Mesih Paşa'nın Rodos seferi ve yine aynı yıl Gedik Ahmet Paşa'nın İtalya seferi için gönderilen donanmanın da çıkış noktası Gelibolu idi.⁴⁵ Gelibolu, Osmanlı tersânesi olmasıyla birlikte burada Osmanlı donanmasının ihtiyacı için peksimet fırınları, cephane depoları gibi donanmanın ihtiyacı olan her şey hazırlanmaktaydı⁴⁶.

Gelibolu, tersâne ve deniz işlerine ayrıldıktan sonra burada yerli Rumlardan bir kısmı ücretli bir kısmı ise haraç, ispenç ve avarız-ı divaniyye karşılığında gemi tamirinde ve havuz bakımında görevlendirilmişlerdir⁴⁷. 1474/1475 (879) tarihli tahrir defterinde Gelibolu'nun 15. yüzyılda deniz organizasyonuna merkezlik etmesi ve Osmanlı denizciliği açısından önemli bilgiler sunmaktadır. 1474/1475 tarihli tahrir defterine göre; zemberekciyan ve kürekçiyan olarak iki temel cemaat şeklinde oluşan Gelibolu Rumları, zemberekciyanlardan oluşan 35 kişi kale, 22 kişi ise kule hizmetinde yer almaktaydı. Bunların yanı sıra, 95'i Rumlardan oluşan bir grup farklı cemaat ise gemi yapımı ve tamiriyle üssün bakımında görev almışlardır. Bunların bazılarının günlük yevmiye verilirken bazıları ise vergilerinden (haraç, ispenç ve avarız-ı divaniyye) muaf tutulmaktaydı. 1474/ 1475 yılında kale garnizonunun da görev yapanların sayısı ve durumları ise; 27'si tımarlı 29'u ulufeli olmak üzere 56 kişi kale garnizonunun da ve 9'u tımarlı 33'ü ulufeli olmak üzere 42 kişi kulede görev alırken, 60-65 kadar Hıristiyan cemaatine mensup kişiler kale ya da mancınık bakımında görevlendirilmişlerdir. İlk Acemi Ocağı Gelibolu'da

⁴² İdris Bostan, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 17.

⁴³ Boy, *agt*, s. 72.

⁴⁴ Johann Wilhelm Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu*, C.2 (Çev. Nilüfer Epçeli) Yeditepe Yayınları, İstanbul 2011, s. 161-162.

⁴⁵ İdris Bostan, "İlk Osmanlı Deniz Üssü; Gelibolu" *Türk Denizcilik Tarihi*, C. 1, (Ed. İdris Bostan- Salih Özbaran) Deniz Basımevi, İstanbul 2009, s.78.

⁴⁶ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK, Ankara 1988, s. 395.

⁴⁷ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı ...*, s.15.

kurulmuştur ve 16. yüzyıla kadar sayıları 400 ile 500 kişi olup bunlar Gelibolu ve Çardak arasındaki nakliyat işinde hizmet vermekteydi⁴⁸.

1475 yılında Gelibolu Tersânesi'ndeki donanma, kadirga, kalyata, at gemileri ve tüccar gemilerinden oluşmaktaydı. Böylece Gelibolu Tersânesi'ne bağlı gemiler sadece kadirgalardan ibaret değildi. Aynı zamanda kalyata, kayık ve at gemileri yanında kendi özel gemileriyle ihtiyaç duyulduğu zaman sefere katılmaya söz veren tüccar gemileri de donanmayı oluşturan gemiler arasında yer almaktaydı. Yine bu yıllarda Gelibolu Tersânesi'ne bağlı beş kalyata bulunmaktadır ki her gemi de bir reis ile birlikte beş azap görev almaktadır. Bu şekilde Gelibolu Tersânesi'nde 30 kişilik bir mürettebat kalyatalara bağlı olarak bulunmaktaydı ve donanmada yer alan kayıkların sayısı 11 idi burada da 59 kişi bulunmaktaydı. Böylece 1475 yılında Gelibolu Tersânesi'nde, Osmanlı donanması kadirga, kalyata, kayık, at gemisi ve tüccar gemileriyle birlikte 181 gemiden oluşurken sadece devletten maaş alan kadirga, kalyata ve kayıklardaki reis ve azapların oluşturduğu görevli sayısı 1263'e ulaşmaktaydı. Bunların maaşları Gelibolu gümrük gelirlerinden tahsil edilmekteydi. Bu kayıtlarına göre Gelibolu'ya bağlı donanma mürettebatı 1737, tersane halkı 89 kişi olmak üzere toplamda deniz personeli 1826 kişidir⁴⁹.

Gelibolu'nun tarih boyunca bir geçit yeri olması bu bölgeyi ticari açıdan da faal bir liman haline getirmiştir. Akdeniz'den İstanbul'a ulaşan ve Rumeli'yi Anadolu'ya bağlayan yolun üzerinde bulunması birçok ticaret gemisinin duraklama yeri olarak öneminin artmasını sağlamıştır. Hatta 15. yüzyılın başların Clavijo limandan pamuk balyalarını yükleyen gemilerden bahsetmektedir⁵⁰ yine buna ek olarak bu bölgeden İtalyanlar, gemileri pamuk ve meşe mazısını Gelibolu'dan yüklerken, Floransalılar, Bursa'dan aldıkları ipeği Gelibolu üzerinden Edirne, Foça ve Ragusa yoluyla İtalya'ya taşımaktaydılar. Fatih Sultan Mehmed döneminde Gelibolu'da Venedik ticaret haneleri faaliyettedir. Gelibolu İstanbul'un fethinden önce Osmanlı İmparatorluğunun başlıca gümrüklerinden biri bulunmaktaydı.⁵¹

Fatih Sultan Mehmed'in Çanakkale Boğazı'nı kontrol altında tutmak için bir takım teşebbüslerde bulunduğunu görmekteyiz. İstanbul'un fethinden önce Fatih Sultan Mehmed, donanmaya önem verse de Çanakkale Boğazı'nın tahkimatına itina göstermemiştir. Bunun neticesi olarak, İstanbul kuşatması sırasında Avrupa'dan Bizans'a yardıma gelen gemiler boğazdan geçmiştir⁵². Fatih Sultan Mehmed bu durumu değerlendirmiş ve bir takım faaliyetlere girişmiştir. Fatih Sultan Mehmed Çanakkale Boğazı yolunun kesilmesinin yalnızca Gelibolu Kalesi ile mümkün olmayacağını biliyordu.⁵³ Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul Boğazı'ndan

⁴⁸ Halil İncalcık, "Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu", *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara (Kasım 2002), s. 102, 104.

⁴⁹ Bostan, "Osmanlıların Denizlere Açılma ...", s. 37-38, 41.

⁵⁰ Ruy Gonzalez de Clavijo, *Anadolu Orta Asya ve Timur'dan aktaran*: Feridun Emecen, "Gelibolu", *DİA*, C.14, İstanbul 1996, s. 4.

⁵¹ Halil İncalcık, "Osmanlı Deniz Üssü ...", s. 104.

⁵² Tekindağ, *agm*, s. 343.

⁵³ Hatip, *agt*, s. 39-40.

geçişleri kontrol altına almak için ilk teşebbüsü Rumeli Hisarını yaptırmak olmuştur. Ama diğer yandan Çanakkale Boğazı açıldı ve Hıristiyan donanmaları geçebilirdi. Bu tehlike İstanbul'un fethinden sonra da devam etmekteydi. Çanakkale Boğazı'nı kontrol altında tutmadıkça İstanbul her daim Haçlı tehlikesi altındaydı ve Haçlı donanması Çanakkale Boğazı'nı geçip İstanbul'a saldırabilirdi⁵⁴.

Fatih Sultan Mehmed'in Çanakkale Boğazı'ndaki siyasetinin temeli hiç şüphesiz ki Venedik'in gücünü kırmak ve Venediklilerin Çanakkale Boğazı'na girmesine engel olmaktı. Bu süreçte göze çarpan en önemli tedbirlerden biri olan Gelibolu Kalesi'nde yapılan takviyelerin yanı sıra 1462 yılında Çanakkale Boğazı'nı korumak için boğazın Avrupa ve Asya kıyılarına yaptırmaya başladığı Kilidü'l-bahreyn (İki denizin anahtarı) ile Kal'a-i Sultaniye (Sultan Kalesi)'dir. Böylece padişah nasıl Rumeli Hisarı ile Anadolu Hisarı'nın Karadeniz'den Boğaz içine girilmesini önlüyorsa, yapılan bu iki kale sayesinde de İstanbul'a batıdan Marmara Denizi'nden ulaşılmasını kolayca engelliyordu. Çanakkale Boğazı'nı karşılıklı iki güçlü kale ile kapatarak Avrupa ile Asya birleştirmekle Fatih Sultan Mehmed aslında deniz politikasının devamında en önemli ve en gerekli şeyin bu olduğunu düşünmektedir. Böylelikle, Çanakkale Boğazı ile Karadeniz'in güvenliğini sağlayacak ve düşman saldırılarında sahillerin yağmalanmasına engel olacaktır. Bu amacını gerçekleştirmek için padişah adamlarını bu bölgeyi incelemek ve boğazın en dar noktası ve boğaz akıntısını hesaplatmak üzere görevlendirmiştir. Bölgedeki hesaplarını yapan görevliler boğazın en dar ve akıntılı noktasının Rumeli kıyısındaki Eceabat (Maydos) ve Eleunda (?) arasındaki burun ile Asya kıyısındaki Çanakkale (Dardania) arasında bulunduğunu tespit etmişlerdir. Bu iki bölgenin arasındaki mesafenin sekiz stadyonu (8*180=1440m.) biraz geçtiğini bulmuşlardır. Rivayetlere göre; daha önceki sultanlardan biri de boğazı zincirle kapatmak istemiştir. Ama boğazdaki güçlü akıntılar zinciri kolayca kırdığından boğazın zincirle kapanması pek mümkün olmamıştır. Bu bölgedeki incelemelerin raporlarını alan Fatih Sultan Mehmed hem donanma amirali ve bütün sahilin komutanı olan hem de Gelibolu sancak beyi olan Yakup Bey'i bu kaleleri en kısa zamanda inşâ ettirmesi için görevlendirmiştir.⁵⁵

Osmanlı-Venedik mücadelesi devam ettiği sırada Gelibolu sancakbeyi bu kaleleri tamamlamış, içlerine mancınık ve⁵⁶ bu iki kalenin her birine en büyük çapta 30'ar top ve uygun sayıda daha küçük toplar yerleştirmiştir. Böylelikle Çanakkale'den geçecek geminin komutanı kalelerden birinin komutanından izin almadan geçemeyecekti. Bu nedenle de topların korunması için buraya özel bir istasyon da kurulmuştu.⁵⁷ Fatih Sultan Mehmed döneminde, kendisine hayran kalınıp övülmeye değer iki mükemmel eser meydana getirilerek, iki sahilde kapı işlevi gören bu hisarlar, triremeler ve daha büyük ticari gemileri büyük ya da küçük sandalı

⁵⁴ Halil İnalçık, "Osmanlı Deniz Egemenliği", *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara 2002, s.55.

⁵⁵ Altuğ, *agm*, s. 254-255.

⁵⁶ Altuğ, *agm*, s. 255.

⁵⁷ Zinkesien, *Osmanlı İmparatorluğu*, C.2, s. 174.

bile menzil içinde tutan topraklarla donatılmıştır. Gemiler bu iki kaleye yaklaştığı anda, toprakların fırlattığı büyük taşlar ile dağılıp parçalanmışlardır. Bu iki kale sayesinde burası sağlam ve saldırılara karşı öyle korunaklı bir hale gelmiştir ki; ne rüzgar ne denizin baskısı ne de askeri bir birliğin zorlaması bu kaleleri yıkamamış ve zarar verememiştir.⁵⁸

1463 yılında Gelibolu Sancak Beyi Kaptân-ı deryâ Yakup Bey tarafından Çanakkale Boğazı'ndaki bu iki kale tamamlanmıştır. Zamanına göre bu kalelere konulan askerle ve dönemin en büyük toprak sayesinde Marmara ve İstanbul korunmaya alınmıştır.⁵⁹ Böylece Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'un fethinden önce yaptırdığı Anadolu Hisar ile Rumeli Hisarı ve Çanakkale Boğazı'nı korumak amaçlı yaptırdığı Kilidü'l-bahir ve Kal'a-i Sultaniye türlerinin son örnekleri olarak karşımıza çıkmaktadır.⁶⁰ Batılılar tarafından Dardaneller adı verilen bu iki kale sağlam bir biçimde inşâ edildiği Venediklilerin 1464 yılında Çanakkale'ye yaptıkları saldırıların başarısız olması bu kalelerin projelerinin çok iyi düşünülmüş olduğunu göstermektedir.⁶¹ Bu kaleler sayesinde 1463-1479 Osmanlı-Venedik mücadelesinde Venedikliler İstanbul'a sokulmamıştır.⁶²

Uğur Altuğ, bu kalelerin inşâsına dair en önemli ve detaylı bilgiyi İmrozlu Kritovulos tarihinde verdiğini söylemektedir. Kritovulos'a göre Fatih Sultan Mehmed, 1462 yılında Midilli Adası üzerine sefere çıktığında, Çanakkale Boğazı'nı ve boğazın giriş kısmında bulunan Truva harabelerini, bölgedeki diğer üstünlüklerini ve deniz ile karanın uygun noktalarını dikkatlice incelemiştir.⁶³ Bu Bizans müellifi Çanakkale Boğazı'ndaki kalelerin Fatih Sultan Mehmed tarafından yaptırıldığını kaydetmektedir. Onun vermiş olduğu bu bilgilerde yanlışlık yoktur. Çünkü İmroz Adası Beyi olan bu Bizanslı Fatih Sultan Mehmed'e kendisinin yardımıyla adada Türk himayesi altında Rum idaresi sürmek niyetindeydi.⁶⁴ Fatih Sultan Mehmed döneminin ünlü tarihçisi Tursun Bey bu kaleler için Akdeniz tarafından izinsiz kuş dahi uçurmadıklarını yazmaktadır.⁶⁵ İbn-i Kemal ise Akdeniz taraflarından Avrupalıların saldırılarını önlemek için Gelibolu'nun aşağısında Ece Ovasının ucunda Sultanın emri ile iki hisar inşâ edildiğini belirtmiştir. Topraklarla donanmış bu kalelerin birine Sultaniye diğerine Kilidü'l-bahir

⁵⁸ Altuğ, *agm*, s. 255.

⁵⁹ Altuğ, *agm*, s. 256.

⁶⁰ Nusret Çam, "Osmanlı Tabiyaları", Osmanlı Ansiklopedisi (OA), C.10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 343.

⁶¹ Tuncel, *agm*, s.202.

⁶² Halil İnalçık, "Fatih Boğazların Tahkimi, Karadeniz; Bir Osmanlı Gölü", *Çanakkale Savaşları Tarihi*, C.1, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 45-46.

⁶³ Kritovulos *Tarihi (1451-1467)*'den aktaran: Altuğ, *agm*, s. 255.

⁶⁴ Kritobous, *Tarih-i Sultan Muhammed Han-ı Sani'den* aktaran: Semavi Eyice, "Çanakkale Hisarı", *DİA*, C.8, İstanbul 1993, s. 204.

⁶⁵ Tursun Bey, *Tarih-i Ebu'l- Feth'den* aktaran: Yasemin Nemlioğlu Koca, "Dardaneller, Hellespont, Çanakkale: Çanakkale Haritaları", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılı*, S. 22, Çanakkale 2017, s. 113.

denilmektedir.⁶⁶ Bunların yanı sıra Kilidü'l-bahir Kalesi'nin inşâ kitabesi günümüze kadar ulaşmamıştır fakat denkronolojik yöntemle yapılan yaş tespitleri kalenin 1462-1463 yılında yapıldığını doğrular niteliktedir.⁶⁷ Kal'a-i Sultaniye ismini Fatih Sultan Mehmed'in oğlu Sultan Mustafa'nın kale inşâsında çalışmasından dolayı alırken, Kilidü'l-bahir Kalesi ise ismini Marmara'dan gelen gemilerin geçiş paralarını bu kaleye ödemesinden almaktadır.⁶⁸

Bu iki kalenin yapılma amaçları arasında; boğazı kullanan yabancı gemilerden geçiş ücretini almak, Marmara Denizi'ni kapalı bir göl haline getirmek, Avrupa'dan gelebilecek herhangi bir saldırıyı ortadan kaldırmak ve İstanbul'un güvenliğini sağlamaktır⁶⁹. Ayrıca İlk zamanlarda gemiler geçiş ücretlerini Kilidü'l-bahir'e ödemekteydiler. Fakat bu kale önünde kıyı akıntısının çokluğu ve derinliğinin fazla olmamasından dolayı büyük gemilerin burada demirlenmesi pek mümkün olmadığından ancak küçük gemiler kıyıya sokulabilmekteydi. Buna karşı Kal'a-i Sultaniye ise büyük gemilerinde durabileceği daha geniş limanlara sahip olmasından dolayı gemiler izni bu kaleden almaktaydı.⁷⁰ Kilidü'l-bahir Kalesi Osmanlı kaleleri içinde farklı bir yapıya sahiptir. Fatih Sultan Mehmed dönemi mimarisinde geometrinin kullanımını yansıtan bu kale topçuluk teknolojisi ile de bütünleşen yeniçağ askeri mimarisinin öncüsü sayılmaktadır.⁷¹

II. Bayezid dönemi, Gelibolu donanmanın merkezi olarak karşımıza çıkmaktadır. Deniz seferleri olduğunda donanma Gelibolu'dan hareket etmekteydi. II. Bayezid döneminde Osmanlı-Memlûk savaşı sırasında, 1488 yılında donan Gelibolu'dan kalkmıştır. Yine bu dönemde Osmanlı-Venedik savaşları sırasında boğazlar donanmanın hareket üssü olarak kullanılmıştır. Mora seferinde, Osmanlı donanması 30 Mayıs 1499 yılında Çanakkale'den denize açılmıştır. Burada, boğaz içindeki hisarların yüklendiği misyon önemlidir çünkü donanmaya her iki sahilden çok sayıda top ve mühimmat yüklenmiştir.⁷²

Fatih Sultan Mehmed'in ölümünden sonra Arnavutluk'ta görülen isyan hareketi II. Bayezid döneminde büyümüştür. Bu isyanı bastırmak için Kaptân-ı deryâ Sinan Paşa'nın 300 gemiden oluşan donanmayla Gelibolu'dan hareket etmiştir. Sinan Paşa 300 gemiden oluşan donanmayla hareket etmiş ve bu isyanı bastırmıştır.⁷³ Anlaşıldığı üzere Gelibolu bu dönemde faal konumunu korumaktadır. II. Bayezid'den sonra Osmanlı donanmasının yeni üssü Tersâne-i Âmire olacaktır. Yavuz Sultan Selim döneminde İstanbul'da yeni bir donanma üssü

⁶⁶ İbn-i Kemal, *Tevarih-i Ali Osman'dan aktaran: Ekrem Hakkı Ayverdi, Osmanlı Mimarisinde Fatih Devri 855-886 (1451-1481)*, C. 3, İstanbul 1989, s.172.

⁶⁷ Yusuf Acioğlu, "Çanakkale'deki Osmanlı Kaleleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, S.19, Çanakkale 2015, s. 97.

⁶⁸ Acioğlu, *Çanakkale Boğazı'ndaki...*, s. 41-42.

⁶⁹ Acioğlu, *Çanakkale Boğazı'ndaki ...*, s. 41-42.

⁷⁰ Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, C. I, Tercüman 1001 Temel Eser, Ankara 1973, s. 113.

⁷¹ Acioğlu, *Çanakkale Boğazı'ndaki ...*, s. 41-42.

⁷² İdris Bostan, "II. Bayezid Döneminde Osmanlı Denizciliği", *Türk Denizcilik Tarihi*, C. 1, (Ed. İdris Bostan Salih Özbaran) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s.114, 117.

⁷³ Bostan, "II. Bayezid Döneminde ...", s. 116.

yapılmaktadır. Fakat yeni bir donanma tersânesini yapılmasıyla Gelibolu'nun faaliyeti sona ermemiştir. Mesela Mısır seferinde (1516) aynı şekilde donanmanın Gelibolu'dan hareket etmiştir. Bu dönemin Osmanlı donanması açısından önemli gelişmesi ise Gelibolu Tersânesi'nden sonra Osmanlı donanmasının ana üssü olacak olan Tersâne-i Âmire'nin inşasıdır. Yavuz Sultan Selim bir yandan tersâneleri geliştiriyor bir yandan ise Osmanlı denizciliğinde köklü değişiklikler meydana getirmeye çalışıyordu. Padişah, hükümdarlığının son yıllarında (1518) donanmanın yeni üssü İstanbul'da kurulurken Gelibolu'nun da faaliyette olduğu bilinmektedir.⁷⁴

2.4. Kanuni Sultan Süleyman: İki Denizin Hakimi

Osmanlı tahtına oturan yeni padişah Sultan Süleyman'ın ilk faaliyetleri arasında Osmanlı'nın Ege'deki güvenliği yer almaktaydı. Kanuni Sultan Süleyman buradaki güvenliği sağlamak için bölgenin Osmanlı yönetimi altına alması gerektiğini bilmekteydi. Böylelikle Osmanlı ilk olarak 1522 yılında Rodos Adası'nı Osmanlı yönetimine katmak için teşebbüslerde bulunmuştur. Rodos seferine Osmanlı Devleti, 700 kadar donanmanın yanında Gelibolu'da hazırladığı gemilerle katılmıştır.⁷⁵ 1522 yılında Rodos'un Osmanlı'ya geçmesiyle bu adadaki St. Jean Şövalyeleri Malta'ya gitmiştir. Osmanlı Devleti ile Malta Şövalyeleri zaman zaman karşı karşıya kalmışlar ve Malta Şövalyeleri Osmanlı deniz ticaretine ve askeri seferlerine zarar vermeye başlamıştı. Böylelikle Malta'ya yeni bir sefer hazırlıklarına başlamıştır. Bu hazırlıkların bir süredir tam aktif olmayan Gelibolu Tersânesi'nde de yapıldığını görmekteyiz.⁷⁶ 1532 yılında Süleyman Viyana'ya ilerlerken, 150 parçalık Osmanlı donanması da Modon ve Koron'u Osmanlı topraklarına katmak için yola çıkmaktaydı. Bunu haber alan V. Carlos "Türkü Türkün sularında vurmak" için plan yapmıştı. Carlos'un planına göre ise Andrea Doria Yunanistan yakınlarında Osmanlı donanmasının Ege Denizi'ne çıkmasını bekleyecekti. Boğaz çıkışında Doria ile karşılaşan Osmanlı donanması bozguna uğramıştı.⁷⁷ Yine Osmanlı Devleti yardım amaçlı olsa da donanma hazırlığında Gelibolu'nun da rol oynadığını söylemek mümkün. 1555 yılında Fransa'ya yardım amacıyla yapılan bir seferde Gelibolu Sancakbeyi Kaptân-ı deryâ Piyale Paşa, Galata ve

⁷⁴ İdris Bostan, "İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersane-i Amire'nin Kuruluşu ve Denizlere Açılımı", *Türk Denizcilik Tarihi*, C. 1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) Değişim Yayınları, İstanbul 2009, s. 125-126.

⁷⁵ Katip Çelebi, *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan*, Kabalcı Yayınevi, İstanbul 2007, s. 42.

⁷⁶ İdris Bostan, "Malta Kuşatmasından Tunus'un Fethine", *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 186-187.

⁷⁷ Özlem Kumrular, "XVI. Yüzyılın İlk Yarısında Orta ve Batı Akdeniz'de Üstünlük Mücadeleleri", *Türk Denizcilik Tarihi*, C. 1, (Ed. İdris Bostan-Salih) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 164-165.

Gelibolu'daki gemiler için gerekli hazırlıkları yapmakta ve donanmadaki görevlileri (kürekçi, marangoz, cenkçi, reis vs.) tamamlamaktadır.⁷⁸

Her ne kadar donanmanın merkezi İstanbul'da olsa da Gelibolu önemli bir hazırlık merkezi olarak karşımıza çıkmaktadır. Mesela, Kanuni Sultan Süleyman'ın vefatından sonra tahta oturan II. Selim'in Kıbrıs seferinde Gelibolu ve Çanakkale Osmanlı donanmasının birer ikmal merkezleri olarak karşımıza çıkmaktadır.⁷⁹

2.5. Girit Seferinde Çanakkale Boğazı

Osmanlı Devleti 17. yüzyılda Akdeniz'de Girit Adası için verdiği mücadelelerde Venedik Osmanlı'ya zor anlar yaşatmak istemiştir. Venedik, Osmanlı ile Girit'te kara savaşı yerine denizde mücadele etmeye çalışmıştır. Bu hazırlığa göre; Osmanlı donanması ilk baharda Çanakkale Boğazı'ndan çıktığı anda kuzeydoğu rüzgarı ve deniz yüzeyindeki akıntı ile güney yönünde seyreden Osmanlı donanmasının önünü Venedik donanması kesecektir. Venedik donanması, Osmanlı donanmasını bir hat üzerinde ya da ok şeklinde ilerlemeye zorlayacaktı. Akıntının ilerisinde yer alan Venedik donanması her iki yandan Osmanlı donanmasını kuşatarak top ateşine tutacaklardı. Bunun sonucunda Girit'te olan Osmanlı ordusunun devletle hem bağlantısı hem de iâşesi kesilecekti. Venedik'in Girit Savaşları boyunca bu stratejiyi kullanmış olduğunu görüyoruz. 1645-1657 yılları arasında Osmanlı Devleti Girit üzerine toplam 14 sefer düzenlemiştir.⁸⁰ Nisan 1646 yılında İstanbul'dan çıkan Osmanlı donanması, Çanakkale önünde 26 kalyonluk Venedik donanması tarafından önu kesilmiş ve küçük bir çatışma sonrasında Venedik donanmasını yarıp Girit'e ulaştıysa da arkada kalan Venedik donanması Bozcaada'yı kuşatmıştır.⁸¹ 30 Nisan 1648, 1649, 1650 ve 1652 yıllarında Osmanlı donanması, Çanakkale Boğazı'ndaki Venedik ablukasını yarıp çıkamamıştır. Ancak 1653-1654 yıllarında düzenlenen seferlerde Osmanlı donanması, Çanakkale Boğazı'ndaki Venedik ablukasını yarıp adaya yardım ulaştırılabildiği görülmüştür.⁸² 26 Haziran 1656 yılında büyük bir savaş başlamıştır. Bu savaşta Osmanlı donanması büyük bir yenilgiye uğramıştır. Bunun üzerine Venedik Bozcaada ve Limni'yi ele geçirerek Osmanlı'nın ve Akdeniz'le bağlantısı kesmiştir.⁸³ Böylece Venedikliler Çanakkale Boğazı önünde ve İstanbul yolunda önemli iki üssü ele geçirmiş oldular ve boğaza girip çıkan

⁷⁸ İdris Bostan, "Preveze Deniz Zaferi ve Sonrasında Akdeniz Dünyası", *Türk Denizcilik Tarihi*, C. 1, (Ed. İdris Bostan-Salih) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 174.

⁷⁹ Sevilay Köse, *II. Selim Dönemi Osmanlı-Venedik İlişkileri (1566-1574)*, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Bolu 2017, s. 32.

⁸⁰ Ersin Gülsoy, "Girit Seferi ve Sonrasındaki Politik Gelişmeler" *Türk Denizcilik Tarihi*, C.I, (Ed. İdris Bostan-Salih) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 259-260.

⁸¹ İdris Bostan, "XVII. Yüzyılda Gemi Teknolojisinde Değişim Kürekten Yelkene Geçiş", *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 272.

⁸² Gülsoy, *agm*, s. 257.

⁸³ Tuncel, *agm*, s. 202.

gemiler üzerinde etkili olmuşlardır. Böylece İstanbul'a giden ve İstanbul'dan gelen ticaret gemilerinin Çanakkale Boğazı'ndan geçişlerinin engellenmesi İstanbul'da her türlü malın kara borsaya düşmesine neden oldu.⁸⁴ Pirinç, kahve gibi Mısır mallarının Çanakkale Boğazı'ndan geçememesinden dolayı İstanbul halkı büyük sıkıntıya düşmüş⁸⁵ hatta Karaçelebizade Abdülaziz Efendi'ye göre Venediklilerin Ege Adalarına tamamen yerleşmesinden ve Çanakkale Boğazı'ndan geçişi tamamen imkansız hale getirdiğinden dolayı İstanbul'da açlık başlamıştır.⁸⁶

1656 yılındaki büyük yenilgiden sonra, Köprülü Mehmed'in sadarete gelmesiyle yeni bir döneme giren Osmanlı Devleti Çanakkale ile daha yakından ilgilenmeye başlamıştır. Köprülü Mehmed Paşa 100'den fazla gemiden meydana gelen deniz kuvvetini Çanakkale Boğazı'na göndermiş bunun yanında kendisi de karadan Çanakkale'ye gidip boğaz kıyısına konulan toplar ve kazılan siperlerle ilgilenmiştir. 1657 yılında yapılan deniz savaşında Venedik'i yenen Osmanlı Bozcaada ve Limni'yi tekrar almış ve Venedik donanması Çanakkale Boğazı'nı kapatma planından vazgeçmiştir.⁸⁷ Böylece uzun süreden beri abluka altında olan Çanakkale Boğazı Venedik abluhasından kurtulmuş oluyordu

Köprülü Mehmed Paşa, Çanakkale Boğazı'ndaki savunma sisteminin yetersiz olduğu fikrini padişah IV. Mehmed'i ve Valide Sultan'ı ikna etti. Onların da onayıyla Çanakkale Boğazı'nın korunmasında son derece önemli rol alacak iki kale inşâ ettirmiştir. Anadolu kıyısında yapılan kaleye Kumkale, Rumeli kıyısına yapılan Seddü'l-bahir denilmekteydi.⁸⁸ Rumeli ve Anadolu tarafındaki sahillere düşman gemilerinin demir atmalarına engel olmak için yapılan bu iki kalenin inşâsının tamamlanmasında Kaptan Ali Paşa görevlendirilmiştir.⁸⁹ Sultan IV. Mehmed Evliya Çelebi ile birlikte Çanakkale Boğazı gezisine çıkmıştır. Nisan 1659-15 Ekim 1659 yıllarında yaklaşık 7 ay süren bu gezinin amacı bu iki hisarı teftiş etmektir. Bu boğaz gezisi sırasında Evliya Çelebi Seddü'l-bahir Kalesi hakkında da bize bilgiler sunmaktadır. Onun belirttiğine göre Seddü'l-bahir Kalesi yapımında kaptan paşa, cebelüler, mimar ve bin adet halk çalışmıştır. Kalenin kara tarafında hendek bulunmaktadır. Kale duvarı kırkayak eninde ve üç yüz adım uzunluğundadır.⁹⁰

⁸⁴ Halil Ersin Avcı, "Osmanlı Döneminde Çanakkale Deniz Savaşları", *Çanakkale Deniz Savaşları Tarihi*, C.1, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 130.

⁸⁵ Fahri Oluk, *Camiü'd-düvel, Sultan IV. Mehmet Dönemi Tercüme, Metin ve Değerlendirme*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Kayseri 2011, s.45.

⁸⁶ Halil İnalçık, *Devlet-i Aliyye*, C.3, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2015, s. 33.

⁸⁷ Bostan, "XVII. Yüzyılda Gemi ...", s. 274.

⁸⁸ Ayrıca Kumkale'nin masraflarını padişah karşıladığından dolayı bu kaleye Kal'a-i Hakaniyye olarak da bilinirken yine Seddü'l-bahir Kalesi'nin inşa masraflarını Valide Sultan'ın karşılamasından dolayı bu kale Kal'a-i Sultaniye olarak da bilinmektedir. Tuncel, *agm*, s. 202.

⁸⁹ Oluk, *agt*, s.66.

⁹⁰ Şenol Çelik, " Evliya Çelebi'nin, Sultan IV. Mehmet ile Birlikte Katıldığı Bursa ve Çanakkale Boğazı Gezisi", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.15, S. 28, Balıkesir 2012, s. 140, 183.

Fatih Sultan Mehmed döneminde yapılan Kilidü'l-bahir ve Kal'a-i Sultaniye ile 1659 yılında inşâsı tamamlanan bu iki kale düzenli bir kare meydana getirerek boğaz için mükemmel bir savunma sistemi oluşturmaktaydı. Boğazdan geçen gemilerin uyması gerekli olan kurallar vardı. belirlenen kurallar şu şekildeydi; ticaret gemileri Çanakkale Boğazı'na gelişlerini toplar atarak haber vermekteydiler ve buna karşılık kaleden de toplar atılarak bu gemilere karşılık verilmekteydi. Bu merasim tamamlandıktan sonra gemiler kontrol edilerek geçiş vergileri alınmaktaydı. Ayrıca en fazla beş yabancı geminin bir arada geçmesine müsaade edilmekteydi.⁹¹

Çanakkale ve Kilidü'l-bahir kaleleri Çanakkale Boğazı'nın iç kısımlarında olduklarından buraya kadar korumasız bir alan vardı ve boğaz girişinden itibaren korsan gemileri bu geniş halici bir liman olarak kullanmakta ve gemilerin gelip geçmelerine engel olmaktaydı. Boğaz girişine Seddü'l-bahir ve Kumkale'nin inşasından sonra korsan gemileri kendilerini korumak için bu kalelerden top atışı uzaklığındaki mesafeden uzakta durmak zorundalardı.⁹² Köprülü Mehmed Paşa, sadareti zamanında Girit seferinin devam ettiği yıllarda Çanakkale Boğazı'na daha fazla erzak, asker ve cephane gönderilmesi ihtiyacından dolayı bir kez daha tahkim edilip Seddü'l-bahir ve Kumkale kalelerinin yapılmasından sonra Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'u korumak için yaptırdığı Kilidü'l-bahir ve Kal'a-i Sultaniye kaleleri de zamanla bu rollerini kaybetmeye başlamışlardı.⁹³ Boğazı koruma açısından yapım sırasına göre ikinci güçlü hat olan Seddü'l-bahir ve Kumkale'si yapımı tamamlandıktan sonra yüzyıllar boyunca düşman girişimleri için caydırıcı olmuştur. Ahşap gemiler üzerinde 600 kiloya ulaşan sert mermer ya da granit güller son derece yıkıcı etki göstermektedir. İsabet ettiği en güçlü gemiyi bile batırabilmekteydi.⁹⁴

Gelibolu Tersânesi 16. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren önemini kaybetmeye başlamıştır. Fakat ihtiyaç halinde yine burada gemi yapılır ve donanma sefere çıkarken, Akdeniz'e açılmadan önce yine burada toplanmaktaydı. 17. yüzyılda Gelibolu'yu gezen Polonyalı Simeon; sefere çıkacak olan kadirga ve gemilerin Gelibolu'da toplanıp buradan hareket ettiklerini ve geminin ihtiyacı olan yiyecek ve içeceklerinin Gelibolu'dan hazırlanarak gemilere yüklendiğinden bahsetmektedir.⁹⁵ Gelibolu Limanı hem askeri hem de ticari maksatla kullanıldığı görülmektedir. Bir iç havuzu ve bir de dış havuzu bulunan Gelibolu Limanı'nın dış

⁹¹ Tuncel, *agm*, s. 202.

⁹² Yusuf Alperen Aydın, "18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz'e Yönelik Güvenlik Parametreleri", *Osmanlı Araştırmaları*, S. 45, İstanbul 2015, s. 165.

⁹³ Muzaffer Erdoğan, "Osmanlı Mimari Tarihinin Arşiv Kaynakları", <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/101502>. (Erişim tarihi; 10.04.2019), s. 107

⁹⁴ İbrahim Başak Dağgölü, "15-18. Yüzyıllarda Çanakkale Boğazı'nı Koruyan Büyük Askeri Yapılar ve Bataryalar", *Megaron Dergisi*, C.2, S.1, İstanbul 2007, s. 33.

⁹⁵ İdris Bostan, "İstanbul Dışındaki Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgahları", *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 311.

havuzunun kenarlarında iskeleler bulunmaktaydı. Bu iskeleler en az iki adet olup her ikisinde de boşaltma ve yükleme yapılabilmekteydi.⁹⁶

II. Viyana kuşatması sonrasında Osmanlı Devleti'nin Avrupa ile uzun bir savaş dönemine girdiği bu süreçte Venedik'le yapılan savaşlar Gelibolu'yu önemli hale getirmiştir. Bu süreçte Hıristiyan birliği, Osmanlı'ya karşı savaşmakta çekimser davranan Venedik'in Çanakkale'ye saldırmasını istemekteydi. Venedik her ne kadar ilk etapta Çanakkale Boğazı'na saldırmadıysa da 1684 yılında kutsal ittifaka dâhil olmuştur.⁹⁷ Savaşın ilerleyen sürecine baktığımızda Venedik'in asıl hedefinin Mora olduğunu görmekteyiz.⁹⁸

2.6. 18. Yüzyılda Akdeniz'de Rus Donanması

Osmanlı Devleti ile Rusya'nın 18. yüzyılda ilişkileri çalkantılı bir süreç halindeydi. Çünkü Rusya'nın sıcak denizlere inme politikasının önünde Osmanlı Devleti vardı ve Rusya'nın sahip olmak istediği coğrafya Osmanlı'nın hükmettiği topraklardı. Bundan dolayı bu yüzyılda Osmanlı-Rus arasında sık sık savaşlar meydana gelmekteydi. Osmanlı Devleti Rusya ile 1736-1739 yılları arasında yapılan savaşın sonucunda Belgrad anlaşması imzalanmıştır.⁹⁹ 1768 yıllarında 27 yıllık anlaşma süresi dolmakta ve Osmanlı-Rus ilişkileri yeni bir savaşa doğru yol almaktaydı. Fakat Osmanlı buna yönelik hiçbir hazırlık yapmıyor, herhangi bir kaygı duymuyordu. Bunun karşısında Rus Çariçesi II. Katherina ise, Osmanlı'ya karşı her yönden hazırlıklarını yapmaktaydı. Rusya'nın Osmanlı Devleti'ni hedef alan gelişmelerinin en önemlisi hiç şüphesiz Lehistan'a yaptığı müdahalelerdir. II. Katherina gözdesi Stanislav Ponyatavskiye Lehistan yönetimine geçmesini sağlamışken, askerlerini de Lehistan'a sokmuştur. Bundan dolayı Lehistan'da iç savaş meydana gelmiş ve bir grup Leh vatansever Osmanlı Devleti'nden yardım istemiştir. Yardım çağrısına sessiz kalamayan Osmanlı sonucunu ağır ödeyeceği bir savaşa girişmiş ve 8 Ekim 1768 yılında Rusya'ya savaş ilan etmiştir. Her ne kadar Rusya'ya Ekim ayında savaş ilan edilse de, Osmanlı yönetimi savaş hazırlıklarına hemen başlamamış hatta Osmanlı'nın bu hazırlığı 8 ay kadar sürmüştür. Bu süreyi iyi değerlendiren Rusya ilk etapta Hotin'i ele geçirmiştir. Osmanlı askerlerinin düzensizliği ve yetersizliğiyle sürececek olan bu savaşta, daha

⁹⁶ İbrahim Sezgin, "XV. Ve XVI. Yüzyıllarda Gelibolu Şehri", *Çanakkale Savaşları Tarihi*, C.2, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 667, 669.

⁹⁷Şuayp Ateş, *17. Yüzyılın İkinci Yarısına Ait Anonim Bir Tarihçe "Vekayi-i Viyana" (Transkripsiyon ve Değerlendirme) (1075-1099/1664-1688)*, Gazi Osmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Tokat 2015, s. 12-17.

⁹⁸ Hacer Çelebi, " XVII. Yüzyıl Sonlarında Mora'nın Venedikliler Tarafından İşgali", *T A*, C. 9, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 782.

⁹⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.5, TTK, Ankara 1988, s. 254, 294.

savaş başlamadan ordudan kaçan Osmanlı askerinin bu tutumları aslında bir bakıma savaşın sonucunu da tayin etmişti.¹⁰⁰

Karadeniz’de adım adım Osmanlı’nın egemen olduğu bölgeleri ele geçiren Rusya, Akdeniz bölgesinde de Osmanlı’ya fırsat vermemek amacıyla Mora halkının Osmanlı’ya isyan etmesi için Rus filosunu göndermiştir. Baltık denizinden hareket eden Rus filosu Cebelitarık Boğazı’ndan Akdeniz’e gelmiştir. Mora’da bir isyanın başlamasını sağlayan Rus kumandanı Aleksî Orlof’un asıl amacı, Çanakkale Boğazı’nı kapatarak Osmanlı’nın Akdeniz’le bağlantısını kesmek ve isyanı Selanik’e kadar büyütme idi. 1770 yılında Mora’da yer yer isyan başladı fakat Muhsinzade Mehmed Paşa’nın gayretli çabaları sayesinde Mora’da asayiş sağlanmıştır.¹⁰¹ Mora’da durumlar düzelse de Rusya Osmanlı’yı zor durumlara düşürmek için yeni yöntemler keşfetmekte gecikmemiştir. 6 Temmuz 1770 yılında Çeşme faciası olarak tarihe düşen olay meydana gelmiştir. Rus donanması Çeşme’de bulunan Osmanlı donanmasını tamamen yaktı.¹⁰² Çeşme’de Osmanlı donanmasının yakılmasından sonra Rusya Osmanlı Devleti’ne Akdeniz’de baskılarını sürdürmekteydi. Boğazı kapatarak İstanbul’u baskı altında tutmak için Limni’yi işgal etti (1770) fakat burada istediğini elde edemeyince Rusya geri çekilmek zorunda kalmıştır.¹⁰³

Rus-Osmanlı savaşları (1770) sırasında Osmanlı Devleti Çanakkale’de Rus karşısında zor duruma düşünce burayı yeniden tahkim etme sürecine girmiştir. Osmanlı Devleti Baron de Tott’u boğazın tahkim işiyle görevlendirmiştir. Baron de Tott, boğaz girişindeki Seddü’l-bahir ve Kumkale kalelerine toplar nakliye etmiş ve boğazın Anadolu kıyısında Nara Burnu’ndan Kumkale’ye kadar tabyalar meydana getirmiştir. Bunun akabinde Rus donanması tekrar Çanakkale Boğazı’nı zorlamışsa da bunda başarılı olamadı.¹⁰⁴ Rus donanmasının Çanakkale bölgesinde faaliyette olduğu bu yıllarda Boğaz hisarlarının güvenliği için Vezir Ali Paşa serasker olarak atanmıştır.¹⁰⁵ Ayrıca, 1771 yılında Çanakkale Boğazı’nı Rus kalyonlarından korumak için bir takım tedbirler alınmıştır. Akdeniz’de bir araya gelen Rus kalyonlarının, Boğaz hisarlarına gitmeyi planladıklarının haber alınması üzerine alınan önlemler şu şekildeydi;

- 1) Kumkale’si ve Seddü’l-bahir kalesine asker muhafazası şartıyla tabyalar oluşturulacaktır.
- 2) Rumeli ve Anadolu sahillerinde 3’er 4’er saatlik mesafe aralığında karakol oluşturulacaktır.

¹⁰⁰ Osman Köse, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Rus Münasebetleri”, *OA*, C. 1, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 542-543.

¹⁰¹ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi ...*, s.392-395.

¹⁰² Köse, “XVIII. Yüzyılda...”, s. 543.

¹⁰³ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi...*, s. 400-403.

¹⁰⁴ Tuncel, *agm*, s. 202.

¹⁰⁵ Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Ali Emir Sultan Mustafa III (A.E. SMST. III), nr. 18/1224, 15 Nisan 1771 (29 Z 1184).

3) Rus kalyonları boğazdan içeri girmeye çalışırlar ise filikalarla kalelere haber verilecek ya da adalar yoluyla işaretlenecektir.

4) Gece vakti geçen gemilere ruhsat verilmeyecektir.

5) Her bir kaleye bir zabıt atanacak ve kalelerin topçu, tımarcı ve diğer askerleri hazır bir şekilde bekletilecektir.¹⁰⁶

6) Rus gemilerinin saldırısına karşı Boğaz hisarlarını korumak üzere donanma gemilerinden bir tanesi görevlendirilecektir.¹⁰⁷

Bu savaş sonucunda imzalanan Küçük Kaynarca Anlaşmasıyla (1774) Karadeniz “Türk Gölü” olmaktan çıkmış ve Karadeniz’de Osmanlı’ya bir rakip çıkmasıyla, boğazlar sorunu uluslararası diplomasiye girmeye başladığını görmekteyiz.¹⁰⁸ Ayrıca bu barış ile Karadeniz ve Boğazlar Rus ticaret gemilerine açılmıştır.¹⁰⁹ Boğazda Fransızlarla İngilizlere tanınan ticari hakların Rusya’ya da tanınması ibaresi düşülerek aslında Rusya boğazlardan geçiş hakkını elde etmişti.¹¹⁰

Küçük Kaynarca anlaşmasından sonra Osmanlı ile Rusya arasında yeniden bir gerginlik meydana gelmiştir. Rusya’nın 1783 yılında Kırım’ı işgal etmesi ve yaşanan başka sorunların akabinde Osmanlı Devleti Rusya’ya 1787 yılında savaş ilan etmiştir. 1787-1792 savaşı sırasında Rusya İsveç ile olan münasebetinden dolayı Akdeniz’e donanmasını gönderememiştir. Fakat Rusya Akdeniz’de kendi donanması yerine korsan gemileriyle Osmanlı ile mücadele etmiştir. Rus bayrağı altında, Rusya’nın korsanlık izni verdiği gemiler Akdeniz Bölgesinde Osmanlı donanmasına ve yerleşim yerlerine saldırmaktaydı. Bu savaş sırasında Osmanlı Devleti bir yandan Karadeniz’de Rusya ile mücadele ederken aslında Akdeniz bölgesinde de Rusya hizmetinde olan korsan gemileriyle mücadele etmekteydi.¹¹¹

¹⁰⁶ BOA, *Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi (TS. MA.)* nr, 482/12, 15 Nisan 1771(29 Z 1184).

¹⁰⁷1774 yılında Boğaz hisarlarının korunması için Patronay-ı hümayûn kalyonu görevlendirilmiştir. BOA, *Ali Emir Sultan Abdülhamid I (A.E. SABH. I)*, nr. 154/10331, 3 Haziran 1774 (23 Ra 1188).

¹⁰⁸ Köse, “XVIII. Yüzyılda...”, s. 543-544.

¹⁰⁹ Şapı Kazıyev, “Ekonomik Çekişmenin Neticesi Olarak Türk-Rus Savaşları”, *OA*, C.1, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 554.

¹¹⁰ Hatip, *agt*, s. 80.

¹¹¹ Şenay Özdemir Gümüş, “1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı’nda Akdeniz’de Rus Korsanlığı”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.9, S.44, Haziran 2016, s. 471-472.

3. 18. YÜZYILDA ÇANAKKALE KALELERİ

3.1. 18. Yüzyılda Boğaz İçinde İşlevsel Olan Kaleler

Çanakkale Boğazı'ndaki kalelere baktığımızda bu bölgede birçok kale inşâ edilmiş olduğunu görmekteyiz. Bu kaleler arasında yapılan ilk kale Parion (Kemer, Karabiga) Kalesi'dir. Bu kalenin ismi ilk kez Heredotos'da geçmiştir. Kale, Çanakkale'nin Biga ilçesinde bulunmaktadır. Osmanlı Devleti Gelibolu'ya hakim olmadan önce 1353 yılında Biga bölgesini almıştır. M.Ö. 7. yüzyılda Çanakkale'nin Behramkale köyüne Assos (Behram) Kalesi inşâ edilmiştir.¹¹² Bazen Çanakkale Boğazı'na inşâ edilen kalelerin tarihi bilinmemektedir. Mesela Çanakkale Boğazı'nın Ulufu Tepesi eteklerine inşâ edilen Sestos (Akbaş) Kalesi ve Çamburnu ve Bigalı kaleleri arasında inşâ edilen Kilye Kalesi'nin yapım tarihi bilinmemektedir.¹¹³ Yine eskiçağlarda Çanakkale Boğazı'na Gelibolu Kalesi yapılmıştır. Gelibolu, çağlar boyunca hep istilaya uğramış bir bölge olarak karşımıza çıkmaktadır. Bundan dolayıdır ki Gelibolu her dönemde tahkimlerle donatılmıştır. Mesela yarımada'daki ilk duvar bölgeye yapılan saldırılarından dolayı M.Ö. 565 yılında inşâ edilmiştir. Adadaki ikinci duvar birinci duvarın yapımından 120 yıl sonra Atina'nın ünlü devlet adamı Perikles tarafından Trakyalıların istilasını önlemek amacıyla yapılmıştır. Bu savunma sistemlerinin Bizans ve Türklerde de devam ettiği görülmektedir.¹¹⁴ I. bölümde de bahsettiğimiz gibi Gelibolu, Yıldırım Bayezid döneminde Osmanlı'nın ilk büyük ve düzenli tersânesi¹¹⁵ olarak donanma için bir üs konumuna getirilmiştir.¹¹⁶

Osmanlı döneminde Rumeli ve Anadolu arasındaki trafiğin başlıca kontrol merkezlerinden birisi de Gelibolu'ydu. Yolcular seyahat amacını içeren ve kadının onayladığı tezkireyi almadan ve bu tezkireyi Gelibolu'daki idarecilere göstermeden bir yere gidemezlerdi. Rumeli'den Anadolu'ya geçirilen savaş esirlerinden alınan pencik resmi Gelibolu'daki pencik emini tarafından alınırken aynı zamanda Gelibolu köle ticaretinin de bir merkezi konumundaydı. Burada başlıca gerçekleştirilen ihracat malları ise; buğday, balık, pamuk, şarap, rakı, yay, ok, halat, yelken gibi denizcilik malzemeleridir¹¹⁷.

¹¹² Hatip, *agt*, s. 37-38, 25.

¹¹³ Acioğlu, *Çanakkale Boğazı'ndaki ...*, s. 33-36.

¹¹⁴ Mehmet Fatih Yavuz, "Antik Çağlarda Gelibolu Berzahında İnşa Edilen Savunma Duvarları", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 41, İstanbul 2005, s. 2-6.

¹¹⁵ Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı ...*, s. 14.

¹¹⁶ İnalçık, "Fatih'e Kadar Çanakkale ...", s. 29.

¹¹⁷ İnalçık, "Osmanlı Deniz Üssü ...", s. 104-105.

Gelibolu 14. yüzyıl sonlarından 16. yüzyıl başlarına kadar Osmanlı donanma kaptanının ikamet mahalli olmuştur. 16. yüzyılın başlarında kaptan paşaların İstanbul'da bulunmalarıyla Gelibolu sancağı kaptan paşa eyaletine bağlı paşa sancağına dönüşmüştür¹¹⁸.

Boğaz güvenliğine son derece önem veren Osmanlı Devleti, I. bölümde de değindiğimiz gibi boğazın korumasını sadece Gelibolu Kalesi'yle yeterli görmemektedir. Fatih Sultan Mehmed döneminde bu bölgeye kaleler inşâ edilmiştir. Fatih Çanakkale Boğazı'nın en dar yerinde karşılıklı Kilidü'l- bahir ve Kal'a-i Sultaniye'yi (1462/1463) inşâ ettirmiştir.¹¹⁹ Osmanlı Devleti her ne kadar boğazları kontrol altına almak için bu bölgeye kaleler inşâ ettirse de boğazın güvenliği için yeterli olmamıştır. IV. Mehmed döneminde Venedik savaşları sırasında boğaz güvenliğinin tehlikeye girdiğini gören Osmanlı Devleti boğazın Ege Denizi'ne dökülen kısmına karşılıklı olarak Seddü'l-bahir ve Kumkale'sini inşâ ettirmiştir.¹²⁰ Bu dört kalenin belgelerimizde *kal'a-i erbaa* diye nitelendirildiğini de görüyoruz.¹²¹

Bu dört kale arasında 18. yüzyılda özellikle Seddü'l-bahir ve Kilidü'l-bahir kalesi kalebend merkezi olarak önem taşımaktadır. Hisar ve sur anlamındaki Arapça kale ve Farsça'da kapatmak anlamındaki besten filinden türetilen bend kelimelerinin birleşiminden oluşan kalebend terimi, Osmanlı hukuk sisteminde uygulanan sürgün cezasının benzeri bir cezalandırma yöntemini ifade etmektedir. Bu cezalandırma sistemi, bir yere gönderilen kimseyi belirli bir süre orada kalmak zorunda bırakmak şeklinde uygulanmaktadır.¹²² 1713 yılında Gelibolu sakinlerinden olan kayıkçı Danabaş ve Cengiz(Cingöz?) isimli kişiler kayıklarıyla kafire hınta nakletmelerinden dolayı yakalanıp Seddü'l-bahir Kalesine kalebend edilmişlerdir.¹²³ 1758 tarihli bir örneğe göre, Gümülcine kazasından, zahireden alınan vergilerin toplanmasına engel olan 16 yeniçeri Kilidü'l- bahir Kalesi'ne *kalebend* olunmuş ancak daha sonra bunların başvuruları kabul edilip af edilmişlerdir.¹²⁴ Yine 1793 yılında hınta kaçırın gemi reisleri de suçlarından dolayı kalebend cezalarına çarptırılmışlardır.¹²⁵ Osmanlı Devleti emre itaatsizlik edenleri de kalebend cezasına çarptırmıştır. Mesela, Donanma-yı hümâyûn kalyonlarından Mansure kalyonu kaptanı Giritli Ali kaptan ve *Bahr-i hümâyûn* kalyonu kaptanı Rodoslu Seyyid

¹¹⁸ Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin ...*,1988, s.395. ; Kaptan paşalar aynı zamanda bir eyalet yöneticileriydi. Kaptan paşalığın merkezi, Barbaros döneminde önce Gelibolu'dur. Kaptan paşa eyaleti çeşitli sancaklardan meydana geliyordu ve bu devletin genişlemesi ya da devletin toprak kaybetmesiyle değişebiliyordu. Bu konuda daha ayrıntılı bilgi için bk: Aybars Pamir, "Kaptan Paşa ve Hukuki Statüsü", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.53, S.3, Ankara 2004,s. 51-52.

¹¹⁹ Eyice, *agm*, s. 203.

¹²⁰ Tuncel, *agm*, s. 202.

¹²¹ BOA, *Cevdet Askeriye (C. AS.)*, nr, 913/39439, 27 Ocak 1787.

¹²² Fatma Şahin, *11 Numaralı Kalebend Defterine Göre H.1116-1167/M. 1753-1754 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nde Suç, Suçlu ve Cezalar (Değerlendirme – Metin)*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2017, s. 3.

¹²³ BOA, *Ali Emir Sultan Ahmed (A. E. SAMD. III.)*, nr, 69/ 6918, 17 Şubat 1713 (H 21 M 1125).

¹²⁴ Yeniçeri Ağası Mehmet Paşa ve Kilidü'l-bahir Kalesi dizdârına 10 Ocak 1758 (H 29 R 1171) tarihli hüküm: BOA, *Cevdet Zaptiye (C. ZB)* nr, 29/1441.

¹²⁵ BOA, *Ali Emir Sultan Selim (A. E. SSLM. III.)*, nr, 172/10290, 10 Aralık 1793 (H 6 Ca 1208).

Mustafa kaptanın Selanik İskelesi'nden İstanbul'a gelecek zahireyi nakletmekle görevli oldukları halde vazifelerini yerlerine getirmemelerinden dolayı ikisi de Seddü'l-bahir Kalesi'ne kalebend edilmişlerdir.¹²⁶

Bu dört kalenin inşâsından sonra boğazın tahkiminin ihmal edilmediğini görmekteyiz. Bu bağlamda Kaymak Mustafa Paşa tarafından 1722-1729 tarihleri arasında Çanakkale ilinin Ayvacık ilçesine bağlı Babakale beldesinde Baba Burnu denilen yükseltiye, Hürzü'l-bahir (Babakale) Kalesi yapılmıştır.¹²⁷ 18. yüzyıl içerisinde Baba Kale en son yapılmış kale olmakla birlikte aslında Çanakkale Boğazı'ndaki kale istihkâmâtları son bulmamıştır. 19. yüzyılda da Çanakkale Boğazı'na kale inşâsı devam edilmiştir. Mesela Çanakkale Boğazı'ndaki kal'a-i erbaanın boğaz savunmasında yeterli gelmemesinden dolayı 1807-1820 yılları arasında Çanakkale ilinin Nara Burnu'na Nara Kalesi inşâ edilmiştir. 19. yüzyıl içerisinde Bigalı Kalesi¹²⁸, Bozcaada Yenikalesi¹²⁹, Çamburnu ve Mecidiye kalesi yapılmıştır.¹³⁰

3.2. Çanakkale Boğazı'ndan Geçiş İzinleri

Osmanlı Devleti 18. yüzyılın başlarında ticari maksatla bile olsa yabancı bir devletin İstanbul Boğazı'ndan geçerek Karadeniz'e girmesi konusundaki kararı son derece tavizsiz bir şekilde uygulamıştı. Ayrıca hiçbir yabancı devleti bu denize yaklaştırma niyetinde değildi. Boğazın iki yakasının Osmanlılar tarafından kontrol edilmesinden sonra kendilerine verilen imtiyazlar sayesinde buradan geçecek olan devletlerin gemileri boğazdaki hisarlara geldiklerinde yelkenlerini indirmekte ve burada taşıdıkları yüklerin kontrolleri yapılmaktadır. Bu kontroller sonrasında gemiler 300 akçe selâmiyye vergisi ödeyip boğazdan geçebilmekteydi. İzn-i sefine* olarak adlandırılan bir izin belgesi almaktaydılar. Gemilerin izn-i sefine alabilmeleri için bazı şartları yerine getirmeleri gerekiyordu. Bunlar; yük alacakları iskeleyi, sahip oldukları geminin tonajını, taşıyacakları hubûbâtın cins ve miktarını belirtmek ve yüklerini doğrudan İstanbul'a getireceklerini taahhüt ettikleri hakkında kefil göstermek zorundaydı. Evraklarını

¹²⁶ 6 Ocak 1761 (H. 29 Ca 1174) tarihli Derya kaptanı olan Vezir Mustafa Paşaya ve Seddü'l-bahir kalesi dizdârına gönderilen hüküm: BOA, *Cevdet Bahriye (C. BH.)*, nr, 120/5828; Kalebend cezalarının affedilmesi için divâna bu konuyu sunmuşlardır. Mesela, Fazlı Reis ve Hasan Reisin tövbe edip pişman olduklarını arzuhalle bildirmeleri üzerine kusurları bağışlanmıştır. BOA, *C. ZB.*, nr, 71/3521, 13 Ocak 1794(H 10 C 1208); İzmirli Hacı Sarı Hüseyin ve Berber Mustafa İstanbul'a yasak gelen kervana kılavuzluk etmelerinden dolayı yakalanıp Seddü'l-bahir Kalesi'ne kalebend olmuşlardı fakat sancak mutasarrıfının bu kişilerin *ıslah-ı nefis* olduğu hakkında arz yazmasıyla bu kişiler affedilmiştir. BOA, *Cevdet Dahiliye (C. DH)*, nr, 325/16220, 8 Ocak 1750 (H 29 M 1163).

¹²⁷ Acioğlu, *Çanakkale'deki Osmanlı Dönemi ...*, s. 40- 41.

¹²⁸ Acioğlu, *Çanakkale Boğazı'ndaki ...*, s. 53-54, 57.

¹²⁹ Acioğlu, *Çanakkale'deki Osmanlı Dönemi ...*, s. 55.

¹³⁰ Acioğlu, *Çanakkale Boğazı'ndaki ...*, s. 62, 65.

* Bir geminin seyir etmesi için verilen izine denir. Ayrıntılı bilgi için bk: İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008, s.327.

hazırladıktan sonra kapan nâibine giderler, o da durumu İstanbul kadısına arz ederdi. Bu müracaatı İstanbul kadısı onayladıktan sonra dîvân-ı hümâyûna gönderir, buradan geminin yük alacağı iskelelerin kadı veya diğer görevlilerine hitaben bir ferman hazırlanırdı ve hubûbâtın yüklendiği iskelede alınan yükün cins ve miktarı fermanın arkasına kaydedilerek, tasdik edilirdi. Gemi tekrar İstanbul'a dönerken İstanbul Boğazı'ndan geçişi sırasında hisarların hizasına geldiklerinde durdurulup incelenirdi. Eğer Osmanlı tebaası olup Osmanlı bandıralı bir gemiyle Rusya'ya gitmek isterse bazı kurallara tabi tutulmaktaydı. Osmanlı Devleti özellikle Rum reâyânın Rusya'da kalmasından endişe etmekteydi. Bu nedenle işlemler daha sıkı tutulmuştu. Buna göre geminin reisi önce dîvân-ı hümâyûna geçiş izni isteyen bir arzuhal sunmaktaydı. Bu uygun görülürse, Rus elçiliğinden pasaport alınırdı ve bu pasaporta gemideki reis ve gemiciler kaydedilirdi. İşlemleri tamamlandıktan sonra İstanbul gümrük emininin kontrolü ve bilgisi altında gemiciler mutlaka geri döneceklerine dair birbirlerine, gemi reisi de hepsine kefil olurdu. Ayrıca gemi reisi kendisi için İstanbul'da oturan güvenilir bir kefil bulmak zorundaydı.¹³¹ Bu uygulama İstanbul Boğazı için geçerli bir uygulamadır. Aşağıda da açıklayacağımız üzere, Çanakkale Boğazı'nda da böyle bir uygulama mekanizmasının olduğunu görüyoruz.



Harita 3.1. Çanakkale Boğazı haritası

Kaynak: Cevat Ülkekel, Altın Kapı Çanakkale Boğazı ve Çanakkale (Gelibolu) Savaş Alanının Haritaları, Harita Genel Komutanlığı, Ankara 2015, s.20.

¹³¹ İdris Bostan, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'ndan Geçişin Tabi olduğu Kurallar", *Beylikten İmparatorluğu Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008, s. 356-360.

Osmanlı'nın kentine ait sularında yolculuk yapan gemiler Boğaz hisarlarından geçerken İstanbul'dan izin almak zorundaydılar. Boğaz hisarlarından geçen gemiler; ticaret, nakliye ya da diplomatik amaçlı olabilmekteydi. Buradan geçen gemileri yabancı gemiler ve Osmanlı gemileri için ayrı ayrı değerlendirmektediriz.

3.2.1. Yabancı Gemilere Verilen İzinler

Boğaz hisarları görevlileri, yabancı bandıralı gemilerin geçmesi konusunda problemler çıkarabilmekteydiler. Yabancı bandıralı gemilerin geçişine bazen izin verilmiyor ya da geciktirilebiliyordu. Görevlilerin bu uygulamasından şikayet eden yabancı elçiler dîvân-ı hümâyûna gönderdikleri arzuhallerinde bu konu ile ilgili beklentilerini “*Boğaz hisarlarında eğlendirilmeyüp mürûr ve uburûna mümânaat olunmamak*” şeklinde ifade etmekteydiler. Bu bağlamda elçilerin bu konudaki istekleri özellikle Osmanlı Devleti'nden almış oldukları ahidnâme maddelerine dayanmaktaydılar. Ahidnâme şartlarına göre mallarını getiren kaptanlar gümrüklerini ödeyip, bu ödemeyi yaptıklarını gösteren edâ tezkirelerini aldıklarında ülkelerine geri dönüşleri sırasında Boğaz hisarlarından geçerken kendilerine engel olunmayacak, bekletilmeyecekti. 18. yüzyılda izn-i sefine olarak Çanakkale Boğazı'ndan geçecek gemi kaptanlarından tespit edilenler Tablo 1'de verilmiştir.

Tablo 3.1. 18. Yüzyılda İzn-i Sefine Alarak Çanakkale Boğazı'ndan Geçecek Olan Yabancı Gemi Kaptanları

TARİH	GEMİ	GEMİ KAPTANI	UYRUĞU
28 Temmuz 1764 (H 28 M 1178)	İspiriyun(?)	Françesko Kovaril	Venedik ¹³²
20 Eylül 1769 (H 19 Ca 1183)		Blanşeri	Fransa ¹³³
25 Haziran 1734 (H 23 M 1147)		Tervolet, Kuvın, Alar	Fransa ¹³⁴
20 Eylül 1769 (H 19 Ca 1183)		Aliz	Fransa ¹³⁵
19 Ekim 1769 (H 18 C 1183)		Povem	Fransa ¹³⁶
30 Ekim 1769 (H 29 C 1183)		Voyan	Fransa ¹³⁷
24 Şubat 1770 (H 03 R 1184)		Girar Doslastirin	Venedik ¹³⁸

¹³² BOA, *Cevdet Hariciye (C. HR)*, nr, 22/1076.

¹³³ BOA, *C. HR*, nr, 174/8697.

¹³⁴ BOA, *C. HR*, nr, 78/3885.

¹³⁵ BOA, *C. HR*, nr, 174/8699.

¹³⁶ BOA, *C. HR*, nr, 135/6703.

¹³⁷ BOA, *C. BH*, nr, 175/8239.

¹³⁸ BOA, *C. HR*, nr, 17/850.

Tablo 1. Devamı

27 Haziran 1770 (H 03 R 1184)		Dosten	Fransa ¹³⁹
12 Ocak 1772 (H 26 L 1185)		Dantovan	Fransa ¹⁴⁰
21 Ocak 1772 (H 15 L 1185)		Tisyer	Fransa ¹⁴¹
27 Ocak 1773 (H 04 Za 1186)	Netonya Polaka	Viçniço Aylaki	Venedik ¹⁴²
27 Ocak 1773 (H 04 Za 1186)	Nikola	Matyatin	Venedik ¹⁴³
30 Ocak 1773 (H 07 Za 1186)		Simis	İngiltere ¹⁴⁴
13 Şubat 1773 (H 21 Za 1186)		Contanbeil	İngiltere ¹⁴⁵
13 Şubat 1773 (H 21 Za 1186)	La Pacha Terio Fanta	Francisko Frederik	Venedik ¹⁴⁶
23 Mart 1773 (H 29 Z 1186)		Rosi	Fransa ¹⁴⁷
24 Mayıs 1774 (H 13 Ra 1188)		Cedon Dankim	İngiltere ¹⁴⁸
24 Mayıs 1774 (H 13 Ra 1188)		Can Hamiston	İngiltere ¹⁴⁹
11 Eylül 1774 (H 05 B 1188)		Antuvan	Fransa ¹⁵⁰
18 Eylül 1774 (H 12 B 1188)		Fort	Fransa ¹⁵¹
10 Ocak 1785 (H 28 S 1199)		Royer	Fransa ¹⁵²
12 Ekim 1787 (H 29 Z 1201)		İstefani	Dubrovnik ¹⁵³
3 Mart 1788 (H 25 Ca 1202)		Hermit	Fransa ¹⁵⁴
2 Ocak 1793 (H 19 Ca 1207)		Covari Saridiniyof	Rusya ¹⁵⁵
4 Şubat 1796 (H 25 B 1210)	Fransa beylik gemisi		Fransa ¹⁵⁶
21 Ağustos 1796 (H 16 S 1211)		Angeli Kondoroni	Rusya ¹⁵⁷

¹³⁹ BOA, C. HR., nr. 115/5743.

¹⁴⁰ BOA, C. HR., nr. 1/12.

¹⁴¹ BOA, C. HR., nr. 1/11.

¹⁴² BOA, A. E. SMST. III., nr. 21/1455.

¹⁴³ BOA, A. E. SMST. III., nr. 21/1454.

¹⁴⁴ BOA, A. E. SMST. III., nr. 21/1458.

¹⁴⁵ BOA, A. E. SMST. III., nr. 21/1457.

¹⁴⁶ BOA, A. E. SMST. III., nr. 21/1453.

¹⁴⁷ BOA, A. E. SMST. III., nr. 167/13086.

¹⁴⁸ BOA, C. HR., nr. 174/8688.

¹⁴⁹ BOA, C. HR., nr. 174/8689.

¹⁵⁰ BOA, A. E. SABH. I., nr. 71/4922.

¹⁵¹ BOA, A. E. SABH. I., nr. 71/4924.

¹⁵² BOA, A. E. SABH. I., nr. 272/18307.

¹⁵³ BOA, C. BH., nr. 252/11686.

¹⁵⁴ BOA, Cevdet İktisadi (C. İKTS.), nr. 19/926.

¹⁵⁵ Bu gemi Karadeniz tarafından gelmektedir. BOA, C. HR., nr. 105/5216.

¹⁵⁶ BOA, Hatt-ı Hümayûn (HAT), nr. 227/12640.

¹⁵⁷ Bu gemi Karadeniz tarafından gelmektedir. BOA, C. HR., nr. 5/237.

Osmanlı Devleti, bu elçilerden gelen yazılar üzerine boğazdan geçecek ticaret gemilerinin işlerinin kolaylaştırması için hükümler göndermiştir. Mesela, 1786 tarihli belgede Rus tüccar gemisinin Çanakkale Boğazı'ndan geçişinde sorun yaşamaması için Boğaz hisarları görevlilerine hükümler gönderilmiştir.¹⁵⁸ Hele ki bu yabancı gemiler Osmanlı Devleti'nin ihtiyaç duyduğu bir malzemeyi taşıyorsa bu süreç daha da kolaylaştırılmaktaydı. Mesela, Mısır tarafında olan derya kaptanı Vezir Gazi Hasan Paşa'nın emrindeki askerlerin yiyecek ihtiyacı için Dubrovnik kaptanı olan İstefani'nin gemisine 10.000 kile hinta yüklenecek Boğaz hisarlarından geçişinde kolaylık sağlanmıştır.¹⁵⁹ Yine diplomatik görevliler için de boğazdan geçişler kolaylaştırılmaktaydı. Mesela, Fransız elçisinin İstanbul'a gelen ailesinin Boğaz hisarlarında tutulmaması için önlem olarak 1792 yılında dîvâna bu yönde talebi olmuştu.¹⁶⁰ Bir başka örneğimizde ise 1796 yılında Fransız Elçisi Drunpinak'ın, bir Fransız beylik gemisinin boğazdan geçmesine hisar yetkililerin engel olmalarını talep ettiğini görmekteyiz. Boğaz dışında demirleyen bir Fransız gemisine İngiltere gemisinin saldıracağına dair haber alınmış olması, Fransız elçisinin böyle bir talepte bulunmasına neden olmuştu¹⁶¹ nitekim bu tarihlerde Fransa ve İngiltere arasında bir savaş yaşanmaktaydı. 1792 yılında Avrupa'da yayılcı bir politika içine giren Fransa, önce Avusturya'ya daha sonra İngiltere ve diğer komşu ülkelere savaş ilan etmişti.¹⁶² Fransa 1792'de başlattığı ve 1814 yılında bitirdiği uzun soluklu savaşında aslında Avrupa'da tek güç haline gelmek istemiştir. Fransa'nın Avrupa'daki tek güç haline gelme yönündeki faaliyetlerine karşı başta İngiltere olmak üzere kıtadaki Almanya gibi diğer devletler bir araya gelmiştir. 1792-1814 arasında devam eden savaşta Fransa ve İngiltere arasında mücadeleler hat safhaya ulaşmaktadır.¹⁶³ Bu savaş ortamında da Fransız elçisi İngiliz gemisine karşı bir tedbir olarak boğazdan hemen geçmek istemiştir.

3.2.2. Osmanlı Tebaasına Verilen İzinler

Osmanlı sınırları içinde bir yerden bir yere mal nakil ederken yabancı tüccarlar gibi Osmanlı tebaasının da Boğaz hisarlarından geçmek için yine İstanbul'dan bir izin alması gerekmektedir. Bu izinler için reislerin bir takım şartları yerine getirmeleri gerekiyordu. Buna göre; reislerin yaşadıkları yerdeki şer'i mahkeme kadısından hüccet almaları ve ayrıca kendilerini tanıyan bir kefil getirmeleri gerekmektedir.¹⁶⁴ Örneğin 1701 yılında İstanbul'dan

¹⁵⁸ BOA, C. HR., nr, 160/7957, 28 Mayıs 1786 (29 B 1200).

¹⁵⁹ BOA, C. BH., nr, 252/11686, 12 Ekim 1787 (H 29 Z 1201) .

¹⁶⁰ BOA, HAT., nr. 194/9568, 18 Ağustos 1792 (29 Z 1206).

¹⁶¹ Bu gemi Akdeniz tarafından gelmektedir. BOA, HAT., nr, 227/12640, 4 Şubat1796 (25 B 1210).

¹⁶² Azmi Özcan, "Fransa", *DİA*, C. 13, İstanbul 1996, s. 179.

¹⁶³ Oral Sander, *Siyasi Tarih*, İmge Kitabevi, Ankara 1992, s. 125-126.

¹⁶⁴ BOA, *Dîvân-ı Hümâyûn Mühimme Kalemi Defteri* (A{ DVNSMH. d), nr. 113/58, 12 Kasım 1701(10 C 1113)..

İzmir'e hınta taşıyacak olan Ahmed Kaptan hisarlarından geçmek için izin istemiştir. Kaptanın bu isteği onaylanmış ve hıntanın İstanbul'dan İzmir'e taşınmasında hisarların engel olunmaması için izin verilmiştir.¹⁶⁵ 1770 tarihinde derya kaptanlarından olan Kasım Paşa, gemisinin esirleri için buğdayın boğazdan oyalanmadan geçmesini istemektedir¹⁶⁶ Bu geçiş izinleri Boğaz hisarları kadısına ve Boğaz hisarları dizdârlarına hükümlerle bildiriliyordu. Osmanlı reâyâsından olup da Boğaz hisarlarından geçiş yaptıklarını tespit ettiğimiz gemiler Tablo II'de gösterilmektedir. 18. yüzyıl başlarına ait tespit ettiğimiz bazı gemiler aşağıda verilmiştir.

Tablo 3.2. 18. yüzyılda İzn-i Sefine Alarak Çanakkale Boğazı'ndan Gececek Olan Osmanlı Gemi Kaptanları

Tarih	Gemi, Ada vs.	Kile, kantar
12 Kasım 1701 (H 10 C 1113)	Deryâ Beylerinden Ahmed Reisin gemisine	3 bin kile buğday ¹⁶⁷
12 Kasım 1701 (H 10 C 1113)	Abdurrahman Araboğlu Hacı İbrahim Zahire gemisiyle	3 bin kile hınta. ¹⁶⁸
12 Kasım 1701 (H 10 C 1113)	Silahtar Kâtibi İsmail Efendi'nin Beylik zahire gemisine	3 bin kile hınta. ¹⁶⁹
22 Kasım 1701 (H 10 C 1113)	Fırkate Kaptanı İstanköylü Mehmed'in gemisine	600 kile hınta. ¹⁷⁰
22 Kasım 1701 (1113 C. 20)	Hacı Ömer'in fırkatesine	5 bin kile hınta ¹⁷¹
22 Kasım 1701 (H 20 C 1113)	Fırkate Kaptanı İstanköylü Mehmed'in gemisine	600 kile hınta. ¹⁷²
1 Aralık 1701 (H 29 C 1113)	Sakız ve Limni Adası'na	3 bin kile hınta. ¹⁷³
1 Aralık 1701 (H 29 C 1113)	Sakız ve Limni Adası'na	5 bin kile hınta. ¹⁷⁴
21 Aralık 1701 (H 29 B 1113)	Tuna'dan İzmir'e	3 bin kile şıra ¹⁷⁵
21 Aralık 1701 (H 29 B 1113)	Karadeniz'den İzmir'e	2 bin kile hınta ve bin kile şıra ¹⁷⁶

¹⁶⁵ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/134, 19 Aralık 1702 (29 N 1114) .

¹⁶⁶ BOA, C.BH, nr. 204/9557, 25 Nisan 1770 (29 Z 1183).

¹⁶⁷ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/58.

¹⁶⁸ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/59.

¹⁶⁹ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/61.

¹⁷⁰ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/62.

¹⁷¹ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/64.

¹⁷² BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/62m.

¹⁷³ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/65.

¹⁷⁴ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/66.

¹⁷⁵ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/68.

¹⁷⁶ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/69.

Tablo 2. Devamı

30 Aralık 1701 (H 29 B 1113)	Deryâ ümerâsı Ali'nin Koca kışlığına	bin kile buğday ¹⁷⁷
30 Aralık 1701 (H 29 B 1113)	İzmir'e	3 bin kile hınta ¹⁷⁸
30 Aralık 1701 (H 29 B 1113)	İznikmid ve Karamürsel'den İzmir'e	3 bin kile şıra ¹⁷⁹
20 Ocak 1702 (H 20 Ş 1113)	Deryâ ümerâsı Ahmed'in Ağrıboz Adası'ndaki kışlığına	bin kile hınta ¹⁸⁰
16 Şubat 1702 (H 29 N 1113)	İstanbul'dan İzmir'e	2 bin kile hınta ¹⁸¹
28 Mart 1703 (H 10 Za 1114)	Fırkate Kaptanı Başbuğ Mehmed'e	200 kile hınta ¹⁸²
27 Nisan 1703 (H 10 Za 1114)	Fırkate kaptanlarından, Sinan Hasan, Sakızlı Mehmed, Şaban, Ahmed ve Kara Mustafa'nın gemilerine	160 kile hınta. ¹⁸³

Yukarıda Osmanlı tebaasına verilen izinlere dair örneklerde, bir kısmının serbest kaptan bir kısmının ise fırkate kaptanı olduğu görülmektedir. Yani boğazdan geçen gemilere verilen izinleri sivil, tüccar ve devlet görevlisi olarak kategorize etmek mümkündür. Mesela 1701 tarihinde fırkate kaptanı olan İstanköylü Mehmed'in kendi gemisinin ihtiyacı olan 600 kile hınta¹⁸⁴ ve Rodos tarafına görevlendirilen fırkate kaptanlarından Mehmed kaptanın ihtiyacı olan 200 kile hıntanın hisarlarından geçmesi için izn-i sefine verilmiştir.¹⁸⁵ Verilen izinlerin sadece serbest kaptanları ya da devlet görevlilerini kapsamadığını boğazdan geçen her gemi için geçerli olduğunu görmekteyiz. Mesela, öşrü mahsûlâtı taşıyan gemilerin dahi hisarlarından geçebilmesi için izin alması şarttı.¹⁸⁶

3.3. Boğazdan Geçen Gemilerin Kontrolleri

3.3.1. Yabancı Gemilere Yapılan Kontroller

Boğazlardan geçen gemilerin gerekli izinleri alıp almadığı, kaçak mal taşıyıp taşımadıkları boğazda yapılacak bir yoklamadan sonra belli oluyordu. Gemilere yapılan yoklamalar hem İstanbul Boğazı hem de Çanakkale Boğazı için geçerli bir kuraldı. İstanbul

¹⁷⁷ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/70.

¹⁷⁸ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/71.

¹⁷⁹ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/72.

¹⁸⁰ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/74.

¹⁸¹ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/134.

¹⁸² BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/141.

¹⁸³ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/147.

¹⁸⁴ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/62, 22 Kasım 1701 (H 10 C 1113).

¹⁸⁵ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/141.

¹⁸⁶ BOA, A. {DVNSMSH. d. nr, 113/66.

Boğazı'ndan geçen gemilerin kontrolleri Rumeli Hisarı'nda gümrük görevlileri tarafından yapılmaktaydı. Kontrol sırasında gemi içinde ihracı yasak mal ve pasaportta kayıtlı gemicilerden başka reâyâ bulunmamasına dikkat edilmekteydi.¹⁸⁷ 1798 tarihli belgeden Çanakkale Boğazı'ndaki kontrollerin nasıl yapıldığını görmekteyiz. Bu belgeye göre; Çanakkale Boğazı'na girecek olan geminin hangi millete mensup olduğunu, gemi personelinin sayısını ve gemi kaptanın elinde gerekli belgelerinin olup olmadığını Boğaz hisarları yetkililerine bildirilmesi gerekmekteydi. Boğaza girecek olan gemi, Sultaniye ile Sultan Hisarı kaleleri arasında olan Çömlekçi Gavur Köyü altı mevkiinde durduruluyordu. Gemi, bu iki kalenin zabitanı gümrük emini ve diğer kale memurları tarafından yoklanmaktaydı. Yoklama sırasında geminin tabii olduğu ülkenin konsolos veya vekilleri de bulunmaktaydı. Konsolos veya vekili yoklama esnasında geminin kendi ülkesine tabii olduğunu onaylamaktaydı. Gemi içinde Osmanlı Devleti'ni herhangi bir şüpheye düşürecek durumun olmadığına dair konsolosun kefil olması şartıyla geminin geçmesine izin veriliyordu. Geçmesine ruhsat verilen gemi hakkında herhangi bir ihbar olmadığı sürece Boğaz hisarlarında gemi tekrardan boşuna aranmayacak, oyalanmayacak ve top atılmayacaktı.¹⁸⁸ Fakat Boğaz hisarlarına girecek olan gemi kaptanı kurallara aykırı hareketlerde bulunursa kusuru hakkında bağlı olduğu ülkenin konsolosu mesul tutulacaktı.¹⁸⁹

Çanakkale Boğazı'na girecek olan yabancı gemilerin kontrolü Osmanlı Devleti için her zaman önemliydi.¹⁹⁰ Yabancı devletler Çanakkale Boğazı'ndan geçiş konusunda da Osmanlı Devleti kendilerine vermiş oldukları ahidnâmelere bağlı olarak hareket edilmesini talep etmekteydiler. Nitekim Osmanlı Devleti yabancı devletlere vermiş olduğu ahidnâmelerle Osmanlı ülkesinde onlara geniş ayrıcalıklar tanımaktaydı.¹⁹¹ İngilizlerle imzalanan ahidnâme gereğince, 1773 yılında İngiliz kaptanları Simon(?)¹⁹² ve Contabeil'in Boğaz hisarlarında yapılan kontrolde, gemide yasaklı mal bulunmadıkça geçişlerine engel olunmaması için İngiltere elçisi mevcut ahidnâmeye dayanarak divâna başvuru yapmıştı.¹⁹³

1768 yılında başlayan Osmanlı-Rus savaşının 1774 Küçük Kaynarca anlaşmasıyla bitmesinden sonra, Osmanlı Devleti'nin Rum reâyâsından bir kısmının devletin onayı olmaksızın Rusya'ya göç etmeleri bu dönemde Karadeniz tarafına gitmek üzere Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemilerin kontrollerinin sıklaşmasına etken olmuştur. Osmanlı Devleti ile

¹⁸⁷ İdris Bostan, "Osmanlı İmparatorluğu", s. 360, 362-363.

¹⁸⁸ BOA, C. HR., nr, 56/2791, 22 Ekim 1798 (H 26 Ca 1213).

¹⁸⁹ BOA, HAT, nr, 242/13604, 14 Haziran 1798, (H 29 Z 1212).

¹⁹⁰ 26 Temmuz 1566 yılına ait belgeye göre, Akdeniz'den İstanbul'a gidecek olan yabancı bandıralı gemilerin kontrolü Gelibolu'da yapılmaktaydı. Gemide yasaklı mal olmadıkça gemiler ülkelerine dönebilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bk: Ahmet Refik Altınay, *Onuncu Asr-ı Hicride İstanbul Hayatı*, Kültür Bakanlığı, Ankara 2000, s. 181.

¹⁹¹ Mübahat Kütükoğlu, "Ahidname (Türk Tarihi), DİA, C. 1, İstanbul 1988, s. 536.

¹⁹² BOA, A. E. SMST. III., nr, 21/1458, 30 Ocak 1773 (H 07 Za 1186).

¹⁹³ BOA, A. E. SMST. III., nr, 21/1457, 13 Şubat 1773 (H 21 Za 1186).

Rusya arasında 1768 yılında başlayan savaşın sonucunda imzalanan Küçük Kaynarca anlaşmasıyla artık Karadeniz bir “Türk gölü” olmaktan çıkmaktaydı. Ayrıca bu anlaşmayla Rusya, Karadeniz’de ticaret yapma hakkını elde etmekteydi fakat henüz denizlerde yeni yeni ticaret yapmaya başlayan Rusya’nın bu konuda tecrübe sahibi kaptanları bulunmamaktaydı. Eksikliğinin farkında olan Rusya henüz 1768-1774 savaşları sırasında Doğu Akdeniz’deki adalar halkından denizcilik konusunda yararlanmak için Rum reâyâyı Rusya’ya göç ettirmeye çalışmış ve imtiyazlar vadederek eksikliğini bu şekilde tamamlamaya çalışmıştır.¹⁹⁴ Bunun yanında Osmanlı tebaası Rumlarda Rusların hizmetine girmek istemekteydiler. Bu durumda gayr-i müslim tebaanın Rusya’da kalabileceği endişesine kapılan Osmanlı Devleti, Karadeniz-Akdeniz arasında ticaret yapan Ruslara karşı bir takım tedbirler almıştır. Alınan tedbirlerden biri ticaret için Rusya’ya gidecek olan Rum tebaadan, ikamet ettiği adanın kocabaşı tarafından mühürlü ve Rumca yazılmış kefalet istenilmekteydi. İzin verilen gemiler dönüşte mürettebatı noksan olup olmadığı hakkında kontrol edilmekteydi.¹⁹⁵ Mesela 1775 tarihli bir belgeye göre; Gelibolu tarafında hareket eden Rus gemisini durdurup Rus konsolosları ve kale dizdârlarıyla geminin aranmasından sonra gemi içinde Bahr-i Sefid adalarından alınan *ev göçü* bulunmasından dolayı Rus gemisi yakalanarak Seddü’l-bahr ve Kal’a-i Sultaniye’ye teslim edilmiştir.¹⁹⁶ Rum reâyânın gitmesini önlemek için Rus gemileri Boğaz hisarlarında Rus konsolosları nezaretinde yoklanacak, gemilerin içlerine adalar halkından *ev göçü* muhaciri alınmayacak, eğer gemilerde muhacir var ise bunların geçmelerine kesinlikle izin verilmeyecekti.¹⁹⁷ Ancak bu sorun sonraki yıllarda da devam etmiştir. 1777 tarihli belgeye göre İstendil adasından reâyânın ada kayıklarıyla taşındığı tespit edilince bunların Boğaz hisarlarından geçmesine izin verilmemesi ve liman nazırının bu muhacirlerin iade etmesi istenilmiştir.¹⁹⁸

1783 yılında Rusya’nın Kırım’ı işgal etmesiyle her ne kadar Osmanlı Devleti Rusya’ya karşı savaş ilan etmeye cesaret edemese de dönemin sadrazamı Halil Hamit Paşa Ruslarla yapılacak olası savaşa karşı tedbir almaktaydı¹⁹⁹. Bu süre zarfında Karadeniz’den Akdeniz’e giden Rus tüccar gemilerine karşı Boğaz hisarları yetkilileri sert bir tutum içerisindeydi. Rus elçisi, Boğaz hisarlarından geçen Rus tüccar gemisinin yoklamalarla oyalandığı, mallarına el konulduğu ve kaptanlarına kötü muamele edildiği hakkında divâna şikayet etmişti. Örneğin, Rusya Ortaelçisi Kovalirç Bulvafok Hanok İvaki’nin (?) 1786 yılında İstanbul’a gönderdiği arzında Rus gemilerine yapılan kötü muameleyi bildirmekteydi. Rus Ortaelçisi Osmanlı’ya karşı

¹⁹⁴ İdris Bostan, “ Rusya’nın Karadeniz’de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu 1700-1787”, *Beylikten İmparatorluğa*, Kitap Yayınevi, Boyut Yayıncılık, İstanbul 2008, s. 288, 296.

¹⁹⁵ Bostan, “İzn-i Sefine ...”, s. 327, 331, 333.

¹⁹⁶ BOA, C. DH., nr, 118/5865, 11 Ekim 1775 (H 15 Ş 1189). Yine bu dönemde Rusya’ya karşı alınan tedbirlerden biri de kal’a-i erbaanın lazım olan malzemeleri cephane, Tersâne-i Âmire, Tophane-i Âmire ve Gelibolu baruthanesinden karşılanmasıdır. BOA, C. AS., nr, 913/39439, 22 Nisan 1773 (H 29 M 1187).

¹⁹⁷ BOA, A. E. SABH. I., nr, 134/8983, 4 Kasım 1775 (H 9 N 1189).

¹⁹⁸ BOA, C. DH., nr, 317/15840, 21 Ekim 1777 (H 19 N 1119).

¹⁹⁹ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi...*, s. 494, 499.

ahidnâmenin 33. maddesini hatırlatarak, Osmanlı Devleti Rus gemilerinde kendi halkından olduğuna şüphesi olursa gemilerin öyle yoklanması, gemi eşyalarına dokunulmaması, gemi sahibi ve kaptana saldırılmamasını istemekteydi. Bu şikayet üzerine Osmanlı yönetiminden Boğaz hisarlarına gönderilen emirde, Rusya kaptanlarından Nokmasak Miyaster (?) ve Gasasım Lofine'nin (?) gemilerinin yüklerini, Bahr-i Sefid'de nereye gideceğini ve yabancı devletlere naklini açıklayan bir defterle, 300 akçe selâmiyye resmini ödedikten sonra Akdeniz'e geçmesine engel olunmaması gerektiğini belirtilmekteydi. Ayrıca, gemide Osmanlı halkı olduğuna şüphe olursa Rus konsolos vekiliyle yoklanarak o bölge halkından biri varsa alıkonulacaktı. Bunların yanında Rus tüccar gemilerine karşı kötü muamele yerine dostça davranılacaktı.²⁰⁰

Osmanlı Devleti 1787-1792 yıllarındaki Osmanlı-Rus savaşı sırasında boğazdan geçen gemilerin kontrollerini arttırmıştı. Bu savaş esnasında, 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşında olduğu gibi bir Rus donanması Akdeniz'e gelmemişse de Rusya'nın Akdeniz'de korsanlık izni verdiği gemiler Osmanlı ile mücadele etmekteydi.²⁰¹ Bazı müste'min gemileri de boğazdan donanma-yı hümâyûn gemilerinden önce çıkarak rastladıkları düşman-ı korsan gemilerine donanma hakkında bilgiler vermekteydi. Müste'min gemileri donanmanın miktarını, içindeki asker sayısını, güzergâhı ve ne zaman üzerlerine gelecekleri konusunda düşman-ı korsan gemilerini bilgilendirmekteydi. Bunun üzerine Osmanlı Devleti, müste'min gemilerin donanma gemileri çıkmadan geçmelerine müsaade etmemiştir.²⁰² Yine bu savaş esnasında 1787 yılı Sultaniye kadısının İstanbul'a gönderdiği ilamında; Nara Burnu Limanı'nda yakalanan üç kıta Rus gemisini İstanbul'a götürmek için izin istenmiştir.²⁰³

1798 yılında Napolyon'un Mısır'ı işgal etmesiyle Osmanlı ve Fransa arasındaki kadim dostluk da bozulmuş oluyordu. Fransa'nın bu işgali üzerine Osmanlı Devleti de Fransa'ya savaş ilan etmiştir. Aradaki dostluğun bozulmasıyla da birlikte Osmanlı Devleti'ndeki Fransızların ahidnâme ile elde ettikleri güvenceler ortadan kalkmaktaydı. Bu durum karşısında Fransa, Osmanlı topraklarındaki tüccarlarının ve halkının korunması için Hollanda, İspanya ve Avusturya gibi devletlerin elçilerinin himayelerine bırakmaya çalışsa da Osmanlı Devleti bunu kabul etmemiştir. Fakat Osmanlı topraklarındaki tüm Fransızların güvenliğini sağlama konusunda garanti vermekteydi. Fransa'nın Mısır'ı işgalinin gerginliği Osmanlı yönetiminde Fransa'nın yeni bir yeri işgal etme ihtimalini düşündürmüştü ve buna karşı önlemler alınmıştır. Özellikle İstanbul'un güvenliği için Çanakkale Boğazı'ndan geçmek isteyen yabancı gemilerinin

²⁰⁰ 28 Mayıs 1786 (H 29 B 1200) tarihte yazılan Boğaz hisarları nâibleri, dizdârları, gümrükçüsüne ve Bahr-i Sefid'de olan Cezayir, Tunus ve Trablusgarp Ocaklarına gönderilen hüküm; BOA, C. HR., nr, 160/7957.

²⁰¹ Özdemir Gümüş, "1787-1792 Osmanlı-Rus ...", s. 470.

²⁰² Kasım 1790 (H 29 S 1205) tarihinde Boğaz hisarları dizdârı ve nâiblerine gönderilen hüküm; BOA, C. BH., nr, 27/1246.

²⁰³ BOA, A.E. SABH.L., nr, 298/20098, 28 Aralık 1786 (H 7 R 1201).

dost ülke gemisi olmadıkça geçmelerine izin verilmemiştir.²⁰⁴ Bu bağlamda 1798 yılı Çanakkale Boğazı'ndan geçmek isteyen gemilerin sıkı bir şekilde kontrollerinin yapıldığını görmekteyiz. Mesela 1798 yılında Akdeniz'den İstanbul'a gidecek olan Danimarka idaresinde olan geminin Boğaz hisarlarında Danimarka gemileri olduklarının doğru olup olmadığına dair yoklama yapıldığı görülmektedir.²⁰⁵

3.3.2. Osmanlı Gemilerine Yapılan Kontroller

Çanakkale Boğazı'nda sadece yabancı devletlere ait gemiler değil Osmanlı gemileri de kontrol edilmekte ve yoklanmaktaydı. Bu kontroller de özellikle kaçakçılık endişesi ön planda olduğu görülmektedir. Dünyanın her yerinde kaçakçılık var olmaktadır. Osmanlı Devleti'nde ithalat serbestliği vardı, fakat ihracatta çeşitli yasaklar olabilmekteydi, özellikle de stratejik öneme sahip olan malların ihracı yasaktı. Bu yasaklı malların bazıları zaman zaman üretim engelinden dolayı geçici olarak yasaklanabiliyordu. Buğday gibi temel besin maddesi de çok zaman ihracı yasaklanan mallar arasında yerini alabilmekteydi.²⁰⁶ Özellikle ticari bağlamda mal nakli için Çanakkale Boğazı'ndan geçen gemilerin izin aldıklarını görüyoruz bunların içerisinde hubûbât nakleden gemiler ağırlıklı bir yer tutmaktaydı. Hubûbât ticareti eğer devlette kılık olmaz, aşırı stoklamaya gidilmez ve eşkıyanın elinden kurtarılabilirse gayet karlı bir ticaretti. Bazen Osmanlı Devleti hubûbât ticaretine izin veriyor²⁰⁷, bazen de bu ticaretlere izin vermiyor ve Boğaz hisarlarından geçişlerini yasaklıyordu. Mesela 1702 yılına ait belgeye göre, elçilerin ya da gemi sahiplerinin, İstanbul'da kalması gereken zahireyi Akdeniz'de Müslüman olmayan topraklara izinsiz, senetsiz ve kefilsiz götürmelerinden dolayı yakalanmaları için hükümler yazılmıştır.²⁰⁸ Gemi aramalarında içlerinde Osmanlı Devleti'nin ticaretini yasakladığı mallar bulunur ise gemi kaptanları hapis cezasına çarptırılıyordu. 1702 yılına ait bir belgeden, İstanbul ve ona bağlı iskelelerden Akdeniz tarafına giden gemiler kontrol edilerek içinde buğday gibi nakli yasak mal olanlardan İspanya ve diğer yerlere gidenlerin tespit edilmesi halinde bunlar önce deftere kayıt edilmekte sonra da gemi kaptanları hapsedilmekteydi.²⁰⁹

İstanbul'da zahîre sıkıntısının çekilmemesi için yine Boğaz hisarlarından zahîre geçişine müsaade edilmediğini görmekteyiz. 1706 yılında İstanbul ve o bölgeden buğday ve arpa gibi zahîre yükleyen bazı gemi sahipleri bunları Akdeniz taraflarında düşmana satmışlardır. Bunun

²⁰⁴Şenay Özdemir Gümüş, "Napolyon'un Mısırı İşgali Sırasında Osmanlı Topraklarındaki Fransızlar", *Tarihin Peşinde*, S.9, 2013, s. 252, 255-256.

²⁰⁵BOA, *HAT*, nr, 241/13526, 20 Ağustos 1798 (H 08 R 1213).

²⁰⁶ Murat Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2005, s. 324.

²⁰⁷ Palmira Brummett, *Osmanlı Denizgücü*, (Çev. Nazlı Pişkin), Timaş Yayınları, İstanbul 2009, s. 197, 199.

²⁰⁸ BOA, A. *{DVNSMSH. d.}*, nr, 113/126, 30 Kasım 1702 (H 10 B 1114).

²⁰⁹ Kal'a-i Sultaniye ve Kilidü'l-bahir kadılarına ve kal'a dizdârlarına gönderilen 25 Ağustos 1701 (H 20 R 1113) tarihli hüküm: BOA, A*{DVNSMHH.d.}*, nr, 113/114.

sonucunda İstanbul halkı zahîre sıkıntısına düşmüştür. Bu sıkıntıyla karşılaşan Osmanlı Devleti İstanbul'dan dışarıya zahîre yüklü gemilerin kal'a-i erbaadan geçişlerini yasaklamıştır.²¹⁰ Yine 1769 tarihli hükümde İstanbul'da zahîre sıkıntısı çekilmemesi için küçük ve büyük gemilerin boğaz dışına çıkmaması için Boğaz hisarları²¹¹ yetkilileri kesin ve sert bir dille uyarılmaktadır. 1787 tarihli Kaz Dağı kadısının İstanbul'a gönderdiği ilamında Sultan Hisarı Kalesi sakinlerinin ellerinde bulunan zahireyi gemilere sattıkları öğrenmekteyiz. Bu şahısların tekrar zahîre satmaması için çiftlik sahiplerine böyle yasak hareketlerde bulunanları İstanbul'a bildirmeleri istenilmiştir.²¹² 1796 yılında Gelibolu'ya nakledilmesi gereken zahîre bölgedeki bazı kişiler tarafından yabancılara satıldığı öğrenilince bu kişilerin cezalandırılması için hükümler gönderilmiştir.²¹³

Bu yasaklara rağmen bazı reisler gemilerine İstanbul, Gelibolu gibi yerlerden hinta yükleyip düşmana satmaktaydı. Bundan dolayı Osmanlı Devleti bunlara karşı önlemler alarak, yurt dışına çıkacak olan bütün gemilerin boğazlarda kontrol edildikten sonra geçmelerine izin vermektedir.²¹⁴

Bazen gemi yoklamalarında ihmaller yaşanmaktadır. 1701 yılında İstanbul ve Tekfurdağı iskelelerinde zahîre yükleyen gemileri Boğaz hisarlarından çıktıktan sonra zahîreyi istedikleri yerlere satılmaktaydı. Bundan dolayı Boğaz hisarlarının zahîre gemisi yoklamasında ihmali olduğu vurgulanmış ve bundan sonra hisarlardan geçecek olan zahîre gemileri gerektiği şekilde yoklanması hakkında devlet hüküm göndermiştir.²¹⁵

Kaçakçılık konusuna Osmanlı Devleti'nin itinayla eğilmesinin esas nedeni bu malların gümrük ödemedi geçiyor olmasıydı. Bu nedenle Boğaz hisarları dizdârlarına bölgeden geçen ticaret gemilerin gümrük vergilerinin ödenmesi konusunda dikkatli olmasını içeren emirler gönderilmekteydi. Edirne ve Balkanlar'a giden yolun başlangıcında bulunan Gelibolu Limanı'nda yüklenen ve boşaltılan malların gümrüğü burada ödenmekteydi. Bu bölge, hem transit hem ihracat hem de ithalat gümrüğü gibiydi. Bu suretle limanda bir de gümrükhane bulunmaktaydı.²¹⁶ Gelibolu gümrüğü İstanbul gümrüğüne bağlıydı.²¹⁷ Gelibolu gümrüğünde gümrük vergisi tahsili konusunda yaşanan sorunlarda Boğaz hisarları idarecileri de sorumlu tutulmaktaydı. 1731 tarihli bir örneğe göre, Bazı tütün tüccarları gümrüklerini ödememek için

²¹⁰ 13 Mayıs 1706 (H 29 M 1118) tarihli Sultaniye, Sultan Hisarı, Seddü'l-bahir ve Kilidü'l-bahir kaleleri dizdârlarına hüküm: BOA, *İbnülemin Bahriye (İE.BH)*, nr, 12/1117.

²¹¹ BOA, *Cevdet Belediye (C. BLD.)*, nr, 135/6741, 28 Kasım 1769 (H 29 R 1183) .

²¹² BOA, *A. E. SABH. I*, nr, 298/20098, 28 Aralık 1786 (H 7 R 1201).

²¹³ BOA, *Cevdet Adliye (C. ADL)*, nr, 62/3749, 30 Aralık 1796 (H 29 C 1211). 19 Aralık 1794(H 26 Ca 1209) yılına ait hükümde yine Gelibolu ve ona bağlı kazalardan izin ruhsatı ve fermanı olmayan gemilere zahîre ve çatal tırnaklı hayvan verilmemesi bildirilmiştir. BOA, *C. BLD*, nr, 12/551.

²¹⁴ 16 Nisan 1703 (H 20 Za 1114) tarihli hüküm; BOA, *A. {DVNSMHH. d.}*, nr, 113/145.

²¹⁵ 3 Eylül 1701 (H 29 Ra 1113) tarihli Kilidü'l-bahir, Seddü'l-bahir, Sultaniye ve Sultan hisarı dizdârlarına ve ayan-ı vilâyet iş erlerine hüküm: BOA, *A {DVNSMHH.d.}*, nr, 113/37.

²¹⁶ Sezgin, *agm*, s. 667.

²¹⁷ İnalçık, "Osmanlı Deniz Üssü ...", s. 104.

çeşitli hilelere başvurmuşlardır. Tüccarlar belirlenen gümrük vergilerini vermemek için tütünü bazı köylerin ayan çiftliklerine, harem odalarına saklamaktaydılar. Daha sonra sakladıkları tütünleri parça parça satarak gümrüklerini ödememekteydiler. Bu tür usulsüzlükten haberdar olan devlet ise bunlara karşı önlemler alarak tüccarların sakladıkları tütünleri her yerde olursa olsun aranıp el konulması, ayrıca gümrüğünü ödemeyen tüccarların yakalanması konusunda Boğaz hisarları dizdârlarına emir göndermiştir. Gümrük emini Hasan'ın gözetiminde olan tütün gümrüğünde bâzergân taifesinin getirdiği tütünlerden, Vardar Yenicesi tütünü olarak bilinen tütünün vukyesi yarımşar kuruş, kırcaali ve kaba tütünün vukyesi ise 25'er sağ akçe gümrük resimleri alınması uygun görülmüştür.²¹⁸ 1766 tarihli bir belgeye göre bölgede Gelibolu gümrüğünden başka Sultaniye Kalesi'nde de bir gümrük merkezi olduğu görülmektedir.²¹⁹

Osmanlı Devleti köle ticareti konusunda da yoklamalarda hassas davranmaktaydı. Buna göre İstanbul'dan Mısır'a köle taşıyan gemilere ruhsat verilmeyecek ve boğazdan dışarı çıkacak olan gemiler yoklanacak, gemi içinde köle varsa onlar gemiden çıkarılacak ve Boğaz hisarlarından geçmelerine müsaade edilmeyecekti.²²⁰

3.3.3. Osmanlı Donanmasına Yapılan Kontroller

Osmanlı Devleti, Akdeniz'in korunması için bu bölgeye donanma göndermekteydi. Kalyon sayılarında 18. yüzyıldan itibaren görülen artış bir bakıma leventlerin de önemini artırmaktaydı. Bu nedenle donanmanın her sene sefere çıkışında ve dönüşünde ya da kalyonların tersânedede kaldığı zamanlarda kalyon kâtibi ve halifesi bütün leventlerin sayımını yapmaktaydı. Bu defterler atık ve cedîd olarak iki türden meydana gelmekteydi. Seferde hazır bulunanlar atık diğerleri cedîd adı altında deftere yazılmaktaydı.²²¹ Sefere çıkmadan önce Beşiktaş önlerinde toplanan donanma yoklanır ve donanmadaki personelin maaşları verilerek defterlere kaydedilirdi. Böylelikle maaşlarını alan personelden sefer sırasında kaçanlar olursa bunların tespit edilmesi ve cezalandırılması için donanma da tekrar yoklama yapılması için uygun bir yerde demirlenirdi.²²² Sefer dönüşünde son olarak İstanbul'da yapılacak yoklamanın İstanbul'dan önce Boğaz hisarlarında yapıldığı görülmektedir. Mesela, 1767 ve 1768 yıllarında

²¹⁸ BOA, *Cevdet Maliye (C. ML.)*, nr. 206/8515, 16 Ağustos 1731 (H 12 S 1144). 22 Şubat 1724 (H 27 Ca 1136) tarihli belgeye göre Gelibolu Gümrüğü'nden geçen tüccarların getirdiği malların bazıları ve bu mallara ödeyecekleri gümrük vergileri şöyleydi; Tütün gümrüğü mukataasını iltizam eden Hasan'ın mesuliyetinde olup iltimas şartlarına göre, tütün tüccarının getirdiği Yenice vukyesinden yarımşar kuruş, Kırcaali'nin vukyesinden yirmi beş sağ akçe rüsûm alınmıştır. BOA, *A. E. SAMD. III*, nr. 142/13721.

²¹⁹BOA, *SMST. III*, nr. 234/18517, 8 Haziran 1766 (H 29 Z 1179).

²²⁰ Boğaz hisarları nâiblerine ve gümrükçü dizdârlarına 23 Eylül 1789 (H 29 Za 1200) tarihli hüküm; BOA, *C. DH*, nr. 93/4622.

²²¹ İdris Bostan, "Mezomorta Hüseyin Paşa ve 1701 Tarihli Bahriye Kanunnamesi", *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) İstanbul 2009, s. 286.

²²² Yusuf Alperen Aydın, *Osmanlı Denizciliği (1700-1770)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2007, s.272-273.

Donanma-yı hümâyûn kalyonlarından Bahr-i Sefid taraflarında görevli olanlardan geri dönenler, Boğaz hisarlarında yoklamaya tabii tutulmaktaydı. Kalyon içlerindeki leventler yoklanarak mevcut olanlarla mevcut olmayanlar deftere yazılmaktaydı. Donanma kalyonlarına yapılan yoklamalar şu şekildeydi; Kaptân-ı deryâ Vezir Mehmet Paşa'nın kalyonu Boğaz hisarlarına geldiğinde, Gelibolu baruthanesi Nâzırı Abdülkerim Efendi ve kalyonlar halifesi tarafından kontrol edilmekteydi. Yapılan yoklamalar Kaptân-ı deryânın onayı ve nezaretinde gerçekleştirilmekteydi. Her kalyonun içlerinde *cedîd* ve *atîk* askerler yoklanarak isimleri defterlere kayıt edilmekteydi. *Cedîd* askerlerin *atîk* askerler arasında yazılmaması gerektiği konusunda da baş defterdarın dikkat göstermesi istenilmekteydi.²²³ Boğaz hisarlarından sonra donanma son olarak İstanbul'da kontrol edilmekteydi. Donanmadaki personelin kontrolü yapılmasına rağmen, donanmaya verilen malzemeler dikkatlice kayda geçirilmiyordu ve bu durum devleti zarara uğratiyordu. Bu zararı önlemek adına donanma için verilen malzeme ve mühimmâtın deftere kaydedilmesi ve sefer dönüşünde bu kayıtlara göre yoklama yapılması gerekmektedir. Yoklama sonrasında malzeme ve mühimmâtın kullanılabilir ve kullanılamaz olanlar ayrı ayrı defterlere kaydedilmekteydi. Kullanılamaz durumda olan malzeme ve mühimmâtın yenilerinin tedarik edilmesi için güvenilir bir memur ile baş muhasebeden bir katip görevlendiriliyordu. Bu şekilde yapılan düzenlemelerle birlikte, donanma sefere çıkarken ve seferden döndüğü zaman gemilerin malzemeleri de yoklamaya tabii tutulmaktaydı.²²⁴

3.4. Donanma İkmal Merkezi: Gelibolu

Gelibolu ilk zamanlar donanmanın her türlü işinin yapıldığı donanma üssü olarak kullanılmaktaydı. I. bölümde de anlattığımız üzere Tersâne-i Âmire'ye kadar Gelibolu donanmanın ana merkeziydi. Tersâne-i Âmire'nin kurulmasıyla donanmanın ana merkezinin İstanbul'a taşındığını görmekteyiz. Tersâne-i Âmire donanma merkez üssü olmasıyla birlikte Gelibolu, sefere çıkan donanma gemilerinin ihtiyacını karşıladığı ikmal merkezi niteliğini kazanmıştır. 18. yüzyılda da bunun devam ettiğini görmekteyiz.

3.4.1. Gelibolu Baruthanesi

Osmanlılar, ateşli silahları aktif kullanmış ve bu silahların işleyebilmesi için gerekli olan barutu imal etmek için baruthaneler kurmuşlardır. Zaman zaman ülkenin farklı yerlerinde baruthaneler kurulduğunu görmekteyiz. Kurulan baruthaneler arasında Selanik, İzmir, Bağdat,

²²³ BOA, A. E. SMST. III., nr, 23/1579, 21 Aralık 1767 (H 29 R 1181). BOA, A. E. SMST. III., nr, 11/735, 2 Ekim 1768 (H 20 Ca 1182).

²²⁴ Aydın, *Osmanlı Denizciliği ...*, s. 26, 274.

Budin, Temeşvar, Mısır ve Bor bulunmaktadır. İstanbul fethedildikten sonra şehrin içinde çeşitli yerlerde baruthaneler kurulmuştur; Atmeydanı, Okmeydanı, Kağıthane en sonunda da Baruthane-i Âmire. Bu baruthanelerden en eskisi olarak kabul gören Gelibolu baruthanesinin kuruluşunun Yıldırım Bayezid zamanına kadar gittiğini görmüştük. Barut, Osmanlı Devleti'nde seferin en önemli unsurlarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Donanma ihtiyacına yönelik barut üretiminin yapıldığı yerlerden bir tanesi Gelibolu baruthanesiydi.²²⁵ Gelibolu'da üretilen barut, İstanbul'dan hareket eden donanma buraya geldiğinde gemilere yüklenmektedir. Burası sadece barutun üretildiği yer değil üretilen barutun gemilere transferinin de yapıldığı merkezlerden biridir. Osmanlı Devleti, barutun hazırlanması için baruthaneye bir emir göndermekteydi. Barutun zamanında hazırlanması devlet için büyük bir önem teşkil etmektedir. Nitekim 1783 tarihli belgede *ruz-ı hızıra*, yani donanmanın Akdeniz seferine başlayacağı tarihe, kadar barut ihtiyacının karşılanması için İstanbul, Gelibolu ve Selanik baruthanelerinin barut üretmesi ve barutun vaktinde hazırlanması için hükümler göndermiştir.²²⁶ 1783 yılına ait bir belgeden anlaşıldığı üzere, seferde kullanılması için savaş gemilerinin ihtiyacı olan 2.000 kantar siyah barutun Gelibolu baruthanesinde hazırlanması için kapıcı başlarından Yusuf görevlendirilmiştir.²²⁷ Barutun suya maruz kaldıklarından ve nemlenmesini önlemek adına variller deriyle kaplatılmaktaydı.²²⁸ Mesela 1735 yılında *Sungur kılı* kalyona Gelibolu baruthanesinden koyun derisine sarılmış 423 varil 450 kantar barut verilmiştir.²²⁹

Osmanlı donanması Yıldırım Bayezid zamanından beri her yıl Osmanlı suları içindeki kıyılar ve adalar, korsan ve düşman gemilerinin saldırılarından korumak için ilkbaharda Akdeniz'e açılır ve kış aylarına kadar denizde kalıp kış ayında geri tersâneye dönerdi. Osmanlı donanmasının ilkbahar'da Akdeniz'e eksiksiz olarak açılması için hazırlıklar kış aylarında yapılmaya başlanırdı.²³⁰ Akdeniz'in güvenliğini sağlamak ve tüccar gemilerini korsan saldırılarından korumak için kış mevsiminde de gereken sayıda donanma Akdeniz'e gönderilmekteydi. Tolstoy'un 18. yüzyıl başlarında İstanbul'da görev yaparken Çar Petro'ya yazdığı bir raporunda, Osmanlı'nın barış zamanlarında bile Akdeniz'de donanma gemilerini bulundurduğunu çünkü Mısır ve diğer yerlerden buğday gibi ürünlerle dolu ticaret gemilerinin İstanbul'a Akdeniz aracılığıyla gelirken korsanların saldırılarından korunma ihtiyacı duyduklarını belirtmektedir.²³¹ Gelibolu baruthanesinde üretilen barutlar donanma gemilerinin

²²⁵ Zafer Gönen, " Osmanlı Barut Üretim Merkezi: Baruthâne-i Âmire", *Türkler Ansiklopedisi (TA)*, C.10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 141.

²²⁶ BOA, *C.AS*, nr, 916/39552, 17 Ocak 1783 (H 14 S 1197).

²²⁷ BAO, *A.E.SABH.I.*, nr, 41/2991, 3 Şubat 1783 (H 14 S 1197).

²²⁸ Aydın, *Osmanlı Denizciliği...*, s.327.

²²⁹ BOA, *Ali Emir Sultan Mahmud (A. E. SMHD. I.)*, nr, 10/661, 21 Haziran 1735 (H 29 M 1148).

²³⁰ Şenay Özdemir, "Osmanlı Donanmasının Bir "Seyir Defteri", ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine ilişkin Bazı Gözlemler, *tarih Araştırmaları Dergisi*, C.24, S.37/2005, s. 118, 119.

²³¹ M.R. Arunova, F.S. Oreškova, *Tolstoy'un Gizli Raporlarında Osmanlı İmparatorluğu'ndan Aktaran: Aydın, "18. Yüzyılda ..."* s.169.

yanında Çanakkale Boğazı ve civarındaki kalelere ve adalara da gönderilmekteydi.²³² 1773 tarihinde Çandarlı Kale Dizdârı Ali'nin, Çandarlı Kale'si etrafında korsan eşkiyası olduğundan ve zahire gemilerini korumak için Gelibolu baruthanesinden 5 kantar siyah barut temin edilmiştir.²³³

Osmanlı Devleti'nde gemilere verilen mühimmâtın dikkatlice kayda geçirilmediğinden dolayı devletin bu konuda zarara uğradığı tespit edildiğini görmüştük. 1713 yılından sonra kalyonlara verilen barut denetiminin artırılması yoluna gidilerek oluşan bir takım suiistimallerin önüne geçilmeye çalışılmıştır.²³⁴ 1735 ve 1748 tarihli belgelere göre kalyonlara barut verilmesi süreci Gelibolu baruthanesine gönderilen emirle başlamaktaydı. Gelibolu'dan donanma gemilerine barut verildikten sonra kaptanın baruthaneden buna dair bir makbuz alması gerekmektedir. Ayrıca işlemin kesinlik kazanması adına kalyon kaptanın şer'i mahkemeye gidip baruthane nâzırından ne kadar barut aldığını mahkemeye kayıt ettirmektedir.²³⁵ Yine alınan bu tedbirler arasında gemilere verilen mühimmâtın sayımı ve koruması için Liman Reisi ataması vardır. Sefere çıkan kalyonlara yeterli miktarda mühimmât verme Liman Reisinin görevi arasındadır. 1740 yılında Bahr-i Sefid korumasında görevli olan donanma-yı hümâyûn kalyonlarından *Ören kıçlı* isimli kalyona Gelibolu baruthanesinden Liman Reisinin uygun gördüğü miktarda (300 kantar) barut verilmesi istenmişti.²³⁶ Bu uygulama aslında gemilere verilen mühimmâtla ilgili suiistimleri ortadan kaldırmak adına alınmış tedbirler olarak karşımıza çıkmaktadır.

1724-1789 yılları arasında Gelibolu baruthanesinden verilen barutları Tablo III'de görmekteyiz.

²³² İbrahim Sezgin, "Osmanlı Devleti'nde Barut Üretiminin Bir Halkası: Gelibolu Baruthanesi", *Çanakkale Savaşları Tarihi*, C.2, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 801.

²³³ BOA, C.AS, nr, 266/11070, 29 Mayıs 1773 (H 07 Ra 1187). Bu kaleden başka; Sakız Adası'na 15 Nisan 1771(29 Z 1184) tarihli hükümde 250 kantar siyah barut temin edilmiştir. BOA, A.E. SMST.III., nr, 18/1224; Midilli Kalesi'ne 15 Nisan 1771 (29 Z 1184) tarihli belgede 100 kantar siyah barut temin edilmiştir. Kalelere temin edilen barut nakliyesinde kullanılan geminin navlı 50 kuruş olarak bilinmektedir. BOA. A.E. SABH. I, nr, 65/4568, 28 Aralık 1784 (15 S 1199).

²³⁴ Aydın, *Osmanlı Denizciliği...*, s. 26, 330.

²³⁵ 24 Mart 1748 tarihli belge: BOA, A.E. SMHD. I., nr, 22/ 1283; 21 Haziran 1735 (H 29 M 1148) tarihli belge: BOA, A.E. SMHD.I., nr, 10/661, 24 Mart 1748 (H 24 Ra 1161).

²³⁶ BOA, A.E. SMHD. I, nr, 101/7154, 8 Kasım 1740 (H 18 Ş 1153).

Tablo 3.3. Gelibolu Baruthanesinden Donanma Gemilerine Verilen Barut

TARİH	BARUT VERİLEN DONANMA, KALE VE ADA	KAPTAN, DİZDARIN İSMİ	KANTAR
11 Haziran 1735 (H 19 M 1148)	<i>Sungur Kıçlı Kalyon</i>	Ali kaptan	423 varil koyun derisine sarılmış 450 kantar siyah barut. ²³⁷
8 Kasım 1740 (H 18 Ş 1153)	<i>Ören Kıçlı Kalyon</i>	----	100 kantar siyah barut. ²³⁸
26 Kasım 1757 (H 14 Ra 1171)	<i>Şahbaz Bahri Kalyonu</i>	Mehmed Kaptan	62 varil 70 kantar siyah barut. ²³⁹
29 Mayıs 1773 (H 08 Ra 1187)	<i>Çandarlı Kalesi</i>	Dizdâr Ali	5 kantar siyah barut. ²⁴⁰
29 Haziran 1764 (H 29 Z 1117)	<i>Perr-i Bahri Kalyonu</i>	----	9 kantar siyah barut. ²⁴¹
3 Haziran 1774 (H 23 Ra 1188)	<i>Tahir-i(?) Bahri Kalyonu</i>	Reis Seyyid Mehmed kaptan	200 kantar siyah barut. ²⁴²
29 Nisan 1775 (H 27 S 1183)	<i>Nesim-i Zafer Kalyonu</i>	Hüseyin kaptan	127 adet varil 140 kantar siyah barut. ²⁴³
4 Temmuz 1789 (10 L 120)	<i>Çamlıca Gemisi</i>	Kaptan Motonlu Ebubekir	2 kantar 33 vukiyye siyah barut. ²⁴⁴

Barut üretiminde kullanılan karışımın en önemli kısmını güherçile meydana getirmektedir. Gerekli olan bu güherçilenin temini ise Gelibolu civarındaki kazalar ve sancaklardan karşılanmaktaydı.²⁴⁵ Gelibolu baruthanesinde yapılacak olan barut için güherçile Üsküp, Pazarcık ve Filibe kazalarından karşılanmaktaydı²⁴⁶. Ayrıca barut yapımında kullanılacak olan güherçile temin edilirken güherçilenin baruthaneye naklinde *bac** istenilmemekteydi.²⁴⁷ Barut imali için son derece önem arz eden güherçilenin dışarıya imali ve ihracı yasaklanmıştır. Dışarıya güherçile satan madrabazlar yakalandıklarında ellerindeki güherçileye bostancı başı ve gümrük emini el koymaktaydı.²⁴⁸ Bu bağlamda anlaşılıyor ki güherçile ihracında *bac* resmi alınmıyorken, dışarı satılmaması için de devlet önlemler almaktaydı.

²³⁷ BOA, A.E. SMDH. I., nr,10/661.

²³⁸ BOA, A.E. SMDH. I., nr, 101/7154.

²³⁹ BOA, A.E. SMHD. I., nr, 22/1283.

²⁴⁰ BOA, C. AS, nr, 266/11070.

²⁴¹ BOA, A. E. SMST. III., nr, 267/21336.

²⁴² BOA, A. E. SABH. I., nr, 154/10331.

²⁴³ BOA, A. E. SABH. I., nr, 48/3457.

²⁴⁴ BOA, A. E. SABH. I., nr, 349/24476.

²⁴⁵ Sezgin, "Osmanlı Devleti'nde Barut...", s. 798.

²⁴⁶ BOA, C. AS., nr, 261/10847, 18 Haziran 1757 (H 09 L 1170).

* Gümrük merkezi bulunan şehirlerden transit geçen ticari eşyadan alına vergi bicidir. Ayrıntılı için bk: Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Paradigma Yayıncılık, İstanbul 2013, s. 205.

²⁴⁷ BOA, C. AS., nr, 1100/48596, 23 Ocak 1761 (H 16 C 1174).

²⁴⁸ BOA, A. E. SABH. I., nr, 223/14747, 4 Nisan 1780 (H 29 Ra 1194).

3.4.2. Peksimet

Osmanlı Devleti'nin Avrupa karşısındaki başarısında iâşe organizasyonu önemli bir yer tutmaktadır. İâşe organizasyonundaki temel yiyeceklerin başında peksimet ve ekme gelmektedir. Osmanlı Devleti kara seferlerinde taze ekme ihtiyacını belli başlı bölgelerdeki fırınlardan temin edebiliyorken bu durum deniz seferlerinde imkansız hale gelebiliyordu. Deniz seferinin en önemli besin maddesini peksimet oluşturmaktaydı. Peksimet pişirildikten sonra nemi alınmasından dolayı dayanıklı hale gelmektedir. Osmanlı Devleti'nde peksimet pişirilen yerler arasında Gelibolu'dan başka İstanbul, Lapseki, Tırhala, Yenişehir, Çatalca ve Delvine gibi yerlerde peksimet fırınları bulunmaktaydı.²⁴⁹

1741 tarihli belgeye göre; Gelibolu'da hazırlanacak 3 bin kantar peksimet için zahîre mübâyasında görevli olan Süleyman'ın 7.500 kile hintayı Keşan kazasından satın alarak İnöz İskelesi'ne nakil etme işinde görevlendirilmiştir. Bulgaroğulları ise 3 bin kile peksimetin yapımında görevlendirilmiştir.²⁵⁰ 1778 yılında Donanma-yı hümâyûn kalyon ve sair gemilerde görev alan askerlere peksimet hazırlanmasında yine bu sene de Bulgaroğulları görevlendirilmiştir. Bulgaroğulları'nın peksimeti hazırlaması için 400 dirhemlik zahirenin haznedar tarafından gönderilmesi ve hazırlama parası için de hazineden bin kuruş havale olunması gerekmektedir.²⁵¹ 1786 yılında bahar ayı için donanma-yı hümâyûn kalyonlarının asker ve zâbitlerin yiyecekleri için 8 bin kantar peksimetin Gelibolu'da pişirilmesi bahara hazır hale getirilmesi istenilmekteydi.²⁵² Çamlıca gemi kaptanı Motonlu Ebubekir'in gemisine senelik ihtiyacı olan 40 kantar peksimetin kalyonlar habbazı tarafından verildiğini görmekteyiz.²⁵³

²⁴⁹ Yusuf Alperen Aydın, *Müteşebbis ve Devlet 18. Yüzyılda Peksimetçibaşı Nureddin Ağa'nın Yükselişi*, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2016, s. 13.

²⁵⁰ BOA, A. E. SMHD. I., nr, 53/3217, 11 Ekim 1741 (H 08 Ş 1154).

²⁵¹ BOA, A. E. SABH. I., nr, 228/15119, 27 Nisan 1778 (02 Ra 1192).

²⁵² BOA, A. E. SABH. I., nr, 221/14623, 15 Ocak 1786 (14 Ra 1200).

²⁵³ BOA, A. E. SABH. I., nr, 349/24476, 4 Temmuz 1789 (10 L 120).

4. SONUÇ

Osmanlı Devleti, 1350'li yıllarda Çanakkale bölgesine hakim olmaya başlamıştır. Özellikle Gelibolu'nun alınması Osmanlı Devleti'nin sadece Çanakkale hakimiyeti açısından değil Rumeli'ye geçiş açısından da önemli bir adım olmuştur. Gelibolu Osmanlıların hakimiyetine geçmesinden itibaren Osmanlı Devleti bu bölgeyi Osmanlı donanması için üs haline getirmekteydi. Yıldırım Bayezid döneminden itibaren Osmanlı donanması için bir üs haline gelen Gelibolu ayrıca Osmanlı'nın Rumeli'ye asker sevkiyatında da önemli bir yeri teşkil etmekteydi. Gelibolu Yavuz Sultan Selim döneminde İstanbul'da Tersâne-i Âmire'nin yapımına kadar Osmanlı donanmasının merkezi konumundaydı. Ama Yavuz Sultan Selim'den sonra artık Tersâne-i Âmire bu görevi üstlenmektedir. Her ne kadar donanmanın merkezi İstanbul'a taşınmış olsa da Gelibolu denizcilik açısından önemini yitirmemiştir. Daha sonraki süreçlere baktığımızda Akdeniz'e açılan Osmanlı donanmasının İstanbul'dan sonraki hareket merkezi fonksiyonunu üstlenmektedir. İstanbul'dan hareket eden donanma, Gelibolu'ya geldiğinde bir takım eksikliklerini buradan karşılamaktadır.

Osmanlı Devleti Çanakkale Boğazı'ndaki hâkimiyetini güçlendirmek için zaman içerisinde yeni kaleler inşâ ettirdi. Çünkü Gelibolu Kalesi İstanbul ve boğazların güvenliğinde yeterli değildi. Yapılan kaleler içinde en önemlileri ilk olarak Fatih Sultan Mehmed döneminde yapılan Kilidü'l-bahir ve Kal'a-i Sultaniye'dir. Kalelerin yapılma amacı İstanbul'u Haçlı saldırısından korumak ve boğazdan geçmek isteyen gemileri kontrol etmektir. Kısacası devlet, boğazda tamamen hakimiyet kurmak istiyordu. Bu iki kalenin bazı durumlarda yetersiz kalması üzerine 17. yüzyılda Venedik'le yapılan savaşlar sırasında Seddü'l-bahir ve Kumkale adında iki kale inşâ edilmiştir. Savaşlar sırasında boğazın Venedik gemileriyle kuşatılması sonucunda, boğaz giriş-çıkışının kontrolü bir nevi Venedik donanmasının eline geçmiştir. Devletin başşehrinin zahire yönünden sıkıntıya düşmesi ve donanma gemilerinin bazı zamanlarda boğazdan çıkamayıp Girit Adası'na yeterince yardım götürememesi, yaşadığı sıkıntılar arasındaydı. Osmanlı-Venedik savaşı esnasında Osmanlı Devleti'nin ekonomik ve askeri yönden sıkıntılar yaşadığını söylemek mümkündür. Devlet özellikle boğaz kontrolünü geri almak ve içerisinde bulunduğu sıkıntıları tekrar yaşamamak adına kale inşâsına karar verdi. Boğazda kale yapımının en önemli sebebinin dışarıdan gelen saldırılar olduğunu söyleyebiliriz. Bu minvalde devlet, boğaz güvenliği konusunda endişe duyduğu anda kale yapımına gitmiştir. Yapılan bu kalelerin asıl görevlerinin İstanbul ve Çanakkale Boğazı'nı korumak olduğu görülmektedir.

18. yüzyılda Çanakkale Boğazı'nda yer alan kal'a-i erbaa (Kal'a-i Sultaniye, Kilidü'l-bahir, Seddü'l-bahir ve Kumkale) boğazdan geçen gemiler için birer kontrol noktası olma özelliğini üstlenmiştir. Bu kalelerde öncelikle boğazdan geçmek isteyen gemilerin İstanbul'dan aldıkları

geçiş izinlerinin olup olmadıklarına dikkat edilmekteydi. Kontrol sırasında kale görevlileri, kaçakçılığın olmaması için gemilerin içlerinde Osmanlı Devleti'nin yasakladığı malların bulunup bulunmadığı, İstanbul'a gitmesi gereken zahirenin başka yerlere götürülüp götürülmediği, ülkeden köle çıkarılıp çıkarılmadığı, Rum reâyânın Rusya'ya göç etmemesi gibi konulara dikkat etmekteydi. Çanakkale Boğazı'nda yapılan kontrollerin her zaman önemli olması yanında özellikle savaş sırasında bu kontrollerin öneminin daha da arttığını görmekteyiz. Boğaz hisarlarında yapılan gemi kontrolleri ile ilgili olarak kale görevlilerine yazılan emirlerde "*Boğaz hisarları dizdârlarına ve nâiblerine*" gibi ifadelerin kullanılıyor olmasından anlaşıldığı kadarıyla kontrol işi dört kalenin ortak sorumluluğundaydı. Boğazın girişinde yer alan bu dört kale esas olarak boğazdan geçen gemilerin kontrol görevini üstlenmiş olmakla birlikte, Gelibolu da 18. yüzyılda Osmanlı donanmasına bir ikmal merkezi olarak hizmet etmeye devam etmiştir. Gelibolu, sadece barutun ve peksimetin üretildiği merkezlerden biri değil aynı zamanda üretilen barut ve peksimetin gemilere transferinin de yapıldığı merkezlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır. Donanma gemilerine verilen bu mühimmâtta zamanla suiistimallerin yaşandığı görülmektedir. Bu türden suiistimallere karşı Gelibolu'dan verilen barutla ilgili kontrollerin artırılması yoluna gidilmiştir.

KAYNAKLAR

ARŞİV BELGELERİ

[1].BAŞBAKANLIK OSMANLI ARŞİVİ

Divân-ı Hümayûn Mühimme Kalemi Defteri Tasnifi

Belge Numarası: 113/37, 113/58, 113/59, 113/61, 113/62, 113/62 m, 113/64, 113/65, 113/66, 113/68, 113/69, 113/70, 113/71, 113/72, 113/74, 113/114, 113/126, 113/134, 113/141, 113/145, 113/147.

Ali Emir Sultan Abdülhamid I Tasnifi

Belge Numarası: 41/2991, 48/3457, 65/4568, 71/4922, 71/4924, 134/8983, 154/10331, 221/14623, 223/14747, 228/15119, 272/18307, 298/20098, 349/24476.

Ali Emir Sultan Ahmed III Tasnifi

Belge Numarası: 69/6918, 142/13721.

Ali Emir Sultan Mahmud I Tasnifi

Belge Numarası: 10/661, 22/1283, 53/3217, 101/7154.

Ali Emir Sultan Mustafa III Tasnifi

Belge Numarası: 11/735, 18/1224, 21/1453, 21/1454, 21/1455, 21/1457, 21/1458, 23/1579, 167/13086, 234/18517, 267/21336.

Ali Emir Sultan Selim III Tasnifi

Belge Numarası: 172/10290.

Cevdet Adliye Tasnifi

Belge Numarası: 62/3749.

Cevdet Askeriye Tasnifi

Belge Numarası: 913/39439, 916/39552, 266/11070, 261/10847, 1100/48596.

Cevdet Bahriye Tasnifi

Belge Numarası: 27/1246, 120/5828, 252/11686, 175/8239, 204/9557.

Cevdet Belediye Tasnifi

Belge Numarası: 12/551, 135/6741.

Cevdet Dahiliye Tasnifi

Belge Numarası: 93/4622, 325/16220, 118/5865, 317/15840.

Cevdet Hariciye Tasnifi

Belge Numarası: 1/11, 1/12, 5/237, 17/850, 22/1076, 56/ 2791, 78/3885, 105/5216, 115/5743, 135/6703, 160/7957, 174/8688, 174/8689, 174/8697, 174/8699.

Cevdet İktisadi Tasnifi

Belge Numarası: 19/926.

Cevdet Maliye Tasnifi

Belge Numarası: 206/8515.

Cevdet Zaptiye Tasnifi

Belge Numarası: 29/1441, 71/3521.

Hatt-ı Hümayûn Tasnifi

Belge Numarası: 194/9568, 227/12640, 241/13526, 242/13604.

İbnülemin Hariciye Tasnifi

Belge Numarası: 12/1117.

Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Tasnifi

Belge Numarası: 482/12.

BASILI ESERLER

[2]. ACIOĞLU, Yusuf, *Çanakkale Boğazı'ndaki Kaleler*, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Çanakkale 2006.

[3]. -----, *Çanakkale'deki Osmanlı Dönemi Savunma Yapıları*, Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Çanakkale 2013.

[4]. -----, "Çanakkale'deki Osmanlı Kaleleri", *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, S.19, Çanakkale 2015, s. 93-122.

[5]. ALTINAY, Ahmet Refik, *Onuncu Asr-ı Hicride İstanbul Hayatı*, Kültür Bakanlığı, Ankara 2000.

[6]. ALTUĞ, Uğur, "Fatih Sultan Mehmed Döneminde Gelibolu sancağındaki kaleler", *Çanakkale araştırmaları Türk Yılığ*, Bahar 2016, s. 249-263.

[7]. ATABEY, Figen, *Çanakkale Savaşları'nın Deniz Cephesi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi) Ankara 2010.

[8]. ATEŞ, Şuayp, *17. Yüzyılın İkinci Yarısına Ait Anonim Bir Tarihçe "Vekayi-i Viyana" (Transkripsiyon ve Değerlendirme) (1075-1099/1664-1688)*, Gazi Osmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Tokat 2015.

[9]. AVCI, Halil Ersin, "Osmanlı Döneminde Çanakkale Deniz Savaşları", *Çanakkale Deniz Savaşları Tarihi*, C.1, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 129-135.

[10]. AYDIN, Yusuf Alperen, *Osmanlı Denizciliği (1700-1774)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2007.

[11]. -----, "18. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin Ege (Adalar) Denizi ve Doğu Akdeniz'e Yönelik Güvenlik Parametreleri", *Osmanlı Araştırmaları*, S. 45, İstanbul 2015, s. 161-184.

[12]. -----, *Müteşebbis ve Devlet 18. Yüzyılda Peksimetçibaşı Nureddin Ağa'nın Yükselişi*, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2016

[13]. AYVERDİ, Ekrem Hakkı, *Osmanlı Mimarisinde Fatih Devri 855-886 (1451-1481)*, C. 3, İstanbul 1989.

[14]. BELGE, Murat, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2005.

[15]. BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*, TTK, Ankara 1992.

[16]. -----, *Osmanlı İmparatorluğu Döneminde İstanbul Boğazı'ndan Geçişin Tabii Olduğu Kurallar*, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008, s. 249-26.

[17]. -----, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu 1700-1787", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008, s. 285 – 324.

[18]. -----, "Osmanlıların Denizlere Açılma Sürecinde Gelibolu", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2008, s. 33-47.

- [19]. -----, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2007, s. 13-31.
- [20]. -----, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Beylikten İmparatorluğa*, Kitap Yayınevi, Boyut Yayıncılık, İstanbul 2008, s. 249-260.
- [21]. -----, "Preveze Deniz Zaferi ve Sonrasında Akdeniz Dünyası", *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 173-183.
- [22]. -----, "İstanbul Dışındaki Osmanlı Tersaneleri ve Gemi İnşa Tezgahları", *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 311-320.
- [23]. -----, "Mezomorta Hüseyin Paşa ve 1701 Tarihli Bahriye Kanunnamesi", *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 281-290.
- [24]. -----, "II. Bayezid Dönemi Osmanlı Denizciliği", *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 111-119.
- [25]. -----, "İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersane-i Amire'nin Kuruluşu ve Denizlere Açılımı", *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 123-131.
- [26]. -----, "İlk Osmanlı Deniz Üssü; Gelibolu" *Türk Denizcilik Tarihi*, C. 1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) Deniz Basımevi, İstanbul 2009, s.73-85.
- [27]. -----, "Malta Kuşatmasından Tunus'un Fethine", *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 185-197.
- [28]. -----, "XVII. Yüzyılda Gemi Teknolojisinde Değişim Kürekten Yelkene Geçiş", *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 269-280.
- [29]. BOY, Fikriye, *Osmanlı Devleti'nin Kuruluş Döneminde Gelibolu'da Sosyal ve Kültürel Hayat*, Sakarya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi) Sakarya 2011.
- [30]. BRUMMETT, Palmira, *Osmanlı Denizgücü*, (Çev. Nazlı Pişkin), Timaş Yayınları, İstanbul 2009.
- [31]. ÇAM, Nusret, "Osmanlı Tabyaları" *OA*, C.10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 343-346.
- [32]. ÇELİK, Şenol, "Osmanlı Devleti'nin Kuruluş ve Yükseliş Döneminde Çanakkale ve Çevresinin Siyasi ve İdari Yapısı", *Çanakkale Tarihi savaşları*, C.2, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 627-635.
- [33]. -----, "Evliya Çelebi'nin, Sultan IV. Mehmet İle Birlikte Katıldığı Bursa ve Çanakkale Boğazı Gezisi", *Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C.15, S.28, Balıkesir 2012, s. 139-197.
- [34]. ÇELEBİ, Hacer, "XVII. Yüzyıl Sonlarında Mora'nın Venedikliler Tarafından İşgali", *TA*, C. 9, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 773-782.
- [35]. DAĞGÜLÜ, İbrahim Başak, " 15 - 18. Yüzyıllarda Çanakkale Boğazı'nı Koruyan Büyük Askeri Yapılar ve Bataryalar", *Megaron Dergisi*, C.2, S.1, İstanbul 2007, s. 22-43.
- [36]. DEAR, İan, KEMP, Peter, *A'dan Z'ye Yelkende Denizcilik Terimleri Sözlüğü*, (Çev. Orkun Sözlür), Bulut Yayınları, İstanbul.
- [37]. EMECEN, Feridun, "Gelibolu", *DİA*, C.14, İstanbul 1996, s. 1-6.
- [38]. ERDOĞAN, Muzaffer, "Osmanlı Mimari Tarihinin Arşiv Kaynakları", <http://dergipark.gov.tr/download/article-file/101502>, (Erişim tarihi; 10.04.2019), s. 95-122.

- [39]. EYİCE, Semavi, “Çanakkale Hisarı”, *DİA*, C.8, İstanbul 1993, s. 203-205.
- [40]. FLEET, Kate, “Osmanlı Devleti’nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz’de Denizcilik Faaliyetleri”, *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, (Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran) Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 63-71.
- [41]. GÖNEN, Zafer, “ Osmanlı Barut Üretim Merkezi: Baruthane-i Amire”, *TA*, C. 10, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 1999, s. 136-144.
- [42]. GÜLSOY, Ersin, “Girit Seferi ve Sonrasındaki Politik Gelişmeler”, *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 255 – 267.
- [43]. GÜNER İbrahim, YAZICI Hakkı, “Çanakkale Boğazında Ulaşım”, *Türk Coğrafya Dergisi*, S. 32, İstanbul 2000, s. 25-50.
- [44]. HATİP, Salih Murad, *Çanakkale Boğazı (Bahr-i Sefid Boğazı) Savunma Sistemi 1770-1978*, Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 2013.
- [45]. İNALCIK, Halil, “Osmanlı Deniz Üssü Gelibolu”, *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara (Kasım 2002), s. 99 – 105.
- [46]. -----, “Osmanlı Deniz Egemenliği”, *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara (Kasım 2002), s. 49-71.
- [47]. -----, “Fatih Boğazların Tahkimi, Karadeniz; Bir Osmanlı Gölü”, *Çanakkale Savaşları Tarihi*, C.1, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 45-52.
- [48]. -----, “Fatih’e Kadar Çanakkale Boğazı, Gelibolu Üssü ve Osmanlı-Venedik Karşılaşması”, *Çanakkale Savaşları Tarihi*, C.1, Değişim yayınları, İstanbul 2008, s. 15-44.
- [49]. -----, *Devlet-i Aliyye*, C.1, C.3, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2015.
- [50]. Johann Wilhelm Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu*, C.1, C.2 (Çev. Nilüfer Epçeli) Yeditepe Yayınları, İstanbul 2011.
- [51]. Katip Çelebi, *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan*, Kabcacı Yayınevi, İstanbul 2007.
- [52]. KAZIYEV, Şapı, “Ekonomik Çekişmenin Neticesi Olarak Türk-Rus Savaşları”, *OA*, C.1, Ankara 1999, s. 550-555.
- [53]. KÖSE, Osman, “XVIII. Yüzyılda Osmanlı-Rus Münasebetleri” *OA*, C. 1, Ankara 1999, s. 536-549.
- [54]. KÖSE, Sevilay, *II. Selim Dönemi Osmanlı-Venedik İlişkileri (1566-1574)*, Abant İzzet Baysal Üniversitesi Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Bolu 2017.
- [55]. KUMRULAR, Özlem, “ XVI. Yüzyılın İlk Yarısında Orta ve Batı Akdeniz’de Üstünlük Mücadeleleri”, *Türk Denizcilik Tarihi*, C.1, Boyut Yayıncılık, İstanbul 2009, s. 155-171.
- [56]. KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Ahidnâme (Türk Tarihi), *DİA*, C. 1, İstanbul 1988, s. 536-540.
- [57]. NEMLİOĞLU KOCA, Yasemin, “Dardanelles, Hellespont, Çanakkale: Çanakkale Haritaları”, *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, S. 22, Çanakkale 2017, s. 109-134.
- [58]. OLUK, Fahri, *Camiü’-düvel, Sultan IV. Mehmet Dönemi Tercüme, Metin ve Değerlendirme*, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Estitüsü Tarih Anabilim Dalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Kayseri 2011.
- [59] ÖZCAN, Azmi, “Fransa”, *DİA*, C. 13, İstanbul 1996, s. 178-181.
- [60]. ÖZDEMİR, Şenay, “Osmanlı Donanmasının Bir “Seyir Defteri”, ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine ilişkin Bazı Gözlemler, *tarih Araştırmaları Dergisi*, C.24, S.37/2005, s. 113-163.

- [61]. Özdemir Gümüş, Şenay, "Napolyon'un Mısırı İşgali Sırasında Osmanlı Topraklarındaki Fransızlar", *Tarihin Peşinde*, S. 9, 2013, s. 249-278.
- [62]. -----, "1787-1792 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Akdeniz'de Rus Korsanlığı", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.9, S.44, Haziran 2016, s. 470-483.
- [63]. PAMİR, Aybars, "Kaptan Paşa ve Hukuki Statüsü", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.53, S.3, Ankara 2004, s. 39-60.
- [64]. Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, C.1, Tercüman 1001 Temel Eser, Ankara 1973.
- [65]. -----, *Kitab-ı Bahriye*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara 2002.
- [66]. PRYOR, John, *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, (Çev. Füsün Tayanç, Tunç Tayanç), Kitap Yayınevi.
- [67]. SANDER, Oral, *Siyasi Tarih*, İmge Kitabevi, Ankara 1991.
- [68]. SEZGİN, İbrahim, "XV. ve XVI. Yüzyıllarda Gelibolu Şehri", *Çanakkale Savaşları Tarihi*, C.2, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 665-794
- [69]. -----, "Osmanlı Devleti'nde Barut Üretiminin Bir Halkası: Gelibolu Baruthanesi", *Çanakkale Savaşları Tarihi*, C.2, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s, 795-804.
- [70]. ŞAHİN, Fatma, *11 Numaralı Kalebend Defterine Göre H.1116-1167/M. 1753-1754 Yılları Arasında Osmanlı Devleti'nde Suç, Suçlu ve Cezalar (Değerlendirme-Metin)*, Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul 2017.
- [71]. TEKİNDAĞ, Şihabeddin, "Çanakkale (Tarih)", *İA*, MEB, C. 3, MEB, İstanbul 1963, s. 340-348.
- [72]. TUNCEL, Metin, "Çanakkale Boğazı", *DİA*, C.8, İstanbul 1993, s. 199-203.
- [73]. UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK, Ankara 1988.
- [74]. -----, *Osmanlı Tarihi*, C.5, TTK, Ankara 1988.
- [75]. ÜLKEKUL, Cevat, *Altın Kapı Çanakkale Boğazı ve Çanakkale (Gelibolu) Savaş Alanının Haritaları*, Harita Genel Komutanlığı, Ankara 2015.
- [76]. ÜNAL, Mehmet Ali, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Paradigma Yayıncılık, İstanbul 2013.
- [77]. YAVUZ, Mehmet Fatih, "Antik Çağlarda Gelibolu Berzahında İnşa Edilen Savunma Duvarları", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, S. 41, İstanbul 2005, s. 2-15.
- [78]. YILDIRIM, İbrahim, *Çanakkale Muharebeleri Otto Liman Von Sanders ve Mustafa Kemal*, Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilimdalı, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Samsun 2015.
- [79]. YILMAZ, Celal, *Çanakkale Savaşları ve Türk Ordusu*, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, (Yayınlanmamış Doktora Tezi), Ankara 1999.

İNTERNETTEN ALINAN BİLGİLER

- [80]. BARBİE DU BOCAGE, Jaen Denis, [www.https://www.oldworldauctions.com/catalog/lot/139/576](https://www.oldworldauctions.com/catalog/lot/139/576), (Erişim Tarihi, 13.06.2019.)
- [81]. [www.https://yelkenokulu.com/denizcilik-bilgileri/canakkale-bogazi-akinti/](https://yelkenokulu.com/denizcilik-bilgileri/canakkale-bogazi-akinti/), (Erişim Tarihi, 13.06.2019)
- [82]. [www. https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/handle/11543/1253](https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/handle/11543/1253), (Erişim Tarihi, 13.06.2019)

[83].[www.https://wikiderya.org/wiki/%C3%A7anakkale-bo%C4%9Faz%C4%B1-ak%C4%B1nt%C4%B1lar%C4%B1](https://wikiderya.org/wiki/%C3%A7anakkale-bo%C4%9Faz%C4%B1-ak%C4%B1nt%C4%B1lar%C4%B1), (Erişim Tarihi, 13.06.2019)



EKLER



Harita 2. Çanakkale Boğazı Haritası.

Kaynak: <https://yelkenokulu.com/denizcilik-bilgileri/canakkale-bogazi-akinti/>, (Erişim Tarihi, 13.06.2019)



Harita 3. Çanakkale Boğazı Haritası.

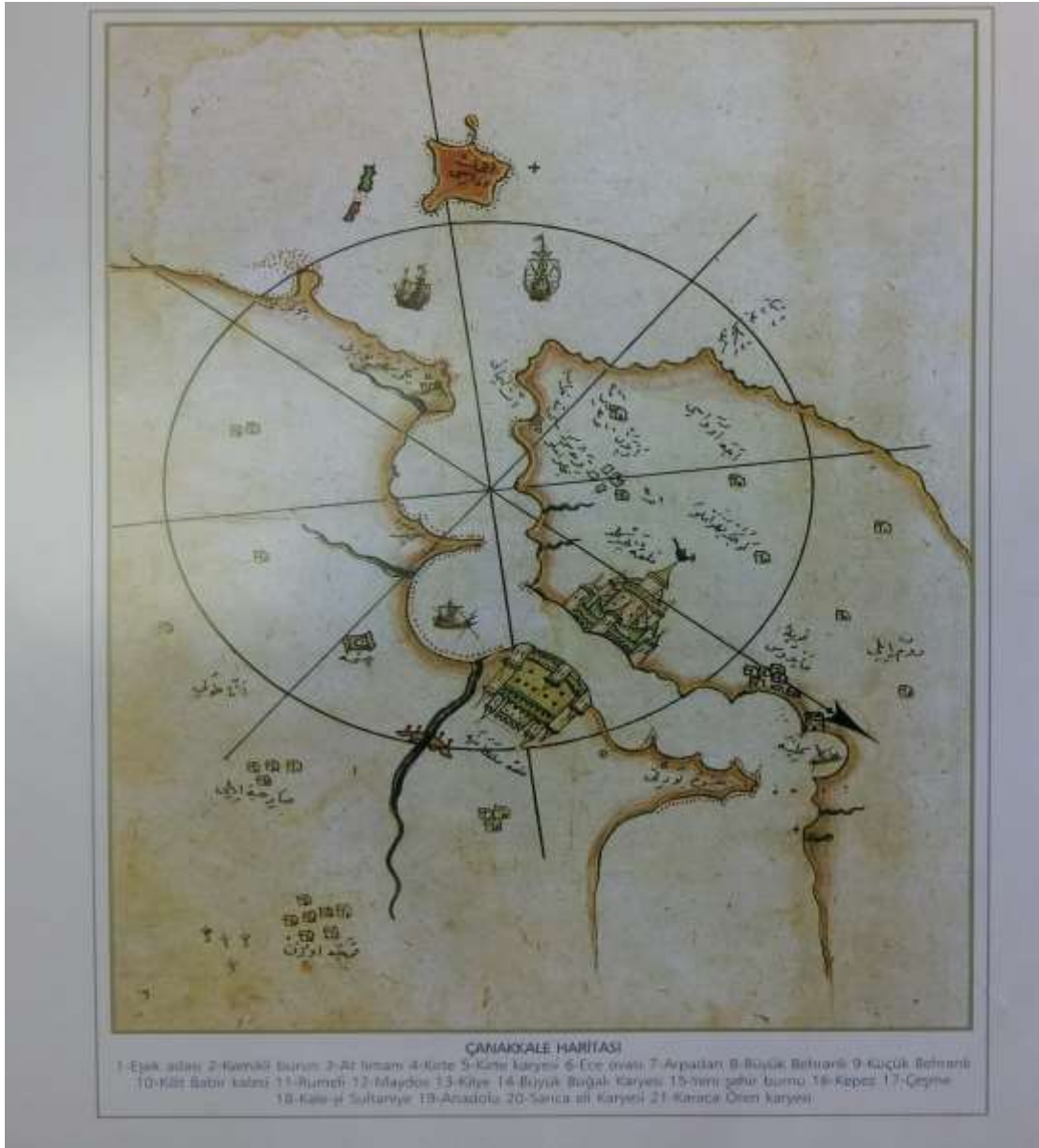
Kaynak: (Haz. Jaen Denis Barbie Du Bocage,

[www.https://www.oldworldauctions.com/catalog/lot/139/576](https://www.oldworldauctions.com/catalog/lot/139/576)),(Erişim Tarihi, 13.06.2019.)



Harita 4. Çanakkale Boğazı Haritası.

Kaynak: ([www.https://wikiderya.org/wiki/%C3%A7anakkale-bo%C4%9Faz%C4%B1-ak%C4%B1nt%C4%B1lar%C4%B1](https://wikiderya.org/wiki/%C3%A7anakkale-bo%C4%9Faz%C4%B1-ak%C4%B1nt%C4%B1lar%C4%B1)), (Erişim Tarihi, 13.06.2019)



Harita 5. Kilit'ül-bahir ve Kal'a-i Sultaniye kale Haritası.

Kaynak: (Haz. Piri Reis, *Kitab-ı Bahriye*, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara 2002, s. 83)



Harita 6. Kal'a-i Sultaniye ve Kild'l-bahir kale haritası.

Kaynak: ([www.https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/handle/11543/1253](https://acikerisim.tbmm.gov.tr/xmlui/handle/11543/1253)). (Erişim Tarihi,16.06.2019)

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve Soyadı : Melike Burçe Köker

E-Mail : melikekoker@hotmail.com

ğrenim Durumu :

Derece	Bölüm/program	niversite	Yıl
Lisans	Fen Edebiyat Fakültesi	Süleyman Demirel Üniversitesi	2012-2016
Yüksek Lisans	Fen Edebiyat Fakültesi	Mersin niversitesi	2016-2019

