

BALKANLAR'DA İSLÂM MEDENİYETİ MİLLETLERARASI SEMPOZYUMU TEBLİĞLERİ

Sofya
21-23 Nisan 2000

Editor
Ali Çaksu

Önsöz
Ekmeleddin İhsanoğlu



PC/1 – 2002/1

İslâm Medeniyeti Tarihi Kaynak ve İncelemeleri Dizisi
Seri No:8

ISBN= 92-9063-108-2 (Türkçe edisyon için)
ISBN= 92-9063-109-0 (Yabancı dil edisyon için)
ISBN= 92-9063-110-4 (Set)

İslâm Konferansı Teşkilâtı (İKT)
İslâm Tarih, Satiat ve Kültür
Araştırma Merkezi (İRCİCA)

Adres:
Barbaros Bulvarı
Yıldız Sarayı, Seyir Köşkü
Beşiktaş

Posta Adresi:
P.K. 24, 80692 Beşiktaş İstanbul – Türkiye

Tel: 0212 259 17 42
Faks: 0212 258 43 65
E-posta: ircica@superonline.com
Vcb-sitesi: <http://i/ircica.org>

Sayfa Düzeni ve Dizgi: Acar Taşlak
Kapak: Hatice Polat
Basıldığı yer: Yıldız Matbaacılık, Yayıncılık ve Ticaret A.Ş., 2002, İstanbul

İRCİCA KÜTÜPHANESİ KATALOG FİŞİ

Balkanlar' da İslâm Medeniyeti Milletlerarası Sempozyumu
(21- 23 Nisan 2000: Sofya)
Balkanlar' da İslâm Medeniyeti Milletlerarası Sempozyumu
Tebliğleri ! editor Ali Çaksu; önsöz Ekmeleddin İhsanoğlu.-
İstanbul: İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merckzi, 2002.

X, 447s.: res., hrt.; 24sım.- (İslâm Medeniyeti Tarihi Kaynak
ve İncelemeleri Dizisi Seri No:8)

ISBN: 92-9063-109-0
1. Medeniyet, İslâm - Balkan Ülkeleri 2. Medeniyet, Türk -
Balkan Ülkeleri, I. K.a. II. Çaksu, Ali (ed.) III. İhsanoğlu,
Ekmeleddin (önsöz) IV. (Seri)

949

TUNA NEHRİ VE BATI KARADENİZ'DEKİ OSMANLI TERSANELERİ VE BULGARİSTAN'DAN SAĞLANAN MÜHİMMAT

İdris Bostan

Tarihin hemen her döneminde denizler, birleştirici özelliklerinden dolayı değişik kültür ve medeniyetlere sahip insan topluluklarını birbirlerine bağlayan önemli bir unsur olmuşlardır. Bu sebeple denizlerin önemini bilen ve gelişimini bu özellikler üzerine kuran devletler, bir cihan devleti olma yolunda önemli avantajlar elde etmişlerdir. Türklerin denizlere yönelik devlet politikası gütmeye başlamaları daha Anadolu'nun ilk fetih yıllarına kadar uzanmaktadır. Süratle kuzey ve batı Anadolu sahillerine ulaşan Türkler, derhal denizlerde faaliyetlere başladılar.

Selçukluların Alanya'da kurdukları tersane ile Akdeniz¹ için, Sinop'ta kurdukları tersane ile de Karadeniz² için bir donanma hazırladıklarını biliyoruz. Böylece Selçuklular Anadolu'nun Akdeniz sahillerini güvenlik altına aldıkları gibi Karadeniz'de Kırım'a kadar uzanan bir sefer düzenlediler. Selçuklulardan sonra kurulan bazı beylikler de yer aldıkları coğrafi mekanların sahillerde olması sebebiyle deniz faaliyetlerini ihmal etmediler. Mesela Sinop'taki Çandaroğulları Beyliği Karadeniz'de birer deniz beyliği olarak gelişti. Nitekim, donanmasıyla Kırım'ın Sudak kalesini ele geçirdi ve böylece Karadeniz'i kontrol etmeye teşebbüs etti.³

Sahip olduğu topraklar sebebiyle daha çok bir kara devleti olarak kurulmaya başlayan, fakat denizlere ulaşmasıyla birlikte süratle bir donanma bulundurma ihtiyacı duyan Osmanlı Devleti ise Rumeli'ye geçmesi sırasında ilk defa ciddi bir şekilde denizlerin öneminin farkına vardı. Osmanlılar, Rumeli'ye yerleştikten sonra Çanakkale Boğazını ve Marmara sahillerini muhafaza edebilmek için Gelibolu'da önemli bir tersane kurmaya ve bir donanma tesis etmeye çalıştılar. Çünkü bu tarihlerde, gerek Karadeniz ve gerekse Akdeniz'de önemli birer deniz ticaret devleti kurmuş bulunan Venedik ve Ceneviz önemli bir

¹ Selçuklu denizciliği için bk. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilatına Medhal*, Ankara 1970, s.125-126; Alanya tersanesi için bk. İdris Bostan, "Alanya", *Diyanet İslam Ansiklopedisi (DİA)*, İstanbul 1989, II, s.339-341; Ali İhsan Gencer, "Bahriye", *DİA*, İstanbul 1991, IV, s.501-502.

² Uzunçarşılı, *Medhal*, s. 125-126. Besim Darkot, "Sinop", *İslam Ansiklopedisi, (İA)*, İstanbul 1966, c. 10, s.685-686.

³ Yaşar Yücel, *XIII-XV. Yüzyıllar Kuzey Batı Anadolu Tarihi, Çoban-oğulları, Candar-oğulları Beylikleri*, Ankara 1980, s.38-40.

tehdit oluştuyordu. Bu durum karşısında ilk köklü faaliyetleri başlatan padişah Yıldırım Bayezid oldu. Bu padişah boğazların stratejik ve iktisadî nokta-i nazardan ne derece önemli olduğunu takdir ederek Gelibolu'yu bir deniz üssü olarak kurmaya çalıştı. Bunları gerçekleştirmekle Çanakkale Boğazı üzerinde tam bir kontrol kurmayı planlıyor ve Karadeniz'e giden deniz yollarını elinde tutmak istiyordu.⁴

Fatih Sultan Mehmed, İstanbul'u fethettikten sonra Karadeniz sahillerini ve bu arada Trabzon Rum İmparatorluğu'nu Osmanlı topraklarına katıp, akabinde Kırım seferi ile Kefe başta olmak üzere bazı mühim mevkiileri Cenevizlilerden aldı ve Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmek için önemli adımlar attı.

XV. yüzyılın sonlarında Osmanlıların takip ettikleri deniz politikalarının sonuçları olarak şunları söylemek mümkündür: Fatih ve II. Bayezid devri donanmaları, Ceneviz'in Karadeniz'deki kolonilerini bölgeden uzaklaştırmışlardır.

XVI. yüzyılın başlarından itibaren Karadeniz'i bir kapalı deniz haline getirmeye başlayan Osmanlı İmparatorluğu, bu bölgenin ticarî kapasitesini imparatorluk topraklarında yaşayan teb'ası için kullanmış ve bu sebeple de uluslararası ticarete kapatmıştır.⁵

XIV. yüzyılın sonlarında Osmanlı idaresine giren Bulgaristan bölgesinin hem Karadeniz kıyıları, hem de Tuna nehri kenarındaki liman şehirleri sahip oldukları askerî ve ticarî özellikleri sebebiyle Osmanlı deniz tarihçiliği içinde önemli yer tutmaktadır. Bilhassa Tuna nehrinin bölge fütuhatında -mesela. Macaristan, Erdel ve Eflak-Boğdan'ın alınışında- ve ileri bölgelere yönelik daha sonraki fetihlerde rolü olduğu kadar, nehir üzerinde yürütülen ticarî faaliyetler bakımından da önemi her zaman sürmüştür.

Tuna nehrinin sahip olduğu stratejik önem sebebiyle, üzerinde yer alan Vidin, Niğbolu ve Rusçuk şehirleri her dönemde askerî ve ticarî önemlerini korumuşlar, askerî amaçlı inşa edilen kaleleri ile ve oluşturulan küçük nehir

⁴ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, s.14-15.

⁵ Karadeniz'in ticarî önemi ve Osmanlı uygulamaları ile dış ticarete kapatılması konusunda bk. Halil İnalcık, "The Question of the Closing of the Black Sea Under the Ottomans" *Arkheion Pontou*, Atina 1979, s.74-110. Karadeniz'in bir Osmanlı iç denizi haline gelişi ve Rusya'nın Karadeniz ticaretine katılma süreci ile ilgili olarak bk. İdris Bostan, "Rusya'nın Karadeniz'de Ticarete Başlaması ve Osmanlı İmparatorluğu 1700-1787", *Bellekten*, 225, Ankara 1995, s.353-394; İdris Bostan, "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846" *Türklük Araştırmaları Dergisi*, 6, İstanbul 1991, s.21-49.

filoları ile savunma ve asayiş görevlerini yerine getirmişler ve nehir boyunca gerçekleştirilen ticarî hareketliliği kontrol altında tutarak nehrin kuzey ve güney hinterlandının bu liman şehirlerine yaklaşmasında önemli merkezler olmuşlardır.⁶ Ulaşımaya elverişli olan Tuna nehrinden hem askerî ve hem de ticarî amaçlı olarak istifade edildiğinden, burada her iki özellik de dikkate alınarak bilgi verilecektir. Özellikle Osmanlılar, Macaristan'ın fethinden sonra Tuna üzerinde bir kapudanlık ihdas etmiş, nehir üzerinde pek çok iskelede gemi inşa etmiş ve Rusçuk'ta⁷ önemli bir nehir tersanesi vücuda getirmiştir. Gerek Tuna'da ve gerekse Tuna'ya bağlı nehirlerde işleyen bütün gemileri Tuna Kaptanlığının kontrolü altına almıştır.⁸ Bu kaptanlık da ikiye ayrılmış olup, biri Vidin'den Karadeniz'e döküldüğü yere kadar olan kısmına, diğeri ise Vidin'den Macaristan'a kadarki kısmına nezaret ediyordu. Her kaptanın emrinde 10 firkate ve bin kadar savaççı bulunuyordu. Karlofça Antlaşması ile Macaristan'ın Avusturya'ya terkinden sonra, Tuna'daki donanma 19 kalyata, 33 firkate, 3 şayka ve üstüaçık denen 100 nakliye gemisinden oluşuyordu. Bu üstüaçıklardan 12'si Rusçuk'ta duruyordu. Tuna'da hareket eden gemiler arasında ayrıca aktarma, şalope, çamlıca, kancabaş, çetekayığı ve işkampoye türünden gemiler bulunuyordu. Tuna nehri üzerinde gemi inşa edilen yerler arasında, başta Rusçuk olmak üzere Vidin, Niğbolu ve Silistre önemli bir yer tutuyordu. Rusçuk sahilindeki tersane, Tuna'daki gemilerin kışladıkları emin bir mahal olduğu gibi, aynı zamanda Tuna donanmasının inşası ve tamiri hususunda Tersane-i Âmire'nin bir kısım vazifesini üzerine almakta idi. XVI ve XVII. yüzyıllarda Rusçuk tersanesi faaliyetine devam etmiş, 1565'de 15 gemi ve 1690'da 100 firkateden bir kısmı burada inşa edilmişti.⁹ XVII. yüzyılın sonlarına doğru Osmanlı ordusu hizmetinde bulunan Marsigli, Tuna donanmasındaki gemilerin nehir üzerinde büyük bir maharetle hareket ettiklerini yazmaktadır.¹⁰ Yine Vidin'de 1551'de 50'si zahire ve 50'si at gemisi olmak üzere toplam 100 gemi ve Niğbolu'da 1551'de 100 gemi ile 5 kayık inşa edilmişti.¹¹ Osmanlı İmparatorluğu ihtiyaç duyduğu zamanlarda gemi inşasına müsait bütün mahalleri bu amaçla kullanmakta idi. Genellikle gemi inşası için lüzumlu malzemelerin bulunduğu yerler tersane olarak değerlendirilirdi. Karadeniz'in hemen hemen bütün kıyıları

⁶ Tuna üzerindeki Osmanlı fütûhatı ve bölgenin fethinde Tuna'nın önemi konusunda bk. Yusuf Güldüren, "Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri (Tersaneleri)", *Çevren*, XI/43, Prizren 1984, s.11-29.

⁷ Tuna kıyısında tersane olan iskeleler için bk. İdris Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s.23, 27.

⁸ Tuna kapudanlığı için bk. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1984, s.403-404.

⁹ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s.27.

¹⁰ Graf Marsigli, *Osmanlı İmparatorluğunun Zuhur ve Terakkisinden İnhitâtı Zamanına Kadar Askerî Vaziyeti*, (terc. M. Nazmi), Ankara 1934, s.271-273.

¹¹ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s.27

bu özelliğe sahipti. Batı Karadeniz kıyılarında yer alan bugünkü Bulgaristan'da pek çok sahil şehri zaman zaman gemi inşa edilen önemli tersanelere sahip bulunuyordu. Mesela Varna, Misivri, Ahyolu, Burgaz, Süzebolu, Vasilikoz ve Ahtabolu bu tersaneler arasında idi. Önemli deniz seferlerinin bulunduğu senelerde bu tersanelerde kadirge ve fırkate başta olmak üzere pek çok çeşit gemi inşa edilmişti.¹² Biraz da, gemi inşasında ihtiyaç duyulan malzemelerin temininden bahsetmek gerekirse, Osmanlı deniz organizasyonu içinde şüphesiz gemi inşası için pek çok malzemeye ihtiyaç duyuluyordu ve bu malzemelerin temininde ise Bulgaristan bölgesinin katkısı büyüktü. Osmanlı uygulamalarının genel bir prensibi olarak, ihtiyaç maddelerinin öncelikle ihtiyaç duyulan bölgelerden temini gerekiyordu. Fazlası ise yine imparatorluk topraklarında ihtiyaç duyulan diğer bölgelere sevk ediliyordu. Bu prensip çerçevesinde, Osmanlılar geniş kaynaklarını ihtiyaçları için kullanmakta da oldukça mahir idiler. Nitekim gerek Tuna'da ve gerekse Karadeniz kıyılarında inşa edilen gemiler için en önemli malzemeyi oluşturan kereste, kendir, demir gibi malzemeler bu bölgelerden temin ediliyordu. Sahil bölgelerindeki ormanlardan kereste sağlandığı gibi Ahtabolu, Ahyolu ve Misivri'den gemilere halat yapımında kullanılan kendir,¹³ Samakov'dan demir temin ediliyordu. Demir madenleri bakımından önemine Ö. L. Barkan tarafından da dikkat çekilen Bulgaristan'ın Samakov bölgesi, sadece mahalli olarak üretim yapmamakta, aynı zamanda imparatorluk merkezinde demire ihtiyaç duyan her sanayi koluna hizmet verecek yoğunlukta üretim gerçekleştirmekte idi. Mesela Süleymaniye Camii ve imaretinin inşası için lüzumlu demir ve çivi yine Samakov'dan temin edilmiş ve yüzlerce tona ulaşan demir buradan İstanbul'a nakledilmiştir. İhtiyacın hacmini anlamaya yardımcı olmak üzere sadece 959 (1552) senesinde 1000 kantar (60 ton civarında) demir ve 1200 kantar (yaklaşık 70 ton) da kurşun getirildiği görülmektedir.¹⁴ İstanbul'daki merkezî devlet tersanesinin gemileri için lüzumlu olan çivi, lenger ve çapanın da bu bölgeden temin edildiği dikkate alınırca, bu takdirde bölgedeki demir sanayiinin ne derece gelişmiş olduğu anlaşılacaktır.

İstanbul'daki tersanenin ihtiyaçlarını karşılamada da önemli bir payı olan bölgenin, bilhassa dokumacılıkta ileri olması sebebiyle, giyecek malzemelerinin temininde de önemli bir yeri bulunuyordu. Bir çeşit palto demek olan ve kaba, kalın bir yünden dokunan abanın en ünlü üretim merkezi Filibe idi. Ayrıca İslimye ve Pazarcık da abanın üretildiği önemli merkezlerdendi. Aba beyaz,

¹² Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s. 26-27.

¹³ Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s.141.

¹⁴ Ö. L. Barkan, *Süleymaniye Camii ve İmaret-i İnşaatı, (1550-1557)*, Ankara 1972, I, s.361-368. Tersane için temin edilen demir malzeme için bk. Bostan, *Tersâne-i Âmiri*, s.122-126.

siyah ve kırmızı renklerde imal edilmekte, bilhassa kırmızı aba Kapudan Paşa baştardasındaki forsa ve kürek cezası mahkumlarının elbiselerinin yapımında da kullanılmakta idi.¹⁵

Sefer seneleri haricinde bile çok sayıda gemi ile denize açılan Osmanlı donanması için bir başka önemli malzeme yiyecek maddesi olan peksimet idi. Donanma sefere çıkacağı zaman bu madde genellikle seferin yakın olduğu bölgelerden temin ediliyordu. Ancak ihtiyacın fazla olduğu senelerde, mesela Girit seferi sırasında Varna ve Balçık'ta 7000 kantar (yaklaşık 400 ton) peksimet pişirtilmişti.¹⁶

Donanmaya insan gücü temininde de bütün imparatorluk seferber edildiği gibi, Bulgaristan bölgesinden de yararlanılmakta idi. Yine sahil şehirleri kürekçi temininden, Tuna kıyılarında yaşayan halk ise Tuna donanması için levent temininden sorumlu idi.

Tuna'nın Osmanlı denizciliği içindeki önemi biraz da bu bölgenin ticarî ehemmiyetinden kaynaklanmakta idi. Genelde Osmanlı deniz taşımacılığına esas olan çeşitli maddeler içinde hububatın önemli yeri vardı ve hububat temin edilen yerler arasında Tuna havzası ile Batı Karadeniz kıyılarının hinterlandı önemli bir yer tutuyordu. İhtiyaç olan bu maddelerin İstanbul'a taşınması ise, deniz yoluyla oluyordu. Karadeniz'den, özellikle Tuna ve havalisindeki iskelelerden Unkapanı'na zahire taşımak için devletle sözleşmeli olarak çalışan Kapan tüccarının yanısıra, serbest tüccar da çalışıyordu. Kapan tüccarının 1755'teki sayısı 56, sahip oldukları gemilerin sayısı ise 120 idi. Bu da göstermektedir ki, sadece devlet denetiminde düzenli olarak Tuna havalisinden ve Karadeniz kıyılarından hububat taşıyan gemilerin sayısı önemli bir yekuna ulaşmıştı ve bu durum Tuna üzerindeki seyr-i sefâyini yakından ilgilendiriyordu.¹⁷

XIV. yüzyıl sonlarında Osmanlı idaresine girişinden XX. yüzyıl başlarına kadar geçen sürede Tuna havzası ve Bulgaristan bölgesinin önemi hiçbir zaman azalmamış, hatta XIX. yüzyıldan itibaren giderek artmıştır. Çünkü XVIII. yüzyılın sonlarında Rusya ve Avusturya, XIX. yüzyılın başlarından itibaren Fransa ve İngiltere'nin ve daha sonraları diğer Avrupa devletlerinin Karadeniz'de ticarete başlaması ile bu denizin uluslararası ticarete açılması ve 1854'te Kırım Harbi ile birlikte savaş gemilerine izin verilmesi Tuna'nın ve Karadeniz'deki

¹⁵ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s.251-252.

¹⁶ Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s.248.

¹⁷ Lütfi Güçer, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İlaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İktisat Fakültesi Mecmuası*, XI, İstanbul 1949-1950, s.397-416.

Osmanlı limanlarının daha önemli hale gelmesine sebep oldu. Pek çok arşiv belgesi göstermektedir ki, XIX. yüzyılda gerek Tuna üzerindeki limanlarda ve gerekse İstanbul'daki tersanede bu bölgenin muhafazası amacıyla gemi inşasına hız verilmiş ve buraların korunması için askerî mühimmat kadar, insan gücü de gönderilmek suretiyle imparatorluk topraklarının savunulmasına devam edilmiştir.

Bu sebeple Tuna nehrinin türkülere konu olan macerası her zaman devam etmiş, nehrin askerî ve ticarî bakımdan önemi hiç azalmamış ve bölge döneminin en ünlü nehir ulaşımına sahne olmuştur.