

Toplumsal Tarih

YİĞİT VAKFI

AYLIK TARİH VE KÜLTÜR DERGİSİ • SAYI 139 • TEMMUZ 2005 • FİYATI: 5.00 YTL • 5.000.000 TL

Denizler, Coğrafya
ve Osmanlılar..

Kara Tarih...
Kara Kitap

Rodos Adası

II. Dünya Savaşı ve
Sonrasında Seyir
Kültürümüz

ISSN 1300-7025-9-4
9 771300 702598

Masallar, Öyküler, Gerçekler
Zonguldak Kömür Ocakları

Denizler, Coğrafya ve Osmanlılar...

Daha önce yayımladığı *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire* (Ankara, TTK, 1992) isimli eseriyle Osmanlı denizcilik tarihiyle ilgili örnek bir çalışma yapmış olan İdris Bostan, şimdi de *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri* (Bilgi yayınevi İstanbul 2005) isimli yeni çıkan eseriyle konuya çok önemli bir katkıda bulunmaktadır. Eserin özellikle içinde yer alan özenle basılmış minyatür ve resimleri okuyucuya yalnızca görsel bir ziyafet sunmamakta, aynı zamanda Osmanlı devletinin deniz ve coğrafya alanında bilgi ve birikimini kaybetmiş ve cehalet içine düşmüş olma töhmetinde bulunanların dayanaksız yakıştırmalarına da cevap vermektedir.

Kemal Beydilli

Osmanlı İmparatorluğu'nun bir kara gücü olarak yükseldiği ve kısa zamanda üç kıtada ve özellikle Avrupa'da geniş topraklara sahip olduğu özellikle vurgulanmakla beraber, bir deniz gücü olarak ikinci planda kaldığı izlenimi ve kanaati oldukça yaygınlık arz eder. "Türkler özellikle azgın sularla boğuşmuşlar, azgın suları sallarla geçmek suretiyle Orta Asya'dan Anadolu'ya kadar gelmişler, Gelibolu'ya sallarla geçmişlerdir"¹ türünden yaklaşımların bu tür yargıların yerleşmesinde payı olduğuna şüphe yoktur. Denizlerde ilim gemisini hamasetle yürütmek mümkün olmadığına göre, konunun üzerine ciddi araştırmalarla gitmek kaçınılmazdır. Bu da uzun soluklu, sabırlı ve üstün donanımlı araştırmacıların varlığına bağlı bir husustur. İmparatorluğun deniz gücünün deniz ticareti ile desteklenmediği de ileri sürülmüş ve Cevdet Paşa gibi ciddi kalemler tarafından, "güzel gemiler yapıldıysa de asâkir-i bahriyyenin fidanlığının ticâret-i bahriyye olduğu bilinmedi ve emr-i ticâretin ter-

vîcine hiç ikdâm olunmadı"² yargısı kayda geçirilmiştir. Ancak bu tespitin kendi dönemi dışında kalan sair zamanlara da teşmil edilmesinin paşanın kastını aşacağı açıktır. Devletin bir deniz imparatorluğu olma zarureti, ele geçirdiği karasal coğrafyanın kaçınılmaz bir sonucu olmuştur. Mora üzerinden geçerek Girit ve Mısır'a kadar uzandığı varsayılan ve Akdeniz'i ikiye bölen bir hattın (hatt-ı mefrûz) doğusundaki sahillerin tamamının kendi toprakları ile sarılmış

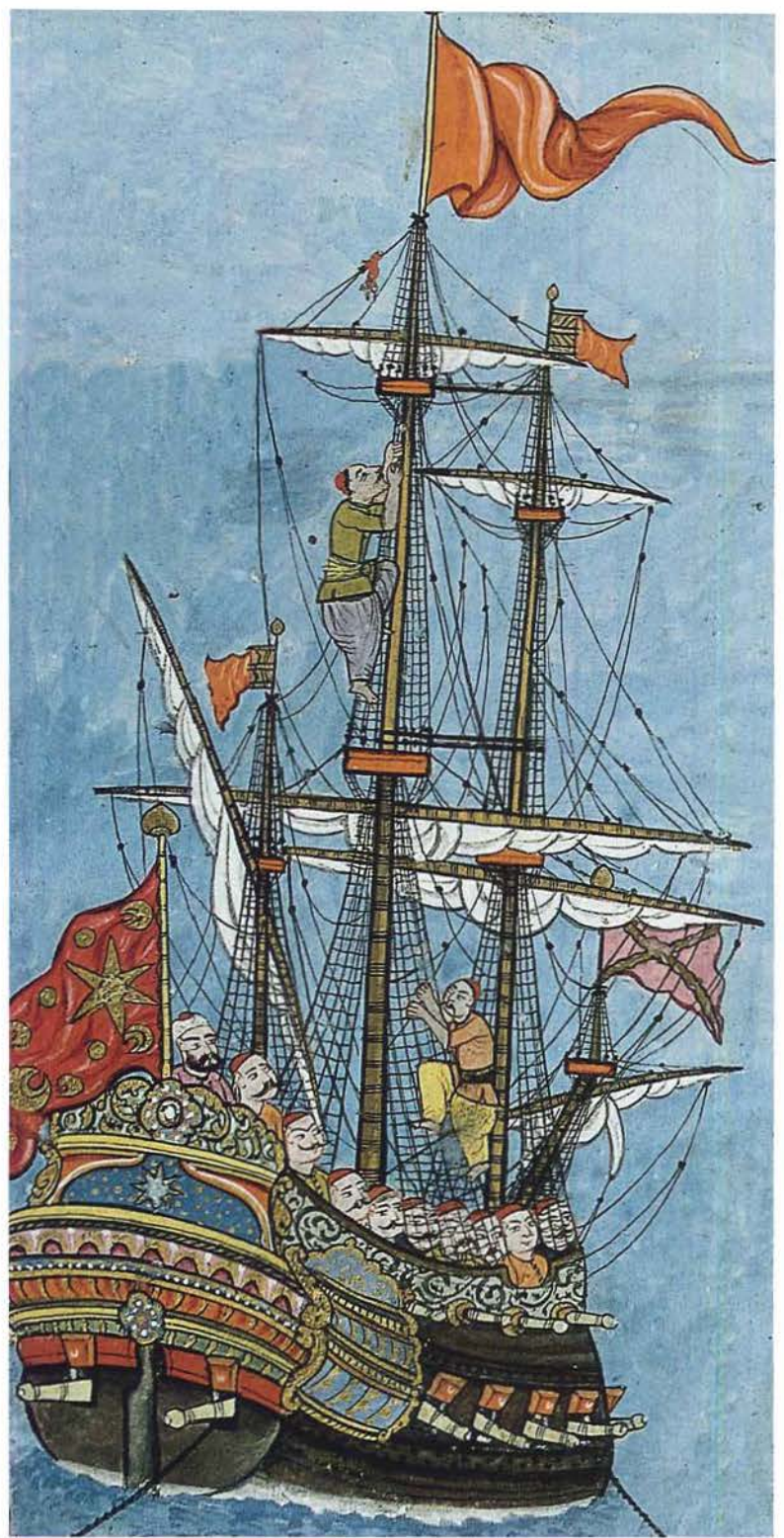
olmasından hareketle, bu sahayı kendisine mahsus bir içdeniz olarak algılayan Osmanlı Devleti, burada ticaret yapma hakkını yalnızca kendisinde görmektedir. Aynı şekilde Karadeniz'i de yabancılara tamamen kapalı bir içdeniz olarak kabul etmekte ve yabancı devlet gemilerinin buraya çıkmalarına izin vermemektedir. 1774 Küçük Kaynarca ile Rusya'nın Karadeniz'e açılması söz konusu olmakla beraber, İngiltere ve Fransa gibi büyük devletlere kapalı olma hali 1802'ye kadar sürmüş, sair küçük devletler için yasaklamalar ise daha uzun seneler devam etmiştir.³



Bu haliyle imparatorluğun denizciliğe yaklaşımının ve deniz gücünün hangi maddi esaslar üzerinde yükseldiği, gemi yapımı, donanımı, seyri ve teknik bilgi birikiminin hangi kaynaklardan edinildiği, özellikle büyük bir donanma sahibi olmanın ağır masraflarının nerelerden ve nasıl karşılandığı gibi sorulara cevap verilmesi icap edecektir ki, sayın Bostan'ın Tersane ile ilgili yukarıda işaret edilen eseri, bu konuda çığır açıcı önemdedir. Bu sahalarda araştırmaların azlığı ve yetersizliği özellikle arşiv malzemelerinin taranması, tespiti ve kullanımıyla ilgili zorluklardan kaynaklanmaktadır. Konunun araştırılması her şeyden önce uzun zaman ister. Belgelerin dili, yazımı ve özellikle siyakat kayıtlarının okunması ise ayrı bir engel teşkil eder. Sayın Bostan'ın bütün bunların üstesinden sabır, çalışkanlık ve uzmanca becerisiyle geldiğini rahatlıkla söyleyebiliriz. İdris Bostan'ın eserleri bizlere, deniz tarihimizin nihayet ilmi usuller dahilinde yazılmakta olduğunu göstermektedir.

Eser, "Osmanlı Deniz İmparatorluğu", "Kadırgadan Kalyona", "Kürekli Gemiler", "Yelkenli Gemiler" ana başlıkları altında dört bölüm üzerine tertip edilmiştir. Bölümler, çoğunlukla ilk defa yayımlanan yazma ve arşivlerden çıkma özgün minyatür ve resimlerle donatılmıştır. Ele alınan deniz araçları hakkında yeterli ve yetkin bilgilerin verilmesi yanında, bunların görsel olarak da ortaya konulmuş olması, her türlü okuyucu için ilgi çekici ve bir o kadar da faydalıdır. Avusturya Seferi (1736-39), Rus Savaşı (1787-1792) ve Mısır Seferi (1798-1802) ile ilgili olarak Tuna (Adakale), Karadeniz (Kılburun/Özü), Mısır (İskenderiye/Ebukır) ve Korfu (Vido adası) deniz savaşları ve muhasaralarıyla ilgili olarak, üzerlerinde donanma harekâtının da resmedilmiş olduğu arşiv kökenli haritalar ilk defa burada yayımlanmaktadır.

Eserde göze çarpan yüzlerce teknik tabirin zenginliği, Osmanlı denizciliğinin ne derecelerde gelişmiş olduğunun en önemli nişanesi olarak kabul edilmelidir: Zira burada söz konusu olan "bilimsel terminolojiden" başka bir şey değildir. Günümüzde hepsine birden sadece "gemi" deyip geçtiğimiz, kürekli, yelkenli ve ince donanma olmak üzere onlarca, birbirinden farklı ve ayrı tanımlamaları olan gemi çeşitleri; hepsi aynı isimlerle anılan ve hangi cinsin geminin neresinde işleneceği bilinen yüze yakın kereste cinsi ve gemilerde kullanılan sayısız malzeme; sülûgen, senderus, jengâr, isfidâç, aşu, düde, lök vb. çeşitli renklerde boyalar; abli, yalkı, üçürdek, bradona vb. halat türleri ve nihayet yalnızca kalafat,



Deli Balta Kalyonu, 1720.

şumarî, şayka, çubuk, baskı, şişe, büzürk, meyane, bölme, pedavra, taş, tulumba, zevrâk, kayık, kalay, mertek, gevgele, taban, çatı, sağrı, çârküşe, kuşak ve kavilya gibi kırk kadar çivi türünün varlığı, bu durumu yeterince gözler önüne serecek kudrettedir. Denizcilik ile ilgili bu tür teknik tabirlerin bir araya getirilerek bir lûgatçe halinde tanzimi her halde faydalı olacaktır.

Deniz mühendishanesinin Nisan 1775'te açıldığı ve 1776'nın ilk aylarında nizamnamesinin çıkarıldığı gerçeği karşısında, daha önceleri deniz eğitiminin nasıl alındığı sualine cevap vermek gerekecektir. Sayın Bostan'ın eserinde, müstakil olmamakla beraber,



Osmanlı İmparatorluğu ve Avrupa haritası (17. yy.).

bu konuyla ilgili bilgiler bulmak mümkündür. Deniz eğitiminin çekirdekte yetişmek üzere usta-çırak ilişkisi ile yapıldığı, gemi ve tersane kurumlarının başlı başına birer eğitim yuvası olarak görülmesi icap ettiği anlaşılmaktadır. Nitekim, 1694'te beylik firkatelerinden birinde bayraktar olan ve altı sene Tuna ve Akdeniz firkatelerinde leventlik yapan Hasan'ın, deniz ilmine dair bilgisinin yeterli olmasının yoklanmasından sonra bir firkateye kaptan olarak tayin edilmesi bu anlamdadır (s. 232). Bu durumda tersane ve donanmayı bir bütün halinde büyük bir okul olarak düşünmek yanlış olmayacaktır ki, bu husus genelde Avrupa uygulamasıyla da büyük ölçüde örtüşen bir durumdur.

Karada büyük yenilgilerin yol açtığı kayıpları ertesi seneye varmadan kısa zamanda mükemmelen telafi edebilecek derecelerde maddi imkânlarla sahip olan imparatorluk, denizlerdeki toplu imhayla sonuçlanan savaşlardaki (1572 İnebahtı, 1770 Çeşme, 1826 Navarin) kayıplarını da aynı hızla telafi edebil-



1737'de Karadeniz'de Osmanlı-Rus savaşına katılan Kapudâne-i Hümayûn.

miştir. Ancak, meselenin yalnızca maddi olanakların yeterliliğiyle ilgili olmadığı hususu, özellikle kendisini denizlerde hissettirmiştir. Adı geçen büyük deniz yenilgilerinde kaybedilen gemilerin rahatlıkla telafisinden ziyade devleti zora sokan husus, eğitilmiş mürettebatın, kaptanların, gemicilerin, kürekçilerin, leventlerin telafi edilmesi olmuştur. Zira denizler, karadakinden çok daha fazla eğitime, teknik bilgiye ve beceriye, yalnızca maddeye değil deniz ve coğrafyaya da hükmeden bir bilgi ve tecrübe birikimine ihtiyaç duyulan bir sahadır. Bu anlamda derya meseleleri doğal olarak ayrı bir önem arz eder ve ayrıcalıklı bir yer tutar. Teknik kadroların yerine konulması da bu anlamda daha uzun bir zaman ve uğraş ister. Sayın Bostan'ın eserinde yer alan bilgiler, bir imparatorluk donanmasını bütün görkemiyle gözler önüne sermekte ve zengin görsel malzemesi bu gerçeğin daha da bilinçli olarak algılanmasına yardım etmektedir.

Türklerin deniz ve coğrafya sahasında içine düşükleri cahillikle ilgili olarak ileri sürülen ve her fırsatta tekrarlanan aşağıda ele alacağımız yakıştırmaları çürütmek için artık sayın Bostan'ın eserini haklı olarak öne sürebilir ve kanıt olarak gösterebiliriz.

1770'te Rus Filosu Baltık'tan Adriyatik'e Nasıl İndi?

Osmanlı devlet adamlarının Baltık Denizi ve Akdeniz arasında bir geçit olmadığına inandıkları hakkında özellikle Baron de Tott'un Hatıratı'nda yer alan⁴ ve bu sebepten ötürü yaygınlaşma imkânı bulan yakıştırmaların herhangi bir dayanağı yoktur. Bunun böyle olmadığı birçok yerde belirtilmiş olmakla beraber, bu haksız isnadın nasıl oluştuğu sorgulanmamıştır. Türkler hakkındaki aşırı derecedeki olumsuz yargıları ve bu anlamda yazdıkları daha zamanında ciddi bir şekilde tenkide uğramış olan Baron de Tott'un güvenilir bir kaynak olmadığı bilinmektedir. Hatta, kendisinden dönemin tarih yazarı "Beyzâde demekle meşhur Tott nâm fitneci kâfir" diye bahsettiğine bakılırsa,⁵ Osmanlı hizmetinde bulunduğu sıralarda da hakkında olumlu görüşler edilmemiş olduğu anlaşılıyor. Aynı yakıştırmaya Joseph von Hammer'in de yer vermesi bunun inanırılık ve geçerlilik kazanmasında önemli rol oynamıştır. Bu konuyu değişik vesilelerle başka yerlerde dile getirmiş olmakla beraber,⁶ bu yakıştırmaların tekrar edilmesinin önü alınamamıştır.

Rusların Baltık'ta bir filo hazırlayarak Akdeniz'e sevk edebileceklerine dair gelen haberler, Osmanlı dev-

let adamları tarafından, Rusların böyle bir filoyu özellikle gerekli üslerden yoksun olarak Akdeniz'e sevk edebilecek bilgi ve teknik donanımdan mahrum oldukları yargısıyla mümkün görülmemekteydi. Bu yüzden,

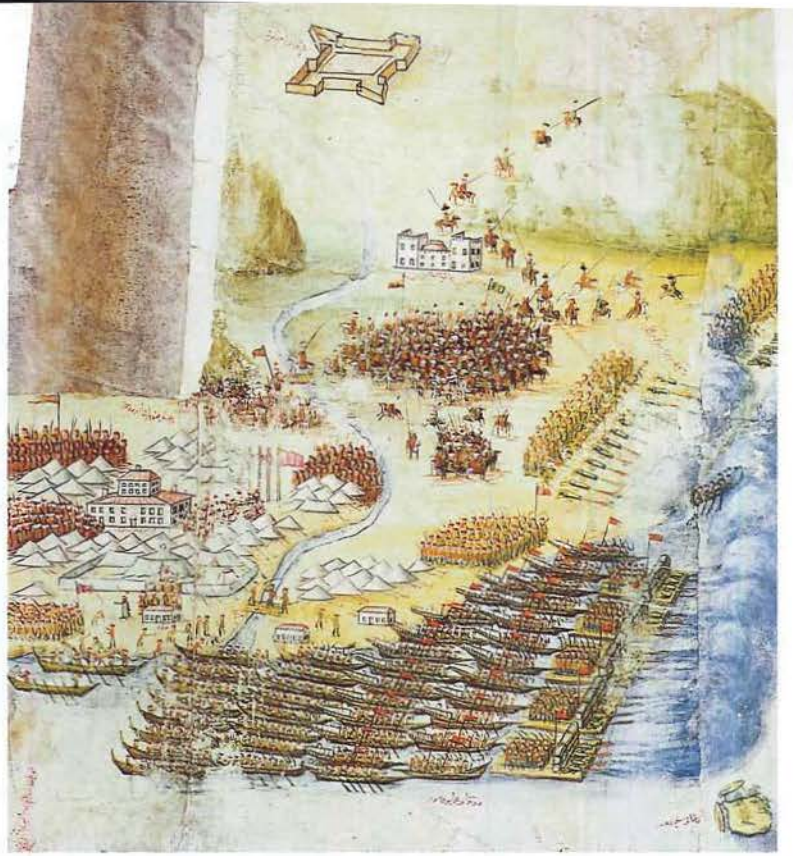
"...Ol vaktin ricâl ü ekâbiri bu keyfiyeti mugalataya haml ve adem-i tasdik ile Peterburk'dan Akdeniz'e Moskovlunun donanma ihrâcını bir vechle mütâlaalarına tatbik edemeyüp, umûr-i müstahileden add ve mu'araza ederek, delâyilini mükâbere-i mahz ile redd eylediler".⁷

Bu kayıttan da anlaşılacağı gibi devlet adamları, iki deniz arasında bir geçit olmadığına değil, Rus filosunun Akdeniz'e sevkine, Rusya'nın yakından takip edilen bahrî zafiyeti dikkate alınarak ihtimal verilmemekte ve böyle bir şeyi havsalarına sığdırmamakta, mugalata ve olmayacak saçma sapan bir iş olarak görerek, kesip atmaktaydılar. Buna karşılık Hammer'in bu konudaki kaydı ise şöyledir:

"Ricâl ve ekâbir-i devlet böyle bir teşebbüsün imkân dahilinde olabileceğine inanmak istememekteydiler. Zira onlar Akdeniz ile Baltık Deniziarasında bir geçit bulunduğuna ihtimal vermemekteydiler. Bu sıkça anlatılan, fakat aynı zamanda yine aynı sıklıkla şüpheyle karşılanan vakıa, imparatorluk vakanüvisinin samimi itirafı ile sâbittir."⁸

Görüldüğü gibi, Osmanlı devlet adamları iki denizi birbirine bağlayan bir geçitin varlığına değil, Rus filosunun bilinen zayıf haliyle Baltık'tan kalkıp Akdeniz'e geçerek Osmanlı topraklarına saldırabileceğine ihtimal vermemekteydiler. Dönemin kaynaklarından olan Vâsıf'taki kayıt ise Hammer tarafından yanlış anlaşılmuş ve aktarılmıştır ve "devlet adamlarının iki denizi birleştiren bir geçit olmadığını zannettikleri" gibi mesnetsiz bir hale sokulmuş, üstelik bu beyana devletin resmi tarihçisinin şahitliği delil olarak gösterilmiştir.

Bu yakıştırma, günümüze kadar gelen birçok yazar tarafından kullanılmıştır. Eskilerden A. R. Seyfi, "o zamanki devlet adamlarının insana şaşkınlık veren bu inanılmayacak câhilliklerine Türk tarihçisi Vâsıf bile şahadet etmektedir"⁹ derken, bu kaydın doğru olup olmadığının tahkiki için Vâsıf'ı kontrol etme zahmetine katlanmamıştır. Yenilerden diğerleri yanında B. Lewis¹⁰ ve V. Aksan¹¹ da bu hikâyeyi tekrarlamaktadır. Bu temelsiz yakıştırma, eski dönemin zafiyetini gözler önüne sermek



amacıyla öteden beri Osmanlı gerilemesinin en çarpıcı kanıtlarından biri olarak kullanılmıştır.¹²

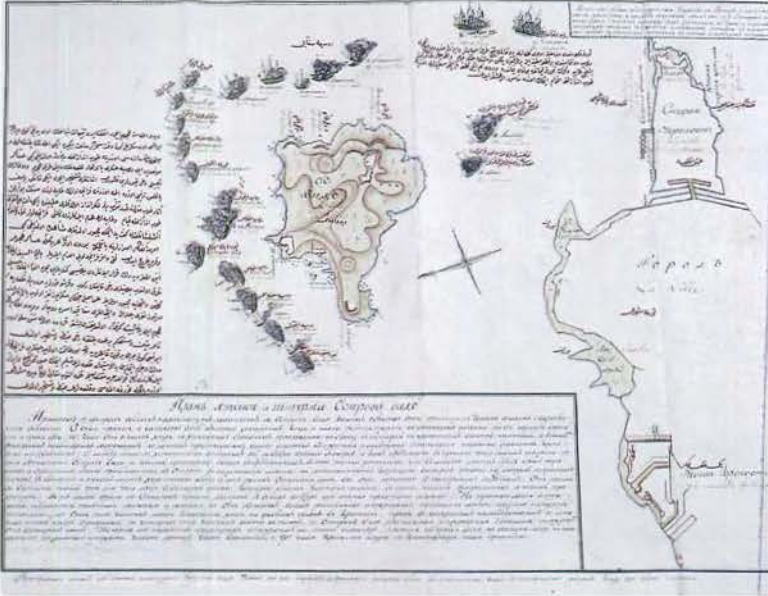
Bu konuyla ilgili diğer bir yakıştırma Rus filusunun Baltık'tan Venedik'e uzandığı varsayılan bir kalandan geçmiş olarak Adriyatik denizine indiği ve buna izin verdiği için Venedik elçisinin azarlandığı şeklindedir.¹³ Bu iddialara, son olarak geniş bir okur kitlesine hitaben aktüel bir dergide de dile getirilmiş ve sade zihinlere de sokulmuş olarak biraz daha yaygınlık kazandırıldığı açıktır. Nitekim Feray Coşkun, *Atlas* dergisinde yer alan bir yazısını şöyle bitirmektedir:

"...Celal Şengör'e göre, 1770'te Rusya Çeşme'de Osmanlı donanmasını yaktığı vakit Osmanlı otoritelerinin Venedik balyosunu, Adriyatik'ten kanal açarak Rus donanmasını içeri sokmakla suçlamaları [Piri] Reis'in haritalarının ve onunla birlikte her türlü rasyonel coğrafi bilgilerin unutulduğunun veya dikkate alınmadığının kanıtıdır. Piri Reis'ten çok sonra Osmanlı yönetiminin Akdeniz'i kapalı bir deniz olarak bilmesi ne hazindir..."¹⁴

Aslında hazin olan, günümüzde de bu tür lakırdıları ciddiye alan, bunlara inanan ve yayanların bulunmasıdır!

Rusların, "Devlet-i aliyye ile muhârebeleri vuku bulduğu halde Deryâ-yı Baltık'tan Bahr-ı Muhîde ve Septe Boğazı'ndan Akdeniz'e çıkup cezâyir-i İslâmiyyeye isâl-ı mazarrat" ile reayayı ayaklandırmak istedikleri¹⁵ ve "Moskov keferesi Bahrî Baltık'tan sefineler inşâ ve icrâ ve İngiltere'den iştirâ ve fenn-i mellâhatde mâhirleri isticâr ve 14 kıt'a ke-

Avusturya'nın işgal ettiği Tuna üzerindeki Adakale'nin 1738'de Osmanlı donanması tarafından kuşatılması.
Kaynak: İ. Bostan, s. 238-239.



Fransızların eline geçen Korfu'nun karşısında yer alan Vido adasının Osmanlı-Rus müttefik donanması tarafından muhasara ve zabtı, 1799.

bir kalyon ile Mora'ya kasd..."¹⁶ ettikleri kayıtları, dönemi yaşayan ve zapteden resmi tarih yazıcılarının beyanları olarak, coğrafya kavramında isnat edilen tarzda bir yaklaşımın söz konusu olamayacağını, yeterince gözler önüne sermektedir. Hatta, olayları orduda kaleme alan Enverî, Rusların 1736-1739 savaşında da Baltık'tan Akdeniz sularına inmeyi düşündüklerini, ancak bunu gerçekleştiremediklerini de ilave etmektedir.¹⁷ Sözü fazla uzatmadan konuya son noktayı, 1740'tan beri Rusya'ya karşı ortak bir tutum ve dayanışma içinde olan Osmanlı Devleti'nin "stratejik müttefik"i İsveç'in İstanbul'daki elçisi Gustav Celsing'in 1769-1770 arasında Stockholm'a yolladığı raporlardan takip ederek koymak belki en kestirme yoldur.

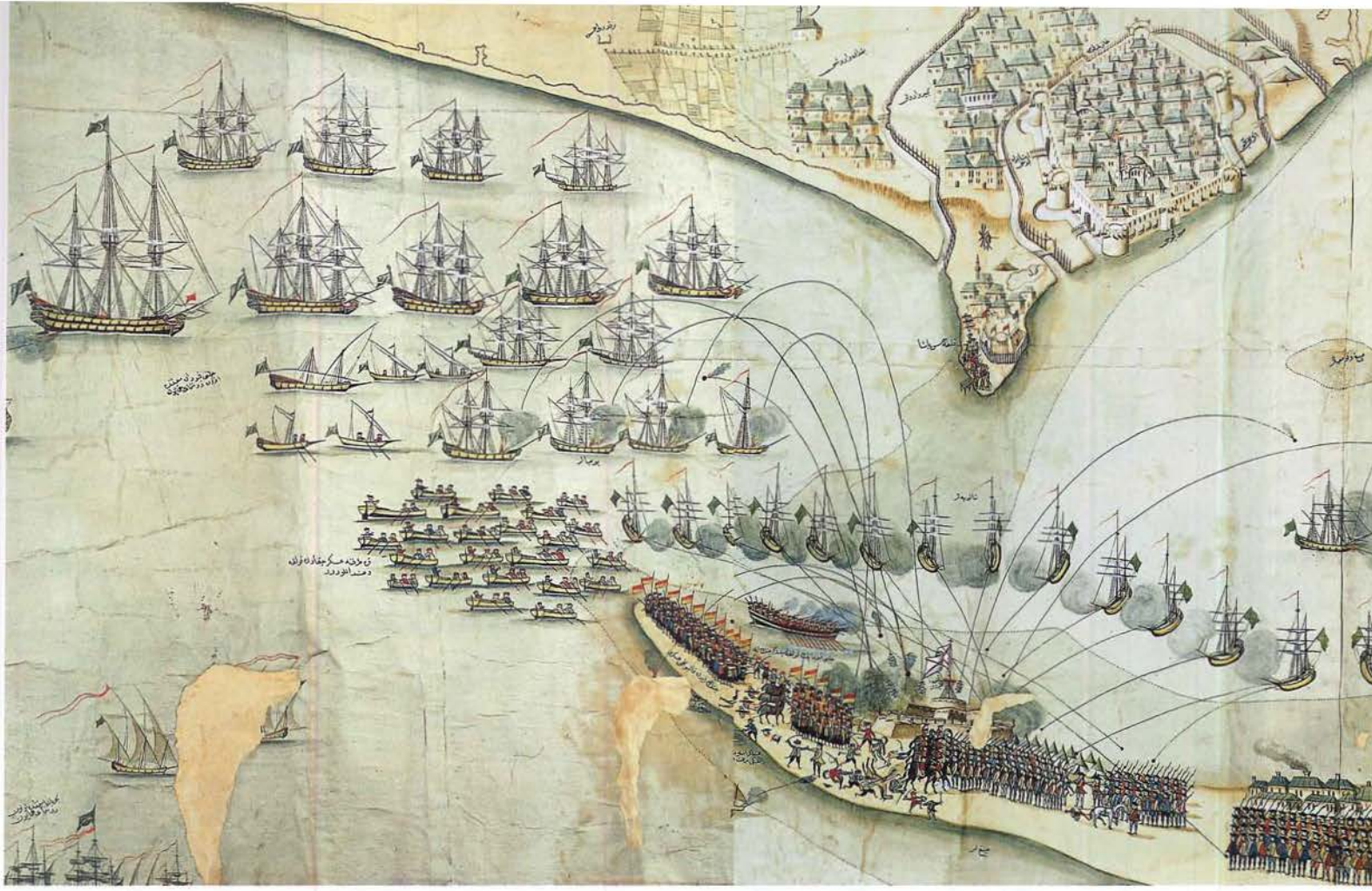
Bâbiâli, İsveç yanında Baltık çıkışı, dolayısıyla Sunt boğazını kontrol altında tutan devletlerden biri olan Danimarka'nın Rusya yandaşlığından ötürü silahlanmasını yakından takip etmekte ve bu konuda İsveç elçisi Gustav Celsing'e sorular sormaktaydı.¹⁸ İsveç'in askeri gücü üzerinde özellikle durmakta ve Osmanlı Devleti ile aralarında 1740'tan beri geçerli olan savunma ittifakının işleyip işlemeyeceği hakkında fikir sahibi olmak istemektedir. Danimarka'nın İsveç filosunun Sunt boğazından geçişine izin vermeyeceğinden kaygı duymaktadır.¹⁹

Haziran 1769'a kadar Rus filo hazırlığının hedefinin ne olduğu İsveç tarafından da tam olarak bilinmemekteydi. Kronstadt'taki Rus filosu Spridov ve ikinci kaptan Andersson idaresinde hazırlanmaktaydı. 16 Haziran'da Petersburg'taki İsveç elçisi Ribbing filo hazırlığının Türklere karşı olduğu ihbarını yapar ve bunu 30 Haziran'da kesin olarak teyit eder. An-

cak, Rus filosunun Akdeniz'e inmek istediğine İsveç de bile pek inanan çıkmaz ve filonun bir İngiliz limanında kışı geçireceği ve böyle bir planın belki ertesi sene uygulanmasına geçilebileceği tahminlerinde bulunulur.²⁰

Daha önce Tersâne Emni ve bilahare Rikâb Defterdârı ve oradan da Reibülküttâblığa geçmiş olan dönemin önemli devlet adamlarından Mehmed Recâî Efendi Celsing'e Fin sınırlarındaki Rus askeri hazırlıkları, Petersburg ve Kronstadt'taki donanma faaliyetleri hakkında sorular sormaktadır ve İsveç'in bunlara karşı ne gibi tedbirler aldığını sorgulamaktadır.²¹ Ancak, Celsing, merkezden izin verilmediği için Rus filosunun Akdeniz'e inme ihtimalinden Reis Efendi'ye söz etmemiştir. Recâî Efendi'yi bu konuda bilgilendirmek üzere kendisine 1769 Eylül ayı içinde talimat gelir ve Rus filosunun 2 gemi ve 2000 kişilik bir kuvvetle Akdeniz'e ineceği ve Karadağ'da isyan çıkaracağı ifşaatında bulunur.²² Gerçekten de, "kuş uçmaz, kervan yürümez, sarp ve dağlık" olan bölgenin ahalisi, bu coğrafi özelliğinden de istifadeyle vergi vermek istememiş ve 1768'de ayaklanmıştı. Ancak isyan Bosna valisi Silahdar Mehmet Paşa tarafından bastırılmıştı.²³ İstanbul'daki Danimarka elçisi Friedrich Christian Gössel, Recâî Efendi'nin sorusu üzerine, Danimarka donanmasının icra ettiği manevraların diğer devletlere karşı olmadığı teminatında bulunmuş ve Recâî Efendi de bu görüşmeyi Celsing'e aktarmıştır.²⁴

Celsing, tercümanı D'ohsson²⁵ vasıtasıyla Rus filosunun Akdeniz'e inme niyetini 13 Ekim 1769'da resmen Recâî Efendi'ye bildirir.²⁶ Celsing, bu haberdan ötürü Bâbiâli'nin telaşlanacağından emindir. Bu yüzden Bâbiâli'yi teskin etmek üzere 15 Ekim 1769 tarihli bir rapor hazırlayarak Recâî Efendi'ye ilemiştir. Celsing'e göre Bâbiâli'nin telaşlanması için sebep yoktur. Zira, Ruslar Akdeniz'e inene kadar gerekli hazırlıklarda bulunmak ve Karadağ'a destek için yardımda bulunmaları söz konusu edildiğinden Adriyatik sahillerinde askeri tedbirler almak için yeterli vakte sahiptir. Osmanlı filosunun Modon'da üslenmesi halinde, Rus gemilerinin ne Adriyatik'e ne de Ege'ye girmeleri mümkün olabilecektir. Celsing'in izlenimine göre, Reis Efendi bu haber karşısında herhangi bir telaş eseri göstermemiştir. Bâbiâli'nin de kendine göre haber kaynakları olduğu ve durumu yakından takip ettiği açıktır. Reis Efendi'ye göre, deniz seferi için havalanın uygun olmadığı bir mevsimde Rus filosunun büyük bir zarar vermesi mümkün değildir. Ayrıca Rus filosunun Septe ve



Özi önündeki Osmanlı-Rus savaşında Osmanlı gemileri, 1788.

Port Mahon (Minorca adası) limanlarını ihtiyaçlarını karşılamak üzere kullanabileceğine de ihtimal vermez. Uzun yol seyahatinin Rusları zayıf düşüreceğini ve Osmanlı kuvvetleri karşısında başarılı olamayacağını ilave eder.²⁷ Ertesi gün D'Ohsson Reis Efendi tarafından çağrılır ve genel durum ve gelişmelerle ilgili olarak uzun bir görüşmede bulunulur.²⁸ 30 Ekim 1769'da Celsing, Çanakkale'nin savunulmasıyla ilgili bir plan sunar. Bâbîâlî yine telaş eseri göstermez ve sakin bir tavır sergiler. Ancak bu yabancılara karşı gösterilen gururlu bir davranıştır ve el altından gerekli tedbirler alınmış ve donanmanın hazırlanmasına başlanmıştır.²⁹

Fransa da bu önemsiz filonun başarısız olacağına inanmaktaydı. Rus filusunun Akdeniz'e inmesi ise, siyasi ve ticari açıdan Fransa düşmanlığı içinde olan ve donanması için gerekli maddelerin, özellikle halat ihtiyacının karşılanması açısından Rusya'ya bağımlı olup, 1767'de Rusya ile kendisi için çok yararlı bir ticaret antlaşması yapan İngiltere'nin yardımlarıyla ancak mümkün olabilecektir. Bâbîâlî ise Rus gemilerinin Septe'ye kadar inemeyeceği inancındadır. Bununla beraber tedbiri elden bırakmamıştır ve Adriyatik'teki kuvvetlerini ve Ülgün'deki denizcilerini harekete geçirmiş, bunlar için 24 şebek ve diğer bazı deniz araçlarını hazırlamış ve bütün yabancı gemilerin karaya asker çıkarmaları-

nın önlenmesi için ilgililere gerekli emirler vermiştir. Aynı şekilde Garb Ocakları'na da emirler gönderilmiştir. Fas sultanı da padişahla dayanışma içinde olduğunu belirtmiştir.³⁰ Nihayet Rus filosu Port Mahon limanına geldiğinde bu durum Cezayir beylerbeyi tarafından İstanbul'a bildirilmiştir.³¹

Yalnızca İsveç elçisinin burada yer verdiğimiz merkeze gönderdiği raporları bile, "Osmanlı yönetiminin Akdeniz'i kapalı bir deniz olarak bildiği" ya da "Baltık'tan Venedik'i bir kanal uzandığını sanarak Venedik balyosunu azarladığı" gibi iddiaların mesnetsizliğini ve saçmalığını açıkça gözler önüne sermektedir.

1768'de başlayan Osmanlı-Rus savaşıyla, yaklaşık 30 senedir Avrupa topraklarında savaş hali görmeyen imparatorluğun özellikle askeri sahadaki zafiyetinin belirgin bir surette ortaya çıktığı inkar edilemez. Ancak, Türklerle ilgili abartılı hikâyeler uydurulmasının, psikolojik savaş unsurları taşıyan genel bir propaganda stratejisi olarak uygulandığı ve bu anlamda pek çok zafiyet unsurunun abartılarak takdim edildiği bilinmektedir. Nitekim, Rus Akdeniz seferinin başında bulunan Aleksî Orlof, Koron'da Rum asilere yayımladığı ve onları Çariçe adına destek vaat eden ve cesaretlendiren beyannamesinde, "savaşta şimdiye kadar 600 bin Türkü öldürdüklerini" ifade etmesi bu anlamdadır.³²



1801'de
İskenderiye'de
Ebu Hür ve Reşid
sahillerinde
Osmanlı-İngiliz
müttefik
donanması.

Fransız Bayrağındaki Kırmızı-Beyaz Renklerin Sırrı

Her okunan ve duyulana inanılmaması gerektiği uyarısına, 16. yüzyıl ilk çeyreğinde kaleme alınmış anonim bir Osmanlı kroniğinden nakledeceğimiz aşağıdaki hikâye iyi bir örnek teşkil edecektir:

"[vr. 49a] Ammâ, râvîler şöyle rivâyet ve bu yüzden hikâyet iderler ki: Fransız kralının bir kızı var idi. Gayet hasta olup nezr eyledi ki, eğer bu hastalıktan şifâ bulur ise, Kuds-ı şerîf'e varup Kamame fukarasına yedi bin altın kendi elimle vereyim. Bi-izn-i Hudâ hastalıktan eyü oldu. Babasına bu nezri söyledi. O saat kral yedi adet kalyon hâzır edüp, içine biraz asker koyup, bindirip Kuds-i şerîf'e gönderdi. Deryâda gider iken beş adet kalyon ile Cezayir başbuğusuna rast geldi. Üç gün üç gece ceng edüp, kral kızının olduğu kalyonu feth edüp, kızı esir edüp Cezayir'e götürdü. Ol mahalde rast geldiği Cezayir paşası hediye düzüp, iki adet kalyon donatup, Sultan Muhammed Han'ın [İstanbul'un] feth-i mübareki [ni tebrik için] için gönderiyor iken, başbuğ [vr. 49b] kral kızın arz eyledi. Paşa gayet memnûn olup, bu hediyeye makbûle geçer, deyüp, elçiye teslim edüp, Sultan Muhammed Han'a irsâl eyledi. Günlerden bir gün iki adet kalyon ile Kostantaniyye'ye dâhil oldu. Hediyelerini ve kral kızını çıkarup kapuya geldi. Oradan huzûr-ı pâdişâha gelüp nâmesini verdi ve hediyelerini arz eyledi. Pâdişâh hediyelerden ziyâde kızdan hoşlandı ve karşısına getirtti. Kız huzûr-ı pâdişâha geldikde, mübârek cemâlini

gördü. O saat İslâm'a geldi. Pâdişâh gayet memnûn olup, harem-i hâsa gönderdi. ...Sultan Muhammed Han bir nâme tahrîr eyleyüp, kapucubaşı Receb Ağa'nın eline verüp, Fransız kralına irsâl eyledi. Günlerden bir gün Receb Ağa Fransız kralının tahtgâhına vardı ve ilerü adem irsâl eyleyüp, geldiğin [vr. 50a] bildirdi. Ademi gelüp cenerale haber verdi. Ceneral, kral yanına gelüp itdi, hâlâ fâtih-i Kostantiniyye Sultan Muhammed Han'dan elçi geldi. İsmine Receb Ağa derler imiş, yedinde nâmesi vardır, dedikde, kral divân edüp, Receb Ağa'ya bir donanmış at gönderüp ikrâm ile alup getirdiler. Receb Ağa kralın yanına girdikde, kral ayağa kalkup Receb Ağa'ya sandaliye gösterdi. Receb Ağa nâmeyi kral eline verüp, sandaliyede ikrâr eyledi. Kral, nâme-i pâdişâhı dânesi eline verüp, ol da ayağa kalkup kırâat eyledi. Nâmede şöyle tahrîr olunmuş ki: evvelinde nâmi, ben ki fâtih-i Kostantaniyye Sultan Muhammed Han'am, sen ki Fransız kralısın. Nâmem vusûlünde malûmun olsun ki, kızın Kuds-i şerîf'e gider iken Cezayir başbuğusu rast gelüp, ceng edüp esir eylemiş ve tarafımıza hediye olarak irsâl eyledi. Kızın yanımda geldikde, din-i [50b] İslâm'ı kabul edüp, şeref-i İslâm ile müşerref oldukda, ben de kendi halvet-i hâsıma lâyıq görüp, firâşıma aldım ve pâk pâkize bulmağla ve siz kralın ırzı tekâmül için Receb Ağa yediyle çarşaf irsâl olundu. Gerekdür ki şükr-i Yezdân eyleyüp, bundan böyle dostlukda mukîm olup, ömr ü devletime duâda olasın, deyüp, hatm eylemiş. Kral, nâme-i pâdişâhı dinleyüp, kızının esir olup İslâm'a geldiğin elem çekti. Ammâ, devlet-i Âl-i Osman tarafına gidüp, böyle azim pâdişâha nasib olduğuna gayet memnun oldu..."³³

[vr. 52a] ...Kral Receb Ağa'ya küllî ikrâm edüp, hedi-yeler düzüp, bir nâme tahrîr edüp, elçi ve Receb Ağa için üç kalyon hâzır olup, bir gün Receb Ağa krala ve-da edüp, elçi ile beraber yelkenler açup yola revân ol-dular. Günlerden bir gün Galata önüne gelüp, demir atup, azîm top şenliği eyledi ve elçi, Receb Ağa'yı ka-puya gönderüp, habere muntazır oldu. Receb Ağa ge-lüp, Mahmud Paşa'nın dâmenin öpüp, Fransız'dan el-çi geldiğini ifade eyledi. Mahmud Paşa telhîs eyleyüp, Pâdişâh divân eyledi. Reis efendi elçiyi alup kapuya geldi. Biraz oturup Divân-ı Şâh'a geldiler. Elçi huzûr-ı Pâdişâha geldikde yedi yerde yer öpüp, hediyesini ve nâmesini arz eyledi. Elçiye sandaliye koyup, nâme kı-râat olundu. [52b] Öyle tahrîr olunmuş ki: Sen ki fâtihi Kostantiniyye'sin. Bundan mukaddem Receb Ağa ye-diyle irsâl olunan nâme ile çarşaf gelüp vusûl buldu. Duhterimizin İslâm'ı kabûl eylediğinden ve siz pâdişâ-hım, lâyük değil iken câriyeliğe kabûl eylediğinden ve sâir krallardan şevketlü, mehâbetlü pâdişâhımın yanın-da hürmetlü olacağıma azîm safâlar eyleyüp, dünyalar benim oldu ve gayet iftihârımdan irsâl olunan çarşafı, sefinelerime teberrüken bandıra eyleyüp, kim ki sefi-nelerimi görür ise şevketlü, kerâmetlü pâdişâhım ile akraba olduğumuzu bilüp, gayri kral bana düşman ol-mazlar. Pâdişâhımızdan reca ederim ki, gemilerim Âsi-tâne'ye vardıkda bir iskele palamar bağlama için ihsân buyurulup ve getirdiği metâmızdan nısf gümrük al-nup, benim iftihârım olsun. Bizler de şevketlü pâdişâ-hıma duâda olup, safâlarda olup eyyâm-ı devletlerinde asûde hâl olayım, deyüp hatm-ı kelâm eylemiş...³⁴

[vr. 64 a] "Ammâ, Sultan Muhammed Han'ın Fransız kralı kızından bir oğlu oldu. İsmi Bâyezid³⁵ koydular".³⁶



Napolyon'un Mısır'ı işgali üzerine oluşan Osmanlı-İngiliz ittifakının ortak donanma harekâtı, 1801.

Aslında bu hikâyeyi tercüme edip Mösyö Chirac'a şöyle bir notla göndermek lâzım: Monsieur le Président, Buyurduğunuz gibi bizler yalnız Bizans'ın çocukları değil, aynı zamanda sizlerle akrabayız!

Zifâf çarşafını gemilerine bayrak yapan Fransa kralıyla ilgili bu hikâyenin saçmalığı ortada! Ancak, Türkler'in Akdeniz'i kapalı bir deniz sandıkları ve Baltık-Venedik arasında bir kanal bulunduğu inandıkları gibi saçmalıklardan birine inanan bu hikâyeye de inanmak zorundadır!

Bu yazıda kullanılan görüntüler İdris Bostan'ın Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri adlı kitabından alınmıştır.

Notlar

1. Bu değerlendirme için bkz. *XV ve XVI. Asırları Türk Asrı yapan Değerler*, İstanbul, 1999, s. 108.
2. Cavit Baysun, "Sa'dullah Paşa'ya cevap, 1884", *Tezâkir*, 40, s. 221, Ankara, 1986.
3. Bütün bunlar için bk. Kemal Beydilli, "Karadeniz'in kapalılığı karşısında Avrupa küçük devletleri ve mirî ticaret teşebbüsü", *Belleten*, CLV, Aralık 1991, s. 687-755.
4. François de Tott, *Türkler ve Tatarlar Arasında*, Çev. R. Uzmen, İstanbul, 1996, s. 171.
5. Şemdanîzâde Fındıklı Süleyman, *Mür'î't-tevârih*, Yay. Münir Aktepe, İstanbul, 1981, II-A, s. 111.
6. Kemal Beydilli, "Türk Bilim ve Matbaacılık Tarihinde Mühendishâne, Mühendishâne Matbaası ve Kütüphânesi", İstanbul, 1995, s. 365; Beydilli, "Ahmed Resmî Efendi" (V. Aksan'ın eserine tenkidî tanıtım), *Toplumsal Tarih*, Nisan 1998, s. 60-61.
7. Ahmed Vâsîf, *Tarih*, İstanbul, 1804, II, 80.
8. *Geschichte des Osmanischen Reiches*, Pesth 1835, IV, 601-602.
9. Ali Rıza Seyfi, *Çeşme Deniz Muharebesi Faciası ve Akdeniz'de İlk Rus Donanması*, İstanbul, 1943, s. 60.
10. B. Lewis, *The Muslim Discovery of Europa*, New York, 1982, s. 153-154.
11. V. Aksan, *Savaşta ve Barışta Bir Osmanlı Devlet Adamı: Ahmed Resmî Efendi, 1700-1783*, Çev. Ö. Arkan, İstanbul, 1997, s. 40-41.
12. Recep Peker, *İnkılap Dersleri Notları*, Ankara, 1936, s. 4.
13. *Essai de géographie de politique et d'histoire*, Neuchâtel 1784, s. 217'den. naklen Hammer, GOR, IV, 602; B. Lewis, aynı yer, dahil olmak üzere birçok yerde tekrarlanmaktadır.
14. "Korsan, Kaptan, Haritacı. Pirî Reis", Mayıs 2005, s. 122.
15. Vâsîf, II, 70.

16. Şemdanî, II-B, s. 29.
17. Sa'dullah Enverî, *Tarih*, Haz. M. Saffet Çalışkan, Marmara Üniversitesi SBE, yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2000, s. 126.
18. Celsing, Haziran 1769 tarihli rapor.
19. Andreas Bode, *Die Flottenpolitik Katharinas und die Konflikte mit Schweden und der Türkei, 1768-1792*, Wiesbaden 1979, s. 69, n. 295.
20. Bode, aynı eser, s. 70-71.
21. Celsing, Eylül 1769 tarihli rapor.
22. Bode, aynı eser, s. 73.
23. Şemdanî, II-A, 109.
24. Celsing, Rapor, Ekim 1769: Bode, aynı eser, s. 74.
25. Hakkında bkz. Kemal Beydilli, "İgnatius Mouredge D'osson (Muradcan Tosunyan): Ailesi hakkında kayıtlar, Nizâm-ı cedid'e dair lâyihası ve Osmanlı İmparatorluğu'ndaki siyasî hayatı", *Tarih Dergisi*, XXXIV, İstanbul, 1984, s. 247-314.
26. Bode, aynı eser, s. 75.
27. Celsing, 16 Ekim 1769 tarihli görüşme raporu.
28. D'Ohsson, Kasım 1769 tarihli görüşme raporu.
29. Celsing, 1 Ocak ve 3 Şubat 1770 tarihli raporlar. Bode, aynı eser, s. 75-76.
30. Celsing, Kasım 1769 tarihli rapor. Bode, aynı eser, s. 76.
31. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, IV/1, 393-394.
32. W. Zinkeisen, *Geschichte des osmanischen Reiches in Europa*, Göttingen 1857, V, 932.
33. Sebahattin Köklü, *Anonim Tevârih-i Âl-i Osmân*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans tezi, İstanbul, 2004, s. 43-44.
34. *Anonim Tevârih-i Âl-i Osmân*, s. 46-47.
35. Kastedilen Fatih'ten sonra tahta geçen oğlu II. Bâyezid'dir.
36. *Anonim Tevârih-i Âl-i Osmân*, s. 59.