

OSMANLI DENİZCİLİĞİNİN İLK DEVİRLERİ*

MÜCTEBA İLGÜREL

Osmanlı Devleti'nin kuruluşunun 700. yıldönümü törenlerinin yapıldığı son zamanlarda, tarihçiler arasında Beylik dönemine ait çalışmalar artmıştır. Bu çalışmalarda Türkiye Selçukluları Devleti ile de irtibat kurulmaktadır. Bu yüzden ilk devirler üzerinde çalışan tarihçilerin mesailerini iki tarafa da yönlendirmesi zaruretini vardır. Osmanlı Beyliği'nin daha Anadolu Selçuklu Devleti bünyesinde bulunduğu devirlerden itibaren önemli bir varlık gösterdiği, dikkatlerden kaçmamaktadır. Ancak Bizans gibi güçlü bir devlete komşu olarak gelişmekte olan bu beyliğin, bir kara beyliği olduğu da kabul edilmelidir. Yani kuruluş yıllarında beyliğin hiç bir deniz geleneği yoktu. Türkiye Selçuklu Devleti'nin yıkılmasından sonra, Beyliğin Bizans ile giriştiği mücadelelerde denizcilğe ilk adımlar atılmıştır¹.

Türk Denizciliğinin Başlangıcı

Burada göz önünde bulundurulması gereken bir husus ise, Selçuklu harekâtından ayrı olarak 1081-1097 yıllarında Batı Anadolu'da faaliyet gösteren Çaka (Çakan) Bey'in deniz devletidir. Çaka Bey o zamana kadar tarihe geçen ilk Türk denizcilerindendir. Anadolu'daki savaşlarda Bizanslılara esir düştü. İstanbul'da kaldığı yıllarda, Bizans'ın kuvvetli ve zayıf noktalarını iyice öğrendi. Çaka Bey esaretten kurtulduktan sonra topladığı kuvvetlerle İzmir'i fethetme muvaffak olup bölgede bir Türk beyliği kurdu. Beylik daha ziyade bir deniz devleti görünümünde idi. Çaka Bey edindiği tecrübelerin ışığında, batı Anadolu'ya hâkim olabilmek için Bizans deniz gücünün kırılmasının lüzumu-

¹ Türklerin daha eski tarihlerde Hazar Denizi ile Baykal Gölü'nde gemicilikle uğraştıkları bilinmektedir. Nitekim *Oğuz Kağan Destanı*'ndaki " daha deniz daha müren " ifadesi, Türklerin denizle olan yakınlığını ifade etmektedir (Reşid Rahmeti Arat, *Makaleler*, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987, s. 620). Öte yandan *Dedem Korkud'un Kitabı* (Hazırlayan Orhan Şaik Gökçay, İstanbul 1973) adlı eserde çeşitli yerlerde ağaçtan yapılmış gemilerden ve hatta yelkenden bahsedilmektedir. Bk. s. 20, 25, 100. Başka bir örnek ise 1086'da İznik'te bir devlet kuran Ebu'l- Kasım Bizans'a karşı savunma tedbirleri alırken limanda da gemi inşaatını hızlandırmıştı. Bk. Osman Turan, *Selçuklular Zamanında Türkiye*, İstanbul 1971, s. 84. Bu eserde bahsi geçen Sinop, Alâye ve Trabzon'daki faaliyetler ile Suğdak Seferi, Türklerin süratle denize intibak edişlerini göstermektedir.

munu kavramıştı. Bunun için de bir Türk donanmasının hazırlanması gündeme geldi. İlk Türk donanması 40 parçadan ibaret üstü kapalı gemilerden teşekkül ediyordu². Onun gemi çeşitleri hakkında ancak bu kadar bilgiye sahibiz. İzmir ve civarında tersanelerin bulunduğu muhakkaktır. Çaka Bey kısa sürede Foça ve Urla taraflarını hakimiyeti altına aldıktan sonra, donanması ile deniz seferlerine çıktı. O, artık tecrübeli bir devlet adamı ve denizci olarak Anadolu sahillerinin ve adaların önemini kavramıştı. Bu yüzden sahillerin emniyeti için adaların fethinin gerektiğine de inanmıştı³. Bu cümleden olarak Midilli ilk fethedilen adadır. Bundan sonra Sakız, Sisam ve Rodos gibi adalar gelişmiş donanma gücü sayesinde Türk Beyliğine dahil edildi. İmparator Aleksios Komnenos (1081-1118), Çaka Bey'in donanmasına karşı bir güç gönderdiyse de başarılı olamamıştır. Bu zafer Türklerin ilk deniz zaferidir.

Çaka Bey iyi teşkilâtçılığı yanında, iyi bir denizci ve çok iyi bir strateji uzmanı idi. O batı Anadolu'nun muhafazası için adaların elde bulundurulmasının lüzumuna inanmıştı. Bunun için de denizcilğe azamî ölçüde önem verilmesi gerektiğini biliyordu. Çaka Bey Türk denizcilğinde önemli bir başlangıç yapmıştı. Onun değeri, damadı I. Kılıç Arslan tarafından ortadan kaldırıldıktan sonra farkedildi. Zira binlerce Haçlı askeri, Çanakkale Boğazı ile Marmara sahillerine yüklendiği zaman Çaka Bey'in donanması ortada yoktu. Haçlılar Anadolu'ya kolayca geçtikten sonra şehirler ve adalar Türklerin elinden birer birer çıktı. Çaka Bey'in devleti yıkılıp donanması ortadan kalkmıştı.

Çaka Bey'den sonra Türk denizciliği bir müddet önemli gelişmeler kaydetmemiştir. Ancak denizcilik ve denizle yakından ilgilenmeler devam etmiştir. Zira Haçlı seferinden sonra Türklerin sahillerden içerilere çekildiği bilinmektedir. Türkiye Selçuklularında I. Mesud (1116-1156) ve II. Kılıç Arslan (1156-1192) devirlerinde Türk denizciliği yeniden bir canlılık gösterdi. Bir müddet sonra Samsun'un ve Antalya'nın fethi (1207) ile Keykâvus b.

² Çaka Bey hakkında bk. Osman Turan, Aynı eser, s.87 vd.; Akdes Nimet Kurat, Çaka Bey, *İzmir Civarındaki Adaların İlk Türk Beyi*, MS. 1081-1096, s. 20-27; İbrahim Kafesoğlu, "Selçuklu Çağındaki İzmir Türk Beyi'nin adı: Çaka mı, Çağa mı, Çakan mı ? ", *Tarih Dergisi*, Sayı 34, İstanbul 1984, s. 55-60; Mücteba İlgürel, "Çaka Bey" mad. *Diyanet İslâm Ansiklopedisi*, 8, s. 186-188.

³ Çaka Bey vaktiyle esir olarak Nikephoros Botaneiates'in sarayında bulunmuş ve denizciliğin önemini burada kavramıştı. Bu konuda bk. Georg Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi* (tercüme Fikret Işıltan) Ankara 1981, s. 232-233.

Keyhüsrev ile Alâeddin Keykubad'ın taşıdığı unvanlara "Sultanü'l-berr ve'l-bahreyn" unvanı da eklendi⁴. Bu unvan denizciliğe verilen önemi ifade etmektedir. 1214 yılında Sinop'un fethiyle Selçuklu denizciliği ve ticareti büyük bir gelişme kaydetti. Alâiye'nin fethi ise Türk denizciliği için önemli bir başlangıç oldu. Burada devrin en gelişmiş tersânesi kuruldu. Bu hükümdarın önemli bir başarısı da Moğolların istilâsına uğrayan Kırım'daki Suğdak şehrine denizden asker sevk edilmesidir. Bu ilk denizaşırı sefer başarı ile sonuçlanmıştır⁵.

Denizciliğe büyük önem veren diğer bir Türk hükümdarı ise Aydınöğlu Gazi Umur Bey'dir. Umur Bey, beyliğini genişletmek üzere fethettiği İzmir üzerine aynı yıl Venedik, Rodos ve Kıbrıs filolarının taarruzları ile karşılaşınca, sahillerin emniyeti için güçlü bir donanmaya ihtiyaç olduğunu anladı. Gazi Umur Bey gibi gemiciliğe ve denizciliğe önem veren Menteşe, Saruhan ve Karesi beylikleri de Akdeniz'de korsanlığa başlamışlardı. Esasen Çaka Bey'den beri korudukları denizcilik geleneğini devam ettiriyorlardı⁶. Bu yüzden Venedik ve Ceneviz ticareti tehlikeye girmişti. Keza adalardaki Latin prensliklerinin hakimiyetleri de tehlike içindeydi. Marina Sanudo'nun mektupları arasında bulunan 1328 tarihli Eğriboz'dan aldığı bir mektupta, sayıları git-tikçe artan Türklere karşı bir çare bulunamadığı takdirde, adaların bunların eline geçeceğine dâir haber bulunmaktadır⁷. Bu haber artık uzak mesafelere gemi sevk edebilen Türklerin gemi inşa teknolojisinde önemli mesafeler kattığını göstermektedir.

Gazi Umur Bey 1335'te irili ufaklı 276 gemi ile Mora'ya bir akın yapmıştı. Bu sefer 1339 yılında tekrarlandı. Yeni bir donanma ise 1342 de 380 gemi ile Meriç ağzına kadar gidip dönmüştü⁸. Umur Bey'in Türk denizcili-

⁴ Ahmed Tevhid, "Antalya Surları Kitabeleri", *T.T.E.M.*, IX, 86, İstanbul 1341, s. 165-176.

⁵ Suğdak şehrinin fethi ve tersaneler hakkında bk. Osman Turan, Aynı eser, s. 357 vd.; Oktay Aslanapa, "Türk Denizciliği ve Selçuklu Tersaneleri", *Türk Kültürü*, 146 (1974), s. 69.

⁶ Halil İnalçık, "The Rise of the Turcoman Maritime Principalities in Anatolia, Byzantium and the Crusades", *The Middle East and the Balkans under the Ottoman Empire Essays on Economy and Society*, Bloomington 1992, s.309-341.

⁷ H. A. Gibbons, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluşu*, (tercüme Ragıp Hulusi), İstanbul 1928, s. 66.

⁸ Umur Bey'in deniz gücü hakkında bk. *Le Destan D'umur Pacha (Düstürnâme-i Enverî)*, Par Irène Mélikoff-Sayar, Paris 1954. türlü yerler; Ayrıca bk. Elizabeth A. Zachariadou, *Trade and Crusade Venetian Crete and the Emirates of Menteshe and Aydın (1300-1415)*, Venedik, s. 22; Keza bk. İbn-i Kemal, *Tevârih-i âl-i Osman*, II. Defter, (yayınlayan Şerafettin Turan), Ankara 1991, s. 109; aynı müellif, *Tevârih-i âl-i Osman*, IV. Defter (yayınlayan Koji Imazawa), Ankara 2000, s. 217; Tamamlayıcı bilgi için bk. Erdoğan Merçil, "Aydınöğulları" mad., *DİA*, IV, 239-241.

ğine katkısı çok olmuştur⁹. Nitekim Umur Bey'in denizcilik geleneğine âit özellikle Osmanoğulları tarafından benimsenmiştir. Bunlardan gemicilerin "Gazi Umur cânı için" diyerek yemin etmeleri dikkat çekmektedir. Nitekim belge mahiyetindeki bu ifade cümle içinde şöyle anılmaktadır:

"Aydın Bey-oğlu Gazî Umur Bey gemilere binüp gazalar iderdi. Âl-i Osman beylerinden gemi ile ewel gazâ iden Umur Bey'dir. Nice kerre velâyeti zâhir olmağın gazîler Gazî Umur cânı için - deyu yemin ederlerdi"¹⁰.

Denizle Karşılaşma ve Bazı Yanlış Bilgiler

Osmanlı Beyliği'nin çekirdeğini teşkil eden Söğüt Uç Beyliği'nin 1280'li yıllardan, kuruluş tarihi itibar edilen 1299 yılına kadar denizle hiç temasa geçmediği anlaşılmaktadır. Ancak müteakip yıllardaki fetihler, İzmit ve İznik sınırlarını zorlamaya başladı. Böylece denizle temaslar arttı. Bu arada İznik'in göl üzerinden İstanbul ile irtibat kurduğu tesbit edildi. Bizans ile yapılan mevzî savaşlar beyliği adım adım denize yaklaşıyordu. Bunlardan ilki Koyunhisar (Bapheus) muharebesidir (27 Temmuz 1301)¹¹. Türkler bu hisarı fethetmekle İzmit'e biraz daha yaklaşmış oluyorlardı. 1303 tarihinden itibaren başlayan İznik ablukası Samsa Çavuş'un civardaki akınları ile devam etti. 1307 yılında abluka kuşatmaya çevrilince İznik tekfurunu imparatorun yardım istedi. İmparatorun yardımının denizden Yalova'ya geleceği casuslar vasıtasıyla öğrenilmişti. Yardım Yalova'ya geldiği zaman, tarassuda memur ümeradan Gazi Abdurrahman Bizans askerinin karaya çıkmasını bekledi. Zira düşmanı denizde karşılayacak kuvvet yoktu. Savaş denizde değil karada oldu¹².

⁹ Bu konuda en eski bilgileri Dukas vermektedir. Bk. *Bizans Tarihi*, (çeviren VL. Mirmiroğlu), İstanbul 1956, 14 vd.

¹⁰ Yusuf b. Abdülatif, *Sühbatü't-ahbâr'dan* naklen Himmet Akın, *Aydınöğulları Tarihi Hakkında Bir Araştırma*, Ankara 1968, s. 50. Yusuf b. Abdülatif (ö. H. 952) Kanunî devri tarihçilerindedir. Burada Umur Bey için söylenen "Âl-i Osman beylerinden " ifadesi bir genellemeden ibarettir.

¹¹ Halil İnalçık, " Osman Gazi'nin Nicaea Kuşatması ve Bapheus Muharebesi ", *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kurucusu Osman Gazi ve Dönemi*, (Sempozyum Sonuç Bildirileri), Bursa 1996, s. 37.

¹² İbn-i Kemal, *Tevârih-i âl-i Osman*, I. Defter (yayınlayan Şerafettin Turan), Ankara 1970, 132-133; Solakzâde, *Tarih*, 14; Ayrıca bk. Necib Âsım, Mehmed Ârif, *Osmanlı Tarihi*, İstanbul 1335, 589; gölden gelebilecek tehlike Orhan devrinde de devam ediyordu. İbn-i Kemal, *Tevârih-i âl-i Osman*, II. Defter, 42-43; Osmanlı Beyliği'nin ilk devirlerde deniz gücünün olmadığını İ.H. Uzunçarşılı'nın da dikkatini çekmiş olmalı ki bir eserinde "Anadolu Beyliklerinde denizcilik" (*Osmanlı Devleti Teşkilâtına Medhal*, Ankara 1988, 145-146) başlığı altında sahil beyliklerinin deniz ile olan ünsiyetlerine yer vermiştir.

Burada gerçeğe uymayan bazı haberlere de yer vermek gerekir. Bu cümleden olarak 1308 yılında İmralı adasının fethinin gerçekleştirildiğine dâir haber rivayetten öte gidememiştir. *Tevârih-i âl-i Osman* gibi muahhar olup ilk devirlere âit bilgiler veren kaynaklarda İmralı'nın fethine dâir bilgi yoktur. Ancak Hammer, Bizanslı müverrih George Pachymeres'e dayanarak Türklerin elinde 30 adet gemi olduğunu, adanın bu gemilerle çevrildiğini ve sonunda savaş ile fethinin mümkün olduğunu iddia etmektedir. Diğer taraftan Beylik ümerasından Aykut Alp'in oğlu Emir Ali (= Kara Ali)'nin Kite tekfurunun arazisinde bulunan Ulubad (Apollonia) gölü üzerindeki Kız-adası (Alios)'nı savaşız elde etmesi hadisesinin, eski adı Galios olan İmralı'nın fethi zannedilmesinden hataya düşülmüştür. Bu hatayı yapan Hammer'den sonra bazı tarihçiler hatayı tekrarlamışlardır¹³. Halbuki bu tarihte Türklerin elinde 30 adet gemi olması mümkün değildir. Burada akla en yakın düşünce adanın teslim olmasıdır ki, her yerde mücadele veriliyorken bu da mümkün değildir¹⁴. Öte yandan adanın ne zaman fethedildiğine dair bilgimiz de yoktur. Bundan başka Osmanlı kaynaklarında bulunmayan bir rivayet de Osman Bey'in babasının Davud olduğu ve beraberinde bulunan 10.000 kişilik çadır halkı ile, Kefe'den deniz yoluyla Anadolu'ya göç ettiğine dâir haberlerdir. Bu durumda Osman ile babasının aşiret beyi olmadıkları, birer gemici oldukları iddia edilmiştir. Bu iddia daha da öteye götürülüp onların korsanlık yaptığı söylenmiştir¹⁵.

Osman Bey'in ve ceddinin gemici oldukları hakkındaki diğer bilgiler de tamamen hatalıdır. Bu uydurma haberi ilk veren Atinalı Chalkokondyles'dir. Ona göre Osman Bey 1298'de donanması ile Mora, Eğriboz ve Yunanistan'ın doğusuna başarılı bir deniz seferi yapmıştır. Aynı müellifin fahiş bir hatası da Osman Bey'in 1310 yılında Rodos'a başarılı bir sefer yaptığına dairdir. Tabiiyle bu iddialar yanlıştır. Nitekim H. A. Gibbons¹⁶ eserinde "Osmanlılar ve

¹³ Hammer, *Devlet-i Osmaniye Tarihi* (trc. Mehmed Ata), C. I, İstanbul 1336, 100. Bu hataya düşmeyip ikazda bulunanlar için bk. İ.H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, I, 109 ve not 5; M. Tayyib Gökbilgin, *Osman I. mad.*, *İA*, C. 9, 438-439. Buna benzer bir hata da Ertuğrul Bey'in bir donanma tertip ettiğine dairdir. Bk. Şehabettin Tekindağ, "Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu Hakkında Yeni Görüşler", *Atatürk Konferansları*, VII, Ankara 1980, s. 63-75.

¹⁴ Bu konuda bir karışıklık olabileceği ihtimali için bk. Necib Âsım, Mehmed Ârif, *Aynı eser*, s. 605, not 1.

¹⁵ Merhum Prof. Dr. Şehabettin Tekindağ, bu konulara dâir yapılmış bir yayının üzerine hazırladığı makalesinde (" Osman Gazi'nin Nesebi Meselesi", *Tercüman Gazetesi*, 14-15 Haziran 1982) bu haberlerin uydurma olduğunu ortaya koymuştur.

¹⁶ *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluşu*, İstanbul 1928, s. 30-31, 66 not 3, 237-238, özellikle bk. not 1. Rodos seferine âit bilgileri şüphe ile karşılayan İsmail Hâmi Danişmend, (*İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, I, s. 8) Osmanlı menbalarında bu sefer hakkında bilgi olmadığını ifade etmektedir. Halkokondyles bu kadarla da kalmayıp yanlış bilgi vermeye devam

İmparatorlukları hakkındaki ananevî yanlış fikirler” başlığı altında yaptığı tashihlerde bu konuyu da inceleyip hataları ortaya koymuştur. Burada önemle ifade etmek gerekir ki Osmanlıların Marmara'da ve Çanakkale Boğazı'nda bir donanmaya sahip olmaları, Karesi Beyliği'ni ilhak etmekle başlamıştır. Bu konuya ileride temas edeceğiz.

Gemicilikte İlk Adımlar

Kuruluşundan sonra bir müddet daha Beyliğin denizle yakınlığının olmadığını hesaba katmalıyız. Nitekim bu düşüncemizi güçlendirecek bir şiir, Bizans donanmasına olan hayranlığı ortaya koymaktadır. Kemal Paşazâde¹⁷'nin Osman Bey devrini anlatan eserindeki şiiri aşağıdadır:

Rumeli dâmenin tutar birisi
Berisinde Anadolu yakası
Ol iki derya içinde bin gemi
Bunlara mensubdur yok bir kemi

Kûh-ı peyker seyriçün açsa peri
Hem-ser olmaz birine tayr u peri

Salsa lenger kûha benzer sergerân
Açsa yelken bâd-ı sarsardır heman¹⁸.

Mübalağalı bir şekilde olsa da Bizans gemilerine hayranlık duymamak mümkün değildi. Nitekim Bizans hükümdarı Andronikos II (1282-1328)

etmiştir. Müellife göre Ertuğrul Bey bir donanma tertip ederek Rumeli'ye asker çıkarmıştır. Tabiatıyla buna hiç imkan yoktur (Bk. Şehabettin Tekindağ, “Osmanlı Devleti'nin Kuruluşu Hakkında Yeni Görüşler”, s. 63-75). Müellif muhtemelen Karesi Beyliği'nin gerçekleştirdiği akınlar ile karıştırmış olabilir.

¹⁷ İbn-i Kemal, *Aynı eser*, s. 23.

¹⁸ Muahhar olmakla beraber, Kemalpaşa-zâde'nin eseri en çok güvenebileceğimiz bir kaynaktır. Bu yüzden müellifin Bizans donanmasına olan hayranlığını dile getiren şiirinin de gerçeği ifade ettiğini söyleyebiliriz. Zira müellifin konuyu iyi araştırdığı anlaşılıyor. Okuyucuya yardımcı olmak üzere şiiri sadeleştirilmiş bir şekilde ifade etmekte yarar var:

Biri Rumeli'nin eteğini, biri de Anadolu yakasını tutuyordu.
Akdeniz ve Marmara içinde bin gemi bulunuyordu.
Hatta fazladır, az değil.
Dağ heybetindeki gemiler sefer için kanat açsa,
Kanatlar hiçbirine eş olamaz.
Demir atığında sarsılmaz bir dağdır,
Yelken açtığında sanki bir kasırgadır.

devrinde 20 aded triere denilen 3 sıra kürekli bir cins gemi inşası plânlanmıştı¹⁹.

Osmanlı Beyliği'nin askerleri ilk defa Aydos'un fethinde Bizans'tan gemilerle gelen asker ve mühimmat ile karşılaşular (1326). İznik muhasarasında (1331) Osmanlı Beyliği'nin gölde yüzdürecek gemisi her halde yoktu. Halbuki İznik gölden gemilerle takviye görmekteydi²⁰. Buna mani olunamıyordu. Orhan Bey İznik'in fethinden sonra Beyliğin merkezini buraya taşımıştır. Denizle veya gölle ünsiyeti olmayan beylik idaresinin bir müddet buraya taşınması manidar görülmektedir.

Osmanlı Beyliği'nin denizcilik faaliyetlerinde Bizans karşısında henüz yetersiz oluşunun bir delili de Bursa'nın fethinin gecikmesidir. Kuşatma sırasında Bursa'nın Mudanya ve Gemlik limanları yoluyla İstanbul'dan yardım alması fethin uzamasına sebep olmuştur. Gelen yardımlar denizden önlenemediği için, bu iki şehir bir müddet karadan abluka altında tutulmuştur. Kuşatmanın başlangıç tarihi hakkında ihtilaf varsa da genel olarak kabul edilen tarih 1314'tür. Bursa'nın fethi tarihi 1326 olduğuna göre güçlü surlarla birlikte bu yardımların da rolü olmalıdır. Burada konumuzla ilgili olan husus, Mudanya ve Gemlik limanlarına gelen Bizans takviye güçlerinin denizden engellenemeyişidir.

Sahillere ve sahil şehirlerine yapılan seferlerden sonra gemiciliğin önemi anlaşılmış olup her halde gemi inşaatına teşebbüs edildi. İlk tersane veya tezgâhın Karamürsel'in fethinden sonra (1324) burada kurulduğu tahmin olunabilir²¹. İlk tersanenin Gemlik'in fethinden (1333) sonra burada kurulmuş olması ihtimali de vardır. Veya Gemlik'in fethinden sonra her iki yerde tersane kurulmuş olabileceği de hesaba katılmalıdır. Kaynaklarda Yalova'nın fethi anlatılırken denizciliği ilgilendiren ifadeler dikkati çekmektedir. Yalova'nın teslim alınmasından (1337)²² sonra, kale hakimi mal ve eşya-

¹⁹ Bu devirde Bizans deniz gücü hakkında bk. S. Runciman, "Deniz Kuvveti'nin Ortaçağ Tarihindeki Rolü", *III. Türk Tarih Kongresi*, Ankara 1948, 156-164; Georg Ostrogoroky, *Bizans Devleti Tarihi*, s. 448, 485, 486.

²⁰ İbn-i Kemal, *Tevârih-i âli Osman*, II. Defter, s. 43. Bu konuya Aydın Taneri (*Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri, Kuruluş Devri*, Ankara 1981, s. 325) de temas ederek kuşatmanın denizden kontrol edilemeyeşine işaret etmiştir.

²¹ Hammer, *Devlet-i Osmaniye Tarihi*, 113-114.

²² Yalova'nın 1326'da fethedildiği rivayeti olunmakla beraber, 1337 tarihi kesinlik kazanmıştır. Bk. Halil İnalçık, "Aynı makale", s. 32-33. Yalova ve Karamürsel'in fetihlerinden sonra bölge timar erleri arasında paylaşırılmış ve bu erler kıyıları beklemekle görevlendirilmiştir. Kı-

sını gemilere yükletip İstanbul'a gitti. Bu arada Yalova sahilleri timar erlerine üleştirildi²³. Bu hazırlıklar Bizans'tan gemilerle gelebilecek tehlikeye karşı idi. Zira Bizans gemilerine karşı denizde savunma yapılamıyordu.

Orhan Bey devrinde Beyliğin birkaç yılda küçük çapta gemilerden müteşekkil bir donanmaya sahip olduğu anlaşılıyor. Bunda Karamürsel ve Gemlik belki de Mudanya'nın birkaç kilometre batısında yeralan Zeytinbağı (Trigleia) tersânelerinin rolü olsa gerek. Bu tarihlerden sonra hem sahil şehirlerinin fethinin arttuğunu hem de Rumeli'ye geçişin gündeme geldiğini görüyoruz. Mihaliç ve Edincik alındıktan sonra deniz seferlerine girişilmesi için Orhan Bey'in faaliyete geçtiği tesbit ediliyor. Kemal Paşa-zâde bu konuda verdiği bilgileri "Sultan Orhan sefine-i cihadı deryâ-yi gazâyâ salmağa ikdam..."²⁴ başlığı altında toplamıştır. Bu ifadeden savaş gemilerinin inşa edildiğini anlamak mümkündür. Nitekim 1337 yılı yazında denize açılma hususunda ciddi bir teşebbüsün olduğu anlaşılıyor. Buna göre muhtemelen Zeytinbağı'ndaki tersanede inşa edilmiş olan hafif gemilerle hareket edilmiş; ancak bu küçük donanma Bizans donanması tarafından püskürtülmüştür. Gemilerde savaş tecrübesi olmayan yaya askeri bulunuyordu²⁵. Burada Osmanlıların gemi inşaatında Karesili gemicilerden yararlandıklarını rahatlıkla söyleyebiliriz. Bundan sonra hem Rumeli'ye geçiş hem de fetihler için hazırlıklar başlamıştır. Nitekim beyliğin gücünü ifade edecek sikke darbedilmesi ve hutbe okunması herhalde buna işaret olmalıdır.

Orhan Bey Bizans ile yaptığı başarılı mücadelelerde, Beyliği kara ordusu ile belli bir seviyeye getirmişti. Ancak denize ulaşmış olmasına rağmen denizle yeterli düzeyde ünsiyeti yoktu. Orhan Bey bu başarılarından sonra Beylik kuvvetlerini Rumeli tarafına nasıl geçirebileceğini düşünmeye başladı. Kemal Paşa-zâde²⁶ Orhan Bey'in bu düşüncesini "kümât-ı guzâtı Rumili câni-

yıların ancak karadan savunulabildiğini ifade eden şu cümle manidardır. "Timar erleri gelüp kenârları bekletiler. Kim tâ kim İstanbul'dan gemi çıkartmaz oldılar". Bk. *Anonim Tevârih-i âli Osman* (F. Giese neşri), Hazırlayan Nihat Azamat, İstanbul 1992, s. 16. Ayrıca bk. Oruç Bey, *Tevârih-i âli Osman*, Hannover 1925, s. 15. Yukarıdaki ifade bu eserde de zikredilmektedir.

²³ Mehmed Neşri, *Kitâb-ı Cihan-Nümâ Neşri Tarihi*, C.I, (Yay. Faik Reşit Unat, Mehmet A. Köymen), Ankara 1987, s. 153.

²⁴ *Tevârih-i âli Osman*, II. Defter, s. 95.

²⁵ Bk. Elizabeth A. Zachariadou, "Karesi ve Osmanlı Beylikleri: İki Rakip Devlet", *Osmanlı Beyliği (1300-1389)*, Ed. Elizabeth A. Zachariadou, İstanbul 1997, 242-254. Müellif Trakya'da gaza yapmak üzere Boğazı geçen Karesi Beyliği'nin geniş çaplı donanmasının da başarılı olmadığını zikreder.

²⁶ *Tevârih-i âli Osman*, II. Defter, s. 96.

bine akıtmak sevdasına düştü; Akdeniz'den ne tarikiyle geçile deyü gice gündüz endişe deryasına düştü” gibi manidar bir ifade ile izah etmektedir. Müellif, Süleyman Paşa'nın babası Orhan Bey'in huzûruna gelip “sefine-i sîne-i şehriyâr-ı tacdârı emvâc-ı bihâr-ı efkârla dolmuş gördü” diyerek biraz da aşırı bir benzetme yapmıştır. Bütün bunlar beyliğin denizle tanışmasının heyecanı olarak düşünölmelidir. Süleyman Paşa savaş gemilerini gayret yelkeniyle donatıp gazâ deryasına salıp Akdeniz'i geçmeye talip olmuştur²⁷. Tarihçi Rûhî de bu konuya oldukça geniş şekilde yer vermiştir. Ona göre Orhan Bey “...Hudâ fırsat virürse denizi geçüp Rumili kâfirlerine gazâ idüp anları islâma davet” etmeyi düşünüyordu²⁸. Rûhî, Süleyman Paşa'nın düşüncelerine de yer vermiştir. Müellif Süleyman Paşa'nın “... Eğer pâdişah-ı âlem penâhdan ben za'if kuluna ol mübarek gazâ himmet olunursa ... denizi öte geçüp şol mübârek hâtuurlarından geçdüğü gibi küffara gazâ idüp ...” diye düşündüğünü nakletmektedir²⁹.

Karesi Beyliğı'nin Osmanlı Deniz Gücüne Etkisi

Osmanlı Beyliğı'nin sahil komşusu Karesi Beyliğı denizcilikte oldukça gelişmişti. Beyliğın birkaç yerde tersanesi mevcuttu. Karesi Beyliğı bazen tek başına bazen de Aydın, Menteşe ve Saruhan beylikleriyle birlikte Ege Denizi'nde Latinlere karşı mücadele etmekteydi. Osmanlı Beyliğı'nin bu konuda Karesi Beyliğı'nden öğreneceğı çok şey vardı. Karesi Beyliğı'nin deniz gücü Osmanlı Beyliğı'ni daima cezbetti. Orhan Bey zamanında gerek dost gerek hasım olarak temasların artması dikkat çekicidir. Bu beylikle olan temasların yoğunluğu, diğer komşu beyliklerle (meselâ Germiyan Beyliğı, Candaroğulları Beyliğı) olan temasların toplamından fazladır. Osmanlı Beyliğı'nin Rumeli'ye geçişte ve fetihleri genişletme ve yerleştirme siyasetinde Karesi'nin insan gücünü hesaba kattığını ve bundan yararlandığını rahatlıkla söyleyebiliriz³⁰.

²⁷ İbn-i Kemal (II. Defter, 96-97) bunu da romantik ve epik bir tarzda şöyle ifade etmektedir: “ Sultan-ı âsümân-ı tahttan ben kuluna icazet olursa sefine-i cihâd bâdbân-ı himmetle ziyet olup deryâ-yı gazâyâ salayım”; Ayrıca bk. M. C. Şehabettin Tekindağ, “ Süleyman Paşa ”, *İslâm Ansiklopedisi*, XI, s. 190-194.

²⁸ “ Rûhî Tarihi ” (Yay. Yaşar Yücel, Halil Erdoğan Cengiz), *Belgeler*, S. 18, Ankara 1992, s. 384.

²⁹ Aynı yer.

³⁰ Bu konuda bk. Feridun M. Emecen, “Beylikten Sancağa Batu Anadolu'da İlk Osmanlı Sancaklarının Kuruluşuna Dâir Bazı Mülâhazalar”, *Belleten*, LX/227, (Nisan 1996), 81-91. Ayrıca bk. aynı müellif, “Osmanlı'nın Batı Anadolu Türkmen Beylikleri Fetih Siyaseti: Saruhan Beyliğı Örneğı”, *Osmanlı Beyliğı (1300-1389)*, 34-40.

Osmanlı Beyliği'nin sahil şehirlerine ulaşması ve Bursa'nın elden çıkması Bizans için büyük bir darbe olmuştu. İmparator III. Andronikos Osmanlı Beyliği'nin bu genişlemesinden rahatsız olarak Karesi Beyliği'ne bir ittifak teklif etti. Bu ittifak Biga'da 1328 yılında Karesioğlu Demirhan Bey ile imparator arasında gerçekleşti³¹. İmparatorun bu teşebbüsü, iki beyliği birbirine düşürmek ve Karesi Beyliği'nin deniz faaliyetlerini engellemek içindi. İmparator 1329 yılında Cenevizlilerle de bir ittifak yaparken Saruhan ve Aydın Beyleri ile de barışı güçlendirmişti³². Ancak bu barış ortamı uzun sürmedi. Denizcilik faaliyetleri devam ediyordu. Nitekim Karesioğlu Demirhan Bey boğazdan Gelibolu yarımadasına asker çıkartarak akınlar yapmaktaydı. Bunun için 70 geminin kullanıldığına dair bilgiler bulunmaktadır. Bu akıncı kuvvetleri imparator III. Andronikos tarafından mağlup edilmiş ve geri çekilenler bu gemilerle Anadolu'ya dönmüşlerdir. Türkler 1330 yılında da boğazdan geçip karşı kıyıya iki yerden çıktılar. Bu yüzden Avrupa'da bir haçlı ittifakı gündeme geldi. Sonuçta bir Haçlı donanması teşkil edildi. Bu donanma 1334 yılında hazır hale getirildi. Donanmada Papalık, Fransa, Kıbrıs ve Venedik gemileri bulunuyordu. Haçlı donanması Batı Anadolu sahillerini vurmak üzere yaklaşırken Yahşi Bey de Edremit körfezinde pusu kurmuştu. Burada çıkan şiddetli savaşta Karesi donanması ağır bir yenilgiye uğradı. 100 kadar gemi tahrip edildi. Bu durumda Karesi Beyliği'nin donanma gücünün bir hayli zayıfladığı tahmin olunabilir. Bunun üzerine Yahşi Bey yeni gemilerin yapımını hızlandırdı. 1341'de elden çıkmış olan Gelibolu yarımadasının bazı limanlarına tekrar taarruzda bulundu. Aynı yıllarda Türklerin sahillerden Trakya içlerine akınlarda bulduklarına dair haberler de vardır. Bu akınları yapanların Osmanlı Beyliği'nin askerleri olabileceği ihtimali de mevcuttur³³.

Karesi Beyliği'nin tersanelerine gelince: Edremit Körfezi donanmanın önemli bir üssü olduğuna göre burada bir tersanenin de olduğu düşünülebilir. Öte yandan Beyliğin Edincik'te de bir tersanesi olduğu anlaşılıyor. Zira Osmanlı Beyliği burayı denizcilik faaliyetlerinde kullanmıştır. Nitekim Osmanlı Beyliği Çimbi kalesinden (1352)³⁴ sonra fethedilen Aya Şilonya kalesi

³¹ Zerrin Günal Öden, *Karası Beyliği*, Ankara 1999, s. 36.

³² Hammer, *Devlet-i Osmaniye Tarihi I*, İstanbul 1336, s. 150; Ayrıca bk. Zerrin Günal Öden, *Karası Beyliği*, s. 37.

³³ Zerrin Günal Öden, *Karası Beyliği*, s. 80-81.

³⁴ M. Münir Aktepe, "Osmanlıların Rumeli'de İlk Fethettikleri Çimbi Kal'ası", *Tarih Dergisi*, S.2 (1950), s. 283-307; Ayrıca bk. *Bizans Devleti Tarihi*, s. 488.

için Edincik üssünden asker nakletmişti³⁵. Karesi Beyliği Osmanlı Beyliği idaresine girdikten sonra, güçlü donanması da bu beyliğin malı olmuştur.

Bilindiği gibi Osmanlı Beyliği'nin Karesi Beyliği'ni ilhak ettiği tarih kesin olarak bilinmemektedir. Ancak yapılan araştırmalar sonucunda Karesi Beyliği'nin Osmanlı Beyliği'ne tamamen geçişini 1345'ten sonraya, 1347-1348 tarihlerine yerleştirmek mümkündür. Bu ilhak yıllarca sürmüş olabilir³⁶. Ciddi hiç bir mücadele olmadan gerçekleşen ilhakin en uzak tarihi 1360 olabilir. Bu tarihin önemli olduğuna şüphe yoktur. Zira Beyliğin çizdiği hedef Rumeli olup bunun için de gemiye ihtiyaç vardı. Bu tarihlerde Osmanlı Beyliği, Marmara'nın Anadolu sahillerinin hemen tamamının denetimini eline geçirmiştir.

Bazı mülâhazalar

Orhan Bey'in babasına vekâlet ettiği yıllarda Trakya sahillerine çıkartmalar yaptığına dâir bazı bilgiler olduğunu ifade etmiştik. Biz bunları zayıf ihtimal olarak karşılıyoruz. Osmanlıların denizle ünsiyetlerinin yeni yeni başladığı devirde buna imkân olmadığını da bildirmiştik. Ancak Karesi Beyliği denizcilerinin bu hareketlerde bulunabileceklerine dâir fikir yürütebiliriz. Buna örnek olarak 1321 yılında Şehzâde Orhan'ın Trakya sahillerine baskın harekâtı düzenlediği hakkındaki bilgidir. Güya Osmanlı Türkleri Trakya ve Makedonya sahillerine çıkıp, burada kaldıkları 18 ay zarfında her şeyi yakıp yıkıp yolları kesmişler. Bizans maliyesi çökecek duruma gelmiş. Halbuki bu devirde Osmanlı Beyliği'nin deniz aşırı topraklarda akınlar yapacak gücü yoktu. Bunlar yukarıda da ifade edildiği gibi romantik ve epik düşüncelerdir. Hammer'in iki Bizans müellifinden aldığı bu bilgiler indî mütalaa mahsulü olsa gerektir³⁷.

Öte yandan Osman Bey'in yaşlanması yüzünden dahi Orhan'ın deniz aşırı sefer yapması mümkün değildi. Orhan zaten babası tarafından kendi-

³⁵ Aşık Paşaoğlu, *Tevârih-i âli Osman* (N. Atsız), s. 124.

³⁶ Geniş bilgi için bk. Feridun M. Emecen, "Beylikten Sancağa...".

³⁷ Hammer, *Aynı eser*, s. 149; Necib Âsım, Mehmed Ârif, *Aynı eser*, s. 621. Bu haberlerin rivayetten öteye gidemediği hakkında bk. İsmail Hami Dânişmend, *Aynı eser*, s. 11. Burada bir karışıklık ihtimali olabilir. Bilindiği gibi Bizans'ın çağrısı üzerine gelen Katalanlar, Trakya ve Anadolu'da faaliyet gösterip Gelibolu'ya yerleştiler (1304). Sonra da Trakya'da Bizans'la mücadeleye giriştiler. Bu sırada Ece Halil idaresindeki 500 Karesili Türkmen onlarla birlikte hareket etmiş ve kılavuzluk yapmıştır (Bk. F. Emecen, " Gelibolu " mad. *DİA*, C.14, s. 1-6). Müellifler Karesili Türkmenleri Osmanlı Beyliği'nin askerleri olarak tanımlamış olabilirler.

sine vekil tayin edilmişti³⁸. Merkezden uzaklaşmaması gerekiyordu. 1321'de Orhan'ın Mudanya'yı fethettiği kaynaklarda belirtildiğine göre; aynı tarihte Trakya ve Makedonya gibi uzak sahillere çıkartma yapması zaten uygun düşmez. Esasen G. Ostrogorsky de eserinde bu haberlere yer vermemiştir. Ancak Osmanlıların bu tarihlerdeki Anadolu hakekâtı hakkında bilgiler vardır³⁹.

Bundan başka Orhan Bey'in ihtiyar Andronikos'a 1322 ve 1327'de yardım için gönderdiği kuvvetler ya Bizans donanması veya kiralık gemilerle taşınmış olmalıdır⁴⁰. Bundan sonraki geçişlerin Karesi Beyliği'nden intikal eden donanma ile gerçekleştiği muhakkaktır. Burada ihtimalleri zorladığımız takdirde Türklerin kiralık gemilerle karşıya geçtiklerini kabul edebiliriz. Nitekim bazı batı kaynaklarından iktibaslar yapan Gibbons⁴¹. Türklerin Cenevizlilerden kiraladıkları gemilerle Rumeli'ye geçtiklerinden bahsetmiştir. Türkler Cenevizli gemicilere bir duka altın ödüyorlarmış. Şu halde kiralık gemi konusu buradaki incelememiz için önemli bir ipucudur. Türklerin kiralık gemilerle Trakya'ya geçmiş olabileceklerine dâir akıl yürütebiliriz. Öte yandan çağdaş bir müellifin ifadesine göre batı Anadolu'nun her yanından gelme Türk korsanları adalara ve Trakya kıyılarına tâlân seferlerini sürdürmekteydiler⁴². Değerli araştırmacı Elizabeth A. Zachariadou, Türklerin 1330 başlarında atlarını da taşıdıkları gemilerle Çanakkale Boğazını iki kez geçip Trakya'ya akın yaptıklarını, Keşan'a kadar geldiklerini ve bu hareketin Osmanlı Beyliği'ne yanlış olarak mâledildiğini söylemektedir. Müellif devamla "akıncıların çıkış noktası göz önünde bulundurulursa bunların Karesili Türkler olması gerekir" demektedir⁴³. Muhtemelen bu seferlerin 1329 da ve 1331 de olduğu, birincisinde 70 gemi ile giden Orhan Bey'in kuvvetlerinin Meriç'in denize döküldüğü yerin batısında Trajanopolis'de karaya çıktığı; ikincisinde 15.000 kişilik bir Türk kuvvetinin Trakya'da karaya çıktığı rivayet

³⁸ Bk. Mehmed Neşri, *Aynı eser*, s. 136.

³⁹ Bk. *Bizans Devleti Tarihi*, s. 462-63, 465.

⁴⁰ M. Münir Aktepe, *Aynı makale*, s. 284; Ayrıca bk. Feridun Dirimtekin, "Muasır Bizans kaynaklarına göre Osmanlıların Rumeli'ye geçiş ve yerleşimleri", *VII. Türk Tarih Kongresi (25-29 Eylül 1970)*, C. II. Ankara 1973, s. 577-580.

⁴¹ *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluşu*, s. 82.

⁴² Bk. Donald M. Nicol, *Bizans'ın Son Yüzyılları (1261-1453)*, Tercüme Bilge Umar, İstanbul 1999, 183, 184. Korsanlık faaliyetleri müteakip yıllarda da devam etti. Bk. s. 244, 245, 280.

⁴³ Bk. "Karesi ve Osmanlı Beylikleri: İki Rakip Devlet".

edilmektedir⁴⁴. Bu yardımların ulaşmasında kullanılan gemiler için yukarıda ifade edilen tahminler geçerli olmalıdır.

Diğer bir yabancı bir tarihçiye göre; Osmanlı Beyliği bulunduğu mevki itibariyle fetih politikasını geliştirme imkânını bulabilmiştir. Diğer beyliklere bakacak olursak, coğrafi bakımdan pek şanslı olmadıklarını görürüz. Bu cümleden olarak Batı Anadolu'da kurulmuş olan devletler (Karesi, Saruhan, Aydın ve Menteşe) denizle karşılaşınca fetih ve genişleme imkânlarını kısa zamanda tükettiler. Böylece yayılmacı faaliyetlerini dondurmak zorunda kaldılar⁴⁵. Deniz aşırı seferlerini sürdüren Gazi Umur Bey'in korsanlık faaliyetleri yukarıda ifade edilmişti. Öte yandan denizlere açılmak kara fetihlerinden daha zordu. Üstelik denizlere ürkek bakan Türkler için adalarda tutunabilmek oldukça güç olmuştu. Bu yüzden Osmanlı Beyliği'nin Karesi'nin tecrübeli deniz ümerasına sahip çıkması beyliğe büyük menfaat sağladı.

Araştırmamızın sonucunu teyid edecek bir başka müellif de Kâtib Çelebi'dir. Kâtib Çelebi eserinin birinci bölümünde Beyliğin ilk deniz faaliyetleri hakkında hiç bilgi vermemiştir. Müellif bu konuyu, ihtimal vermeyip ya hiç araştırmadı veya yeterince bilgi toplayamayınca kayda değer bulmadı. Zira müellif mücadelelerin hep karadan olduğunu belirtmektedir⁴⁶.

Burada bir gemi rivayetine yer vermek gerekir. Bulgar ve Sırlarla baş dertte olan gasıp Bizans İmparatoru Kantakuzenos (1347-1354), Aydınoğlu Umur Bey'den yardım alarak durumunu düzeltmiş idi. Keza dahilî rakiplerine karşı da galebe eden Kantakuzenos, Umur Bey'den yardımın devamını talep etti. Ancak Umur Bey İzmir'in Latinler tarafından işgali (1344) yüzünden yardım edemedi⁴⁷. Fakat O, Orhan Bey'e başvurmasını tavsiye etti. Orhan bu sûretle imparatora yardıma başladı. Osmanlı Türk kuvvetleri Karadeniz sahilleri ile Edirne'yi Bulgarlardan geri aldı. Kendisi de bir tarihçi olan Kantakuzenos kaleme aldığı eserinde bu yardım karşılığında Orhan Bey'in, kızı Theodora'ya talip olduğunu ve bir heyet göndererek kızını aldırmasını istediğini bildirmektedir. Bunun üzerine Orhan Bey bir miktar kuvvet ile

⁴⁴ Ioannes Kantakuzenos'tan naklen Feridun Dirimtekin, "Aynı bildiri ", Müellif şüpheli bulduğu bu rakamlar için "ortaçağ mübalagası" demektedir.

⁴⁵ Franz Taeschner, "1453 yılına kadar Osmanlı Türkleri", (Çev. Necmi Ülker), *Tarih İncelemeleri Dergisi*, V, İzmir 1990, s. 283-309.

⁴⁶ *Tuhfetü'l-kibâr fi esfâri'l-bihâr*, (yay. Orhan Şaik Gökçay), İstanbul 1973, s. 18.

⁴⁷ Bk. *Bizans Devleti Tarihi*, 477, 479. Ayrıca bk. *Le Destan D'umur Pacha...*, s. 109-110; Donald M. Nicol, *Bizans'ın Son Yüzylları*, s. 217, 218.

mutemet adamlarından bir heyeti 30 gemi ile Silivri'ye gönderdi. Bunlar Theodora'yı bir törenle babası İmparator'dan teslim alıp Orhan Bey'e getirdiler (1346)⁴⁸. Burada kullanılan 30 gemi hikâyesi sadece Kantakuzenos'un tarihinden nakildir. Bu gemilerin kiralık gemiler olması veya Karesi Beyliği'ne âit bulunması ihtimali vardır. Ancak bu gemilerin Bizans veya Ceneviz gemisi olması da kuvvetle muhtemeldir⁴⁹. Orhan Bey'in son zamanlarında Beyliğin Bizans ile ilişkilerinde önemli gelişmeler olmuştur. Bu ilişkiler genel olarak askerî yardımlar üzerinedir.

Burada göz önünde bulundurulması gereken bir husus da Bizanslı gemicilerin Beyliğin hizmetine girmiş olabilecekleri ihtimalidir. Zira Bizans denizciliğinin zayıflamasıyla işsiz kalan denizcilerin, Köse Mihal örneğinde olduğu gibi Osmanlı hizmetine girmeleri mümkündür. Aydınoğlu Umur Bey'in donanmasında yerli Rumların görev aldığını ifade eden Prof. İnalçık, Rumların Osmanlı denizciliğine de katkıda bulunabileceklerini belirtmiştir⁵⁰.

İlk Gemi İnşaatı ve Salla Geçiş

Karesi Beyliği'nin fethinde büyük hizmeti geçen Süleyman Paşa'nın, peşpeşe Edincik, Biga ve Lapseki (Lampsakos)'yi de bizzat fethettiği anlaşılmaktadır⁵¹. Süleyman Paşa Gelibolu'nun Bizanslı hâkimi Andronikos Asan'ın oğullarından Manuel Asan, Ioannes Asan veya Michael Asan ile dost olduğu ve bunlardan birinin esir edilip müslüman olduğu ve Melik Bey adını aldığı zikredilir. Melik Bey müslüman olduktan sonra, Osmanlı Türklerini Rumeli'yi fethetmeleri için daima teşvik etmiştir⁵².

⁴⁸ Bk. Mükrimin Halil, *Düstûrnâme-i Enverî, Medhal*, İstanbul 1929, s. 67-68; Donald M. Nicol, *Bizansın Son Yüzyılları*, s. 216-217, 218, 247. Ayrıca bk. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. I, s. 135n.1, 138n.3. Buradaki gelin alma ve gemilerle ilgili bilgiler Kantakuzenos'un tarihinden alınmadır. Eserin güvenilir bir kaynak olmadığı da belirtilmiştir.

⁴⁹ Bu tarihlerde Osmanlı Beyliği-Bizans ilişkilerinde Ceneviz gemilerinden yararlanıldığı hakkında bk. Fevzi Kurtoglu, *Türklerin Deniz Muharebeleri*, İstanbul 1932, s. 73. Cenevizliler İstanbul'un Ticaret, işe temini ve gümrük gelirlerini ele geçirdikleri gibi gemi kiralama faaliyetlerini de sürdürüyorlardı. Bk. Donald M. Nicol, *Bizans'ın Son Yüzyılları*, s. 149, 186, 187, 214, 236-237.

⁵⁰ "The Rise of the Turcoman Maritime Principalities in Anatolia ...", s. 312.

⁵¹ M. C. Şehabettin Tekindağ, "Süleyman Paşa" mad., *İslam Ansiklopedisi*, C. XI, s. 190-194.

⁵² *Düstûrnâme-i Enverî*, (nşr. Mükrimin Halil), İstanbul 1928, s. 82,83. Bu konuda bir açıklama için bk. Mükrimin Halil, *Düstûrnâme-i Enverî, Medhal*, 93. Ayrıca bk. *Le Destan D'umur Pacha ...*, s. 61, 62, 94, 95.

Burada zikredilmesi gereken bir husus Türklerin Lapseki'de bir gemi inşa ettiklerine dâir haberdır. Lapseki'nin fethinden sonra buradaki tersanede gemi inşa faaliyetlerine devam edildiği anlaşılıyor. Enverî bu konuya özellikle temas etmektedir. Osmanlı Beyliği'nin ilk inşa ettiği gemi muhtemelen bu olmalıdır. Veya küçük gemiler daha önce mevcut olup da inşa edilen ilk büyük gemi budur. Bu geminin Süleyman Paşa'nın Rumeli'ye ilk geçişinden önce inşa edildiği ihtimali kuvvetlidir. Zira bu gemiyle Rumeli'ye geçişte asker taşınmıştır. Bunu aşağıdaki şiirden anlamak mümkündür⁵³.

Lebseki'de yaptılar ulu gemi
Gice anunla taşırılar âdemi

Kaynaklarda genel olarak "Rumeli'ne mürur"olarak anılan salla geçiş ifadelerinde kısmen destanî bir hava vardır. Avrupa kıtasına geçiş hiç şüphesiz bizim de yukarıda belirttiğimiz gibi ilk değildir. Bu geçişin Karesi Beyliği'nin donanmasına sahip olunduktan sonra gerçekleştiğini biliyoruz. Buna rağmen niye salla geçilmiştir. Halk arasında söylene söylene günümüze kadar gelen bu hatıraya bir yorum getirmek gerekir. Bilindiği gibi Orhan Bey büyük oğlu Süleyman Paşa'yı fetihlere memur etti. Süleyman Paşa'nın ise en büyük arzusu Rumeli'de fetihler yapmaktı. Ancak Beyliğin mevcut imkânlarına göre deniz aşırı sefer yapmak ciddî bir işti. Bu yüzden Süleyman Paşa denizcilikte daha tecrübeli olan Karesi ümerasından yardım aldı. Bu Karesi ümerası Ece Bey ile Gazi Fazıl Bey'dir. Çanakkale boğazının en dar yeri olduğu anlaşılan Viranca Hisar'ın bulunduğu yerde Ece Bey ile Gazi Fazıl Bey bir sal inşa ettiler⁵⁴. Bu sal ile gece vakti karşıya geçip bir esirle geri döndüler. Birkaç gün içinde bir miktar daha sal yaptılar. Süleyman Paşa, yine gece vakti emrindeki 70-80 er ile sallarla karşıya geçti. Şükrullah (Doğumu 1388) ise eserinde sal yapma işini titizlikle anlatıp, Süleyman Paşa'nın maiyetiyle denize açılmasına büyük önem vermiştir. Karşıya geçişi "Tanrıya bel bağlayıp aşular" diye tarif etmektedir. Bu cümle denizle ilgilenmenin pek yeni olduğunu ifade etmektedir⁵⁵. Bu yolla Çimbi kalesi fethedildi. Süleyman Paşa'nın Rumeli yakasına ilk geçişi bu olmalıdır. Başka bir müellif Süleyman Paşa'nın

⁵³ *Düstûrnâme-i Enverî*, s. 82.

⁵⁴ *Tevârih-i âli Osman*, II. Defter, s. 123-124; Neşri (*Kitâb-ı Cihân-nümâ*, s. 173, 175) de eserinde konuya geniş şekilde yer vermiştir. Oruç Bey (*Tevârih-i âli Osman*, s. 16-17) ise Ece ve Fazıl Beylerin denizcilikteki uzmanlıklarına yer vermiştir. Öte yandan Ruhî Tarihi'nde (s. 385) sal yapma işi değişik bir şekilde anlatılmaktadır. Keza bk. Gelibolulu Mustafa Âli, *Künhü'l-ahbâr* (Haz. Ahmet Uğur), Kayseri 1997, s. 74-76.

⁵⁵ *Behcetü't-tevârih* (N. Atsız), s. 54.

Rumeli'ye geçişini Osmanlı Beyliğinin ilk denizcilik faaliyeti olarak göstermektedir⁵⁶. Müellife bu konuda hak verilmesi gerekir.

Şu halde Karesi Beyliği'nin ilhakı ve yıllar sonra Gelibolu tersanesinin kuruluşu Osmanlı denizciliğinin başlangıcı olmuştur⁵⁷. Bu gelişmede Bizans denizciliğinin katkısını da kabul etmek gerekir. Aslında Fatih zamanında Beyliğin küçük bir deniz kuvveti olmuştur. Bu küçük donanma Gelibolu sancak beyinin emrinde bulunurdu. Lüzumunda hükümdar, Sadriazam veya serdar donanmaya kumanda ederdi. Fuat Köprülü, Fatih'ten önce deniz kuvvetleri ve teşkilâtı hakkında bilginin yok denecek kadar az ve dağınık olduğunu bildirmektedir⁵⁸. Bu ifade buradaki çalışmayı haklı çıkarmaktadır. Nitekim denizcilik faaliyetleri başlangıçta ya yapılamıyor veya pek cılız kalıyordu.

Bu makalede Osmanlı Beyliği'nin kuruluş yıllarında denizcilikle olan mesafeli durumu ile Karesi Beyliği'nin ilhakından sonra denizle olan ünsiyeti ortaya konmaya çalışılmıştır. Bununla beraber bazı hatalı bilgilerin rivayet-ten öteye gidemediği de gösterilmiştir. Bu çalışmanın özelliği Osman Bey ile Orhan Bey'in ilk devirlerindeki denizcilik faaliyetlerine ışık tutmaktır. Son olarak değişik şekillerde ifade edilen sal ile geçişe bir yorum getirildi. Özellikle bu dönemi ele almamızdaki maksat yanlış ve rivayete dayanan bilgileri ortadan kaldırmak olmuştur.

Osmanlı Beyliği Karesi Beyliği'nin katılmasıyla denizcilik konusunda çok kazançlı çıkmıştır. Bunu takip eden yıllarda Saruhan, Aydın, Menteşe ve Çandaroğulları beyliklerinin alınmasıyla gemicilik ve denizcilik faaliyetlerinde büyük artış gözlenir. İlk önemli deniz savaşları Yıldırım Bayezid devrinde olmuştur. Bu devirde de boğazın önemine binaen Gelibolu'da bir tersâne ve bir deniz üssü kuruldu. Bu tesisler Beyliğin denizcilik konusunda o zamana kadar sahip olduğu en büyük tesislerdir⁵⁹. Azeb teşkilâtının kuruluşu da bu devre rastlar. Bu gelişmelere rağmen Beyliğin deniz gücü, deniz aşırı limanlardan gelen Venedik ve Ceneviz donanmalarıyla boy ölçüşecek du-

⁵⁶ Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmanî*, C. IV, s. 784; Ramiz Paşa-zâde Mehmed İzzed, *Harita-i Kapudanân-ı Derya*, İstanbul 1285, s. 5, 7, 10.

⁵⁷ M. Fuad Köprülü, *Bizans Müesseselerinin Osmanlı Müesseselerine Tesiri*, İstanbul 1981, s. 71.

⁵⁸ M. Fuad Köprülü, *Aynı eser*, s. 72.

⁵⁹ İbrahim Sezgin, *XV. ve XVI. Asırlarda Gelibolu Kazasının Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, İstanbul 1998 (Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi), s. 83.

rumda değildi. Nitekim Beylik donanması Çelebi Mehmed devrinde Gelibolu'da başarısızlıklara uğramıştı. Gemi inşaatında en büyük hamleler hiç şüphesiz II. Mehmed zamanında gerçekleştirilmiştir. İstanbul'un fethinden sonra artan ihtiyaçlara cevap vermek üzere yeni bir tersâne inşaatı dikkati çeker⁶⁰.

Osmanlı Devleti'nin büyüyüp Doğu Akdeniz'de hâkimiyetini sağlamlaştırdığı XVI. yüzyılda tersâne tesisinde ve gemi inşa teknolojisinde büyük hamleler yaptığı bilinmektedir. Anadolu'da ve Avrupa'da toprakları bulunan bir imparatorluğun denizle de irtibatından dolayı güçlü donanmaya da sahip olması tabii idi. Mısır'ın fethinden sonra "Hâdimü'l-haremeynü's-şerifeyn" unvanını da alan Yavuz Sultan Selim denizciliğin önemini en iyi kavrayan padişah olmuştur. Nitekim Selim bir gün Kemal Paşa-zâde ile sohbetinde, istikbâle âit düşüncelerini anlatırken "Haliç tersânesini genişletip 300 adede çıkarmak niyetinde" olduğunu ifade etmiştir⁶¹.

Sonuç: Osmanlı Beyliği'nin kuruluşuna ait tartışmaların denizcilikle olan kısmına ışık tutacağına inandığım bu çalışmada, Beyliğin denizle hiç irtibatı bulunmuyorken ve hiç bir deniz taşıtına sahip değilken tedricen kaydettiği gelişmeler ortaya konmuştur. Ayrıca imkânların çok sınırlı olduğu bu devirlerde deniz aşırı seferlerin yapıldığına dâir haberlerin gerçek dışı olduğu da belirtilmiştir. Burada Osmanlı gemicilerin Karesili meslektaşlarından yararlandıkları da ortaya konmaya çalışılmıştır. Öte yandan Beylik döneminin bilinen tersanelerine ilaveten Mudanya'nın birkaç kilometre batısında yer alan Zeytinbağı (Trigleia) mevkiinde bir tersanenin daha olabileceğini de savunmak herhalde yerinde olur kanaatindeyiz. Tesbit edildiğine göre, nüfusun ekseriyetinin henüz göçebe Türkmenlerden oluştuğunu bildiğimiz Beylik, askerî gücünü yıllarca karada kullanmak zorunda kalmıştır. Beylik karada belli bir varlığa ulaştıktan sonra denize yönelmiştir. Bu da tabiiyle uzun yıllar sürmüştür. Bundan başka iyi bir askerî strateji uzmanı olan Osmanlılar yukarıda da ifade edildiği gibi gelişmeyi karada olduğu kadar denizde de gerçekleştirmişlerdir. Ancak başarılar devamlı olamamış, XVI. yüzyıldan sonra azalmıştır.

⁶⁰ Kritobulos, *Tarih-i Sultan Mehmed Hân-ı Sâni*, İstanbul 1328, s. 20-21, 42-43.

⁶¹ Bk. Mübahat S. Kütükoğlu, "Lütfi Paşa Âsafnâmesi (yeni bir metin tesisi denemesi)", *Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, s. 88.

