



GAZİ TÜRKİYAT  
BAHAR / 2023

**Atf / Citation**

TURAN, R., ALTINKAYNAK, S. (2023). "İstanbul'un Fethinde Gemilerin Karadan Yürütülmesinin Arka Planı". *Gazi Türkiyat*, 32: 1-11.

**Geliş / Submitted** 21.04.2023

**Kabul / Accepted** 14.05.2023

**DOI** 10.34189/gtd.32.001

## İSTANBUL'UN FETHİNDE GEMİLERİN KARADAN YÜRÜTÜLMESİNİN ARKA PLANI

*The Background of the Transportation of Ships from Land during the Conquest of Istanbul*

**Refik TURAN\***

**Serhat ALTINKAYNAK\*\***

**Öz**

Gemilerin karadan yürütülmesi meselesi dünya tarihine bakıldığında örneklerine çok sık rastlanan bir hadise değildir. Denizcilik tarihi içerisinde gemilerin karadan yürütülerek veya taşınarak bir su kütesinden başka bir su kütesine atlatılması imkânların zorlanması olarak da görülebilir. Bu imkânların zorlanmasıyla ulaşılamayan yerlere ulaşmakta ve fethedilemeyen yerler de fethedilmektedir. Ancak bunu gerçekleştirmek coğrafyayı iyi bilmeyi; bilgi ve mühendisliği iyi kullanmayı ve yeterince insan gücüne sahip olmayı gerektirmektedir.

Türkiye Selçuklu Devleti ve Beylikler dönemi öncesinde gemilerin karadan yürütülmesi hadisesine dair örnekler bilinmektedir. Türkiye Selçuklu Devleti'nin ilk döneminde gerçekleştirilen I. Haçlı Seferi esnasında Haçlılar, Bizans'ın gönderdiği hafif gemileri Kios (Gemlik)'tan İznik Gölü'ne karadan taşıyarak İznik'i ele geçirebilmişlerdir. Beylikler döneminde Aydınoğlu Gazi Umur Bey, gerçekleştirmiş olduğu bir seferinde yine karadan gemi yürütme veya taşıma faaliyeti gerçekleştirmiş ve başarı elde etmiştir. Yıllar sonra İstanbul kuşatması esnasında II. Mehmed'in kuvvetleri tarafından -bizzat onun projesi olarak- Marmara Denizi'nden Haliç'e gemiler karadan yürütülmüştür (21-22 Nisan 1453). İstanbul kuşatması esnasında gemilerin karadan yürütülmesi faaliyeti çok ustaca gerçekleştirilmiştir. Tarihte ilk kez gerçekleştirilmemiş olan bu faaliyetin kuvvetle muhtemel bir arka planı olmalıdır.

**Anahtar Kelimeler:** I. Haçlı seferi, İznik, Gazi Umur Bey, II. Mehmed, İstanbul'un fethi

**Abstract**

Transporting the ships from the land to float on the water is not an incident that is very common in the course of the history of the world. In maritime history, it can also be seen as forcing the means that the ships are evacuated from one water body to another water body by being moved or transported by land. With the difficulty of these possibilities,

\* Prof. Dr., Gazi Üniversitesi, Gazi Eğitim Fakültesi, Tarih Eğitimi Bölümü, Ankara/TÜRKİYE. rturan@gazi.edu.tr, ORCID: 0000-0001-7013-3288

\*\* Arş. Gör. Dr., Sinop Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Sinop/TÜRKİYE. saltinkaynak@sinop.edu.tr, ORCID: 0000-0002-2310-8394

*inaccessible places are reached, and the places that cannot be conquered are also conquered. However, to realize this requires a good knowledge of geography, good use of knowledge and engineering, and enough manpower.*

*There are known examples of the incident of the transportation of ships from the land before the Seljuk State of Turkey and the Beyliks period. During the First Crusade in the first period of the Seljuk State of Turkey, the Crusaders were able to capture Iznik by transporting the lightweight ships sent by Byzantine State from Kios (Gemlik) to Lake Iznik from land. During the period of Beyliks, also Aydınoğlu Ghazi Umur Bey carried out a ship movement or transportation activity from land and reached success. Many years later, during the siege of Istanbul, ships were carried out by land from the Sea of Marmara to Haliç by Mehmed II.'s forces -as his personal project- (21st-22nd April 1453). During the siege of Istanbul, the activity of conducting ships from the land was carried out very skillfully. This activity, which has not been carried out for the first time in history, must have a highly probable background.*

**Keywords:** First crusade, Iznik, Ghazi Umur Bey, Mehmed II, conquest of Istanbul

## Giriş

İstanbul kuşatması esnasında gemilerin karadan yürütülmesi faaliyetinin Türkiye Selçuklu ve Beylikler dönemi öncesinde birçok kez örneklerini görmekteyiz. Peloponnesos Savaşları (MÖ 431-404) sırasında Spartalılar, Korinth kentinden yardım olarak Atina'nın Saron Körfezi'ne ulaşmayı hedeflemişlerdi. Onlar hedeflerine ulaşmak için Korinth kıstağındaki diolkos üzerinden gemileri karadan yürütmüşlerdi. Yine MÖ 398'de I. Dionysius, Batı Sicilya'daki önemli Kartaca şehri olan Motya'yı (Mozia) kuşatması esnasında gemileri karadan yürütmüştü. İtalya'nın güneyindeki liman şehri Taranto (Tarente) kuşatmasında Romalılar, Annibal (Hannibal) (MÖ 247-183)'in ordusu tarafından sıkıştırıldıklarında deniz tarafından Metapontum (Métaponte) adlı şehirden yardım alabiliyorlardı.<sup>1</sup> Annibal, bu bağlantıyı kesmek için gemileri sürükleyecek makinalar yaptı ve onları şehrin ortasından açık denize ulaştırdı. Yine Mithredates (Mithridat) ile yapılan savaşta Roma generali Lucullus, kuşatma altında olan Kyzikos (Cyzique)<sup>2</sup>'u kurtarmak için Manyas Gölü (Dascylitis) üzerindeki büyük bir kayığı araba üzerinde denize kadar taşıtmış ve kayığa bindirdiği askerleri deniz üzerinden şehre sokmuştu (Charles Texier 2002: 160, Kırpık 2005: 76). 626 yılında Sasani hükümdarı II. Hüsrev, Avarlar ile ittifak kurarak Konstantiniyye'yi kuşatmıştı. Bu kuşatmaya Slavların da Sasaniler tarafında katıldıkları bilinmektedir. Slavlar özellikle burada monoxyla adlı kano tarzı kayıklarını karadan yürüterek Haliç'e indirmişlerdi. Tarihî verilere daha ayrıntılı bakılırsa Türkiye Selçuklu ve Beylikler dönemi öncesinde gemilerin karadan yürütülmesi ile ilgili hadiselerin örneklerini çoğaltmak mümkün olur.

Buradaki çalışmada özellikle I. Haçlı Seferi esnasında Iznik kuşatması sırasında Bizans'ın gönderdiği gemilerin karadan yürütülmesi; ardından Aydınoğlu Gazi Umur

<sup>1</sup> Metapontum, İtalya'da Taranto Körfezi'nde Bradano Irmağı'nın denize ulaştığı yerdeki bir liman şehridir (Kırpık 2005: 76 dn.16).

<sup>2</sup> Kapıdağ Yarımadası'nın güneyinde bulunan ilkçağ kentidir. Erdek ile Bandırma arasında bulunmaktadır (Umar 1993: 494).

Bey'in gemileri karadan yürütmesi faaliyeti kaynakların verileriyle değerlendirilecektir. Bu aşamadan sonra İstanbul kuşatması sırasında gerçekleştirilen gemilerin karadan yürütülmesi faaliyetinin benzerlikleri ve arka planı üzerinde durulacaktır.

### İZNIK KUŞATMASINDA GEMİLERİN KARADAN YÜRÜTÜLMESİ

Bizans açısından askerî bakımdan önemli bir şehir olan İznik, aynı zamanda konsillerin toplanma yerlerinden biri olarak dinî bakımdan da önemlidir. 1075 yılından itibaren Selçuklu hâkimiyetine giren ve yönetim birimi olan şehir, 1097 yılında I. Haçlı Seferi orduları tarafından kuşatılmış ve Selçukluların elinden çıkmıştır.<sup>3</sup>

İznik, coğrafi konum olarak İznik (Ascania) Gölü'nün doğu kıyısında yer almaktadır ve kalenin batı surları sığ olan göl suları içerisinden (Runciman 2019: 136); kuzey, doğu ve güney surları ise karadan yükselmektedir. Kuzeyde tepeleri ağaçlıklar ve bahçelerle kaplı Samanlı (Arganthonius) Dağı'na açılan İstanbul Kapısı; doğuda göl havzasının devamını oluşturan büyük vadiye açılan Lefke Kapısı; güneyde ise Uludağ tarafından Bursa'ya giden yolla birleşen Yenişehir Kapısı bulunmakta idi. Adı geçen kapılar ise çift sıra kuleler ve çukurların geçitlerini oluşturan dolambaçlı yollarla savunulmaktaydı (Kırpık 2005: 72).

*“Şehir, etrafı neredeyse hemen hemen birçok dağlar ile çevrili bir düzlemde olup, toprak verimli, zemin müsaittir ve ağaçlıklar ve ormanlar çeşitli faydalar sunar. Doğusunda<sup>4</sup>, üzerinden birçok yönlerden gemilerle İznik'e gidilebilen çok uzun ve geniş bir göl vardır. Bu, şehre önemli bir savunma imkânı sağlar, çünkü dalgaları surlara vuracak kadar yakındır. Diğer taraflarında surlarla, küçük kaynaklarla sulanan ve şehri zapt etmek isteyenlere çok büyük engel çıkaran bataklıklarla çevrilidir.”(Willermus Tyrensis'in Haçlı Kroniği 2016: 115)*

<sup>3</sup> 1075-1097 yılları arasında İznik'in durumu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. (Demirkent 2007: 21-27, Batır 2014: 35-104).

<sup>4</sup> Willermus Tyrensis burada “doğusunda” derken doğu yönünde ilerlemeyi kastetmiş olmalıdır. Çünkü biz biliyoruz ki göl, İznik Kalesi'nin batısındadır.



**Harita 1:** İznik Kalesi'nin Kuş Bakışı Görünümü<sup>5</sup>

I. Haçlı Seferi esnasında İznik Kalesi'nin kuzey, doğu ve güney surları; başka bir ifadeyle İznik Kalesi'nin deniz kıyısı dışındaki kara surları kuşatma altına alınmıştı (Anna Komnena 1996: 325-327, Albert of Aachen 2007: 94-101, Runciman 2019: 136; Demirkent 2007: 28-29, Batır 2014: 94-95). İznik Kalesi'nin kara tarafından kuşatma altına alınan kısımları Haçlılar tarafından kapatılmış ancak kale bir türlü teslim alınamamıştı. Bunun en önemli nedeni ise kalenin batı kıyısında göle açılan ikmal kapısının bulunması ve buradan yardım alınabiliyor olmasıydı (Anna Komnena 1996: 328, Albert of Aachen 2007: 100-101, *Anonim Haçlı Tarihi* 2013: 69, *Willermus Tyrensis'in Haçlı Kroniği* 2016: 117, 121, Runciman 2019: 138, Demirkent 2007: 29, 33, Kırpık 2005: 71-72, Batır 2014: 95). Hatta göl üzerinden kaledekilere bilgi akışı da sağlanmaktaydı. I. Kılıç Arslan kaledekilere göl üzerinden mektup yollayarak dayanmaları gerektiğini hatırlatmaktaydı (*Willermus Tyrensis'in Haçlı Kroniği* 2016: 117-118). Şehri bir türlü ele geçiremeyen Haçlılar, göl tarafının da kuşatmaya alınması için Bizans İmparatoru Aleksios Komnenos'tan yardım istediler (Anna Komnena 1996: 328, Albert of Aachen 2007: 114-116, *Anonim Haçlı Tarihi* 2013: 69, Runciman 2019: 138, Demirkent 2007: 33, Kırpık 2005: 75-76, Batır 2014: 100). Bunun üzerine imparator Haçlılara oldukça küçük ve hafif gemiler göndermiş ve bu gemiler Marmara Denizi'nden İznik Gölü'ne karadan atlatılmıştır.

Aleksios Komnenos'un gönderdiği gemilerin karadan yürütülmesi ile ilgili kaynaklarımız farklı bilgiler sunmaktadır. Anna Komnena, Kios (Gemlik)'tan (Umar 1993: 278-278, 444); Albertus Aquensis, Fulcherius Carnotensis ve Anonim Haçlı Tarihi (*Gesta Francorum et Aliorum Hierosolymitanorum*) ise Kibotos (Civitot / Civitot /

<sup>5</sup> Harita *Google Earth Pro* üzerinden alınarak tarafımızca düzenlenmiştir (dilsiz haritaya erişim tarihi 23.02.2023).

Ciuitot)<sup>6</sup>tan İznik Gölü'ne karadan gemilerin yürütüldüğüne dair bilgi vermektedir. Başlangıç noktasından İznik Gölü'ne kadar Albertus Aquensis 7 mil (11018 m. / tkr. 11 km.)<sup>7</sup> ve Willermus Tyrensis ise 7 milden uzun bir mesafe bilgisini vermektedir (Anna Komnena 1996: 328, Albert of Aachen 2007: 114-116, *Anonim Haçlı Tarihi* 2013: 69, Fulcherius Carnotensis 2009: I/X, 67, Yıldız 1999: I/X, 37, *Willermus Tyrensis'in Haçlı Kroniği* 2016: 121). Ayrıca gemilerin karadan yürütülmesinin gece gerçekleştirildiği bilgisi de mevcuttur (Albert of Aachen 2007: 114-116, *Willermus Tyrensis'in Haçlı Kroniği* 2016: 121). Kaynaklar arasında gemilerin taşıma işleminin nasıl yapıldığıyla ilgili en ayrıntılı bilgiyi Albertus Aquensis vermektedir. O, hem yayan hem atlı olarak sayısız insanın bu iş için çağırıldığını; kereste ve kendir halatlar ve boğa derisinden yapılmış kayışların kullanılarak insan ve atların omuzları ile arabaların çekilmesiyle gemilerin yürütüldüğü bilgisini vermektedir (Albert of Aachen 2007: 114-116). Diğer kaynaklar ise ayrıntıya girmeden hafif gemilerin arabalara yükletilerek halatlar yardımıyla insan ve öküz veya at yardımıyla çekilerek taşındığı bilgisini kaydetmektedirler (Anna Komnena 1996: 328, *Anonim Haçlı Tarihi* 2013: 69, Fulcherius Carnotensis 2009: I/X, 67, Yıldız 1999: I/X, 37, *Willermus Tyrensis'in Haçlı Kroniği* 2016: 121). Kaynakların verilerini değerlendirdiğimizde, Kibotos-İznik Gölü ve Kios (Gemlik)-İznik Gölü arasında karadan hafif gemilerin taşındığı; mesafenin takriben 11 km. olduğu; taşıma işleminin ise arabalar kullanılarak insan ve hayvan gücü ile halatlar vasıtasıyla yapıldığı anlaşılmaktadır. Burada kaynakların verdiği iki farklı güzergâh arasından hangisinin daha uygun olduğuna gelindiğinde mesafeye ve coğrafyaya bakılması gerekmektedir. Kibotos'tan İznik Gölü kıyılarına Drakon Vadisi yoluyla giden güzergâh, Altınova-Ayazma-Akçukur-Taşallı-Valideköprü-Yalakdere-Kızderbent-Bayındır-Boyalıca ve nihayet İznik Gölü kıyıları şeklinde olmalıdır (Altan 2001: 572 dn.3 ve dn.5). Bu güzergâh günümüz yolları ile takriben 33 km.'ye tekabül etmektedir. Kios (Gemlik)'tan İznik Gölü kıyılarına kadar batı doğu yönlü gidilebilecek tek bir güzergâh mevcut olup takriben 17 km.'ye tekabül etmektedir. Burada İznik Gölü'nün batı istikametinde ovaya doğru sularının yükselmesi -gölün değişimi- ihtimali de düşünülmelidir. Bu durumda 17 km.'lik mesafe daha da kısalabilir ve kaynakların mesafe verileriyle -tkr. 11 km.- örtüşebilir. Buna karşın gölün kuzey istikametine karşı dağların varlığı nedeniyle çok içerilere giremeyeceği de düşünülmelidir. Kibotos-İznik Gölü arası güzergâh mesafe olarak uzun; coğrafi olarak dağlık ve engebelidir. Buna karşın Kios (Gemlik)-İznik Gölü arası güzergâh mesafe olarak kısa; coğrafi olarak düz ve engebesizdir. Buradan hareketle bir gecede hafif

<sup>6</sup> İznik Körfezi'nin ağzı yakınında güneyde bir kıyı köyüdür (Umar 1993: 437); Bugünkü Hersek yakınlarında olmalıdır. Ayrıntılı bilgi için bkz. (Ramsay 1960: 203 No.52, 219-220 No.7, 228-229 No.20 ve dn.3).

<sup>7</sup> Günümüzde 1 mil takriben 1609 m.'ye tekabül etmektedir. Ancak Yunan, Roma, Bizans ve Osmanlı zamanlarında bu hesaplamalar farklılık göstermektedir. 1 Bizans mili (milyon) 5000 ayak yani 1574 m.'ye tekabül etmektedir. Bizans ölçü hesaplamaları için bkz. (Loizos, "Byzantine Measures", *Digital Humanities: Diophant Ancient Measures Converter*, 2, [http://www.anistor.gr/history/Byzantine\\_Units.pdf](http://www.anistor.gr/history/Byzantine_Units.pdf) (erişim tarihi 24.01.2023); Yunan, Roma ve Osmanlı hesaplamaları için ayrıca bkz. (<http://www.anistor.gr/history/diophant.html>) (erişim tarihi 24.01.2023).

gemilerin taşınabileceği en uygun güzergâhın Kios (Gemlik)-İznik Gölü olması gerekmektedir. Keza kaynakların verdiği tkr. 11 km. mesafe ve bir gecelik zamana en uygun güzergâh da burasıdır. Diğer güzergâhtan bir gecede taşınma yapılmasının zamanın koşullarında mümkün görünmediği de düşünülmelidir.



Harita 2: Marmara Denizi'nden İznik Gölü'ne Karadan Ulaşan Güzergâhlar<sup>8</sup>

### GAZİ UMUR BEY'İN GEMİLERİ KARADAN YÜRÜTMESİ

Aydınolu Gazi Umur Bey, kendi döneminde özellikle Adalar Denizi'ndeki adalara; Mora, Yunanistan, Kili, Eflak gibi uzak bölgelere düzenlediği deniz seferleri ile denizcilik alanında kayda değer bir ün elde etmiştir.<sup>9</sup> Gazi Umur Bey'in gerçekleştirdiği bir seferinde gemileri karadan yürüttüğünü bilmekteyiz. Lâkin onun gemileri karadan yürüttüğü seferi ne yazık ki sadece *Düstûrnâme-i Enverî*'ye yansımıştır. Buna göre, Umur Bey'in donanması İzmir'den 350 gemi ile yola çıkmış ve on dokuz gündüz-gece yol almış ve yirminci gün karaya ulaşmıştır. Germe adı verilen bir yerde 50 gemi bırakılıp diğer 300 gemi tahtaları sabun ile kayganlaştırılıp muhtemelen halatlarla çekilerek karadan yürütülmüş ve Karadeniz'e atlatılmıştır. Gazi Umur Bey, İstanbul'da tekfur tarafından misafir edilmiş ve sonrasında Eflak bölgesindeki Kili'ye ulaşmıştır. Orada birçok kaleye akınlar yaparak yüklü bir ganimetle tekrar aynı yoldan geri dönmüştür (*Düstûrnâme-i Enverî*, Ancien Fonds Turc

<sup>8</sup> Harita *Google Earth Pro* üzerinden alınarak tarafımızca düzenlenmiştir (dilsiz haritaya erişim tarihi 23.02.2023).

<sup>9</sup> Aydınolu, Gazi Umur Bey ve dönemi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. (Köprülü 1928: 417-426, Akın 1946, Lemerle 1957, Baykara 1991: 239-241, Günel Öden 2002: 793-796).

250: vr.73-74, *Düstûrnâme-i Enverî* 1928: 43-45, *Le Destan d'Umûr Pacha* (*Düsturname-i Enverî*) 1954: 89-93, Celep 2017: 59-63).

Mezkûr veriden çıkarılan sonuçlar hususunda araştırmacılar arasında bir birliktelik mevcut değildir. Gazi Umur Bey'in seferi hususunda M. Halil Yinanç (Yinanç 1930: 41), Paul Lemerle (Lemerle 1957: 129-143), Erdoğan Merçil (Merçil 1991: 240), Z. Günel Öden (Günel Öden 2002: 794), Karadeniz ve Tuna Nehri deltasındaki Kili seferi üzerinde durmuşlardır. Himmet Akın ve Tuncer Baykara ise Tuna Deltası'ndaki Kili ve Yunanistan'ın batısındaki Epir seferlerinin muhtemelen Enverî tarafından birbirine karıştırıldığı veya bu seferlerin anlatımında iç içe geçtiğini ifade etmektedirler. Himmet Akın, Enverî'deki Germe'nin İnebahtı civarındaki Germe olduğunu ve Umur Bey'in daha önce bölgeye yaptığı bir sefer olduğunu ifade etmektedir. Kili seferinin ise 1339-1340'da gerçekleştiğini belirtir (Akın 1946: 42-43). İnebahtı yakınlarındaki Germe tezini ayrıca Piri Reis'in "*Espire İspiti limanının güneybatısı lodos tarafında Seline Kalesi vardır. Kalenin İnebahtı tarafında Keşişlik Adası vardır. Bu adayı merhum Gazi Umur Bey fethetmiştir. İhtiyar Hıristiyanlardan şunları işittim: Gazi Umur Bey, Atina körfezinden İnebahtı Körfezine kadar altı millik mesafeden gemilerini karadan aşırarak İnebahtı yakınlarında bazı yerleri fethetmiş; sonra gemileri yakarak esirleri karadan sürüp bu tarafa getirmiş vesselâm.*" (Piri Reis: I, 282) şeklinde verdiği bilgi ile de desteklemiştir. Tuncer Baykara, 1342 yılı sonlarında gerçekleştiğini ifade ettiği sefer ile ilgili olarak bir boğaz ile ayrılan yerlerde Türklerin kuzeydeki denize kara; güneydekine ise ak dediklerini ifade etmiştir. Hatta Sinop'ta da bu gerçeğin yaşadığını eklemiştir. Buradan hareketle de Türklerin Mora'nın öte yanına Karadeniz demiş olabileceklerini ifade etmiştir. Böylece buradaki Karadeniz ile büyük Karadeniz'in birbirine karıştırıldığını ve iki seferin tafsilatının birbirine geçtiğini belirtmiştir (Baykara 1991: 68-69). H. Necati Hatipoğlu da sadece Epir seferi üzerinde durmakta; buna dayanak olarak da Antikçağ'da gemilerin Korinth kıstağında karadan yürütüldüğünü ve nihayetinde burada kazılarla ortaya çıkarılan Diolkos gemi güzergâhının bulunduğunu ifade etmiştir (Hatipoğlu 2005: 137 vd.). Karadeniz ve Tuna Nehri deltasındaki Kili seferi üzerinde duranlar karadan gemilerin yürütüldüğü yer ile ilgili herhangi bir değerlendirme yapmazken; Yunanistan'ın batısındaki Epir seferi üzerinde duranlar ise Yunanistan ve Mora arasındaki Korinth kıstağından karadan gemilerin yürütüldüğünü ifade etmektedirler. Mustafa Daş bu konu üzerine müstakil bir inceleme gerçekleştirmiştir. Enverî'nin, Umur Bey'in diğer seferlerini birbirine karıştırmadığı bilinmektedir. Buradan hareketle eğer Enverî iki sefer anlatmaya çalışsaydı bunları ayrı ayrı anlatması ve kahramanını yüceltmesi gerekliydi. 1336-1341 yılları arasında Umur Bey, müttefiki olarak Bizans'a yardım etmekte idi. 1341 yılında da Umur Bey, Bizans'a yardım amacıyla Karadeniz ve Tuna Nehri deltasındaki Kili üzerine sefer düzenlemiştir (Daş 2013: 79-81). Mustafa Daş, yukarıda Piri Reis'e atıfla verilen bilgiyi ise Enverî'den yansıma olarak ve ondan çok sonraki dönemlerde yazıldığı şeklinde yorumlamıştır (Daş 2013: 80). Zaten Piri Reis de "*İhtiyar Hıristiyanlardan şunları işittim:*" (Piri Reis: I, 282) demekle bilginin







## İSTANBUL KUŞATMASINDA GEMİLERİN KARADAN YÜRÜTÜLMESİ

Fetihten bir sene kadar önce, Rumeli Hisarı'nın inşası sıralarında Haliç ile İstanbul Boğazı arasındaki arazinin etüt çalışmalarının yapıldığı ve bu sayede de gemilerin Haliç'e indirilmesinin ilk hazırlıklarının yapıldığı kaynakların verileriyle anlaşılmaktadır. Bu II. Mehmet tarafından hazırlanan büyük ve gizli bir projedir (Emecen 2016: 62-64).

Kuşatma esnasında 20 Nisan 1453'te Bizans'a yardım gemilerinin (Cenova gemileri) gelmesi ve Baltaoğlu Süleyman Bey'in gemileri durduramaması neticesinde bu gemiler Haliç'e girmiştir. Bunun neticesinde hâlihazırda gemilerin Haliç'e indirilme projesinin tarihi öne çekilmiştir.<sup>12</sup> Bu günün gecesi II. Mehmet için çok sıkıntılı geçmiş ve Çandarlı Halil Paşa'nın etkisiyle muhasarayı kaldırmayı dahi düşünmüştür. Bu sıralarda Akşemseddin'in kendisini eleştiren ve kendisine muhalefet edenlerle ilgili yapması gerekenleri anlattığı mektubu ile baş başa kalmıştır.<sup>13</sup> Nihayet Baltaoğlu Süleyman'ın görevden alınması yapılan ilk hamle olmuş ve kuşatmaya devam edilmiştir. 21-22 Nisan'da Osmanlı gemileri karadan yürütülerek Haliç'e indirilmiştir. Bu faaliyetin tarihi hususunda Osmanlı, Bizans ve Latin kaynakları hemfikirdir (Emecen 2012: 264-265; Emecen 2016: 65).

Barbaro, Dukas, Kritovulos gibi kaynaklar gemi sayısı hususunda farklı bilgiler vermekle birlikte gemilerin çekilme süreçlerini birbirine benzer şekilde ifade etmektedirler. Buna göre takriben 50-60 gemi altlarına yuvarlak kalaslar konularak ve kayganlaştırılarak insan gücü ile halatlar ve makaralar yardımıyla çekilmiştir. Bu konuda Tursun Bey, Aşıkpaşazâde, Neşri gibi Osmanlı kaynakları kısıtlı bilgiler sunmaktadır. Yaygın görüşe göre gemiler Tophane'den Kasımpaşa'ya çekilmişlerdir. Ancak bu uygulamanın Bizans tarafından gözle görülebilecek bir mesafede olması durumun bir daha gözden geçirilmesini zorunlu kılmıştır. Bu hususta Feridun Emecen ayrıntılı bir inceleme gerçekleştirmiştir. Buna göre bir kısım gemiler, Beşiktaş koyu ilerisindeki dere yatağında inşa edilmişler ve daha sonra limandaki diğer küçük çaplı gemiler ile birlikte etap etap çekilerek bugünkü üçüncü Haliç Köprüsü civarında Eyüp karşındaki bir mevkidenden denize indirilmişlerdir.<sup>14</sup>

<sup>12</sup> 20 Nisan'daki deniz savaşı ve Baltaoğlu Süleyman Bey'in görevden alınması hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. (Emecen 2012: 254-259).

<sup>13</sup> Akşemseddin'in II. Mehmet'e yazdığı mektup, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, nr.E.5584'teki *Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Kılavuzu*'nda (İstanbul 1938, nr.VII) yayımlanmıştır. Mektup hakkında bkz. (İnalçık 1954: 127-128 / neşr. 217-219); Mektubun transkripti, tıpkıbasımı ve günümüz Türkçesi için bkz. (İnalçık 2021: 190-195); Krş. (Emecen 2012: 260-261).

<sup>14</sup> Kaynaklardan edinilen bilgiler ve değerlendirmeler için bkz. (Emecen 2012: 265-275).

## SONUÇ

Türkiye Selçuklu ve Beylikler dönemi öncesinde gemilerin karadan yürütülmesi faaliyetinin birçok kez gerçekleştirildiği bilinmektedir. Türkiye Selçuklu Devleti'nin ilk zamanlarında I. Haçlı Seferi esnasında bir noktadan diğerine Bizans tarafından gönderilen hafif gemilerin kereste ve kendir halatlar yardımıyla; insan ve hayvan (at veya öküz) gücü ile karadan çekildiği açıkça bilinmektedir. Yine Anadolu Beylikleri zamanında Aydınogulları Beyliği'nin ünlü beyi Gazi Umur Bey'in bir seferinde bir noktadan diğerine tahtaların sabun ile kayganlaştırılarak ve muhtemelen halatlar yardımıyla gemilerin karadan çekildiği bilinmektedir. Bu iki faaliyetten sonra İstanbul kuşatması esnasında bir noktadan diğerine yuvarlak kalasların kayganlaştırılarak kullanılması ve bunlar üzerinde gemilerin insan gücü ve makaralar yardımıyla karadan çekilmesi gerçekleştirilmiştir. İznik kuşatması, Gazi Umur Bey'in seferi ve İstanbul kuşatması sırasında gerçekleştirilen gemilerin karadan yürütülmesi faaliyetleri uygulama açısından birbirine oldukça benzemektedir. Bu benzerlikten anlaşıldığı üzere II. Mehmed, gemileri karadan yürütme projesini, muhtemelen mezkûr iki örneğe dayandırmış veya bu örneklerle bir şekilde vâkıf olmuş olmalıdır. Onun gemileri karadan yürütmesi faaliyeti, kendisinden önce gerçekleşmiş örneklere göre daha profesyoneldir. Buradan hareketle II. Mehmed'in gemileri karadan yürütmesi, kendisinden önceki teknoloji transferini başarı ile gerçekleştirmiş olduğunu göstermektedir.

## KAYNAKÇA

- AKIN, H. (1946). *Aydın Oğulları Hakkında Bir Araştırma*. İstanbul: Pulhan Matbaası.
- ALBERT OF AACHEN. (2007). *Historia Ierosolimitana (History of the Journey to Jerusalem)*. Book II. (ed. and trans. Susan B. Edgington). New York: Oxford University Press.
- ALTAN, E. (2001). "Haçlı Ordularının Anadolu'da Geçtiği Yollar". *Belleten*, LXV/243, Ağustos, 2001: 571-582.
- ANNA KOMNENA. (1996). *Alexiad* (çev. Bilge Umar). İstanbul: İnkılâp Yayınları.
- Anonim Haçlı Tarihi (*Gesta Francorum et Aliorum Hierosolymitanorum*) (2013) (çev. Ergin Ayan). İstanbul: Selenge Yayınları.
- Anonim Selçuknâme (*Anadolu Selçukluları Tarihi III-Histoire Des Seldjoukides D'Asie Mineure*) (1952) (çev. F. N. Uzluk). Ankara: Örnek Matbaası.
- Anonim Selçuknâme (2014) (çev. Halil İbrahim Gök ve Fahrettin Coşguner). Ankara: Atıf Yayınları.
- BATIR, İ. B. (2014). *Selçuklu Başkenti İznik*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- BAYKARA, T. (1990). *Aydınoglu Gazi Umur Paşa*. Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- CELEP, M. (2017). *Düsturname-i Enveri'nin Transkripti ve Türk Kültür Tarihi Bakımından Değerlendirilmesi (XVIII.Kitap-Aydınogulları)*. (Yayımlanmamış yüksek lisans tezi). Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- DAŞ, M. (2013). "Aydınoglu Umur Bey'in Tartışılan Epir ve Tuna Seferi". *Uluslararası Batı Anadolu Beylikleri Tarih Kültür ve Medeniyeti Sempozyumu – I Aydınogulları Tarihi (Bildiriler)*. 04-06 Kasım 2010 / Aydın (haz. Mehmet Ersan, Mehmet Şeker, Cüneyt Kanat). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları, 73-82.

- DEMİRKENT, I. (2007). "İznik'in Haçlılar Tarafından Kuşatılması". *Haçlı Seferleri Tarihi Makaleler-Bildiriler-İncelemeler*. İstanbul: Dünya Kitapları, 21-42.
- Düstûrnâme-i Enverî. Bibliothèque Nationale de France. Département des Manuscrits. Ancien Fonds Turc 250.
- Düstûrnâme-i Enverî (1928) (istinsah ve neşr M. Halil Yinanç). İstanbul: Devlet Matbaası.
- EMECEN, F. M. (2012). *Fetih ve Kıyamet*. İstanbul: Timaş Yayınları.
- EMECEN, F. M. (2016). "Karadan Yürütülen Gemiler Fatih Sultan Mehmed'in Gizli Projesi miydi?". *Fatih Sultan Mehmed Han ve Dönemi* (ed. Ayşenur Bilge Zafer). Bursa: Gaye Kitabevi, 60-69.
- FULCHERİUS CARNOTENSIS. (2009). *Kudüs Seferi* (çev. İlcan Bihter Barlas). İstanbul: IQ Kültür Sanat Yayıncılık.
- GREGORY ABÛ'L-FARAC (BAR HEBRAEUS). (1999). *Abû'l-Farac Tarihi II* (çev. Ömer Rıza Doğrul). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- GÜNAL ÖDEN, Z. (2002). "Aydınoğulları Beyliği". *Türkler*, 6: 793-796.
- HATİPOĞLU, H. N. (2005). "Orta Çağda Akdeniz'de Deniz Güçlerinin İncelenmesi Anadolu'da İlk Türk Denizciliği (Umur Bey'in Epir Harekatı)", *Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- İBN BİBÎ. (1956). *el-Evâmirü'l-Alâ'iyye fi'l-Umuri'l-Alâ'iyye I* (tıpkıbasım, haz. Adnan Sadık Erzi). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İBN BİBÎ. (1996). *el-Evâmirü'l-Alâ'iyye fi'l-Umuri'l-Alâ'iyye I-II* (çev. Mürsel Öztürk). Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- İNALCIK, H. (1954). *Fatih Devri Üzerine Tetkikler ve Vesikalar I*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İNALCIK, H. (2021). *Fatih Sultan Mehmed Han*. İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- KANAR, M. (2013). *Farsça Türkçe Sözlük*. İstanbul: Say Yayınları.
- KIRPIK, G. (2005). *Haçlılar (1095-1120)*. (Yayımlanmamış doktora tezi). Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- KÖPRÜLÜ, F. (1928). "Aydınoğulları Tarihine Ait". *Türkiyat Mecmuası*, 2: 417-426.
- Le Destan d'Umûr Pacha (Düsturname-i Enverî)* (1954) (texte, Traduction et Notes par Irène Mélikoff-Sayar). Paris: Presses Universitaires de France.
- LEMERLE, P. (1957). *L'Emirat d'Aydın Byzance et l'Occident. Recherches sur "La Geste d'Umur Pacha"*. Paris: Presses Universitaires de France.
- LOİZOS, D. I. "Byzantine Measures". *Digital Humanities: Diophant Ancient Measures Converter*, [http://www.anistor.gr/history/Byzantine\\_Units.pdf](http://www.anistor.gr/history/Byzantine_Units.pdf) (24.01.2023); <http://www.anistor.gr/history/diophant.html> (24.01.2023).
- MERÇİL, E. (1991). "Aydınoğulları". *DİA*, 4: 239-241.
- OLGUN, İ., DRAHŞAN, C. (1984). *Türkçe-Farsça Sözlük*. Ankara: Elhan Kitabevi.
- Piri Reis, *Kitâb-ı Bahriyye (Denizcilik Kitabı) I* (haz. Yavuz Senemoğlu), Tercüman Yayınları.
- RAMSAY, W. M. (1960). *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyası* (çev. Mihri Pektaş). İstanbul: MEB.
- RUNCİMAN, S. (2019). *Haçlı Seferleri Tarihi I* (çev. Fikret Işıltan). Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- TEXIER, C. (2002). *Küçük Asya -Coğrafyası, Tarihi ve Arkeolojisi- I* (çev. Ali Suat, Latin Harflerine Aktaran Kâzım Yaşar Kopruman, Sadeleştiren Musa Yıldız). Ankara: Enformatik ve Dökümantasyon Hizmetleri Vakfı.
- UMAR, B. (1993). *Türkiye'deki Tarihsel Adlar*. İstanbul: İnkılâp Kitabevi.
- Willermus Tyrensis'in Haçlı Kroniği (Başlangıçtan Kudüs'ün Zaptına Kadar)* (2016) (çev. Ergin Ayan). İstanbul: Ötüken Yayınları.
- YILDIZ, M. (1999). *Fulcherius Carnotensis Birinci Haçlı Seferi Vekayinamesi (Fulcheri Carnotensis Historia Hieroslymitana)*. (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.
- YİNANÇ, M. H. (1930). *Düstûrnâme-i Enverî Medhal*. İstanbul.