

Ejderhan Seferi ve Don- Volga Kanal Projesi

Mustafa Işık*

Özet

XVI.yüzyıl, Osmanlı Devleti'nin her bakımdan kurumsallaştığı ve bölgesinde en güçlü devletlerden birisinin olduğu dönemdir. Ancak yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti değişen koşullar ve gelişen Avrupa karşısında sıkıntı yaşamaya başlamıştır. Bu dönemde Osmanlı Devleti batıda Habsburg İmparatorluğu doğuda ise Safeviler ile yoğun mücadeleler içerisindeydi. Eşzamanlı olarak kuzeyde ise yeni bir tehdit olan Rusya belirmiştir. O zamana kadar Karadeniz'in kuzeyinin ve Kafkasların Rus tehdidine karşı sigortası olan Altınordu Devleti'nin zayıflaması bölgedeki statükoyu değiştirmiştir. Nitekim 1552 Kazan ve 1556 yılında ise Astrahan'ın Ruslar tarafından ele geçirilmesi Osmanlı Devleti'nin kuzeyde Rus tehdidini yakından hissetmesine neden olmuştur. Kazan ve Astrahan'ın elden çıkması neticesinde Osmanlı Devleti'nin hem Karadeniz'in kuzeyindeki egemenliği zedelenmiş hem de Orta Asya'daki Sünni Türkistan Hanlıklarının hac ve ticaret yollarındaki faaliyetleri sekteye uğramıştır. Bundan dolayı Osmanlı Devleti 1569 yılında Don ve Volga Nehirleri'nin birbirine en yakın olduğu bölgede bir kanal açarak önce Astrahan'ı ele geçirmeyi sonrasında ise Karadeniz ile Hazar Denizi'ni birbirine bağlayarak o bölgede donanma ve askeri üstünlüğü elde etmeyi planlamıştır. Ancak mevsim şartları, coğrafyanın zorluğu, Kırım Hanı'nın isteksizliği ve teçhizat yetersizliği gibi nedenlerden dolayı kanal kazma işi yarıda kalmış ve Osmanlı Devleti bu muazzam projeyi tamamlayamamıştır. Bu çalışmada Don-Volga Kanalı Projesi'nin sebepleri, kanal kazma süreci ve Ejderhan Seferi hakkında Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde yer alan Mühimme Defterleri'ndeki hükümlerden yola çıkılarak konu ele alınmıştır.

Anahtar Kelimeler: Don-Volga Kanalı, Ejderhan Seferi, Osmanlı Devleti, Rusya, Türkistan Hanlıkları

Ejderhan Campaign and Don- Volga Canal Project

Abstract

The XVI century was the period when the Ottoman State was institutionalized in every aspect and one of the strongest states in the region. However, from the second half of the century, the Ottoman Empire began to suffer from the changing conditions and developing Europe. In this period the Ottoman Empire was in intense struggles with the Safavids in the east and the Habsburg Empire in the west. Simultaneously, in the north, Russia had emerged as a new threat. The weakening power of Altınordu State, which was a guarantee for the Russian threat in the north of Black Sea and Caucasus until then, changed the status quo in the region. As a matter of fact, the occupation of Kazan in 1552 and Astrakhan in 1556 by the Russians caused the

* Dr. Öğr. Üyesi, Mustafa Kemal Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, egeli21@hotmail.com. (ORCID ID: 0000-0002-1241-1486)

(Makale Gönderim Tarihi: 06.07.2018; Makale Kabul Tarihi: 18.09.2018)

Ottoman Empire to feel the Russian threat closely in the north. As a result of the loss of Kazan and Astrakhan, the Ottoman Empire was damaged both in the north of the Black Sea and the activities of the Sunni Turkestan Khanates in Central Asia were interrupted. Therefore, in 1569, the Ottoman Empire planned to open a channel in the region where the Don and Volga Rivers were closest to each other and first planned to take Astrakhan back and then connect the Black Sea and the Caspian Sea to have naval and military superiority in that region. However, due to reasons such as seasonal conditions, geographical difficulties, reluctance of the Crimean National Army, and inadequate equipment, the canal excavation work was not done and the Ottoman State could not complete this huge project. In this study, the reasons for the Don-Volga Canal Project, the canal digging process and the Ejderhan Campaign were discussed by taking the lead from the provisions of Mühimme Registries, located in the Prime Ministry Ottoman Archives.

Keywords: Don-Volga Canal, Ejderhan Campaign, Ottoman State, Russia, Turkestan Khanates

Giriş

1475 yılında Kefe, 1484 yılında da Kili ve Akkirman'ın fethedilmesi ile Karadeniz adeta bir Türk gölü haline gelmiş ve İstanbul Boğazı'nın da Osmanlı Devleti'nin hakimiyetinde olması hasebiyle, Karadeniz ticaretinde Osmanlı Devleti önemli bir üstünlük elde etmiştir. Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ve Karadeniz'in Kuzeyindeki üstünlüğü zamanla Rusya'nın güçlenmesiyle tehlikeye girmeye başlamıştır. Bu doğrultuda Ruslar, güneye doğru ilerlemeye başladıklarında, Osmanlı Devleti hem Rusları durdurmak hem de çeşitli stratejik özelliklerinden dolayı Ejderhan'ı¹ Ruslardan geri almak, ayrıca burayı elde tutabilmek için de Don-Volga (Ten-İdil) Kanal Projesini hayata geçirmeyi planlamıştır. Biz burada, çalışmamızın ilk bölümünde Rusya'nın güneye inmesine karşı Karadeniz ve Kafkasların adeta sigortası durumunda olan Altınordu Devleti'nin yıkılışını, buna mukabil Moskova Knezliği'nin hızla büyüyüp geliştiğini ve Osmanlı Devleti'ni nasıl tehdit eder duruma geldiğini, ikinci bölümünde ise Ejderhan Seferi ve Don-Volga Kanalı Projesini çeşitli

¹ Şehrin birden fazla ismi vardır. Osmanlı kaynaklarında Ejderhan olan geçen şehrin ismi Rus Kaynaklarında ve diğer kaynaklarda Astrahan veya Astarhan olarak geçmektedir. Şehrin ismi İbn-i Batuta'ya göre; Tatarca'da vergiden muaf anlamına gelen "Tarhan" kelimesinden gelmektedir. İbn-i Batuta şehrin ismini şu şekilde açıklamaktadır ; Mübarek bir Türk Hacı bu bölgede yaşamış ve sultan tarafından vergiden muaf tutulmuştu. Bu yüzden şehrin adı o günden sonra Hacı-Tarhan olarak da anılmaktaydı. Ayrıca Timur istilasında yıkılan şehir istiladan sonra yeniden imar edilince "Hacı Tarhan-ı Cedid" yani Yeni Hacı Tarhan olarak da anılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. İlyaz Zaitsev, "Astrahan Hanlığı", *Türkler*, C.VIII, Ankara 2002, s.460.

yönlerden tahlil edip, böylesine önemli bir projenin neden gerçekleştirilemediğini izah etmeye gayret edeceğiz.

1- Altın Ordu'nun Yıkılışı ve Rusların Güneye İnme Siyaseti:

Karadeniz'in kuzeyinde yer alan ve önemli bir güç olan Rusya için güneye yani boğazlara inmek ve buralarda hâkimiyet kurmak her zaman en önemli devlet politikalarından birisi olmuştur. Ruslar için güneye inme politikasının uygulanabileceği iki coğrafya vardır. Bunlar; Balkanlar ve Karadeniz'in kuzey bölgeleridir. Balkanlara daha sonraki dönemlerde yönelecek ve Panslavizm hareketlerine öncülük edecek olan Rusya, ilk etapta gözünü Karadeniz'in kuzeyine çevirmiş ve bu amaçla Altınordu Devleti'nin zayıflamasını fırsat bilerek faaliyete geçmiştir.

Esasında Altınordu'ya tabi vasal bir şehir devleti olan Moskova Knezliği giderek güçlenmeye başlamış ve artık Altınordu'dan bağımsız hareket etmekten çekinmemeye başlamıştır. Bunun üzerine Moskova'yı cezalandırmak için Altınordu hükümdarı Mamay, Moskova üzerine bir sefere çıkmış ancak Kulikovo denilen yerde Ruslar tarafından çok ağır bir hezimete uğratılmıştır.² 1380 yılında meydana gelen bu bozgun sonucunda, Altınordu Hanlığı'nın Moskova üzerindeki hâkimiyeti zayıflamış ve bundan sonra Ruslar, Tatar boyunduruğundan kurtulmuşlardır.³ Mamay'ın bu hezimetinden sonra, Altınordu'nun başına Toktamış Han geçmiş ve ilk olarak Moskova yerine Timur üzerine hareket etmeye karar vermiştir. Bu amaçla, Toktamış Han 1388 yılında Timur üzerine bir sefere çıkmış ancak Timur'un ordusu Toktamış'ın öncü kuvvetlerini Sırderya yakınlarında bozguna uğratmıştır.⁴ Bu seferden sonra Toktamış, artık Timur üzerine sefere çıkmamaya itina göstermiştir. Ancak bundan sonra da Timur, 1391 yılında Toktamış'ın üzerine sefere çıkmış, bunun üzerine Toktamış, Timur'a barış teklifinde bulunmuşsa da, bu teklif Timur tarafından kabul edilmemiştir. Nitekim iki ordu Kunduzça (Kundurça) denilen mevkide karşı karşıya gelmiş ve Timur, hem Toktamış'a hem de Altınordu Devletine büyük bir darbe indirmiştir.⁵ Timur, Altınordu'nun tamamen yıkılması için 1395 yılında bir kez daha Toktamış üzerine sefere çıkmış ve Terek Irmağı boyunda yapılan savaşta Toktamış'ı yine mağlup etmiş ve bu savaş artık Altınordu Devleti'nin kaderini belirlemiştir.⁶ Görüldüğü gibi ilk önce Rusların 1380 yılında Kulikovo'daki galibiyeti, daha sonra Timur'un 1391 ve 1395 yıllarındaki iki seferi Altınordu'nun sonunu hazırlayan en önemli 3 savaş

² Yücel, Öztürk, "Kırım Hanlığı", *Türkler*, C.VIII, Ankara 2002, s.482.

³ Uli, Schamiloglu, "Altın Ordu" *Türkler*, C.VIII, Ankara 2002, s.426.

⁴ A.Yu, Yakubovskiy, *Altın Ordu ve Çöküşü*, çev. Hasan Eren, Ankara, 2000, s.158.

⁵ Yakubovskiy, *a.g.e.*, s.170-173.

⁶ Yakubovskiy, *a.g.e.*, s.176.

olmuştur. Toktamış'tan sonra Altınordu'nun başına, devleti canlandırmak için, Cengiz sülalesine mensup olmayan ve adeta Edige'nin kuklası durumunda olan Timur Kutluğ geçmiştir. Timur Kutluğ'u kumanda eden Edige'nin uğraşları da Altınordu Devleti'ni eski gücüne kavuşturamamıştır. Fakat Edige, Moskova'nın Litvanya ile mücadele ettiği tarihlerde, bu fırsatı iyi değerlendirmiş ve 1409 yılında Moskova üzerine bir sefere çıkmış, bu seferde de kısmen başarılı olmuştur.⁷ Bu tarihten sonra hızlı bir çözülme sürecine giren Altınordu Hanlığı'na, son darbeyi yine Cengizhan soyundan gelen, Kırım hanı Mengli Giray Han 1502 yılında vurmıştır.⁸ Mengli Giray, Altınordu'nun başkenti olan Saray şehrini ele geçirmiş ve tahrip etmiştir. Bundan dolayı da Mengli Giray'a "Taht-Algan" ünvanı verilmiştir.⁹ Altınordu Hanlığı her ne kadar 1502 yılında Kırım Hanı Mengli Giray tarafından resmen yıkılmış olsa da, esasında hanlık 1380 yılındaki Mamay'ın Kulikovo'da uğradığı hezimetten sonra siyasi gücünü büyük ölçüde kaybetmişti.¹⁰ Altınordu'nun yıkılışından sonra, devletin varisi olan hanlıklar –Kırım, Kazan, Astrahan, Nogay Hanlıkları– arasında çıkan veraset mücadeleleri de Rusların güneye inmelerine zemin hazırlayan bir sebep olmuştur. Bilindiği üzere Altınordu Devleti Moğol kökenli bir devlet olup, devletin mirası üzerinde bütün hanlıkların hakkı bulunmaktaydı ve hanlıkları idare eden kabile aristokrasisi de bu hakkı ele geçirebilmek için diğer kabilelerle sıkı bir mücadeleye girişmiştir. Bu mücadeleler şüphesiz Rusların işini kolaylaştırmıştır.

Altınordu Hanlığı'nın tarih sahnesinden silinmesinden sonra Ruslarla mücadele etme işi, Altınordu'nun varisi durumunda olan hanlıklara kalmıştı. Ancak bu hanlıklar arasında Ruslarla en fazla mücadele eden hanlık, Osmanlı Devleti'nin de desteği ve himayesiyle, şüphesiz Kırım Hanlığı olmuştur. Kırım Hanlığı zaman zaman Rusların üzerine yıpratıcı seferler yapmış ve bu seferlerde kısmen başarılı olmuştur. 1549 yılında Kırım Hanı, Osmanlı Devleti'nin de desteği ile Ejderhan üzerine bir sefere çıkmış ve sefer sonucunda Ejderhan'ı ele geçirmiştir. Bu başarı ile Kırım Hanlığı, Rusların güneye inmesine bir müddet daha engel olmuştur. Ancak IV. İvan'ın Rus tahtına geçmesi ile birlikte, Kırım Hanlığı için de zor günler başlamış bulunmaktaydı. Zira IV. İvan, Moskova Knezliği'ni, yıkılan Bizans'ın yerine III.Roma İmparatorluğu olarak görmekteydi.¹¹ Tahta geçtikten sonra IV. İvan'ın ilk işi bir zamanlar vasalı konumunda olduğu, Altınordu'nun varisleri olan

⁷ Yakubovskiy, *a.g.e*, s.196.

⁸ Halil, İnalçık, "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)", *Bellekten*, XII / 46, Ankara 1949, s.354.

⁹ Mustafa, Kafalı, "Altın-Orda Hanlığı", *Türkler*, C.VIII.,Ankara 2002, s.406.

¹⁰ Schamiloglu ,a.g.m , s.426.

¹¹ İnalçık, a.g.m, s.361.

hanlıkları ortadan kaldırmak olmuştur. Bu doğrultuda 1552 yılında Kazan'ı¹², 1556 yılında Ejderhan'ı¹³ zapt ederek, buraları birer Rus vilayeti haline getirmiştir. Bu olay sadece Rusya için değil tüm Doğu Avrupa için bir dönüm noktası olmuştur.¹⁴ Zira Nogaylar, Kazaklar ve Çerkesler'in büyük bir kısmı Rus egemenliğine girmişlerdir. IV. İvan'ın (Müthiş İvan) bu seferiyle artık, Kırım Hanlığı, Altınordu'nun mirası için yaptığı mücadeleyi kesin olarak kaybetmiştir. Ejderhan'ın Rusların eline geçmesi, Rusların artık bu coğrafyada daha rahat hareket edebilmelerine imkân sağlamıştır. Halil İnalçık, Kazan ve Ejderhan'ın düşmesiyle, artık Rus Çarlığı'nın kesin olarak kurulduğunu ifade etmektedir.¹⁵ Kazan ve Astrahan'ın Ruslar tarafından ele geçirilmesi neticesinde Volga Nehri artık bir Rus Nehri haline gelmiş ve kuşkusuz Rusların Asya İçdenizi yani Hazar Denizi'ne giriş kapısı olmuştur.¹⁶ Ayrıca ileride yapılması planlanan Don-Volga Kanalı vasıtasıyla Hazar Denizi de aynı zamanda Karadeniz'e ve Baltık Denizi'ne bağlanabilecektir.¹⁷

Ruslar, Kazan'ı ele geçirdikten hemen sonra Kafkaslardaki Hıristiyan Çerkesler ile görüşerek Kafkaslara inme hazırlıklarına başlamışlardı. Rusların Terek Irmağı kenarına kale yaparak, Kafkasya'ya inmek ve oradaki Osmanlı

¹² Kazan'ın düşmesi ve Kazan Hanlığı'nın yıkılışı hem Rusya hem de Türk illeri açısından önemli bir dönüm noktası olmuştur. Rusların Kazan'ı ele geçirmesinden önceki en ileri karakolu Züye Kalesi iken, Kazan'ın düşmesinden sonra İdil Nehri boyunca ilerleyerek 1556 yılında Ejderhan'ı zaptederek Hazar Denizi'ne açıldılar. Nogaylar ve Türkistan'dan Osmanlı Devleti nezdinde yapılan uyarı ve ikazlar sonucunda Omsalı Devleti Rus tehlikesinin farkına varmış ve Sultan II.Selim, IV.İvan'a tehdit dolu mektuplar yollamıştır. Bkz. Akkdes Nimet Kurat, "Kazan Hanlığı", *Türkler*, C.VIII, Ankara 2002, s.451.

¹³ Ruslar henüz 1554 yılında ilk defa İdil Nehri'nin aşağı kısmına inerek Kırım yanlısı Astrahan Hanı Yamgurçı hanı tahttan indirmek ve İdil ticari yoluna egemen olmak için Astrahan üzerine sefer düzenlemişlerdir. Ejderhan üzerine yapılan bu sefer neticesinde galip gelen Ruslar kendilerine burada kendilerine yakın bir idare kurmuşlar ve Astrahan'ı vassal bir hanlık konumuna getirmişlerdir. Ancak buradaki idareden memnun olmayan Ruslar nihayet 1556 yılında Astrahan üzerine yeni bir sefer yaparak burayı tamamen ele geçirmişlerdir. Detaylı bilgi için bkz. Dinçer Koç, "Aşağı İdil Boyunda Hâkimiyet Mücadelesi ve Astarhan (Hacı Tarhan) Hanlığı", *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi/ Journal of Turkish World Studies*, Sayı XII/1 (Yaz 2012), ss.474-479.

¹⁴ L.Tardy ve I. Vasary, "Andrzej Taranowskis Bericht Über Seine Gesandtschaftsreise in der Tartarei (1569)", *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, Vol 28, No 2 (1974), p.213.

¹⁵ İnalçık, a.g.m, s.362–363.

¹⁶ Anton Brückner, "Russlands Drang zu den Meeren-Ein historischer Überblick", *Weltwirtschaftliches Archiv*, 10, Bd (1917), s.199.

¹⁷ Wassilij Leontief, "Peter der Grosse: Seine Wirtschaftspolitik und Sein Angeblicher Merkantilismus", *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, Jahrg.2, H.2 (1937), s.270.

tebaası sayılan ve aynı zamanda Kırım Hanına da bağlı olan Çerkesler ve diğer boyları egemenlikleri altına almak istemelerini esasında Devletgiray I çabuk idrak etmişti. Ancak elinde bunu engelleyecek gücü olmadığından Osmanlı Devleti'ne bildirmiştir. Kazan ve Ejderhan'ın Rusların eline geçmesinden sonra Volga Boyları Kırım Hanlığı ile Moskova arasında büyük bir problem haline gelmiştir. Kırım Hanı Devlet Giray I, Kazan ve Ejderhan'ı Ruslardan geri istemişse de elinde caydırıcı bir güç olmadığından dolayı bu isteği Ruslar tarafından yerine getirilmemiştir. Esasında Kırım Hanı'nın bu isteği belki de Osmanlı Devleti'nin desteği ile gerçekleşebilirdi. Ancak bu esnada Osmanlı-Rus ticari ilişkileri özellikle de kürk ticareti önemli bir ivme kazandığından ve bu iyi ilişkilerin bozulmak istenmemesinden dolayı Osmanlı Devleti tarafından Kırım Hanına destek verilmemiştir.¹⁸ Bundan sonra Ruslar artık Osmanlı Devleti aleyhine de seferler yapmaya başlamışlardır. Şöyle ki; Rus Çarı IV. İvan, güneye inme siyaseti doğrultusunda 1559 yılında Osmanlı Devleti'nin en kuzey noktası olan Azak Kalesini Kazaklar ile kuşatmıştır.¹⁹ Her ne kadar Ruslar Osmanlı'ya ait topraklar üzerine akınlar yapmakta olsalar da, henüz tamamıyla Osmanlı ile karşı karşıya gelmeyi göze alamıyorlardı.

2- Ejderhan Seferini ve Don-Volga Kanal Projesini Gerektiren Sebepler:

Kuzey Karadeniz ve Kırım sahillerinin büyük bölümünün Türk hâkimiyetine girmesinden sonra, bir müddet Osmanlı Devleti'ni kuzeyde tehdit eden herhangi bir güç yoktu. Esasen Osmanlı Devleti'nin kuzey politikası, kuzeyde Osmanlı hâkimiyetini tehdit edebilecek bir devletin kurulmasına engel olmak ve Doğu Avrupa'daki kuvvetli devletler arasındaki siyasi dengenin korunmasına çaba sarf etmekten ibaretti.²⁰ Ancak Ruslar güçlenmeye başlayınca Osmanlı Devleti'ni Karadeniz'in kuzeyinde, Kafkaslarda rahatsız etmeye ve güneye doğru inerek Osmanlı Devleti'nin Karadeniz ve Kafkaslardaki egemenliğini tehdit etmeye başlamıştı. XVI. Yüzyılın sonlarına doğru daha da güçlenen Rusya, Güneye inmek için çaba harcarken, aynı zamanda Osmanlı Devleti de Karadeniz'in Kuzeyindeki ve Kafkaslardaki Osmanlı hâkimiyetini devam ettirebilme gayreti içerisindeydi. İşte Rusya ve Osmanlı Devleti arasındaki bu karşılıklı emeller, Osmanlı-Rus rekabetinin başlangıcını ve Osmanlı Rus ilişkilerinde ilk ihtilafın temelini oluşturmuştur.²¹ Bu zamana kadar net bir kuzey politikası olmayan Osmanlı Devleti, daha sonra esaslı bir kuzey politikası oluşturma ihtiyacını hissetmiştir. Esasında

¹⁸ Akdes Nimet Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu (1569 Astarhan Seferi, Ten-İdil Kanalı ve XVI-XVII. Yüzyıl Osmanlı-Rus Münasebetleri*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1966, s.93-94.

¹⁹ İnalçık, a.g.m, s.362-363.

²⁰ İnalçık, "a.g.m", s.354.

²¹ İnalçık, a.g.m. s.352.

Osmanlılar için kuzeyde bu denli tehlike oluşturan Rusya'nın, 1530'lu yıllara kadar Doğu Avrupa'da ikinci derecede bir güç olması hasebiyle, Osmanlı Devleti Rusya'yı o zamana kadar kendisine karşı bir tehdit unsuru olarak görmemişti. Osmanlı Devleti Kafkaslardaki ve Karadeniz'in kuzeyindeki gelişmeleri Kırım Hanlığının uhdesine vermişti. Hatta Osmanlı Devleti kendi egemenliğini tehdit eden Jagellonlar'a karşı Kırım Hanlığı'nın, Moskova Knezliği ile ittifak kurmasına bile izin vermiştir.²²

XVI. yüzyılın ortalarında Rus Çarı IV. İvan Ejderhan'a kadar olan Volga Havzası'nı ele geçirmiş ve hem Kafkaslara doğru hem de Orta Asya'daki Türkistan hanlıklarına doğru genişlemeye başlamıştır. Bunun sonucunda Ruslar hem Osmanlı Devleti için hem de Türkistan Hanlıkları için artık önemli bir tehdit unsuru haline gelmiştir. Kuzeyden gelen Rus yayılması, hem Osmanlı Devletini hem de Osmanlı Devleti gibi Sünni olan Türkistan hanlıklarını tehdit etmeye başlamıştı. Bundan dolayı da Osmanlı Devleti ile Türkistan hanlıkları arasında bir yakınlaşma söz konusu olmuştur. Bu arada Şii İran da doğuda Sünni Türkistan hanlıkları, batıda ise Sünni Osmanlı Devleti arasında sıkışmış bir vaziyette olduğundan iktisadi sıkıntılar çekmekteydi.²³ Osmanlı Devleti'nin Türkistan hanlıkları ile yakınlaştığını gören ve kendisini tehlikede hisseden İran da boş durmamış bazı Avrupa devletleri ile ittifak yapmış, ayrıca Papa VIII. Greguvar ile de anlaşmıştır.²⁴ Orta Asya hanlıkları ile İran arasında hac ve kervan yolları da önemli bir anlaşmazlık konusu idi. Çünkü İran, Orta Asya'daki hanlıklardan hacca gitmek isteyenlere ve Orta Asya hanlıklarının tüccarlarına kendi topraklarından geçiş izni vermemekteydi. Bundan dolayı Türkistanlı hacılar, kuzey yolu olan Ejderhan-Kırım-İstanbul-Halep üzerinden Mekke'ye gidiyorlardı. Ancak bu yol da 1556 yılında Ruslar'ın Ejderhan'ı ele geçirmeleriyle kapanmıştı. Hem güney hem de kuzey yolu kapanan Türkistanlı hacı ve tüccarlar Osmanlı Devleti'ne başvurmak zorundaydılar. Bu doğrultuda Harezmi Hanı Hacı Mehmet Han, Osmanlı Devleti'ne mektup yazmış ve bu duruma engel olunması konusunda ricalarda bulunmuştu.²⁵ Hacı Mehmet Han mektubunda bu duruma çare olarak Ejderhan'ın Ruslardan geri alınmasını tavsiye etmekteydi. Ayrıca eğer, Osmanlı Devleti hac yolunun açılması için Ejderhan üzerine sefer yapacak olursa; Çerkesler, Nogaylar, Ejderhan ve Kazan Tatarları seve seve Osmanlı Devleti'ne yardım edeceklerini bildirmişlerdi.²⁶

²² Halil, İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300–1600)*, çev. Ruşen Sezer, İstanbul, 2003, s.44.

²³ İnalçık, *a.g.e.*, s. 43–44.

²⁴ İ.Hakkı, Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.3/1, Ankara, 2003, s.34.

²⁵ Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s.34.

²⁶ Muzaffer, Ürekli, *Kırım Hanlığının Kuruluşu ve Osmanlı Himayesinde Yükselişi (1441–1569)*, Ankara 1989, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yayınları 98, s.47.

Diğer taraftan, Türkistan hanlıkları, Orta Asya'dan başlayıp Hazar denizinin kuzeyinden Kırım sahillerine ulaşan oradan da Avrupa'ya kadar açılan ticaret yolunun Rus kontrolüne geçmesiyle birlikte ekonomik sıkıntılar da çekmeye başlamışlardı.²⁷

Ejderhan, Rusların eline geçmişse de Orta Asya ve Maverâünnehir'den Mekke'ye hac ve ticaret için gitmek isteyen halkın bir müddet daha Osmanlı Devleti'nin yardımı ile memleketlerine gidip gelebildiği anlaşılmaktadır. Çünkü hicri 975 miladi 1567–1568 yıllarına tekabül eden ve Kırım Hanına gönderilen bir nâme-i hümayunda *“Sene-i sâbıkada tüccarlar ve Semerkand'dan vesâir Maverâü'n-Nehrden Mekke-i Mükerrreme şerrafeha'allahu te'ala ziyaretine gelen züvvâr-u tüccardan bazı; “Diyar-ı şarkdan gitmeğe emin-i tarik yokdur” diyü ihtiraz idüp ol cânibden Ejderhan'dan gitmek murad itdükleri eelden gerekdür ki; Vusul buldukda anun gibi taife-i mezbure varup mülaki oldukda emin-ü salim serhadlerine îsâl itmek bâbında envâ—mesâi-i cemilenüz zuhura getüresüz ki, vatanlarına mülaki olup ferağ-ı bal ile kâr-u kisblerine meşgul olalar”* ifadeleriyle Osmanlı Devleti, tarafından Kırım Hanı'na Türkistanlı hacı ve tüccar taifesinin memleketlerine güvenli bir şekilde ulaşmaları için elinden geleni yapması emredilmekteydi.²⁸ Ayrıca yine bu bölgelerden, hac veya ticaret için Mekke'ye giden halkın geri dönüş yolunda da Halep'e gelerek oradan İstanbul, Sinop veya Samsun limanları üzerinden Kırımı geçmek için, Halep Beylerbeyliği'nden yardım ve izin istemelerinden sonra, İstanbul'dan Halep Beylerbeyliği'ne yazılan hükümde, halkın isteklerinin Halep Beylerbeyi tarafından yerine getirilmesi emrediliyordu.²⁹ Rusların, Türkistanlı Müslümanlara yaptığı bu engellemelerin son bulması için, Ejderhan'ın Osmanlılar tarafından fethedilmesi gerekmektedir. Türkistanlı hacı ve tüccar taifesinden gelen şikayetlerin günden güne artması üzerine Osmanlı Devleti Ejderhan'ı Ruslardan geri almak için bazı arayışlara girmiş ve sonuçta Ejderhan Seferi ve Don-Volga Kanalı Projesini gerçekleştirmeye karar vermiştir.

Ejderhan Seferi ve Don-Volga Kanalı Projesi her ne kadar II.Selim döneminde uygulamaya konulmuşsa da, esasında kanal projesi Kanuni Sultan Süleyman devrinde İran'la yapılan savaşlarda ordunun ihtiyacını daha kolay karşılamak için Karadeniz'den Hazar Denizi'ne geçerek İran'ı doğudan kıskaç

²⁷ İnalçık, *a.g.e.*, s. 43–44.

²⁸ Kırım Hanına hicri 975, miladi 1567-1568 senesinde gönderilen name, BOA, MD, VII,s.325,hüküm no: 667.

²⁹ Halep Beğlerbeğisine 8 Recep 975 senesinde gönderilen hüküm, BOA, MD, VII,s.327,hüküm no: 671 *“Bu hususta vâki olan inayetüm bildirüp tembih eylesin ki, eğer İstanbul'dan ve eğer Samsun ve Sinob vesayir iskelelerden her ne yirden murâd iderler ise Kefe'ye geçüp müşârün ileyh hâna mülâki olup emrüm mücebince müşârün ileyh dahi kendülerini emin-ü sâlim serhadlerine ulaşdura”*.

almak için düşünölmüş ancak proje o dönemde başlatılamamıştır.³⁰ 1563 yılında yapılması planlanan bu Ejderhan Seferi için, Ejderhan'daki Rus elçisinin ifadesine göre; Kırım Hanı Devlet Giray Han isteksiz idi. Nitekim 1564 yılında İstanbul'da sarayın görüşünün de değışmesi sonucunda sefer yapılamadı. Burada Kanuni Sultan Süleyman'ın bu seferden vazgeçmesinde muhtemelen saraydaki nüfuzlu kişilerin telkinleri ve Rusya ile yapılan kürk ticaretini sekteye uğratmama gayretleri önemli rol oynamıştır.³¹

Projenin ilk mimarı konusuna bakacak olursak; bu konuda çeşitli görüşlerin mevcut olduğunu görüyoruz. J.Von Hammer Don-Volga Kanalı Projesinin ilk defa Kefe Sancakbeyi Çerkes Kasım Bey tarafından ortaya atıldığını belirtmektedir.³² Gelibolulu Mustafa Âlî bu konuda Tavi Mehmed Paşa (Sokollu) tarafından Çerkes Kasım Paşa'nın Kefe Sancak Beyliği'ne atıldığını ve Ten-İdil Nehirlerinin birleştirilmesi için görevlendirildiğini ifade etmektedir.³³

Mustafa Nuri Paşa'da Netâyic-ül Vukuât adlı eserinde, Kefe Sancak Beyi Çerkes Kasım Bey'in mühendislikte çok başarılı olduğunu ve yaptığı incelemeler sonucunda İstanbul'a bir mektup yazdığını ve mektubunda "Azak denizine dökölen Don Nehri ile Hazar Denzine dökölen Volga Nehrinin birbirine yaklaştığı yerde dört fersah (20-25 km) kadar kazılrsa Karadeniz'den Hazar Denzine gemi ile geçmek mümkün olacak ve Türkistan tarafları Osmanlı ölkesine katılabilir" şeklinde ifadeler ile Don-Volga Kanalı Projesinin Osmanlı Devleti için gerekli olduğunu ve ilk mimarının da Çerkes Kasım Paşa olduğunu belirtmektedir.³⁴ Ancak Halil İnalçık, Don-Volga Kanalı Projesinin ilk defa 1563 yılında Semiz Ali Paşa'nın sadrazamlığı esnasında ortaya atıldığını, projeye ek olarak her iki nehrin üzerinde de kaleler yapılmak istendiğini belirtmektedir.³⁵ Bu bilgiyi bir başka kaynaktaki veriler desteklemektedir. Buna göre; 3 Eylül 1563 tarihinde ilk defa Türkler Astrahan üzerine sefer yapmayı düşünmüşler ve akabinde Don-Volga Kanalı projesi dile getirilmiştir. Ancak Kırım Hanı Devlet Giray, Don-Volga bölgesinde Türk gücünün gelişmesi, kendi hakimiyetini zedeleyeceği için Osmanlı Devleti'ni bu plandan

³⁰ Şerafettin, Turan, "Selim II" , *İslam Ansiklopedisi*, M.E. B, Ankara, 1980, s.436.

³¹ Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu...*, s.97-98.

³² Joseph Von, Hammer, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, C.II, İstanbul, 2007, s.133.

³³ Gelibolulu Mustafa Âlî, *Kühü'l-Ahbâr*, Dördüncü Rükün, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2009, s.429.

³⁴ Neşet, Çağatay, *Netayic ül Vukuat*, C.I-II, Ankara, 1979, s.109.

³⁵ İnalçık, a.g.m, s.371.

vazgeçmeye ikna etmiştir. Kırım Hanı, bunun yerine Astrahan'ı kendi imkanlarıyla Ruslar'dan geri almayı istemiştir.³⁶

Esasen bu projeyi ilk ortaya atan kişinin Semiz Ali Paşa olmasına rağmen, kaynaklarda projenin mimarının genellikle Sokollu Mehmet Paşa ve Çerkes Kasım Paşa olarak geçmesinin sebebi, muhtemelen seferi ve kanal projesini hayata geçirmek için ilk adımı bu iki paşanın atmış olmalarından kaynaklanmaktadır. Don-Volga Kanalı fikrinin ortaya çıkışında Don Kazakları'nın da çok büyük etkisi vardır. Zira, Kazaklar öteden beri kendi kayıklarını ve gemilerini Don Nehrinden sürükleyerek, Volga'ya geçirmekte ve Volga boyunca Hazar'a inip, Kafkas sahillerini yağmalamaktaydılar. Muhtemelen Osmanlı devlet adamları da donanmayı bu şekilde Don Nehri'nden Volga Nehri'ne geçirebilme imkânını düşünmüşlerdi.³⁷

Ejderhan Seferi ve Don-Volga Kanalı Projesinin yukarıda sıraladığımız malum sebeplerinden ve mimarlarından başka bir de Romen tarihçisi Dimitri Kantemir'in öne sürdüğü görüşler mevcuttur. Kantemir'e göre Osmanlı ordusunun savaşma yeteneğini kaybetmemesi için bir savaş yapılması gerekmektedir. Ancak o dönemde Alman imparatoru ile Osmanlı Devleti yeni barış imzaladığından batıya doğru bir sefer yapılamazdı. Sefer için en uygun devlet ise doğuda İran'dı.³⁸ İran üzerine sefere karar verildiğinde ise ordunun İran üzerine yapacağı seferin zorluğunu bilen devlet ricâli, Don ile Volga'nın birleştirilmesini ister ve bu şekilde ordunun ihtiyaçlarının kolayca Hazar Denizi'ne oradan Şirvan'a, Karabağ'a, Gürcistan'a ve İran'a rahatça taşınabileceğini ve bu sayede İran'ın tamamının Osmanlı hâkimiyetine gireceğini düşünmekteydi.³⁹

Don-Volga Kanalı'nı sadece Osmanlı Devleti'nin değil bilakis güçlenen ve sömürge arayışına giren Rusların da daha sonraları bu projeyi hayata geçirmek için uğraştıkları görülmektedir. Ruslar I.Petro döneminde merkantilist eğilimler nedeniyle önce Hazar Denizi'ne akabinde de Orta Asya üzerinden Hindistan'a ulaşmak için Don-Volga Kanalı projesini gerçekleştirmeye çalışmışlardır. Bu bağlamda I.Petro 1696 yılında yaklaşık 30.000 adamını kanal

³⁶ L.Tardy ve I. Vasary, "a.g.m.", s.214.

³⁷ Akdes Nimet, Kurat, IV-XVIII. *Yüzyıllarda Karadeniz Kuzeyindeki Türk Kavimleri ve Devletleri*, Ankara, 1972, s.238.

³⁸ Dimitri, Kantemir, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yükseliş ve Çöküş Tarihi*, C.I, Çev. Özdemir Çobanoğlu, İstanbul, 1998, s. 255.

³⁹ Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.I, haz. Bekir Sıtkı Baysal, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1981, s.330.

projesi için görevlendirdiyse de 1711 yılında bu projeden vazgeçilmek zorunda kalınmıştır.⁴⁰

3- Don-Volga Kanalı Projesi İçin İlk Girişim ve Seferin Sonucu

Kanuni Sultan Süleyman döneminde yapılamayan Ejderhan Seferi ve Don-Volga Kanalı Projesi, II. Selim'in Osmanlı tahtına çıkmasıyla birlikte tekrar gündeme gelmiş ve projenin uygulanması için ilk adım atılmıştır. Bu dönemde Osmanlı devlet adamları arasındaki fikir ayrılıklarına rağmen, Ejderhan Seferi ve Don-Volga Kanalı Projesini hayata geçirme fikri, Divan-ı Hümayunda yapılan görüşmeler sonucunda, Sokollu Mehmet Paşa'nın ısrarıyla kabul edilmiştir. Kefe Sancağı Mutasarrıflığı yapan Kırım ve Kafkasların ahvalini iyi bilen Çerkes Kasım Paşa⁴¹'nin Sokollu Mehmet Paşa'ya sunduğu projeye göre; Don Nehri'ne dökülen İlovlya Irmağı ile Volga Nehri'ne dökülen Çerepaha Irmağı'nın arasındaki 7-8 kilometrelik mesafenin kazılması ile Don-Volga Kanalı Projesi gerçekleştirilirdi⁴² Her ne kadar kanal kazma planı İlovlya ve Çerepaha çayları arasındaki 7-8 kilometrelik alana yöneltile de, bu çaylar hem çok küçük idi hem de suların kabardığı zamanlarda bile küçük bir gemiyi nakletmeye elverişsiz idi. Bundan dolayı kanal kazma işi direkt olarak Don-Volga nehirleri arasındaki 60-70 kilometrelik alanı kazmak ile mümkün olabilirdi. Bu da o esnadaki teknik imkanlar ve bölgenin coğrafyasının zorluğundan dolayı çok zor yapılabilecek bir projeydi. Bundan dolayı Kurat, bunu bir kanal kazma değil de gemilerin geçeceği bölgeyi tesviye etme, kalas döşeme ve gemileri kalasların üzerinden sürüklenme çabası olarak nitelendirmektedir.⁴³

Osmanlı Devleti 1562 yılında Avusturya ile bir barış antlaşması imzalamış ve bundan sonra sefer hazırlıklarına başlamıştır. İlk olarak Kırım Hanına, ilkbaharda Ejderhan üzerine sefere çıkılacağı ve kendisinin de hazır olması gerektiği bildirilmiştir.⁴⁴ Ayrıca sefer hazırlıkları çerçevesinde Kırım Hanı'ndan başka Kefe Beyi'ne de 15 Şaban 975 tarihinde yazılan bir hükümde, Ejderhan'ın Rusların elinden alınmasının zaruryeti anlatılıyor ve bu konuda

⁴⁰ Seven Helander, "Merkantilistische Verkehrspolitik", *Weltwirtschaftliches Archiv*, 48, Bd (1938), s.448.

⁴¹ Çerkes Kasım Paşa, daha Kanuni Sultan Süleyman zamanında Astrahan'a bir sefer yapılmasını tavsiye etmiştir. Ancak Kasım Paşa, gerek Kırım Hanı'nın telkinleri gerekse yeterli destek alamamasından dolayı Kanuni Sultan Süleyman'ı sefer için ikna edememiştir. Fakat Kanuni Sultan Süleyman'dan sonra oğlu II.Selim'i buraya sefer yapılması için ikna etmeyi başarmıştır. Bkz. Koç, "a.g.m.", s.481.

⁴² Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu...*, s.96-97.

⁴³ Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu...*, s.110.

⁴⁴ İnalçık, a.g.m, s.366.

Kefe Beyinin, Kırım Hanı ile müzakere etmesi ve bu müzakereler sonucunda uygun zaman ve şekli İstanbul'a bildirmesi emredilmekteydi.⁴⁵ Ancak Kırım Hanı Devlet Giray, bu seferin yapılmasını istememekteydi. Çünkü bu sefer yapılacak olursa ve de Ejderhan şehri Ruslardan geri alınacak olursa, Osmanlı hâkimiyeti Volga havzasına kadar yayılabilir ve bundan sonra imtiyazlı bir hanlık olan Kırım Hanlığı da sıradan bir Osmanlı eyaleti statüsüne geçebilirdi. Bu da Kırım Hanlığının arzuladığı bir şey değildi. Bu yüzden Devlet Giray, Osmanlı Devleti'ni bu seferden vazgeçirmek için çeşitli girişimlerde bulunmuştur.⁴⁶

İlk olarak Osmanlı elçisini İstanbul'a yollayarak, Rusların, Hanlık ile dostça geçindiklerini haber vermesini istemiştir. Daha sonra ise Devlet Giray İstanbul'a yolladığı haberde *"Bugün Ejderhan'ı zaptetsen bile muhafaza edemezsin, büyük knez onu yine geri alacak, ara yerde boş yere insan kaybedeceksin"* diyerek Osmanlı Devleti'ni bu seferden vazgeçirmeye çalışmaktaydı.⁴⁷ Devlet Giray Osmanlı Devleti'nin bu seferden kolay kolay vazgeçmeyeceğini anlamış ve kendi durumunu kurtarmak ve seferin başarısız olması için, Ruslara gizlice elçi yollayarak Osmanlı padişahının Ejderhan üzerine sefer düzenleyeceğini bildirmiştir. Bunun karşılığında da Çar'dan bir takım tavizler de elde etmiştir.⁴⁸ Bu esnada da 1567 yılında Ruslar'ın Sunja Nehri üzerine kale yapmaları ve buraya yerleştirdikleri askerler ile birlikte güneye doğru seferler yapmaları Osmanlı Devleti'ni daha fazla endişelendirmiş ve artık Ejderhan Seferi zaruri hale gelmiştir.⁴⁹ Sefer hazırlıkları çerçevesinde İstanbul'dan taşradaki görevlilere yazılan hükümlerde, Rumeli'deki Tanrıdağı⁵⁰, Naldöken⁵¹, Kocacık⁵² ve Vize⁵³ Yörüklerinin Ejderhan Seferi'ne katılmaları emredilmekteydi. Ejderhan Seferi için Rumeli sancaklarından başka Anadolu'daki Kastamonu ve Sinop⁵⁴, Trabzon⁵⁵, Çorum⁵⁶, Canik ve Amasya⁵⁷ Beylerinin de sancakları dahilindeki

⁴⁵ Kefe Beğine 15 Şaban 975 tarihli hüküm, BOA, MD, VII, s.403, hüküm no: 838 *"Vusûl buldukta, bu bâbda sen dahi tamam mukayyed olup zikrolunan kal'anın fethi ne vechile mümkün olup ve ne zamanda mübâşeret münâsip görüldüğün mûmâ ileyh ile müşâvere idüp vuku'ü üzre tafsilîyle sütte-i saadetüme arzyleyesin."*

⁴⁶ Peçevi, *a.g.e.*, ss.330-331.

⁴⁷ Solovyev'den naklen, İnalçık, *a.g.m.*, s.367.

⁴⁸ Ürekli, *a.g.e.*, s.47.

⁴⁹ Ürekli, *a.g.e.*, s.48.

⁵⁰ Tanrıdağı Yörükleri subaşısına yazılan hüküm, BOA, MD, VII, s.4, hüküm no :4.

⁵¹ Naldöken Yörükleri subaşısına yazılan hüküm, BOA, MD, VII, s.4, hüküm no :6.

⁵² Kocacık Yörükleri subaşısına yazılan hüküm, BOA, MD, VII, s.4, hüküm no :7.

⁵³ Vize Yörükleri subaşısına yazılan hüküm, BOA, MD, VII, s.5, hüküm no :10.

⁵⁴ Kastamonu ve Sinop dizdarlarına yazılan hüküm, BOA, MD, VII, s.8, hüküm no :18.

⁵⁵ Trabzon Beyi ve dizdarlarına yazılan hüküm, BOA, MD, VII, s.8, hüküm no :20.

askerleriyle birlikte Ejderhan Seferi'ne katılmaları emredilmekteydi. Ejderhan Seferi'ne katılacak olan bu bey ve askerlerin nevrızda Kefe Beylerbeyi'nin emrinde toplanmaları da İstanbul'dan Kefe'ye yazılan bir başka hükümde bildirilmekteydi.⁵⁸ Osmanlı Devleti Ejderhan Seferi için bir taraftan asker temin ederken diğer taraftan da ordunun ulaşım ihtiyacını karşılamak amacıyla Boğdan Voyvodası'na⁵⁹ 800 adet, Eflak Voyvodası'na⁶⁰ da 200 adet beygir tedarik ederek Kefe'ye göndermelerini emrediyordu. İstanbul'dan yazılan bu hükümlere göre Ejderhan Seferi'nin başlangıç mevkisinin ve sefere katılacakların toplanma yerlerinin Kefe olduğu, dolayısıyla da Kefe'nin sefer için adeta stratejik bir askeri üs gibi donatıldığını söylenebilir.

Rus tarihçisi S.M. Solovyev, 1569 baharında Kefe Beyi'nin emrine 17.000 Osmanlı askerinin kanal kazmak ve sefere katılmak için geldiğini, Kırım Hanı'nın da 50.000 Tatar ile birlikte Osmanlı ordusuna katıldığını ifade etmektedir.⁶¹ Osmanlı Ordusu artık Kefe'de Kasım Paşa'nın emrinde toplanmış ve harekete geçmek için hazır bir vaziyete gelmişti.

Sefer için Kefe'den hareket etmeden önce Kasım Paşa, seferin taktiği açısından bir takım planlar yapmıştı. Buna göre; Ejderhan Seferi muhtemelen 3 aşamada yapılacaktı. Birinci aşamada gemiler, silahlar ve gerekli teçhizat Don Nehri boyunca "Perevoloka" mahalline aktarılacak, ikinci aşamada ise Ejderhan şehri hücum ile ele geçirilecekti. Eğer bunlar mümkün olmazsa üçüncü aşamada da eski Ejderhan mahalline varılacak, oradaki yıkık ve harabe binalar tahkim edilecek, Osmanlı ordusu kışı burada geçirdikten sonra seneye baharda tekrar Ejderhan üzerine hücumla geçecekti.⁶²

10 Temmuz 1569 tarihinde Osmanlı Ordusu ve Kırım askerleri mühimmat ve zahire yüklü gemilerle Don Nehri boyunca kuzeye doğru hareket ettiler. Ancak Don Nehri'nin sığ olması ve temmuz ayında da sularının iyice çekilmesinden dolayı gemilerin nakline imkan yoktu. Bu nedenle gemilerden ağır yükler boşaltılmış ve bu yükler karadan taşınmaya çalışılmıştır. Bu şekilde ilerleyen Osmanlı Ordusu "Perevoloka" mevkiine geldiğinde, askerler tarafından gemilerin geçeceği yerlerin tesviye edilmesine ve kalas

⁵⁶ Çorum Beyine yazılan hüküm,BOA, MD, VII, s.8, hüküm no :21.

⁵⁷ Canik ve Amasya beylerime yazılan hüküm,BOA, MD, VII, s.8, hüküm no :22.

⁵⁸ Kefe Beylerbeyine yazılan hüküm,BOA, MD, VII, s.9, hüküm no :26.

⁵⁹ Boğdan Voyvodasına yazılan hüküm, BOA, MD, VII,s.9, hüküm no: 25.

⁶⁰ Eflak Voyvodasına yazılan hüküm, BOA, MD, VII, s.9, hüküm no:27.

⁶¹ S.M, Solovyev, *İstoriya Rossii s Drevneyşih Vremen*, Kitap 3, Cilt 5–6,Moskova 2001, s.800.

⁶² Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu...*, s.119.

döşenmesine başlanmıştır. Ancak gemileri bu kalaslar üzerinden sürüklemek ve Volga'ya geçirmek mümkün olmamıştır.⁶³

Seferin birinci aşaması bu şekilde başarısızlıkla sonuçlanınca ikinci aşama olan Ejderhan'a karadan gitmek ve hücum ile kaleyi alma aşamasına geçildi. Kırım Hanı'nın Ejderhan'a gitmek istememesine rağmen seferden sorumlu olan Kasım Paşa onu dinlemeyip planına devam etmiştir. Gemileri sevk edemeyen Kasım Paşa, asker ile birlikte karadan Ejderhan'a doğru ilerlerken beraberinde yeterince top, mühimmat ve erzak götürmemiştir. Bu da Ejderhan gibi Volga Nehri'nin ortasındaki bir adada iyi tahkim edilmiş bir kalenin alınmasını imkansız hale getirmekteydi.⁶⁴

Osmanlı Ordusu Eski Ejderhan⁶⁵ Mevkiine geldiğinde, burada Ruslar tarafından yıkılan ve harabe durumuna getirilen şehri yeniden tahkim etmeye başladılar ve Çerkes Kasım Paşa'nın planladığı gibi kışı burada geçirmeye karar verdiler.⁶⁶ Solovyev, Osmanlı Ordusu'nun Ejderhan'da kışlamasını Sultan II. Selim'in emrettiğini ancak Kasım Paşa'nın buna uymayarak Azak'a geri döndüğünü belirtmektedir.⁶⁷

Kasım Paşa'ya II.Selim tarafından Ejderhan'da kışlaması emri verilmesine rağmen neden geri döndüğü konusuna bakacak olursak; bu sıralarda Rus ajanlarının tesiriyle bazı Kırım Tatarları ve Nogaylar, Ejderhan çevresinde kışın çok soğuk geçtiğini söyleyerek Osmanlı askerlerini korkuttuğunu görüyoruz. Ayrıca Perevoloka'daki başarısızlık da Osmanlı askerinin cesaretini kırmış ve moralini bozmuştu. Diğer taraftan Kırım askerleri de ele geçirecek davar ve esir gibi ganimetin olmayışından ve bir an önce Kırımı geri dönmek istediklerinden dolayı Osmanlı askerlerine buralarda günlerin kısa olduğunu ve namaz kılınmadığını söyleyerek durumu daha da vahimleştirdiler. Osmanlı ordusu Ejderhan'a gelirken yanına 40 günlük erzak aldığı için orduda gıda ve su sıkıntısı da baş gösterince, diğer taraftan da Ejderhan Kalesi'ne Rus komutan Serebryanıy kumandasında takviye kuvvet gelince, Kasım Paşa'nın artık Azak'a geri dönmekten başka çaresi kalmamıştı.⁶⁸

26 Eylülde Osmanlı askeri çekilmeye başladı ve İdil(Volga) boyundan ayrıldı. Ejderhan ile Azak arası yaklaşık 700 kilometre olup çöl ve diğer aşılması

⁶³ Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu...*, s.120-121.

⁶⁴ Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu...*, s.127-128.

⁶⁵ Ruslar 1556 yılında Astrahan'ı ele geçirdikten sonra hanlığın merkezi olan bu şehri 1558 yılında civardaki kabilelerin saldırılarından korumak amacıyla eski yerinden 12 km daha güneye İdil Nehri'ndeki bir adaya nakletmişlerdir. Bkz. Koç, "a.g.m"., s.479.

⁶⁶ Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu...*, s.130.

⁶⁷ Solovyev, *a.g.e.*, s.802.

⁶⁸ Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu...*, s.131-135.

zor unsurlara sahipti. Su kıtlığı da yolun zahmetini ayrıca arttırıyordu. Geri dönüş yolunda bu kurak iklime alışık olmayan Osmanlı askeri ve atlarında gündün güne ölümler meydana gelmeye başladı.⁶⁹

Osmanlı Ordusu geri çekilirken, Kırım Hanı'nın bile bile Osmanlı Ordusu'nu çöl ve susuz yerlerden geçirdiği ve Osmanlı Ordusu'nun bir daha Ejderhan Seferi'ne heveslenmemesi için çeşitli zorluklar çıkardığı da iddia edilmektedir.⁷⁰

Azak Kalesi'ne gelebilen Osmanlı Ordusu gemilerle Kefe'ye oradan da İstanbul'a gitmek üzere denize açıldı. Ancak kuvvetli bir fırtınaya yakalanan gemilerin birçoğu battı ve birçok Osmanlı askeri boğuldu. Sefere katılan 23.000 Osmanlı askerinden ancak 2000 veya 3000'i sağ salım İstanbul'a dönebilmiştir. Kasım Paşa'nın büyük ümit ve masraflarla tertip ettiği Ejderhan Seferi neticede büyük bir felakete sonuçlanmıştır.⁷¹

Sonuç

Osmanlı Devleti bu seferden sonra Karadeniz ve Kafkasları arka plana iterek yönünü batıya çevirmiştir. Bu doğrultuda Kıbrıs'ın fethi, Ejderhan bozgunundan sonra devletin kazandığı önemli zaferlerden birisi olmuştur. Yaptığımız araştırmadan Ejderhan Seferinin asıl amacının Ejderhan'ı Ruslardan geri almak olduğunu, Don-Volga Kanalı Projesinin ise seferin gerekli unsurlarından biri olduğunu anlıyoruz. 1569 yılında yapılması için ilk adımı atılan Don-Volga Kanalı Projesi, o dönemde hayata geçirilememiş ancak proje stratejik açıdan Ruslara büyük bir ışık tutmuştur.

Kaynakça

Başbakanlık Osmanlı Arşivi

VII. Numaralı Mühime Defteri, Hükümler : 4, 6, 7, 10, 11, 18, 20, 21, 22, 25, 26, 27, 667, 671, 838.

Kitap ve Makaleler

Brückner, Anton, "Russlands Drang zu den Meeren-Ein historischer Überlick", *Weltwirtschaftliches Archiv*, 10, Bd (1917), ss.196-208.

Çağatay, Neşet, *Netayic ül Vukuat*, C.I-II, Ankara, 1979.

Gelibolulu Mustafa Âlî, *Kühü'l-Ahbâr*, Dördüncü Rûkn, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2009.

⁶⁹ Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu...*, s.136-140.

⁷⁰ Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu...*, s.142.

⁷¹ Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu...*, s.146-147.

Helander, Seven, "Merkantilistische Verkehrspolitik", *Weltwirtschaftliches Archiv*, 48, Bd (1938), ss. 420-453.

İnalçık, Halil, "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü (1569)", *Belleten XII / 46*, Ankara 1949.

_____, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300–1600)*, çev. Ruşen Sezer, İstanbul, 2003.

Kafalı, Mustafa, "Altın-Orda Hanlığı", *Türkler Ansiklopedisi*, C.VIII.,Ankara 2002

Kantemir, Dimitri, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yükseliş ve Çöküş Tarihi*, C.I, Çev. Özdemir Çobanoğlu, İstanbul, 1998.

Koç, Dinçer, "Aşağı İdil Boyunda Hâkimiyet Mücadelesi ve Astarhan (Hacı Tarhan) Hanlığı", *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi/Journal of Turkish World Studies*, Sayı XII/I (Yaz 2012), ss.455-494.

Kurat, Akdes Nimet, *Türkiye ve İdil Boyu (1569 Astarhan Seferi, Ten-İdil Kanalı ve XVI-XVII. Yüzyıl Osmanlı-Rus Münasebetleri*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1966.

_____, *IV-XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Kuzeyindeki Türk Kavimleri ve Devletleri*, Ankara, 1972

_____, "Kazan Hanlığı", *Türkler*, C.VIII, Ankara 2002.

Leontief, Wassilij, "Peter der Grosse: Seine Wirtschaftspolitik und Sein Angeblicher Merkantilismus", *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*, Jahrg.2, H.2 (1937), ss.234-271.

Öztürk, Yücel, "Kırım Hanlığı", *Türkler*, C.VIII, Ankara 2002.

Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, C.I, haz. Bekir Sıtkı Baysal, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1981.

Purgstall, Joseph Von Hammer, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, C.II, İstanbul, 2007.

Schamiloglu, Uli, "Altın Ordu" *Türkler*, C.VII, Ankara 2002.

Solovyev, S.M, *İstoriya Rossii s Drevneysh Vremen*, Kitap 3, Cilt 5–6, Moskova 2001.

Tardy, L. ve I. Vasary, "Andrzej Taranowskis Bericht Über Seine Gesandtschaftsreise in der Tartarei (1569)", *Acta Orientalia Academiae Scientiarum Hungaricae*, Vol 28, No 2 (1974), pp.213-252.

Turan, Şerafettin, "Selim II" , *İslam Ansiklopedisi*, M.E. B, Ankara, 1980.

Uzunçarşılı, İ.Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C.3/1, Ankara, 2003.

Ürekli, Muzaffer, *Kırım Hanlığının Kuruluşu ve Osmanlı Himayesinde Yükseliş (1441–1569)*, Ankara 1989, Türk Kültürünü Araştırma Enstirüsü Yayınları 98.

Yakubovskiy, A.Yu, *Altın Ordu ve Çöküşü*, çev. Hasan Eren, Ankara, 2000.

Zaitsev, İlya, "Astrahan Hanlığı", *Türkler*, C.VIII, Ankara 2002.