



## RUSYA VE OSMANLI İMPARATORLUKLARI ARASINDAKİ COĞRAFİ VE TARİHSEL REKABET ÜZERİNE: KAFKASYA, KARADENİZ VE SAVAŞ

Serkan KEÇECİ\*

### ÖZ

Bir bölgeyi denizler, nehirler, göller, dağlar, tepeler ve geçitler gibi tüm coğrafi özellikleriyle hayal etmek karmaşık bir süreçtir, üstelik bölgede veya yakınında inşa edilen limanlar, kaleler, köprüler ve kanallar gibi yapılar bunu daha da karmaşık hale getirebilir. Buna ek olarak, Kafkasya'yı XIX. yüzyılın başlarında bir savaş alanı olarak anlamak için Karadeniz ve Hazar denizi, doğu Anadolu ve Zagros bölgesi gibi komşu bölgeleri de hesaba katmak gerekir. Metodolojik olarak coğrafya ve tarih dünyayı anlamaya çalışmanın farklı yollarıdır ancak birbirleriyle o kadar yakından ilişkilidirler ki ikisini de görmezden gelmek mümkün değildir. Savaş, coğrafya ve tarih arasında önemli bir konuma sahiptir. Bu nedenle savaş coğrafyası, herhangi bir çatışmanın doğasını tam olarak anlamak ve analiz etmek için dikkat edilmesi gereken karmaşık ama önemli bir inceleme sahasıdır. Tarihsel olarak, yeni ve verimli topraklar, kilit iletişim yolları, stratejik noktalar ve doğal kaynaklar elde etme arzusu genellikle bir savaş nedeni olmuştur. Savaş, devletlerin evrimindeki en kilit unsurlardan biri olmuştur. Ancak bir bölgenin coğrafyası sadece haritalarda değil, aynı zamanda insanların hayal gücünde de bulunur ve bir bölgedeki savaş deneyimi bu hayal gücü üzerinde güçlü bir etkiye sahip olabilir.

**Anahtar Kelimeler:** Kafkasya, Karadeniz, Coğrafya, Savaş, Strateji.

## ON THE GEOGRAPHICAL AND HISTORICAL RIVALRY BETWEEN THE RUSSIAN AND OTTOMAN EMPIRES: CAUCASUS, BLACK SEA AND WAR

### ABSTRACT

To imagine a region with its all-geographical features such as seas, rivers, lakes, mountains, hills and passes is a complicated process, and moreover the constructions built in or near the region such as ports, fortresses, bridges and canals can make it more complicated. In addition, to understand the Caucasus as a theatre of war in the early nineteenth century one also needs to take into account adjacent regions such as the Black and Caspian seas, eastern Anatolia and the Zagros region. Methodologically, geography and history are distinct ways of looking at the world but they are so closely related that one cannot afford to ignore either. War holds a significant position between geography and history. For this reason, the geography of war is a complicated but significant area of research that needs attention to fully understand and analyse the nature of any specific conflict. Historically, the desire to acquire new and fertile land, key communication routes, strategic points and natural resources has generally been a cause of war. War has been one of the most vital elements in the evolution of states. But the geography of a region exists not just in maps but also in a people's imagination and the experience of war in a region can have a strong impact on this imagination.

**Keywords:** Caucasus, Black Sea, Geography, War, Strategy.

### Araştırma Makalesi

**Makale Gönderim Tarihi: 26.02.2024; Yayına Kabul Tarihi: 22.03.2024**

\* Arş. Gör. Dr. Dokuz Eylül Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, İZMİR, ORCID ID: 0000-0003-2179-7584, E-posta: serkan.kececi@deu.edu.tr

## **Giriş**

Bir bölgeyi denizler, nehirler, göller, dağlar, tepeler ve geçitler gibi tüm coğrafi özellikleriyle hayal etmek karmaşık bir süreçtir, üstelik bölgede veya yakınında inşa edilen limanlar, kaleler, köprüler ve kanallar gibi yapılar bunu daha da karmaşık hale getirebilir. Buna ek olarak, Kafkasya'yı XIX. yüzyılın başlarında bir savaş alanı olarak anlamak için Karadeniz ve Hazar Denizi, Doğu Anadolu ve Zagros bölgesi gibi mücavir bölgeleri de hesaba katmak gerekir. Metodolojik olarak coğrafya ve tarih dünyayı anlamaya çalışmanın farklı yollarıdır ancak birbirleriyle o kadar yakından ilişkilidirler ki ikisini de görmezden gelmek mümkün değildir.<sup>1</sup> Dahası hem coğrafya hem de tarih dünyaya tek bir bakış açısı değil, halklar, mekanlar ve dönemler üzerine çoklu bakış açıları sunarlar.<sup>2</sup> Savaş, coğrafya ve tarih arasında önemli bir konuma sahiptir (Baker, 2003, s. 3). Bu nedenle savaş coğrafyası, herhangi bir çatışmanın doğasını tam olarak anlamak ve analiz etmek için dikkat edilmesi gereken karmaşık ama önemli bir inceleme sahasıdır (Milevski, 2014, s. 342-353). Savaşın ortaya çıkmasına katkıda bulunan bir dizi coğrafi unsur vardır. Tarihsel olarak, yeni ve verimli topraklar, kilit ulaşım yolları, stratejik noktalar ve doğal kaynaklar elde etme arzusu bir savaşın nedenleri arasında olmuştur. Savaşlar, devletlerin evrimindeki en kilit unsurlardan biridir. Ancak bir bölgenin coğrafyası sadece haritalarda değil, aynı zamanda insanların hayal gücünde de bulunur ve bir bölgedeki savaş deneyimi bu hayal gücü üzerinde güçlü bir etkiye sahip olabilir (Layton, 1986, s. 470-485).<sup>3</sup> Bu çalışmanın amacı XVIII. yüzyıl sonu ve XIX. yüzyıl başlarında coğrafi olarak Kafkasya ve Karadeniz merkeze alınmak kaydıyla Rusya ve Osmanlı imparatorluklarının hangi seviyede fizikî ve coğrafi zorluklarla mücadele ederek bu bölgeleri kendi çıkar ve amaçları için kullanmak istediklerinin üzerine yoğunlaşmaktadır. Askerî şiddet ya da savaş yoluyla bu bölgedeki bazı kilit noktaların bahsi geçen dönem içerisinde el değiştirmesi bilhassa Kırım savaşı sonrasında oluşacak olan coğrafi algı ve yaklaşımın da temelini oluşturacaktır.

## **Kafkasya, Karadeniz ve Savaş**

Pratik anlamda savaş strateji, teknoloji, taktik ve sonuçları coğrafya ve onun dallarından etkilenmiştir. Coğrafyanın temel tanımları, fizikî, beşerî, siyasî, iktisadî ve kültürel coğrafya gibi bir dizi alt disipline bakılarak savaş alanıyla ilişkilendirilmelidir. Fizikî coğrafya, belirli bir bölgeye dağılmış olan fizikî özellikleri ifade eder. Genel olarak savaş ve özel olarak askerî hareketler iklim, arazi, yeryüzü şekilleri ya da savaşan devletleri engelleyebilecek ya da onlara yardımcı olabilecek herhangi bir fiziksel özellikten etkilenir. Bir general için, üzerinde savaşılacak

---

<sup>1</sup> Tarih ve coğrafya üzerine bkz: (Darby, 1953, s. 1-11; Guelke, 1997, s. 216-234); PRYOR, J. H., (1992). *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*. Cambridge: Cambridge University Press; BAKER, A. R. H., (2003). *Geography and History: Bridging the Divide*. Cambridge: Cambridge University Press.

<sup>2</sup> Coğrafya ve tarih arasındaki bağlantı için bkz: (Mackinder, 1904, s. 421-437; Wilkinson vd. 1904, s. 437-444; Mackinder, 1913, s. 4-19).

<sup>3</sup> Detaylı bir çalışma için bkz: MAMEDOV, M., (2010). *Imagining the Caucasus in Russian Imperial Consciousness, 1801-1864*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Georgetown University.

doğru araziye seçmek yeteneklerini test etmesi açısından çok önemli bir kırılma noktasıdır. Çoğu durumda bu seçimi doğru yapmak, orduların büyüklüğü veya silahlarının niteliği kadar önemli olabiliyordu. Bir bölgenin coğrafyasını anlamak ve stratejinizi bu coğrafyaya uyarlamak, savaş ve seferlerin kazanılması için oldukça elzemdir (Grant, 1911, s. 362-374; Parkin vd. 1911, s. 374-381; Mackinder, 1909, s. 462-476; Chisholm – Mackinder, 1909, 476-478).

Haritacılık, XVIII. yüzyıl savaşlarında ve daha geniş açıdan bakıldığında hem Avrupa<sup>4</sup> hem de Rusya'da bilimin ve idarenin bir kolu olarak çok önemli bir unsur haline geldi.<sup>5</sup> Düşman topraklarına ilerlemenin sürdürülebilir olması için asker ve malzemelerin hareket etmesi gerektiğinden, bir generalin sefer planlarken ulaşım, haberleşme, iklim ve topografyayı hesaba katması gerekiyordu.<sup>6</sup> Örneğin bir bölgenin coğrafyası, orada konuşlandırılacak orduların büyüklüğünü belirlerdi. Sefer planlayan generaller süvarilerin nerede ikmal yapabileceğini ve hangi köprülerin ya da geçitlerin ilerlemeyi engelleyebileceğini araştırırdı. Ancak başarılı bir generalin aynı zamanda bir arazinin ne tür bir savaşı desteklediğini ve kendi ordusunun ve yerel müttefiklerinin bu arazide savaşmaya iyi adapte olup olmadığını da hesaplaması gerekirdi. Bu bağlamda sadece fizikî değil, beşerî, siyasî ve kültürel coğrafya da önemliydi. Ancak fizikî coğrafyanın etkisi de tamamen sabit değildi. Çoğu şey belirli bir ordunun doğasına da bağlıydı. Örneğin Hindistan, Orta Asya'dan gelen bozkır süvari orduları tarafından kuzeybatı sınırı üzerinden sık sık istila edilmişti ama modern Avrupa tarzı bir orduyu topları ve lojistik uzantılarıyla Afganistan ve İran üzerinden bölgeye taşımak çok farklı bir meseleydi. Bozkırdaki savaş, birliklerin ihtiyaçlarına göre erzak, giysi, at ve araba temin edebildiği yoğun kasaba ve köy ağına ve nehir ulaşımı imkanına sahip Orta Avrupa'daki savaştan çok farklı ve aşılması oldukça zordu. Açık bozkır ve dağlık bölgelerde az sayıda kasaba, dağınık köyler vardı ve ulaşım yollarından yoksundu. Bu durum Kafkasya bölgesindeki savaşlar için de geçerliydi.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Aydınlanmanın coğrafya üzerine etkisi için bkz: (Edney, 1999, s. 165-198). Avrupa'daki haritacılığın gelişimi için bkz: KONVITZ, J., (1987). *Cartography in France, 1660-1848: Science, Engineering, and Statecraft*. Chicago: University of Chicago Press; BUISSERET, D., (1992). *Monarchs, Ministers, and Maps: The Emergence of Cartography as a Tool of Government in Early Modern Europe*. Chicago: University of Chicago Press; JACOB, C., (2006). *The Sovereign Map: Theoretical Approaches in Cartography throughout History*. Chicago: University of Chicago Press; AKERMAN, J. R., (2009). *The Imperial Map: Cartography and the Mastery of Empire*. Chicago: University Chicago Press. (Harley, 1988, s. 57-76; Turnbull, 1996, 5-24; Kivelson, 1999, s. 83-105; Postnikov, 2022, s. 243-260; Black, 2008, s. 95-105; Palsky, 2008, s. 413-426; Black, 2009, s. 49-68).

<sup>5</sup> Rusya'daki haritacılık gelişimi için bkz: BAGROW, L., (1975) *A History of the Cartography of Russia Up to 1800*. Wolfe Island: Walker Press; SEEGEL, S., (2012). *Mapping Europe's Borderlands: Russian Cartography in the Age of Empire*. Chicago: University of Chicago Press. (Bagrow, 1962, s. 33-48; Fel, 1974, s. 15-23; Kokkonen, 2013, s. 1-96; Postnikov, 2013, s. 63-98).

<sup>6</sup> Rusya askerî bürokrat ve coğrafyacılarının harita ve haritacılık alanındaki ilerlemeleri ve gayretleri, Osmanlı İmparatorluğu ve İran'dakilere kıyasla çok daha ileri düzeydeydi. Modern coğrafi, topografik, istatistikî, etnografik ve hidrografik ölçümler ve istihbarat, Rusya'nın düzenlediği askerî harekâtları Osmanlılar ve İranlılar karşısında daha yönetilebilir hale getirdi. Balkanlar, Anadolu, Kafkasya ve İran'ın coğrafi ölçümleri ve haritaları için bkz: RGVIA, fond: 450, opis': 1, delo: 151-275 [1829'a kadar]; fond: 446, opis': 1, delo: 54-79 [1826'ya kadar].

<sup>7</sup> Örneğin üst düzey bir Rus generali olan Levin von Bennigsen'in Hindistan'ı işgal etme olasılıkları hakkındaki yorumlarına bkz: (Lieven, 2009, s. 64-65).

Kafkasya bir bakıma dünyanın en garip ve en ilginç bölgelerinden biri olmuştur. Binlerce yıldır birçok göç, istila, ticaret ve kültürel etki yolunun kesiştiği bir coğrafya olmuştur. Herodot zamanından beri kullanılan Kaf Dağları terimi, fiziksel coğrafi anlamda sadece Azak'taki Taman yarımadasından Hazar'daki Apşeron yarımadasına, yani kuzey-batıdan güney-doğuya uzanan, kuzeyden güneye yaklaşık 1.100 km genişliğinde bir kara şeridini kaplayan sıradağları ifade eder.<sup>8</sup> Toplam kapladığı alan yaklaşık 145.000 km<sup>2</sup>'dir. Bir düzineden fazla zirve 5.000 metreden daha yüksektir. Aynı zamanda Kafkasya kelimesi, dağların ana silsilesinin kuzey ve güneyindeki idarî yapıları kapsayabilen bir siyasî coğrafya terimi olabilir.<sup>9</sup> Genel olarak Kafkasya coğrafi ve siyasî olarak kuzey ve güney kısımlara ayrılır. Kafkasya'nın kuzeyi 'Kuzey Kafkasya' olarak bilinir ancak Rusça literatürde nadiren *Predkavkaz'e* olarak adlandırılır. Kafkas dağlarının kuzey yamaçları Avrasya bozkırlarına açılır ve nüfus yoğunluğu nehir kıyılarıyla sınırlıdır. Kafkasya'nın güneyi ise genellikle *Zakavkaz'e* (Transkafkasya) olarak bilinir. Kafkas dağlarının güney yamaçları, Gürcistan'ın zengin tarım bölgelerine ve Hazar boyunca uzanan Muğan ovalarına, Doğu Anadolu'nun ve İran platosunun engebeli yaylalarına bağlanır. Güneşe bakan güney yamaçları, Avrupa'nın kurak ve verimsiz ovalarına kıyasla çok daha yoğun nüfus barındırmaktaydı. Transkafkasya kavramı XIX. yüzyılda St. Petersburg'daki Rus elitler tarafından tasarlandı zira kuzeyden bakıldığında burası ana Kafkas sıradağlarının arkasında yer alan bir bölgeydi. Transkafkasya terimi halen Rusça ve batı dillerinde neşredilen yayınlarda sıkça kullanılmaktadır. Tarihsel olarak Kafkasya, farklı dış güç merkezleri tarafından bir eşik, sınır bölgesi, ileri karakol ve en nihayetinde kara yolları üzerinden Asya'yı Avrupa'ya bağlayan bir köprü olarak tasavvur edilmiş ancak dünya tarihinde hiçbir zaman hak ettiği ilgiyi görmemiş, genellikle Avrupa, Rusya ve Asya'nın ana akım tarihleri arasında kendine yer bulabilmiştir.

Genel olarak Kafkasya, tüm dağlık bölgenin bir parçası olarak ayrı ayrı tanımlanması gereken birkaç farklı fizikî ve kültürel bölgeden oluşur. Kafkasya'nın Azak Denizi'ne komşu olan tüm kuzeybatı kesimi, Kuban havzası ve komşu ovalarla birlikte bir bölgeyi oluşturur; başka bir bölge, bir dizi farklı kavmin yurdu olan Kafkasya'nın orta kesimini içerir; üçüncü bir bölge ise, sakinleri Ruslar tarafından genellikle Dağlılar olarak bilinen Kafkasya'nın doğu kesimini kap-

---

<sup>8</sup> Coğrafi tanımlama için aşağıdaki kitap ve çalışmalardan yararlanılmıştır: PAŞA, Ahmed C., (1307 - 1889/1890). *Kırım ve Kafkas Tarihiçesi*. İstanbul; BİLGE, S. M. (2023). *Osmanlı Çağı'nda Kafkasya ve Kafkasyalılar 1454-1829 (Tarih-Toplumlar-Ekonomiler)*. cilt. I. İstanbul: Kitabevi Yayınları; ÇELEBİ, E., (1999-2001). *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, (ed. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, and İbrahim Sezgin). cilt. II-V-VII. İstanbul: Yapı Kredi; FRESHFIELD, D. W., (1896). *The Exploration of the Caucasus*. cilt. I-II. London: Edward Arnold; GAMBASHIDZE, D., (1918). *The Caucasus: Its People, History, Economics and Present Position*. London: The Anglo-Georgian Society; BADDELEY, J. F., (1940). *The Rugged Flanks of Caucasus*. cilt. I Oxford: Humphrey Milford; BRONEVSKİY, S., (1823). *Noveysiya Geografiçeskiya i İstoriçeskiya İzvestiya o Kavkaze*. cilt. I-II. Moskva: S. Selivanovskogo; DEBU, I., (1829). *O Kavkazskoy Linii i Prisoedinennom k Ney Çernomorskoy Voyske, ili Obşçiya Zameçaniya o Poselennih Polkah, Ograjdayuşçih Kavkazskuyu Liniyu, i o Sosedstvennih Gorskih Narodah s 1816 po 1826 god*. Sankt Peterburg: Tipografiya Karla Kraiia; LEVİN, E. S., (1938). *Perevali Tsentral'nogo Kavkaza*. Moskva: Fizkul'tura i Turizm; LİTVİNOV, M., (1884). "Kavkaz - Voennogeografiçeskiy Oçerk". *Voenniy Sbornik*, II-III.

<sup>9</sup> Kafkasya'nın etnik-siyasî tarihi için çok önemli bir çalışma: TSUTSIEV, Arthur. (2014). *Atlas of the Ethno-Political History of the Caucasus*. (çev. Nora Seligman Favorov). London: Yale University Press.

sar. Kafkasya'nın coğrafi sınırları kuzeyde Kuma-Maniç çöküntüsü, doğuda Hazar denizi, güneyde Çoruh, Arpaçay ve Aras nehirleri, batıda ise Karadeniz ve Azak denizidir. Bir dizi paralel sırttan oluşan Kafkas sıradağları, bir denizden diğerine bir bariyer olarak uzandığından, kuzeydeki nehirlerin havzalarını güneydekilerden ayırır. Bölge genellikle dağlık olarak bilinse de güneyde ve Karadeniz ile Hazar denizi boyunca birçok ova ve vadi de bulunmaktadır (Baumer, 2021, s. 12-19).

Yüksek yağış miktarı ve karların erimesinin bir sonucu olarak Kafkasya'da kısa ve uzun çok sayıda nehirler bulunur. Bunların çoğunun akışı dağ yamaçlarında hızlanır ancak ovalara ulaştıklarında ise yavaşlarlar. Azak denizine dökülen başlıca nehirler Don, Kuban, Yeya, Kalmiyus, Miyus ve Moloçna'dır. Karadeniz'e dökülen Kafkas nehirlerinin çoğu nispeten kısadır ancak dağlık bölgenin neredeyse kıyı şeridinde de olduğu yerlerde sayıları oldukça fazladır. Bunların başlıcaları Bızıp, Kodori, Çoruh, İnguri ve Faş (Rioni)'dir. Son ikisi Kafkasya'da doğup Karadeniz'e dökülen en büyük nehirlerdir. Buna karşılık, Hazar havzasındaki nehirler genel olarak çok daha uzundur. Bunlar Volga, Ural, Kuma, Terek, Sulak, Uluçay, Samur, Kura ve onun kolu olan Aras'tır. Kura, Kafkasya'daki en uzun nehirdir. Don, Volga, Kura, Kuban ve Faş (Rioni) nehirleri dışında Kafkasya'daki nehirlerin çoğu, sığ olmaları, sık sık nehir yatağı şeklini değiştirmeleri ve hızlı su akışına sahip olmaları nedeniyle seyrüsefer için uygun değildir. Neredeyse tüm nehirlerin akışı mevsimlere çok bağlıdır. İlkbaharda karların erimesi ve yağışların azamî seviyelere ulaşmasından dolayı, bu mevsim bölgenin güney kesimlerine üzerinde ulaşım yapılabilen birkaç nehir üzerinden iletişim kurmak için en iyi zaman olarak kabul edilmektedir. Kış döneminde, Terek-Kuma ovalarında Terek hariç büyük nehirler genellikle donduğu için Hazar Denizi'ne dahi ulaşamaz. Dağların etkisinin yanı sıra, Kafkasya ovalarını farklı bölgelere ayıran nehirler, bölgenin etnik ve kültürel homojenliği açısından çok önemli bir rol oynamıştır. Bu doğal koşullara örnek olarak, güneyde Faş (Rioni) ve Çoruh havzaları çoğunlukla tek bir halk tarafından iskân edilmiş ve düzgün sınırlara sahip bir etnik bölgenin oluşmasına yardımcı olmuşken, doğuda Kura'nın suladığı topraklar hem Müslüman halklar hem de Gürcüler tarafından paylaşıldığı için böyle bir bütünlük oluşmamıştı. Yine de Aras nehri iyi bir şekilde sınırlandırılabilen bir bölge oluşturuyordu ve aynı şey Ermeniler ile Müslüman halkların birlikte yaşadığı Aras vadisi için de söylenebilirdi. Kafkasya, Azak denizi, Karadeniz ve Hazar Denizi'ni birbirine bağlayan su yolları nedeniyle stratejik bir düğüm noktası gibi görünse bile Orta Avrupa ve Balkanlar'da olduğundan çok daha az kullanım ve etkiye sahipti. Su yollarının nehir taşımacılığı ve ticaret üzerindeki etkisi bazen yerel önemdeydi ancak doğal faktörler -akıntılar, gelgitler, dalgalanmalar ve kıyı bölgelerindeki sığılıklar- bölgeyi Balkanlar'a kıyasla su yoluyla nüfuz etmeye çok daha zor hale getiriyordu. Bu durum, Balkanlar'da ulaşımının büyük bir kısmını su yoluyla sağlayan Osmanlı birliklerinin Kafkasya bölgesinde ve İran platosunda faaliyet göstermesinin neden daha zor olduğunu açıklamaya yardımcı olmaktadır.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Osmanlı askerî lojistiği hakkında bkz: (Murphey, 1999, 65-83).

Bu süreçte dağlar, denizler ve su yollarının yanı sıra bozkır ve çayırlar da önemli bir rol oynamıştır. Bozkır ve çayırlar Kafkasya'nın kuzeybatı ve orta kısımlarında yer alır. Kuban ovasının kuzeyinde ve yüksek kesimlerinde ormanlarla çevrili bozkırlar vardır. Verimli kara toprak işlenir ve çayırlar çoğunlukla koyunlar için kış otlığı olarak kullanılıyordu. Terek-Kuma ovalarının ve Hazar kıyı şeridinin büyük bölümünde çöl ve yarı çöllere karşılaşılrken, deltada ve Terek'in taşkın yataklarında sulak alanlar ve bataklık çevresinde gelişen ormanlar ön plandaydı. Kura-Aras ovaları ve Apşeron yarımadası gibi güneydoğu Kafkasya'nın kurak bölgelerinde de çöllere ve yarı çöllere bulunuyordu. Yarı çöllere kış otlığı ve pamuk gibi sulama kültürleri için kullanılıyordu. Güneyde Kura-Aras ovaları, sert iklim koşulları ve dezavantajlı arazi koşulları nedeniyle genellikle insansız kalmıştır.

Kafkasya'nın farklı bölgelerinde yaşayan bazı halklar için dağlar, savaş zamanlarında gerilla taktikleri uyguladıkları, düşmana pusu kurdukları ve yıldırım harekâtı düzenledikleri bir sığınak ve korunak olmuştur. Bu bölge teorik olarak kontrol altına alındıktan sonra bile gerilla grupları dağlardaki ulaşılması zor üslerinden inerek haberleşme hatlarına, hazırlıksız birliklere ve ikmal noktalarına baskınlar düzenlerlerdi. Bu dağlık bölgelerde bazı stratejik geçitler birliklerin hareketi, iletişimi ve lojistiği açısından büyük öneme sahip olmuştur.

XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde, ana zincir üzerinde kuzeyden güneye iki ana ulaşım hattı vardı. Birinci güzergâh Dağıstan dağları ile deniz arasında Hazar'ın deniz kıyısını takip etmektedir. Kafkas dağları ile Hazar Denizi arasındaki en dar geçit, yaklaşık üç kilometre genişliğindeki Derbend geçididir.<sup>11</sup> Bu hat her zaman orduların Kafkasya'dan geçtiği tarihi bir karayolu olmakla beraber Hazar Denizi'ne dökülen Volga ve Kura-Aras ile stratejik bütünlüğünden kaynaklanan büyük bir öneme sahip olmuştur. Dahası Avrasya bozkırlarının halkları ile Yakın Doğu halkları arasında bir karşılaşma noktası olmuştur. Tarihsel olarak, stratejik konumu sayesinde bu geçit hükümdarların kuzey ve güney arasındaki kara trafiğini izlemelerine olanak sağlamış, imparatorluk idarecilerinin zengin Hazar eyaletlerini kuzeybatıdan gelecek saldırılara karşı güvence altına aldıkları en önemli karakolunu oluşturmuştur. İkinci alternatif ise, Vladikavkaz'dan Tiflis'e uzanan Gürcü Askerî Yolu boyunca, kuzeyden güneye doğru sıradağların arasından geçmektir.<sup>12</sup> Bu rota ancak 1760'larda keşfedilmiş ve 1790'larda büyük ölçekli taşımacılık için kullanılabilir bir yol haline getirilmiştir. Başka ikincil güzergâhlar mevcutsa da bunlar ticaret ya da askerî operasyonlar için uygun değildi. Kafkasya'nın batı kesiminde yer alan ve yaklaşık 400 km uzunluğundaki Karadeniz sahili, dağların arasından geçen etkili bir güzergâh olarak hiçbir zaman hizmet vermedi. Çeşitli doğal engellerle çevrili, az sayıda uygun yol ve geçitle donatılmış ve saldırgan kabilelerin yaşadığı bu bölge, hiçbir zaman bölgeye nüfuz edilebilecek ve fethedilebilecek bir askeri güzergâh olarak hizmet etmemiştir. Dahası, önceki yüzyıllarda Cenevizli tüccarlar tarafından kullanılan yollar sahili takip etmek yerine tepeleri aşıyor

---

<sup>11</sup> Derbent geçidi hakkında bkz: (Rahîmizâde, 2001, s. 48-51; Baddeley, 1940, s. 155).

<sup>12</sup> Daryal geçidi üzerine detaylar için bkz: (Allen, 1970, s. 299-307; Anisimov, 1926, s. 175-182).

ve böylece iç bölgeleri Karadeniz limanlarına bağlıyordu. Bu yollar yakın iç bölgelere giden bir hat sunuyordu ancak bu rota kuzey-güney iletişimi açısından sınırlı bir kullanıma sahipti.

Kafkasya'daki temel coğrafi bölünmeler sadece bölgenin kuzey ve güneyini değil, aynı zamanda doğu ve batısını da birbirinden ayırmaktadır. Sıradağların ortasında iki grup yayla çıkıntı yapar ve ana dağ sırasını eğik açılarla böler. Kuzeyde Stavropol tepeleri ovalara doğru iner. Güneyde ise Surami dağları, Anadolu platosu ile Kafkasya'nın tepelerini birbirine bağlar. Anadolu'nun stratejik öneme sahip kuzeydoğu kesimi ile Hazar-İran bölgesi arasındaki coğrafi ayırım hattı her zaman Surami sıradağları ve genel olarak güney-güneydoğu yönünde uzanan Zagros dağlarının ana hattı olmuştur.

Kafkasya bölgesinde doğu-batı iletişimi her zaman büyük engellerle karşılaşmıştır. Örneğin, 1823 yılında, muhtemelen yüzyıllardır ilk defa, Kafkasya'yı aşarak Redutkale'den Bakü'ye, yani Karadeniz kıyısından Hazar denizi kıyısına mal sevk edildi.<sup>13</sup> Gerçekten de antik çağlardan beri bir denizden diğerine gitmenin yolu Kafkasya'nın güneyinden geçmek değil, kuzeydeki nehirlerde bir aşağı bir yukarı kürek çekmekti: Azak Denizi'nden Don nehrinin üst taraflarına doğru gidilir, bozkır boyunca kürek çekilerek ilerlenir, sonra tekneler Volga'ya indirilir ve Astrahan'a kadar yüzdürülür. Buradan da insan ve mallar su yoluyla Hazar'a taşınırdı. Dolayısıyla Kafkasya'nın coğrafi konumu kısmen emperyal devletlerin ilerlemesini kolaylaştıran su yolları bağlamında analiz edilmelidir: Karadeniz ve Hazar Denizi'nin stratejik önemi ve diğer su yollarına bağlantı noktaları, komşu imparatorlukların büyük stratejileri açısından bölgenin önemini artırmaktadır. Örneğin, Redutkale limanı, çevre bölgeleri -Megrel, İmereti, Gürel ve Abhazya- takviye etmek için doğu Karadeniz kıyısındaki en avantajlı noktalardan biri olmasına rağmen, Hobi nehri ilkbaharda taşımacılığı için uygun değildi. Ayrıca bölgenin iklimi un ve ekmeğin stoklarını uzun süre depolamaya da elverişli değildi. Kafkasya'nın Balkanlar ve Orta Asya arasında bir eşik ya da köprü olarak oynadığı rol, askerî olduğu kadar ticarî bir öneme de sahipti.<sup>14</sup>

Tarihsel serüven içerisinde Bizans (Doğu Roma), Osmanlı ve Rusya İmparatorlukları gibi bir dizi emperyal yapı çeşitli zaman aralıklarında Karadeniz'i stratejik amaç ve çıkarlarının merkezinde tutmuş ancak bu doğrudan bu deniz ve dolaylı olarak hinterlandının bahsi geçen bu imparatorlukların tarihindeki rolü hakkında yeterli araştırma yapılmamıştır (King, 2008, s.

---

<sup>13</sup> 1804 yılında Megrel, Osmanlılar tarafından garnizon olarak kullanılan Poti (Faş) kalesinin yaklaşık 20 km kuzeyinde - Anakliya'nın dört saat güneyinde ve Poti'nin iki saat kuzeyinde- Hobi nehrinin sol kıyısında Redutkale/Kemhal adında bir kale inşa eden Ruslar tarafından garnizon haline getirildi. Kısa bir süre sonra Redutkale, İ. V. Gudoviç'in kendi inisiyatifiyle verdiği emirle güçlendirildi. 1806-1812 Rusya-Osmanlı savaşının başlangıcında, Poti'de garnizon kuran Osmanlı birlikleri Redutkale'ye iki kez baskın girişiminde bulundu ancak başarısız oldular. 1810 yılına gelindiğinde, Abhazya'yı himaye eden Faş (Poti), Anapa ve Suhumkale'deki Osmanlı kaleleri Ruslar tarafından ele geçirildi. Bu koşullar altında Redutkale stratejik önemini kaybedecek ve bir deniz ikmal noktasına dönüşecekti (Potto, 1994, s. 401-404). Bükreş Antlaşması yine de Rusya'yı bu stratejik kaleleri Osmanlılara geri vermeye zorladı ancak Rusya komuta kademesi Redutkale'yi mühimmat ve diğer ihtiyaçların taşınmasının önünü açmak için ticarî bir ileri karakol olarak tutarak Megrel kıyılarında Osmanlılardan elde ettiği askerî avantajı boşa harcamayacaktı.

<sup>14</sup> Karadeniz limanlarından Tiflis'e olan mesafe 320-480 km arasında değişiyordu; Poti'den 330 km; Redutkale'den 360 km; Suhumkale'den 485 km; St. Nikolay'dan 345 km, bkz: (Uşakov, 1836, p. 16).

5-11).<sup>15</sup> Karadeniz, batıdaki Burgaz limanından doğudaki Batum limanına kadar 1.174 km boyunca uzanır; kuzeydeki Kırım burnundan güneydeki İnebolu limanına kadar olan mesafe ise sadece 260 km'dir. Batı ucu, Karadeniz'in Ege ve Akdeniz'e bağlandığı İstanbul Boğazı'nda yer alırken, doğu ucu ise Kafkas dağlarından gelen kar sularıyla beslenen Rioni nehri üzerinde yer almaktadır. Karadeniz, batı ve doğu yakalarından sırasıyla Tuna ve Faş (Rioni) gibi önemli nehirlerle beslenir ve her ikisi de döküldükleri yerlerde saat yönünün tersine akıntılara sebep olurlar. Kuzeydoğuda Don nehri Azak Denizi'ne ve Kerç boğazı yoluyla Karadeniz'e dökülür. Güneybatıda bir başka boğaz olan İstanbul boğazı, bir üst akıntının daha soğuk olan Karadeniz suyunu Marmara Denizi'ne ve oradan da Çanakkale boğazı yoluyla Akdeniz'e taşımalarını sağlar. Karadeniz'in su seviyesi İstanbul boğazı ve Marmara denizinden daha yüksek olup, İstanbul boğazının kuzey ve güney yakaları arasındaki yükseklik farkı neredeyse 40 santim kadardır. Bu da kuzeyden güneye doğru güçlü yüzey akıntılarını yol açmaktadır. Tüm bu su yolları, bölgenin ötesindeki farklı bölge ve devletlerin arasındaki bir iletişim yolu olarak hizmet vermektedir. Tuna nehri yukarı doğru takip edilirse, Macaristan ovası ve Alpler geçilerek Avrupa'nın merkezine kolayca ulaşılabilir; Faş (Rioni) takip edilirse, Kafkasya'da bulunan kaynağına varılabilirdi. Kırım, kuzeydeki Avrasya bozkırına açılan bir kapıydı; Karadeniz'in güneydeki burunlar ise Anadolu yaylalarına uzanıyordu.

Karadeniz'i çevreleyen bölge etnik köken, din, kültür ve gelenek açısından oldukça karışık ve çeşitli olagelmıştır. Genel olarak bakıldığında bölgenin ana gövdesi Balkanlar'dan Kafkas dağlarına ve Deşt-i Kıpçak'tan Orta Anadolu'ya kadar uzanan deniz ve kıyılarıdır. Tarihsel açıdan yaklaşıldığında, denizin bir kısmı hatta tamamı bazen büyük bir imparatorluk gücü tarafından kontrol edilmiş ancak kıyı şeridi çoğunlukla birçok yerel hükümdar arasında paylaşılmıştır. Karadeniz'in imparatorluklar tarihindeki stratejik önemini anlamak için öncelikle nehirler ve denizler gibi diğer su yollarıyla bağlantı noktalarına odaklanmak gerekir. Bu sebeple İstanbul sarıh bir analiz için uygun bir başlangıç noktası olarak kabul edilebilir.

İstanbul'un coğrafi konumu, doğu ile batı, kuzey ile güney, Karadeniz ile Akdeniz ve Avrupa ile Asya arasındaki geçişleri izlemesi, onu hem Avrupa hem de Asya'daki iktisadî ve stratejik hedef ve çıkarlar açısından emperyal siyasî bir yapı için oldukça mühim kılmıştır. Bu nedenle, Karadeniz ve Akdeniz bölgelerine açılan önemli bir geçit olarak İstanbul'un rolü, emperyal stratejinin yanı sıra emperyal ideolojinin formüle edilmesinde de bir faktör olmuştur.<sup>16</sup> Bizans tarihinde zaman zaman imparatorluğun neredeyse tüm bölgeleri istila edilmiş ve sadece kuşatma altındaki Konstantinopolis şehri ayakta kalabilmiştir. Ancak başkentleri büyük ve güçlü surlarının arkasında güvende olduğu için Bizanslı yöneticiler güçlerini yeniden kazanabilmiş ve kaybedilen bölgeleri yeniden ele geçirebilmişlerdir. Osmanlılar için Konstantinopolis'in (İstanbul) ele geçirilmesi statüsel açıdan ciddi bir sıçrama anlamına geliyor ve Osmanlı

---

<sup>15</sup> Karadeniz tarihi için bkz. KING, Charles. (2007). *The Black Sea: A History*. Oxford: Oxford University Press.; ASCHERSON, Neal. (2007). *Black Sea: The Birthplace of Civilisation and Barbarism*. London: Random House.

<sup>16</sup> XIX. yüzyılın başında İstanbul çevresinde kurulan savunma sistemi için bkz. Rossiiskii Gosudarstvennyi Voenno-Istoricheskii Arkhiv, fond: 450, opis': 1, delo: 705, s. 1-9ob [Bundan sonra RGVIA].



Devleti'ni Roma'nın varisi haline getiriyordu. Ancak sadece İstanbul değil, diğer tüm liman ve kaleler Karadeniz'deki Osmanlı savunma sisteminin tamamlayıcı parçaları olarak görülmelidir.

İstanbul'un 1453'te ele geçirilmesini birkaç on yıl içinde tüm Karadeniz kıyı şeridinin Osmanlı hâkimiyetine girmesi izledi ancak Osmanlılar genellikle ilhâk yoluna başvurmak yerine yerel beyler aracılığıyla bu bölgeleri yönetmeyi tercih ettiler. 1460'larda Anadolu'nun Karadeniz kıyılarının neredeyse tamamının fethinden sonra Osmanlılar gözlerini denizin öte yakasına çevirmiş ve 1475'te Don nehrinin ağzındaki Kefe ve Azak ile 1479'da Anapa gibi Karadeniz çevresindeki büyük liman ve kalelerin kontrolünü ele geçirmişlerdir. Akkerman ve Kili kaleleri (her ikisi de önemli ticaret merkezleriydi) II. Bayezid'in tahta çıkmasının ardından 1484 yılında ele geçirildi. Karadeniz, Çanakkale ve İstanbul boğazına girmeleri engellenen diğer devletlerin tüccarlarına kapalı bir "Osmanlı gölü" haline geldi. Bölge ticareti tedricen Osmanlıların kontrolü altına girdi.<sup>17</sup> Osmanlı devleti tarihsel olarak Karadeniz kıyılarının tamamını kontrol edebilen ilk imparatorluktu dolayısıyla İstanbul, malların geçtiği ve vergilendirilebildiği ya da Osmanlı başkentinin giderek artan nüfusunu beslemek için kullanılabildiği bir ticaret merkezi haline geldi. Osmanlılar, XV. yüzyılın sonlarındaki fetihlerden XVIII. yüzyılın sonlarında denizin Avrupalı donanmalara ve tüccarlara açılmasına kadar üç yüzyıl boyunca Karadeniz'i kontrollerinde tuttular. II. Bayezid, Karadeniz'deki deniz üstünlüğünü pekiştirmek için 1498 yılında hem donanmanın sayısal büyüklüğünü artırdı hem de deneyimli korsanları donanma kaptanı olarak görevlendirdi. Korsanlık, sonraki yüzyıllarda Osmanlı denizcileri için en önemli denizcilik ve donanma okulu olarak işlev görecekti ve korsanlar en başarılı Osmanlı amirallerini yetiştirecekti. Korsanlık ile Osmanlı imparatorluk donanması arasındaki yakın bağı kuran II. Bayezid olmuştur (Imber, 2002, s. 40).

İstanbul ve Çanakkale boğazlarının kontrolünün sağlanması, İstanbul'un ele geçirilmesinin anahtarlarından biriydi. Bu, fetihten sonra da yeni Osmanlı başkentinin güvenliğinin değişmez bir unsuruydu. Bu nedenlerle Karadeniz, Osmanlı tahayyülünde ve Osmanlı büyük stratejisinde hayati bir konuma sahipti. Karadeniz, Osmanlı sultanının etki alanının, güneyde Anadolu'nun kalbi ve kuzeyde Deşt-i Kıpçak tarafından sınırlanan ve deniz ile kuzeyde yavaş yavaş ortaya çıkan tehditler arasında bir tampon görevi gören ayrı bir bölge olarak kabul edildi. Osmanlılar coğrafya, güvenlik, ticaret ve devlet inşası arasındaki ilişkileri, bölgede kendilerinden önce varolmuş imparatorluklardan çok daha iyi anlamışlardı (Ágoston, 2009, s. 57-59). Bu bağlamda, İstanbul boğazından Kırım limanlarına ve Kerç boğazına kadar uzanan Karadeniz'in kuzey kıyı hattı, imparatorluk merkezinden atanan yöneticiler tarafından yönetilen vilayetler haline geldi. Güney kıyı şeridi de aynı şekilde eyalet yönetimlerine bölündü. Kafkasya sahili, hiçbir zaman doğrudan yönetilen bir bölge olmamasına rağmen, müstahkem limanlardaki garnizonların hakimiyetindeydi.

---

<sup>17</sup> Bazı araştırmacılara göre, 1453'te İstanbul'un ele geçirilmesinin ardından Karadeniz'in Osmanlılar tarafından doğrudan dış ticarete kademeli olarak kapatılması hem tabi halkları hem de Osmanlı Müslümanları için birinci dereceden bir felaketti (Kortepeter, 1966, s. 86).

Karadeniz havzasının coğrafyası Ruslara, Osmanlılara kıyasla daha fazla stratejik seçenek ve fırsat sunuyordu. Kuzeyden denize dökülen büyük nehirler, büyük orduların veya malların uzak mesafelere hızlı geçişini kolaylaştırıyordu. Malların su yollarında taşınması ve sey-rüsefere elverişli mevsimlerde geçitlerin birbirine bağlanması açık ara en verimli ulaşım şekliydi. Bu bağlamda, tekrarlanan sevkiyat gecikmelerinden kaçınmak için geçitlerin yerine kanallar inşa etmek faydalı olabilirdi ancak kuzey Karadeniz'in bataklık arazisi, özellikle imparatorluğun çevresinde bu tür projeleri zorlaştırıyordu. Coğrafya, kuzeydeki nehir başlarını elinde tutan devletin eninde sonunda nehir ağızlarını elinde tutanlardan geri almak için savaşmasını son derece muhtemel kılıyordu (Parker, 1968, s. 20). Karadeniz'in kendisi bölgede faaliyet gösteren herhangi bir ordunun malzeme nakliyesi için hayati önem taşıyordu ve hem tabii, hem de insan yapımı kalelerin gücü, birliklerin ve malzemelerin nakliyesini engellemede önemli bir rol oynuyordu (LeDonne, 2006, 1-41).

Limanlar ve kaleler Osmanlı yönetim sistemi için çok önemliydi (RGVIA, fond: 450, opis': 1, delo: 454, s. 1-30ob). Kaleler, emredildiklerinde Osmanlılara boyun eğen ancak bunun dışında özerk hareket eden yerel savaş lordlarının elinde olabilirdi. Bu bağlamda, Osmanlı merkezi hükümeti tarafından nispeten düşük maliyetli bir strateji uygulanmıştır. Stratejik kale ve limanlara sahip olmak, denizin kontrolünü sağlamış ve Osmanlılara iç kesimlerdeki en güçlü yerel siyasî oluşumlarla anlaşmalar yapmak için koz vermiştir. Bu anlaşmalar, haraç ve sultana bağlılık karşılığında iç işlerinde bir dereceye kadar özerklik sağlıyordu. Ancak bu strateji belli bir miktar risk de içeriyordu. Doğrudan Osmanlı askerî gücünün noktaları -nehirler ve limanlardaki müstahkem garnizonlar- vasalları isyan etmeye karar verdiğinde saldırı hedefiydi ve güçlü yerli yöneticilerle hami-mahmi ilişkileri ancak mahmi başka bir potansiyel hamiden daha iyi bir teklif almadığı sürece ve ayrıca hamiden korkulduğu sürece istikrarlıydı.

Kaleler, Karadeniz kıyı hattının savunmasında en önemli unsurdur. Arazi, iklim ve seyrek nüfus, orduların hareket edebileceği mevcut yolların sayısını sınırlıyordu. İstilacı bir ordu yürüyüş hattı üzerindeki kaleleri düşürmek zorundaydı aksi takdirde arkadan gelecek saldırılara ve ikmal hatlarının yerleşik garnizon tarafından tahrip edilmesine maruz kalırdı. Ayrıca kaleler, yedek birlikler için ikmal deposu ve üs görevi görerek saldırı harekâtına yardımcı olabilirdi. Karadeniz'in kuzey kıyısında yer alan kalelerin kontrolü için verilen mücadele, XVIII. yüzyıldaki büyük Rusya-Osmanlı seferlerine damgasını vurmuştur. Batıdan doğuya Tuna, Dinyester (Turla), Bug, Dinyeper (Özü), Don (Ten) ve Kuban nehirleri, Karadeniz'in kuzey kıyı şeridinde bölgesel ticaret, kontrol ve güvenlik için hayati öneme sahip doğal iletişim ve ulaşım hatlarıydı. Osmanlıların Karadeniz ve Azak Denizi'nin, bozkırların ve genellikle nehirlerin birleştiği noktalarda ele geçirdikleri ya da inşa ettikleri kilit kaleler ve askerî tahkimatlar, hükümranlıklarına tabi olan vassal devletler üzerindeki kontrolleri ile birlikte, yüzyıllar boyunca Karadeniz'in yakın bölgesinde yüksek derecede güvenlik sağlamalarına olanak tanımıştır. Bu kaleler, Karadeniz'in kuzey kıyıları ve ötesindeki düşman komşuların akınlarına karşı Osmanlı sınırını koruyan devasa ve hayati kalelerdi. Karadeniz'in yüzyıllar boyunca bir Osmanlı gölü olarak kalmasını sağlayan her şeyden önce bu kalelerin gücüydü.

Batıdan doğuya doğru en önemli kaleler Tuna deltasında veya yakınında İbrail, İsakçı, İsmail, Tulça ve Kili<sup>18</sup>; Dinyester’de Bender ve bu nehrin ağzında Akkerman; Dinyeper’de Oçakov (Özü); Kırım yarımadasının kıstağında Orkapı ve güney Kırım kıyısında ise Kefe idi; Azak Denizi’nin ağzında Kerç, Kırım yarımadasının doğu yakasında Yenikale ve Azak denizinin Karadeniz’e açıldığı boğazların karşısında Taman ve son olarak Don nehrinin Azak Denizi’ne döküldüğü yerde Azak. Ayrıca, Karadeniz’in kuzeydoğu kıyısı, her şeyden önce Taman yarımadasını herhangi bir deniz saldırısına karşı güvence altına almak için inşa edilen Taman, Temrük, Kızıltaş, Adahun, Boğaz ve Acu Osmanlı kaleleri tarafından da güvence altına alınmıştır (Bilge, 2023, II, s. 137-194). XVIII. yüzyılda bu kaleler, Rusya imparatorluğunun güneye doğru genişlemesine karşı güçlü ve önemli birer engel oluşturmuştur.<sup>19</sup>

Karadeniz’in kuzey kıyılarını çevreleyen bu kaleler zinciri, Kırım Tatarları tarafından sağlanan bozkır kontrolü ile birleşince, Bizans’ın yıkılışından XVIII. yüzyılın ikinci yarısına kadar geçen üç asır boyunca Osmanlıların kuzey sınırlarında bulunan herhangi bir gücün -Habsburglar, Lehler ya da Ruslar- Karadeniz üzerindeki Osmanlı hakimiyetine ciddi bir meydan okuma tehdidinin çok az olduğu anlamına geliyordu. Kondominyum yoluyla imparatorluğun avantajları ve tehlikeleri, Osmanlıların XV. yüzyıldan XVII. yüzyıla kadar deniz çevresindeki iki grupla olan ilişkilerinde açıkça görülüyordu: Kırım hanları ve Gürcü hükümdarları. İlk olarak, Kırım Tatarları Türkî bir dil konuşuyorlar ve Müslüman olarak Osmanlılarla aynı kültürel atmosferin parçasıydılar. Kırım hanı kendi işlerini idare ediyor ve zaman zaman Osmanlı sarayından tamamen bağımsız bir dış politika yürütüyordu. Tatarların Lehistan, Rusya ve hatta Eflak ve Boğdan şehirlerine ve kervanlarına yaptıkları akınlar, denizin kuzeyindeki Osmanlılar için potansiyel saldırganları savuşturmak ve isyankâr Hıristiyan vassaları kontrol etmek için kullanışlı bir araçtı. Ancak Giray hanlarının bağımsızlığı, zaman zaman Osmanlıların stratejik çıkarlarına aykırı politikalar izleyebilecekleri anlamına da geliyordu. Tatar akınları sık sık Lehistan ve Rusya (Moskof) ile geniş çaplı savaşlara yol açma tehdidinde bulunuyordu.<sup>20</sup> Aslında, XVII. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlıların Tatarlara yönelik politikası, onları kuzeyli güçlere karşı bir kaldıraç olarak kullanmaktan ziyade pervasız akınlarını kontrol etme girişimlerini içeriyordu. Sorun, Girayların meşruiyetinin ve devletlerinin siyasî ekonomisinin köle ticaretine ve yağmaya bağlı olmasıydı (Kortepeter, 1966a, 86-113).<sup>21</sup> Yine de Kırım hanları Osmanlılar için bir ayak bağı olsa da devletleri Osmanlı büyük stratejisinde ve Karadeniz hâkimiyetinde çok

---

<sup>18</sup> Osmanlıların Tuna hattındaki savunma sistemi ve İbrail kalesi üzerine tafsilatlı bir çalışma için bkz: ENGİN, Hakan. (2024). *Teşkilat, Tahkimat ve Mali Yapısıyla Osmanlılarda Serhaddin Savunması*. İstanbul: Kitabevi Yayınları.

<sup>19</sup> Rusya imparatorluğunun güneye doğru genişleme süreci için bkz: (Kappeler, 1993, s. 139-176; Forsyth, 2013, VII.-VIII.-IX. bölümler).

<sup>20</sup> XVI. yüzyılın ortasından sonuna kadar olan süreçte Osmanlı ve Moskof arasında Kuzey Kafkasya’da seyreden mücadeleye için bkz: YAŞAR, Murat. (2022). *The North Caucasus Borderland: Between Muscovy and the Ottoman Empire, 1555-1605*. Edinburgh: Edinburgh University Press.

<sup>21</sup> Osmanlılar ve Kırım Tatarları arasındaki simbiyotik ilişkinin detayları için bkz: (Kortepeter, 1966b, s. 139-166; Fisher, 1972a, s. 575-594; 1972b, s. 368-381; Kizilov, 2007, s. 1-31).

önemli bir rol oynadı. Osmanlılar ve hanlar hayatta kalabilmek için birbirlerine bağımlıydılar.<sup>22</sup> Kırım hanları Osmanlılar tarafından Karadeniz'in kara güvenliğini sağlamakla görevlendirilmiş olsalar da hanlığın bürokratik yapısı ve askerî sistemi Rusya'nın XVIII. yüzyılda güneye doğru askerî ve demografik ilerlemesine dayanacak şekilde tasarlanmamıştı.

Karadeniz bölgesinin zengin doğal kaynakları ve ticarî potansiyeli -hem kara hem de su yolları üzerinden- Osmanlı imparatorluk merkezine, tüm imparatorluğun gücü ve refahında önemli bir rol oynayan ve Osmanlı'nın diğer cephelerde genişleme kabiliyetine katkıda bulunan bir hinterland sağladı. Öte yandan, Ruslar için Karadeniz'in kuzeyindeki bu bölgenin tarımsal kaynaklarının ve iletişiminin kontrolü, güneye doğru genişleme stratejisinin bütünü açısından hayati önem taşıyordu (Keçeci, 2022, s. 42-43). Osmanlılar, Karadeniz savunma hattını korumak ve Rusya'nın denize erişimini engellemek için bükülmez bir kararlılık sergiledi. Osmanlıların 1711 yılında Ruslara karşı Prut'ta kazandığı ve Azak'ın geri alınmasıyla sonuçlanan zaferin ardından, Osmanlı ve Rusya imparatorlukları XVIII. yüzyıl boyunca üç büyük savaş yaşadı: 1736'dan 1739'a, 1768'den 1774'e ve 1787'den 1792'ye kadar. 1768 yılına kadar Osmanlı savunma hattı ve askeri lojistiği büyük ölçüde sağlam kaldı ancak son iki savaş Osmanlılar için yıkıcı oldu ve sırasıyla 1774 ve 1792'de Küçük Kaynarca ve Yaş Antlaşmaları'nı imzalamak zorunda kaldılar. Osmanlılar bu iki savaştaki yenilgi sonucunda Kılburun, Yenikale, Kerç, Oçakov (Özü), Taman, Temrük, Kızıltaş, Adahun, Boğaz ve Acu gibi önemli kalelerini Ruslara karşı kaybetti.

Bu karmaşık Osmanlı savunma sisteminde, Azak kalesinin batı ve doğu kale hatları arasındaki bağlantı olarak hayati coğrafi konumu, stratejik ve askerî önemini artırmış ve daha sonra Ruslar tarafından stratejik bir merkez haline getirilmiştir.<sup>23</sup> Karadeniz'in kuzeydoğu ve doğu bölgesinde, Azak'tan Tiflis'e ve Kerç'ten Kızılyar'a kadar, kaleleri, istihkâmları, tabyaları, ve depoları birbirine bağlayan askerî ve ulaşım yollarına dayanan Osmanlı güvenlik hattının sürdürülmesi zordu çünkü güvenliği yerel halkın yardımına çok fazla bağılıydı. Ruslar kilit önemdeki Azak-Mozdok askerî hattını Kafkasya'nın iç kesimlerinde kontrol ve savaşın özel ihtiyaçlarına uygun olarak tasarladılar. Bu hat tamamlandığında batıda Azov'dan Sv. Dmitriia (Rostov), Stavropol, Aleksandrovsk ve Terek nehri üzerinde kuzey-orta Kafkasya'da stratejik bir konuma sahip olan Mozdok kalesine kadar uzanıyordu.<sup>24</sup> Azov-Mozdok askerî hattı hem büyük kaleleri hem de daha küçük kaleleri içeriyordu. Amacı Rusya topraklarını ve ikmal hatlarını yerel halkın baskınlarına ve bazı durumlarda Osmanlı saldırılarına karşı korumaktı. Ancak kaleler aynı zamanda güneye doğru ilerlemenin başlatılabileceği üslerdi.

---

<sup>22</sup> BENNIGSEN, Alexandre. vd. (1978). *Le Khanat de Crimée dans les Archives du Musée du Palais de Topkapi*. Paris: Mouton. Bu çalışma hakkında kapsamlı bir inceleme için bkz. (Ostapchuk, 1982, s. 500-528).

<sup>23</sup> Azak'ın önemi hakkında bkz: (Fisher, 1973, 161-174).

<sup>24</sup> Stavropol kalesi, Don deltası ile Mozdok arasında stratejik bir konum haricinde uzun süre varlığını sürdürürken, Vladikavkaz ise Terek havzasında büyük bir stratejik öneme sahipti. Terek'in aktığı geçitlerin girişini korumuş, karadaki önemli iletişim ve ulaşım yollarını kontrol etmesi nedeniyle Kafkasya'nın tüm savaşlarında kilit bir yere sahip olmuştur.

Mozdok'ta askeri hat ikiye ayrılıyor, bunlardan biri Naur ve Gerki-Sunjensk tabyaları üzerinden doğuya doğru devam ediyor ve sonunda Terek nehrinin Hazar denizine döküldüğü yere yakın olan Kızılyar kalesine ulaşıyordu. Kızılyar kalesi Rusya'nın Hazar su yolunu kontrol etme ve kullanma kabiliyetini güçlendirdi.<sup>25</sup> İkinci hat güneye doğru ilerleyerek Osetya'dan ve Kafkas sıradağlarından geçerek Tiflis kalesine kadar uzanıyordu. Bu askerî hat bir dizi kale, daha küçük kaleler ve müstahkem ikmal merkezleri içeriyordu ve Kafkas dağları üzerinden Gürcü Askerî Yolu boyunca Gürcistan'a giden ana güzergahı koruyordu. Bu kale ve istihkâm hattı, kilit iletişim ve ikmal hatlarını güvence altına alarak ve çevredeki bölgelerin hâkimiyetini kolaylaştırarak Rusya'nın güneye doğru genişlemesini sağlamak için uzun vadeli büyük bir stratejinin parçası olarak oluşturuldu.

Ruslar Yenikale ve Kerç kalelerini ellerinde tutarak Azak Denizi ve Karadeniz arasındaki iletişim ve ulaşımı güvence altına almışlardı. Bununla birlikte, XVIII. yüzyılın sonunda bile ne Karadeniz'in kuzeydoğu kıyısındaki askerî güçlerini pekiştirecek ne de bölgeyi daha fazla yayılmak için iktisadî ve lojistik bir üs haline getirecek kadar güçlü değillerdi. Karadeniz havzasının yaklaşık dört yüz kilometre uzunluğundaki kuzeydoğu suları sığ ve kötü korunaklı olma handikapına sahipti ve yolların yokluğu da malların deniz kıyısına taşınmasını engelliyordu. Kuban havzasında seyrüsefer riskliydi ve havza uygun doğal tesislere ya da limanlara sahip değildi.

Daha batıda Karadeniz kıyısındaki Rus limanları, her şeyden önce yeni ekilmeye başlanan bozkır buğdayı karşılığında Akdeniz ürünlerini büyük miktarlarda ithal etmek için gelişti. II. Yekaterina'nın bölgeyi ele geçirmesini takip eden yıllarda bölgenin nüfusu ve iktisadî hacmi muazzam bir şekilde büyüdü. 1827 yılına gelindiğinde üç kıyı vilayeti olan Yekaterinoslav, Herson ve Tauride'ye akın eden kolonizatörlerin erkek nüfusu neredeyse 800.000'e ulaşmıştı. 1802 yılında Rusya'nın dış ticaretinin %5'inden azı Karadeniz limanlarından geçerken, 1816'da bu oran neredeyse dörtte bire yükselmişti. O zamana kadar Rusya'nın buğday ihracatının neredeyse %70'i yeni aldığı ya da inşa ettiği Karadeniz limanlarından geçiyordu (Drujinina, 1959, 254-255; 1970, s. 335-338; 1981, s. 12-13). Pazar odaklı tarım ve diğer ticarî faaliyetlerden elde edilen gelir, Rus hazinesi için olduğu kadar bölgedeki ekonomik kalkınma için de oldukça önemliydi.

Don nehrinin döküldüğü yerde bulunan Taganrog limanı XVIII. yüzyılda önem kazandı. Ancak su yolları ve limanlarla Rusya'nın orta bölgelerine bağlı olmasına rağmen ciddi dezavantajlardan muzdaripti. Azak denizi Kasım ayından Mart'a kadar donuyor ve Taman boğazında hiçbir zaman derin su gemilerine izin verecek kadar su yoktu. (de Reuilly, 1806, s. 280). Odessa, 1794 yılında Dinyester ve Bug nehirlerinin ağızları arasında kurulmuş ve Karadeniz'in en büyük limanlarından biri haline gelmişti. Nüfusu 1823 yılında 30.000 iken yirmi yıl sonra neredeyse 80.000'e ulaştı. Alan açık, derin bir körfezdi ve dalgakıranlarla korunuyordu. Düşük sıcaklık ve don navigasyonu sadece kısa bir süreliğine kesintiye uğrattıyor, bazı yıllarda ise hiç

---

<sup>25</sup> GARUNOVA N. N. – N. D. ÇEKULAEV-BRATÇIKOV. (2011). *Rossiyskaya İmparatorskaya Armiya na Kavkaze v XVIII Veke: İstoriya Kizlyarskogo Garnizona (1735-1800 gg.)*. Mahaçkala: Alef.

kesintiye uğratmıyordu (Guthrie, 1802, s. 25; Herlihy, 1986, s. 121). Buğday ana ihraç ürünüydü. 'Yeni Rusya'nın nüfusu, ekonomisi ve altyapısındaki muazzam büyüme, Rus gücünün batıya, İstanbul'a ve doğuya, Kafkasya'ya doğru yayılmasında hayati bir temel oluşturuyordu.

Doğal bir limana ve burunlarla korunan derin koylara sahip olan Sivastopol'un arkası dağlarla çevriliydi. Ticarî bir liman olmaktan ziyade büyük bir deniz üssü olmaya daha uygundu. 1804 yılında ticarete kapatıldı ve müthiş bir donanma inşa edip tedarik edecek altyapı olağanüstü bir hızla oluşturuldu. Bundan böyle Sivastopol, Karadeniz'e hâkim olan ve bu denizin kuzey ve doğu kıyıları arasındaki iletişimini koruyan Rus filosunun karargahı oldu. Karadeniz'deki deniz üstünlüğü Rusya'nın savaş zamanında asker ve askeri malzeme taşınmasına da olanak sağlıyordu. Bu da Balkanlar'da ya da Anadolu'da faaliyet gösteren ordular için çok önemli bir avantaj olabilirdi zira her iki bölgede de kara iletişimi zayıftı, ikmal yolları gerilla baskınlarına karşı savunmasız ve karadan geçinmek nadiren mümkündü. (de Reuilly, 1806, s. 207-208).

XVIII. yüzyılda ve XIX. yüzyılın başlarında Astrahan, yalnızca Hazar Denizi kıyısındaki önemli bir liman değil, aynı zamanda Kafkasya'yı karadan geçen ordular için de önemli bir tedarik deposuydu.<sup>26</sup> Askerî teçizat ve ihtiyaç malzemeleri Astrahan'dan Kızılyar ve Mozdok'a nakledilmiş, buradan da yerel arabacılar bunları dağlar üzerinden Tiflis'e taşımıştır. Ancak bu rota, Rusya'nın Gürcistan'ı ilhak etmesinden sonraki XIX. yüzyılda bile çok hareketli dağ halklarının akınlarına karşı tam olarak güvenli değildi. Tiflis'ten hem sivil hem de askeri trafiğin Kutaisi şehrine ulaşmadan önce Surami geçidini aşması gerekiyordu. Öküzler arazi ve hava koşullarıyla baş edemiyordu ve atların kullanılması gerekiyordu. Kutaisi'den Faş'a (Poti) kadar olan yolculuk çok daha kolaydı: Malzemeler Rioni'den Poti'ye sallarla taşınabiliyordu. Bağdatçık kalesi, Gürcistan'ın merkezinden Karadeniz'e uzanan stratejik rotayı korumak amacıyla Kutaisi'nin güneydoğusundaki Hani boğazında yer alıyordu. Faş (Poti) bölgedeki en iyi limandı ve bu nedenle önemli bir stratejik noktaydı. 1809 yılında Rusya'ya yenilmesine rağmen Osmanlılar, 1812'de Bükreş Antlaşması'nda burayı Ruslardan geri almak için sıkı pazarlıklar yaptı. Osmanlılar, ancak 1828-1829 Rusya-Osmanlı savaşındaki yeni bir yenilginin ardından Poti'yi teslim etmek zorunda kaldılar.<sup>27</sup> Odessa limanından kalkan büyük gemiler, 18-20 metreye kadar yaklaşıp yüklerini Poti'deki bariyeri geçebilecek daha küçük teknelere aktarmak zorunda kalsa da bu, Ruslar için büyük bir stratejik kazanımdı.

Kuban vadisindeki tüm kale ve garnizonlar Odessa, Feodosya ve Kerç limanlarından sağlanıyordu, ancak Kafkasya'nın orta ve doğu bölgelerinde konuşlanmış alaylar malzemelerini doğrudan Rusya'nın orta bölgelerinden tedarik ediyordu. Böylece Terek ve Dağıstan ordusu

---

<sup>26</sup> GMELIN, S. Gottlieb. (2013). *Astrakhan Anno 1770: Its History, Geography, Population, Trade, Flora, Fauna and Fisheries*. (çev. Willem M. Floor). Washington: Mage Publishers.

<sup>27</sup> Poti (Faş) kalesi hakkında bkz: (Aydın, 1986, s. 67-138). Poti limanı, kıyından birkaç kilometre açta demir atacakları için savaş gemilerine fazla bir olanak sunmuyordu. Dezavantajlı iklimi ve konumuna rağmen Ruslar onu ele geçirecekti çünkü Hindistan ve Çin'deki Buhara ticaretiyle bağlantı kurmak hayati önem taşıyordu.

için sevk edilen erzak, Volga üzerinde 1.100 km'den fazla bir yolculuktan sonra ilk olarak Ast-  
rahan'a ulaşır ardından büyük bir kısmı Hazar denizi üzerinden Kuma ağzına naklediliyordu.  
Gelen yükler yerel halk tarafından işletilen küçük öküz arabalarına yüklenerek 15-20 günlük  
bir yolculuktan sonra nihaî varış noktalarına ulaştırılıyordu (LeDonne, 2006, 1-41).<sup>28</sup> Taşıma  
şekli hem yavaş hem de pahalıydı. Dahası askerî malzeme açısından da zordu ve bu özellikle  
Urallar-Sibirya bölgesinden yalnızca Volga ve Dinyeper'in bahar selleri sırasında gelen silah ve  
mühimmat için geçerliydi. Rusya'nın merkezinden Kafkasya bölgesine destek kuvvetlerinin,  
teçhizatın ve malzemelerin taşınmasındaki zorluklar, Gürcistan'ın önemli kuvvetlerin yerel  
kaynaklardan beslenebileceği ve barındırılabilceği bir üs olarak kazanılmasını daha da önemli  
hale getirdi.

Osmanlılar geleneksel olarak Karadeniz'in kuzeyindeki bozkırların ve Kafkasya'nın ko-  
runmasını kendi himayeleri altında olan Kırım Hanlığı'na bırakmakla yetinirken, çeşitli zaman-  
larda Karadeniz'in kuzey kıyılarındaki Osmanlı kalelerinden Kırım Tatarlarının bozkır veya ku-  
zey Kafkasya'daki çabalarına yakın destek verebiliyorlardı. 1770'lerden önce Osmanlılar, kıs-  
men güçlü bir donanma sayesinde, Kafkasya'nın batı kıyılarındaki Abhazya, Megrel, Gürel, İme-  
reti ve Samtshe ile ticaret yoluyla köle, kereste, maden ve gıda maddeleri arayışında temel ola-  
rak kendi yollarına sahiptiler. İmereti sıradağları bölge için doğudaki istilalara karşı ciddi bir  
bariyer oluşturuyordu ancak Rioni nehri boyunca uzanan ovalar, İmereti ve başkenti Kutaisi'yi  
Osmanlı deniz ve askeri saldırıları için kolayca erişilebilir hale getiriyordu. Aynı şey, geleneksel  
olarak Osmanlı'nın dolaylı kontrolü altında olan Gürel ve Faş (Rioni) nehrinin hemen güneyin-  
deki Poti ve Ozurgeti şehirleri için de söylenebilir. Öte yandan Abhazya ve Svanetya'nın çoğu,  
nüfuz edilmesi çok zor olan yüksek dağ vadilerinden oluşuyordu. Güneybatıda bulunan  
Samtskhe'deki Gürcüler ve başkenti Ahıska, İmereti sıradağlarının güneyindeki yüksek plato-  
larda ve tehlikeli sıradağlarda yer alıyordu ve ne İran ne de Osmanlı topraklarından kolayca  
ulaşılıyordu.

1774-1812 yılları arasında bölgedeki stratejik kale ya da kaleleri Ruslara kaptıran Os-  
manlılar, XVIII. yüzyılın son yirmi yılında kuzeydoğu kıyı şeridinde yeni askeri kaleler oluşturu-  
muş ve mevcut kaleleri güçlendirmişti. Batıdan doğuya, Karadeniz'in kuzeydoğu kıyısında  
Anapa, Soğucak (Sucukkale) ve Gelincik kaleleri 1780'lerde yeniden inşa edildi;<sup>29</sup> İnşaat malze-  
melerinin yanı sıra gıda ve diğer malzemelerin İstanbul ile Anadolu'nun İnebolu, Sinop, Samsun

---

<sup>28</sup> Batı Kafkasya kıyısındaki kalelere karadan erzak sağlamak güvenli ve pratik olmadığından, Ruslar topçu ikmali için Kerç boğazı boyunca Azak limanlarını, ancak Sivastopol ve Nikolaev'i kullanacaklardı.

<sup>29</sup> Anapa kalesinin yeniden inşası ve sağlamlaştırılması süreci için bkz: (Kesbi, 2012, s. 18-21, s. 54-57; Fedakar, 2014, s. 50-80, s. 82-85). Kuzey Karadeniz kıyısı yalnızca denizden değil aynı zamanda nehir yollarından da beslenmeye ve güçlendirilmeye bağlıydı; Kuban'ın ağzından İnguri'ye olan mesafe 430 km idi ve açık bir limanı olan Anapa kalesi Kuban'ın batı ağzından 35 km uzaktaydı. Bu geniş kıyı şeridi, bazıları davetsiz misafirlere karşı doğal olarak iyi korunan, bazıları ise ucuz bakım ve onarımlarla aynı avantajları elde edecek olan çeşitli demirleme yerleri sunuyordu. Amfibi saldırının gerçekleştirilebilmesi için en uygun ve avantajlı konum güneybatıydı. Çünkü kıyının bu kısmı, savaş gemilerinin yaklaşabilmesine ve kıyı şeridinde inşa edilen tahkimatları denizden bombardıman altına alması için olanak sağlayacak derinliğe sahipti. Paul Guibal'e göre Anapa, kıyı şeridindeki Osmanlı kaleleri arasında en önemli askeri tahkimatı ve Osmanlıların bölgedeki askerî gücünün Çerkesler üzerinde etkili olması için iyi bir

ve Trabzon limanlarından nakledilmesi gerektiğinden, Karadeniz'in kuzeydoğu kıyısını güçlendirmek ve sürdürmek Osmanlı hazinesi için maliyetli bir süreçti. Soğucak kalesi, 1806-1812 Rusya-Osmanlı savaşı sırasında Rusların eline geçmişse de 1812 Bükreş Antlaşması ile Osmanlılara geri verilmiştir.<sup>30</sup> Ancak 1820 yılında hem Soğucak hem de Gelincik Osmanlılar tarafından terk edilmiş (Bilge, 2023, II, s. 149-150) ve bu durum Rusya'nın elindeki Kırım'ın Kerç boğazının hemen karşısında yer alan Anapa kalesinin stratejik önemi arttırmıştı.<sup>31</sup> Anapa Kalesi 1828-1829 Rusya-Osmanlı savaşı sırasında Karadeniz'in kuzeydoğu kıyısındaki tek Osmanlı kalesi olacaktır. Daha güneyde, Karadeniz'in doğu kıyısının merkezinde, Osmanlılar hâlâ bazı noktaları ellerinde tutuyorlardı ama bunlar, Sohum (Suhumkale)'da olduğu gibi, hem tahkimat hem de iyi limanları bir araya getirdiklerinde bile, iç bölgelerle uygun iletişimin olmaması nedeniyle stratejik açıdan pek önem taşıyorlardı. Bu durum Osmanlı'nın 1829 yılında Karadeniz'in güneydoğu kıyısındaki Faş (Poti) kalesini kaybetmesinden dolayı daha da ciddi hale geldi.

Karadeniz'in güney kıyıları Edirne, Sinop, Samsun ve Trabzon kaleleriyle Osmanlılar için güvence altına alınmıştı.<sup>32</sup> Kalelerin yanı sıra Karadeniz'in güney kıyılarında Bendereği, Amasra, İnebolu, Ünye gibi çok sayıda ikmal merkezleri bulunuyordu.<sup>33</sup> Bu merkezler özellikle Karadeniz'in kuzeydoğu ve doğu kıyılarında yer alan tahkimat ve garnizonların ihtiyaçlarının karşılanması açısından hayati önem taşıyordu. XV. yüzyılın sonlarından itibaren Karadeniz, Osmanlı idaresi tarafından bir iç deniz olarak kabul edilmiş, bu limanlar giderek avantajlı uluslararası geçiş kabiliyetlerini kaybetmiş, daha ziyade iç ticaret noktalarına dönüşmüştür.<sup>34</sup> Pragmatik olarak Osmanlı açısından Karadeniz'de hatırı sayılır bir donanma tutmaya gerek yoktu. Buna paralel olarak XVII. yüzyılın başlarına kadar surlar da gözden kaçacaktı (Uzunçarşılı,

---

şekilde tahkim edilmişti. Genel olarak Anapa kalesini elinde tutmak Osmanlılar için çok maliyetliydi çünkü Çerkes kabileleri Osmanlı merkezî hükümetine haraç vergisi ödemeyecekler ve ayrıca ileri gelenlerine de Bâb-ı 'Âli tarafından düzenli maaş ödenecekti. Arkhiv Vneshnei Politiki Rossiiskoi Imperii, fond: 144, opis': 488, delo: 2303, s. 55ob-56ob [Bundan sonra AVPRI].

<sup>30</sup> RGVIA, fond: 450, opis': 1, delo: 514, p. 1. Soğucak kalesi, Anapa kalesi'nin yaklaşık 35 km güneyinde stratejik bir konuma sahipti. Yapı harap olmuş ancak Osmanlılar tarafından kale çevresinde yaşayan Çerkes kabilelerinin ihtiyaçlarını karşılamak için depo olarak kullanılmıştır. Kuban nehrine giden arabaların geçtiği yollarla biraz bağlantısı vardı. AVPRI, fond: 144, opis': 488, delo: 2303, pp. 58-58ob.

<sup>31</sup> Gelincik limanının inşası hakkında bkz: (Kesbi, 2012, s. 52-53). Güneye doğru ilerlerken bir sonraki kale, limanı nispeten daha geniş ve iyi durumda olan, ayrıca büyük gemilerin kolayca yaklaşabileceği Gelincik kalesiydi. En önemli stratejik konumu, her türlü deniz saldırısına karşı savunmayı mümkün kılmıştır. AVPRI, fond: 144, opis': 488, delo: 2303, p. 58ob, Paul Guibal, 4 (16) Ocak 1829.

<sup>32</sup> Diğer üç liman kentinden farklı olarak Edirne, Karadeniz'in güney kıyısında yer almıyordu ancak Karadeniz ile Marmara denizi arasındaki yolları birbirine bağlayan çok stratejik bir kavşak noktasına sahipti, bkz: (Gökbilgin, 1994, s. 427-429).

<sup>33</sup> Bendereği kıyıları kuzey fırtınalarına karşı korunaksızdı (Bijişkyan, 1969, s. 20). Doğuya doğru ilerlerken bir sonraki can alıcı nokta, biri batıda bulunan ve gemilerle ulaşılabilen iki limanın bulunduğu Amasra'ydı (Bijişkyan, 1969, s. 23). İnebolu ise doğu fırtınalarına açık ve işlevsel bir limandan yoksundu ancak körfez çevresine gemiler yanaşabiliyordu (Bijişkyan, 1969, s. 25). Ünye, bir tedarik merkezi olmasının yanı sıra, büyük gemiler inşa edebilecek yeterli donanım ve altyapıya da sahipti (Bijişkyan, 1969, s. 36-36).

<sup>34</sup> Her ne kadar XVI. yüzyılda İstanbul'dan Batum'a kadar uzanan Güney Karadeniz kıyı şeridinde 123 iskele mevcut olsa da birçok XIX. yüzyılda iptal edildi, bkz: (Halaçoğlu, 1991, s. 127).



1948, s. 445). İlk etapta küçük çaplı olan Kazak akınlarının giderek artan yıkıcı potansiyeli, güney Karadeniz kıyı şeridini koruyan yerel idareleri kaygılandırıyordu.<sup>35</sup> XVIII. yüzyılın ikinci yarısından sonra yani II. Yekaterina döneminde, özellikle 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan sonra ilk etapta güvenlik açısından güney Karadeniz kıyısındaki limanların önemi artacak, uluslararası transit merkezi olma ivme kazanacaktı.

Orta Anadolu'da bulunan Sivas şehri, Sinop, Samsun ve Trabzon üzerinden Karadeniz kıyısına ulaşan büyük kervan ticaret yollarının önemli bir kavşağında bulunuyordu. Dar bir geçit boyunca yer alan ve kuzey Karadeniz'e ulaşımında üs ve liman görevi gören Sinop, kuzey-orta Anadolu'nun en önemli şehirlerinden biriydi. Derin limanı, İstanbul boğazından Kafkasya'ya kadar olan güney deniz yolu boyunca en iyisiydi. Ayrıca kuzey Anadolu ile Kırım arasında insan ve mal hareketinin de ana noktasıydı.<sup>36</sup> Samsun limanı, Sinop ve Trabzon limanlarıyla karşılaştırıldığında orta Anadolu'ya en iyi ulaşımı sağlayan liman olmasına ve ayrıca hinterlandının Anadolu'nun doğusundan daha güney bölgelere, yani Mezopotamya'ya ulaşmasına rağmen, on sekizinci yüzyılın ikinci yarısında meydana gelen Osmanlı-Rus çatışmalarına kadar İstanbul'un büyük ilgisini çekmedi. (Köse, 2006, 273-281; Öz, 2009, 83-88).<sup>37</sup> Trabzon, Anadolu'nun kuzeyinden Zigana geçidi üzerinden Dicle ve Fırat nehirlerinin vadilerine doğru kıvrılarak ilerleyen eski ticaret yolunun son noktasıydı (RGVIA, fond: 450, opis': 1, delo: 692, s. 1). Trabzon kalesi doğu Anadolu'nun en stratejik noktasıydı; Bir dizi sarp kayalık üzerine inşa edilmiş olup karadan veya denizden herhangi bir saldırı durumunda hazır bir savunma sağlıyordu. Öte yandan Trabzon'un ne doğal limanı ne de liman tesisleri büyük ölçekli insan ve eşya taşımacılığını karşılamaya yeterli değildi (RGVIA, fond: 450, opis': 1, delo: 689, s. 1-3ob).<sup>38</sup>

Genel olarak, ticaret yapmak veya malzeme almak için yol üzerindeki duraklar da dahil olmak üzere çoğu geminin İstanbul'dan Trabzon'a birkaç hafta içinde geçmesi mümkündü. Havanın güzel olması durumunda doğrudan yolculuğun süresi bir haftaya veya daha kısa bir süreye düşebiliyordu. Trabzon limanından bir gemi Kırım'a geçerek Kefe'ye demirleyebilir ve ardından Azak Denizi'ne doğru devam edebilirdi. İstanbullu bir tüccar için doğuyla yapılan ticaretin kapsamına Karadeniz'i de dahil etmeye çalışmak ekonomik açıdan mantıklıydı. Deniz yoluyla İstanbul'dan Trabzon'a, oradan da kervanla İran'a dolambaçlı bir yolculuk, Anadolu'yu karadan doğrudan geçmenin üçte biri kadar zaman alıyordu ve denizde bir fırtına ihtimali her zaman geçilmez yolların ve eşkıyalığın mutlaklığına tercih ediliyordu.

---

<sup>35</sup> Güney Karadeniz kıyı şeridine yapılan Kazak baskınları hakkında bkz: (Ostapchuk, 2001, s. 23-95).

<sup>36</sup> Sinop'un İstanbul boğazına benzer doğal limanı, Karadeniz'in kuzeybatı rüzgarlarına karşı korunaklı olması nedeniyle Anadolu kıyısındaki diğer liman ve barınaklara göre avantajlı olsa da dezavantajlı hinterlandı nedeniyle büyüme potansiyeline sahip yedeğildi (Öz, 2009, s. 252-256). Osmanlı donanması için gemi inşa eden iki tersane vardı (Bijışkyan, 1969, s. 28). Rusya resmî kaynaklarında Sinop kalesinin Lafitte-Clavet tarafından yapılan ayrıntılı bir açıklaması için bkz: RGVIA, fond: 450, opis': 1, delo: 503, s. 1-3; delo: 505, s. 1-2; delo: 507, s. 1-4; delo: 510, s. 1-2. Yaklaşık 400 kişilik bir Nekrasov Kazak grubu Osmanlı hükümeti tarafından buraya yerleştirilmişti. AVPRI, fond: 180, opis': 517/1, delo: 113, s. 194, 20 Eylül (2 Ekim) 1827, K. F. Nesselrode'dan A. I. Ribeaupierre'e.

<sup>37</sup> Geniş bir limana sahip olmasına rağmen barınma açısından pek güvenli değildi (Bijışkyan, 1969, s. 32).

<sup>38</sup> (Bijışkyan, 1969, s. 43-59; Lowry, 2012, s. 296-301).

## **Sonuç**

Bir bölgenin ve başlıca halklarının doğası, herhangi bir bölgedeki jeopolitik rekabet ve savaş tarihi için çok önemlidir, ancak Kafkasya'nın aşırı ve çeşitli doğası bunu normalden daha da doğru hale getirmektedir. Temel iletişim ve ulaşım yollarını, stratejik kaleleri ve doğal kaynakları ele geçirme arzusu genellikle savaş ve jeopolitik rekabetin nedeni olmuştur. Kafkasya için de durum böyle olmuştur. Su yollarından dolayı zengin bir nokta gibi görünse de bölgedeki akarsular Balkanlar'da olduğundan çok daha az kullanım ve etkiye sahipti. Kafkasya'daki nehirlerin çoğu seyrüsefer için uygun değildi. Karadeniz havzasının coğrafyası daha stratejikti çünkü kuzeyden denize dökülen büyük nehirler büyük orduların ya da malların uzak mesafelere hızlı geçişini kolaylaştırıyordu. Coğrafya, kuzeydeki nehir ağzlarını elinde tutan devletlerin eninde sonunda bu nehir ağzlarını ellerinden almak için gelenlere karşı mücadele etmesini muhtemel kılıyordu. Karadeniz'in kendisi de bölgede faaliyet gösteren herhangi bir ordunun malzeme nakliyesi için önemliydi. Karadeniz kıyı şeridinin savunmasında en hayati unsur kalelerdi. XVIII. yüzyılda bu kaleler Rusya imparatorluğunun güneye doğru genişlemesine karşı önemli bir bariyer oluşturuordu.

Kafkasya'nın zorlu coğrafyası ve doğası ile bölgesel faktörler, oldukça yoğun yerel kimliklerin ortaya çıkmasını ve siyasî otoritenin çok sayıda küçük krallığa, prensliğe ve siyasi organizasyona bölünmesini beraberinde getirdi. Bölgesel emperyal güçler bu yerel halkları ve onların yöneticilerini kendi çıkarları doğrultusunda kullanmaya çalıştılar ancak çoğu zaman onları kontrol etmekte zorlandılar. Bu tip dağlık bölgelerde, bazı stratejik geçitler birliklerin hareketi, iletişim ve lojistik açısından büyük öneme sahip olmuştur.

Kafkasya'nın topografyası yerel topluluklar arasındaki karşılıklı etkileşimi bir dereceye kadar sınırlasa da rakip imparatorluklar arasındaki jeopolitik mücadele yerel topluluklar arasındaki temasları sınırlı ölçüde artırmıştır. Güney Kafkasya'da Gürcüler ve Ermeniler gibi büyük Hıristiyan toplulukların olması da büyük önem taşıyordu. Ancak temel gerçek, uzun vadede Kafkasya halklarının bölünmüş olduğu ve yöneticilerinin çoğunlukla çevredeki imparatorluklar arasındaki güç değişimlerine pragmatik bir şekilde uyum sağlamak zorunda kaldıklarıydı. Hiçbir yerel halk, hatta yerel halklardan oluşan bir konfederasyon bile, tek başına imparatorluk gücünü uzakta tutmayı başaramazdı. Dolayısıyla bölgenin kaderi rakip imparatorluklar arasındaki mücadelelerle belirlendi.

## **KAYNAKÇA**

ARHİV VNEŞNEY POLİTİKİ ROSSIYSKOY İMPERİİ [AVPRI].

ROSSIYSKIY GOSUDARSTVENNIY VOENNO-İSTORİÇESKIY ARHİV [RGVIA].

ÁGOSTON, Gábor. (2009). "Where Environmental and Frontier Studies Meet: Rivers, Forests, Marshes and Forts along the Ottoman-Hapsburg Frontier in Hungary". *The Frontiers of the Ottoman World*. (ed. A. C. S. Peacock). Oxford: Oxford University Press.

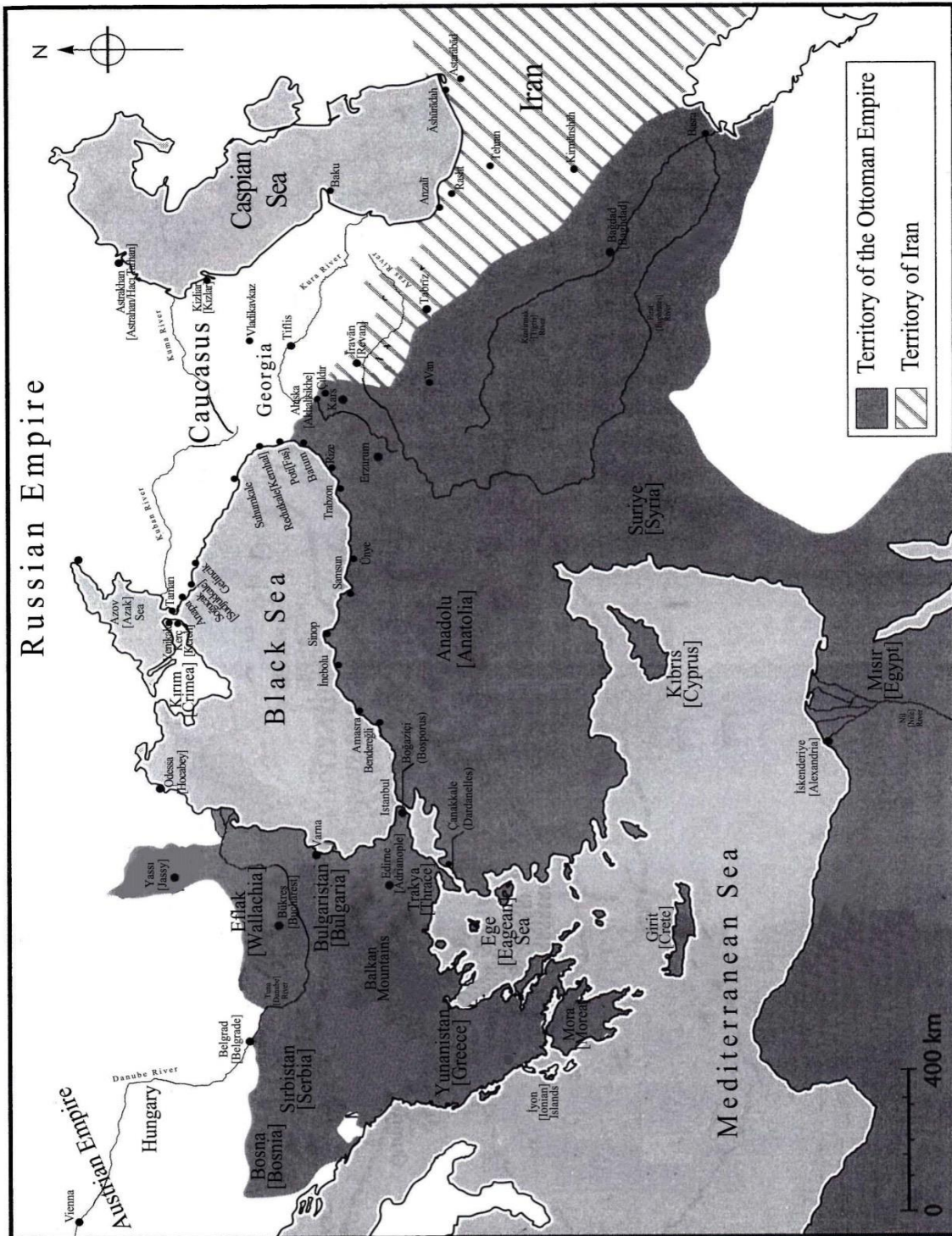
- AKERMAN, James R. ed. (2009). *The Imperial Map: Cartography and the Mastery of Empire* Chicago: University of Chicago Press.
- ALLEN, W. E. D. (1970). *Russian Embassies to the Georgian Kings 1589–1605*. Cambridge: Cambridge University Press.
- ANİSİMOV, Sergey. (1926). *Kafkas Kılavuzu*. (çev. Binbaşı Sadık). İstanbul: Erkan-ı Harbiye-i Umumiye İstihbarat Dairesi, 1926).
- ASCHERSON, Neal. (2007). *Black Sea: The Birthplace of Civilisation and Barbarism*. London: Random House, 2007.
- AYDIN, Mahir. (1986). "Faş Kalesi". *Osmanlı Araştırmaları*. VI.
- BADDELEY, John F. (1940). *The Rugged Flanks of Caucasus*. cilt. I. Oxford: Humphrey Milford.
- BAGROW, Leo. (1962). "At the Sources of the Cartography of Russia". *Imago Mundi*. XVI/1.
- BAGROW, Leo. (1975). *A History of the Cartography of Russia Up to 1800*. Wolfe Island: Walker Press.
- BAKER, Alan R. H. (2003). *Geography and History: Bridging the Divide*. Cambridge: Cambridge University Press.
- BAUMER, Cristoph. (2021). *History of the Caucasus: At the Crossroads of Empires*. cilt I. London: I.B. Tauris.
- BENNIGSEN, Alexandre, Pertev Naili Boratav, Dilek Desai, and Chantai Lemercier-Quelquejay, ed. (1978). *Le Khanat de Crimée dans les Archives du Musée du Palais de Topkapı*. Paris: Mouton.
- BIJIŞKYAN, Minas. (1969). *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası, 1817-1819*. (çev. Hrand D. Andreasyan). İstanbul: Edebiyat Fakültesi Basımevi.
- BİLGE, Sadık Müfit. (2023). *Osmanlı Çağı'nda Kafkasya ve Kafkasyalılar 1454-1829 (Tarih-Toplumlar-Ekonomiler)*. cilt. I-II. İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- BLACK, Jeremy. (2008). "Government, State, and Cartography: Mapping, Power, and Politics in Europe, 1650–1800," *Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization* 43/2.
- BLACK, Jeremy. (2009). "A Revolution in Military Cartography?: Europe 1650-1815". *The Journal of Military History*. 73/1.
- BRONEVSKİY, Semyon. (1823). *Noveyşiya Geografiçeskiya i İstoricheskiya İzvestiia o Kavkaze*, cilt. I-II. Moskva: S. Selivanovskogo.
- BUISSERET, David. ed. (1992). *Monarchs, Ministers, and Maps: The Emergence of Cartography as a Tool of Government in Early Modern Europe* (Chicago: University of Chicago Press.
- ÇELEBİ, Evliya. (1999-2001). *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*. (ed. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, and İbrahim Sezgin). cilt. II-V-VII. İstanbul: Yapı Kredi.
- CHIAOLM, George - H. J. Mackinder. (1909). "Geographical Conditions Affecting the British Empire: Discussion". *The Geographical Journal* XXXIII/4.

- DARBY, Henry Clifford. (1953). "On the Relations of Geography and History". *Transactions and Papers (Institute of British Geographers)*. XIX.
- DE REUILLY, Jean. (1806). *Voyage en Crimée et sur les bords de la Mer Noire en 1803*. Paris: Bossange.
- DEBU, Iosif. (1829). *O Kavkazskoy Linii i Prisoyedinennom k Ney Çernomorskom Voyske, ili Obşçiya Zamechaniya o Poseleñnih Polkah, Ograjdayuşçih Kavkazskuyu Liniuu, i o Sosedstvennih Gorskih Narodah s 1816 po 1826 god*. Sankt Peterburg: Tipografiya Karla Kraiia.
- DRUJİNİNA, E. I. (1959). *Severnoe Priçernomore 1775-1800 g*. Moskva: Akademii Nauk.
- DRUJİNİNA, E. I. (1970). *Yujnaya Ukraina 1800-1825 gg*. Moskva: Akademii Nauk.
- DRUJİNİNA, E. I. (1981). *Yujnaya Ukraina v Period Krizisa Feodalizma 1825-1860 gg*. Moskva: Akademii Nauk.
- EDNEY, Matthew H. (1999). "Reconsidering Enlightenment Geography and Map Making: Reconnaissance, Mapping, Archive". *Geography and Enlightenment*. (ed. David N. Livingstone ve Charles W. J. Withers). Chicago: University of Chicago Press.
- ENGİN, Hakan. (2024). *Teşkilat, Tahkimat ve Mali Yapısıyla Osmanlılarda Serhaddin Savunması*. İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- FEDAKAR, Cengiz. (2014). *Kafkasya'da İmparatorluklar Savaşı: Kırma Giden Yolda Anapa Kalesi (1781-1801)*. İstanbul: İş Bankası.
- FEL, S. Ye. (1974). "Russian Cartography of the 18th Century as a Synthesis of Astronomic-Geodetic and Graphic Processes". *Cartographica: The International Journal for Geographic Information and Geovisualization*. X/1.
- FISHER, Alan. (1972). "Les rapports entre l'Empire ottoman et la Crimée: L'aspect financier". *Cahiers du Monde Russe et Soviétique* XIII/3.
- FISHER, Alan. (1972). "Muscovy and the Black Sea Slave Trade". *Canadian-American Slavic Studies* IV/4.
- FISHER, Alan. (1973). "Azov in the Sixteenth and Seventeenth Centuries". *Jahrbücher für Geschichte Osteuropas*. XXI/2.
- FORSYTH, James. (2013). *The Caucasus: A History*. Cambridge: Cambridge University Press.
- FRESHFIELD, Douglas W. (1896). *The Exploration of the Caucasus*. cilt. I-II. London: Edward Arnold.
- GAMBASHIDZE, D. (1918). *The Caucasus: Its People, History, Economics and Present Position*. London: The Anglo-Georgian Society.
- GARUNOVA, N. N., and Nikolai Dmitrievich Chekulaev-Bratchikov. (2011). *Rossiiskaia imperatorskaia armiia na Kavkaze v XVIII veke: Istoriia kizliarskogo garnizona (1735-1800 gg.)*. Makhachkala: Alef.
- GMELIN, Samuel Gottlieb. (2013). *Astrakhan Anno 1770: Its History, Geography, Population, Trade, Flora, Fauna and Fisheries*. (çev. Willem M. Floor). Washington: Mage Publishers.

- GÖKBİLGİN, Tayyib. (1994). "Edirne". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- GRANT, W. L. (1911). "Geographical Conditions Affecting the Development of Canada," *Geographical Journal*. XXXVIII/4.
- GUELKE, Leonard. (1997). "The Relations Between Geography and History Reconsidered". *History and Theory*. XXXVI/2.
- GUTHRIE, Maria. (1802). *A Tour, Performed in the Years 1795-6, through the Taurida, or Crimea*. London: T. Cadell.
- HALAÇOĞLU, Yusuf. (1991). "Anadolu (Ulaşım ve Yol Sistemi)". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- HARLEY, J. Brian. (1988). "Silences and Secrecy: The Hidden Agenda of Cartography in Early Modern Europe". *Imago Mundi* 40/1.
- HERLIHY, Patricia. (1986). *Odessa: A History, 1794-1914*. Cambridge: Harvard University Press.
- IMBER, Colin. (2002). *The Ottoman Empire, 1300-1650*. New York: Palgrave.
- JACOB, Christian. (2006) *The Sovereign Map: Theoretical Approaches in Cartography throughout History*. Chicago: University of Chicago Press.
- KAPPELER, Andreas. (1993). *Russland als Vielvölkerreich: Entstehung, Geschichte, Zerfall*. München: Beck.
- KEÇECİ, Serkan. (2016). "The Grand Strategy of the Russian Empire in the Caucasus against Its Southern Rivals (1821-1833)" Yayınlanmamış Doktora Tezi, The London School of Economics and Political Science.
- KEÇECİ, Serkan. (2022). "Türkiye'de Rusya ve Ukrayna Tarihi Çalışmalarının Güncel Bir Eleştirisi". *Toplumsal Tarih*. 342.
- KESBÎ, Haşim Mehmet Efendi. (2012). *Ahvâl-i Anapa ve Çerkes*. (ed. Mustafa Özsaray) İstanbul: Kafkas Vakfı.
- KING, Charles. (2004). *The Black Sea: A History*. Oxford: Oxford University Press.
- KING, Charles. (2008). "The Wider Black Sea Region in the Twenty-First Century". *The Wider Black Sea Region in the 21st Century: Strategic, Economic and Energy Perspectives*. (ed. Daniel Hamilton and Gerhard Mangott). Washington D.C.: Center for Transatlantic Relations.
- KIVELSON, Valerie A. (1999). "Cartography, Autocracy and State Powerlessness: The Uses of Maps in Early Modern Russia". *Imago mundi*. 51/1.
- KIZILOV, Mikhail. (2007). "Slave Trade in the Early Modern Crimea from the Perspective of Christian, Muslim, and Jewish Sources". *Journal of Early Modern History*. XI/1-2..
- KOKKONEN, Pellervo. (2013). "Practice of Marine Cartography and the Russian Representation of the Baltic Sea in the Eighteenth Century", *Fennia-International Journal of Geography* 175/1.

- KONVITZ, Josef. (1987). *Cartography in France, 1660-1848: Science, Engineering, and Statecraft*. Chicago: University of Chicago Press.
- KORTEPETER, C. Max. (1966b). "Ġazī Girāy II, Khan of the Crimea, and Ottoman Policy in Eastern Europe and the Caucasus, 1588-94". *Slavonic and East European Review*. XXXIV/102.
- KORTEPETER, C. Max. (1966a). "Ottoman Imperial Policy and the Economy of the Black Sea Region in the Sixteenth Century". *Journal of the American Oriental Society*. 86/2.
- KÖSE, Osman. (2006). "18. Yüzyıl İkinci Yarısı Osmanlı-Rus Savaşlarında Karadeniz Liman Kenti Samsun". In *Geçmişten Geleceğe Samsun*. (ed. by Cevdet Yılmaz). Samsun: Form Ofset.
- LAYTON, Susan. (1986). "The Creation of an Imaginative Caucasian Geography". *Slavic Review*. 45/3.
- LEDONNE, John P. (2006). "Geopolitics, Logistics, and Grain: Russia's Ambitions in the Black Sea Basin, 1737-1834". *The International History Review* XXVIII/1.
- LEVIN, E. S. (1938). *Perevaly Tsentral'nogo Kavkaza*. Moskva: Fizkul'tura i Turizm.
- LIEVEN, Dominic. (2009). *Russia against Napoleon: The Battle for Europe, 1807 to 1814*. London: Allen Lane.
- LİTVİNOV, M. (1884). "Kavkaz – Voенno-Geografіçeskiy Oçerk," *Voенniy Sbornik*. II-III.
- LOWRY, Heath W., - Feridun Emecen. (2012). "Trabzon". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı, 2012.
- MACKINDER, H. J. (1909). "Geographical Conditions Affecting the British Empire: I. The British Islands". *The Geographical Journal* XXXIII/4.
- MACKINDER, Halford John. (1904). "The Geographical Pivot of History". *The Geographical Journal* XXIII/ 4.
- MACKINDER, Halford John. (1913). "The Teaching of Geography and History as a Combined Subject". *The Geographical Teacher*. VII/1.
- MAMEDOV, Mikail. (2010). "Imagining the Caucasus in Russian Imperial Consciousness, 1801-1864". Yayınlanmamış Doktora Tezi. Georgetown University.
- MILEVSKI, Lukas. (2014). "Grand Strategy and Operational Art: Companion Concepts and Their Implications for Strategy". *Comparative Strategy* XXXIII/4.
- MURPHEY, Rhoads. (1999). *Ottoman Warfare, 1500-1700*. London: University College London Press.
- OSTAPCHUK, Victor. (1982). "Review: The Publication of Documents on the Crimean Khanate in the Topkapi Sarayı: New Sources for the History of the Black Sea Basin". *Harvard Ukrainian Studies*. VI/4.
- OSTAPCHUK, Victor. (2001). "The Human Landscape of the Ottoman Black Sea in the Face of the Cossack Naval Raids" *Oriente Moderno*. 81/1.

- ÖZ, Mehmet. (2009). "Samsun" *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- ÖZ, Mehmet. (2009). "Sinop". *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.
- PALSKY, Gilles. (2008) "Connections and Exchanges in European Thematic Cartography: The Case of 19th Century Choropleth Maps". *Belgeo*. III-IV.
- PARKER, William Henry. (1968). *An Historical Geography of Russia*. London: University of London Press.
- PARKIN, G. R., H. J. Mackinder ve L. S. Amery, (1911). "Geographical Conditions Affecting the Development of Canada: Discussion". *The Geographical Teacher* XXXVIII/4.
- PAŞA, Ahmed Cevdet. (1307-1889/1890) *Kırım ve Kafkas Tarihçesi*. İstanbul.
- POSTNIKOV, Alexei V. (2013). "Contact and Conflict: Russian Mapping of Finland and the Development of the Russian Cartography in the 18th and 19th Centuries". *Fennia-International Journal of Geography*. 171/2.
- POSTNIKOV, Alexey V. (2002). "Maps for Ordinary Consumers versus Maps for the Military: Double Standards of Map Accuracy in Soviet Cartography, 1917-1991". *Cartography and Geographic Information Science* XXIX/3.
- POTTO, A. (1994). *Kavkazskaya Voyna: ot Drevneyşih Vremen do Yermolova*. cilt. I. Stavropol: Kavkazskii Kray.
- PRYOR, John H. (1992). *Geography, Technology, and War: Studies in the Maritime History of the Mediterranean, 649-1571*. Cambridge: Cambridge University Press.
- RAHİMİZÂDE, İbrâhim Harimî. (2001). *Târîh-i Osman Paşa: Özdemiroğlu Osman Paşa'nın Kafkasya Fetihleri (H.986-988/1578-1580) ve Tebriz'in Fethi (H.993/M.1585)*. (ed. Yunus Zeyrek). Ankara: Kültür Bakanlığı.
- SEEGEL, Steven. (2012). *Mapping Europe's Borderlands: Russian Cartography in the Age of Empire*. Chicago: University Chicago Press.
- TSUTSIEV, Arthur. (2014). *Atlas of the Ethno-Political History of the Caucasus*. (çev. Nora Seligman Favorov). London: Yale University Press.
- TURNBULL, David. (1996). "Cartography and Science in Early Modern Europe: Mapping the Construction of Knowledge Spaces". *Imago Mundi* 48/1.
- UŞAKOV, N. İ. (1836). *İstoriya Voennih Deystvii v Aziyatskoy Turtsii v 1828 i 1829 godakh*. cilt. I. Sankt Peterburg: Tipografiya Eduarda Pratsa.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı. (1948). *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu.
- WILKINSON, Spencer, Thomas Holdich, and Halford John Mackinder, (1904). "The Geographical Pivot of History: Discussion". *The Geographical Journal* XXIII/4.
- YAŞAR, Murat. (2022). *The North Caucasus Borderland: Between Muscovy and the Ottoman Empire, 1555-1605*. Edinburgh: Edinburgh University Press.





### **EXTENDED ABSTRACT**

In practical terms, the strategies, technologies, tactics, and results of war have been affected by geography and its branches. The basic definitions of geography must be correlated into the realm of war by looking at several sub-disciplines such as physical, political, economic and cultural geography. Physical geography refers to the physical features that are distributed over a particular region. War in general and specific military campaigns are affected by climate, terrain, landforms, or any physical feature that may hinder or assist the warring states. For a general, choosing the correct terrain on which to fight battles was always a crucial test of his skill: in many cases getting this choice right could be as important as the size of armies or the nature of their weapons. To understand a region's geography and adapt your strategy to that geography was essential if wars and campaigns were to be won.

In some respect the Caucasus has been one of the strangest and most interesting regions of the world. For thousands of years, it has been a region where many routes of migration, invasion, trade, and cultural influences intersect. In general, the Caucasus is geographically and politically divided into northern and southern parts. The north of the Caucasus is known as 'the North Caucasus' but is rarely called Ciscaucasia in Russian-language literature. The northern slopes of the Caucasus Mountains lead down to the Eurasian steppe and the population is restricted to the riverbanks. The south of the Caucasus is commonly known as Transcaucasia. The southern slopes of the Caucasus Mountains slip into the rich agricultural zones of Georgia and the Mughan plains along the Caspian, and the rough uplands of Anatolia and the Iranian plateau. The southern slopes facing the sun were also much more densely populated than those turned towards the arid and infertile steppes of Europe.

For several peoples inhabiting the different regions of the Caucasus, during times of war the mountains have been a refuge and shelter from which they employed guerrilla tactics and launched lightning attacks on the enemy. Even after a region was in theory subdued guerrilla bands would descend from inaccessible bases in the mountains to raid communications, unwary rear units, and supplies. In these mountainous regions, some strategic passes have had great importance in terms of the movement of troops, communication, and logistics.

In the first quarter of the nineteenth century there were two principal lines of access over the main chain from north to south. The first route follows the seashore of the Caspian between the Daghestan Mountains and the sea. The narrowest gateway between the Caucasus Mountains and the Caspian Sea is at Darband, where the gap is about three kilometres in width. The second option was to go straight through the middle of the range, from north to south, that is, along the Georgian Military Road from Vladikavkaz to Tiflis. This route was explored only in the 1760s and upgraded into a passable way for large-scale transport in the 1790s. Other routes were available, but they were not convenient for trade or military operations.

The key geographical divisions in the Caucasus separate not just the north and south of the region but also the east and west. In the middle of the main chain two sets of uplands jut out and divide the main mountain range at oblique angles. In the north, the Stavropol hills glide down toward the plains. In the south, the Surami Mountains connect the Anatolian plateau and the heights of the Caucasus. The geographical line of division between the strategically significant north-eastern part of Anatolia and the Caspian-Iranian region has always been the Surami ridge and the main chain of the Zagros Mountains running in a general direction south-south-east.

Historically, several imperial powers, such as the Byzantines, the Ottomans and the Russian empire at various times saw the Black Sea at the very centre of their strategic aims and interests, but there has not been sufficient research on the role of this sea in the history of these empires. The region enclosing the Black Sea has been very mixed in terms of ethnicity, religion, culture and custom. Generally, the centre of the stage is the sea and its littoral extending from the Balkans to the Caucasus Mountains and from the *Dasht-i Qipchaq* to central Anatolia. In terms of history, parts or even all the sea have sometimes been controlled by a major imperial power, but the coastline has most often been divided among many local rulers. In order to understand the strategic importance of the Black Sea in the history of empires, one must firstly focus on its connection points to other waterways such as rivers and seas, hence Istanbul could be the proper starting point for a clear analysis.