



Karakullukçu ve aşçı (D'Ohsson, *Tableau général*, III, iv. 196, 199)

sında Yeniçeri Ocağı'nın ilgası arefesinde kuruldu, fakat büyük tepki çekti ve yine bir askerî ayaklanma ile son buldu. 15 Haziran 1826 tarihinde Yeniçeri Ocağı'nın kaldırılmasının ardından kurulan Asâkir-i Mansûre-i Muhammediyye devletin sonuna kadar devam eden ilk tâlimli ordu oldu ve günümüz modern Türk ordusunun nüvesini teşkil etti. Teşkilât itibarıyla Nizâm-ı Cedid ordusuna benzeyen Asâkir-i Mansûre-i Muhammediyye'nin en büyük kumandanına serasker unvanı verildi. Bölük kumandanları binbaşı unvanıyla anıldı. Daha aşağıda yüzbaşı ve mülâzımlar vardı. Zamanla yapılan düzenlemelerle yeni rütbeler ihdas edildi ve günümüz askerî makamlarına yakın bir hiyerarşi ortaya çıktı. Yeni ordunun takviyesi için taşrada ayrıca yedek güç olarak redif birlikleri oluşturuldu, 1834'te subay ihtiyacını karşılamak için Harbiye Mektebi açıldı. Zamanla Anadolu'nun ve Rumeli'nin bazı merkezlerinde de kurulan Asâkir-i Mansûre'nin adı Sultan Abdülmecid döneminde Asâkir-i Nizâmiyye'ye çevrildi. Tanzimat Fermanı'nın ilânından sonra askerî alanda da gelişmeler oldu. Askere almada kura usulü benimsendi ve muvazzaf askerlik süresi kısaltıldı. Sultan Abdülaziz devrinde hassa alayları kuruldu, yeni bir askerî kıyafet benimsendi ve askerî okulların islahına çalışıldı. II. Abdülhamid döneminde devam ettirilen askerî yenilikler kapsamında Osmanlı kara kuvvetleri günümüzde varlığını sürdüren ordulara ayrıldı, Doğu Anadolu'daki aşiretlerden Hamidiye Süvari Alayları kuruldu.

XX. yüzyıl başlarında Avrupa'da başlayan havacılık alanındaki gelişmelere paralel olarak Osmanlı Devleti'nde de askerî havacılığın kurulmasına çalışıldı. 1911'de

Erkân-ı Harbiyye bünyesinde bir havacılık şubesi açıldı, ertesi yıl Ayastefanos'ta (Yeşilköy) Hava Uçuş Okulu tesis edildi. Bu arada havacılık eğitimi için Avrupa'ya bir heyet, pilot yetiştirmek için de Fransa'ya iki kişi gönderildi. Daha sonra İngiltere, Fransa ve Almanya'dan uçak, malzeme ve havacı personel getirildi. Balkan Savaşı çıkınca bu faaliyetler bir süre durdu. Enver Paşa'nın Harbiye nâzırlığı zamanında (1914-1918) askerî havacılığın geliştirme çalışmalarına hız verildi. Almanya'dan alınan uçakların I. Dünya Savaşı'nda bazı yararlıkları görüldü (ayrıca bk. ORDU).

BİBLİYOGRAFYA :

Fatih Sultan Mehmed, *Kânûnnâme-i Âli-Osmân* (nşr. Abdülkadir Özcan), İstanbul 2003, tür.yer.; *Bir Yeniçerinin Hatıratı* (trc. Kemal Beydilli), İstanbul 2003, s. 101-113; *Mebde-i Kânûn-ı Yeniçeri*, tür.yer.; Pîrî Reis, *Kitâb-ı Bahriyye*, İstanbul 1935; Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr*, tür.yer.; *Eyyûbi Efendi Kânûnnâmesi* (nşr. Abdülkadir Özcan), İstanbul 1994, s. 33, 34, 38, 40-51; Hezârfen Hüseyin Efendi, *Telhîsü'l-beyân fi Kavânîn-i Âli-Osmân* (haz. Sevim İlgürel), Ankara 1998, tür.yer.; Marsigli, *Osmanlı İmparatorluğunun Askerî Vaziyeti*, tür.yer.; D'Ohsson, *Tableau général*, VII, 308-438; Şirvanlı Fâtih Efendi, *Gülsâr-i Fütûhât* (haz. Mehmet Ali Beyhan), İstanbul 2001; Esad Efendi, *Üss-i Zafer*, İstanbul 1293; Cevad Paşa, *Târîh-i Askerî-i Osmânî*, İstanbul 1299, I; a.e., İÜ Ktp., TY, nr. 4178, 6127; Mahmud Şevket Paşa, *Osmanlı Teşkilât ve Kıyâfet-i Askeriyyesi*, İstanbul 1325; Necati Tacan, *Akıncılar ve Mehmed II, Bayezit II Zamanlarında Akıncılar*, İstanbul 1936; Uzunçarşılı, *Kapukulu Ocakları, I-II*; Mustafa Cezar, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, İstanbul 1965, tür.yer.; V. J. Parry, "Materials of War in the Ottoman Empire", *Studies in the Economic History of the Middle East* (ed. M. A. Cook), London 1970, s. 219-229; M. Roubiçek, *Modern Ottoman Troops, 1797-1915*, Jerusalem 1978; Aydın Taneri, *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri (Kuruluş Devri)*, Ankara 1981; Ali İhsan Gencer, *Bahriyye'de Yapılan İslahât Hareketleri ve Bahriye Nezaret'i'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul 1985; A. H. Lybyer,

Kanuni Sultan Süleyman Devrinde Osmanlı İmparatorluğu'nun Yönetimi (trc. Seçkin Cılızoğlu), İstanbul 1987, s. 54-60, 91-94, 98-108; Muzafer Erendil, *Topçuluk Tarihi*, Ankara 1988, s. 53 vd.; C. Finkel, *The Administration of Warfare: The Ottoman Military Campaigns in Hungary, 1593-1606*, Wien 1988; Halime Doğru, *Osmanlı İmparatorluğunda Yaya-Müsellem-Taycı Teşkilâtı (XV. ve XVI. Yüzyıllarda Sultanönü Sancağı)*, İstanbul 1990; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 1992, tür.yer.; a.mlf., "Bir İmparatorluk Donanmasının Teşkili: Osmanlı Denizciliğinde Savaş ve Organizasyon", *Türk Denizcilik Tarihi*, Ankara 2002, s. 185-222; Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlı Havacılığında Genel Bir Bakış", *Çağın Yakalayan Osmanlı* (haz. Ekmeleddin İhsanoğlu – Mustafa Kaçar), İstanbul 1995, s. 497-552; A. Williams, "Ottoman Military Technology: The Metallurgy of Turkish Armour", *War and Society in the Eastern Mediterranean, 7th-15th Centuries* (ed. Y. Lev), Leiden 1997, s. 363-398; Mehmet Yaşar Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", *Osmanlı*, Ankara 1999, VI, 590-597; Mücteba İlgürel, "Osmanlı Devleti'nde Ateşli Silâhlar", a.e., VI, 605-611; a.mlf., "Yeniçeriler", *İA*, XIII, 385-395; Zekeriyâ Türkmen, *Müta-reke Döneminde Ordunun Durumu ve Yeniden Yapılanması (1918-1920)*, Ankara 2001; Veli Şirin, *Asâkir-i Mansûre-i Muhammediyye Ordusu ve Seraskerlik*, İstanbul 2002; Ömer İşbilir, "Osmanlı Ordularının İlaş ve İkmalî: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği", *Türkler* (nşr. Hasan Celal Güzel v.dğr.), Ankara 2002, X, 151-158; Gy. Káldy-Nagy, "The First Centuries of the Ottoman Military Organization", *AOH*, XXXI (1977), s. 147-183; Halil İnalçık, "Osmanlı Devrinde Türk Ordusu", *TK*, X/118 (1972), s. 130-138; Kemal Beydilli, "II. Abdülhamid Devrinde Gelen İlk Alman Askerî Heyeti Hakkında", *TD*, sy. 32 (1979), s. 481-494; Abdülkadir Özcan, "Hassa Ordusunun Temeli: Muallem Bostaniyân-ı Hâssa Ocağı. Kuruluşu ve Teşkilâtı", a.e., sy. 34 (1984), s. 347-396; a.mlf., "Osmanlılar'da Askerî Teşkilat", *Osmanlı Ansiklopedisi*, İstanbul 1993, IV, 7-145.

ABDÜLKADİR ÖZCAN

Denizcilik. Osmanlı denizcilik geleneği XIV. yüzyıl başlarına kadar giden Batı Anadolu'daki denizcilik faaliyetlerine dayanmaktadır. Küçük bir kara beyliği olarak kurulmasına rağmen sahillere ulaştıktan sonra denizcilik bilgi ve tecrübesini devamlı şekilde arttırmaya çalışan Osmanlılar, bu sahillerdeki denizci beyliklerden tevarüs ettikleri donanma ve denizcilerden yararlanma yoluna gittiler. Anadolu beylikleri arasında yer alan Menteşe, Aydınoğulları, Saruhan ve özellikle coğrafi yakınlığı sebebiyle Karesi beylikleri Osmanlı denizciliğinin kuruluşuna önemli katkıda bulundular.

Osmanlılar kısa zamanda Edincik, Gemlik, Karamürsel ve bilhassa İzmit'te kurdukları tersaneler sayesinde deniz kuvvetlerinin ilk nüvesini oluşturdular. Karadeniz ve Ege denizinde önemli ticaret kolo-

nileri bulunan Venedik ve Ceneviz tehdidi karşısında Çanakale Boğazı'nı ve Marmara sahillerini muhafaza edebilmek için Gelibolu'ya ağırlık verip burada bir tersane tesis ettiler. İlk köklü denizcilik faaliyetlerini başlatan Yıldırım Bayezid, boğazların stratejik ve ekonomik bakımdan önemini kavrayarak burayı bir deniz üssü haline getirdi. Kuruluş devri Osmanlı denizciliği üzerinde Venedik ve Ceneviz'in gemi teknolojisi ve personel takviyesi bakımından tesiri olmuştur. 1416 Osmanlı-Venedik deniz savaşında Osmanlı donanmasında görev yapan ücretli denizcilerin çoğunluğunu Cenevizliler oluşturuyordu. Buna karşılık tersane ve gemi teknolojisinin geliştirilmesinde Akdeniz dünyasının en ünlü denizci devleti olan Venedik'in etkisi vardı.

II. Mehmed'in İstanbul'un fethi maksadıyla Gelibolu'da başlattığı hazırlıklar arasında Kaptanıderyâ Baltaoğlu Süleyman Bey'in eski gemileri tamir ve yeni gemileri inşa ettirmesi önemlidir. Osmanlı donanması İstanbul'un fethinde ciddi bir rol üstlenmemekle birlikte caydırıcı etkisi oldu ve şehri abluka altında tuttu. Şehrin kuşatılması sırasında donanmaya ait gemilerden bir kısmının karadan yürütülerek Haliç'e indirilmesi ve bunun 1456'da Belgrad ve 1470'te Eğriboz kuşatmalarında da uygulanması önemli bir taktik olarak tarihe geçmiştir. İstanbul'un fethiyle Osmanlı deniz politikaları açık denizlere doğru çevrildi. Fâtih Sultan Mehmed önce Karadeniz'e yöneldi. Sadrazam Mahmud Paşa yönetimindeki Osmanlı donanması, Karadeniz'in Anadolu kıyılarını kendi topraklarına katmak amacıyla 1459'da Amasra'yı Cenevizliler'den, 1461'de Sinop ve civarını Candaroğulları'ndan aldı. Aynı yıl karadan ve denizden kuşatılan Trabzon Osmanlı hâkimiyetine girdi. Diğer taraftan Çanakale Boğazı'nın iki tarafına Kal'a-i Sultâniyye ve Kilitbahir istihkamları yaptırıldı. Boğaz'a hâkim bir yerde olan ve Ceneviz idaresinde bulunan İmroz, Taşoz, Limni, Bozcaada ve Semadirek adaları fethedildi. 880'de (1475) Sadrazam Gedik Ahmed Paşa güçlü bir donanma ile hareket ederek Kefe başta olmak üzere Kırım'daki bazı önemli mevkiileri Cenevizliler'den aldı ve Kırım Osmanlılar'a bağlandı. On altı yıl süren Osmanlı-Venedik savaşları (1463-1479) Ege denizinde ve Venedik'e ait sahil şehirlerinde cereyan etti, bu arada Eğriboz fethedildi (875/1470). Arnavutluk sahillerinin önemli bir kısmı Osmanlılar'ın eline geçti. Gedik Ahmed Paşa kumandasında 1480'de İtalya'nın Pulya sahillerine ulaşan Osmanlı donanması Napoli Krallığı'na

Humbaracılar,
karakullukçu
ve usta
(Max Fruchterman
kartpostal
koleksiyonu)



bağlı Otranto'ya asker çıkartarak bölgeyi ele geçirdi. Fâtih Sultan Mehmed'in ölümü ve Gedik Ahmed Paşa'nın geri çağırılması üzerine Otranto yeniden Napoli Krallığı'na bağlandı. 1480'de bir başka Osmanlı donanması Sadrazam Mesih Paşa kumandasında Rodos üzerine gönderildiyse de kuşatma başarılı olmadı. Bütün bu faaliyetler dolayısıyla Fâtih Sultan Mehmed "sultân-ı berr ü bahr" unvanını aldı.

II. Bayezid devrinde Karadeniz'in en önemli ticaret limanlarından olan Kili ve Akkırman'ın alınması üzerine güney-kuzey ticaretinin bütün çıkış noktaları Osmanlı hâkimiyeti altına girdi (1484). Kısa sürede yeniden Akdeniz'e dönen Osmanlılar Mora'daki İnebahtı, Modon (Methoni), Koron ve Navarin'i fethedip (1499-1500) Orta Akdeniz'e çıktı. XV. yüzyılda Osmanlı denizciliğine damgasını vuran en önemli özellik denizlerde korsanlığın ön plana çıkmasıdır. İslâm'ın cihad ve gazâ anlayışının bir gereği olan ve karadaki akıncılara karşılık denizlerde faaliyet gösteren korsanlar (leventler ve gönüllü reisler) Osmanlı devlet donanmasına önemli destek oluyordu. Kemal Reis, Barbaros Hayreddin Paşa, Turgut ve Kılıç Ali paşalar gibi ünlü denizcilerin aslında birer korsan oldukları ve daha sonra devlet hizmetine girdikleri bilinmektedir. XV. yüzyılın son çeyreğinde Akdeniz'de Osmanlı Devleti ve İspanya gibi iki yeni güç ortaya çıkmıştı. Osmanlılar, bir taraftan İspanya'da katliama uğrayan Endülüs müslümanlarına ve yahudilere yardım ederken diğer taraftan Hint denizlerine ulaşarak Kızıldeniz sahillerindeki müslüman beldeleri, özellikle Mekke ve Medine gibi kutsal toprakları tehdit eden Portekizliler'e karşı Mısır'daki Memlük Devleti'ne destek için denizlere açıldılar. Akdeniz'de ticaretin merkezi haline gelmiş olan Suriye ve Mısır limanlarını ele geçiren Osmanlılar (1516-1517) Doğu Akdeniz kıyılarını hâkimiyetleri altına aldılar. Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'nda görülmeye

başlayan Portekiz'e karşı da mücadele ettiler.

Kanûni Sultan Süleyman 1522'de Rodos'u aldı ve 1534'te Cezayir hâkimi Barbaros Hayreddin Paşa'yı deniz beylerbeyi tayin ederek Akdeniz'e yönelik politikalarını yeniden düzenledi. Onun Akdeniz'deki hâkimiyet mücadelesinde en önemli başarısı Osmanlı denizciliği için bir dönüm noktası olan Preveze Deniz Muharebesi oldu (1538). Venedik, papalık, Ceneviz, İspanya, Portekiz ve Malta gibi hıristiyan devletler Osmanlılar'a karşı Roma'da bir antlaşma imzalayarak bir müttefik donanması oluşturdular. Osmanlılar'ın Preveze'deki zaferiyle hıristiyan dünyası Akdeniz'deki hâkimiyetini kesin biçimde kaybetti. Osmanlı donanması 1551'de Trablusgarp seferini gerçekleştirdi. Kanûni'nin Rodos'tan çıkardığı Saint Jean şövalyelerinin İspanya Kralı V. Karlos tarafından Malta'ya yerleştirilmesiyle Akdeniz'de yeni bir savunma hattı oluşturuldu. 1565'te Piyâle Paşa kumandasındaki Osmanlı donanması Malta'ya çıkarmada yaptı. Santarma (Saint Elmo) Kalesi fethedildiyse de Birgu ve Senglea alınamadığı için kuşatma başarısızlıkla sonuçlandı.

Osmanlılar 978-979'da (1570-1571) bir Venedik adası olan Kıbrıs'ı ele geçirincede başta papalık olmak üzere Venedik ve İspanya gibi büyük donanmalara sahip devletlerin öncülüğünde Kıbrıs'ı kurtarmak için bir Haçlı ittifakı daha kuruldu. Bu ittifakı engellemek maksadıyla Akdeniz'e açılan Osmanlı donanması altı ay süren uzun bir deniz harekâtının ardından yorgun ve mevcudu azalmış olarak giriştiği savaşta İnebahtı'da yenilgiye uğradı. Kaptanı deryâ başta olmak üzere pek çok denizci hayatını kaybetti (1571). İnebahtı savaşının kalıcı sonuçları olmadığı için hıristiyan dünyasında geçici bir zafer görüntüsü sergiledi. Bu savaşta donanmasının çok önemli bir kısmını kaybeden Osmanlı Devleti, savaş takip eden kış mevsimi-

ni bütün tersanelerinde gemi inşa faaliyetleriyle geçirmek zorunda kaldı. 1572'de Kaptanıderyâ Kılıç Ali Paşa yeniden denize açıldıysa da karşısında savaşılabilecek bir donanma yoktu. Osmanlılar Tunus'u yeniden fethetti (982/1574).

Kanûnî Sultan Süleyman devrinde Osmanlı deniz gücünün ikinci mücadele bölgesi olan Hint denizlerinde Portekiz'e karşı önemli gelişmeler oldu. Mısır'ın fethiyle Kızıldeniz'e, Bağdat ve Basra'nın fethiyle de Basra körfezine ulaşan Osmanlılar mücadelelerini iki cephede sürdürdü. Yemen ve Habeş eyaletleri Kızıldeniz'in, Basra ve Lahsa eyaletleri Basra körfezinin korunması amacıyla organize edildi. Süveyş ve Basra tersanelerinde hazırlanan donanmalar Hindistan'a ve Uzakdoğu'ya ulaştı. Bir taraftan Hindistan'daki küçük İslâm devletlerinin, diğer taraftan Sumatra'daki Açe İslâm Sultanlığı'nın Portekizliler'e karşı yardım istekleri Osmanlılar'ın Hint denizlerine açılmasına sebep teşkil etti. Kanûnî devrinde Hint denizine dört ayrı sefer düzenleyen Osmanlılar Kızıldeniz, Basra körfezi ve Hint Okyanusu'nda Portekizliler'le mücadele başlattı. İlk Hindistan seferi, Hindistan'daki Gucerât Sultanı Bahadır Şah'ın Kanûnî'ye elçi göndererek yardım istemesi üzerine gerçekleşti. Doksan gemilik bir donanma Mısır Beylerbeyi Hadım Süleyman Paşa kumandasında 945'te (1538) Süveyş'ten yola çıktı; Yemen ve Aden kıyılarını zaptettikten sonra Hindistan'ın Gucerât sahillerine ulaştı. İkinci Hint seferi Pîrî Reis'in Hint kaptanlığına tayin edilmesiyle başladı. Pîrî Reis, Maskat'ı ele geçirdi, ancak Portekizliler'e karşı savaşmayı göze alamadı. Filosunu Basra körfezinde bırakarak birkaç gemiyle Mısır'a döndüğü için bu davranışının cezasını hayatıyla ödedi. Üçüncü Hint seferinde ünlü denizci Seydi Ali Reis 961'de (1554) on beş gemiyle Basra'dan yola çıktı. Uman kıyılarında Portekiz donanmasıyla karşılaştı ve yakalandığı fırtınanın etkisiyle Gucerât sahillerine düştü. Seydi Ali Reis donanmasız kaldığı için kara yoluyla İstanbul'a dönmek zorunda kaldı. Osmanlı Devleti, Uzakdoğu'da Açe İslâm Sultanlığı'na da yardım gönderdi. Sultan Alâeddin Şah'ın 974'te (1566) yolladığı elçilik heyeti Kanûnî Sıgatvar seferinde öldüğünden II. Selim tarafından kabul edildi. Yardım kararı alınmasına rağmen Yemen'de isyan çıkması yüzünden bundan vazgeçildi ve Açe'ye Osmanlı asker ve sanatkarları gönderildi.

XVI. yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı donanmasının büyük çapta sefer için

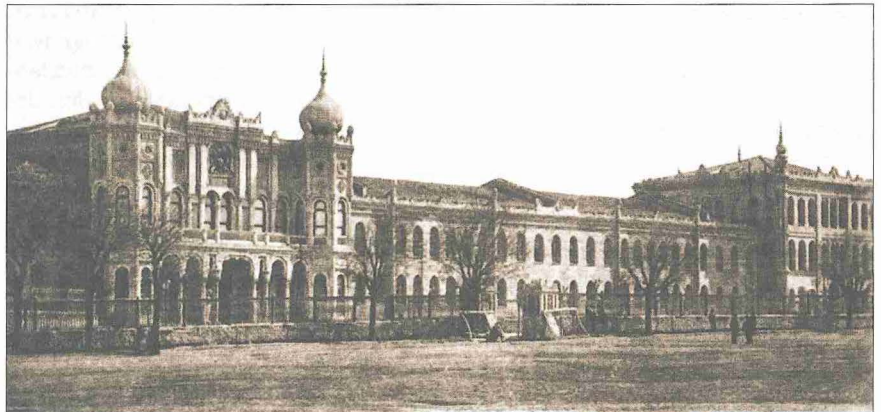
Akdeniz'e çıkmadığı ve sadece muhafaza hizmetinde bulunduğu bilinmektedir. 1645-1669 seneleri arasında yaklaşık yirmi beş yıl süren Girit seferi Osmanlı denizciliğinde önemli bir dönüm noktası teşkil etmiştir. O zamana kadar donanmanın bel kemiğini teşkil eden kürekli gemilerin (kadirgalar) yerine Akdeniz'de yelkenli gemiler (kalyonlar) görülmeye başlandı. Girit savaşı esnasında Osmanlılar kalyona geçme teşebbüsünde bulundularsa da donanmanın esasını yine kadirgalar teşkil ediyordu. Buna karşılık daha çok korsanlık ve ticaret için Akdeniz'e gelen İngiltere ve Hollanda'nın yelkenli gemileri çok geçmeden üstünlük sağlamaya başladı. Nitekim Venedik, bu devletlerin gemilerini kiralamak suretiyle Girit'i kuşatan Osmanlı donanmasını engellemeye, hatta Çanakkale Boğazı'nı ablukaya alarak asker ve malzeme naklini önlemeye çalıştı ve aradaki güç dengesi Venedik lehine bozuldu.

Osmanlı denizcilik tarihinde donanmanın mâruz kaldığı ikinci büyük yenilgi 1184'te (1770) Çeşme'de yaşandı. Çeşme Limanı'na çekilen Osmanlı donanması, ciddi bir stratejik hata ile gemilerini bir arada demirlediği için Rus donanmasının âni saldırısına uğradı. Top atışları arasında Rus donanmasındaki ateş gemileri gizlice limana girerek Osmanlı donanmasını ateşe verdi. Çeşme'de yok olan donanmanın yeniden inşası için Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın kaptan-ı deryâlığı sırasında özellikle Fransız gemi mimarlarından faydalanma yoluna gidildi. Bu dönemden itibaren Fransız, İsveç ve İngiliz mimar ve mühendislerinin Osmanlı bahriyesi hizmetinde ve bilhassa gemi inşasında mühim rol oynadıkları görülmektedir.

1195'te (1781) Tersane Mühendishânesi açıldı ve Osmanlı gemi inşa teknolojisinde yeni bir dönem başladı. Uzmanlar içinde gemi mimarı Brun ve beraberindekilerin büyük hizmetleri oldu. XVIII. yüzyılın sonlarında Osmanlı denizciliğinde en önemli yenileşme faaliyeti, İstanbul tersanesinde İsveçli Rode'nin 1797-1800 yılları arasında bir büyük havuz inşa etmesidir. 1821'de Rusya'nın teşvikiyle ayaklanan Mora Rumları'nın isyanını bastırmak için Navarin'de bulunan Osmanlı-Mısır donanması İngiltere, Rusya ve Fransa donanmalarının âni saldırısıyla imha edildi (20 Ekim 1827). Bu baskında Osmanlı donanmasının kaybı elli iki gemiyle 6000 denizci olmuştur. Abdülmecid ve Abdülaziz'in saltanatları sırasında donanma sayıca dünyanın en güçlü donanmaları seviyesine ulaşıtıysa da artık Osmanlı Devleti ekonomisi bozulan, toprak ve güç kaybeden bir yapıya bürünmüştü. II. Abdülhamid, ciddi bir politika değişikliğine giderek büyük devletlerle yarışmak yerine sahilleri korumaya yönelik bir donanma bulundurmakla yetindi. Son dönemde çok sayıda İngiliz ve Alman danışmanları donanmada ve tersanede görevlendirildi. Osmanlı donanması son olarak I. Dünya Savaşı'nda varlık göstermiştir.

Donanma idaresi ve teşkilâtı Osmanlılar'da zamanla dikkat çekici bir gelişme içine girmiştir. Donanma yöneticileri arasında derya beyleri, kaptanlar ve gemilerdeki diğer hizmetliler yer alıyordu. Osmanlı donanmasının ve tersanenin en büyük askerî ve mülkî yöneticisi kaptan paşa idi. Önceleri derya beyi rütbesiyle Gelibolu sancak beyi olarak vazife yapan kaptan paşa-

Yıkılan Taksim Topçu Kışlası'nı gösteren bir kartpostal (Max Fruchterman kartpostal koleksiyonu)



lar Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı donanmasına katılmasıyla kurulan Cezâyir-i Bahr-i Sefid (940/1534) eyaletinin beylerbeyiliğine getirilmiş, bunlara XVI. yüzyılın sonlarında vezirlik rütbesi verilmiştir. Cezâyir-i Bahr-i Sefid eyaletinin kurulmasıyla denizcilğe ayrılan sancaklar bu eyalete bağlanmıştır. Eyaletin sancak beyleri derya beyleri olarak görevlerini deniz seferlerinde yerine getiriyordu. Eyaletin sancakları arasında Gelibolu, Rodos, Midilli, Eğriboz, Karlı-ili, İnebahtı ve Sakız bulunuyordu. Derya beyleri kendi sancaklarındaki timarlı sipahilerle birlikte kadirgalarıyla deniz seferlerine katılırdı. Bey gemileri denilen ve devletin merkezî donanmasından ayrı olarak teşkil edilen bu ihtiyat donanması sefer dışında da koruma amaçlı olarak denize açılıyordu.

Osmanlı deniz tarihinde gemiciliğin gelişimini üç dönem incelemek gerekir. Birinci dönem, imparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın sonlarına kadar devam eden kürekli gemiler, ikinci dönem XIX. yüzyılın ortalarına kadar süren yelkenli gemiler, üçüncüsü de imparatorluğun yıkılışına kadar devam eden buharlı gemiler dönemidir. Donanmayı teşkil eden gemiler kürekli ve yelkenli diye iki gruba ayrılıyordu. Osmanlılar da Venedikliler gibi gemicilikte eski geleneklere bağlı kalmışlardı. Onlar kadirganın savaş stratejisi olan cepheden hücum, rampa etme ve önünü kesme taktiklerinin geçerliliğine inanıyorlardı. İnce donanma gemileri nakliyyede ve nehirlerde kullanılıyordu. Karadeniz'de yer alan şayka, işkampoye, üstü açık, aktarma, çekeleve, at, taş ve top gemileri bunlar arasında önemli yer tutuyordu. Yelkenliler dönemi XVII. yüzyılın ortalarında burtun denilen ilk kalyonun inşasıyla başladı. Girit seferinden itibaren daha çok mavna adı verilen gemiler yapıldığı tesbit edilmektedir. Bu dönemde, Osmanlı donanmasının ikmal yolunu kapatmak üzere Çanakkale Boğazı önüne gelen Venedik donanmasında kalyonların bulunmasına rağmen Osmanlılar kadirga düzeninde ısrar ettiler. Ancak 1058'de (1648) padişahın da bizzat katıldığı toplantılarda kalyon inşasına karar verildi. 1072'de (1662) bir ara kalyon inşasından vazgeçildiyse de yirmi yıl sonra Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın sadâreti sırasında on kalyon inşası için emir verildi. Gemilerde kullanılan savaş malzemeleri barut, top, yuvarlak ve okyay idi. Kalyonculuğun geliştirilmesi ve Osmanlı denizciliğinin yeniden yapılandırılması amacıyla 1113'te (1701) Bahriye Kanunnâmesi adıyla bir kanun çıkarılarak yeni

düzenlemeler yapıldı. XVIII. yüzyıl boyunca Osmanlı denizciliği kalyonların gelişmesi istikametinde bir seyir takip etti ve denizlerde yeniden varlık göstermeye başladı. Kadirgalar diğer devletlerde olduğu gibi yüzyılın ortalarından itibaren ortadan kalktı. Tanzimat'ın ilânından sonra Bahriye Meclisi, Sultan Abdülaziz devrinde kapitanpaşalığın yerine Bahriye Nezâreti kuruldu (1867).

BİBLİYOGRAFYA :

Uzunçarşılı, *Merkez-Bahriye*, s. 389-546; J. F. Guilmartin, *Gunpowder and Galleys: Changing Technology and Mediterranean Warfare at Sea in the Sixteenth Century*, London 1974; P. Brummet, *Ottoman Seapower and Levantine Diplomacy in the Age of Discovery*, Albany 1994; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara 2002; a.mlf., *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul 2005; a.mlf., *Beylükten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2006; A. Hess, "The Evolution of the Ottoman Seaborne Empire in the Age of the Oceanic Discoveries 1453-1525", *The American Historical Review*, LXXV/7, Washington 1970, s. 1892-1919; C. Imber, "The Navy of Süleyman the Magnificent", *Ar.Ott.*, VI (1980), s. 211-282.



İDRİS BOSTAN

C) **Hukukî-Adli Yapı.** Osmanlılar'da hukukun önceki İslâm ve Türk devletlerinden devralınan iki mirasla, Emevî-Abbâsî devletlerinden intikal eden İslâm hukuku ve Orta Asya Türk devletlerinden gelen devlet ve hukuk geleneğiyle şekillendiği söylenebilir. Bir yandan İslâm hukuku Osmanlı hukukunun ana yapısını oluştururken öte yandan İslâm hukukunun ayrıntılı biçimde düzenlenmemiş olduğu alanları Türk devlet geleneğini temsil eden Osmanlı padişahlarının koyduğu kurallar doldurmuştur. Belli bir süreç içinde konan bu kurallar, İslâm hukukunun klasik oluşum şekline farklı bir tarzda ortaya çıktığı için ayrı bir isimle anılmış, klasik İslâm hukukuna "şer'î hukuk" denirken padişahların kanunlarıyla oluşan bu hukuka "örffî hukuk" adı verilmiştir (Tursun Bey, s. 12). Osmanlı resmî belgelerinde ise bu ikili yapı "şer' ve kanun" kelimeleriyle ifade edilmiştir. Buradaki örfî hukuk tabiri ilk bakışta örf ve âdet hukukunu çağrıştırmaktaysa da aslında bir kanun hukukudur. Bu hukuk kuralları konurken mahallî uygulamalardan, örf ve âdetlerden yararlanılmakla birlikte bunlara yaptırım gücünü veren örf ve âdet olmaları değil padişahlar tarafından emredilmeleridir. Öte yandan bu kurallar konurken örf ve âdetler yanında devletin hukuk ve idare anlayışı, zamanın değişen şartları ve kamu yararı göz önüne alınmıştır. Esasen örf kelime-

sinin kökünde "yönetim" anlamı da vardır. Dolayısıyla örfî hukuk "kamu yönetiminin kaynaklanan hukuk" mânasında kullanılmıştır.

Başlangıç devletin kuruluşuna kadar götürülebilecek olan bu tür bir oluşumun en gelişmiş şekli Osmanlılar'da görülmektedir. Osmanlılar'ın çağdaşı Akkoyunlular'da (Uzun Hasan Kanunu), Dulkadirğulları'nda (Alâüddeve Bey Kanunu), Memlükler'de, Safevîler'de ve Bâbürlüler'de (Âlemğir Ceza Kanunnâmesi) "siyaset, yasağ / yasak, örf" gibi isimler altında benzer bir yapılanma vardır. Bu devletlerin ortak özelliği Orta Asya Türk-Moğol devlet geleneğini miras almış olmalarıdır. Esasen Tursun Bey'in örfî hukuk için yaptığı tarifte Cengiz yasına atıfta bulunması (tavr-ı Cengiz Han gibi olursa ...) bu uygulamanın kökenini Türk-İlhanlı devlet geleneğine dayandırmaktadır. Bir İlhanlı fermanında suçluların "ber vech-i şeriat ve yasa" cezalandırılacağından bahsedilmesi, Bağdat Mercâniye Medresesi'ndeki 758 (1357) tarihli bir kitâbede "dîvân li-fasli'l-kazâya's-şer'iyye ve'l-yarguciyye" denilmesi Osmanlılar'daki "şer' ve kanun" ifadesinin aynısı olmaktadır. Burada "yargucî" kelimesi şer'î olmayan ifade etmektedir.

Kadı (D'Ohsson, *Tableau général*, II, lv. 97)

