

likler dolayısıyla artmış, bazan da bu birliklerin başka yerlere aktarılması sonucunda azalmıştır. Cumhuriyet döneminin ilk nüfus sayımında (1927) şehirde sadece 8515 kişi sayılmıştı. 1935 sayımında nüfusu 11.495'e ulaştı. II. Dünya Savaşı içinde buraya asker yığılmasının sonucu olarak 24.621 nüfusa erişti. Savaşın bitiminden birkaç ay sonra yapılan 1945 sayımında, askerî birliklerin çekilmesi henüz tam gerçekleşmediğinden ancak 22.869'a düşen nüfus 1950'de hemen hemen 1935'teki seviyesine indi (11.824). 1950'den sonra şehir nüfusu devamlı artış göstererek 1970'te 27.042'ye, 1980'de de 39.975'e çıktı. 1990 sayımının sonuçlarına göre ise 50.000'i de aşarak 53.995'e ulaştı.

Şehrin alan üzerindeki gelişmesi de 1950'li yıllara kadar yavaş olmuştur. O yıllarda şehrin yerleşme alanı yüzünün başındaki sınırlarını hemen hemen koruyordu. Şehir sadece Kocaçay'ın Çanakkale Boğazı'na ulaştığı yerin gerisindeki düzlükte ve bu düzlüğü kuzey rüzgârlarına karşı nisbeten koruyan Hastahane bayırının bir bölümünde yayılıyordu. Çanakkale'nin eski mahallelerinden olan Fevzipaşa mahallesi çayın ağzındaki düzlükte, Kemalpaşa mahallesinin bir bölümü ise Hastahane bayırında kurulmuştur. Şehrin son kırk yıl içindeki gelişmesi, ağırlık merkezi gene ilk kuruluş yeri olan düzlük başta olmak üzere Kocaçay boyunca doğuya, kıyı kesiminde ise kuzeye doğru olmuştur. Fakat kuzeyde kıyı kesiminde bulunan askerî bölge şehrin bu yöndeki genişlemesini sınırlamıştır. Bu sebeple Çanakkale şehri güneyde Kocaçay'ın karşı yakasına da atılmış, bu doğrultuda ve doğuda Balıkesir ve İzmir karayolları istikametinde iç kesimlere doğru yayılmıştır.

Çanakkale'deki sanayi kuruluşları daha çok şehir dışında İzmir ve Balıkesir karayolları boyunca gelişmiş olup (konserve ve petrokimya tesisleri gibi) küçük ölçüdeki sanayi kuruluşları ise şehrin içinde dağınık vaziyette bulunmaktadır.

Çanakkale şehrinin merkez olduğu Çanakkale ili Balıkesir, Tekirdağ ve Edirne ile kuşatılmıştır. Çanakkale ilinin Marmara deniziyle Ege denizinde de sınırı vardır. Ege denizinde bulunan ve Türkiye'nin en büyük adası olan Gökçeada (İmroz) ile üçüncü büyük adası olan Bozcaada bu ilin sınırları içindedir. Çanakkale ili merkez ilçeden başka Ayvacık, Bayramiç, Biga, Bozcaada, Çan, Eceabat, Ezine, Gelibolu, Gökçeada, Lapseki ve



Fâtih Sultan Mehmed'in sur dışında inşa ettirdiği cami (restorasyondan sonra) - Çanakkale

Yenice adlı on üç ilçeye ve otuz iki bucağa ayrılmış olup 9737 km² genişliğindeki topraklarında 585 köy bulunmaktadır. İlin 1990 sayımına göre nüfusu 432.263, nüfus yoğunluğu ise 44 idi.

Diyanet İşleri Başkanlığı'na ait 1991 yılı istatistiklerine göre Çanakkale'de, il ve ilçe merkezlerinde yetmiş yedi, kasaba ve köylerde 665 olmak üzere toplam 742 cami bulunmaktadır. İl merkezindeki cami sayısı ise on dördtür.

BİBLİYOGRAFYA :

Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, V, 307-308; E. Raczynski, *1814'de İstanbul ve Çanakkale'ye Seyahat* (trc. Kemal Turan), İstanbul 1980, s. 88; H. von Moltke, *Türkiye Mektupları* (trc. Hayrullah Örs), İstanbul 1969, s. 49, 59; Cuinet, III, 747-748; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, IV/1, s. 482, 582; Danişmend, *Kronoloji*, IV, 132; Nihat Erim, *Devletlerarası Hukuku ve Siyasî Tarih Metinleri*, Ankara 1953, I, 233-240; Besim Darkot — Metin Tuncel, *Marmara Bölgesi Coğrafyası*, İstanbul 1981, s. 135-136; Erdoğan Merçil, *Müslüman-Türk Devletleri Tarihi*, İstanbul 1985, s. 308-309; Tuncer Baykara, *Anadolu'nun Tarihi Coğrafyasına Giriş I*, Ankara 1988, s. 96, 109, 133, 139; Rifat Uçarol, "Küçük Kaynarca Andlaşması'ndan 1839'a Kadar Osmanlı İmparatorluğu", *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, İstanbul 1989, XI, 320-321; Abdülkadir Özcan, "II. Mahmud'un Memleket Gezileri", *Prof.Dr. Bekir Kütükoğlu'na Armağan*, İstanbul 1991, s. 363-365; Besim Darkot, "Çanakkale", *İA*, III, 331-340.



METİN TUNCEL

ÇANAKKALE BOĞAZI

Marmara denizi ile Ege denizini birbirine bağlayan boğaz.

Çanakkale Boğazı coğrafi özellikleri bakımından komşusu olan İstanbul Boğazı'na benzemektedir, ancak ayrıntıya ait bazı özelliklerle ondan ayrılmaktadır. Çanakkale Boğazı da İstanbul Boğazı gibi kuzeydoğu-güneybatı doğrultusunda uzanan iki esas parça ile bu parçaları birbirine bağlayan orta kısımdaki kuzey-güney doğrultulu çok kısa bir parçadan oluşur. Şekil bakımından İstanbul Boğazı'na benzemesine karşılık boyutları bakımından ondan farklıdır. Çanakkale Boğazı boy ve en bakımından İstanbul Boğazı'nın iki mislidir. Boğazın uzunluğu, iki kıyısına aynı uzaklıkta yani tam ortasından geçen bir çizgi üzerinde 62 kilometreyi bulmaktadır (İstanbul Boğazı'nın orta çizgisi üzerinde ölçülen uzunluk ise 30,5 kilometredir). Kıyılarının bütün girinti ve çıkıntıları dikkate alınarak yapılan bir ölçüm ise Çanakkale Boğazı'nın Anadolu kıyılarının (Kumkaleburnu'ndan Çardak fenerine kadar) uzunluğunun 94 km., Avrupa kıyılarının uzunluğunun ise (Seddülbahir-Çankayaburnu arası) 78 km. olduğunu ortaya koyar. Çanakkale Boğazı'nın genişliği kuzey girişinde 3200 m. olarak başlamakta, güney ağzına yaklaşıldıkça önce çok fazla genişleyerek 8 kilometreyi bulmakta, tam güney ağzında ise 3600 metreye inmektedir. Boğazda yer yer darlaşmalar da görülür ve bunlar daha çok boğazın kuzey-güney doğrultulu orta kesimine rastlar. Bu kesimde özellikle iki yerde Çanakkale Boğazı'nın kıyıları birbirine fazlasıyla yaklaşır. Bunlardan birisi Anadolu kıyısındaki Nağaraburnu ile karşısındaki Bigalı Kalesi arasında olup buradaki genişlik 1950 metredir. Bir diğeri ise daha güneyde Çanakkale şehrinin bulunduğu mevkiye boğaza dökülen Kocaçay (Sarıçay) ağzı ile karşısındaki Kilitbahir arasında bulunur. Boğazın en dar kesimi de bu sonuncusudur ve burada iki kıyı arasındaki mesafe 1375 metredir.

Çanakkale Boğazı'nda da İstanbul Boğazı'nda olduğu gibi derinliği 60 metreyi bulan bir oluk boğazı baştan başa geçerek Marmara denizini Ege denizine bağlar. Bu devamlı çukur içinde de göbek şeklinde birtakım daha derin çukurlar bulunur. Boğazın kuzey kesiminde bulunan böyle bir çukurlukta derinlik 95 metreye inmektedir. Fakat daha büyük derinliklere boğaz genişliğinin azaldığı orta kesimlerde rastlanır. Derinlik Nağaraburnu önündeki darlaşma alanında 102 metreye, Çanakkale-Kilitbahir çizgisinin biraz kuzeyinde de 106 metreye iner. Çanakkale Boğazı'nın güney ağzına yakın olan kesimlerde de 100 metreyi geçen derinliklere rastlanır.

ÇANAKKALE BOĞAZI

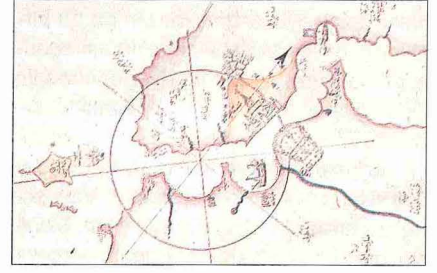
Çanakkale Boğazı'nda da İstanbul Boğazı'nda olduğu gibi üst üste bulunan iki akıntı sistemi vardır. Üst akıntı, Karadeniz'in az tuzlu ve hafif olan sularını Ege denizine doğru götürmekte, buna karşılık Ege'nin daha tuzlu ve daha ağır olan suları bir dip akıntısı ile Marmara'ya girmektedir. Bu iki farklı yoğunluk ve tuzlulukta su kütlesi birbirine karışmadan üst üste durur, fakat farklı istikametlere doğru akar. İki akıntıyı birbirinden ayıran yüzey güneyden kuzeye doğru eğimlidir. Bu yüzey, boğazın Ege'ye açılan ağzında -10 metrede bulunduğu halde Marmara tarafında -20 m. derinlikte bulunur. Kuzeyden güneye doğru akan üst akıntı özellikle dar yerlerde ve burunlar önünde hızlanır, öteki yerlerde yavaşlar. Şiddetli poyraz rüzgârlarının estiği zamanlarda üst akıntının hızı çok daha fazla artar. Sürekli lodos sırasında ise boğazın yüzey suları da Marmara'ya doğru akar. Boğazın üst sularının tuzluluğu binde 26-27, derinlik sularının tuzluluğu ise binde 38-38,5 kadardır.

Çanakkale Boğazı'nın nasıl oluştuğu ilgili ilim adamlarını hayli meşgul etmiş bir konudur. İleri sürülen çeşitli görüşler arasında, deniz suları altında kalmış eski bir akarsu vadisi olduğu tezi çoktan beri kabul edilmiş olmakla birlikte bu vadinin teşekkülü, teşekkül zamanı, içindeki akarsuyun akış yönü ve İstanbul Boğazı'yla ilişkisi yerli ve yabancı birçok araştırmacının halen meşgul olduğu bir konudur.

Çanakkale Boğazı tarihin çeşitli dönemlerinde farklı adlarla anılmıştır. İlkçağ'da bu boğaz Hellespontus adıyla biliniyor, bu da mitolojideki Kral Athamas'ın kızı Helle'nin adından geliyordu. Bazı yazarlar Hellespontus adını Çanakkale Boğazı'yla birlikte bu boğazı çevreleyen denizlerin boğaza yakın olan kısımları için de kullanmışlardı. Fakat Herodot, Batlamyus ve Strabon gibi tanınmış ilkçağ yazarları Hellespontus adını sadece Çanakkale Boğazı için kullanmışlardır. Ortaçağ'da bazı İtalyan deniz haritaları Bucca Romaniae veya Stretto Della Romana adlarını kullanmışlardır ki her iki isim de "Anadolu Boğazı" anlamına gelmektedir. Bu sıralarda Avido veya Aveo Boğazı adına da rastlanmaktadır. Bu isim de günümüzde Nağaraburnu adı verilen yerdeki ünlü İlkçağ şehri Abydos'tan gelir. Haçlı savaşları sırasında Batılılar Sanctus Georgius (St. George) Boğazı adını kullanmışlar, ancak çok defa bu

tabirle iki boğaz birbirine karıştırılmış, hatta Marmara denizi de iki boğazla birlikte bu adla anılmıştır. Ortaçağ İslâm coğrafyacılarından İdrisi, iki boğazla birlikte Marmara denizi için de "İstanbul Boğazı" adını kullanmış, ayrıca eserinin iki yerinde "Abydos (أبيدوس) Boğazı" demiştir (*Géographie d'Edrisi*, II, 135, 384). Ortaçağ'da Çanakkale Boğazı'na ait isimler İstanbul Boğazı için kullanıldığı gibi, İstanbul Boğazı'na ait isimler de Çanakkale Boğazı için kullanılmıştır. Günümüzde Avrupalılar Çanakkale Boğazı'na çoğul olarak "Dardaneller" adını verirler. Bu isim Truva Kralı Dardanos'un adını taşıyan şehirden gelmektedir. Dardanos adlı şehir daha Ortaçağ'a gelmeden ortadan kalktığı halde Türk döneminde boğazın en dar yerinde karşılıklı olarak inşa edilen iki kaleye birden Avrupalılar tarafından Dardanellia denilerek boğaza da "Dardaneller Boğazı" ve daha sonra da çoğul olarak Fransızca Dardanelles, Almanca Dardanellen ve İtalyanca Dardanelli denilmiştir. Çanakkale Boğazı'nın adı Osmanlılar'a ait eserlerde genellikle Akdeniz Boğazı olarak geçer. Meselâ Piri Reis'in *Kitâb-ı Bahriyye*'sinde hep bu ad görülür. *Cihannümâ*'nın İbrâhim Müteferrika baskısına ilâve edilmiş olan haritada da Akdeniz Boğazı adına rastlanır. Fakat Kâtib Çelebi'nin *Tuhfetül-kibâr fi esfâr-i'l-bihâr* adlı eserinde genellikle sadece "Boğaz" adı kullanılır. Türkler tarafından Fâtih Sultan Mehmed döneminde boğazın Anadolu kıyısında inşa edilen kaleye ve bu kalenin çevresinde gelişen şehre Kal'a-i Sultâniyye adı verilince boğaza da Kal'a-i Sultâniyye Boğazı denilmeye başlandı. Şehir daha sonra Çanakkale adını alınca boğaz da bu isimle anıldı ve bu isim bütün eski isimlerini unutturarak tamamen yerleşti. Hatta 1940'lı yıllardan sonra Batı'da neşredilen bazı atlaslarda bile Çanakkale Boğazı adının esas alındığı, Dardanelles isminin bunun yanında parantez içinde yer aldığı görülmektedir (bk. *The Oxford Advanced Atlas*, London 1942, s. 51).

Çanakkale Boğazı ve kıyıları tarihin çok erken dönemlerinden günümüze kadar çeşitli tarihî olaylara sahne olmuş ve kıyılarında dönemlerine göre Truva, Dardanos, Abydos, Sestos, Lampsakos gibi çok önemli şehirler kurulmuştur. Şunu da hatırlamak gerekir ki klasik İlkçağ medeniyeti Ege denizi kıyılarında yerleştiği sıralarda ve henüz İstanbul önem kazanmadan önce Çanakkale Bo-



Piri Reis'in *Kitâb-ı Bahriyye* adlı eserinde Çanakkale Boğazı'nın haritası (Süleymaniye Ktp., Ayasofya, nr. 2612, vr. 44*)

ğazı kıyıları İstanbul Boğazı'ndan daha fazla bir canlılığa sahipti.

Ege denizi kıyılarına yerleşmiş bulunan insanların denizciliğe başlamaları ve deniz yollarını kullanarak çeşitli yerlerde ticaret kolonileri kurmak istemeleri Çanakkale Boğazı'nın önemini arttıran ilk olaylardır. Anadolu'nun Batı kesimleri Lidya Devleti'nin elinde iken Çanakkale Boğazı kıyıları da Lidya egemenliğinde idi. Milâttan önce VI. yüzyılın ortalarında Lidya Kralı Krezüs Persler tarafından mağlûp edilince Çanakkale Boğazı kıyılarındaki hâkimiyet de İranlılar'ın eline geçti ve boğaz üzerinde İran-Yunan rekabeti başladı. Bu ikisi arasında meydana gelen ve Med harpleri adı verilen savaşların önemli olayları Çanakkale Boğazı kıyılarında meydana geldi. Pers Hükümdarları Dârâ ve Serhas Yunanistan'a hücum ederken Çanakkale Boğazı'ndan geçtiler, dönüşlerinde yine bu yolu kullandılar. Milâttan önce 479 yılından sonra da Çanakkale Boğazı kıyıları Atina'nın hâkimiyetine girdi. Daha sonraki yıllarda vuku bulan Peloponez harpleri sırasında boğaz kıyıları Atina ile İsparta arasında rekabet sahası haline geldi. Bütün dünyayı fethetmek düşüncesiyle sefere çıkan Büyük İskender milâttan önce 334 yılında Çanakkale Boğazı'nı geçerek Anadolu'ya girdi ve bir yıl sonra da boğaz kıyılarındaki İskender'in hâkimiyeti kesinleşti. İskender'in ölümünden sonra boğaz kıyıları onun mirasçıları arasında elden ele geçti.

Milâttan önce 191 yılında Anadolu'ya ulaşan Romalılar Çanakkale Boğazı kıyılarına da hâkim oldular. Daha sonra Çanakkale Boğazı Bizans'a giden deniz yolu üzerinde önemli bir merhale ve gümrük işlem yeri olarak önem kazandı. Meselâ boğaz kıyısındaki Abydos'ta bir Bizans gümrüğü kurulmuştu ve buradan

geçerek Bizans'a yönelen her gemi belirli bir gümrük ücreti ödemek mecburiyetinde idi. Doğu Roma imparatorları Çanakkale Boğazı'nı başşehirleri için kilit noktası kabul ettiklerinden boğazın müdafaası için büyük gayret göstermişlerdir. Jüstinyen boğaz kıyısındaki bazı kasabaları surlarla çevirmiş, Kallipolis (Gelibolu) şehrinin surlarını da daha müstahkem hale getirmiştir. Yine aynı hükümdar Anadolu kıyısındaki Abydos'un karşısına rastlayan Sestos'ta yeni bir kale yaptırmıştır. Fakat bütün bu tahkimat, Ermevî donanmasının VII. yüzyılda iki defa (668 ve 672 yıllarında) Çanakkale Boğazı'ndan geçmesine ve İstanbul önlerine gelmesine engel olamamıştı. VIII. yüzyılda da (717) Mesleme b. Abdülmelik kumandasındaki müslüman kuvvetleri kara yoluyla Abydos'a kadar gelmişler ve bu noktadan boğazın karşı yakasına geçmişlerdir. Müslüman Araplar'ın bu gelişlerinde Çanakkale Boğazı kıyılarındaki oldukça uzun süre kaldıkları anlaşılmaktadır. Zira çeşitli kaynaklar Mesleme b. Abdülmelik'in Abydos'ta bir mescid inşa ettirdiğinden söz ederler (İbnü'l-Fakîh, s. 145; Yâkût, I, 374). Yine bu sefer esnasında İslâm donanmasına ait gemilerin Çanakkale Boğazı'na girişini engellemek için boğaza kalın bir zincir gerilmiş olduğunu rivayet eden kaynaklar da vardır.

Haçlı seferleri sırasında da Çanakkale Boğazı önemli bir sefer yolu rolünü oynamıştır. Deniz ticaretiyle meşgul olan Venedik, Cenova ve Piza gibi İtalyan devletleri bu seferler sırasında Çanakkale Boğazı'ndan faydalanmak için birbirleriyle rekabete girdiler. Hatta 1194 yılında bir Piza filosu boğaza girerek Abydos'a kadar geldi ve boğazın etrafındaki Bizans topraklarını yağmaladı. 1203'te de bir Haçlı donanması yine Abydos'a kadar geldi, fakat bu defa şehir yağma edilmedi. 1204'te ise Bizans toprakları Haçlılar tarafından taksim edilince Çanakkale Boğazı kıyılarının bazı kesimleri Venedikliler'in, bazı kesimleri de Latin İmparatorluğu'nun elinde kaldı. Bu paylaşmada Gelibolu çevresine hâkim olan Venedikliler buradan bütün boğaz kıyılarını kontrolleri altında tutabiliyorlardı.

Bizans Devleti'nin son hânedanı olan Paleologoslar döneminde Bizans'ın zayıflığından faydalanan Venedikliler ve Cenevizliler, kendilerinin doğu ticaretinde önemli bir yol olan Çanakkale Boğazı üzerindeki rekabetlerini sürdürdüler. XIII.

yüzyılın sonlarında Venedik donanması birkaç defa Çanakkale Boğazı'nı geçti ve İstanbul önlerine kadar gelerek Cenevizliler'le çarpışmaya girdi. Bizans'ın son dönemlerinde Çanakkale Boğazı kıyılarına Türkmen akınları da başlamış bulunuyordu. Boğaz kıyılarına ulaşan Melik İshak ve Ece Halil Beg gibi Türkmen kumandanlarının isimleri günümüzde Melik İshak Limanı ve Ece Limanı gibi koylarda ve Eceabat kasabasının adında hâlâ yaşamaktadır. 1332 yılında Aydınolu Umur Bey Saruhanoğlu ile beraber Çanakkale Boğazı kıyısında Gelibolu'ya kadar ulaştı. Umur Bey daha sonra 1341'de 250 teknedен oluşan bir donanma ile gelerek Gelibolu'yu bir defa daha kuşattı. Osmanlı İmparatorluğu'nun kuruluşundan önceki yıllarda Çanakkale Boğazı Anadolu beyliklerinden Karesioğulları Beyliği'nin elinde bulunuyordu. Daha sonra Karesioğulları'nın elinde bulunan toprakları ele geçiren Osmanlılar Çanakkale Boğazı'nın Anadolu kıyılarına tamamen hâkim oldular. Genişleme planları içerisinde Avrupa kıtasına da yayılmayı hedef alan Osmanlılar Orhan Bey zamanında Çanakkale Boğazı'nı aşarak Rumeli sahillerine hücum teşebbüsünde bulundular. Orhan Bey'in oğlu Süleyman Paşa idaresindeki kuvvetler karşı sahile de geçerek önce Çardak'ın karşısındaki Çimpi Kalesi'ni, daha sonra da Gelibolu'yu ele geçirdiler. Bu şekilde boğazın her iki yakası da Osmanlı Türkleri'nin eline geçmiş oldu ve onlar tarafından kıyıların tahkimine girişildi. Gelibolu esaslı bir şekilde tahkim edildiği gibi boğazın Anadolu kıyısındaki Çardak'ta da yeni bir kale inşa edildi. Türkler'in Çanakkale Boğazı'na girişinden ve Rumeli kıyılarına çıkışından endişe duyan Bizans İmparatoru V. Johannes papalıktan yardım istedi. Papanın Türkler'e karşı savaş davetine sadece Savoia kontu olumlu cevap verdi ve Çanakkale Boğazı'na girip Gelibolu'yu geri alarak Bizans'a teslim etti (Ağustos 1366). Fakat ertesi yıl I. Murad Gelibolu'yu tekrar Bizanslılar'ın elinden aldı.

Çanakkale Boğazı kıyılarının Osmanlı Devleti'nin daha başlangıç döneminde Türk egemenliği altına girmesi sonuçları bakımından önemli bir hadisedir. Zira bu olay sonucunda Doğu Roma İmparatorluğu'nun merkezi İstanbul ile Akdeniz âlemini birbirine bağlayan tek deniz yolu Türkler'in kontrolü altına girmiş oldu. Bu olay Çanakkale Boğazı'nın tarihî coğrafyası açısından olduğu kadar Türk

tarihi ve Bizans tarihi açısından da son derecede önemlidir. Bu önemi iyi kavrayan Osmanlı idaresi Çanakkale Boğazı'na ve onun kıyılarının tahkimine gereken ihtimamı göstermiştir. Yıldırım Bayezid 1390 yılında bir boğaz muhafızlığı kurarak bunun başına Saruca Paşa'yı getirmiş, Saruca Paşa da kuvvetli bir donanma kurarak Çanakkale Boğazı'nda Osmanlı hâkimiyetini güçlendirmişti. Buna rağmen Yıldırım Bayezid döneminde bir Fransız amirali kumandasındaki müttefik donanma ve onun ardından bir Venedik donanması 1396'da, başka bir filo da 1399 yılında Çanakkale Boğazı'nı geçip İstanbul önlerine kadar gelebilmişler, fakat herhangi bir başarı elde edemeden geri dönmüşlerdi. Yıldırım Bayezid dönemini takip eden Fetret döneminde Türkler'in Çanakkale Boğazı üzerindeki kontrolleri biraz zayıflamış, fakat bir süre sonra Türkler yeniden hâkimiyetlerini güçlendirmiş ve boğazda ulaşımı ellerine almışlardır. Bu arada Süleyman Çelebi boğazın Anadolu kıyısındaki Lapseki'de bir kontrol kulesi yaptırmıştı. Çelebi Mehmed iktidarı ele geçince Çanakkale Boğazı'na önem verdi ve Gelibolu Kalesi'ni tahkim etti. Babası Yıldırım Bayezid'in kurmuş olduğu boğaz muhafızlığını da geliştirdi. Bu padişah döneminde Venedik donanması Çanakkale Boğazı'na girerek Gelibolu önlerine kadar geldi ve burada Çalı Bey idaresindeki gemilerle Venedik donanması arasında şiddetli bir deniz savaşı oldu (29 Mayıs 1416). Osmanlı kuvvetleri bu savaşın birinci safhasını kazanmışlar, ikinci safhasında ise mağlûp olmuşlardır.

II. Murad zamanında boğaz kıyılarının tahkimine devam edildi ve boğaz yeniden yabancı gemilere kapatıldı. Ancak bu padişah Selânik seferiyle meşgul olurken Venedikliler fırsattan istifade ederek tekrar Çanakkale Boğazı'na girdiler, fakat başarı kazanamayarak geri çekildiler. Selânik'in Osmanlılar tarafından zaptının intikamını almak üzere 1431'de Silvestre Morizini kumandasındaki kuvvetler Çanakkale Boğazı'nda ilerleyerek boğazın Anadolu yakasındaki istihkamları zaptedip surlarını tahrip ettiler. Bunun üzerine II. Murad'ın Venedikliler'e teklif ettiği barış antlaşması Gelibolu'da imzalandı (1431). 1444 yılında Segedin Antlaşması'ndan sonra Haçlı donanması Çanakkale Boğazı'nı abluka ettiğinden Sultan Murad Rumeli'ye geçişini İstanbul Boğazı üzerinden yap-

ÇANAKKALE BOĞAZI

mak zorunda kalmıştı. Fâtih Sultan Mehmed tahta çıkar çıkmaz İstanbul'un fetihini birinci plana aldığından Çanakkale Boğazı'nın tahkimine fazla önem veremedi. Fakat İstanbul kuşatması sırasında Bizans'a yardıma gelen gemilerin Çanakkale Boğazı'ndan geçtiğini görünce bu boğazın İstanbul için ne kadar önemli olduğunu anlayarak fetihten sonra Çanakkale Boğazı ile yakından ilgilenmeye başladı. İlk olarak boğazın en dar yerinde karşılıklı iki kale inşa ettirdi. Bunlardan Rumeli yakasındakine Kilitbahir, Anadolu yakasındakine de Kal'a-i Sultâniyye adı verildi. Batılılar'ın Dardaneller adını verdiği bu iki karşılıklı kale çok sağlam bir şekilde inşa edildiği gibi topraklarla donanımı da esaslı bir şekilde yapıldığından boğazı düşman filolarına tamamen kapatabiliyordu. 1464 yılında Venediklilerin Çanakkale Boğazı'na yapmış olduğu bir saldırının başarı kazanamamış olması da karşılıklı kaleler projesinin çok iyi düşünülmüş olduğunu ortaya koymaktadır. Zaten Fâtih Sultan Mehmed bu kaleleri inşa ettirmeden önce boğazın coğrafyasını çok iyi tetkik ettirmek lüzumunu da duymuş, bu işe ilk önce boğazın genişliğini ölçtürmekle başlamış ve bu genişliğin en dar yerinde 8 stad olduğunu tesbit ettirmiştir (bir stad = 185 m. olduğuna göre bu genişlik 1480 m. olarak ölçülmüş olmaktadır. Günümüzde modern metotlarla yapılan ölçmeler aynı yerin genişliğini 1375 m. olarak verdiği bakılırsa bu ölçmenin zamanına göre çok sıhhatli yapılmış olduğu anlaşılır).

Çanakkale Boğazı 1464 yılındaki Venedik zorlamasından sonra XVII. yüzyıl ortalarına kadar yaklaşık iki asır hiç taarruz görmedi. 1645 yılında başlayan Girit seferi dolayısıyla Çanakkale Boğazı sık sık saldırıya uğradı. Türkler'in Girit Savaşı'nda Hanya'yı zaptından sonra yirmi kalyondan oluşan bir Venedik donanması Çanakkale Boğazı'nı abluka etti, Osmanlılar da buna mukabelede bulundular. Venedik donanması 1647'de Çanakkale Boğazı'nı yeniden kuşattı ve bu kuşatma ertesi yıl da devam etti. 1654 yılında da Kilitbahir ile Kal'a-i Sultâniyye arasındaki dar kısımda Venedik-Osmanlı deniz savaşlarının en şiddetlilerinden biri meydana geldi. Bu savaşta Kaptanıderyâ Kara Murad Paşa düşman kuvvetlerini hezimete uğrattı ve onlara ağır kayıplar verdirdi. Bu zaferin sonucunda Çanakkale Boğazı'ndaki Venedik ablukası bir süre için kalkmış oldu.

İki yıl sonra 1656 yılında Kaptanıderyâ Sarı Kenan Paşa elli çekirme, dokuz mavna ve yirmi yedi kalyondan oluşan seksen altı parça gemi ile Çanakkale Boğazı'na geldi ve 26 Haziran 1656 tarihinde iki taraf arasında başlayan savaş, Osmanlı kuvvetlerinin bozgunu ile sonuçlandı. Bu olay üzerine İstanbul'un Akdeniz'le irtibatı tamamen kesilmiş oluyordu. Bundan sonra Köprülü Mehmed Paşa'nın sadârete geçmesiyle başlayan ve Köprülüler devri adı verilen yeni dönemde Çanakkale Boğazı ile daha yakından ilgilenilmeye başlandı. Köprülü Mehmed Paşa bu defa 100'den fazla gemiden oluşan bir deniz kuvvetini Çanakkale Boğazı'na gönderdi. Ayrıca kendisi de karadan Çanakkale'ye giderek boğaz kıyısına yerleştirilen toprak ve kazdıkları siperlerle bizzat ilgilendi. Köprülü'nün Çanakkale Boğazı'nın savunmasıyla özel olarak ilgilenmesi, semeresini vermekte gecikmedi. 17 Temmuz 1657'de başlayan ve üç gün süren büyük deniz muharebesi düşman amiralinin de içinde bulunduğu geminin Kumburnu'ndan atılan gülle ile havaya uçurulması sonunda büyük bir başarıyla neticelendi ve Çanakkale Boğazı uzun süreden beri devam eden ablukadan kurtulmuş oldu. Bu başarıdan cesaret alan Köprülü, Çanakkale Boğazı'ndaki savunma sisteminin yetersiz olduğuna Padişah IV. Mehmed'i ve vâlide sultanı inandırdı. Onlardan izin alarak Çanakkale Boğazı'nın korunmasında önemli rol oynayacak iki kalenin daha inşasını başlattı. Yeni inşa edilen kaleler Fâtih Sultan Mehmed'in yaptırdığı kalelerden daha güneyde bulunuyordu. Bunlardan Rumeli kıyısında bulunana Seddülbahir, Anadolu kıyısında bulunana da Kumkale adı verildiği gibi Seddülbahir'in masrafını vâlide sultan üstlendiğinden buna Kal'a-i Sultâniyye, Kumkale'nin masrafını padişah karşıladığı için buna da Kal'a-i Hâkâniyye

de denilmiştir. İnşaları 1659 yılında tamamlanan karşılıklı bu iki kaleye Batılı yazarlar "Yeni Şatolar" adını vermiştir. Bu iki kale daha kuzeyde bulunan ve Batılılar'ın "Eski Şatolar" adını verdikleri Kilitbahir ve Kal'a-i Sultâniyye ile düzensiz bir kare meydana getirerek boğaz için mükemmel bir savunma sistemi oluşturuyordu. Padişah IV. Mehmed, kendi döneminde yapılan bu iki kaleyi 1659 Eylülünde bizzat ziyaret etmiş ve bunların birçok toprak teçhiz edilmesini sağlamıştır.

Çanakkale Boğazı'ndaki eski ve yeni kaleler çeşitli Batılı yazar ve seyyahlar tarafından tasvir edilmiştir. Bu yazarların tasvirleri arasında boğazdan geçen gemilerin uyması gerekli olan kurallara kaydedilmiştir. Meselâ ticaret gemileri Çanakkale Boğazı'na gelişlerini toprak atmak suretiyle haber verir, buna da kaleden toprak atılarak mukabelede bulunulurdu. Bu merasim tamamlandıktan sonra gemiler kontrol edilir ve geçiş vergisi alınır. Yabancı gemilerin en çok beşinin bir arada Çanakkale Boğazı'nı geçmesine müsaade edilirdi. Bu kurallar daha sonraki yüzyıllarda bir dereceye kadar ihmal edilmekle birlikte XVIII. yüzyılda da devam ediyordu. XVIII. yüzyıl ortalarına doğru bakımsızlık sebebiyle Çanakkale Boğazı'nın tahkimatı harap bir duruma gelmişti. 1768 yılında başlayan Osmanlı-Rus savaşında Osmanlı donanmasının Çeşme'de yakılmasından sonra Rus donanması 1770'te Çanakkale Boğazı ağzına dayanınca Osmanlı hükümeti bu defa Baron de Tott'u Çanakkale Boğazı'nın tahkimi işiyle görevlendirdi. Baron de Tott, boğazın Anadolu kıyısında Nağaraburnu'ndan Kumkale'ye kadar olan kesimde bir sıra tabyalar meydana getirdiği gibi Kumkale ve Seddülbahir'de bulunan toprakları da takviye etmiştir. Bu takviyelerden sonra boğazı bir Rus donanması zorlamışsa da başarı kazanamamıştır.



Çanakkale
Boğazı
ve Kilitbahir'in
Eceabat'tan
görünüşü

XIX. yüzyılın başlarında Baron de Tott'un yaptırdığı tabyalar ve tahkimat yeniden harap bir duruma gelmişti. Bu sebeple III. Selim (1789-1807) padişah olunca Çanakkale Boğazı ile ilgilenmek gereğini duymuş ve Osmanlılar'ın hizmetinde bulunan Fransız istihkâm subayı M. Juchereau de St. Denys'den Çanakkale Boğazı'ndaki kalelerin durumu hakkında bir rapor istemişti. Adı geçen istihkâm subayı saraya sunduğu raporda Çanakkale Boğazı'ndaki kalelerin savunmaya yeterli olmadığını ve kuvvetli bir donanmanın bu boğazı kolaylıkla geçebileceğini söylüyor ve Nağaraburnu'nun tahkim edilmesini teklif ediyordu. Nitekim 1807 yılının 19 Şubatında bir İngiliz donanmasının Çanakkale Boğazı'ndan fazla bir zorlukla karşılaşmadan geçmesi söz konusu rapor yazarını haklı çıkarıyordu. III. Selim bu olaylardan sonra Çanakkale Boğazı'nın tahkimi işiyle yeniden ilgilendi ve boğazın iki kıyısında da yeni tabyalar yapılımasını emretti. Bunun üzerine Nağaraburnu'nda yeni tabyalar yapıldı, ayrıca boğazın Ege denizine yakın kesiminde Seddülbahir ve Kilitbahir kaleleri arasında ve boğazın Marmara'ya yakın kesiminde Gelibolu civarında ayrı ayrı tabyalar inşa edildi. Boğazın XIX. yüzyıldaki durumu da birçok Batılı seyyah tarafından tasvir edilmiştir. Bunlar arasında Alman Mareşali von Moltke'nin mektuplarında geçen tasvirlerde boğaz kıyısındaki surların top ateşine karşı dayanıklı olmadığı, fakat eğer silâh teçhizi iyi yapılacak olursa hiçbir düşman donanmasının buradan geçemeyeceği zikredilmiştir. XIX. yüzyılın ortalarında ve ikinci yarısında da Çanakkale Boğazı'nın kıyılarında Mecidiye, Hamidiye, Mesudiye, Namazgâh, Yıldız, Ertuğrul ve Orhaniye adlarını taşıyan yeni tabyalar meydana getirilmiştir.

XIX. yüzyıl aynı zamanda Çanakkale Boğazı'nda ilmî araştırmaların da yoğunlaştığı bir asırdır. Çanakkale Boğazı'ndaki üst akıntının varlığı eski çağlardan beri bilindiği halde bunun altındaki akıntı XIX. yüzyılın ortalarından beri yapılan ilmî araştırmalarla ortaya konuldu. Bu araştırmalar sırasıyla Wharton (1872), Makaroff (1881-1882), Magnaghi (1884), Wolf ve Luksch (1892), Spindler'e (1894) aittir. XX. yüzyılda da devam eden bu araştırmalar arasında en önemlileri Nielsen (1910) ve A. Merz (1917-1918) tarafından yapılanlardır.

XX. yüzyılda Çanakkale Boğazı'nda ceyran eden en önemli hadise, I. Dünya

Savaşı (1914-1918) içinde Ruslar'a yardım etmek ve İstanbul'u zaptetmek için boğazın zorlanması, boğaz üzerinde ve çevresinde tarihin en kanlı savaşlarından birinin meydana gelmesidir (bk. ÇANAKKALE MUHAREBELERİ). Çanakkale Boğazı günümüzde bir deniz yolu geçişi olarak önemini korumaktadır. Çanakkale Boğazı'ndan geçişin hukukî durumu 20 Temmuz 1936'da İsviçre'nin Montrö (Montreux) şehrinde imzalanan Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile düzenlenmiştir. Buna göre barış zamanında geçiş serbest, fakat Türkiye'nin denetimindedir. Savaş zamanında ise Türkiye buradan geçişi belirli şartlarda yasaklayabilme hakkına sahip bulunmaktadır (bk. BOĞAZLAR MESELESİ).

BİBLİYOGRAFYA :

İbnü'l-Fakih, *Kitâbü'l-Büldân*, s. 145; İdrisi, *Géographie d'Edrisi* (nşr. A. Jaubert), Paris 1836-40, II, 135, 384; Yakût, *Mu'cemü'l-büldân*, I, 261, 374; Tursun Bey, *Târîh-i Ebû'l-Feth* (nşr. Mertol Tulum), İstanbul 1977, s. 75; A. A. Vasiliev, *Bizans İmparatorluğu Tarihi* (trc. Arif Müfit Mansel), Ankara 1943, I, 299; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, I/3, s. 152, 227, 232, 411, 468; Danışmend, *Kronoloji*, I, 43-45, 92, 154, 299, 409; IV, 50, 132, 144, 217, 298, 380, 384, 414; Besim Darkot, "Çanakkale Boğazının Coğrafyası", *Çanakkale Haftası*, İstanbul 1953, s. 87-95; a.mlf. — Metin Tuncel, *Marmara Bölgesi Coğrafyası*, İstanbul 1981, s. 17, 19; W. Heyd, *Yakın Doğu Ticaret Tarihi* (trc. Enver Ziya Karal), Ankara 1975, s. 124, 295, 332; Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi* (trc. Fikret İşıltan), Ankara 1981, s. 391; Runciman, *Haçlı Seferleri Tarihi*, III, 12-13, 104; Ali Sevim — Yaşar Yücel, *Türkiye Tarihi: Fetih, Selçuklu ve Beylikler Dönemi*, Ankara 1989, s. 119, 219; Mücteba İlgürel, "Dördüncü Mehmed", *Doğuştan Günümüze Büyük İslâm Tarihi*, İstanbul 1989, XI, 24, 26, 30, 34; Besim Darkot — M. C. Şihabeddin Tekindağ, "Çanakkale", *İA*, III, 331-347; V. J. Parry, "Çanak-ka'le Boghazı", *EI*² (İng.), II, 11-12.



METİN TUNCEL

ÇANAKKALE HİSARI

Marmara denizine girişi
kontrol eden Çanakkale Boğazı
kalelerinden biri.

Eski adıyla Kal'a-i Sultâniyye, Çanakkale Boğazı'nın en dar yerinde ve Rumeli yakasındaki Kilitbahir (Kilidü'l-bahr) Hisarı'nın tam karşısında bulunmaktadır. Batı kaynaklarında buraya Dardanel hisarlarından Anadolu veya Asya Hisarı denilmektedir. Boğazın aşağı kesiminde sonraları yeni kaleler yapıldığında da batıdaki Kal'a-i Sultâniyye ile karşısındaki Kilitbahir'e Eski Hisarlar adı verilmiştir. İkisi arasındaki mesafenin 1200-1250 m. kadar olduğu söylenir.

Çanakkale Hisarı'nın iki tarafı denize, bir cephesi ise karaya bakmaktadır. Dördüncü cephesini Kocaçay olarak adlandırılan akarsu sınırlar. Hisarın yanındaki yerleşme yeri vaktiyle çanak-çömlek yapımı ile tanındığından kale de halk tarafından bu adla anılmıştır. Ahmet Râsim (Dz. albayı), buraya Çimenlik Kalesi de denildiğini bildirir, yanındaki akarsunun adını ise Sarıçay olarak kaydeder.

Çanakkale Hisarı'nın ne zaman yapıldığını kesin olarak belirtecek bir belgeye şimdiye kadar rastlanmamıştır. Evliya Çelebi'nin "Kal'a-i Sultâniyye" başlığı altında 1069 (1658) yılında yapılmakta olduğunu bildirdiği kale veya hisar, Çanakkale'deki bu yapı olmayıp IV. Mehmed'in annesi Turhan Sultan tarafından yaptırılan Seddülbahir Kalesi'dir. E. Hak-ı Ayverdi, Evliya Çelebi'nin Kilitbahir Kalesi hakkında yazdıklarını burası ile ilgili sandıysa da bu bir yanıldır.

Fâtiha Sultan Mehmed tarafından boğazı kontrol altında tutabilmek için Anadolu ve Rumeli yakalarında karşılıklı iki tahkimat yapıldığını dönemin vekâyi'nâmeleri bildirmektedir. Tursun Bey bu kaleleri, "Ve Akdeniz tarafında, Gelibolu altında Ece ovası demekle mâruf bir kısık yerde bu akar denizin iki tarafına birbirine mukabil iki kal'a yaptırdı. Birine Kilidü'l-bahr ve birine Sultâniyye ad

Çanakkale Hisarı'nın kuş bakışı görünüşü ve hisarın 1660 yılındaki durumunu gösteren Venedik Biblioteca del Museo Civico Correr'deki gravürü (S. Eyice fotoğraf arşivi)

