

**Araştırma Makalesi/Research Article**

**XV. ve XVI. Yüzyıllarda Ming-Osmanlı Denizciliği Üzerine Bir İnceleme**

**Fatma Ecem Ceylan\***

(ORCID: 0000-0001-8989-8715)

**Makale Gönderim Tarihi**  
05.04.2023

**Makale Kabul Tarihi**  
06.06.2023

**Atıf Bilgisi/Reference Information**

**Chicago:** Ceylan, F. E., "XV. ve XVI. Yüzyıllarda Ming-Osmanlı Denizciliği Üzerine Bir İnceleme", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8/2 (Eylül 2023): 1195-1238.

**APA:** Ceylan, F. E. (2023). XV. ve XVI. Yüzyıllarda Ming-Osmanlı Denizciliği Üzerine Bir İnceleme. *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8 (2), 1195-1238.

**Öz**

XV. yüzyıl Çin denizciliğinin hem zirve yaptığı hem de çöküş yaşadığı dönemdir. Ming Hanedanlığı'nın başlarında Yuan Hanedanlığı ile süregelen deniz savaşları, Ming gemi teknolojisinin gelişmesini sağlamıştır. İmparator Hongwu döneminde yalnızca deniz savaşlarına ve diplomatik seyahatlere izin verilmesi denizcilik faaliyetlerini sekteye uğratsa da XV. yüzyılda İmparator Yongle döneminde denizcilik zirveye ulaşmıştır. Seyahatlerin yasaklanmasıyla birlikte Ming denizciliği XV. yüzyılın sonlarına doğru gerilemeye başlamıştır. 1433 yılında deniz yasağının tekrar yürürlüğe girmesiyle birlikte deniz seyahatleri yasaklanmış, denizcilik faaliyetleri diplomatik ve deniz savaşları ile sınırlı kalmıştır. Dolayısıyla da Ming denizciliği bir daha asla eski konumuna gelememiştir.

---

\* Dr. Öğr. Üyesi, Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Türkiye, [ecemgokdemir@gmail.com](mailto:ecemgokdemir@gmail.com).

Assist. Prof. Dr., Nevşehir Hacı Bektaş Veli University, Faculty of Arts and Sciences, Department of History, Turkey.

Osmanlı'da denizcilik ise XV. yüzyılın başlarında canlanmaya başlamıştır. Osmanlı Padişahı Fatih Sultan Mehmed, İstanbul'un fethi için bir donanma hazırlanmasını emretmiştir. Derya Beyi Baltaoğlu Süleyman Bey'in kumandasındaki 350-400 gemiden oluşan fetih donanmasında kürekçiler dışında 20.000 deniz askeri bulunmaktadır. Fetih sırasında donanma gemilerinden bir kısmının karadan yürütülerek Haliç'e indirilmesi taktiği günümüzde dahi önemli bir yer tutmaktadır. İstanbul'un fethi sonrası Fatih Sultan Mehmed'in deniz faaliyetlerine önem vermesi, Osmanlı'nın denizlerde aktif olmasını sağlamıştır. XV. yüzyılın sonlarına doğru ise Osmanlı'nın denizlerdeki gücü artmıştır.

Bu çalışmada, XV. ve XVI. yüzyılda Ming denizciliğinin gelişim, duraklama, gerileme süreçleri ile Osmanlı denizciliğinin gelişim ve duraklama süreçleri ele alınacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Ming donanması, Osmanlı donanması, denizcilik, gemi teknolojisi, diplomasi

### **A Review on Ming-Ottoman Maritime in The 15th-16th Centuries**

#### **Abstract**

The 15th century witnessed Chinese maritime both peak and collapse. In the early Ming Dynasty, the ongoing naval wars with the Yuan Dynasty led to the development of Ming ship technology. That only naval warfare and diplomatic voyages were allowed during the reign of Emperor Hongwu hampered maritime activities; however, Ming maritime reached its peak in the 15th century, during the reign of Emperor Yongle. In the 15th century, with the ban of the Zheng He's voyages, Ming shipping began to decline towards the end of the 15th century. With the re-enactment of the sea ban in 1433, sea travels were prohibited, and maritime activities were limited to diplomatic and naval wars. Although maritime warfare continued during the Ming period, Ming maritime never regained its former position.

Maritime in the Ottoman Empire began to revive at the beginning of the 15th century. The Ottoman Sultan, Mehmed the Conqueror, ordered the preparation of a navy for the conquest of Istanbul. There are 20,000 naval soldiers, apart from the rowers, in the conquest navy, which consists of 350-400 ships under the command of Sea Master Baltaoğlu Süleyman Bey. During the conquest, the tactic of carrying some of the navy ships from the land to the Golden Horn has an important place even today. After the conquest of Istanbul, Mehmed the Conqueror gave importance to naval activities, which enabled the Ottomans to be active in the seas. Towards the end of the 15th century, the power of the Ottomans in the seas increased.

In this study, the development, stagnation and decline processes of Ming and Ottoman maritime in the 15th and 16th centuries will be discussed.

**Keywords:** Ming navy, Ottoman navy, shipping, ship technology, diplomacy

## Giriş

Bu çalışmada öncelikle binlerce yıl önce birbirine yakın coğrafyada yaşamış olan iki milletin denizcilik tarihi ile ilgili kısa bir özet verilerek Çinlilerin ve Türklerin denizcilik faaliyetleri ortaya konulmaya çalışılacaktır. Durum çalışması olan bu araştırmanın amacı, XV. ve XVI. yüzyılda Ming denizciliğinin gelişim, duraklama ve gerileme süreçlerini incelerken Osmanlı denizciliğinin aynı döneme tekabül eden gelişim ve duraklama süreçlerini analiz etmektir. Bu nedenle çalışmada inceleme yöntemi olarak içerik inceleme, metin tarama ve metin analizi yöntemleri benimsenecektir.

## Çin’de Denizcilik

Kadim Çin medeniyeti binlerce yıldır icatlar, ticaret, uluslararası ilişkiler, denizcilik, astronomi, mimari, hukuk, siyaset, ekonomi vb. birçok alanda kendinden söz ettirmiş ve söz ettirmeye devam etmektedir. Uygarlığın beşığı olarak kabul edilen Çin’in denizcilik tarihi de binlerce yıllık tarihi geçmişe sahiptir. Eski çağlardan itibaren Çin medeniyeti askeri, siyasi, savaş, diplomasi, kültürel etkileşim, keşif, göç, ticaret vb. birçok nedenle denizlerde faal olmuştur.<sup>1</sup> Çin medeniyetinde gemicilik temellerinin atıldığı ilk kayıtlara ise eski çağa ait bir eser olan Yijing (易经)’den<sup>2</sup> ulaşılmaktadır. Yijing’de “kayık (舟)<sup>3</sup>” kelimesinin

<sup>1</sup> Gang Deng, *Chinese Maritime Activities And Socioeconomic Development, C. 2100 BC-1900 AD (No. 188)*, Westport 1997.

<sup>2</sup> Türkçeye Değişimler Klasığı adıyla geçmiştir. Çince Zhou Yi (周易) olarak da adlandırılmaktadır. Konfüçyanizmin beş klasığından biridir. Konfüçyüs tarafından derlendiği için eser genellikle Konfüçyüs’e atfedilmektedir. Kehanetleri içeren eserin oluşturulmasına ilk olarak efsanevi İmparator Fuxi’nin (M.Ö. 2953-2838) katkı sağladığı düşünölmektedir. Ana metin ise Zhou Hanedanlığı’nın kurucu İmparator’u Wen (M.Ö. 1150-249) ve oğlu Prens Dan zamanında 64 heksagram ile yeniden düzenlenmiştir. Bkz. Jung Young Lee, “Some Reflections on the Authorship of the I Ching”, *Numen*, 17/3 (1970), ss. 200-210.

<sup>3</sup> Zhōu (舟); Türkçede gemi, sandal, kayık, tekne, filika, bot, kano vb. anlamlara sahiptir. Eski çağlarda inşa edilen gemilerden bahsederken “舟” kelimesi, günümüz Çincesine “独

geçtiği bölüm şu şekildedir: “Kayık yapmak için ağaçları oydular, (ağaçları) yontarak kürek yaptılar, kayıklar ve kürekler ulaşım imkânı olmayanlara fayda sağladı, (onlar) artık en uzak diyarlara ulaşabiliyorlardı.”<sup>4</sup> Eserden de anlaşılacağı üzere, ağaçları oyup şekillendirerek inşa ettikleri ve kayık (舟) adını verdikleri bu araç, suyun üstünde batmadan küreklerle hareket edebilmeyi sağlamaktadır. Ayrıca taşıma amacıyla kullanılan kanolarla daha önce ulaşamadıkları yerlere ve orada yaşayanlara ulaşmış olacaklar ki dolayısıyla bu durum kayıtlara “kayıklar ve kürekler ulaşım imkânı olmayanlara fayda sağladı, (onlar) artık en uzak diyarlara ulaşabiliyorlardı” diye geçmiştir. Klasiklerde geçen bu bölüm dışında, Çin’de gemi teknolojisinin ilkel dönemden itibaren var olduğuna dair kanıtlara arkeolojik kayıtlardan da ulaşılabilir. Hiç şüphesiz ki 1973 yılında Zhejiang Eyaleti Yuyao İlçesi Hemudu<sup>5</sup> Köyünden çıkarılan Neolitik Çağ’ın (M.Ö. 10.000-6.000) ilk dönemlerine ait yaklaşık olarak yedi bin yıllık olduğu tahmin edilen kayık şeklindeki çömlek ve altı adet kürek buluntusu buna en güzel örneklerdendir.<sup>6</sup>

Çin tarihinin yazılı kaynakları incelendiğinde, Shang-Zhou döneminde denizcilik faaliyetlerinin bulunduğu dair kayıtlar mevcuttur. Shang-Xia dönemlerinde “舟 Zhōu” karakterinin Fal Yazıtları’nda kayık biçiminde resmedildiği görülmektedir (Resim 1). Bu karakterin tasvirinde kayığın gövdesi ve kayığın gövdesini güçlendirmek için kullanılan birkaç kiriş bulunmaktadır. Bu güçlendirme yöntemi, geminin gücünü arttırarak daha geniş kayık yapımına olanak sağlamaktadır.

---

木舟 Dú mùzhōu” olarak, İngilizceye ise “dugout canoe” adıyla geçmiştir. Bkz. Tieniu Zhang; Xiaoxing Gao, *Zhongguo Gudai Haijun Shi*, Beijing 1993, s. 1. Bu çalışmada, zhou (舟) kelimesinin karşılığı olarak kayık kelimesinin kullanımı tercih edilmiştir.

<sup>4</sup> 剡木为舟，剡木为楫，舟楫之利，以济不通，致远以利天下，盖取诸渎。Bkz. *Yijing*, Xici Xia, (2023, 5 Ocak), <https://ctext.org/book-of-changes/xi-ci-xia/zhs>

<sup>5</sup> Hemudu kültürü yaklaşık olarak M.Ö. 5000—M.Ö. 4500 yılları arasına tarihlenmektedir. Bkz. Mingjie Li, Wenzhou Shen vd., *Zuo Xiang Haiyang Zhongguo Haiyang de Lishi Yu Xianzhuang*, Beijing 2014, s. 57.

<sup>6</sup> Deng, *Chinese Maritime Activities and Socioeconomic Development, C. 2100 BC-1900 AD (No. 188)*, 22; ayrıca bkz. Li, Shen vd., *Zou Xiang Haiyang Zhongguo Haiyang de Lishi Yu Xianzhuang*, s. 59.



**Resim 1.** Fal Yazıtları'nda Zhou (舟) Karakteri Tasviri<sup>7</sup>

Kayıklar, ticaretin başlamasıyla birlikte taşımacılığın önemli bir parçası olmuştur. Yine Shang dönemine ait Taotie (饕餮) tasarımlı üç ayaklı kabın üzerindeki yazıtta bulunan “荡 dàng” karakteri bir kişi kürekle kayığı çekerken diğerk kişinin kayıkla taşınmasını tasvir etmektedir (Resim 2). Buradan da Shang döneminde kayıkların taşımacılıkta kullanıldığı sonucuna ulaşılabilmektedir.



**Resim 2.** Taotie (饕餮) Tasarımlı Üç Ayaklı Kabın Üzerinde Bulunan “荡 Dàng Karakteri<sup>8</sup>

Zhou döneminde, kayıklarla taşımacılık yapan tüccarların oldukça zengin olduğu bilinmektedir. “Şarkılar Kitabı (诗经)”nda bu durum, “Kayıkçıların oğulları ayı kürkleri giymişler” şeklinde tasvir edilmiştir.<sup>9</sup> İlbahar-Sonbahar Savaşan Beylikler döneminde Qi, Wu ve Yue beylikleri yine denizcilik alanında oldukça tecrübelilerdir.<sup>10</sup> Hatta bu dönemde inşa edilen gemiler arasında savaş gemileri daha çok ön plana çıkmıştır.<sup>11</sup> Qin dönemine (M.Ö. 221-206) geldiğinde, nehir

<sup>7</sup> Li, Shen vd., *Zou Xiang Haiyang Zhongguo Haiyang de Lishi Yu Xianzhuang*, s. 59.

<sup>8</sup> Li, Shen vd., *Zou Xiang Haiyang Zhongguo Haiyang de Lishi Yu Xianzhuang*, s. 59.

<sup>9</sup> Akt. Li, Shen vd., *Zou Xiang Haiyang Zhongguo Haiyang de Lishi Yu Xianzhuang*, s. 59.

<sup>10</sup> Zhongjian Zhou, “Cong Han Shi Nanhang Dao Zheng He Xihang Cong Bijiao Zhong Kan Zheng He Xia Xi Yang Zai Zhongguo Gudai Hanghai Shi Zhong Zhi Diwei”, *Dongnan Ya*, 1 (2006), s. 57.

<sup>11</sup> Bu dönemde Wu Beyliğinin donanmasındaki gemiler uzunluklarına ve amaçlarına göre büyük kanat (大翼), orta kanat (中翼), küçük kanat (小翼); hafif savaş gemisi (桥船) vb.

taşımacılığının önemi ortaya çıkmaktadır.<sup>12</sup> Qin Shi Huang Di'nin tahıl taşımacılığı için Xiang ve Li ırmaklarının birleştirilmesini emretmesiyle birlikte Lingqu Kanalı<sup>13</sup> inşa edilmiştir.<sup>14</sup> Bunun yanı sıra Qin döneminde denizcilikten söz edildiğinde akla ilk olarak Qin Shi Huang Di'nin kuzeyden güneye deniz seyahatleri yapması ve ölümsüzlüğü bulmak amacıyla Xu Fu'yu üç kutsalın yaşadığı Üç Kutsal Dağı'nı bulması için görevlendirmesi gelmektedir. Kayıtlara göre; İmparatorun emriyle Xu Fu, kadın-erkeklerden oluşan üç bin kişi ve yüzlerce zanaatkarla ölümsüzlüğü bulmak için denize açılmış, büyük bir ovaya varmış ve orada imparatoru beklemiştir.<sup>15</sup> Han döneminde (M.Ö. 202-M.S. 220) denizcilik ve gemicilik diğer dönemlere kıyasla bir üst seviyeye ulaşmıştır. Han Wudi döneminde (M.Ö. 141-87) kuleli savaş gemileri inşa edilmeye başlanmıştır. Ayrıca bu dönemde siyasi ve diplomatik ilişkiler sonucunda denizasırlı ülkelere elçiler ve hediyeler gönderilmiştir.<sup>16</sup> Tang döneminde (618-907) ise devasa açık deniz gemileri görülmektedir. Ekonominin büyümesiyle dış ticaret hız kazanmış olmakla birlikte ipek, çömlek, çay gibi malzemelerin de ihracatı yapılmıştır.<sup>17</sup> Ayrıca bu dönemde Jiaozhou, Guangzhou, Quanzhou, Yangzhou gibi limanlar uluslararası ticaret limanlarına dönüşmüştür.<sup>18</sup> Song döneminde, 978'den 1116 yılına kadar

---

isimlerle adlandırılmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz Zixu Wu, Shuizhan Binfa, (2023, 1 Ocak), <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&chapter=390922&remap=gb>; ayrıca bkz. Hongqiang Wang, *Wu Zixu Sixiang Yanjiu*, Huazhong Normal University Master Thesis, Wuhan 2009, s. 52.

<sup>12</sup> Zhenghua Ding, "Zhongguo Hanghai Shi Gaiyao", Zhongguo Keji Shiliao, 4 (1983), s. 15.

<sup>13</sup> Lingqu Kanalı (灵渠), Guilin'in güneybatısında yer alan Xing'an bölgesinde bulunmaktadır. Dünyada iki ırmağı birbirine bağlayan en eski kanal olma özelliği taşımakta ve UNESCO Dünya Miras Geçici Listesi'nde yer almaktadır. Kanalın mimarı Shi Lu'dur. Ayrıntılı bilgi için bkz. Lingqu Canal, UNESCO Dünya Mirası Geçici Listesi, (2023, 8 Aralık), <https://whc.unesco.org/en/tentativelists/5814/>

<sup>14</sup> Yanhong Gao, "Lingqu Xianzhuang yu Lishi Zhengxiang", *Xueshu Luntan*, 1 (1986), s. 65-68.

<sup>15</sup> Sima Qian tarafından kaleme alınan Shiji'nin Huainan Hengshan Liezhuan, 19. bölümünde bulunmaktadır. Bkz. Sima Qian, *Shiji*, Huainan Hengshan Liezhuan, 19. Bölüm, (2023, 2 Ocak), <https://ctext.org/shiji/huai-nan-heng-shan-lie-zhuan/zh?searchu=%E5%BE%90%E7%A6%8F%20%E4%B8%89%E5%8D%83&searchmode=showall#result>

<sup>16</sup> Ding, "Zhongguo Hanghai Shi Gaiyao", s. 15.

<sup>17</sup> Yingsheng Liu, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür*, İstanbul 2021, s. 126

<sup>18</sup> Ding, "Zhongguo Hanghai Shi Gaiyao", s. 15.



Japonya'ya ticaret üzerine yetmişten fazla sefer yapıldığı dikkat çekmektedir. Çin'den Japonya'ya sırmalı ipek kumaş, çanak çömlek, baharat, parfüm, porselen, bambu, yazı malzemeleri vb. mallar ihraç edilirken, bunların karşılığında Japonya'dan kum altın, cıva, inci, kükürt, sırmalı kumaş, sert ipek, kumaş, kılıç, katlanır el yelpazesı, elek vb. malzemeler ithal edilmiştir.<sup>19</sup>

Kendisine Song Hanedanlığı'ndan (960-1279) miras kalan denizcilik ve gemicilik tecrübelerini ileriye taşıyan Yuan Hanedanlığı (1271-1368) ise dış ticaret ve deniz yolu ulaşımında gelişmiş bir seviyeye ulaşmıştır. Bu devrin uluslararası ilişkilerin en canlı olduğu dönemlerden biri olması sebebiyle gerek yönetimde gerek askeri alanda birçoğ yabancınn ön plana çıktığı görölmektedir.<sup>20</sup> Aynı zamanda dünyanın ünlü gezginlerinden Marco Polo'nun Çin seyahati de Kubilay Han dönemine tekabül etmektedir. Polo ailesi Çin'den ayrılırken Kubilay Han, hanedanlığa ait üç gemiyi onlara tahsis etmiştir. Alt güvertelerinde altmışar kabin bulunan bu dört direkli büyük gemiler, iki kat kalasla kaplanmış, demir çivilerle sağlamlaştırılmış ve üstüyle kalafatlandırılmıştır. Bunun yanı sıra gemilerin içinin küçük, su geçirmez bölmelere ayrılmış olması Marco Polo'yu oldukça etkilemiştir.<sup>21</sup>

Çin tarihi incelendiğinde, Çin'in denizcilikte ve gemicilikte en üstün seviyeye ulaştığı dönem, Ming dönemi olmuştur. Ming'in denizcilikteki en parlak dönemi olarak 1405-1433 yılları arası göze çarpmaktadır. Amiral Zheng He'nin Güney ve Güneydoğu Asya ölkelerine seyahatleri ile eşleşen bu tarihler boyunca Ming Hanedanlığı, ilkel dönemden itibaren edindiği tüm denizcilik bilgilerini ve gemi yapımındaki tecrübelerini kullanmıştır. Gemi yapımıyla denizcilik tecrübelerinin bir önceki hanedanlıktan bir diğerine aktarılması ve geliştirilmesi bir sonraki

---

<sup>19</sup> Liu, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür*, ss. 165-166.

<sup>20</sup> Yuan Hanedanlığı'nın haritasının oluşturulması için Müslüman bir devlet yetkilisi olan ünlü gökbilimci ve coğrafyacı Jamaladdin görevlendirilmiştir (bkz. Liu, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür*, s. 192). Aynı zamanda Zheng He'nin atalarından biri olan Sayyid Ajall, 1220 yılından itibaren Moğol hâkimiyeti altındaki bölgelerde çeşitli mevkilerde görev almıştır. 1274 yılında ise Kubilay Han tarafından Yunnan'ın yönetimine atanmıştır (bkz. Fatma Ecem Ceylan, "Müslüman Çinli Amiral Zheng He'nin Aile Tarihine Genel Bir Bakış", *Current Research in Social Sciences*, 2/2 (2016), s. 41.

<sup>21</sup> Milton Rugoft, *Marco Polo Doğu ve Batı Kaynaklarında Çin Seyahati*, İstanbul 2003, ss. 114-115.

hanedanlığın bu alanda daha güçlü olmasını mümkün kılmıştır. Nitekim ki Yuan Hanedanlığı'nın denizcilikte son derece tecrübeli olması ve dış ticareti güçlü tutması, Zheng He'nin Güneydoğu Asya seyahatlerinin zeminini hazırlamıştır.

### Türklerde Denizcilik

11. yüzyıldan itibaren Türklerin denizcilikle ilgili faaliyetlerine ulaşmak mümkün olsa da ilkel dönemlerde denizcilik üzerine yazılan kaynaklar oldukça azdır. Bu konu ile ilgili en detaylı bilgilere ise *Prof. Dr. İdris Bostan ve Salih Özbaran*'ın editörlüğünü yaptığı *“Başlangıçtan XVII. Yılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi”* adlı eserden ulaşılmaktadır. Eserde Türk mitolojisinde Türklerin denizciliğe tamamen yabancı olmadığına dair verilere ulaşılabileceği vurgulanmış, Türklerin çok eski dönemlerden itibaren deniz anlamına gelen “tengiz” ve okyanus anlamına gelen “tanguy” sözcüklerini kullandıkları belirtilmiştir.<sup>22</sup> Yine esere göre, *“Göktürk Devletinin ilk ataları “Batı Denizi”nin kıyısında yaşamışlardır”* ve *“Cengiz Han'ın ilk ataları olan “Gök Kurt” ile “Ala Geyik” de denizden geçmiş kimselerdir.”*<sup>23</sup> Bununla birlikte Kaşgarlı Mahmud'un (ö. 1090) Divânu Lügâti't-Türk'ünde ve Yusuf Has Hâcib'in (ö. XI. yüzyıl) Kutadgu Bilig adlı eserlerinde *“gemi, deniz ve denizle ilgili sözlerle birlikte denizle ilgili inanışlar da”* bulunmaktadır.<sup>24</sup> Bostan ve Özbaran'a göre, *“Oğuz Kağan”* destanında geçen *“daha deniz daha müren”* ifadesi yine Türklerin denize olan hasretini ve ilgisini ortaya koymaktadır.<sup>25</sup>

Türklerde denizcilik üzerine *“Suyun Türklerle Buluşmasına Görseller Üzerinden Kısa Bir Bakış”* adlı bir bildirisi olan Sazak, Oğuz Kağan destanında Bostan ile aynı ifadeyi örnek göstererek *“Oğuz Kağan'ın cihan hâkimiyetini kazanırken çok deniz ve nehir geçtiğinden”, “Kağan'ın su ile ilk stratejik buluşmasının da rehberi olan gök tüylü gök yeveli Bozkurt'un durduğu İdil (İtil) Nehri'nin kıyısından başladığından”* söz

<sup>22</sup> İdris Bostan, Salih Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, 1. Cilt, (Ed. İ. Bostan ve S. Özbaran), İstanbul 2009, s. 11.

<sup>23</sup> Bostan ve Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, s. 11.

<sup>24</sup> Bostan ve Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, s. 11.

<sup>25</sup> Bostan ve Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, s. 11.



etmiştir.<sup>26</sup> Sazak'a göre, *"tarihte nehir kenarında yapılan savaşlar Türkler tarafından taktik olarak kullanılmış, düşmanlarını kendi ordusu ve nehir arasında sıkıştırma manevrası ile Türkler pek çok kez zafer kazanmıştır"*.<sup>27</sup> Aynı çalışmada, Oğuz Kağan destanında nehri geçmek için inşa edilen deniz taşıtlarından da bahsedildiği bilgisine yer verilmiştir: *"(Oğuz Kağan'ın) Akıllı askeri Uluğ Ordu Bey'in, ağaç dalları ve ağaçlardan (kütük olmalı) yaptığı bir yüzen taşıt (?) sayesinde İdil Nehri'ni geçmiştir"*.<sup>28</sup> Bununla beraber Oğuz Kağan İkariyye'deyken nehri gemi ile geçmesi imkânsız olduğu için İdil Nehri'ni kelek (tulum) benzeri sallara<sup>29</sup> yaptıırarak geçmiştir.<sup>30</sup> Tüm bu veriler ışığında Türklerin çok eski zamanlardan itibaren denizciliğe aşına olduğu sonucuna ulaşılabilmektedir.

Anadolu'nun coğrafya bakımından üç tarafının denizlerle çevrili olması Türkleri denizciliğe yönlendirmiştir. Bu tarih ise yaklaşık olarak 11. yüzyılın sonlarına tekabül etmektedir.<sup>31</sup> Gül ve Balcıoğlu'na göre (1990); Türkler, Malazgirt Savaşı'ndan sonra merkezi İzmit olan Anadolu Selçuklu Devleti'nin kurulmasıyla beraber denizle tanışmışlar ve Ebül-Kâsım döneminde (1086-1092) Marmara kıyılarında bir tersane inşa etmişlerdir.<sup>32</sup> Yıllardır göçebe olarak yaşayan Türkler, Anadolu'ya geldikten sonra zaruri ihtiyaçlarını karşılamak üzere denizcilik ve gemicilik ile tecrübe edinme gereksinimin farkına varmışlardır. Nitekim ki denizcilikte üstün olan diğer devletler Akdeniz'deki hâkimiyeti ele

<sup>26</sup> Gözde Sazak, "Suyun Türklerle Buluşmasına Görseller Üzerinden Kısa Bir Bakış", 2. *Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu Cilt: 3*, Bodrum 2015, s. 159.

<sup>27</sup> Sazak, "Suyun Türklerle Buluşmasına Görseller Üzerinden Kısa Bir Bakış", s. 159.

<sup>28</sup> Sazak, "Suyun Türklerle Buluşmasına Görseller Üzerinden Kısa Bir Bakış", s. 159.

<sup>29</sup> Sazak çalışmasında bu sallarin muhtemelen tulumlu sal olduğunu ve bu sallarin bugün İç Moğolistan'da yaşayan Oğuz Kağan'ın torunları Türkler tarafından hala kullanıldığını belirtmiştir (Sazak, "Suyun Türklerle Buluşmasına Görseller Üzerinden Kısa Bir Bakış", s. 161).

<sup>30</sup> Sazak, "Suyun Türklerle Buluşmasına Görseller Üzerinden Kısa Bir Bakış", s. 161.

<sup>31</sup> Bostan ve Özbaran da Türklerin denizlere yönelik devlet politikası gütmeye başladıkları sürecin daha çok Anadolu'ya kesin olarak yerleşmeye başladıkları süreçte yani 11. yüzyılın sonlarında gerçekleştiğini vurgulamıştır. Bkz. Bostan ve Özbaran, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, s. 11.

<sup>32</sup> Mustafa Gül ve Mustafa Balcıoğlu, "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri", *Ondokuz Mayıs University Journal of Education Faculty*, 5/1 (1990), ss. 61-68.

geçirmek için büyük mücadeleler vermişlerdir.<sup>33</sup> Bu da Selçukluların denizcilik üzerine daha fazla eğilmesini sağlamıştır.

Anadolu Selçuklu Devleti, Çaka Bey döneminde sahil beyliği kurulması için çalışmalara başlamıştır. Yaklaşık olarak 1078-79 yıllarında Türkler ve Bizanslılar arasında yaşanan çarpışmaların birisinde Bizans komutanlarından Aleksandros Kabalikos tarafından esir edilen Çaka Bey, asil bir aileden gelmesi sebebiyle İmparator Nikephoros Botaniates'e (1078-1081) armağan edilmiştir.<sup>34</sup> Bunun üzerine Bizans imparatoru, Çaka Bey'i aramağanlara boğarak onu *Protonobilissimos* (En soyluların birincisi) unvanı ile onurlandırmıştır. Çaka Bey ise buna karşılık Bizans İmparatoruna bağlılık sözü vermiştir.<sup>35</sup> Bu nedenle Bizanslılardan denizcilik ile bilgileri temelden öğrenen Çaka Bey, İzmir'e yerleştikten sonra burada donanma inşasına başlamıştır.<sup>36</sup> Gül ve Balcioğlu, Çaka Bey'in donanma inşa etmesindeki amaçları üçe ayırmıştır:

- 1) Anadolu Yarımadası'nın güvenliğini sağlamak,
- 2) Adaları ele geçirerek Bizans'ı mağlup etmek,
- 3) Anadolu'dan geçerek Akdeniz yoluyla Avrupa'ya ulaşan ticaret yollarının kontrolünü ele geçirmek.<sup>37</sup>

Bu amaçları gerçekleştirmek için 40 avcı gemisi inşa ettiren Çaka Bey, denizcilikte çok yeni olmalarına rağmen donanmayla Urla ve Foça gibi şehirleri ele geçirmiştir. Zaman içerisinde Çaka Bey, tersane sayısını 2'ye ve gemi sayısını da 90'a çıkarmıştır. Yeni inşa edilen 50 gemi içinden 17'si çektiri, 33'ü ise yelkenlidir.<sup>38</sup> Ancak Çaka Bey'in ölümünden sonra Anadolu Selçuklu Devleti, bir süre kara devleti olarak hareket etmiştir.

<sup>33</sup> İspanya'daki Endülüs Emevi Devleti'nin ve Abbasilerin direnme gücünü kaybetmesiyle birlikte Normanlar, Venedik, Ceneviz vb. Avrupa devletleri Akdeniz'de söz sahibi olmaya çalışmışlardır. Bu devletlerin arasından Venedik rakiplerini de geçerek Akdeniz hâkimiyetini ele geçirmiştir. Bkz. Gül ve Balcioğlu, "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri", ss. 61-68.

<sup>34</sup> Komnena'dan (1979)'dan aktaran Yusuf Ayönü, "İzmir'de Türk Hâkimiyetinin Başlaması", *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 9/1, ss. 1-8.

<sup>35</sup> Komnena'dan (1979)'dan aktaran Yusuf Ayönü, "İzmir'de Türk Hâkimiyetinin Başlaması", s. 3.

<sup>36</sup> Gül ve Balcioğlu, "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri", ss. 61-68.

<sup>37</sup> Gül ve Balcioğlu, "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri", s. 58.

<sup>38</sup> Gül ve Balcioğlu, "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri", ss. 58-59.

Haçlı seferlerinin etkisiyle Venedikliler, Cenovalılar ve Pisalılar Akdeniz'de nakliyat ve ticareti ellerine geçirmişlerdir. Ticaret yollarının önemini kavrayan Anadolu Selçuklular ise Karadeniz ve Akdeniz'e ulaşan yolların güvenliğini sağlamak için Antalya'ya doğru yönelmiştir. Böylelikle Selçuklu Sultanı Gıyaseddin Keyhüsrev, 1207 yılında Bizans hâkimiyetindeki Antalya şehrini ele geçirerek, "Anadolu ve Akdeniz'in Sultanı" unvanını almıştır.<sup>39</sup> 1214 yılında I. İzzeddin Keykâvus (1211-1220) döneminde Sinop, 1221 yılında Alaaddin Keykubat döneminde Alanya ele geçirilmiştir. Sonuç olarak, ticaret yollarının kontrolünün Türklere geçmesi sağlanmıştır. Anadolu Selçuklu Devleti'nden miras kalan denizcilik kültürü ise Aydınoğulları ve Menteşeoğulları beyliklerince devam ettirilmiştir.<sup>40</sup>

### Ming Döneminde Gemi Teknolojisi

Song ve Yuan hanedanlıkları boyunca güçlü olan Çin denizciliği bir nevi Zheng He'nin seyahatlerinin bu kadar başarılı olmasının da sebeplerinden biridir. Yuan dönemindeki güçlü dışa açılım politikaları ve Müslümanlarla olan iletişim, Çinlilerin İslam denizcilik teknolojisini iyi bir şekilde öğrenmesini sağlamıştır. Bu bilgileri kendi bilgilerinin üstüne ekleyen Çinliler, gemi teknolojilerini kademe kademe geliştirmişlerdir. Liu'ya göre; Song ve Yuan dönemlerinde denizcilik üzerine Dağların Ötesindeki Bölgeden Temsili Yanıtlar (岭外代答)<sup>41</sup>, Yabancı Ulusların Kayıtları (诸蕃志)<sup>42</sup>, Jingshi Dadian (经世大典)<sup>43</sup> vb. birçok eserin yazılması, Çin halkının Batı Pasifik Okyanusu'ndan Kuzey Hint Okyanusu'na kadar uzanan coğrafi bölgelere ne kadar aşına olduğunu

<sup>39</sup> Gül ve Balcıoğlu, "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri", s. 62.

<sup>40</sup> Gül ve Balcıoğlu, "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri", ss. 62-64.

<sup>41</sup> Kuzey Song döneminde Zhou Qufei (周去非, 1134-1189) tarafından kaleme alınmıştır. Eser, Guangxi'nin coğrafyası, ekonomisi, sosyal yapısı, gelenekleri vb. birçok konuda detaylı bilgiler içermektedir. Bunun yanı sıra eserde Annan, Champa, Cava gibi yabancı ülkelerin coğrafyası, sosyal yapısı, gelenekleri de konu alınmıştır. (Detaylı bilgi için bkz. Qufei Zhou, Ling Wai Dai Da (岭外代答, Dağların Ötesindeki Bölgeden Temsili Yanıtlar), (2023, 8 Ocak), <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=711480>)

<sup>42</sup> Song döneminde Zhao Rukuo (赵汝适, 1170-1231) tarafından kaleme alınmıştır. Güney Doğu Asya ülkelerindeki insanların gelenekleri ve ticari mallar hakkında tasvirlerin bulunduğu bir eserdir (Detaylı bilgi için bkz. Rukuo Zhao, Zhu Fan Zhi (诸蕃志, Yabancı Ulusların Kayıtları), (2023, 9 Ocak), <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&res=520299>)

<sup>43</sup> 1329-33 yılları arasında derlenmiştir. 800 tomardan oluşmaktadır. Resmi belgeleri ve kanunları konu almaktadır.

göstermektedir.<sup>44</sup> Yine Liu, Song ve Yuan dönemlerinde denizcilik teknolojisinin nicel denizcilik aşamasına geçtiğini, bu sayede Çin donanmasının Batı Pasifik ve Kuzey Hint okyanuslarındaki hava durumu, muson rüzgârları ve deniz akıntıları ile ilgili bilgilere sahip olduğunu vurgulamıştır.<sup>45</sup> Bu dönemlerde her türlü hava koşullarında çalışan mıknatıslı pusula kullanımında uzmanlaşan Çinliler, Huilerin (Müslüman Çinlilerin) deniz haritalarını kullanarak pusula yolu oluşturmuşlar, çeşitli hava koşullarında dahi gemi teknolojisini nasıl kullanabileceklerini en iyi biçimde kavramışlardır. Tüm bu veriler ışığında Liu, Zheng He'nin seyahatlerini Çin denizcilik teknolojisinin sınaması olarak adlandırmıştır.<sup>46</sup>

Ming döneminde (1368-1644), gemi inşa etmek hanedanlığa bağlı Çalışma Nezareti'nin<sup>47</sup> alt birimi olan Su Müdürlüğü'nün sorumluluğundadır. Yangze Nehri'nin ortasından aşağıya inen ve Güneydoğu'ya uzanan kesimlerinde, gemi inşa ve bakım tersaneleri bulunmaktadır. Bunlardan Nanjing'deki Longjiang Tersanesi ve Zhili'deki Qinjiang Tersanesi Zheng He'nin seyahatlerinde kullanılan gemilerin inşasında büyük rol oynamıştır.<sup>48</sup>

İmparator Yongle'nın tahta çıkmasıyla beraber 1402 yılı itibarıyla İmparator Yongle'nın hâkimiyetini diğer ülkelere duyurmak, uluslararası ticareti güçlendirmek, uluslararası sularda kendini korumak ve özellikle Büyük Çin İmparatorluğu'nun gücünü diğer uluslara göstermek, diğer bir deyişle gövde gösterisi yapmak amacıyla okyanuslara dayanıklı, devasa büyüklükte gemiler inşa edilmiştir. Bu gemilerden en büyüğünün

<sup>44</sup> Liu, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür*, s. 220.

<sup>45</sup> Liu, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür*, s. 221.

<sup>46</sup> Liu, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür*, s. 221.

<sup>47</sup> Günümüzde bakanlık olarak adlandırılan bu birimler, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerdeki teşkilat sistemi göz önüne alınarak nezaret diye çevrilmiştir.

<sup>48</sup> Wei Zhang, "Zheng He Xia Xi Yang Qianhou Zhongguo Zao Chuan Ye Zhi Shengshuai Fenxi", *Fujian Luntan Renwen Shehui Kexue Ban*, 3 (1996), s. 42.

uzunluğu 44 zhang (丈)<sup>49</sup> 4 chi (尺)<sup>50</sup>, genişliği 18 zhang; orta büyüklükteki gemilerin uzunluğu 37 zhang, genişliği 15 zhang olarak Çin tarih kayıtlarına geçmiştir.<sup>52</sup> Zheng He'nın hazine gemileri (宝船), fuchuan (福船) tarzı savaş gemileri örnek alınarak inşa edilmiştir. Fuchuan gemileri, boyut olarak küçük olmasına rağmen ince uzun bir yapıya sahiptir ve derin sularda kullanımı elverişlidir. Büyük boyutlu hazine gemilerinde toplam 12 tane direk mevcuttur. Geminin pruvasında ve güvertesinde bulunan dokuz direğin yanı sıra geminin pupasında hafif yelkenlilerin asıldığı 3 yardımcı direk ve toplamda 12 büyük yelken bulunmaktadır.<sup>53</sup> Bununla birlikte Zheng He'nın donanmasında büyük ve orta boyutlu hazine gemileri dışında at gemileri

<sup>49</sup> Çin'in geleneksel ölçü birimlerindedir. Ming döneminin ölçüleri göz önüne alındığında, 1 zhang (丈), 10 chi (尺)'ya denk gelmektedir. 1 chi'nin 0, 317 metreye tekabül ettiği düşünöldüğünde 1 zhang 3 metre 17 santimetreye karşılık gelmektedir. Bkz. Yuanzhi Kong, Yijun Zheng, *Dong Nan Ya Kaocha Lun Zheng He*, Beijing 2008, s. 127.

<sup>50</sup> Çin'in geleneksel ölçü birimlerindedir. 1 chi, 0, 317 metreye tekabül etmektedir. Bkz. Yuanzhi Kong, Yijun Zheng, *Dong Nan Ya Kaocha Lun Zheng He*, s. 127.

<sup>51</sup> Church'ün çalışmasında bu gemilerin en büyüğünün ölçüleri uzunluk olarak 138,4 metreye, genişlik olarak 56 metreye denk gelmektedir (bkz. Sally K. Church, "Zheng He: an investigation into the plausibility of 450-Ft treasure ships", *Monumenta Serica*, 53/1 (2005), ss. 1-43.) Kong ve Zheng'in çalışmasında ise bu gemilerin en büyüğünün uzunluğu 140.75 metreye, genişliği 57 metreye; orta büyüklükteki gemilerin uzunluğu 117.29 metreye, genişliği 47.55 metreye denk gelmektedir. Bkz. Yuanzhi Kong, Yijun Zheng, *Dong Nan Ya Kaocha Lun Zheng He*, s. 127.

<sup>52</sup> Yuanzhi Kong, Yijun Zheng, *Dong Nan Ya Kaocha Lun Zheng He*, s. 127.

<sup>53</sup> Kong ve Zheng, *Dong Nan Ya Kaocha Lun Zheng He*, ss. 126-135.

(马船)<sup>54</sup>, savaş gemileri (战船)<sup>55</sup>, yolcu gemileri (坐船)<sup>56</sup> ve tahıl-su gemileri (粮船和水船)<sup>57</sup> hazır bulunmaktadır.

### Ming Döneminde Denizcilik

Ming Hanedanlığı'nın ilk yıllarında deniz yasağı politikası yürürlüğe girmeden önce kıyı bölgelerinde halkın başını çektiği denizcilik faaliyetleri söz konusudur. Bunun dışında toprak bütünlüğünü sağlamak amacıyla deniz savaşları yapılmış, diplomatik olarak diğer ülkelerle haraç politikası sürdürülmüştür. Ancak Çin'in aldığı deniz yasağı kararı denizcilik faaliyetlerini kısıtlamıştır.

1369 yılında hanedanlığın kıyı kesimlerinden olan Shandong'un Japon korsanlar tarafından yağmalanması bölgeye büyük zararlar vermiştir. Japon korsanların bu tutumlarını engellemek isteyen İmparator Hongwu Japonya'ya elçiler göndermiştir. Ancak bu çaba

<sup>54</sup> Zheng He'nin donanmasında bulunan at gemileri, sekiz direklidir. Bu gemiler, Ming döneminin başlarında görünmeye başlanmış ve taşımacılık amacıyla kullanılmıştır. Zheng He'nin seyahatlerinde kullanılan orta boyutlu hazine gemileri genellikle at gemilerinden oluşmaktadır. Bkz. Kong ve Zheng, *Dong Nan Ya Kaocha Lun Zheng He*, s. 127.

<sup>55</sup> Seyahatlerde kullanılan savaş gemileri, 18 zhang uzunluğunda, 6,8 zhang genişliğinde, beş direkli ve yüksek hızlı gemilerdir. İnşasında Fuchuan tarzı gemiler örnek alınmıştır. 1500 liao ve 2000 liao yük taşıma kapasitesine sahiptir. Savaş gemilerinin içinde silah, mızrak, balta, ok, yay, orak, pulluk demiri, kargı, ateşli zehirli ok, tüfek, savaş topu, topuz, duman topu vb. askeri teçhizat bulunmaktadır (Kong ve Zheng, *Dong Nan Ya Kaocha Lun Zheng He*, s. 132).

<sup>56</sup> Yolcu gemileri, askeri birlikleri taşımak ile yükümlüdür. Yine fuchuan tarzında inşa edilmiştir. Orta boyutlu yolcu gemileri, 24 zhang uzunluğunda, 9,4 zhang genişliğinde, 6 direkli gemilerdir. Tahminen 2000 liao ile 1000 liao yük taşıyan gemilerle benzer ölçülerdedir. Wang Jienan'a göre bu gemilere "savaş-yolcu gemisi" de denilmektedir. Ayrıca gemiciler için dinlenme ve kamp gemisi olarak da kullanılmaktadır. Bkz. Jienan Wang, *Zheng He'nin Batı Okyanuslarına Seyahatleri*, İstanbul 2016, s. 58.

<sup>57</sup> Tahıl ve su gemileri, 28 zhang uzunluğunda, 12 zhang genişliğinde, yedi direkli gemilerdir. Bkz. Maodeng Luo, *San Bao Taijian Xi Yang Ji*, 15. Bölüm, (2023, 5 Ocak), <https://gj.zdic.net/archive.php?aid-27574.html>). Tahıl ve erzak taşımaya elverişli gemilerdir. Mürettebatın ihtiyacı olan tahıl ve su bu gemilerde depolanmaktadır. Zheng He'nin seyahatlerinde tahıl ve su gemileri bulunması, mürettebatın uzun yolculuklar için ne kadar hazırlıklı olduğunu göstermektedir. Çünkü mürettebatın dengeli beslenmeden uzun süre denizde kalması mümkün değildir. 15. yüzyıldan sonra Portekizli birçok denizci taze meyve ve sebze de bulunan vitaminleri alamadığı için hastalanarak ölmüştür. Bkz. Liu, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür*, s. 43.

yetersiz kalmıştır. Bunda ise Ming Hanedanlığı'nın kuruluşunda Japonya ile yaşanan olay etkili olmuştur.

Ming Hanedanlığı'nın kuruluş aşamasında İmparator Hongwu, diğer imparatorlarında yaptığı gibi, hükümdarlığını duyurmak için Japonya (日本), Annan (安南), Champa (占城) ve Goryeo Hanedanlığı (高麗) gibi ölkelere elçiler ve fermanlar göndermiştir. Ancak İmparator Hongwu, Japonya'nın politik ve ekonomik durumu hakkında hiçbir şey bilmemekle birlikte Japonya'da Kuzey Hanedanlığı'nın İmparatoru Komyō'nun dışında Japonya'ya egemen olan ve Japonya'nın hükümdarı olarak görölen Prens Kaneyoshi'nin varlığından da habersizdir. Dolayısıyla Prens Kaneyoshi de Ming Hanedanlığı'nın kuruluşundan ve yeni imparatorun bihaberidir. İmparator Hongwu, Japon korsanların Shandong'a verdiği zarardan dolayı Japonya'ya Yan Zai ve Wu Wenhua liderliğinde yedi kişilik bir elçi heyeti gönderdiğinde Japonya'dan Japon korsanların yağmayı durdurmasını ve bu korsanların Çin'e teslim edilmesini istemiştir. Aksi takdirde Hongwu, bu korsanları ve müritlerini yakalamak için Japonya'ya asker gönderecektir. Bunu duyan Prens Kaneyoshi ise duruma öfelenecek Ming elçi heyetinden beş kişiyi öldürmüş, Yang Zai ve Wu Wenhua'yı üç ay boyunca esir almıştır. Bunun üzerine Japonya'ya iki defa daha elçi heyeti gönderilmiş ancak yine de bir sonuç alınamamıştır. Hatta Japon korsanların yağmaları daha da fazla artmıştır.<sup>58</sup> Sonuç olarak İmparator Hongwu, 1374 yılında kıyılarıdaki savunmayı güçlendirmek için Ningbo, Quanzhou ve Guangzhou'daki ticaret bürolarını kapatarak yabancılarla ticarete son vermiş, deniz yasağı (ambargosunu) politikasını<sup>59</sup> yürürlüğe koymuştur.<sup>60</sup> İmparator Hongwu'nun askeri ve siyasi nedenlerle deniz yasağı politikasını yürürlüğe koymasının sonucunda deniz ticareti hanedanlığın kontrolünde

<sup>58</sup> İmparator Hongwu döneminde deniz yasağı politikasının nedenleri için bkz. Lian Liu, "Zhong Ri Guanxi de Bianhua Dui Ming Chao "Haijin" Zhengce de Yingxiang", *Zhongguo Haiyang Daxue Xuebao*, 2 (2005), s. 20.

<sup>59</sup> Deniz yasağı politikasına göre; denizlerde büyük gemilerin kullanılması daha elverişli olduğu için küçük gemilerin inşasına sınır getirilmekle birlikte yabancı ürünlerin alım satımına da kota getirilmiştir. Bunun yanı sıra ticari alımlarda sapan ağacı, karabiber gibi baharatların 500 kiloyu geçmemesi şartı koyulmuştur. Ayrıca tüccarların izinsiz denize çıkması ve ithal malların nakliyesini yapması sert yasalarla yasaklanmıştır. Bkz. Xiaoyong Guo, *Zheng He Xia Xiyang De Yingxiang Ji Qi Zhong Duan Yuanyin- Haiyang Wenhua de Shijiao*, Huazhong Shifan Daxue Masters Thesis, Wuhan 2006, ss. 30-31.

<sup>60</sup> Li, Shen vd., *Zou Xiang Haiyang Zhongguo Haiyang de Lishi Yu Xianzhuang*, s. 59.

yapılmaya başlanmıştır. İzlenen politika ile birlikte kendi başına dahi izinsiz denize çıkması yasak olan halk, yabancı ülkelerle de yaptığı ticaretleri sonlandırmak zorunda kalmıştır. Bu da Çin'in deniz aşırı ülkelerle yaptığı ticari ilişkileri sekteye uğratmıştır. Hongwu döneminde yalnızca "Haraç Politikası" içinde yer alan ülkelerle resmi ticari anlaşmalar yürütülmüş, ancak anlaşmalarda dahi katı ticaret kısıtlamaları<sup>61</sup> uygulanmıştır. Ticari kısıtlamalar, Çin mallarına ihtiyaç duyan Japonya'nın aleyhine olmuştur.<sup>62</sup> Yine kıyılarda geçimini ticaret ile sağlayan halkın da aleyhine olan bu durum, kıyı bölgelerinde yaşayanların geçim sıkıntısı yaşamasına neden olmuştur. Geçim sıkıntıları ise halkı kaçakçılık yapmaya itmıştır.

Ming Hanedanlığı Japon korsanları kıyılardan uzak tutmak için 1390 yılında Shandong'da donanma kampı kurmuş ve okyanusa dayanıklı gemiler inşa etmeye başlamıştır. Ayrıca, Japon korsanları yakalamak için ödül politikası yürütmüştür. Yıllarca süren önlemler sonucunda Shandong, Zhejiang, Fujian ve Guangdong kıyılarında Japonlarla yapılan savaşlarda Ming galip gelmeye başlamış ve bu sayede Japon korsanları Liaodong bölgesinden uzaklaşmışlardır.<sup>63</sup> Japon korsanların kıyıdaki tehdidi ise İmparator Jiajing döneminin (1521-1567) sonlarında son bulmuştur.<sup>64</sup>

XV. yüzyılda İmparator Yongle döneminde deniz ticareti yasağı politikası sert bir şekilde yürütülse de Zheng He'nin seyahatleri ile birlikte denizcilik faaliyetleri diplomatik olarak aktifliğini sürdürmüştür. Donanma daima güçlü tutulmuştur.

<sup>61</sup> Bu kısıtlamalar haracın getirilme zamanı, haraç getirilecek mallar ve izlenecek rotalar vb. durumları kapsamaktadır (Guo, *Zheng He Xia Xiyang De Yingxiang Ji Qi Zhong Duan Yuanyin- Haiyang Wenhua de Shijiao*, s. 22).

<sup>62</sup> Liu'ya göre bu yasak Japonya'ya ekonomik bir yaptırım uygulanması anlamı da taşımaktadır (bkz. Liu, "Zhong Ri Guanxi de Bianhua Dui Ming Chao "Haijin" Zhengce de Yingxiang", s. 19.)

<sup>63</sup> Ming'in Japon korsanlara karşı olan mücadelesi uzun yıllar sürmüştür. Ünlü Ming generallerinden Qi Jiguang (戚继光, 1528-1588) ve Yu Dayou (俞大猷, 1503-1579) uzun yıllar boyunca Zhejiang, Fujian ve Guangdong kıyılarında Japon korsanlarla savaşmıştır. Jiajing döneminin sonlarında Japon korsanlarını mağlup eden generaller ulusal kahraman olarak ilan edilmiştir (Li, Shen vd., *Zou Xiang Haiyang Zhongguo Haiyang de Lishi Yu Xianzhuang*, s. 79).

<sup>64</sup> Li, Shen vd., *Zou Xiang Haiyang Zhongguo Haiyang de Lishi Yu Xianzhuang*, s. 79.



## Zheng He'nin Güneydoğu Asya'ya Seyahatleri

Zheng He'nin seyahatleri için tüm hazırlıkların yapılması ve gemilerin inşasının tamamlanmasıyla birlikte Zheng He ve donanması, 1405 yılında Nanjing'den Güneydoğu Asya ülkelerine doğru yola çıkmıştır. 1405 yılında başlayan seyahatlere 1433 yılında son verilmiştir ve toplamda yedi seyahat düzenlenmiştir. Bu seyahatler sırasıyla 1405–1407, 1407–1409, 1409–1411, 1413–1415, 1417–1419, 1421–1422, 1431–1433 yılları arasında yapılmıştır. Amiral Zheng He komutasındaki yaklaşık olarak 300 gemi ve 27.800 kişilik mürettebat ile seyahatler boyunca bugünkü Vietnam, Endonezya, Malezya, Sri Lanka, Hindistan, Singapur; Arap Yarımadası'nda Yemen, Umman, Ra's vb. ülkeler, Hürmüz, Bangladeş; Afrika kıtasının doğusundaki Mogadishu, Barawa, Jubba, Malindi vb. ülkelere gidilmiştir.<sup>65</sup>

XV. yüzyılda donanma bakımından eşi benzeri görülmemiş bir teknoloji ile okyanuslara açılan Müslüman Amiral Zheng He, Çin denizciliğinin ne kadar güçlü olduğunun simgesi olmuştur. Ming haraç sisteminin etkili olduğu seyahatlerde Güneydoğu Asya ülkelerinden Ming'e birçok elçi gelmiş ve Ming hükümdarına haraç vermişlerdir.<sup>66</sup>

Otuzdan fazla ülkeye ziyaretleri kapsayan bu seyahatler ile ülkelerarası diplomatik ve ticari ilişkiler güçlendirilmiş, yabancı ülkelere Çin'e birçok değerli mücevher, eşya, kumaş, koku (günlük yağı, mür, akamber vb.), ilaç (ejderha kanı olarak bilinen kırmızı reçine, aloe vera, benzoin reçine<sup>67</sup>, günlük sakızı, gac meyvesi vb.) veya egzotik hayvan (antilop, zürafa, deve, fil, gergedan, aslan vb.) getirilmiştir.<sup>68</sup>

<sup>65</sup> Fatma Ecem Ceylan, "Çin Tarihine Damgasını Vurmuş İki Türk Denizci Zheng He ve Yiğmiş", *XVIII. Türk Tarih Kongresi IV. Cilt*, Ankara 2021, ss. 298-299.

<sup>66</sup> Çin'deki haraç politikası, diğer ülkelerin haraç politikalarından daha farklı bir şekilde yürütülmüştür. Haraç politikasında hediyeleşmede üstün olan taraf her zaman Çin olmuştur. Bu da Çin'in gücünü ve üstünlüğünü diğer ülkelere gösterme şekli olarak kabul edilebilir. Çin, hanedanlıklar boyunca birçok ülkeye elçiler göndermiş, bu elçilerle fermanlarını ve hediyelerini diğer ülkelerin yöneticilerine ulaştırmıştır. Bunun karşılığında diğer ülkeler de Çin'e biat ettiklerini ve belirlenen zamanlarda imparatora haraçlarını getireceklerini kabul etmişlerdir.

<sup>67</sup> *Styrax* ağaç türünün kabuğundan elde edilen reçine. Hem koku hem de ilaç sektöründe kullanılmaktadır.

<sup>68</sup> Yijun Zheng, *Lun Zheng He Xia Xi Yang*, Beijing 2005, s. 229.

Batının aksine sömürgecilik amacı taşımayan bu seyahatlerde barış diplomasisi uygulanmıştır. Kazan-kazan yaklaşımıyla hareket eden Ming Hanedanlığı, seyahatler ile hem kendisine biat eden ülke sayısını arttırmış, hem ülkesinde bulunmayan birçok değerli ürünün Çin'e girmesini sağlamış, hem de diğer ülkelerdeki tedavi yöntemlerini araştırarak hastalıklar üzerine yeni tedavi yöntemleri geliştirmiştir.<sup>69 70</sup> Seyahatlerin yol haritası ise “Zheng He'nin Denizcilik Haritası (郑和航海图)” adlı kayıta toplanmıştır.<sup>71</sup>

Ming Hanedanlığının ilk dönemlerinde dönemin siyasi ve ekonomik ortamı sayesinde faaliyete geçirilen seyahatler için büyük harcamalar gerektiğinden İmparator Yongle'nın vefatından sonra İmparator Hongxi (1424-1425) bu seyahatlere son vermiştir.<sup>72</sup> Fakat İmparator Xuande (1425-1435) tahta çıktıktan sonra Zheng He'nin son bir seyahat yapmasını öngörmüş ve 1433 yılında Zheng He'nin vefatıyla birlikte seyahatlere yeniden son vermiştir.<sup>73</sup> Sonuncusundan sonra seyahatlerin bir daha tekrarlanmaması için seyahatlere dair tüm kayıtlar yok edilmiştir.<sup>74</sup> Dolayısıyla XV. yüzyılın ortalarına doğru Çin donanması yalnızca diplomasi, ticaret ve savaşlar için kullanılmaya başlamıştır.

### **Annan'ın İlhaki**

İmparator Yongle döneminde büyük denizcilik faaliyetlerinden biri de Annan'ın Ming hâkimiyetine geçmesidir. İmparator Hongwu döneminde işgal edilmesi yasak olan devletler<sup>75</sup> kapsamında olan Annan, İmparator Yongle döneminde tehdit oluşturduğu için bu listeden çıkarılmıştır. 1390 yılında Tràn Hanedanlığı, Annan'ın kontrolünü kaybetmeye başlamıştır. Ming Hanedanlığı'ndaki iç savaşlardan faydalanan Lê Quý Ly (黎季犛, 1335—1407) ise 1400 yılında Tràn hükümdarını öldürerek Hò Hanedanlığı'nı kurmuş, 1401-1402 yıllarında

<sup>69</sup> Fatma Ecem Ceylan, *Zheng He'nin Yaptığı Seyahatlerin Çin Tarihindeki Yeri ve Önemi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara 2017, ss. 203-211.

<sup>70</sup> Zhibin Zhou, *Zheng He*, Nanjing, 2014, s. 46.

<sup>71</sup> Zheng, *Lun Zheng He Xia Xi Yang, Haiyang Chuban She*, s. 157.

<sup>72</sup> Yijun Zheng, *Lun Zheng He Xia Xi Yang*, s. 288.

<sup>73</sup> Yijun Zheng, *Lun Zheng He Xia Xi Yang*, ss. 288-290.

<sup>74</sup> Shishan Cai, *Ming Dai Huanguan*, Lianjing Chuban She, Taipei, 2011, s. 219.

<sup>75</sup> Frederick W. Mote, Denis Twitchett, *The Cambridge History of China Vol. 7: The Ming Dynasty, 1368-1644*, Part 1, Cambridge, 1998, s. 229.

Champa'yı istila etmiştir. Tràn soyundan tahta çıkacak birinin kalmadığını iddia eden Lê'nin hükümdarlığı ilk başta İmparator tarafından kabul görmüştür. Ancak Lê'nin yalanlarının ortaya çıkması sonucunda, Lê Annan'a giden Çinli elçileri katletmiştir. Bunu duyan İmparator Yongle Champa, Yunnan ve Guangxi'nin de Annan tarafından istila edildiğini haber alınca Annan'a bir sefer hazırlığı başlatılmasını emretmiştir. Seferde, toplam 800 bin asker görev almıştır.<sup>76</sup> Ming'in duruma el koymasıyla 1406 yılında Hò Hanedanlığı'na son verilmiş, Annan Ming hâkimiyetine geçmiştir. Annan'ın adı 1407 yılında İmparator Yongle tarafından Jiaozhi (交趾) olarak değiştirilmiştir. Böylelikle Annan 1427 yılına kadar Ming hâkimiyetinde kalmıştır.

### Ming Denizciliğinin Gerilemesi

XV. yüzyılın ortalarından itibaren Ming denizciliği oldukça zayıflamıştır. 1436 yılında İmparator Zhengtong, deniz seyahatlerine çıkılmaması için tersanelere yasak koymuş, bununla birlikte savaş gemilerinin inşasında ve silah yapımında da kısıtlamaya gitmiştir.<sup>77</sup> 1448 yılında tasfiye politikasıyla birlikte 82 gemi hurda olarak ayrılmıştır. Kalan 18 gemiden 4'ü Mançurya'ya baskılı pamuklu kumaş taşımacılığında kullanılmıştır. 1503 yılında ise 4 gemi daha hurdaya ayrılmıştır. Geriye kalan 14 gemiden 4'ü Huguang'a, 3'ü Zhejiang ve Fujian'e gönderilmiştir. 1509 yılında hanedanlık fırtınalardan zarar gören gemilerin onarımının yapılmamasına karar vermiş, 1524 yılında imparatorluk fermanıyla Tengzhou'daki okyanusa dayanıklı büyük gemilerin inşası durdurulmuştur.<sup>78</sup>

Villiers'a (1980) göre, 1420'de Ming donanmasının 3800 gemiden oluştuğunu söylemek mümkünken, XV. yüzyılın sonlarında donanmaya dair pek bir şey kalmamıştır. 1551 yılında, Ming hanedanı yabancılarla yapılacak tüm iletişim yöntemlerinin casusluk olarak kabul edileceğini

<sup>76</sup> Annan'ın Ming hâkimiyetine geçmesi hakkında bkz. Zhenduo Guo, Zhang Xiaomei, *Yuenan Tongshi*, Zhongguo Renmin Daxue Chuban She, Beijing, 2001, s. 394.

<sup>77</sup> Jung-Pang Lo, "The Decline of the Early Ming Navy", *Oriens Extremus*, 5/2 (1958), s. 158.

<sup>78</sup> Lo, "The Decline of the Early Ming Navy", s. 158.

ilan etmiştir.<sup>79</sup> Zheng He'nin seyahatlerinin sonlandırılmasıyla beraber karanlığa gömülen denizcilik faaliyetleri böylelikle Çin'i dünyanın gerisinde kalmaya mecbur bırakmıştır.

Marco Polo'nun araladığı kapı ile beraber XV. yüzyılda Coğrafi Keşifler Çağı'na girilmiştir. Zheng He'nin gemilerinden daha küçük gemilerle ve hatta daha az mürettebatla Hindistan'a ulaşan Portekizliler XVI. yüzyılda deniz ticaret yollarını kontrol altına almışlardır. 1511 yılında Malaka'yı fethetmelerinin ardından Baharat Adaları'na, Solor Adası'na, oradan da Makao'ya kadar ulaşmışlardır.<sup>80</sup> Dolayısıyla XVI. yüzyılda Ming donanması yine Ming döneminin başlarındaki gibi Çin'in toprak bütünlüğünü korumak için kullanılmıştır. Ancak bu sefer tehdit ne Moğollar ne Japonlar olmuştur. Artık asıl tehdit Portekizlilerdir.<sup>81</sup>

Portekizliler ilk olarak 1513 yılında Çin topraklarına ayak basmıştır. Portekizlilerin ikinci ziyareti ise 1517 yılında Portekiz Kralı I. Manuel tarafından gönderilen elçilerle gerçekleşmiştir. Çin'e ilk ayak bastıklarında, Portekizlilerin sömürgecilik niyetini anlayamayan Ming Hanedanlığı, onlara karşı sert bir tutum izlememiştir. Ancak 1522 yılının sonunda Malakka Kralı tarafından Malakka'nın Portekizliler tarafından ele geçirildiğine dair yazılan yardım isteme mektubu, Ming'in Portekizlilere karşı tutumunu değiştirmiştir. 1522 yılında Ming ve Portekiz arasında Veniaga Adası Savaşı (茜草湾之战) meydana gelmiş ve Portekiz Çin'e karşı mağlup olmuştur. Bu savaşın sonucunda, Ming Hanedanlığı önlem olarak Guangdong'a yabancı tacirlerin gelmesini yasaklamıştır.<sup>82</sup> 1535 yılında, Ming ile yaşadığı zorlu mücadelelerden sonra Portekizliler Macao'da oturma izni elde etmeyi başarmışlardır. Burada kaldıkları süre içerisinde kira, gemiler ve alıp sattıkları ticari mallar için gümrük vergisine tabi tutulmuşlar ve 1557 yılına kadar bölgeyi korsanlardan temizlemek amacıyla Makao Yarımadası'nı

<sup>79</sup> John Villiers, "Silk And Silver: Macau, Manila And Trade in The China Seas in The Sixteenth Century", *Journal of the Hong Kong Branch of the Royal Asiatic Society*, 20 (1980), s. 66.

<sup>80</sup> Villiers, "Silk And Silver: Macau, Manila And Trade in The China Seas in The Sixteenth Century", s. 67.

<sup>81</sup> 1466'dan 1515 yılına kadar Japonya kendi içinde iç savaş yaşadığı için Çin'in sahil kıyılarına çok yaklaşmamıştır.

<sup>82</sup> Liu, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür*, s. 284.

kiralamışlardır.<sup>83</sup> 1550 yılında Ming Hanedanlığı'nın Makao Yarımadası'nı korsanlardan temizleme görevini Portekizlilere devretmesi yine Çin'in denizlerdeki gücünün zayıfladığını gösteren kanıtlardan biridir.

Portekizlilerin Güneydoğu Asya'da tek söz sahibi olma devri ise XVII. yüzyılda diğer devletlerin Hint Okyanusu'na gelmesiyle birlikte zayıflamaya başlamıştır. Çin ilk başlarda yabancılara karşı katı politikalar izlese de Qing döneminin sonlarında Avrupa'nın gücüne karşı yenik düşmüştür. Çünkü Çin antik çağlardan itibaren sürdürdüğü denizcilik mirasını unutmaya yüz tutarak yeniçağa ayak uyduramamış ve Avrupa'daki tüm gelişmelerin gerisinde kalmıştır. İcatların ilk mucidi olan Çin medeniyeti, onları geliştirmekte geri kaldığı için de yeni bilim tekniklerini Batılılardan öğrenmeye mecbur kalmıştır.<sup>84</sup>

### Osmanlı'da Denizcilik

İdris Bostan'a göre; "*Osmanlı denizciliği XIV. yüzyılın başlarına doğru giden bir Batı Anadolu deniz gaziliği geleneğine*" dayanmaktadır.<sup>85</sup> Osmanlılar, kara beyliği olarak kurulmasına rağmen kendilerine öncülük eden Batı Anadolu sahillerinde kurulmuş olan denizci beyliklerin<sup>86</sup> tecrübelerinden faydalanmışlardır. Orhan Bey döneminde (1326-1363), denizcilik faaliyetleri ile ön plana çıkan Karesi Beyliği'nin Osmanlı topraklarına katılmasıyla beraber Osmanlı bir donanmaya ihtiyacı

<sup>83</sup> Harry G. Gelber, *MÖ 1100'den Günümüze Çin ve Dünya Ejder ve Yabancı Deccaller*, İstanbul 2007, s. 103.

<sup>84</sup> Çin üzerine araştırmalar yapan Profesör Temple (2007) bu konu üzerine şu yorumu yapmıştır: "XVII. yüzyıldan itibaren, Çinliler, kendi başarılarına ilişkin bir unutkanlık dönemi yaşayarak, Avrupa'nın teknolojik uzmanlığına gitgide artan bir hayranlıkla bakar oldular. Cizvit misyonerlerce bir mekanik saat gösterildiği zaman, Çinliler şaşkınlıktan küçük dillerini yuttular. Mekanik saatleri ilk önce icat edenin kendileri olduğunu unutmışlardı." Bkz. Robert Temple, *The Genius of China: 300 Years of Science, Discovery and Invention*, London 2007. XVI. yüzyılda Cizvitli rahiplerin misyonerlik için Çin'e geldiği görülmektedir. Bu rahiplerden Michele Ruggieri, Matteo Ricci ve Adam Schall Çin'in matematik, astronomi, haritacılık, coğrafya vb. bilim alanlarında ilerlemesine katkı sağlamışlardır. Bkz. Gelber, *MÖ 1100'den Günümüze Çin ve Dünya Ejder ve Yabancı Deccaller*, ss. 108-110.

<sup>85</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz Deniz Politikaları Teşkilat ve Gemiler*, İstanbul 2010, s. 3.

<sup>86</sup> Bu denizci beyliklere Mentешеođulları, Aydınoğulları, Saruhanoğulları ve Karesioğulları örnek gösterilebilir (Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 14).

olduğunu anlamıştır. Edincik, Gemlik, Karamürsel ve İzmit'te kurulan tersaneler sayesinde Osmanlı deniz kuvvetleri kurulmaya başlamıştır.<sup>87</sup> Bostan'a göre; Selçuklular, Anadolu beylikleri ve Osmanlı Beyliği sırasında kurulan donanmalar daha çok akın donanması niteliğindedir. Venedik ve Ceneviz karşısında zaman zaman galibiyet elde etmelerine rağmen esasen zayıflardır.<sup>88</sup>

Osmanlılar, Rumeli'ye geçtikten sonra Gelibolu'da bir tersane kurmuşlar ve burayı deniz üssüne dönüştürmüşlerdir. I. Beyazid (1389-1402) döneminde burada bulunan tersane ve havuzlar onarılmış, kale ile limanı korumak için de iki kule yaptırılmıştır. Bununla birlikte Gelibolu tersanesi ve limanı gemi inşa tezgâhları, malzeme depoları, baruthane ve peksimet fırınlarıyla tam teşekküllü bir devlet tersanesi haline getirilmiştir.<sup>89</sup>

Fatih Sultan Mehmed dönemi (1451-1481), Osmanlı denizciliğinin gelişmeye başladığı dönemlerden biri olmuştur. Fatih'in İstanbul kuşatmasıyla ilgili hazırlıkların içinde denizden gelen her türlü yardımı önlemek ve deniz yolu güvenliğini sağlamak vardır. Bu nedenle Anadolu Hisarı tamir edilmiş, hisarın tam karşısına Rumeli Hisarı yaptırılmış ve bu sayede Karadeniz'e geçiş kontrol altına alınmıştır. Gelibolu Tersanesi yeniden güçlendirilmiş<sup>90</sup>, Kapudan-ı Derya Baltaoğlu Süleyman Bey bu tersanede hem eski gemileri tamir ettirmiş hem de yeni gemiler inşa ettirmiştir. Böylelikle 350-400 gemiden oluşan Osmanlı donanması<sup>91</sup> şehri abluka altında tutarak İstanbul'un fethinde büyük rol oynamıştır. Özellikle şehrin kuşatması esnasında gemilerin bir kısmının karadan yürütülerek Haliç'e indirilmesi tarihe geçmiş dâhiyane bir savaş

<sup>87</sup> İdris Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2011, s. 14.

<sup>88</sup> Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 16.

<sup>89</sup> Ersin Gülsoy, "XVI-XVII. Yüzyıllarda Akdeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler*, c. IX, Ankara 2002, s. 589-598.

<sup>90</sup> İstanbul'un fethine kadar Osmanlı donanmasının en önemli üssü konumundadır. İstanbul'un fethinde Baltaoğlu Süleyman Bey komutasında önemli rol oynayan Osmanlı donanması Gelibolu'da hazırlanmıştır. Bkz. İdris Bostan, "İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, Cilt 1, (ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran), İstanbul 2009, s. 77.

<sup>91</sup> Donanmada kürekçilerden hariç yirmi bin denizci bulunmaktadır. Bkz. Bostan, "İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi", s. 77.

taktiğidir. İstanbul'un fethi, Osmanlı'nın daha uzak denizlere yönelmesini sağlamıştır. Bu da Fatih Sultan Mehmed'in "sultan-ı berr u bahr (kara ve denizlerin sultanı)" olarak anılmasına vesile olmuş, Osmanlı Deniz İmparatorluğu'nun kuruluşunu başlatmıştır.<sup>92</sup>

Fatih Sultan Mehmed, İstanbul'un fethinden sonra Karadeniz'i Türk gölü haline getirmek için önemli adımlar atmıştır. Bunlar; Sadrazam Mahmut Paşa'nın Amasra, Sinop ve Trabzon Rum İmparatorluğu'nu Osmanlı topraklarına katması (1461) ve Gedik Ahmet Paşa'nın Kırım seferi ile bazı önemli yerleri Cenevizlerden almasıdır (1475). Trabzon Rum İmparatorluğu, Osmanlı hâkimiyetine girdiğinde Osmanlı donanmasında 150 gemi bulunmaktadır. İdris Bostan'ın araştırmalardan elde edilen verilere göre; 1475 yılında Osmanlı'da 93 kadirga, 5 kalyata, 11 kayık, 59 at gemisi, 13 tüccar gemisi olmak üzere toplamda 181 gemi bulunmaktadır. 1518 yılında ise 93 kadirga, 13 at gemisi olmak üzere 106 gemi mevcuttur.<sup>93</sup>

İstanbul'un fethinden sonra denizlerdeki gücünü arttırmayı başaran Osmanlı, dünya hâkimiyeti fikri doğrultusunda güçlü kara ordularının yanı sıra büyüyen donanması ile de yayılmaya başlamıştır.<sup>94</sup> 1455 yılında 80 gemiden oluşan donanmayla Rodos civarındaki İstanköy, İncirli, Sömbeki, Leryos ve Kalimnos gibi bazı adalara baskınlar düzenlemiştir. 1456 yılında Ceneviz kontrolündeki Taşoz, Semadirek, İmroz ve Limni adaları fethedilmiştir. 1462 yılında 110 gemiden oluşan donanmayla Midilli Osmanlı iradesine geçmiştir. 1463-1479 yılları arasında 16 yıl süren Osmanlı-Venedik savaşları sonucunda yaklaşık 400 gemilik bir donanmayla Eğriboz'u kuşatan Mahmud Paşa, 1470 yılında Eğriboz'u fethetmiştir.<sup>95</sup> 21 Haziran 1500 tarihinde Modon seferi için Kemal Reis komutasındaki Osmanlı donanması 20 göke, 5 barça, 80 kadirga ve diğer gemilerden oluşan toplam 300 gemiyle yola çıkarak Venedik'in Mora Yarımadası kıyılarında bulunan önemli üslerini ele geçirmişlerdir.<sup>96</sup> XV.

<sup>92</sup> Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 18.

<sup>93</sup> Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 40.

<sup>94</sup> Salih Özbaran, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", *Tarih Dergisi*, 31 (1977), s. 82.

<sup>95</sup> Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 19-20.

<sup>96</sup> Bostan, "İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi", s. 78.

yüzyılın sonlarında Osmanlı, Doğu Akdeniz'deki ve Ege'deki Ceneviz ve Venedik hâkimiyetine son vermiştir.

Karadeniz'de hâkimiyeti sağladıktan sonra Akdeniz'e geçen Osmanlılar, II. Bayezid döneminde (1481-1512) donanma sayısınınca Akdeniz'in en kuvvetli donanması olan Venedik donanmasını geçmiştir.<sup>97</sup> Brummett'e göre; 1502 yılında Osmanlı'nın denizlerde yapılanması üç aşamada gerçekleşmiştir. II. Beyazid'in donanma hazırlıkları yalnızca gemiler ile sınırlı kalmamış, aynı zamanda kürekçi ve yelkencilerden oluşan 60-70 bin kişilik bir deniz ordusu hazırlama girişiminde bulunulmuştur. Ayrıca II. Bayezid denizlerde yayılmayı finanse edebilmek için çeşitli gelir kaynaklarını da birleştirmiştir.<sup>98</sup> Brummett, "Bu sayının üç yüz gemilik bir filo ihtiyacından fazla olduğunu, Venedik raporlarının yazarlarının sultanın bu kadar çok denizciyi toplayabilmesinden etkilendiklerini" vurgulamıştır.<sup>99</sup> Bununla birlikte Osmanlıların kısa sürede dikkate değer büyüklükteki silahlı bir donanmayı sıfırdan başlayarak inşa edebilmesinin nedenini ise kereste, gemi inşa malzemelerini kolayca elde edebilmesine bağlamıştır.<sup>100</sup>

---

<sup>97</sup> Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 22.

<sup>98</sup> Palmira Brummett, *Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, İstanbul 2009, ss. 138-139.

<sup>99</sup> Brummett, *Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, s. 138.

<sup>100</sup> Brummett, *Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, s. 142.





**Resim 3.** Üstte Venedik Mavnası, Altta Sultan Beyazid Han'ın Bina Ettirdiği Göke<sup>101</sup>

1503 yılında Osmanlı'nın gemi sayısı üst seviyeye ulaşmıştır. İstanbul Baylosu Andrea Gritti'nin Venedik Senatosu'na yazdığı rapora göre; Galata'da 30 hafif kadirga, 20 baştarda, 2 mavna (sefere çıkamaz halde), birkaç firkate ve ağribar; Gelibolu'da 60 kadirga ve firkate<sup>102</sup>; Adriyatik kıyılarında Avlonya'da ele geçirilmiş 11 kadirga ve (durumu kötü olan) 9 firkate; Sakız Adası'nın batı kıyılarında Volissa'da 8 ağır kadirga ile 13 hafif kadirga bulunmaktadır.<sup>103</sup>

II. Beyazid döneminde donanmanın büyütülmesiyle birlikte Osmanlı, denizlerde iki amaç için seferber olmuştur. Bunlardan ilki; İspanya'da katliama maruz kalan Endülüs Müslümanlarına yardım etmek; ikincisi, Kızıldeniz'deki Müslüman beldeleri Portekiz tehdidinden kurtarmaktır. XV. yüzyılın sonlarında gerçekleşen coğrafi keşifler ile birlikte Portekizliler ticaret yollarını kontrollerine almak amacıyla Kızıldeniz'e

<sup>101</sup> Akt. Brummet, *Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, s. 144-145.

<sup>102</sup> Bu kadirgalardan 3'ü, otuz, yirmi altı ve yirmi iki sıra kürek oturaklıdır. İtalyan gemi ustası Andrea Dere tarafından inşa edilmiştir. Bkz. Brummet, *Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, s. 139.

<sup>103</sup> Brummet, *Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, s. 139.

hâkim olmaya çalışmışlardır. Ancak bu direnişte zayıf kalan Memlûklüler Osmanlı'dan yardım istemek zorunda kalmışlardır.

Yavuz Sultan Selim (1512-1520) döneminde denizcilik alanında gerçekleştirilen önemli faaliyetler<sup>104</sup>, Osmanlı denizciliğinin gelişip güçlenmesini sağlamıştır.<sup>105</sup> Mısır'ın fethiyle (1517) beraber Kızıldeniz<sup>106</sup>, Basra Körfezi ve Hint denizlerindeki<sup>107</sup> mücadele Osmanlı padişahları tarafından yürütölmeye başlanmıştır.<sup>108</sup> Kanuni devrinde (1520-1566), Süveyş Tersanesi ile Basra Tersanesi'nde hazırlanan donanmalar

<sup>104</sup> Yavuz Sultan Selim, 1515 yılında Haliç'teki tersaneyi Galata'dan Kâğıthane'ye genişleterek buraya içerisinde 300 göz bulunan bir tersane binası inşa ettirmiştir. Bu büyük tersanenin inşası ile Osmanlı donanmasının merkezi Haliç'e nakledilmiştir. Tersane-i Amire olarak da bilinen bu tersane, Osmanlı Devleti'nin yıkılışına kadar donanmanın merkezi olmuştur. Bkz. Gülsoy, "XVI-XVII. Yüzyıllarda Akdeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti", s. 590.

<sup>105</sup> Gülsoy, "XVI-XVII. Yüzyıllarda Akdeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti", s. 590.

<sup>106</sup> 10 Şa'ban 931 (6 Haziran 1526) tarihli "Cidde'de olan gemilerin ve yarakların âhvalini" belirten belgede Selman Reis'in Kızıldeniz seferi ile ilgili bilgi verilmiştir. Belgede gemilerin sayısı kroniklerin verdiği sayıdan ayrılarak 2 kayık, 3 kalyote, 8 kadirga, 6 başarda olarak verilmiştir. Bu gemiler, 7 baculuşka, 13 yan topu, darbuzan, 29 şayka, 95 demir top, 97 prangı topunu ihtiva etmektedir. Ayrıca gemilerle birlikte ismi ve adetleri bildirilen topların inşası için 1.200.000 sikke-i gûri sarf edilmiştir. Bunun yanı sıra gemilerin kullanımı ve tamiri için 50 kalafatçı, 20 neccar, 2 haddad, tahta ve kereste için 2 bıçkıcı, 20 topçu; gemici olarak da 1000 Rum askeri (Anadolulu) bulunmaktadır. Bu gemiler Portekizlilere karşı kullanılmak üzere hazırlanmış olup Portekizlilerin Tur denizine girmesini önlemektedir. Bkz. Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi, N. E. 6455 sayılı belgeden aktaran Cengiz Orhonlu, "16. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", *Tarih Dergisi*, 12/16 (1961), s. 11; akt. Salih Özbaran, *Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu*, s. 89.

<sup>107</sup> Hindistan'da bulunan Güceret, Kalküta gibi Müslüman devletler Portekizlilerin istilaları sonucunda Osmanlı'dan yardım istemek durumunda kalmışlardır. Hint denizinde de etkili olmak isteyen Osmanlı bu vesileyle, Hadım Süleyman Paşa idaresinde Süveyş Tersanesi'nde Cenovalı mühendisler nezaretinde inşa edilmiş olan 74 gemiden oluşan donanma ile Güceret'e bir sefer düzenlemiştir. Donanma sırasıyla Korondil, Tur, Cidde'ye Zebid karşısında bulunan Kameran Adası'na uğrayarak Aden'e ulaşmış ve kan dökmeden şehri zaptetmiştir. Böylelikle hem ticari hem de stratejik olarak önemli konuma sahip olan Aden, Osmanlı hâkimiyetine girmiştir. Bkz. Cengiz Orhonlu, "16. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", s. 14-15.

<sup>108</sup> Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 25.

sayesinde Osmanlı, Hindistan'a, hatta uzak Doğu'ya kadar ulaşmış ve Hint denizinde de etkili olmuştur.<sup>109110</sup>

1538 Preveze Zaferi ile birlikte Osmanlı'nın denizlerde ne kadar güçlü olduğu pekişmiştir. XVI. yüzyıl boyunca Akdeniz'de gücünü hissettiren Osmanlı, Kıbrıs'ı topraklarına katarak ticaret yollarının güvenliğini sağlamayı amaçlamıştır. II. Selim devrine gelen bu dönemde, İstanbul Tersanesi'nde hazırlıklar yapılmış, 1 Receb 976-15 Rebî'ülevvel 977 tarihleri arasına ait bir tersane muhasebe defterinde yer alan kayıtlara göre, Bağçe-i Amire'de 9 kayak inşa ve tamir edilmiştir. Tersanede ise 1 baştarda, kadirga, kalyata inşasının yanında, 45 baştarda, kadirga ve kalyata, 7 top gemisi, 3 taş gemisi ve 3 palaşkerme tamir edilerek donanma için 79 gemi ve kayak hazır hale getirilmiştir.<sup>111</sup> Kıbrıs seferine çıkan Osmanlı buradan da elinde zaferle dönmüş, 1 Ağustos 1571 tarihinde Kıbrıs'ı fethetmiştir. Bu sayede hububat ve şeker kamışı yetiştirilen önemli bir deniz üssünü kontrolleri altına almışlardır.<sup>112</sup>

Brummett'in aktardığına göre; 14. yüzyılda İbn Haldun şöyle bir öngörüde bulunmuştur:

*“Kehanet kitaplarında belirtildiği üzere Mağribliler, Hristiyanlara karşı başarılı bir saldırı düzenleyerek denizin ötesindeki Avrupalı Hristiyanlar'ın topraklarını fethedeceklerdir. Söylenene göre bu fetih deniz yoluyla yapılacaktır.”*

Brummett, “Bu kehanetin XVI. yüzyılın başında Osmanlı donanması tarafından gerçekeştirildiğini, bu nedenle de dünya tarihinde

<sup>109</sup> Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 28.

<sup>110</sup> Salih Özbaran'ın aktardığına göre; 1545-1546 yıllarında Kızıldeniz yolunun önceki yıllara nazaran canlılık kazandığı, Osmanlı kadirga ve ticaret gemilerinin burada serbestçe açıldıkları görölmektedir. Bununla birlikte XVI. yüzyılın başlarından itibaren Portekiz tehdidi altında olan Doğu Afrika ve Güney Arabistan limanlarının önünde Osmanlı kadirgalarının görönmeye başlaması, Osmanlı donanması karşısında Portekizlilerin üstünlüğünün zayıfladığını göstermektedir. Bkz. Salih Özbaran, *Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu*, ss. 110-111.

<sup>111</sup> Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 88.

<sup>112</sup> Brummett, *Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, s. 204.

Osmanlılara deniz imparatorluğu olarak yer verilmesi gerektiğini” vurgulamıştır.<sup>113</sup>

XIX. yüzyılda Qing imparatoruna sunmak için “Türklerin Zayıflaması” adlı bir rapor hazırlayan Kang Youwei’in raporda Türklerin askeri başarısından övgüyle söz etmesi yine Türklerin hem karada hem de denizde ne kadar güçlü olduğunu ortaya koymaktadır:

*“Türkler Hunlardan, Yin Hanedanı ve Chunwei’in soyundan gelirler, bizim ile aynı köktendirler. Sui ve Tang dönemlerinde Kuzey’de binlerce li alanı kontrol altına aldılar, Moğollardan önce bütün Orta Asya’yı kontrolleri altına aldılar. Qi Dan’lara yenildikten sonra Batı Göktürk ismini aldılar, Moğollar’ın Timur’u tarafından yenildikten sonra bugünkü Türkiye’ye geldiler. Doğu Roma’ya saldırdılar ve büyük başkentleri Konstantinapol’a yerleştiler. Bu dönemde büyük bir imparatorluk oldular, kuzeyde Rusya, doğuda Persler, güneyde Afrika, ortada Eski Yunanistan, Avrupa’da Romanya dâhil Karadeniz, Akdeniz, Hind Okyanusu’nda güçlendiler, Eski Roma’nın sınırlarını kontrol altına aldılar, Avrupa’nın doğusunun tamamını ele geçirdiler. Ming Hanedanı döneminin ortasında Sultan Süleyman süvarileri ile bütün Avrupa’yı kontrolü altına almıştır. Viyana kapılarına kadar gitmişler ancak birleşik ordular ve yağın yağmur nedeniyle başarıya ulaşamamışlardır yoksa bütün Avrupa’yı yutmalarını kimse durduramazdı. Sonraki 300 yıl boyunca Avrupalılar Türk ismini duyduklarında yüreklerine korku salınmıştır.”<sup>114</sup>*

### **Osmanlı’da Gemi Teknolojisi**

Mustafa Çırpan, Osmanlı’da gemi tiplerini üç döneme ayırmaktadır: Osmanlı’nın kuruluş döneminden 1650 yıllarına kadar olan dönem kürekli gemiler, 1650-1850 yılları arasındaki dönem yelkenli gemiler dönemi, 1850 yılı ve sonrasını kapsayan dönem ise buharlı gemiler ve denizaltılar dönemidir.<sup>115</sup>

<sup>113</sup> Brummett, *Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz’de Diplomasi*, s. 135.

<sup>114</sup> Giray Fidan, *Çin’den Görünen Osmanlı Çinli Düşünür Kang Youwei’in Türk Seyahatnamesi*, İstanbul 2013, ss. 15-16.

<sup>115</sup> Mustafa Çırpan, “Osmanlı Devleti’nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler”, *Gıdb Dergi*, 19 (2020), ss. 41-58.

Kürek dönemi gemileri<sup>116</sup>, Çırpan'ın aktardığına göre oturak sayısı bakımından çeşitlilik göstermektedir. 10-17 oturak arası çektirilere fırkate<sup>117</sup>, 18-19 oturak arası çektirilere pergende, 19-24 oturak arası çektirilere kalite<sup>118</sup>, 25 oturaklılara kadirga<sup>119</sup>, 26-36 oturak arası çektirilere ise baştarda<sup>120</sup> denilmektedir.<sup>121</sup>

XVI. yüzyıla kadar gemi teknolojisinin oluşum yaşadığı dönemde Osmanlılar, gemi yapımında genellikle Venediklilerin inşa tekniklerini uygulamışlardır. XVI. yüzyılda Barbaros Hayrettin Paşa döneminde ise gemi teknolojisi bir üst seviyeye çıkarılmıştır. Kendi tecrübelerine denizlerde edindiği deneyimleri de ekleyen Barbaros Hayrettin Paşa çektirilerin en etkili savaş gemileri olduğu kanaatine varmıştır. Böylelikle XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar yelkeni olan ve kürekle hareket eden çektiri tipi gemiler revaç görmüştür.<sup>122</sup>

Kürekli gemiler döneminde, gemilerin hareket ettirilebilmesi için görevli olan gemi hizmetlilerin başını, kürekçiler ve alatçılar<sup>123</sup> çekmiştir. Rodos seferi (1522) için Anadolu ve Rumeli'den 40.000, İtalya ve Adriyatik seferinde (1537) 30.000, Halku'l Vad (1574) seferinde 48.000 kürekçi toplanmıştır.<sup>124</sup> Yelkenli gemiler dönemine girilmesiyle birlikte kürekçi sayısında azalma görülmeye başlansa da kürekli gemilerin

<sup>116</sup> Çektiri ya da kadirga dönemi olarak da adlandırılmaktadır. Zorlu, çekdiri sınıfının Osmanlı deniz gücünün bel kemiğini oluşturduğuna dikkat çekmiştir. Bkz. Tuncay Zorlu, "Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 4 (2004), ss. 320.

<sup>117</sup> Fırkate ve pergandi, ince uzun yapısıyla nehirler için elverişli gemilerdir. Her küreğini iki ya da üç kişi çekmektedir (bkz. Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", s. 45).

<sup>118</sup> Savaşlarda takip amaçlı kullanılmaktadır (bkz. Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", s. 45.)

<sup>119</sup> İnce, uzun, çok hızlı, 49 kürekli gemilerdir. Kadirgaların her bir küreğini dört veya beş kişi çekmektedir (bkz. Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", s. 43).

<sup>120</sup> Mürettebatı 800 kişiden oluşmaktadır. Ortalık baştardası 24 oturaklı, Paşa baştardası ise 36 oturaklıdır. Üst düzey savaş gemileri olarak kullanılmıştır. (bkz. Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", s. 42. )

<sup>121</sup> Gemilerin özellikleri ile ilgili daha detaylı bilgi için bkz. Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", ss. 41-58.

<sup>122</sup> Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 185.

<sup>123</sup> Gemilerdeki yelken halatlarını kullanmakla görevlidirler.

<sup>124</sup> Bostan, *Osmanlılar ve Deniz Politikaları Teşkilat ve Gemiler*, s. 90.

kullanımının devam etmesi sonucunda kürekçi teminine hep ihtiyaç duyulmuştur.

Osmanlı'nın yelkenli gemilere geçiş dönemi ise XVII. yüzyıla tekabül etmektedir. Osmanlı'da ilk savaş gemisi olan kalyon 1644 yılında üretilmiştir.<sup>125</sup> XVII. yüzyılda kalyonlar, ana savaş gemisi olarak kullanılmaya başlanmıştır. Kalyon çeşitleri ise şunlardır: Üç ambarlı kalyon<sup>126</sup>, üç kantarlı kalyon<sup>127</sup>, karavele<sup>128</sup>, korvet<sup>129</sup>, firkateyn<sup>130</sup> ve gulet<sup>131</sup>. Kalyon dönemi başlamasına rağmen kalyonlar ilk başlarda kadırgaların yedeği olarak kullanılmıştır. Ancak 1654'te Girit seferi için yola çıkan Kapudan-ı Derya Murad Paşa Venedik kalyonlarının Çanakkale Boğazı'nı kapattığını fark edince savaş durumuna geçip kalyonları öne, mavna ve kadırgaları ise arkaya dizerek yola çıkmıştır. Bu taktik ile Osmanlı donanması denize açılmayı başarabilmiştir. Böylelikle kalyonların önemi bir kat daha artmıştır.<sup>132</sup>

<sup>125</sup> Zorlu, bazı tarihçilerin ilk kalyonun ortaya çıkış tarihini 1580'ler olarak gösterdiklerini, ancak 1644'ten önce inşa edilen bu tip gemilerin büyük ihtimalle burtun türü kürekli ve yelkenli melez gemiler olduğunu belirtmiştir. Bkz. Tunçay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2014, s. 20.

<sup>126</sup> Üst güvertenin altında üç ambar vardır. Bu ambarlar ise toplarla donatılmaktadır. Kalyonda bulunan personel sayısı XVII. yüzyılda 600 iken, XVIII. yüzyılda 1500 kişiye yükseltilmiştir (Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", s. 48).

<sup>127</sup> Yaklaşık 169 kilogramlık üç kantar ağırlığında toplar atmaktadır (Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", s. 49).

<sup>128</sup> Sadece yelkenler ile hareket etmekte olup ağırlıkları 100 ton ile 500 ton arasında değişmektedir. Yaklaşık olarak 1000 mürettebattan oluşmaktadır (Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", s. 49)

<sup>129</sup> Üç direkli ve yelkenli savaş gemileridir. Güvertesinde 18-24 top bulunmaktadır (Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", s. 50.)

<sup>130</sup> XVIII. yüzyıldan sonra çektirinin yanında yardımcı gemiler olarak kullanılan firkateynler dönüşmeye başlamıştır. İlk olarak 30-40 top ile donatılan bu gemiler, XIX. yüzyılda üç direği bulunan, 30-60 top taşıyan ve 400 civarı mürettebata sahip gemiler haline dönüşmüştür (Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", s. 51.)

<sup>131</sup> Yelkenli bir gemidir. Ebat olarak korvet tipi gemilerle aynı ölçüdedir. Güvertesinde 18-24 top bulunmaktadır (Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", s. 52.)

<sup>132</sup> Kalyon dönemine geçiş, Osmanlı'da tartışmalı mevzulardan biri haline gelmiştir. Zaman zaman donanmanın yaşadığı bazı mağlubiyetler çektirilerin kalyona tercih

1682 yılından itibaren, iç ve dış sebeplerin zorlamasıyla Osmanlı donanmasında kadirga tarzı gemilerin kullanımı aşama aşama terk edilmiş, ana hareket gücünü yelkenlerden alan, silah gücü çok daha fazla olan kalyon tarzı yelkenli gemiler benimsenmeye başlanmıştır.<sup>133</sup> Ancak bu geçiş döneminde, yelkenli gemiler sistemli bir şekilde kabul edilmesine (1682) rağmen yaklaşık bir asır boyunca yelkenli ve kürekli gemilerle birlikte kullanılmıştır.<sup>134</sup> 1770 yılında Çeşme baskınında Osmanlı donanmasının neredeyse tamamının yok edilmesi, tarihteki üzücü hadiselerden biri olmasına rağmen, donanma için gereken modernleşme atılımlarını da beraberinde getirmiş, hammadde kaynaklarının bol bulunması sayesinde gemiler hızla yenilenmiştir.<sup>135</sup> Hatta III. Selim döneminde üç ambarlı kalyon, fırkateyn ve korvet tarzı yelkenli savaş gemilerinin inşası hız kazanmıştır.<sup>136</sup> XVIII. yüzyılın sonlarında ise kadirga yalnızca savaş gemisi olarak kullanılmaya başlanmış<sup>137</sup>, gözcülük, devriye, destek vb. koruma görevleriyle yükümlü olmuştur.<sup>138</sup>

---

edilmesine neden olmuştur. Ancak Bostan, bu tartışmalara rağmen yeni kalyonların inşası için verilen emirlerin kalyonların üstünlüğünü gösterdiğine işaret etmektedir. Bkz. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz Deniz Politikaları Teşkilat ve Gemiler*, s. 47.

<sup>133</sup> Zorlu, "Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine", s. 321.

<sup>134</sup> Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", s. 47; Zorlu, "Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine", s. 321.

<sup>135</sup> Çeşme baskını ile gelen modernleşme hareketlerinin yanı sıra 1770-1784 yılları arasında İstanbul'a gelen M. Bonneval'in Osmanlı bahriyesi üzerine hazırladığı raporun ve önerilerin yetkililer tarafından dikkate alınması da modernleşme faaliyetlerinde önemli bir yer tutmaktadır. Bu rapor sonucunda Osmanlı, teknoloji transferi konusunda Fransa ile işbirliğine gitmiştir. Bu işbirliği sayesinde, Fransa'dan getirtilen bir mimar ile dört kişilik yardımcı heyeti tersanede yeni tarzda kalyon inşa etmeye başlamışlardır. Bu uzmanların sayısı 1789 öncesinde 12'ye ulaşmıştır. Bkz. İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesi'nin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)", *Tarih Dergisi*, 35 (1994), ss.177-192; Mustafa Gençoğlu, "Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 34/58 (2015), ss. 603-628.

<sup>136</sup> Zorlu, "Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine", s. 321.

<sup>137</sup> Kürekli gemilerin terk edilmesiyle beraber 1701 yılında kadirga sayısı 15'e düşmüştür. Bkz. Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, s. 22.

<sup>138</sup> Çırpan, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", s. 47.

### Osmanlı Denizciliğinin Duraklama Dönemi (XVI.- XVII. Yüzyıllar)

XVI. yüzyılın sonlarına doğru, 1574 Tunus Savaşı haricinde Osmanlı büyük seferler düzenlememiştir. 1571 yılında düzenlenen İnebahtı Savaşı, Akdeniz’de büyük donanmaların karşı karşıya geldiği son deniz savaşı olarak bilinmektedir. Bu nedenle 1571’den sonra Müslüman Türk dünyası ile Hıristiyan dünyası arasında resmi olmayan bir barış söz konusu olmuş ve Osmanlı donanması yerini küçük donanmalara ve korsanlara<sup>139</sup> bırakmıştır.<sup>140</sup> Aslında Osmanlı, en başından beri zaman zaman kendi hâkimiyetindeki bölgelere saldıran korsanlarla mücadele etmektedir. XVI. yüzyılda Osmanlı’nın korsanlarla mücadelesini anlatan Brummett bu durumu şöyle aktarmıştır: *“XVI. yüzyılda korsanlık çok yaygındı. Anlaşılan o ki yeni inşa edilmiş Osmanlı donanması, esasen korsanlara karşı kullanılıyordu. Tahıl kıtlığı ve korsan faaliyetleri nedeniyle II. Bayezid 1504 yılında, korsanların tahıl yüklü gemileri alıkoymalarını önlemek amacıyla sekiz silahlı kadirga ve firkate göndermiştir.”*<sup>141</sup>

XVI. yüzyılın sonlarından Girit seferine kadar (1645) duraklama döneminde olan Osmanlı donanması, 1645 tarihinden sonra yeniden harekete geçmiştir. Osmanlı denizciliğinin bu duraklama esnasında gerilememesinin en önemli nedenlerinden biri ise gemi inşasına devam etmesidir. Ming Hanedanlığı deniz yasağı politikasıyla beraber gemi inşasına pek önem vermemiştir. Ancak Osmanlı’nın denizciliğe verdiği önem sayesinde hem modern gemi teknolojisi takip edilmiş hem de donanma daima güçlü tutulmuştur. Bunun en güzel örneği ise Girit Seferi (1645-1669) olmuştur.

<sup>139</sup> Osmanlı İmparatorluğunda korsanlar genellikle levent reisleri veya gönüllü reisler olarak anılmaktadır. Ancak Osmanlı hâkimiyetindeki yerlere veya adalara saldırı düzenlemeleri durumunda korsan diye adlandırılmaktadırlar (Bostan, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, s. 111).

<sup>140</sup> Bostan, *Adriyatik’te Korsanlık Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler (1575-1620)*, İstanbul 2009, 31. Ayrıca bkz. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz Deniz Politikaları Teşkilat ve Gemiler*, s. 29.

<sup>141</sup> Brummett, *Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz’de Diplomasi*, s. 141.



## Sonuç

XV. ve XVI. yüzyıllarda Ming (1368-1644)- Osmanlı (1299-1922) denizciliğini incelerken ortaya çıkan sonuç, Ming denizciliğinin gelişim, duraklama, gerileme süreçleri ile Osmanlı denizciliğinin gelişim ve duraklama süreçlerinin farklılık göstermesidir. Bunun yanı sıra tarihi kaynaklarda Osmanlı denizciliği daha geniş bir tarihi kapsarken, Ming denizciliği aslında Antik Çin denizciliğinin bir safhası olmuştur. Bu safha ise yaklaşık olarak yedi bin yıllık tarihi bir geçmişe sahip Çin denizciliğinin hem gelişim hem de duraklama ve gerileme dönemlerini içinde barındırmıştır. Ming Hanedanlığı'nda denizcilik faaliyetlerinin en yoğun yaşandığı ve gemi teknoloji bakımından en üstün olunan dönem aralığı 1405-1433 yılları arasındır. Bu tarih aralığından sonra Çin denizciliğindeki duraklama ve gerileme oldukça belirgindir.

Ming denizciliği ile mukayese edildiğinde, XV. yüzyılın başları, Osmanlı denizciliğinin yeni yeni ama hızla geliştiği dönemlerden biri olarak göze çarpmaktadır. XV. yüzyılın sonlarına doğru atağa geçen Osmanlı donanması, Doğu Akdeniz ve Ege'deki Ceneviz ve Venedik hâkimiyetine son vererek sadece kara değil deniz imparatorluğu da olduğunu tüm dünyaya göstermiştir. XVI. yüzyılda güçlü bir donanmaya sahip olan Osmanlı, Kızıldeniz'e ve Afrika'ya doğru ilerleyerek deniz ticaretinde büyük bir güç haline gelmeye başlamıştır.

Ming ve Osmanlı denizciliğinin gelişim, duraklama ve gerileme süreçleri maddeler halinde incelenecek olunursa ortaya çıkan önemli hususlar şunlardır:

1. Çin'de ve diğer devletlerde olduğu gibi denizcilik faaliyetleri daima deniz savaşları üzerine kurulmamıştır. Denizcilik; taşımacılık, deniz ticareti, deniz ticaretinde güvenliği sağlamak, kıyı şehirlerini korsanlara karşı korumak üzere birçok sebeple güçlendirilmeye çalışılmıştır. Dolayısıyla XV. ve XVI. yüzyıllarda Ming ve Osmanlı bu faaliyetler kapsamında denizlerde güçlü konumdadır.

2. XV. yüzyılda Zheng He'nin seyahatlerinde (1405-1433) kullanılan Ming hazine gemileri dünya denizcilik tarihinde önemli bir statüye sahiptir. Dönemin teknolojisi bakımından oldukça üst seviyededir. Donanma da güçlüdür. Osmanlı donanmasındaki gemiler ise XV. yüzyılın başlarında daha gelişim aşamasındadır. Fakat buna rağmen dönemin

gemi teknolojisinden geri de kalmamıştır. XV. yüzyılda gemi teknolojisinde üstün olan denizci medeniyetlerden Venedik ve Ceneviz himayesindeki yerlerin Osmanlı'ya geçmesi de bunu kanıtlar niteliktedir. Örneğin; Midilli Osmanlı idaresine geçmesi (1462), Eğriboz'un fethi (1470) vb.

3. Çin denizciliği antik dönemlerden 1433 yılına kadar sürekli olarak gelişimini sürdürmesine rağmen Ming döneminin başlarında yürürlüğe giren deniz yasağı politikası ve 1433 yılında Zheng He'nın seyahatlerine son verilmesiyle birlikte gerileme dönemine girmiştir. Osmanlı denizciliği ise 14. yüzyılın başlarında deniz gaziliği geleneğiyle hareket etmesine ve Venedik vb. devletlere direnecek güçte olmamasına rağmen XV. yüzyılın başlarında hızlı bir gelişim göstererek hem İstanbul'un fethinde hem de Karadeniz'in Türk gölü olmasında büyük rol oynamıştır.

4. XV. ve XVI. yüzyıllar Osmanlı denizciliğinin güçlü olduğu, her seferden neredeyse zaferle döndüğü dönemlerdir. Çin denizciliğinde ise XV. yüzyılın ortalarından itibaren deniz yasağı politikasının etkisiyle gerileme görülmektedir. Bu politika doğrultusunda halk kıyı denizciliğinde bile etkin değildir. Donanma ise sadece deniz savaşları (Portekizlilerle ve Japon korsanlarla yapılan deniz savaşları) ve koruma mahiyetinde kullanılmaktadır. Bununla birlikte gemi teknolojisinde ve gemi inşasında da gerileme söz konusudur.

5. XVI. yüzyılın başlarında Türk hâkimiyetinin Akdeniz'in Afrika kıyılarına kadar ulaşması yine Osmanlı donanmasının gücünü kanıtlamaktadır. XV. yüzyılda coğrafi keşifler ile başlayan Hint Okyanusu'ndaki Portekiz himayesine karşı koymaya çalışan Osmanlı donanması, Yavuz Sultan Selim döneminde Mısır'ın fethinin gerçekleşmesiyle birlikte Kızıldeniz, Basra Körfezi ve Hint denizlerindeki mücadelesini tek elden yürütmüştür. Kanuni döneminde ise Osmanlı donanmaları Hindistan'a, hatta uzak Doğu'ya kadar ulaşmış ve Hint denizinde de etkili olmuştur. Tüm bu seferler Osmanlı'nın Hint Okyanusu'ndaki mücadelesini ortaya koymaktadır ki Ming Hanedanlığı bu dönemde deniz yasağı politikası ile dışa kapalı bir politika izlemektedir. Portekizliler, Ming'e elçi gönderdiklerinde dahi Ming Portekizlilerin Güneydoğu Asya'daki sömürgeciliklerinden bihaberdir. Ming, Portekiz sömürgesinden 1522 yılının sonunda Malakka Kralı

tarafından gönderilen yardım talebi ile haberdar olmuştur. Ancak bu durum karşısında yine de Malakka'nın sömürgeleştirmesini engelleyememiştir. Osmanlı ise coğrafi olarak çok uzakta olmasına rağmen Hindistan'daki Müslümanların yardım talebi ile Hint Okyanusu'nda Portekiz himayesine son vermek için elinden geleni ortaya koymuştur.

6. Ming Hanedanlığı'nın XV. ve XVI. yüzyıllardaki denizcilik faaliyetleri genellikle diplomatik yönde (haraç sistemi ile) olmuştur. XV. yüzyılın başlarında Ming, barış diplomasisi aracılığıyla Güneydoğu Asya'da hâkimiyet kurmuştur. XVI. yüzyıla gelindiğinde, bu diplomatik ve ticari ilişkilerin hala sürdüğü görölmektedir. Portekiz istilasında Malakka Kralı'nın Ming İmparatorundan yardım istemesi buna örnek gösterilebilir. XV. ve XVI. yüzyılda Osmanlı denizciliğinde ise fetih ve ticaret politikaları izlenmiştir. Osmanlı deniz ticaret yollarını hâkimiyetine alabilmek için Venedik ve Ceneviz himayesindeki stratejik ticari noktaları ele geçirmiştir. Kanuni devrinde Süveyş Tersanesi ile Basra Tersanesi'nde hazırlanan donanmalar sayesinde Osmanlı, Hindistan'a, hatta uzak Doğu'ya kadar ulaşmış ve Hint denizinde de etkili olmuştur.

7. XVI. yüzyılın sonlarında Osmanlı denizciliğinde bir duraklama söz konusu olduğu açıktır. Bu döneme duraklama denmesinin sebebi İnebahtı Deniz Savaşı'ndan sonra (1571) Müslüman Türk dünyası ile Hıristiyan dünyası arasında resmi olmayan bir barıştan kaynaklanmaktadır. Ancak duraklama döneminde dahi Osmanlı donanması ve gemi teknolojisi ihmal edilmemiş, gemi inşasına devam edilmiştir. Dış ticaret, Ming'in aksine, aktif bir şekilde sürdürölmektedir. Denizlerde ise tabii ki bu boşluktan faydalanan korsanlarla mücadeleler mevcuttur. Çin denizciliğinde de korsanlar bakımından durum yine aynıdır. Ming Hanedanlığı'nın denizleri ihmal etmesi denizlerde korsan sayısının artmasına neden olmuştur. Dolayısıyla da kıyıların korsanlara karşı savunulması için sert politikalar izlenmiş ve Japon korsanlarla uzun süren bir savaş dönemine girilmiştir. Oysaki Zheng He'nin seyahatlerinin olduğu dönemde Ming, denizlerde aktif olduğu için korsan tehlikesi bu kadar tehditkâr değildir.

8. XVII. yüzyılın ortalarında Osmanlı denizciliği sükûnetli ortamından uzaklaşmış ve Girit seferi (1645) ile yine kendini göstermiştir. Ming denizciliğinde ise gerileme hâlen devam etmektedir.

### Kaynakça

Ayönü, Yusuf, “İzmir’de Türk Hâkimiyetinin Başlaması”, *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 9/1 (2009), ss. 1-8.

Bostan, İdris, *Adriyatik’te Korsanlık Osmanlılar, Uskoklar, Venedikliler (1575-1620)*, İstanbul 2009.

Bostan, İdris, “İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, Cilt 1, (ed. İdris Bostan ve Salih Özbaran), İstanbul 2009, ss. 73-83.

Bostan, İdris, *Osmanlılar ve Deniz Deniz Politikaları Teşkilat ve Gemiler*, İstanbul 2010.

Bostan, İdris, *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2011.

Bostan, İdris, “Kadırga’dan Kalyon’a (XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi’nin Değişimi)”, *Osmanlı Araştırmaları*, 24/24 (2015), ss. 67-83.

Bostan, İdris, “Osmanlı Bahriyesi’nin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü (1785-1819)”, *Tarih Dergisi*, 35 (1994), ss.177-192.

Bostan, İdris; Özbaran, Salih, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, 1. Cilt, (Ed. İ. Bostan ve S. Özbaran), İstanbul 2009.

Brummett, Palmira, *Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz’de Diplomasi*, İstanbul 2009.

Cai, Shishan, *Ming Dai Huanguan*, Lianjing Chuban She, Taipei, 2011.

Ceylan, Fatma Ecem, “Müslüman Çinli Amiral Zheng He’nin Aile Tarihine Genel Bir Bakış”, *Current Research in Social Sciences*, 2/2 (2016), ss. 37-45.

Ceylan, Fatma Ecem, *Zheng He’nin Yaptığı Seyahatlerin Çin Tarihindeki Yeri ve Önemi*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora Tezi, Ankara 2017.

Ceylan, Fatma Ecem, “Çin Tarihine Damgasını Vurmuş İki Türk Denizci Zheng He ve Yıghmish”, *XVIII. Türk Tarih Kongresi IV. Cilt*, Ankara 2021, ss. 289-309.

Church, Sally K. "Zheng He: An Investigation into the Plausibility of 450-Ft Treasure Ships", *Monumenta Serica*, 53/1 (2005), p. 1-43.

Çırpan, Mustafa, "Osmanlı Devleti'nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler", *Gıdb Dergi*, 19 (2020), ss. 41-58.

Deng, Gang, *Chinese Maritime Activities And Socioeconomic Development, C. 2100 BC-1900 AD (No. 188)*, Westport 1997.

Ding, Zhenghua, "Zhongguo Hanghai Shi Gaiyao", *Zhongguo Keji Shiliao*, 4 (1983), p. 14-20.

Fidan, Giray, *Çin'den Görünen Osmanlı Çinli Düşünür Kang Youwei'in Türk Seyahatnamesi*, İstanbul 2013.

Gao, Yanhong, "Lingqu Xianzhuang yu Lishi Zhengxiang", *Xueshu Luntan*, 1 (1986), p. 65-68.

Gelber, Harry G., *MÖ 1100'den Günümüze Çin ve Dünya Ejder ve Yabancı Deccaller*, İstanbul 2007.

Gençoğlu, Mustafa, "Batı Bilgi ve Teknolojisinin Osmanlı Bahriyesine Aktarımı", *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 34/58 (2015), ss. 603-628.

Guo, Xiaoyong, *Zheng He Xia Xiyang De Yingxiang Ji Qi Zhong Duan Yuanyin-Haiyang Wenhua de Shijiao*, Huazhong Shifan Daxue Masters Thesis, Wuhan 2006.

Guo, Zhenduo; Zhang Xiaomei, *Yuenan Tongshi*, Beijing 2001.

Gül, Mustafa; Balcıoğlu, Mustafa, "Anadolu Selçuklularında Denizcilik Faaliyetleri", *Ondokuz Mayıs University Journal of Education Faculty*, 5/1 (1990), p. 61-68.

Gülsoy, Ersin, "XVI-XVII. Yüzyıllarda Akdeniz'de Osmanlı Hâkimiyeti", *Türkler*, c. IX, Ankara 2002.

Kong, Yuanzhi; Zheng, Yijun, *Dong Nan Ya Kaocha Lun Zheng He*, Beijing 2008.

Lee, Jung Young, "Some Reflections on the Authorship of the I Ching", *Numen*, 17/ 3 (1970), p. 200-210.

Li, Mingjie; Shen, Wenzhou; Xu, Sen'an; Cao, Pifu, *Zou Xiang Haiyang Zhongguo Haiyang de Lishi Yu Xianzhuang*, Beijing 2014.

Lingqu Canal, *UNESCO Dünya Mirası Geçici Listesi*, (2023, 8 Aralık), <https://whc.unesco.org/en/tentativelists/5814/>

Liu, Lian, "Zhong Ri Guanxi de Bianhua Dui Ming Chao "Haijin" Zhengce de Yingxiang", *Zhongguo Haiyang Daxue Xuebao*, 2 (2005), p. 18-21.

Liu, Yingsheng, *Tarihi Deniz İpek Yolu Denizlerden Yayılan Kültür*, İstanbul 2021.

Lo, Jung-Pang, "The Decline of the Early Ming Navy", *Oriens Extremus*, 5/ 2 (1958), p. 149-168.

Luo, Maodeng, *San Bao Taijian Xi Yang Ji*, XV. Bölüm, (2023, 5 Ocak), <https://gj.zdic.net/archive.php?aid=27574.html>

Mote, Frederick W.; Twitchett, Denis, *The Cambridge History of China Vol. 7: The Ming Dynasty, 1368-1644, Part 1*, Cambridge, 1998.

Orhonlu, Cengiz, "16. Asrın İlk Yarısında Kızıldeniz Sahillerinde Osmanlılar", *Tarih Dergisi*, 12/16 (1961), ss. 1-24.

Özbaran, Salih, "Osmanlı İmparatorluğu ve Hindistan Yolu", *Tarih Dergisi*, 31 (1977 ), ss. 65-146.

Rugoft, Milton, *Marco Polo Doğu ve Batı Kaynaklarında Çin Seyahati*, İstanbul 2003.

Szak, Gözde, "Suyun Türklerle Buluşmasına Görseller Üzerinden Kısa Bir Bakış", 2. *Turgut Reis Ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu Cilt: 3*, Bodrum 2015, ss. 159-169.

Sima, Qian, *Shiji*, Huainan Hengshan Liezhuan, 19. Bölüm, (2023, 2 Ocak), <https://ctext.org/shiji/huai-nan-heng-shan-lie-zhuan/zh?searchu=%E5%BE%90%E7%A6%8F%20%E4%B8%89%E5%8D%83&searchmode=showall#result>

Temple, Robert, *The Genius of China: 300 Years of Science, Discovery and Invention*, London 2007.

Villiers, John, "Silk And Silver: Macau, Manila And Trade in The China Seas in The Sixteenth Century", *Journal of the Hong Kong Branch of the Royal Asiatic Society*, 20 (1980), p. 66-80.

Wang, Hongqiang, *Wu Zixu Sixiang Yanjiu*, Huazhong Normal University Master Thesis, Wuhan 2009.

Wang, Jienan, *Zheng He'nin Batı Okyanuslarına Seyahatleri*, İstanbul 2016.

Wu, Zixu, *Shuizhan Binfa*, (2023, 1 Ocak), <https://ctext.org/wiki.pl?if=gb&chapter=390922&remap=gb>

*Yijing (Değişimler Klasieği)*, Xici Xia, (2023, 5 Ocak), <https://ccontext.org/book-of-changes/xi-ci-xia/zhs>

Zhang, Tieniu; Gao, Xiaoxing *Zhongguo Gudai Haijun Shi*, Beijing 1993.

Zhang, Wei, "Zheng He Xia Xi Yang Qianhou Zhongguo Zao Chuan Ye Zhi Shengshuai Fenxi", *Fujian Luntan Renwen Shehui Kexue Ban*, 3 (1996), p. 42-45.

Zhao, Rukuo, *Zhu Fan Zhi* (诸蕃志, Yabancı Ulusların Kayıtları), (2023, 9 Ocak), <https://ccontext.org/wiki.pl?if=gb&res=520299>

Zheng, Yijun, *Lun Zheng He Xia Xi Yang*, Beijing 2005.

Zhou, Qufei, *Ling Wai Dai Da* (岭外代答, Dağların Ötesindeki Bölgeden Temsili Yanıtlar ), (2023, 8 Ocak), <https://ccontext.org/wiki.pl?if=gb&res=711480>

Zhou, Zhibin, *Zheng He*, Nanjing, 2014.

Zhou, Zhongjian, "Cong Han Shi Nanhang Dao Zheng He Xihang Cong Bijiao Zhong Kan Zheng He Xia Xi Yang Zai Zhongguo Gudai Hanghai Shi Zhong Zhi Diwei", *Dongnan Ya*, 1 (2006), p. 57-64.

Zorlu, Tuncay, "Osmanlı Deniz Teknolojisi Üzerine", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, 4 (2004), ss. 297-354.

Zorlu, Tuncay, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, İstanbul 2014.

## Extended Abstract

### Introduction

For thousands of years, ancient Chinese civilization has made a name for itself in many fields such as inventions, trade, international relations, maritime, astronomy, architecture, law, politics, economy, etc. Maritime of China which is considered to be the cradle of civilization, also has thousands of years of history. Since ancient times, Chinese civilization has been active in the seas for many reasons such as military, political, war, diplomacy, cultural interaction, exploration, migration, trade, etc. The first records on which the foundations of shipping were laid in Chinese civilization can be reached from an ancient work, Yijing (易经). In the work, the tool, which they built by carving and shaping trees and called canoe (舟), allows to move on the water with oars without sinking. Apart from this section in the classics, evidence that ship technology has existed in China since the primitive period can also be reached from the archaeological records. Undoubtedly, the boat-shaped pottery and six shovel finds, which are estimated to be approximately seven thousand years old, belonging to the early Neolithic Age (10,000-6,000 BC), unearthed in the Hemudu Village of Yuyao County in Zhejiang Province in 1973, are the best examples of this.

Although it is possible to reach the maritime activities of the Turks since the 11th century, the sources written on maritime in primitive times are very few. The most detailed information on this subject can be found in the book titled "Turkish Maritime History from the Beginning to the End of the XVII Year (2009)" edited by Professor Dr İdris Bostan and Salih Özbaran. In the work, it is emphasized that it is possible to reach data showing that the Turks are not completely unacquainted with maritime in Turkish mythology, and it is stated that Turks have used the words "tengiz" meaning sea and "tanguy" meaning ocean in Turkish mythology since ancient times. Again, according to the work, "the first ancestors of the Göktürk Khaganate lived on the shores of the "Western Sea" and "Gök Kurt" and "Ala Geyik", the first ancestors of Genghis Khan, were also people who passed through the sea". However, in the Divanu Lügâti't-Türk of Kaşgarlı Mahmud (d. 1090) and in the works of Yusuf Has Hâcib (d. 11th century) Kutadgu Bilig, there are also beliefs about seas, along with the words about seas and ships".

### Methodology

The aim of this research, which is a case study, is to analyse the development, pause and decline processes of Ming maritime in the 15th and 16th centuries, while analysing the development and pause processes of



Ottoman maritime corresponding to the same period. For this reason, content analysis, text scanning and text analysis methods will be adopted as analysis methods in the study.

### Result

When Ming and Ottoman maritime are compared in terms of the 15th and 16th centuries, it is possible to see that Ming maritime reached its peak at the beginning of the 15th century. The successful conclusion of activities that demonstrated the power of the navy, such as Zheng He's travels and the annexation of Annan, increased the Ming's dominance in Southeast Asia. While the Ming Dynasty, which made a show of force with its huge navy in the Indian Ocean and the Pacific Ocean, affected the world with its glory at the beginning of the Yuan and Ming periods, it started to follow a policy closed to the seas with the end of travels in 1433 and the implementation of the maritime ban policy more severely. This policy led to the weakening of the Ming navy. With the beginning of the Age of Discovery, Southeast Asian countries met the Portuguese and this meeting led to the Southeast Asian countries becoming colonies. Since the goal of finding new trade routes was at the forefront in this age, the Portuguese, who set foot in Southeast Asia, did not follow a peaceful policy as the Ming did. Therefore, the Portuguese, who wanted to dominate the trade points, reached the Indian Ocean and took Goa in 1510 and Malacca in 1511 under their control. When the Ming Dynasty became aware of the colonial activities of the Portuguese in Southeast Asia, they wanted to get rid of these colonialists in their country, but they could not succeed. Even the Battle of Veniaga Island with the Portuguese could not prevent the Portuguese from realizing their ambitions on China, thus, the Portuguese eventually even got official permission to settle in Macao and to trade there. The colonization activities of the Portuguese in Southeast Asia led other European states to turn their route here in the 17th century.

The existence of a maritime prohibition policy since the founding of the Ming Dynasty actually indicates that maritime activities during the reign of Emperor Yongle were an exception. Thanks to Emperor Yongle's wide vision and far-sightedness, the Ming Dynasty proved to the world how advanced it was in terms of ship technology between 1405 and 1433. The fact that these travels took place much earlier than the geographical discoveries is also one of the remarkable points in history. However, the cessation of voyages and the inability to advance the ship technology inherited from Emperor Yongle caused Ming's maritime to step into a dark period. Although diplomatic relations with Southeast Asian countries were maintained under the policy of extortion, the Ming Dynasty could not prevent the Portuguese expansion in Southeast Asia, as it resisted the situation in Annan. Although the Ming was victorious in the

was fought only to protect its territorial integrity and its own coasts, the great decline in Ming maritime compared to the Emperor Yongle era is evident.

In Ottoman maritime, it can be said that the 15th and 16th centuries were the periods when the Ottoman maritime both peaked and had periods of stagnation. At the beginning of the 15th century, with the conquest of Istanbul by Mehmed the Conqueror (1453), the Ottoman navy, which gained a new dimension, transformed Black Sea into a Turkish lake. However, taking some important places with the Crimean expedition (1475) from the Genoese, who were known for their superiority in maritime, was one of the important expeditions that enabled the Ottomans to turn into a naval empire. Compared to the Ming maritime, the Ottoman Empire, which did not have as extensive maritime experience as the Ming, showed how successful it was in maritime with its victories in the Mediterranean and the Black Sea.

At the beginning of the 16th century, the Turkish dominance reaching the African shores of the Mediterranean again proves the power of the Ottoman navy. The Ottoman navy, which tried to resist the Portuguese protectorate in the Indian Ocean, which started with geographical discoveries in the 15th century, carried out its struggle in the Red Sea, Persian Gulf and Indian seas with one hand, with the conquest of Egypt during the reign of Selim I. During the reign of Suleiman the Magnificent, the Ottoman navies reached India and even the Far East and were effective in the Indian Sea. All these expeditions reveal the struggle of the Ottoman Empire in the Indian Ocean, and the Ming Dynasty followed a closed policy with a sea ban policy in this period. Even when the Portuguese sent embassies to the Ming, the Ming was unaware of the Portuguese colonialism in Southeast Asia. Ming became aware of the Portuguese colony at the end of 1522 with a request for help sent by the King of Malacca. However, in the face of this situation, it still could not prevent the colonization of Malacca. The Ottomans, on the other hand, did their best to end the Portuguese protectorate in the Indian Ocean with the help call of Muslims in India, despite being geographically far away. The stagnation period in Ottoman maritime corresponds to the end of the 16th century. The reason why this period is called a pause is due to an informal peace between the Muslim Turkish world and the Christian world after the Battle of Lepanto (1571). During this pause, unlike the Ming, it was tried not to stay away from ship technology, and maritime trade and shipbuilding was continued.

### **Discussion**

The significant points that emerged in the comparison of Chinese and Ottoman maritime are as follows:

1. As in China and other states, maritime activities had not always been based on naval warfare. It had been tried to be strengthened for many reasons in order to provide maritime transportation, maritime trade, security in maritime trade, and to protect coastal cities against pirates. Therefore, in the 15th and 16th centuries, the Ming and Ottoman were in a strong position in the seas within the scope of these activities.

2. Ming treasure ships used in Zheng He's travels in the 15th century have a notable status in world maritime history. They are very high level in terms of technology of the period. However, the ships in the Ottoman navy were still in the development stage in the 15th century. However, they did not lag behind the ship technology of the period. The fact that the maritime civilizations that were superior in ship technology in the 15th century, under the auspices of Venice and Genoa, passed to the Ottomans proves it. Such examples can be given as The Ottoman rule of Lesbos (1462), the conquest of Eğriboz (1470) and so on.

3. Although Chinese maritime continued to develop progressively from ancient times to 1433, a period of decline in maritime started with the sea ban policy that came into effect at the beginning of the Ming period and the end of Zheng He's travels in 1433. Ottoman maritime, on the other hand, showed a rapid development at the beginning of the 15th century, playing a major role in both the conquest of Istanbul and the making of the Black Sea a Turkish lake, although it acted with the tradition of naval veteran at the beginning of the 14th century and was not strong enough to resist states such as Venice.

4. The 15th and 16th centuries were the periods when the Ottoman maritime was strong and almost every campaign was victorious. On the other hand, since the middle of the 15th century, a decline was observed in Chinese maritime due to the effect of the maritime prohibition policy. In line with this policy, the citizens were not active even in coastal shipping. The navy, on the other hand, was used only in naval wars (naval wars with the Portuguese and Japanese pirates) and for protection. There was also a decline in ship technology and shipbuilding.

5. With the beginning of the Age of Discovery, the Portuguese reached India and captured the trade routes in the Indian Ocean. Meanwhile, Ming follows a closed policy and tries to protect only its territorial integrity. The Ottoman Empire, on the other hand, was not indifferent to the Muslims in the Red Sea asking for help, and organized many expeditions to India despite its geographical location. The Ottoman Empire showed the whole world that it was a naval empire with the victories it achieved not only on land but also in the seas.

6. Maritime activities of the Ming Dynasty in the 15th and 16th centuries were generally diplomatic (with a tribute system). In the early 15th century, the Ming established dominance in Southeast Asia with peace diplomacy. When it comes to the 16th century, it is seen that these diplomatic and commercial relations still continued. An example of this is the letter of the King of Malacca asking for help from the Ming emperor due to the Portuguese invasion. In the 15th and 16th centuries, Ottoman maritime policies of conquest and trade were followed. The Ottomans seized strategic commercial points under the auspices of Venice and Genoa in order to dominate the maritime trade routes.

7. It is clear that at the end of the 16th century, there was a pause in the Ottoman maritime business. However, this pause was due to the unofficial peace between the Christian world and the Turks. Even during the pause period, the Ottoman navy and ship technology were not neglected and shipbuilding continued. Contrary to the Ming, foreign trade was actively maintained. In the seas, of course, there were struggles with pirates who took advantage of this gap. The situation is the same in terms of pirates in Chinese maritime. The Ming Dynasty's neglect of the seas caused an increase in the number of pirates in the seas. Therefore, harsh policies were followed in order to defend the coasts against pirates and a long period of war with the Japanese pirates was started. However, since the Ming was active in the seas at the time of Zheng He's travels, the danger of pirates is not so threatening.

8. In the middle of the 17th century, Ottoman maritime moved away from its peaceful environment and showed itself again with the Crete campaign (1645) while she decline in Ming shipping still continued.