

## 15 - 18. YÜZYILLARDA ÇANAKKALE BOĞAZINI KORUYAN BÜYÜK ASKERİ YAPILAR VE BATARYALARI

İbrahim Başak DAĞGÜLÜ

Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi, Mimarlık Bölümü.  
[daggulu@gmail.com](mailto:daggulu@gmail.com)

### ÖZET

Yüzyıllar boyunca varlığını sürdürerek günümüze ulaşan yapılara baktığımızda, genellikle bu yapıların ya anıtsal özellikler taşıdığını ya da bir biçimde bu uzun zaman sürecinde işlevselliklerini sürdürebildiklerini görürüz. Özellikle askeri yapılar olan kaleler, tabyalar ve koruganlar, savunma teknolojilerinin çok fazla gelişme göstermediği 15.yy.dan - 19.yy ortalarına kadar küçük müdahalelerle işlevsel kalarak günümüze ulaşmayı başarmışlardır. Çanakkale Boğazını koruyan askeri yapılar olan kaleler, savaş alanlarında ana silah olarak topun yaygın olarak kullanılmaya başlandığı 15.yy.da inşa edilmeye başlamışlardır. Bu kaleler, neredeyse dört yüzyıl boyunca Çanakkale boğazını gemi geçişlerine kapatarak Osmanlı başkenti İstanbul'u çok ciddi tehditlere karşı korumuşlardır. Bu yapılar ve yapıların barındırdığı bataryalar, tehditlerin azaldığı ya da ortadan kalktığı belli dönemlerde ihmal edilmelerine karşın, kriz dönemlerinde elden geldiğince güçlendirilmiş ve yapıların fiziksel durumları iyileştirilmiştir. Çok yakın dönemlere kadar yapıların orijinalliklerini sürdürmelerinin en önemli nedenlerinden biri de topçuluk teknolojisinde yüzyıllar boyunca gerçekleşen küçük gelişmelerin yapı bünyesinde önemli güncellemelerin yapılmasını gerektirmemesidir. Ancak 19.yy ikinci yarısının başından itibaren topçuluk alanındaki olağanüstü gelişmeler bu kaleleri çağdışı kılarak devre dışı bırakmıştır. Bu yapılar en büyük hasarı bu yıllarda gerçekleşen gerek güncelleme çalışmalarından, gerekse yapılan savaşlarda modern ve güçlü silahların hedefi haline gelerek almışlardır. Çalışma, görsel ve yazılı tarihi belgelerden yararlanarak bu yapıları, en etkin dönemlerini yaşadıkları ve tümüyle orijinal oldukları 17.yy.daki halleriyle işlevsel açıdan çözümlenerek görselleştirilerek belgelemeyi amaçlamaktadır.

**Anahtar Kelimeler:** Askeri mimari, Savunma yapıları, Çanakkale Boğazı

### GREAT MILITARY BUILDINGS AND THEIR BATTERIES DEFEND THE ÇANAKKALE STRAIT DURING 15th-18th CENTURIES

### ABSTRACT

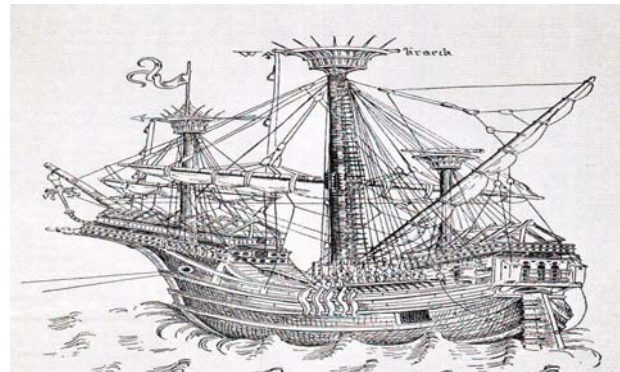
The buildings which kept their existence throughout the centuries are generally the buildings with monumental qualities or the ones which kept their functionality through long periods of time. Inconsiderable advancement in the field of defending technologies between 15th and mid of 19th centuries let especially military buildings such as fortresses, blockhouses and batteries to sustain their existence with minor changes throughout that era. The building of the fortresses defending Dardanelles has been started in the 15th century when artillery started to take place in the battle fields as the main weapon. These fortresses kept Dardanelles impassable for nearly four hundred years, defending the Ottoman capital İstanbul against very serious threats. Although these buildings and the artillery contained by them were neglected in the periods of time passed with seldom or complete inexistence of treads; the artillery and the fortress buildings were reinforced and restored as much as possible in the times of crisis. The little progress of artillery techniques in the past centuries is one of the most important reasons for the fortress buildings to sustain their originality until a very near past. However the remarkable advancement achieved in the field of artillery techniques in the second half of the 19th century left the fortresses outdated and inoperative. These fortresses have been damaged both by the upgrading and reinforcement Works in those years and also by becoming the target of modern and strong weapons in the wars. This study aims to analyse and document by visualizing functional state of these buildings in the 17th century when they were most effective and completely original; benefiting the visual and written historical documents.

**Key Words:** Military architecture, Defensive buildings, Dardanelles.

“Çanakkale” kelimesi Türkiye’de bir ilin adı olmanın dışında çok farklı anlamlar yüklü, sıradışı çağrışımlar yapan bir sözcüktür. Her Türk vatandaşı 1915 yılında bu bölgede yaşanan insanlık dramı ve kahramanlık destanı hakkında bilgi sahibidir. Çanakkale Boğazını deniz kuvvetleriyle zorlayarak geçmek ve İmparatorluk başkentini ele geçirmek sadece 1915 yılına ait bir girişim değildir. Daha önceki yıllarda da birçok kez denenmesine karşın, 1915 yılı, bu tasarının en büyük güç kullanımıyla uygulamaya konduğu yıldır. Ancak çok bilinmese de benzeri olaylar 15-19 yy.’lar arasında defalarca yaşanmış, bazı girişimler ise sadece tasarı aşamasında kalmıştır. Çanakkale ve İstanbul Boğazları, varlıklarıyla dünya denizlerini Karadeniz’e bağlayarak ticaret, ulaştırma ve askerlikte, egemeni olan uluslara bir çok avantaj sağlarlar. Ancak Çanakkale boğazı coğrafi yapısıyla İstanbul’un ulaşımı ve savunulması için fırsatlar sağlarken diğer yandan saldırganlara da ciddi taktik ve stratejik girişimlerde bulunabilme olanakları vermiştir. 15-19 yy. askeri teknolojisinin seviyesini bilmek, Çanakkale boğazının aynı zamanda hem savunulmasının hem de güç kullanılarak geçilebilmesinin neden çok zor olduğunun anlaşılmasını sağlamaktadır. Salırganlar için de, iyi savunulan bir boğazın geçilebilmesi hiç de kolay değildir. 15-19. yy.lar arasında,boğaza saldıranlar ve savunanların mücadelesi, karada yer alan top bataryaları ve gemilerde yer alan top bataryalarının mücadelesidir. Daha basite indirirsek, **bu kaleyle geminin savaşıdır.**

Boğazlarda ilk Osmanlı savunma yapıları 14. yy da inşa edilmeye başlanır. Fatih Sultan Mehmet İstanbul’u fethetirken Karadeniz bağlantısını inşa ettirdiği Rumeli Hisarı ile kesmiştir. Zaten bu hisarın tam karşısında daha eski bir yapı olan Anadolu Hisarı bulunmaktadır. Bu iki yapının birbirine mesafeleri yaklaşık olarak 700 m dir. Ve savunmayı geçilmez kılan şey de bu

mesafedir. Bu kalelerdeki hisarpeçeler (deniz kıyısında, ana bataryanın yer aldığı, içinde topların atış yapabileceği deliklerin bulunduğu, asıl hisar tarafından korunan dış sur duvarı) de yer alan toplar çok büyük çaplı ve neredeyse deniz seviyesinde ve denize paralel konumlanmış toplardır. Su yolunun bu bölgede çok dar olması nedeniyle her iki kıyıdan atılan taş güller ortada rahatlıkla buluşabilmekte hatta karşı kıyıya kadar ulaşabilmektedir. Bu topların kullanımı şu şekilde yapılmaktadır. Top sabit bir doğrultuya bakar, hedefe dönmez. Ancak gemi er geç topun atış doğrultusundan geçecektir. Zaten birçok atış doğrultusunda yönlenmiş çok sayıda sabit top vardır. Bu toplar gemi atış hattına geldiğinde ateş ederler. Taş gülle bir süre denize paralel uçtuktan sonra denize düşer ve bir sekme yapar, ancak ileri hareketine devam eder. Böylece sıradan bir atışta 6-8 sekme yaparak karşı kıyıya kadar ulaşır. Atış iki boyutlu bir uygulamadır, yani yüksekliği hesaba katılmaz. Sekmeler sırasınca taş gülle en fazla denizden birkaç metre yüksekliğinden, yüksekliğin yanlış hesap edilmesi sonucu güllenin kısa düşmesi ya da geminin üstünden geçmesi olasılık dışıdır. Hedef vurulur, kurtulma olasılığı düşüktür. Söz konusu taş güllerin zaman, zaman 600 kilo gibi dev boyutlara ulaşabildiği düşünülürse Karadeniz’den gelecek 15.yy savaş gemilerinin bu hattı gün ışığında geçme olasılığı çok düşüktür.[Ş.1]



[Ş1] Gravürde genellikle top taşımayan ya da çok az sayıda küçük çaplı top taşıyabilen bir 15.yy gemisi görülmekte.

Kuşatmadan önce bunu deneyen bir gemi olmuş, ancak bu girişim geminin batmasıyla sonuçlanınca Anadolu-Rumeli Hisarları hattı kuşatma sırasında bir daha zorlanmamıştır.<sup>[1]</sup> Bu yapılarda çoğunluğun düşündüğünün tersine, hisarlar top bataryalarını barındırmak için değil, kıyıda hisarpeçenin içinde yer alan ağır bataryaları korumak için yapılır. Buradan geçmenin tek yolu bir çıkarma yaparak ağır top bataryalarını ele geçirmek ya da yok etmektir. İşte hisarların ve içindeki muhafızların görevi bu olayın gerçekleşmesini engellemektir. Çanakkale boğazında, fetih öncesinde bu tür savunma yapılarının yapılamamış olması ciddi sorunlara yol açmıştır. Bilindiği gibi kuşatma sırasında kent, Çanakkale Boğazını geçerek gelen dönemin büyük tonajlı gemilerden oluşan bir filo tarafından ciddi bir yardım almıştır. Fetih girişimi öylesine hızlı gelişmiştir ki, Fatih'in Çanakkale Boğazında da İstanbul Boğazındaki benzeri savunma yapılarından oluşan bir hattın tamamlaması için ne zaman ne de kaynaklar yeterlidir. Ancak fetihten sonra Fatih, Çanakkale Boğazında çok güçlü savunma yapıları yapılması projesini hayata geçirebilecektir. Çok çeşitli rivayetler olmasına karşın en akla yakını bu yapıların, yani Çanakkale ve Kilitbahir'in 1459-1461 yılları arasında inşa edilmiş olduklarıdır. Bu iki yapının da ilk kitabeleri yok olmuş Kanuni döneminde yerleştirilen kitabeler ise işgal yılları sırasında düşman tarafından tahrip edildiği sanılmaktadır. 15-16.yy.lar boyunca dönemin topçulukta en gelişmiş ülkesi Osmanlı devletidir. Top dökümünde en cüretli projeler Osmanlı topraklarında hayata geçirilir. 1552 yılında Osmanlılara esir düşen ve üç yıl boyunca Kaptanı Derya Sinan Paşa'ya kölelik yapan bir İspanyol entelektüel'e göre, taşıma tertibatı da dahil olmak üzere topu ve topçusu Türklerinkine erişecek bir kral dünyada yoktur. Ona göre artık kullanılamaz diye İstanbul da bir

kenara bırakılan toplar bile İspanyol ordusunda kullanılanlardan iyidir.<sup>[2]</sup>

Hemen hemen her dönemde envantere eklenen ve sayıları artan bu toplar öylesine büyük çaplı ve güçlüdürler ki, ilk yerleştirilmelerinden yaklaşık 320 yıl sonra onların bazılarını Çanakkale Boğazı istihkamlarında gören bir Fransız askeri uzmanına göre 18.yy sonları itibarıyla hala dünyanın en güçlü toplarıdır.<sup>[3]</sup> Bazıları kolay taşınmak ve doldurulabilmek amaçlı olarak iki parçalı olarak yapılmışlardır ve ana gövdeyi oluşturan iki parça sahip oldukları vida yiv ve set sistemiyle döndürülerek birleştirilebilmektedir. Bu toplardan biri 600 kg ağırlığında taş gülle atabilen ve barut haznesi 150 kg kara barut alabilen bir toptur. Çapı yaklaşık olarak 1 zira, yani 75 cm (bir zira 75.8 cm dir.) civarında olmalıdır.<sup>[4]</sup> Bu hatları ziyaret eden Evliya Çelebiye göre, onun gördüğü dönemde bataryalarda daha büyük çaplı toplar da bulunmaktadır. Bu toplardan birinin namlusu içine girerek çömeldiğini ve rahatça oturabildiğini söyler.<sup>[5]</sup>

Kara barut korkunç bir patlayıcıdır. Her ne kadar 16-18.yy.larda kullanılan kara barutun daha düşük nitelikte olacağı kabul edilse de 600 kg.lık bir taş gülleği fırlatmak için 150 kilo kara barut, korkunç bir patlama ve itme gücü oluşturabilir.

Fatih Sultan Mehmet Çanakkale Boğazının en dar yerine karşılıklı iki kale yaptırır. Anadolu yakasında Kale-i Sultaniye ya da diğer adlarıyla Çanak Kalesi (Çimenlik kalesi), Avrupa yakasında ise Kilitbahir. Giriş çıkış yapan bütün gemiler bu hatta geldiklerinde durmak ve kontrol edilmek zorundadırlar. Bu iki kale arasındaki mesafenin 1200 metre olması nedeniyle topların atışları kolayca kesişmekte ve bir

[1] Albert GABRIEL "İstanbul Türk Kaleleri"

[2] "Pedronun Zorunlu İstanbul Seyyahatı".

[3] François de Tott "Türkler ve Tatarlar Arasında"

[4] François de Tott Y.a.g.e.

[5] Evliya Çelebi "Seyahatname"

geminin geçebileceği, toprakların ulaşamadığı bir ölü alan bulunmadığından boğazdan izinsiz geçmek son derece zordur. Bu iki kaleye bakıldığında birbirlerinden çok farklı yapıda oldukları görülür. 1659 yılında Boğazın girişine iki kale daha, yani Kumkale ve Seddülbahir yapılarak savunma hatları ikiye çıkarılır.

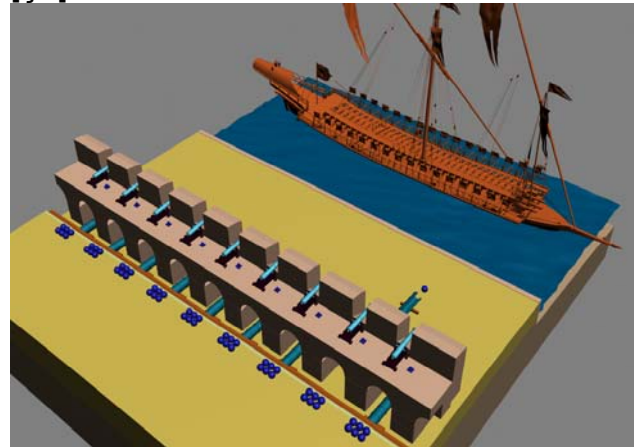
### **Yelken dönemi denizcilik teknolojisi ve Çanakale Boğazında seyir yapmanın güçlükleri:**

15-19.yy.lar arasında gemi inşa, direk donanımı ve yelken kullanım teknikleri konusunda çok ciddi gelişmeler yaşanmıştır. 15.yy gemileri temelde iki ana sınıf altında incelenebilirler: kürekli tekneler ve yelkenle hareket eden daha büyük tonajlı ve yuvarlak gövdeli tekneler. Kürekli tekneler rüzgara ve akıntıya karşı da hareket edebilirler, ancak tabii ki bunun da sınırları vardır. Bir kadirga sürekli olarak 2-3 mil arası hız yapabilmektedir. Yüzey akıntılarının ters ve güçlü olduğu günlerde boğazı geçmekte çok zorlanacak, akıntıya 1-2 mil gibi bir üstünlük sağlayarak adeta yavaş yürüyen bir insan hızıyla hareket edecek ve bataryalara karşı hiçbir şansı olmayacaktır. Yelkenli büyük tekneler ise sadece rüzgarı arkalarına alarak hareket ettikleri için boğaza giriş için güçlü bir güney rüzgarlarını beklemek zorundadırlar. Bu durumda bile yaklaşık olarak 2-3 mil hız yapacaklarından kalelerin arasından geçmeleri çok zordur. Bu yüzyılın gemileri az sayıda ve kısa menzilli toplar taşıyabilmektedirler.

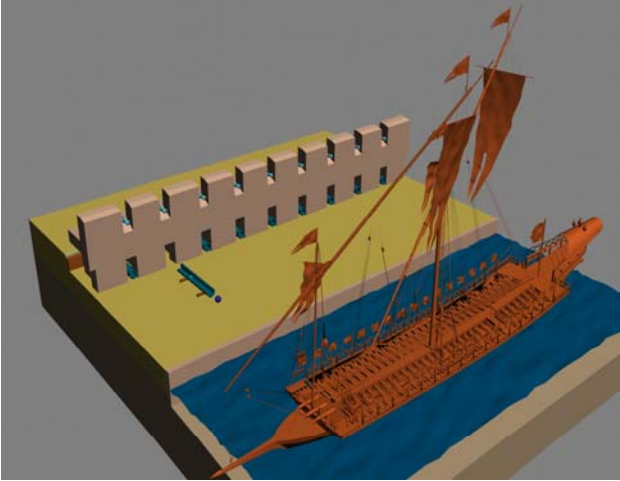
16.yy gemileri dönemin başlarında, 15.yy ikinci yarısındaki gemilerden çok ta farklı değildir. Özellikle kadirgalar çok az değişime uğramıştır. Büyük tonajlı yelkenli gemilerin direk ve yelken donanımlarında gelişmeler olmasına karşın, bu değişim seyirde önemli farklar yatacak boyutta değildir. 16.yy sonlarına doğru yelkenle hareket eden büyük gemilerin direk ve yelken donanımları daha da gelişir. Bu

arada gövdeleri de su dinamiği açısından daha başarılı olacakları şekilde biçimlendirilmeye başlanır. Ancak yine de rüzgarın geldiği yöne doğru hareket etmeleri olanaksızdır.

17.yy.da kadirgalar açısından önemli sayılabilecek değişiklikler söz konusu değildir. Yelkenli savaş kalyonları yelken pozisyonlarını zahmetli manevralarla değiştirerek ve gemisine göre değişen bir açıyla zikzak çizerek rüzgara karşı zor da olsa gidebilmektedirler. Yine en rahat seyir, arkadan belli tolerans sınırları içindeki bir açıyla gelen rüzgarı yakalayıp hareket ettirir. Bu gemilerin Boğaza, Ege'den Kuzey rüzgarları altında girmeleri ve zikzaklar çizerek (bocalayarak) ilerlemeye çalışmaları, gerek Boğazın geometrisi gerekse girişte iki kıyıda yer alan kalelere çok fazla yaklaşmak zorunda kalacakları için olanaksızdır. Bu durumda kolayca vurulacaklardır. Zaten Boğaz daha kuzeyde çok daraldığından ve güçlü akıntılar nedeniyle bocalama seyri de yapamayacaklardır. Böyle bir girişimde ana savunma hattı olan Kilitbahir-Kale-i Sultaniye hattını aşmaları ise olanaksızdır. [Ş2]



[Ş2-a] Modelde bir 17.yy baştardesinin sahip olduğu orta ve küçük çaplı 5-7 kadar topuyla Kumkale bataryalarının sadece bir bölümü karşısında ne denli zayıf kaldığı görülmektedir. Geminin ahşap kaplama kalınlığının 8-10cm, buna karşı kale duvarlarının 1,5-2m kalınlıkta olduğu dikkate alınmalıdır. Baştardesinin sahip olduğu en ağır top 16kg, diğer toplar da 10-6kg arasında olabilirler. (kaval topların kullanıldığı dönemde namlu uzunluğu karışla, topun çapı da attığı güllenin ağırlığı ile ifade edilmekteydi)



[Ş2-b]

Diğer taraftan Boğaza güney rüzgarlarıyla girdiklerinde girişteki kalelerin aralarındaki uzaklığın 3600 m kadar olması nedeniyle az hasar alarak ya da vurulmadan bu hattı geçebilme olasılıkları vardı. Ancak ana savunma hattını geçebilmeleri çok zordu. Bu hatta iki kale arasındaki mesafe 1200m kadardı. Gemiler kolayca vurulacaklardı. Üstlerine yaklaşık olarak 80 kadar büyük çaplı top ateş edecekti. Bazı toplar devasa boyutlardaydılar. Bu topların çok büyük çaplı olanlarının bazılarının, ikinci atışlarını yapmak için yaklaşık olarak 30-50 dakika arasında zamana gereksinimleri olmalarına karşın, tek bir isabetleri bir gemiyi savaş dışı bırakabilecekti. Girişteki savunma hattında da bu gemilerin belli oranda hasar alacakları düşünülürse, Boğazı zorlayan filo büyük oranda gemi ve personel kaybına uğrayacaktı. Bazı gemilerin geçmeyi başardıkları varsayılsa bile, bu gemiler de Marmara da bir deniz savaşı yapmayı göze almak zorunda kalacaklardı. Bu durumda saldırganlar için en elverişlisi, ya karanlık bir gecede geçiş yapmaya çalışmak ya da uygun bir pozisyondan savunma yapılarını yoğun ateş altına alarak yok etmek olabilirdi. Bunun dışında büyük sayıda asker karaya çıkarılarak geçişten önce kalelerin ele geçirilmesine çalışılabilirdi.

Bu tür tasarıları olan Avrupalı ulusların casusları, kalelerdeki askerlerin toplam sayısının 3000 civarında olduğunu, karadan

ve denizden birlikte yapılacak kuşatmaya dayanamayacaklarını, çevredeki illerden yardım gelmesinin ise bir haftadan önce olamayacağını düşünmekteydiler. Özellikle Fransa kralı 14. Lui, 1683'teki Osmanlıların ikinci Viyana seferinin başarısızlıkla sonuçlanmasından sonra İstanbul'un fetih tasarısı için çok istekli görülmekteydi. Bu tasarı için çeşitli görünümde çok sayıda casus Osmanlı topraklarına gerek savunma olanaklarını, ordunun ve donanmanın durumunu öğrenmek, gerekse etnik yapı ve bu halkların aralarındaki anlaşmazlıklar hakkında detaylı bilgi toplanması amacıyla gönderildi. Bu detaylı çalışmalar sonucu ortaya çıkan tasarıda, Boğazın geçilerek İstanbul'un alınması ve Osmanlı İmparatorluğunun yıkılması için gereken donanma ve ordu; 60 kalyon 30 kadırga ve 30.000 bini süvari, 40.000 bini yaya olmak üzere 70.000 askerden oluşmaktaydı.<sup>[6]</sup> 14.Lui'nin ve uzmanlarının tasarısına göre bu kuvvetler Boğazı geçmek, İstanbul'u yakıp yıkmak ve sırasıyla Mısırdan, Suriye ve Lübnan kıyılarına; Egeden Karadeniz e kadar Osmanlı İmparatorluğunun tüm stratejik kıyılarını ve kentlerini ele geçirerek devleti yıkmak için yeterli olacaktı. Bu kadar cüretkar tasarılar üretebilmelerinin mantıklı bir nedeni de yok değildir aslında. Bu neden, İmparatorluğun gerçekten de iki önemli zafiyetinden kaynaklanmaktaydı. Bu iki zafiyet tıpkı yumurta-tavuk ilişkisi gibi birbirlerinden doğmaktaydılar. Ekonomi çok bozuk olduğundan donanmaya yapılması gereken harcamalar kısılmaktaydı. Yetersiz ve eğitimsiz donanmanın savaşlarda kayıplara uğraması ise, yenilenmesi gerektiğinden ekonomiyi daha da bozuyordu. Sorun eskilere dayansa da, bu zafiyetin çok net biçimde ortaya çıkması Girit savaşıyla başlamıştı. Osmanlı devletinin Donanma ana üssü çok uzun zamandır haliçteydi. Burası çok güvenli bir liman ve aynı zamanda dünyanın en büyük tersanelerinden birini barındıran, tüm rüzgarlardan doğal olarak korunmuş ve

[6] Faruk Bilici "XIV. Louis ve İstanbul'u Fetih Tasarısı"

kıyıları en büyük gemilerin bile karaya yaklaşabilecekleri kadar derin bir doğal oluşumdur. Ancak bir savaş sırasında düşman Çanakkale boğazını bloke ederse donanma açık denize çıkamıyordu. Osmanlı devleti Marmaris koylarından birini ikinci bir donanma üssü haline getirmek için tasarılar üretmişse de, gerek mali durum, gerekse donanmayla ilgili stratejik hedeflerin değişmesi sonucu bu tasarılar gerçekleştirilemedi.

### **Girit Savaşı başladığında Donanmanın durumu ve donanmayla ilgili üst düzey devlet adamlarının düşünceleri :**

Girit savaşının başlangıcında Osmanlı Donanması ana savaş gemisi türü olarak kürekli tekneler olan Mavnalar ve Kadırgalardan oluşmaktaydı. Mavnalar yıllara göre değişerek, donanma kuruluşunda 6-10 arasında bir sayıda yer almaktaydılar. Bu tür savaş gemileri çoğunlukla 6 tanesi ağır ve uzun menzilli olan 20-26 kadar top taşıyorlardı. Ağır toplar sadece ileri doğru ateş edebiliyor, diğer toplar çoğunlukla her iki bordaya eşit olarak bölünmüş ve günümüzdeki makineli tüfeklerin işlevini gören ve düşman gemisinin personelini yok etme amaçlı saçma toplarından oluşuyorlardı. Bu gemide topçuların dışında 100 kadar tüfekli savaşçı bulunmaktaydı. Kürekçilerle birlikte tüm personeli 800 kişi kadardı.<sup>[7]</sup> Donanmadaki kadırga sayılarında değişiklik olsa da genelde bu sayı sefer yıllarında 80-100 dolayındaydı. Kadırgalarda teknenin önünde ileri doğru konumlandırılmış uzun menzilli, ancak çapı çok büyük olmayan genellikle 3 top bulunmaktaydı. 50-60 kadar tüfekli savaşçı taşımaktaydılar. Her iki geminin de önemli dezavantajları bulunmaktaydı. Bu gemiler yelken direklerine ve yelkenlere sahip olmalarına karşın, rüzgarı sadece arkadan ve belli açılarda sınırlar içinde aldıklarında yelken açabilirlerdi. Dengeleri yandan gelen sert

rüzgarlarda yelken açmalarına izin vermemektedir. Çünkü kürekle hareket edebilmek için her iki gemi de olabildiğince hafif yapılmaya çalışılmakta bu nedenle de su kesimleri çok az olmaktadır. Osmanlı Donanmasında kalyonlar da olmasına karşın bu türden gemiler sadece taşımacılıkta kullanılmakta ve deniz savaşlarına katılmamaktaydılar. Bu bir taktik seçimdi. Nedeni ise rüzgarlı havalarda kalyonların çok etkin olmalarına karşın, özellikle Akdeniz yazlarındaki sakin ve rüzgarsız havalarda hareket yeteneklerini tümüyle kaybetmeleri ve hedef haline gelmeleri idi. Ayrıca bu gemiler çok pahalıydılar. Daha önemlisi kalyonları kullanacak personelin yetişmesi çok uzun zaman almaktaydı. Kadırgalar ve mavnalar kalyonlara nazaran ucuzdu, kolayca ve kısa zamanda yapılabiliyorlardı, rüzgarsız havalarda da hareketlerine devam edebiliyorlardı. Bu gemilerin personellerini yetiştirmek çok daha kısa zaman alıyordu. Dönemin ünlü deniz tarihçisi Katip Çelebi o zamanlar Osmanlı toplumunda, denizcisinden devlet adamına birçok kişinin ortak düşüncesi olan şeyi şu sözlerle açıklamaktaydı, “Donanma Yüğrük ola istediği yere gide”.<sup>[8]</sup> Bu söz, üstü kapalı olarak, Donanma sadece kürekli teknelerden kurulmalıdır anlamına gelmekteydi. Ortak düşünceye göre kalyonlar asker, silah taşımaları ve lojistik destek amaçlı hizmet vermeli, kendi topları ve asıl donanma tarafından korunmalıydılar. Ana savaş filosu ise Mavnalar ve kadırgalardan oluşmalıydı. Günümüzde inanması çok kolay olmasa da, mavna ve kadırganın geleneksel savaş gemilerimiz olduğuna, kalyonun ise düşman denizcilik kültürünün ürünü olduğuna, bu nedenle de Osmanlılar tarafından ana savaş gemisi sınıfı olarak kabul edilmesinin geleneklere ve atalarına bir tür saygısızlık olacağına inanılmaktaydı. Katip Çelebi 1656 da kaleme aldığı ünlü “Tuhfetül Kibar Fi Esfaril Bihar” adlı eserinde büyüktün

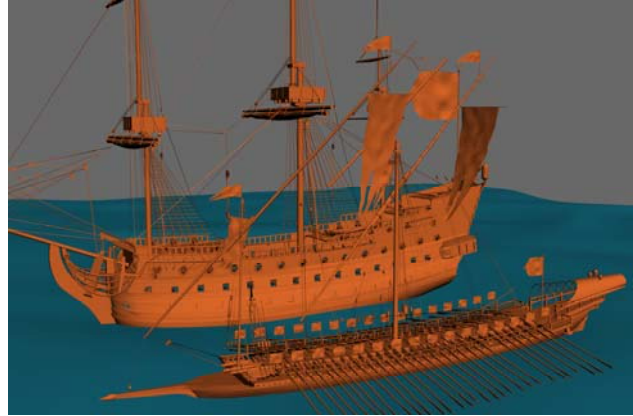
<sup>[7]</sup> Katip Çelebi “Tuhfetül Kibar fi Esfaril Bihar”

<sup>[8]</sup> Katip Çelebi Y.a.g.e.

küçüğe tüm kürekli donanma gemilerini detaylı olarak anlatırken, onlardan çok daha güçlü ve görkemli olan Osmanlı kalyonları için özetle şunları söylemekteydi; **“Kalyon da buna göre nice türlü olur, lakin donanmada Burtun’dan başka çeşitler kullanılmayıp o da yakında gerek olmakla söz uzatılacak yer değildir. Onları çokluk kafirler kullanır”**.<sup>[9]</sup> Dönemin bir entelektüelinin ve deniz tarihçisinin bu sözlerinden de anlaşılacağı gibi, düşman tarafından tasarlanan bir araca muhtaç olmak gurur kırıcı olarak algılanmaktaydı.

### **“Kalyon” düşmanın gemisi. (1656)**

Girit savaşının devam ettiği yıllarda, batıda sadece savaş için üretilmiş büyük tonajlı yelkenli gemiler kullanılmaktaydı. Bunların temel özelliği, gövdelerinin ağır savaş koşullarına dayanabilmeleri için son derece sağlam yapılmaları ve birden fazla güvertede çok sayıda top taşıyabilmeleriydi. Uygun rüzgarda kadirga ve mavnaya oranla çok daha hızlıydı. Savaşması bile gerekmezdi, düşmanın üstüne gidip, çarparak onu ezmesi yeterliydi. Bu tür savaş gemilerinin çoğunluğu 40-80 arası top taşımaktaydılar. Bu topların menzilleri kadirga ve mavna baş toplarına oranla biraz daha kısa kalmasına karşın, sayı olarak korkunç bir üstünlükleri söz konusuydu. Yüzlerce silahlı adam taşımaktaydılar. Eğer kadirgalar tarafından rüzgarsız bir havada yakalanırsa yirmi kadirgayla aynı anda savaşabilirdi. 50 kalyondan oluşan bir filo 1500-2500 top ve 15.000 savaşçı taşımaya karşın, içinde birkaç mavna olan 50 kadirgalık bir filo sadece 200 top ve 3000 savaşçı taşıyabiliyordu. Kısacası sadece kürekli teknelerden oluşan bir donanmanın kendi sayılarının yarısı kadar kalyonu bile bir deniz savaşında yenmesini beklemek bir mucize beklemekten farksızdı.<sup>[Ş.3]</sup>



[Ş.3] Bilgisayar modelinde 17.yy sonlarına ait 96 toplu bir Osmanlı kalyonu ve 5 toplu bir Osmanlı baştardesi birlikte görülmekte. İki geminin boyları hemen, hemen aynı olmasına karşın, taşıdıkları ağır silahlar ve tekne dirençleri açısından korkunç bir güç farkı vardır. Bu güçte bir savaş kalyonu, rahatlıkla 20 kadar kadirgaya karşı koyabilir ve bu savaşı kazanabilir.

### **Girit Savaşı'nın neden olduğu zorunlu değişiklikler:**

Bu savaş sürdüğü uzun yıllar içinde çok sayıda felaketin yaşanmasına neden olarak, Osmanlı devlet yetkilileri ve donanma subayları arasında önemli düşünce değişiklikleri yarattı. İlk başlarda devlet ileri gelenleri, kürekli donanma gemilerini, Kuzey Afrika kıyılarında yerleşik Osmanlı tebaasının sahip olduğu kalyonlarla desteklemeyi ve bu gemilerden oluşacak filoya her türlü nakil işinin yaptırılmasını planlamaktaydı. Yetmezse, genelde her durumda tarafsız gözükerek, ticari eylemlerini sürdürmeye çalışan ve büyük paralar kazanan Hollanda ve diğer Avrupalı ulusların ticaret filolarından da gemi kiralama yoluna gidilebileceği düşünülüyordu. Savaş sırasında yaşananlar, İngiliz, Fransız ve Hollandalılardan ödünç gemi alınmasına neden oldu.<sup>[10]</sup> Bu gemiler ticari seferleri sırasında açık denizde kendilerini korsanlardan korumak için top güvertelerine de sahip olduklarından, aynı zamanda güçlü bir kalyon donanması da oluşturulmuş olacaktı. Özellikle kuzey Afrika üslü kalyon filolarındaki bazı gemiler korsan gemileriydi ve savaş gemisi olarak yapılmışlardı. Ancak bu korsanlık devlet

[9] Katip Çelebi “Tuhfetül Kibar fi Esfaril Bihar”

[10] Robert Mantran “17.yy. İkinci Yarısında İstanbul”

izniyle yapılan ve sadece devletin düşmanlarına saldırmalarına izin verilen yasal bir organizasyondur. Bu katılımlarla devlet donanması toplam olarak 100 kürekli savaş gemisi ve 5-10 tanesi tersaneye ait gerisi davetli ve kiralık 50 kadar kalyondan oluşabilecekti. Aslında bu iki gemi sınıfı seyir açısından birbirleri ile hiçte uyumlu hareket edemiyorlardı. Kalyonlara uygun olan havalarda bir çoğunda kürekli tekneler ağır kalıyor ve donanmanın yavaşlamasına neden oluyor, rüzgarsız havalarda ya da uygun olmayan rüzgarlarda kalyonlar hareketsiz kalıyor, hareket yeteneklerini sürdürmelerine karşın kürekli tekneler onları beklemek zorunda kalıyorlardı. Rüzgarsız havalarda kürekli tekneler yelkenli olanları yedekleyerek ortalama saatte 1 mil gibi bir hızla donanma hareketini sürdürebiliyordu. İşte 17.yy başlarında Osmanlı Donanmasının taktisyenleri kalyonların ağır ve çok sayıda silah taşıma yeteneği ile kürekli savaş gemilerinin fırtına dışında her hava koşulunda düşükte olsa belli bir hızla operasyon yapabilme yetenekleri arasında seçim yapmak zorunda kaldıklarında, birçok etkenin yanında ekonominin zayıf durumunu da göz önüne alarak, ucuz olan kürekli tekneleri seçmek zorunda kalmışlardı. 17.yy sonlarına doğru mükemmel donanımlı bir kadirga 1.000.000 akçeye mal edilebilirken, ortalama boyutlarda bir savaş kalyonu 5.000.000 akçeye, birinci sınıf bir kalyon ise (üç ambarlı) 8.000.000-10.000.000 milyon akçeye mal oluyordu. Kalyon personelinin çok daha zor yetiştiği ve yıllık maaş toplamlarının forsaların kürek çektiği kadirgalara oranla çok daha fazla olduğu da ortadaydı. Bakım ve onarım giderleri de yüksekti. Tüm bu giderler dikkate alındığında birinci sınıf bir kalyonun maliyetine mükemmel donanımlı en az on kadirga yapılabilirdi. Girit Savaşı İmparatorluk donanması bu durumdayken başladı ve yıllarca sürdü. Devlet çoğu zaman Kuzey Afrika filolarından düşündüğü biçimde yararlanamadı. Uygulamadaki bazı yöntemler çok kötü sonuçlar veriyordu.

17.yy ikinci çeyreğinde uygulanan yöntemlere göre bu filolar savaş zamanı devlet tarafından davet ediliyorlar, onlara tanınan ayrıcalıkların karşılığı olarak devlet için savaşmaları isteniyor, ancak savaşta her biri bir servet değerindeki gemileri kaybedilirse herhangi bir tazminat ödenmiyordu. Bu diğer savaş kayıp ve giderleri içinde söz konusuydu.<sup>[11]</sup> Şüphesiz bunun nedenlerinden en önemlisi devletin ekonomik durumunun kötülüğüydü. Bu nedenle bir deniz savaşı olduğunda bu filolar uzaktan savaşmayı seçiyor, bazen bunu bile yapmadan savaşa girmeden hattan ayrılıyor. Düşman da bu durumun farkında olduğundan onları ciddi olarak hesaba bile katmıyordu. Bir çok kez azarlanmalarına karşın bu filoların kaptanları, bu gemilerin kendileri için yaşamsal olduğunu tüm personelin yaşamının, gemiden elde edilen gelirle sürdürüldüğünü, gemi kaybedilirse her şeylerini kaybetmiş olacaklarını söylüyorlardı. Devlet de tazminat vermeye yanaşmıyordu. Bu küçümsenebilecek bir rakam değildi. Yirmi gemi kaybedilse yaklaşık olarak 40.000.000 akçe tazminat ödenmesi gerekecekti ki bozuk mali durumla bu çok zor olacaktı. Ayrıca bu gemiler korsan gemisi olarak tasarlandıkları için savaşın birinci hattında yer almaya uygun değillerdi. Bu gemiler düşük tonajlı, az sayıda ve küçük çaplı toplar taşıyan gemilerdi. Bütün güçleriyle ve istekle savaşa katılsalar bile, önemli hizmetler yapmaları olanaksızdı. Diğer kiralık gemiler, yani Avrupalı uluslardan kiralanmış gemiler için ödenen kira bedelinin dışında kayıp durumunda tazminat ödenmesiyle ilgili bir anlaşma olup olmadığı bilinmiyor. Ard arda yaşanan kötü deneyimler sonrasında devlet kendine ait bir kalyon donanma oluşturulmasına karar vermek zorunda kaldı. İşte Katip Çelebinin "...yakın zamanda gerek olmakla..." dediği bu dönemdir. Bu karardan sonra donanmada

[11] Faruk Bilici "XIV.Louis ve İstanbul Fetih Tasarısı"



30 kadar kalyon ön saflarda yer almaya başladı.

Düşman devlet Venedik'ti. Venedik küçük bir kent devleti gibi gözükmesine karşın, Akdeniz ve Ege deki birçok adası, büyük ticari kapasitesi, ticari ve savaş donanması ile tam bir denizci devletti. Ayrıca her zaman diğer Avrupalı uluslardan da yardım almaktaydı. Varlığı denizlerdeki başarısına, denizlerdeki başarısı ise donanmasının gücüne bağlıydı. Bu nedenle her zaman formda olan büyük bir donanmaya ve çok büyük ve gelişkin bir tersaneye sahipti. Bunun dışında kurumsallaşmış ciddi bir yelkenli donanma gelenekleri vardı. Bu donanmada yıllara göre değişen sayıda 20-40 kadar savaş kalyonu da yer almaktaydı. Ve bu kalyonlar Girit savaşı sırasında her bahar takviye ve malzeme götüren Osmanlı donanmasının çıkışını engellemek amacıyla Çanakkale Boğazının Ege girişini ablukaya almaya başladılar. Katip Çelebinin söylediği gibi Koskoca Osmanlı devleti için kalyon yapmak hiçte zor değildi. Zor olan, kalyonları kullanacak olan maharetli personelin ve subayların yetiştirilmesiydi. Ve güçlü bir düşmanla savaşırken acemi personele deneyim kazandırmaya çalışmak çok zordu. Her bahar Venedik kalyonları Boğazı abluka altına almaya başladılar. Boğazın, girişte, savunulması gereken bir su yolu için çok geniş olması ve bu aşırı genişlik nedeniyle karada üslenecek top bataryalarının menzillerinin tüm Boğazı ateş altına alamayacak olmaları nedeniyle savunma yapılarının inşa edilmemiş olmasından kaynaklanan zafiyeti değerlendirerek Venedik kalyonları Boğazın içine girmekte ve Morto koyu civarında yatarak ablukayı başlatmaktaydılar. Yarımada'nın topoğrafyasının ulaşımına uygun olmaması, ulaşımın dar ve yetersiz keçi yollarından sağlanması nedeniyle bu kıyılara büyük top bataryaları getirilmesi de çok zor olmaktaydı. Toplar ancak denizden getirilebilirdi. Gemilere ateş açabilecek bataryalar iki temel biçimde kurgulanabilirdi. Birincisi deniz kıyısında yerleştirilecek ve iki

boyutlu atış yaparak ve güllerini deniz üzerinde sektirerek hedefi vuran ağır bataryalar. İkincisi ise kıyıda ya da uzakta tepelerde konumlandırılmış eğik atışlı uzun menzilli toplar. Birinci olasılık düşman gemilerine en büyük hasarı verebilecek seçenek olmasına karşın kıyıda açıkta ya da basit istihkamlar arasında konuşlandırıldığında düşman donanmasının 1000-1200 topu için kolay hedef oluşturacağından olanaksızdı. İkinci olasılıkta ise, eğik atış yapan o dönemin topçuluğu için açı ve mesafeyi ayarlayarak aynı noktaya ya da yakınına birden fazla güllenin isabet ettirilmesinin neredeyse olanaksız olması nedeniyle önemli sonuçlar elde etme şansı yoktu. Hedefi vurmak özellikle uzun menzillerde rastlantılara bağlıydı. Bunun nedenleri topların namlularının iç yapılarının yeterince düzgün ve her topta standart olmaması, kullanılan barutun üretim sürecine bağlı olarak her zaman aynı gaz basıncını oluşturamamasıydı. Topun yükseliş açısı da top nişancısının göz kararı ile belirlenmekteydi. Ayrıca bazı büyük toplar bir saatlik bir zaman diliminde sadece bir kez ateş edebiliyorlardı. Bunun anlamı ilk atışta isabet zorunluluğuydu.

Bu durumda tek çözüm Boğaz girişine, atışları Boğazın ortasında kesişecek, büyük çaplı topların yerleştirildiği güçlü ve kalıcı koruma yapılarının yapılmasıydı. Bu nedenle Anadolu yakasında Kumburnu kalesi (kumkale), Rumeli yakasında ise Seddülbahir kalesi 1658-1659 yılları arasında inşa edilerek Venedik donanmasının Boğaza girerek yatması engellenmiş oldu. Bu Boğazı koruyan, yapım sırasına göre ikinci güçlü hattı. Bu iki yapı tamamlandıktan sonra yüzyıllar boyunca düşman girişimler için son derece caydırıcı oldular. 600 kiloluk sert mermer ya da granit güller ahşap gemiler üzerinde son derece yıkıcı etkiler yaratabilmekteydiler. Tek bir isabet en güçlü gemiyi batırabilirdi. Gerçekten de kalelerin yapılmasından önceki son abluka

sırasında toprak tabyalara yerleştirilmiş uzun menzilli kum burnu toplarından birinin topçusu eğik atışlı bir topla tek bir isabet ile Venedik Amiral gemisini batırarak düşman filosunun ablukayı kaldırmasını sağlamıştı. Bu isabet çok büyük bir şans eseri gerçekleşmişti şüphesiz. Büyük bir uzaklıktan 2-3m den fazla boyda olmayan ve baştardenin ambarında yer alan cephanelik vurulmuştu. Amirallerini kaybeden ve bilmedikleri çok gelişmiş bir topun kullanılmış olabileceğinden korkan tüm Venedik filosu ablukayı kaldırarak çekilmişti. Yetersiz eğitilmiş personel yüzünden savaşlarda oluşan kalyon kayıplarının Osmanlı Devletinin bütçesine yüklediği büyük maliyet ve artan vergiler nedeniyle vergi veren herkesin buna kalyon yapımının neden olduğunu bilmesi, zaten toplumdaki gerici akımların “düşmanın gemisi” olduğu için kalyona karşı olmalarının verdiği rahatlıkla birkaç yıl sonra donanma kuruluşundan kalyonların çıkarılması ve donanmanın eskiden olduğu gibi sadece kadırgalardan oluşturulması gibi trajik bir karar verildi. Aslında bu karar tümüyle ekonomikti ve her kesimce kabul edilebilir mazeretlerin altına gizlenmişti. Bunun anlamı, on binlerce kilometre kıyı şeridinde ve yüzlerce adaya sahip, 6 denize kıyısı olan İmparatorluğun gerçek anlamda bir donanması olmayacağıydı. Devlet bütçesinden Donanma harcamaları kalemi yok edilerek ciddi bir tasarruf sağlamıştı. Ama kısa süre içinde daha ağır ve daha yaşamsal bedeller ödenmek zorunda kalınacaktı. Ancak yine de 1655 yılında 500.000.000 akçe gelire sahip bütçedeki gider 670.000.000 akçe iken, özellikle donanma harcamaları kısılarak 1661 yılında 581.000.000 akçe gelire karşın 593.000.000 akçe harcama yapılarak bütçe açığı %2 ye düşürülmüştü.<sup>[12]</sup> İşte Fransa Kralı 14.Lui'nin çok cüretkar gözükten tasarısı Osmanlı Donanmasının büyük zafiyet içinde olduğu bu yıllara rastlamaktadır. 1680 yılında yaşanan Sakız

olayında, Trablus korsan kalyonlarını takip ederek gelen ve limanı ablukaya alan ve topa tutan, ancak kalyonlardan oluşmuş Fransız filosuna kadırgalarla yanıt verilememiş olması ayrıca birkaç yıl sonra çıkan Venedik savaşındaki kayıpların neden olduğu baskılarla 1682-1683 yılında yeniden kalyon yapımına başlanmıştır. Ancak bir kalyon donanma geleneği başlatmak için inşa edilen 10 kalyon, denizlerde başarı için çok yetersizdir. Bu filo bir gemisini de fırtınada, Kıbrıs adasının batı ucunda kaybetmişti. İşte 14.Lui'nin cesur tasarısı, Boğazdaki savunma yapılarındaki düzensizlik, organizasyon bozukluğu ve henüz iyi yetişmemiş, yeterince deneyimli olmayan bir personel tarafından kullanılmakta olan 9 savaş kalyonuna karşı kendi donanmasının sayıca ve deneyimce daha güçlü olması düşüncesine dayanılarak ortaya çıkmıştır.

#### **Boğazı geçme çabalarının belli başlıları şunlardır.**

- 16.yy da Avrupa birleşik donanmasının geçiş tasarıları.
- 17.yy da Papalığın bir haçlı donanması oluşturarak Boğazı geçme tasarısı.
- 17.yy da Girit savaşı yıllarındaki Venedik Ablukaları ve Boğazı geçme girişimleri.
- 17.yy da Fransa Kralı XIV.Lui'nin ciddi ve detaylı çalışmalar sonunda hazırlanan Boğazı geçme ve İstanbul u yakma tasarısı.
- Çeşme faciasını takip eden yıllardan yani 18.yy son çeyreğinden 19.yy başlarına kadar Rusların tasarıları ve denemeleri.
- 19.yy başlarında İngiliz donanmasının, sonuçsuz, başarılı girişimi.
- 20.yy başlarında İtalyan donanmasının girişimi.
- 1915 yılında İngiliz-Fransız Donanmalarının ortak girişimi

[12] Robert Mantran

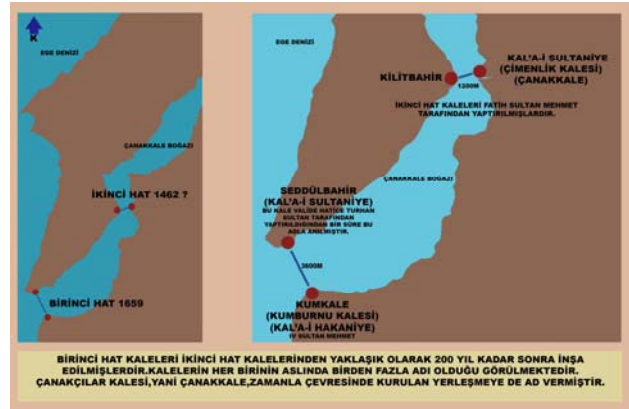
“17.yy. İkinci Yarısında İstanbul”

Bunların dışında çok sayıda tasarım aşamasında kalmış, ya da ciddi ilgi görmemiş Boğazı geçerek İstanbul'u ele geçirme projeleri batıda üretilmiştir.

### **Koruma Yapıları, Birinci hat:**

Boğazın girişindeki birinci hat, daha içerdeki ikinci hattın yaklaşık olarak iki yüzyıl sonra oluşturulmuştur. Hattı oluşturan iki kaleden Anadolu yakasındaki Kumkale, Rumeli yakasındaki ise Seddülbahir'dir. Bu iki kale düşman gemilerinin Boğazın içine girerek yatmaları ve donanma çıkışını engellemelerini önlemek amacıyla geçici bataryaların yeterli caydırıcılığa sahip olmadığı anlaşılmış üzerine IV.Mehmet'in saltanat yıllarında, Köprülü Mehmet Paşa tarafından yaptırılmıştır. Köprülü bu görevi eski kaptanı deryalardan Ali Paşa'ya vermiş, Ali Paşa da çok büyük boyutlu ve güçlü bataryalarla donatılmış bu iki yapıyı tasarlama ve uygulama işi için mimar Mustafa Ağa ve Mehmet Paşa'yı seçerek yapıların gerçekten de kısa bir sürede tamamlanmasını sağlamıştır. Bu iki yapı da 1660 yılı civarında bitirilmiş ve kullanıma alınmıştır. Anadolu yakasında yapılan kalenin giderleri dönemin padişahı IV.Mehmet'in kişisel gelirlerinden karşılandığı için, bir süre "Kal'a-i Hakaniye" diye anıldıysa da sonunda bulunduğu yer olan kumburnundan dolayı, adı Kumburnu kalesi olarak değişti. Zamanla da Kumkale olarak anılmaya başladı. Avrupa yakasındaki kalenin giderleri, Valide Hatice Turhan Sultan tarafından karşılandığından, Kal'a-i Sultaniye denildi.<sup>[13]</sup> Ancak bu ad ikinci hatta yer alan ve Fatih Sultan Mehmet tarafından yaptırılan Kal'a-i Sultaniye ile karışmaktaydı. Zaman içinde de bu ad terk edilerek, Seddülbahir ismi kullanılmaya başlandı. Ayrıca bu tarihlerde diğer bataryalar da gözden geçirilerek güncellenmiştir. Bu iki koruma yapısının tamamlanmasıyla ablukaya yeltenen

herhangi bir düşman filosunun Morto koyu ya da Karanlıkıman'da yatmaları olanaksız hale gelmiştir. Boğazın tam orta hattını izleyen bir filo kayıpları ve hasarı göze alırsa bu hattı geçebilir ve içeri girebilirdi. Ancak coğrafi konumları ve günün topçuluk teknolojisi dikkate alındığında bu iki kalenin amacı, geçilmez bir hat oluşturmaktan çok, düşman donanmasının Boğaza giriş yaparak iç koyularda yatmasına engel olmaktı.[Ş.4] Bu açıdan her iki kalenin



[Ş.4]

yeri de dikkatle seçilmiş ve bu kaleler işlevlerini son derece iyi biçimde yerine getirmişlerdi. Aslında bu iki kaleden atılan toplar ortada buluşuyor ve deniz yüzeyinde topların ulaşamadığı ölü bir alan bulunmuyordu. Ancak 1687 yılında kaleleri inceleyen, Fransız kralının bir casusuna göre bu güller her ne kadar kesişse de bu menzile ölü olarak geliyorlardı.<sup>[14]</sup> Bunun anlamı eğik atış yollarının son bölümünde artık hızlarını kaybetmeleri ve neredeyse bir serbest düşüş halinde bu menzile ulaşmalarıydı. Ancak yine de standart uzun menzilli topların gülleri 300 kiloluk ağırlıklarıyla bu durumda bile gemilere ciddi hasarlar verebilirlerdi. Kalelerin varlığı, ablukaya yeltenecek bir düşmanın Boğazın içine girerek yatmasına izin vermemekteydi. Bu durumda düşman Boğaz girişi dışında yatacak, etkili bir abluka hattı kurmakta güçlük çekecek, bu amaçla donanmasını büyük bir alana yaymak zorunda kalacaktı. Bunu yapsa bile özellikle gece çıkışlarına

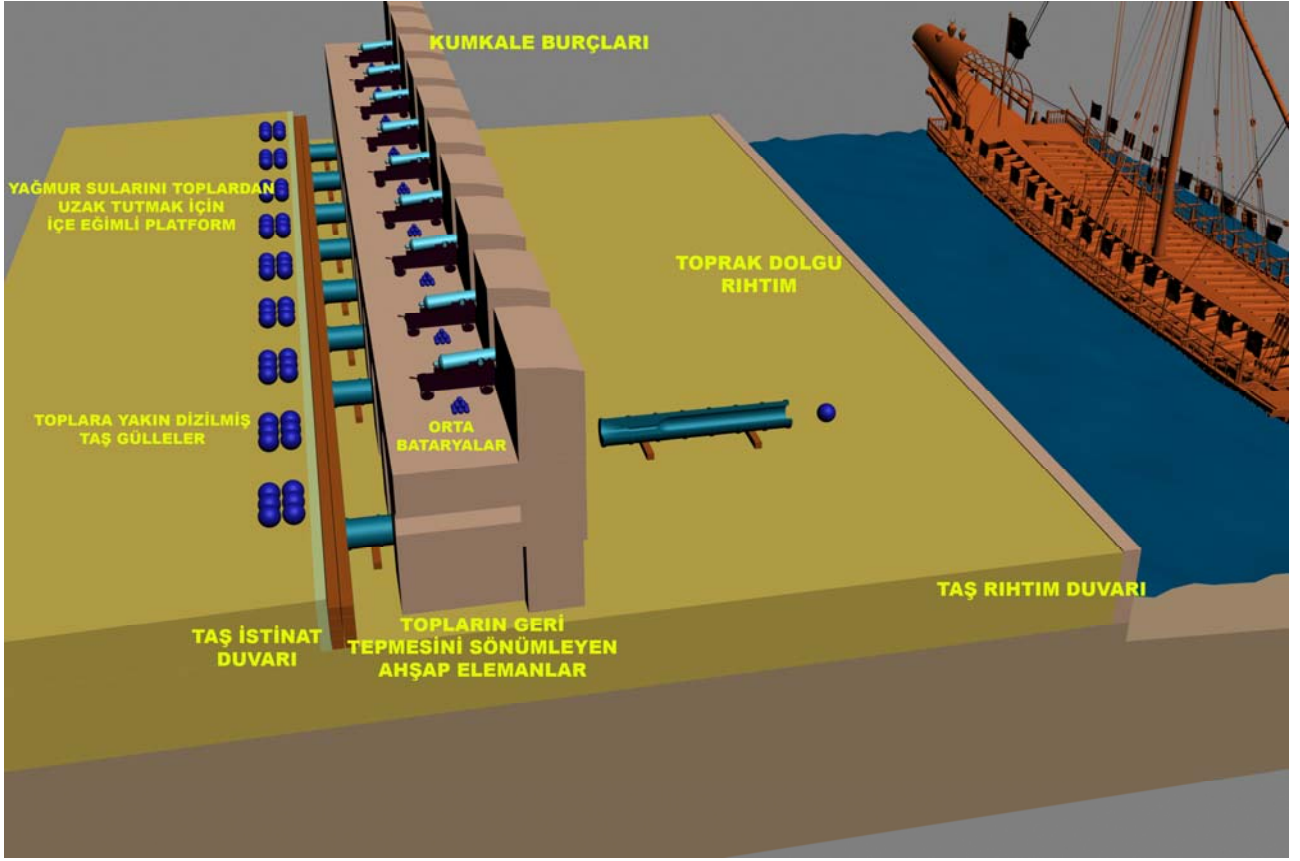
[13] Ergun Göze "Çanakkale Destanı" Boğaziçi Yayınları

[14] Faruk Bilici "XIV.Louis ve İstanbulu Fetih Tasarısı"

engel olması çok zor olacaktı. Ayrıca ani çıkan fırtınalarda abluka yapan filo sığınacak yer bulamayacağından önemli kayıplara uğrayabilirdi. Son olarak abluka yapan filo Boğaz girişinde konuşlandırılmış ve su kaynaklarını tutan askeri birlikler nedeniyle, su ikmalini, çok büyük zorluklarla belki de yüzlerce mil uzaktaki kaynaklardan yapmak zorunda kalacaktı. Bu durumda abluka yapan filo su nakledecek gemileri korumak için de bir güç ayırmak zorunda olacaktı. Boğaz girişi yakınlarındaki su kaynakları özellikle yaz aylarında çok az ve yetersizdi. Venedik ablukaları sırasında bu kaynaklar Osmanlı askerlerince tutulmuş ve Venediklilerin su almalarına izin verilmemişti. Bu nedenle çok zor durumda kalan Venedik donanması Kuzey Ege adalarına kürekli gemiler göndererek su getirmeye çalışmış, ancak her ne kadar ikmal filosuna saldırı olmamışsa da kuzey rüzgarları ve akıntı nedeniyle dönüşte büyük güçlükler çeken ikmal filosu nedeniyle donanma çok zor durumda kalmıştı. Yapılan takviyelerle, abluka yapan bir filonun su ikmali yapması şimdi daha zordu. Artık düşman Bozcaada'dan da su alamayacak ve çok daha uzaklara gitmek zorunda kalacaktı. Boğaz dışına çıkmak zorunda kalarak yayılan ve seyrekleşen abluka hattı nedeniyle Osmanlı Donanması kürekli tekneler hatta kalyonlarla daha kolay gece sızmaları yapabilecek ve düşmanın ikmal yollarını vuracak gemileri Ege ye çıkarabilecekti. Bu iki kale buldukları yerin topoğrafyası ile son derece uyumlu tasarlanmış ve birbirlerinden çok farklı görünümde yapılarıdır. Ortak özelliklerinin en başta geleni ise, her iki kalenin de neredeyse denizle bir denebilecek kadar alçak seviyede konuşlandırılmış ve gerektiğinde deniz üzerinde sektirme atışlar yapabilecek olağanüstü büyük çaplı tunç toplara sahip olmalarıdır. Kumkale'nin ikinci katında ve Seddülbahir'in ikinci, üçüncü ve dördüncü katlarında bu topların dışında, daha küçük çaplı ve eğik atış yollu demir ve

tunç toplar da bulunmaktaydı.<sup>[15]</sup> Bu toplar daha küçük çaplı olmaları nedeniyle daha kolay doldurulabiliyor ve daha seri ateş edebiliyorlardı. Büyük çaplı toplar ise oldukça yavaş ateş edebilmelerine karşın, su üzerinde sektirerek atış yaptıklarından belli bir menzilden isabet şansları çok yüksek vuruşları ise yıkıcıydı. Üst bataryalar daha uzak menzile ateş edebilmekteydiler. Özellikle küçük çaplı toplar gemilerin direk ve yelken donanımlarını hedeflemekteydiler. Büyük çaplı olanlar ise direkt olarak geminin kendisine ateş ediyorlardı. Kumkale dikdörtgen planlı bir yapıdır. İki katlıdır ve düz bir arazide yer almaktadır. Toplarını etkin bir biçimde kullanabilmek için denizin tam kenarında konumlanmıştır. 40 kadar Ağır topa 40 kadar da orta çaplı topa sahiptir. Seddülbahir oldukça eğimli bir yamaçtan denize doğru akan farklı kotlardaki top bataryalarından oluşur. Doğal olarak en ağır toplar deniz kıyısında rıhtımda yer alır. 25 kadar Ağır ve 30 kadar orta çaplı topu vardır.[Ş.5] Modelde görüldüğü gibi, kaleleri yapan mimarlar önce taş rıhtım duvarını oluşturmuş, sonra da dolgu yaparak ana bataryanın toplarının atış hattını oluşturan rıhtımı yapmışlardır. Kalenin duvarları temellerinin sağlam zemine basabileceği kadar içeri çekilmiştir. Rıhtım duvarının olduğu yerde su derinliği, kalelerin denizden ikmal yapabilmelerini sağlamak amacıyla hafif ve orta tonajda teknelerin yanaşmalarına uygundur. Bu ağır bataryalarda yer alan toplar tunçtan yapılmıştır. Yaklaşık olarak 5-6m boyundadırlar. Ortalama çapları 300kg'lık mermer güller atmaya uygundur. Ancak içlerinde 600kg'a kadar mermer güller atan daha büyük çapta olanları da bulunmaktadır. Ancak bu olağanüstü büyük toplar farklı konumda ve özel biçimde tabya edilmişlerdir. Kalenin ana bataryasında yer almaktan çok, sürpriz saldırılar yapabilecekleri konumlarda ve düşmanın atış hattına girmeden göremeyeceği

[15] Faruk Bilici "XIV.Louis ve İstanbulu Fetih Tasarısı"

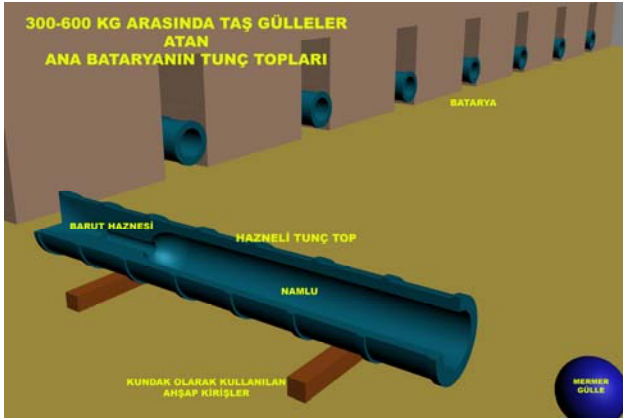


[Ş.5] Bilgisayar modelinde, yapıldığı dönemdeki haliyle Kumkale burçlarının ve bataryalarının bir bölümü görselleştirilmiştir.

tabyalarda yer almaktadır. Bu topların tek bir atışı bir gemiyi yok edebilir. Toplar haznelidir. Bunun anlamı namlu bölümünde topun et kalınlığının oldukça az olmasına karşın, barutun yandığı bölümde oluşacak olağanüstü gaz basıncına dayanabilmesi için, bu bölümün çapının namluya oranla çok küçük tutulmuş olması ve bu bölümü çevreleyen metalin kalınlığının namluya oranla çok fazla olmasıdır. Topun özel tasarımı barut gazının basıncının tam olarak ileri yönlenebilmesine ve mermer gülleyi büyük bir hızla fırlatmasına neden olmaktadır. Avrupalı gezginleri çok şaşırtan bir şey ise bu dev topların karatalarının, yani top arabalarının olmamasıdır. Top taş bir zemin üzerinde gerekli konumda yatan iki adet, kare kesitli ahşap elemanın üzerine yatırılmıştır. Geri tepmesini sönmek amacıyla topun arkası kare kesitli büyük ahşap elemanlarla desteklenmiştir. Bu elemanlar ise arkası toprak dolu bir taş

duvara dayanmaktadır. Topların bulunduğu zeminden 1.5m kadar yükselen bu duvarın arkasındaki toprak dolgu, küçük bir eğimle bir rampa oluşturularak kalenin içine doğru alçalır. Bunun nedeni yağmur sularını bataryalardan uzak tutmaktır. Aynı zamanda bataryalar denizden de yeterince içeri çekilerek, dalgaların olumsuz etkilerinden de korunmuşlardır. Bilindiği gibi problem, gerek barutun gerekse namlu içlerinin yağmurlu havalarda bile kuru tutulmasının sağlanmasıdır. Ayrıca topu ateşlemeyi sağlayan aksam da her hava koşulunda kuru ve yanar durumda tutulmak zorundadır. Büyük güller toplara olabildiğince yakın yerleştirilmişlerdir. Topların arkasındaki setin hemen üstünde yer alırlar. Bu bataryanın tüm toplarının tek bir kez ateş etmeleri yaklaşık olarak 3000 kilo, belki de daha fazla kara barutun patlaması anlamına gelmektedir. Bu inanılmaz bir miktardır. Kalelerin duvarları

topları ve kullanan personeli oldukça iyi koruyacak biçimde tasarlanmıştır. Topların namluları mazgalların hizasında biter ve dışarı hiç taşmadıklarından düşman tarafından vurulmaları son derece zordur. Duvarın kalınlığı ise oldukça fazla olduğundan açılı atışlarda duvarları yıkarak topları etkisiz kılmak çok zor olacaktır.[Ş.6]



[Ş.6] Modelde,300kg lık güller atan ana bataryanın toplarından birinin kesiti görülmektedir.

Şunu unutmamak gerekir ki, bu kalelerin rakibi olacak ahşap savaş gemilerinin toplarının en fazla 24kg'lık güller atabileceği ve gemilerin ahşap borda kaplamalarının en fazla 40cm kalınlıkta olabileceğidir. Yani gemi kaleye oranla hem çok daha hafif silahlar taşımakta hem de çok daha kolay hasar alabilmekte ve su üstünde kalabilmek ve pozisyonunu korumak gibi gayet ciddi problemlerle karşı karşıya kalmaktadır. Ancak geminin avantajı hareket edebilmesi ve küçük çaplı da olsa toplarının çok daha seri ateş edebilmesidir. Unutulmaması gereken bir şey de yelkenli gemilerin akıntılı ve rüzgarlı yer yer oldukça daralan bir Boğazda hiçbir zaman tam olarak istedikleri gibi hareket etme olanağını bulamayacaklarıdır. Boğazı savaşız geçmek bile gemiler için oldukça zor ve kapsamlı manevralar gerektirir. Bu geçiş sırasında gemiler, o anki çevre koşullarının gerektirdiği belli bir rotayı izlemek ve belli manevraları gerçekleştirmek zorundadırlar. Bu manevralar ve rota kalelerin savunucuları tarafından da bilinmektedir. Ayrıca gemiler

bir kaleyle savaşa tutuştuklarında sadece bir bordalarında yer alan topları kullanabileceklerdir.Yani 70 toplu bir gemi ancak bir bordasında yer alan 35 topunu kullanabilecektir.Ne yazık ki bu iki kale de,birinci dünya savaşında 1915 kışındaki birleşik donanma saldırısından ciddi derecede hasar görmüşlerdir.[F.1]Zaten her



[F.1] Seddülbahir kalesi, Çanakkale savaşlarından önce korumak amacıyla torağa gömülmüş,buna rağmen önemli derecede hasar almıştır.

iki kale de gemi toplarında yaşanan büyük gelişmelerden sonra 19.yy üçüncü çeyreğinden itibaren askeri amaçla kullanılabilmesi için toprak tabyalarla çevrilmiş, hatta iç avluları toprakla doldurulmuş ve bir bölümleri toprağa gömülmüştür.

Bunun nedeni 19.yy sonlarında Avrupa da yaşanan büyük çaplı topların düellolarında, modern top mermilerinin taş tabyalar üzerinde çok ölümcül bir etkiye sahip olduklarının görülmesine karşın, kalın toprak tabyalara karşı daha az etkili olduklarının keşfedilmesidir. Bu nedenle özellikle girişteki kaleler gemi toplarına karşın korunmak amacıyla belli bölümleri toprakla örtülme yoluna gidilmiştir. Günümüzde Özellikle Kumkale tanınmayacak durumdadır. Aslında hemen denizin kıyısında yer alan bir yapı iken, 19.yy son çeyreğinde,bu taktik açıdan çok elverişli bölgenin kuyruktan dolma yeni uzun menzilli top bataryalarının yerleştirilmesi amacıyla kullanılması kararı Kumkale'nin sonu olmuştur. Çok güçlenen

gemi toplarına karşı koruma sağlamak için, deniz 40m kadar doldurulduktan sonra, bu alana bonetler inşa edilir. Bunlar yarısı toprağın altında, dikdörtgen planlı kalın taş duvarlı, üzerleri tünel tonozla örülü ve çok kalın toprak tabakalarıyla kaplı koruganlardır.[F.2]

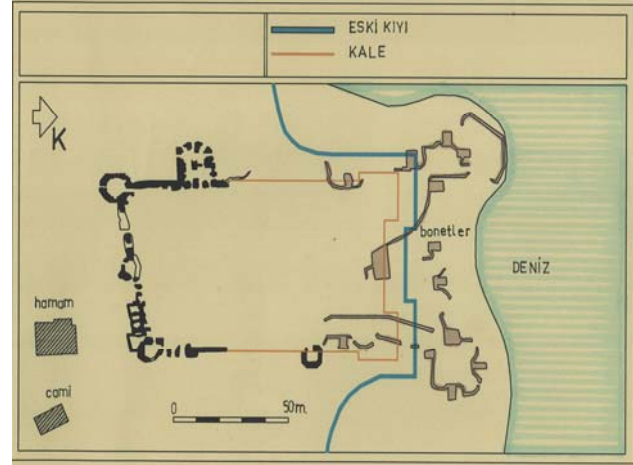


[F.2] Fotoğrafta üstleri toprak kaplı taş bonetler ve aralarındaki çakıllı top görülmektedir.

Komuta merkezinden,cephaneliğe ve yatakhaneye kadar çok değişik amaçlarla kullanılmaktadırlar. Bu bonetlerin arasındaki açıklıklarda da toplar yer almaktadır. Tabyayı hem direkt görüşten saklamak, hem de yakın çevreye düşecek büyük çaplı mermilerden korumak için kıyıya yer yer 8m ye varan toprak yığılarak koruma sağlanmıştır. Ancak bu bölgede konuşlanan topların eski ve menzillerinin kısa olması nedeniyle müttefik bombardımanına cevap verilemez ve Kumkale yüzlerce uzun menzilli modern top tarafından günlerce bombalanır. En uzun menzilli topumuzun 12.000m ye ateş edebilmesine karşın düşman gemilerinin ağır toplarının menzilleri 20.000m'dir.<sup>[16]</sup>

Mevcut tarihi bir savunma yapısının korunma olanaklarından ve mekanlarından yararlanılması amacıyla bazı yeni tabyaların kalelerin çok yakınına adeta içlerine yapılması uygulaması sonucu Kumkale çok ağır hasar görür ve adeta yok olur.Günümüzde Kumkale, yaklaşık %30'u ağır hasarlı bir biçimde varlığını sürdüren

ve denizden oldukça içerde ve kıyıda büyük toprak yığınlarıyla gizlenmiş bir enkaz durumundadır. Krokide Kumkale'nin günümüzdeki kalıntıları, yeni deniz kıyısı, kalenin yapıldığı günlerdeki kıyı çizgisi ve kalenin eski sınırları görülmektedir.[Ş.7]



[Ş.7] Şekilde, kalenin yapılan ağır bombardımanlardan kalan ve yine oldukça hasarlı bölümleri görülmektedir.Mavi hat yüzyıllar boyunca üretilmiş görsel kaynaklara dayanarak belirlenmiş orijinal kıyı çizgisidir.Turuncu hat ise bir zamanlar kalenin kapladığı alanı göstermektedir.Doğal olarak bir kazı yapmaksızın tam olarak gerek kıyı çizgisinin,gerekse kalenin sınırlarının bilinmesi olanaksızdır.Ancak kroki kalenin ve kıyı çizgisinin geçirdiği değişimi şematik olarak anlatmayı amaçlamaktadır.Denize çok büyük miktarlarda toprak yığılarak tabyada yer alan bonetler ve toplar gerek gözlerden,gerekse çevreye düşecek top mermilerinden korunmaya çalışılmıştır.

Benzer bir kaderi Seddülbahir de yaşamıştır. Bu kale de savaşta dış istihkamlar bombalanırken büyük hasar almıştır. Günümüzde ön duvarları, rıhtımı, iç avlusunun birinci bölümü ve ikinci batarya katının ön duvarı varlığını sürdürmekte olduğundan, orijinal şekli ve bir zamanlar denizden nasıl görüldüğüyle ilgili çok fazla ip ucunu hala barındırmaktadır.

### İkinci hat:

İkinci hat Boğazın daha içinde, birinci hattın yaklaşık olarak 12km kadar kuzeydedir. Bu yapılar 15.yy'ın ikinci yarısına aittir. Yapıldıkları dönemde tam anlamıyla Boğazı geçişe kapatmışlardır. Bir 15.yy gemisi için bu hattı geçmeyi hayal etmek bile olanaksızdır. Dönemin teknolojik

[16] Murad HATİP "Çanakkale Boğaz Kom.Tarihi Eserler"

seviyesinin en üstündeki ağır toplarla donatılmışlardır. Hatta yapıldığı dönemin savaş gemisi mimarisi ve gemilerin taşıdığı toplar dikkate alındığında bu hat gereğinden fazla güçlü gözükmektedir. Sembolik olarak ta içerdiği anlamla önemli mesajlar vermektedir. Kaleleri 17.yy başlarında ziyaret eden Evliya Çelebiye göre Boğazı geçen bir düşman donanmasının yaratacağı bir tehlike çok ciddi olacağından, bu bölgedeki olağanüstü tedbirler anlayışla karşılanmalıdır. Evliya Çelebiye göre böyle bir geçiş gerçekleşse bile İstanbul'da telaşa neden olacak ancak hiçbir önemli sonuç doğurmayacaktır. Bu öngörü 200 sene kadar sonra gerçekleşmiş ve Boğazı geçen çok güçlü bir İngiliz filosu bir süre İstanbul önlerinde kalarak kenti tehdit etmişse de, alınan önlemler sonucu hiçbir başarı sağlayamadan ve Boğazdan Ege'ye çıkış sırasında yakın çevredeki kalelerden getirilen ve mevcut bataryalara katılan toplarla toplam olarak, her iki kıyıda konuşlandırılmış 2000 topun ateşi altında ciddi hasara uğramış ve bazı gemilerini kaybetmiştir.

Şüphesiz her iki hattında işlevini yerine getirebilmesi için savaşa her an hazır ve konsantrasyonlarının her zaman en üst düzeyde olması gerekir. Eğer düşman ikinci hattı da geçebilirse artık Marmara'ya açılmasına engel olabilecek tek şey Osmanlı Donanması olacaktır. 16-18.yy'lar arasında bu kalelerde toplam olarak 40-50 kadar ağır top yine bu kadar da orta çaplı top yer almıştır. Ayrıca 600 kiloluk çok ağır bir top iki kıyının birbirine çok yakın olduğu bu bölgede Kale-i Sultaniye'nin çok yakınında ve denizden görünmeyecek biçimde, toprak tabyada ve üstü bir tür kubbeye kapalı olarak yerleştirilmiştir.<sup>[17]</sup>

Bu hattı tutan kalelerden "Kale-i Sultaniye" yani Çanakkalesi, Boğazın Anadolu kıyısında, Seddülbahir ise 1200m mesafede Trakya kıyısında yer alır.

Birinci hat kaleleri birbirlerinden çok farklı mimarilere sahiptirler. Boğaza giriş çıkışlarında ilk zamanlar gemiler Seddülbahir önünde durmak ve kontrol edilmek zorundaydılar. Ancak bu bölgenin doğal koşullarının yelkenli gemilerin bu kale önünde durmaları için çok elverişli olmaması nedeniyle zamanla kontrol Kale-i Sultaniye önüne kaymıştır. Bu iki kaleden atılan toplar, ortada kesişmek bir yana karşı kıyıya kadar kolayca geçebilmekte ve hatta karanın içlerine kadar yüzlerce metre ilerleyebilmektedirler. 1680'lerde tüm kalelerdeki büyük çaplı topların kundakları, yani ahşap top arabaları yoktur. Ancak Evliya Çelebi 1659 da tüm Boğaz kalelerini gezdiğinde, büyük topların bazılarının kundakları olamamasına karşın, bazılarının ahşap kundakları olduğunu görmüştü.

Muhtemelen bir zamanlar tüm topların kundakları bulunmaktaydı. Ancak 6-8 ton arasında bir ağırlığı olan ve patladıklarında geri tepme güçleri nedeniyle korkunç bir momenti arabalarına ileten topların tekerlekli kundakları, özellikle açık havada ve yağmur altında fazla dayanmıyordu. Bu, çok güçlü kesitlere sahip olması gereken ve ne kadar itinayla yapılırsa yapılsın 10 senede bir yenilenmesi gereken karatatar dan zamanla vazgeçilmiş olduğunu görmekteyiz.

Fransız casusunun söylediğine göre, kalelerdeki ağır topların karatatarının olmadığı yıllarda, İstanbul'daki Sarayburnu-Kızkulesi iç savunma hattının, Sarayburnu tarafındaki bazı ağır toplar da tıpkı Çanakkale Boğazındakiler gibi kundaksız olarak rıhtımda yatarken, daha değerli olan bazı seçme topların tekerlekli kundakları bulunmakta ve bu toplar ahşap kundaklarının ömürlerinin daha uzun olabilmesi için üstü örtülü yapılarda saklanmaktaydı.<sup>[18]</sup>

[17] François de Tott

"Türkler ve Tatarlar Arasında",

[18] Faruk Bilici

"XIV.Louis ve İstanbulu Fetih Tasarısı"



Kundaktan vazgeçilmesinin önemli nedenlerinden biri, ne kadar büyük kesitli ahşap elemanlar kullanılırsa kullanılsın topun korkunç ağırlığının kundağını zamanla ezmesi ve özellikle ağırlığı zemine ileten tekerlekleri yıpratmasıydı. Dört ahşap tekerlekten her biri, top hareketsizken yaklaşık olarak 1.2-2 ton arası bir yükü kaldırmak zorunda kalmaktaydı. Bu tekerlekler cm<sup>2</sup>'ye 20kg gibi bir yükü zemine aktarmaktaydılar. Ayrıca bu tekerleklerin dingilleri de en fazla yıpranan parçalardandı. Top ateş ettiğinde oluşan korkunç itki, topu büyük bir ivmeyle geriye doğru hızlandırıyor ve hareketli aksam ciddi biçimde yıpranıyordu. Kundağın hareketsiz aksamı da bu korkunç tepkiden zarar görmekteydi. Diğer yandan geri tepme kontrol edilemezse, ölümle sonuçlanan ciddi kazalara da neden olabilmekteydi. Bu toplar zaten tek bir doğrultuya ateş ettikleri ve hedefe döndürülmeleri gibi bir gereklilik olmadığından, kundaksız da rahatlıkla iş görebilmekteydiler. Toplar gemilere döndürüp doğrultulmuyorlardı. Çünkü er geç gemiler onların atış hatlarına girmek zorunda kalacaklardı. Ayrıca, yaslandıkları büyük kesitli ahşap elemanlarla esnek biçimde tamponlanmış taş duvar ve arkasındaki toprak yığını atış sırasında geri tepmeleri önlemekteydi. Taş kale duvarlarının içindeki tonozlu hücrelerde öylesine yerleştirilmişlerdi ki, geri tepme sonucu yanıl hareket yapamamaktaydılar. Her atışta doğal olarak, pozisyonları, buldukları hücrenin izin verdiği oranda değişebilmekteydi. Ancak bu hareket fazla olmadığından basit kaldıraçlar kullanan top personeli tarafından pozisyonları düzeltilmekteydi. Tekerlekli ahşap kundakları olan toplar savaş sırasında gemilerin küçük çaplı toplarıyla vurulsalar da hasar almazlardı.[F.3] Ancak savaş sırasında ahşap kundakları zarar görürse topların dengeleri bozulacağından, toplar savaş dışı olacaklardı. Ancak bu tür ağır ve kundaksız toplar, kalelerin batarya hücreleri dışında açıkta ateşlenmek zorunda kaldıklarında, büyük miktarda savrulmaktaydılar.



[F.3-a] Fotoğrafta III.Ahmet döneminden 1714'den günümüze ulaşan bir üç kantarlı tunç kalyon topu görülmektedir. Bu top bir kalyonun ana bataryasında yer alan tunçtan yapılmış, ahşap karatalı bir toptur. Namlu çapı 75cm kadardır. Dikkatle bakılırsa kullanıldığı yıllarda katıldığı savaşlarda düşman ateşiyle yaralandığı görülebilir. Ancak bu isabet topa çok az hasar vermiş ve işlevselliğini etkileyememiştir. Bu topta hazneli bir toptur, çap ve atış gücü olarak bir zamanlar Çanakkale Boğazı'ndaki kalelerde kullanılan tunç toplara çok benzer. Yine de bir kalyon topu olduğundan ciddi farklar da içermektedir. En önemli farkı ahşap karataya oturması için kulaklara ve halatlarla bağlanabilmesi için kuyruğa sahip olmasıdır. Bu topun çapı 54cm.dir. Yaklaşık olarak 150kg lık güller atabilmektedir. 150kg yaklaşık olarak üç Osmanlı kantarı ağırlıkta olduğundan bu topa üç kantarlı da denilmektedir. Bu toplardan taşıyan kalyonlara da üç kantarlı kalyon adı verilmektedir.



[F.3-b]

Bu durumda yeniden eski pozisyonlarına getirilmeleri için çok sayıda asker uzun süre çabalamak zorunda kalmaktaydı. Bu kaleleri gören gezginlere göre her dönemde kalelerde mazgallar dışında kıyıda yatan kundaksız toplar da bulunmaktaydı.

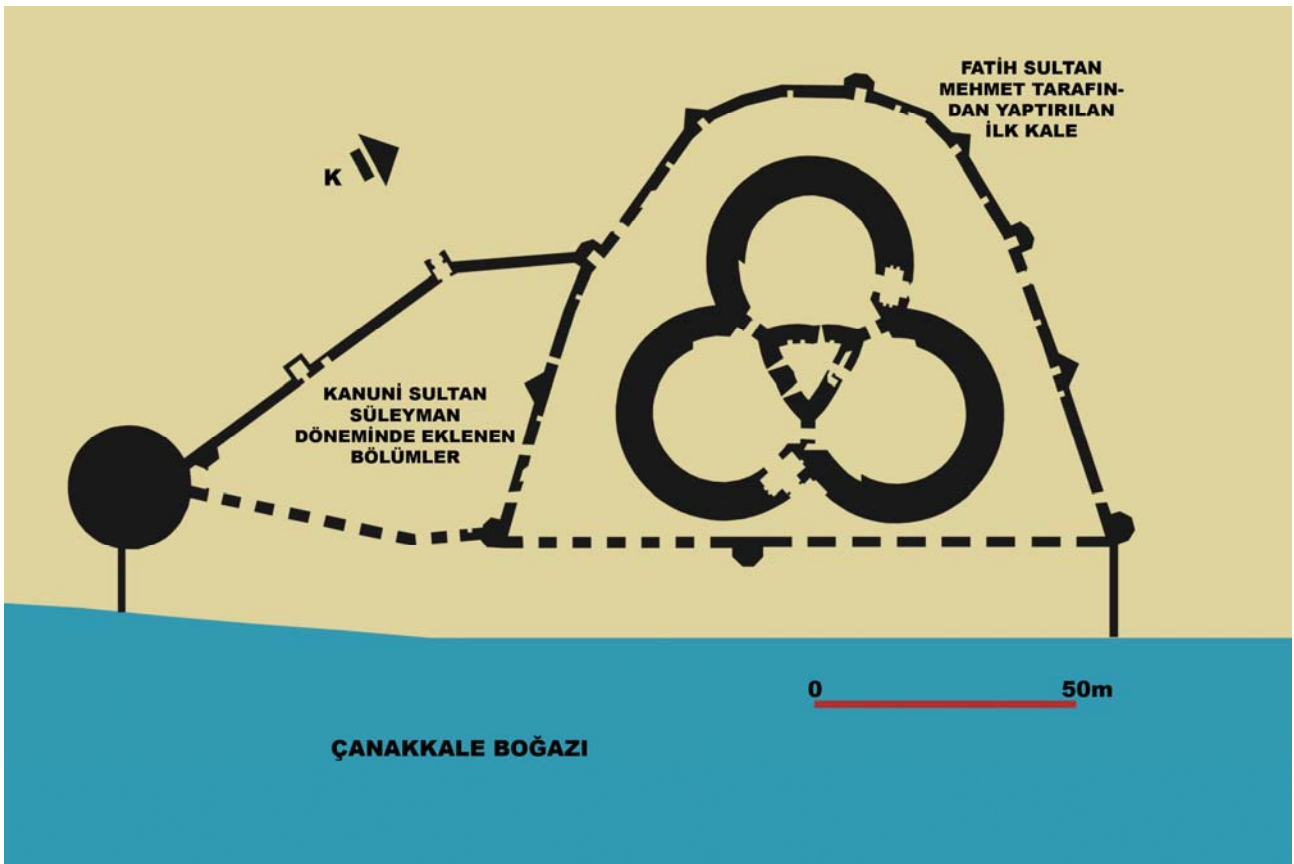
Bu kaleleri ve istihkamları XIX.yy ilk yarısında gören Moltke, Çanakkale'nin savunmasında toplam olarak her çaptan

580 top bulunduğunu, içlerinde 800kg'a kadar gülle atan toplar olduğunu söylemektedir. Atışları izleyen Moltke, taş güllerin karşı kıyı içlerine kadar gittiğini söylemekte ve şöyle demektedir: "böyle bir gülle geminin su kesmine rastlarsa 3,5 ayak çapında bir deliğin (yaklaşık 105cm) nasıl tıkanacağını tanrı bilir."<sup>[19]</sup> Yine bölgenin rüzgarları da Moltke'ye göre gemiler için ciddi problemler oluşturur. Gemiler Marmara denizine çıkabilmek için çoğunlukla 4-6 hafta arası uygun rüzgar beklemektedirler. Çıkış için gereken güney rüzgarı adamakıllı güçlü olmak zorundadır. Moltke, bu koşullarda eğer Boğaz bataryalarında gerekli düzenlemeler yapılırsa, hiçbir düşman donanmasının yelken açmayı göze alamayacağını söyler. Kilitbahir ile Kale-i Sultani arasında önemli bir fark vardır.

Kale-i Sultani'nin ana duvar kalınlığı yer yer 5m'yi bulmaktadır. İç kalesi ise son derece sağlam ve kalın duvarlıdır. 1915 bombardımanında bile kale neredeyse hiç hasar almamıştır. Buna karşın Kilitbahir'in özellikle dış sur duvarları çok daha ince ve güçsüzdür.[Ş.8]

Aslında iç kalesi de Kale-i Sultaniye kıyasla çok zayıf kalmaktadır. Kilitbahir 1915 savaşlarında hasar almıştır. Güneydeki dış surların bir bölümü yok olmuştur.[F.3]

1687 yılında tüm kaleleri gezmiş olan Fransız casuslarının saptamalarına göre bu kalelere sur duvarlarındaki kapılardan girilmektedir. Ancak Fransa kralına sunulan bu krokilerde yer alan kapılar günümüzde mevcut değildir ve kalelere başka girişlerden girilmektedir.



[Ş.8] Ölçekli krokide Kilitbahir kalesinin 16.yy ortalarındaki olası durumuna ait zemin katı planı yer almaktadır. Günümüzde bu duvarlardan Fatih Sultan Mehmet tarafından yaptırılan ilk kalenin dış rihtim duvarı ve Kanuni Sultan Süleyman tarafından yaptırılan güneydeki ek kalenin batı duvarının önemli bir bölümü yok olmuştur.

[19] Helmut v. Moltke

"Unter dem Halfmond"

Casuslar kalelere çeşitli mazeretlerle çok kısa süreli girmiş ve gemilerine dönene kadar, gördükleri ve çoğunlukla tam olarak çözümleyemedikleri şeyleri akıllarında tutmak zorunda kaldıklarından, raporlarında çok sayıda hata yapmışlardır. Aşağıdaki krokide, Kale-i Sultani'nin günümüzde

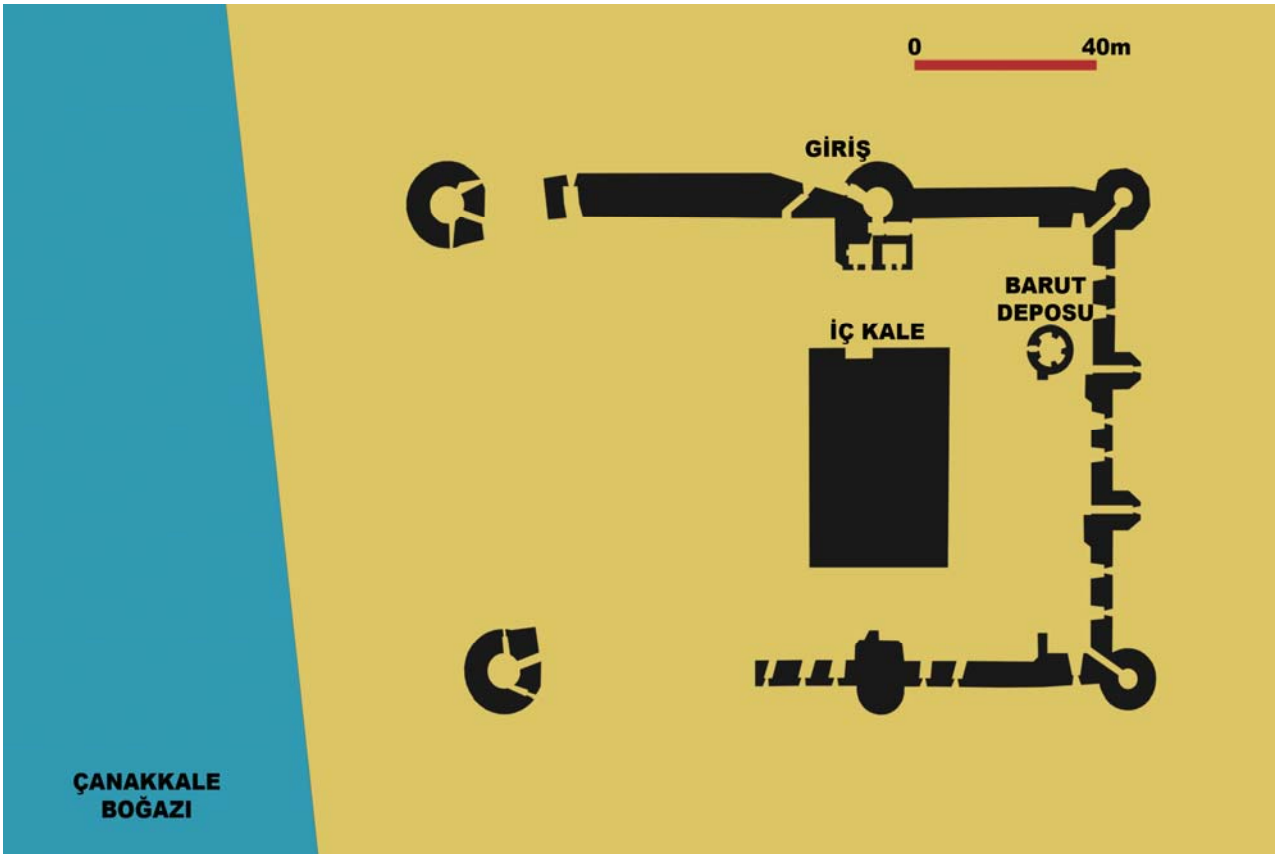
mevcut bölümleri, 1687 de Fransa kralının casuslarının hazırladığı rapordaki bilgilerle tamamlanarak, 17.yy sonlarında nasıl bir plana sahip olduğu konusunda bir restitüsyon denemesi yer almaktadır.[Ş.9]



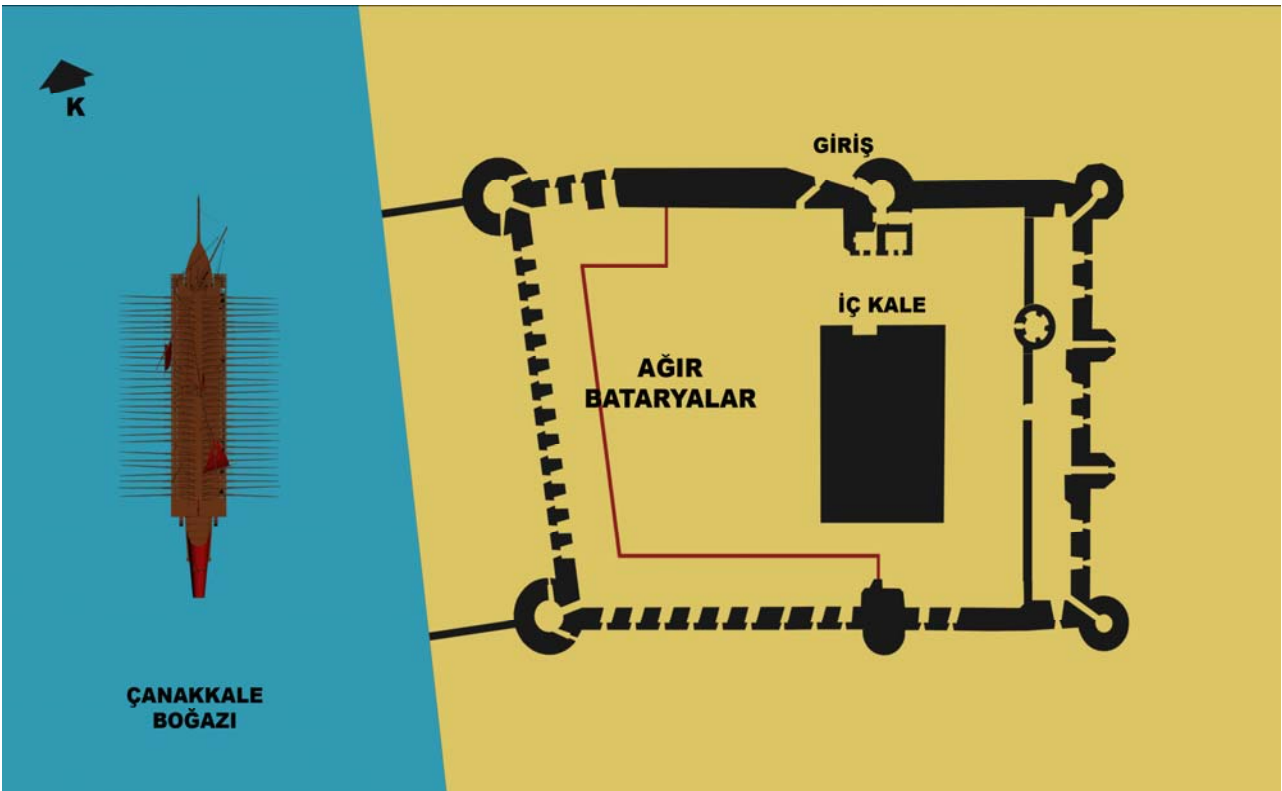
[F.4] Fotoğrafta, günümüzde önündeki hisarpeçe yıkılmış olduğundan giriş kapısı kolayca algılanabilen Kilitbahir iç kalesi görülmektedir.

Kalenin bir zamanlar sahip olduğu ateş gücü krokiden anlaşılabilir. Asıl ateş gücü geçiş hattına yöneltilmiş olmakla birlikte, güneye ve kuzeye doğrultulmuş toplara da sahiptir. Bu şekilde gemilerin kalenin ateş hattı dışında kalarak, ateş açma olasılıkları engellenmiştir. Ayrıca hattı geçen bir gemi olduğunda kale tarafından tekrar ateş altına alınabilecektir. Günümüzde sadece iç hat kalelerinin kısmen iyi durumda olduklarını söyleyebiliriz. Bu kaleler de belli ölçülerde orijinalliklerinden uzaklaşmış durumdadırlar.

Ancak küçük çabalarla daha iyi duruma gelmeleri olasıdır. Özellikle Çimenlik kalesi günümüzde deniz müzesi olarak kullanıldığından, toprak tabyaların yapımı için tahrip edilen deniz cephesi dışında iyi durumdadır.[F.4] Bu kaleleri tarihi değerlerini göz ardı ederek, modern ve güçlü savaş silahlarının kullanılacağı çok yıkıcı bir savaş sırasında ana savunma bataryalarının konuşlandırılacağı yerler olarak seçmek zorunda kalınması büyük şanssızlıktır. Ancak dönemin çok olumsuz ekonomik ve politik koşullarının yanında



[Ş.9-a] Ölçekli krokide orijinal kaleden günümüzde mevcut olan kısımlar yer almaktadır. Ancak 19.yy sonlarında ve 20. yy. başlarında yapılan toprak tabyalara krokide yer verilmemiş, sadece kaleye ait bölümler gösterilmekle yetinilmiştir.



[Ş.9-b] Ölçekli krokide, kalenin orijinal durumunda, giriş seviyesinden alınmış bir yatay kesit görülmektedir. Ağır bataryaların baktığı rihim, her iki yandan örülmüş duvarlarla izinsiz girişlere kapatılmıştır. Kalenin ağır bataryaları kuzey, batı ve güney yönlerinde atış yapabilmektedirler. Ayrıca karadan yapılacak kuşatmalara karşı koyabilmek için doğu yönünde de 8 top yer alabilmektedir.

eski kaleleri güncelleyip kullanma kararını doğuran şey, aynı zamanda bu 15. ve 17.yüzyıl kalelerinin yerlerinin taktik açıdan çok başarılı seçilmiş olmasıdır. Bu nedenle savaş sırasında çok güçlü donanma topları tarafından uzun süreyle ateş altına alınan gerek iç hat gerekse dış hat kaleleri ağır hasar almışlardır. Dış hattaki kaleler için bir şey yapabilmek için ise ciddi araştırma çalışmalarına ve hatta kazılara gereksinim vardır. Ancak önemli bir şansımız çeşitli nedenlerle yüzyıllar boyunca bu kalelerin betimlendiği çok sayıda görsel belgenin üretilmiş olmasıdır.

Bu görsel belgelerin bazılarının naif karakterde olmasına karşın bazıları ciddi biçimde bilimsel anlamda bilgi içermektedir. Bu belgeler üzerinde yapılacak çalışmalar ve kazılardan elde edilecek bilginin yorumlanması ile restorasyon ya da mevcut durum iyileştirme ve koruma çalışmaları yapılabilir. Özellikle büyük hasar almış olan dış hat kaleleri için ciddi çaba ve harcamalara gerek vardır. Ancak, ulusal askeri mimarlık yapılarımızın çok değerli örneklerinden olan bu kaleler, gerek mimarlık tarihimiz, gerekse ulusal kültürümüz açısından ilgi görmeyi hak etmektedirler.



[F.4] Çimenlik Kalesi günümüzde Deniz Kuvvetlerine bağlı bir deniz müzesi olarak hizmet vermektedir. Bu yapının var olan bölümleri restore edilmiştir ve özellikle şansız dış hat kalelerine oranla çok iyi durumda sayılabilir. Ancak asıl bataryalarının yer aldığı deniz cephesi duvarları fotoğrafta da görülebileceği gibi toprak tabyaların yapılabilmesi için tahrip edilmiştir.

## KAYNAKÇA:

- [1] Albert GABRIEL "İstanbul Türk Kaleleri", Çev: Alp Ilgaz, Tercüman, 1001 Temel Eser, s.107. Şekil [1] Peter Holz "Historische Modellschiffe aus Baukasten", s.148
- [2] "Pedro'nun Zorunlu İstanbul Seyahati", Çeviren: Fuad CARIM, Güncel Yayıncılık, s 133 . Şekil [7] Krokinin bir bölümünü oluşturan, günümüzde mevcut durumun görselleştirilmesi için [16] numaralı kaynaktan yararlanılmıştır.
- [3] François de Tott "Türkler ve Tatarlar Arasında", Çeviren: Reşat UZMEN , Milliyet Yayınları, s 186-187. Şekil [8] Krokinin oluşturulmasında Ekrem Hakkı AYVERDİ'nin "Osmanlı Mimarisinde Fatih Devri" IV adlı eserinden yararlanılmıştır.
- [4] François de Tott Y.a.g.e.
- [5] Evliya Çelebi "Seyahatname" Şekil [9-a] Krokinin oluşturulması sürecinde günümüzde orijinal kaleden kalan kısımların görselleştirilmesi için Ekrem Hakkı AYVERDİ'nin "Osmanlı Mimarisinde Fatih Devri" III adlı eserinde yer alan "Kale-i Sultaniye" adlı çalışmasından yararlanılmıştır.
- [6] Faruk Bilici "XIV. Louis ve İstanbul'u Fetih Tasarısı", Türk Tarih Kurumu Yayınları, XI.Dizi-Sayı 11, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2004.
- [7] Katip Çelebi "Tuhfetü'l-Kıbar Fi Esferi'l Bihar" Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul 1980. Fotoğraf [1] Ergun Göze "Çanakkale Destanı" Boğaziçi Yayınları
- [8] Katip Çelebi Y.a.g.e. Fotoğraf [2] Murad Hatip "Çanakkale Boğaz Komutanlığındaki Tarihi Eserler" T.C. Deniz Basımevi Müdürlüğü, s, Birinci baskı Kasım 2005, İstanbul .
- [9] Katip Çelebi Y.a.g.e.
- [10] Robert Mantran "17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul", Türk Tarih Kurumu Yayınları, IV.Dizi-Sa.12 , s 215 ,Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990.
- [11] Faruk Bilici "XIV.Louis ve İstanbul'u Fetih Tasarısı", Türk Tarih Kurumu Yayınları, XI.Dizi-Sayı 11, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2004.
- [12] Robert Mantran "17.Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul", Türk Tarih Kurumu Yayınları, IV. Dizi - Sa.12 , s 215, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1990.
- [13] Ergun Göze "Çanakkale Destanı" Boğaziçi Yayınları, s 20 .
- [14] Faruk Bilici "XIV.Louis ve İstanbul'u Fetih Tasarısı", Türk Tarih Kurumu Yayınları, XI.Dizi-Sayı 11, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2004.
- [15] Faruk Bilici Y.a.g.e.
- [16] Murad Hatip "Çanakkale Boğaz Komutanlığındaki Tarihi Eserler" T.C. Deniz Basımevi Müdürlüğü , s 154-157,Birinci baskı Kasım 2005, İstanbul.
- [15] Faruk Bilici Y.a.g.e.
- [16] Murad Hatip "Çanakkale Boğaz Komutanlığındaki Tarihi Eserler" T.C. Deniz Basımevi Müdürlüğü, s 154-157, Birinci baskı Kasım 2005, İstanbul .
- [17] François de Tott "Türkler ve Tatarlar Arasında", Çeviren: Reşat UZMEN, Milliyet Yayınları, s. 186.
- [18] Faruk Bilici "XIV.Louis ve İstanbul'u Fetih Tasarısı", Türk Tarih Kurumu Yayınları , XI.Dizi-Sayı 11,Türk Tarih Kurumu Basımevi , Ankara ,2004.
- [19] Helmuth v. MOLTKE "Unter dem Halbmond-Erlebnisse in der alten Türkei 1835-1839", Horst Erdmann Verlag, 1979 Stuttgart.