

XV. asırda bir Cihan İmparatorluğu olan Osmanlılar, ezilen ulusların umudu olmuştu. Dört bir yanından zorda kalan devlet ve topluluklar Osmanlıdan yardım talep ediyordu. Atalardan miras kalan “Cihan hâkimiyeti ideali” gereğince, kimseyi boş göndermiyorlardı. Siyasî ve ekonomik çıkarlara göre yapılan askerî seferleri bu anlayış da yönlendiriyordu. Uzanamadıkları, yetişemedikleri alanlara, gerektiğinde Ferhat gibi kayaları oyarak açacakları kanallarla ulaşmayı düşündüler. Kuşkusuz birilerine çılgınca görülen bu projeleri Osmanlılar başlattı, ama gerçekleştirmek yine cihan devletlerine; Büyük Britanya İmparatorluğu, ABD ve SSCB’ne nasip oldu.

Osmanlı Devleti, dünya siyasetine yön veren sefer ve fetih hareketlerinin yanı sıra dönemin şartları ve ihtiyaçları doğrultusunda özellikle Sokullu Mehmet Paşanın uzak görüşlülüğüyle birtakım kanal projelerinin de hayata geçirmeyi düşünmüştür. Siyasi, askerî ve ekonomik açıdan büyük önem taşıyan bu projeler planlandığı gibi hayata geçilebilseydi şüphesiz Türk ve dünya tarihinin akışı farklı şekilde olacaktı. Bu yazıda, Rusya sınırlarında yer alan Don-Volga Kanalı, Mısır’da yer alan Süveyş kanalı ve İzmit bölgesinde yapılması düşünülen Marmara-Karadeniz kanalı projeleriyle ilgili Osmanlı devletinin girişimleri irdelenmiştir.

***Sokullu Mehmet Paşa’nın Kanal Projeleri**

Süveyş Kanalı Projesi

Osmanlı donanması Akdeniz’de faaliyet gösterip başarılar elde ettiği halde Hint, Aden ve Umman denizlerinde Portekizlilere karşı bir başarı sağlayamamışlardı. Süveyş tersanesinde gerek gemi sayısının artması ve gerek gemi malzemelerinin temin ve tedariki mümkün olmuyordu. Portekizlilerin Hint denizinde güçlenmeleri oralardaki İslam devletleri üzerinde korku salmış bu devletlerden bazıları Osmanlı devletine başvurarak himaye ve yardım istemişlerdi.

Hint tarafından hac ve ticaret için Osmanlı memleketine gelen ve gidenleri Portekizlilerin saldırılarından korumak için güçlü bir donanmaya gerek olduğu için Akdeniz donanmasının doğrudan doğruya Kızıldeniz ve Hint denizine geçerek faaliyette bulunması zaruri görüldüğünden Akdeniz’le, Kızıldeniz arasında bir kanal açılması için teşebbüse geçilmiştir.

12 recep 975 tarihiyle (1568 Aralık) Mısır beylerbeyine gönderilen bir fermanda; Portekizlilerin Hindistan’a musallat olmalarından ve o taraflardan Hac için Mekke’ye gelmek isteyen Müslümanların yollarının kesilmesinden dolayı Hindistan’ın bunların elinden alınmasının zaruret arz ettiği. Bu sebeple Süveyş’ten Akdeniz’e bir kanal açılarak donanmanın Kızıldeniz’e geçmesinin zaruri olduğu ve bu iş için mimar ve mühendisler gönderip acele Akdeniz ile Süveyş’in aralarını ölçüp kanal açmanın mümkün olup olmayacağını ve kanalın boyutlarının ne olacağın ve kaç gemi gireceğinin bildirilmesi emir olunmuştur.

Sokullu Döneminde, Süveyş’teki Memlûk Tersanesi genişletilerek işe başlandı, ama yetersiz kaldı. Akdeniz’i Kızıldeniz yoluyla Hint Okyanusu’na bağlayacak kanal açılarak, zaman ve mekanı kısaltma yoluna gidildi. Proje hazırlanarak, kazılar başlatıldı, ama Sokollu’nun öldürülmesinden sonra, yapılan onca masrafa rağmen çalışmalar durduruldu.

Dünya ekonomisinde önemli değişikliklere sebep olacak bu büyük işin neden gerçekleştirilmediği bilinmemektedir. Aynı tarihlerde Don- Volga nehirlerinin birleştirilmesi için faaliyete geçmiş olan Sokullu Mehmet Paşa'nın belki Don-Volga kanalını birinci plana almasıyla Süveyş işi geri bırakılmış olabilir. Bunu henüz bilmiyoruz.



*Süveyş Kanalı Projesinin amacı:

- Hindistan kıyıları ve Endonezya'daki Açe Müslümanları ile Baharat Yolu tüccarlarını Portekizlilerin baskısından kurtarmak.

- Okyanuslara kayan Baharat Yolu'nu tekrar Akdeniz'e yönelterek ticareti canlandırmak.

1568'de gündeme gelen proje gerçekleşmemiştir.

*Projenin gerçekleşmeyiş Nedenleri:

Hint Okyanusu egemenliğini Portekizlilerden almak ve yukarıdaki amaçları gerçekleştirmek üzere, Hindistan'a dört

deniz seferi yapılmıştır. Seferler genellikle;

- Osmanlıların bu suların iklimine yabancı oluşlarının yarattığı talihsizlikler,

- Donanmanın okyanus koşullarına uygun olmayışı,

- Bölgenin stratejik ve ekonomik önemini anlamayan devlet adamlarının gereken önemi seferlere vermemesi,

- Yemen isyanı nedeniyle donanma ve savaş malzemelerinin Yemen'e tahsis edilmesi, gibi nedenlerle başarısızlıklarla sonuçlanmıştır.

Bu başarısızlıklar Süveyş Kanalı'nın açılmasını gündeme getirdi.

*Önemi : Üç asır sonra aynı projenin gündeme getirilmesi, Sokollu'nun vizyonunu, uzak görüşlülüğünü sergilemeye yeter… Süveyş Kanalı zamanında açılsaydı, ticari alanda önemini yitiren Akdeniz tekrar canlanacak, Osmanlı İmparatorluğu güçlü ekonomisiyle sömürgecilere karşı koyabilecekti

Don – Volga Kanalı Projesi



Timur Han'ın Altınordu hükümdarı Toktamış Han üzerine yaptığı seferler ve tahribat neticesinde Altınordu hanlığı sukut etmiş ve daha sonraları bu hanlığı merkezi olan Ejderhan (Astrahan) ,Moskova knezi müthiş İvan'ın (1462-1505) eline geçmişti.

XV. asrın ikinci yarısında Orta Asya ticaretinin mühim iskelelerinden olan Azak ile Kefe'nin Osmanlılara geçmesi hem siyasi ve hem ticari açıdan büyük önem taşımaktaydı. Kefe gümrüğü devlet hazinesine mühim miktarda gelir getiriyordu; bundan başka Osmanlı kudret ve nüfuzunu Asya içlerine kadar sokmak Şii olan İran'ı, Osmanlılarla orta Asya Sünni hanlıkları arasında sıkışık vaziyette bırakmak, İran'ın bazı Avrupa devletleri ve papa ile ittifakına karşılık orta Asya'daki Sünni hükümetler ile anlaşmak gerekiyordu. Bu sayede Gürcistan, İran ve Kuzey Kafkasya üzerine yapılacak seferde askerin zahire ve diğer malzemelerinin kolayca nakli için emin ve kestirme bir yol bulmak icap ediyordu. Bu ise Don ve Volga nehirlerinin birbirine en yaklaştıkları yerde bir kanalla bağlanmaları suretiyle halledilebilirdi. Böylece hazar deniziyle Karadeniz birbirine bağlanmış olacaktı.

Kanunî Döneminde hazırlanan bu projeyi Sokullu, İkinci Selim döneminde gerçekleştirmek için harekete geçti. İkinci Selim biraz tereddütten sonra bu işe razı oldu Sokullu bölge hakkında daha önce bilgi almıştı. Bununla yetinmeyerek itimat ettiği adamlarından ikinci defterdar Kasım beyi kefe sancakbeyliğine tayin ederek yolladı. Ayrıca bir fen heyeti gönderdi. Kasım bey don ve Volga nehirlerinin birbirine çok yaklaştığı noktaları mühendislere ölçtürdü. Böylece bu mesafenin altı deniz mili (12 kilometre 370 metre) olduğu anlaşıldı.

Yukarıdaki sebeplerden başka, Rusların muhtemel taarruzlarına karşı asker tedarikine başlandı. Konu Kırım Hanı Devlet Giraya bildirildi. Giray han, Ejderhanın zapt edilse bile tekrar Rusların eline geçeceğini boşuna kan dökülüp masraf edilmemesini önerdi. Devlet Giray eğer Osmanlı planı gerçekleşirse kırım hanlığının yarı istiklalini de kaybedeceği düşüncesiyle kanal açılmasını ve Ejderhanın alınmasını istemiyordu. Devlet giray ve Rus elçisi durumu Rus çarına bildirmişti.

Kanal işinde çalışacak olan işçi taburlarından üç bin Yörük, Müsellem ve Tatarlardan başka üç bin yeniçeri ile yirmi bin tımarlı süvari de gitti, bunlara beygir ve zahire tedariki için Boğdan ve Eflak voyvodalarına emirler gönderildi. Kefe kadılığına beş yüz kantar peksimet yapılması için Kefe kadılığına emir verildi. Kırım hanına da işçi ve asker vermesi bildirildi, otuz bin Nogay da bunlara iltihak etti. Kanalda kullanılmak üzere Kefede yapılacak gemiler için hassa reislerinden Hızır Reis kaptan olarak gönderildi.

Kanal işinin yapımı için görevlendirilen Kefe beyi Kasım beye beylerbeyi unvanı verildi. Kasım Paşa Kırım Hanının itirazlarını dinlemedi ve bütün hazırlıkları yaptıktan sonra beş haftada Don nehri kenarında kazılacak yere (Perevolok) geldi. 1569 Ağustosunda işe başlanarak üç ay sürdü. İş sürerken askerinde ejderhan kalesini zapt etmesi uygun görüldü. Bu faaliyet neticesinde iki nehir arasındaki mesafenin üçte biri kazıldı. Bu faaliyetten memnun olmayan kırım hanı kışın şiddetinden ve dokuz ay sürdüğünden bahis ile el altından propaganda ile asker ve işçiler arasında hoşnutsuzluklar baş gösterdi.

Kanalın kazılmasına devam olunurken Kasım Paşa elindeki muharip kuvvetlerle Yeni ejderhan üzerine gittiyse de toplar geride kalıp kış gelmek üzere olduğundan hafif bir kuşatma tertibatı alındı. Kasım Paşa kışı, eski Ejderhan'ın olduğu yerde geçirip ilkbaharda kaleyi almak niyetinde idi fakat bu kararı öğrenen asker serkeşliğe başladığından, Kasım Paşa hem Rus Ejderhanı kuşatmasını ve hem de kazı işini terk ederek Azak tarafına çekildi, bir kısım kazı malzemeleri yerinde bırakıldı. Kasım Paşa'nın niyeti ilkbaharda yola çıkarak Haziran ayında kazıya tekrar başlamaktı.

Ancak Sokuluyu çekemeyenler bu fırsatı kaçırmayıp Padişaha menfi telkinlerde bulunduklarından İkinci Selim teşebbüsten büsbütün vazgeçti. İşte böylece Sokullu'nun bu önemli girişimi kendisine muhalif olanların entrikaları neticesinde yüz üstü kaldı. Hatta bu kadar masrafın boşa gitmesinden dolayı İkinci Selimin canı sıkılarak vezirlerin huzurunda Sokullu'yu tekdir ederek bütün masrafı ve zayiatı sana ödetmelidir demişti. Şüphesiz ki İkinci Selimin yerinde dirayetli bir hükümdar olsaydı bu kanal açılırdı.

Sokullu Mehmet Paşa'nın Süveyş kanalıyla Kızıldeniz'in ve don Volga vasıtasıyla hazar denizine inme teşebbüsünün hem siyasi hem askeri ve özellikle ekonomik noktalardan ne kadar önemli olduğu görüldüğünden bu derin görüşlü veziri takdir etmemek mümkün değildir.

*Don – Volga kanalının amacı:

- Rusların güneye yayılması, güçlenmesini ve Türk Hanlıklarına verdiği zararı önlemek,

- Karadeniz'deki donanmayı Hazar Denizi'ne geçirerek, Batı ile ittifaklar kuran İran'ı kıskaç altında tutmak,

-İpek Yolu'nu canlandırmak,

- Orta Asya'daki Türklerle iyi ilişkiler kurarak sıkıştırmak ve gerektiğinde onlara yardım yapmak,

- Kafkasya'ya tamamen hâkim olmak.

*Açılamayış nedenleri:

1569 Ağustos'unda Kefe Beylerbeyi Kasım Paşa tarafından çalışmalara başlandı, bu faaliyet neticesinde iki nehir arasındaki mesafenin üçte biri kazıldı.

- Bu faaliyetten Osmanlı Devleti'nin kendisine olan ihtiyacının azalacağı, hatta özerkliğini kaybetme endişesi taşıyan Kırım Hanı Devlet Giray'ın gizli olumsuz propagandası sonucunda amele ve asker arasında hoşnutsuzluklar baş gösterdi.

- Rusya'nın bu projeyi önlemek için yaptığı saldırılar,

- Astrahan Seferi'nin askerî yeteneksizlik nedeniyle başarısızlıkla sona ermesi,

- Sokuluyu çekemeyenlerin Padişaha yaptığı menfi telkinler, bu projenin gerçekleşmesini engellemiştir.

*Önemi: Bu proje gerçekleşseydi, Kafkasya tamamen Osmanlı hâkimiyetine girecekti.

Marmara-Karadeniz Kanalı Projesi



Karadeniz le Marmara Denizinin bir kanal le birleştirilmesi fikri tarihte ilk kez Roma İmparatorluğu döneminde düşünülmüştür.

Osmanlı tarihînde ise ilk olarak Kanunî Sultan Süleyman zamanında gündeme gelmiştir. Bizzat Mimar Sinan tarafından Sapanca gölünden İzmit körfezine kadar olan bölgede çalışma yapılmış fakat savaşlar sebebiyle bu konuya yeterince ilgi gösterilememiştir. Osmanlı Devletinin bu kanalı açmak istemesindeki sebep gemiler vasıtasıyla donanmanın kereste ihtiyacını hızlı bir şekilde karşılayabilmektir. Böyle bir ihtiyacın yenden gündeme gelmesinden dolayı 1591 yılında en ciddi teşebbüs gerçekleştirilmiştir.

İzmit ve Sapanca kadılarına hükümler yazılarak: Kiraz suyunun Sapanca gölüne ve Sapanca gölünün de İzmit körfezine akıtılması, Sakarya nehrinden Sapanca gölüne, oradan da İzmit körfezine kadar olan mesafenin ölçülmesi için uzman bir heyet gönderilmiştir.

Kanal hazırlıkları için Kocaeli Bey ve kadısı başta olmak üzere pek çok devlet görevlisine talimatlar verilmiştir. Verilen talimatlarda devletin, kanal işine önem verdiği görülmektedir. Kanalda çalışacak işçilerin tedariki ve bunların alaybeyleri komutasında gelerek çalışmaları için birçok beylerbeyine emir gönderilmiştir. Ayrıca Eyüp kadısına kendi kazasındaki lağımcıları sevk etmesi emredilmiştir.

Her sancaktan dirlik sahiplerinin belirli oranda işçi temin etmesi, eğer edemiyorsa her işçi için günde 25 akçe para alınması da verilen emirler arasındadır. Kanal için otuz bin işçi tedarik edilmiş, kanal açılacak yerlerdeki tarla, çiftlik ve köylerin münasip mahallere nakledilecekleri ve kanal işinin kati olduğu ilgililere yazılmıştır.

Sadrazam Koca Sinan Paşa, 1591 yılının Nisan ayında kanalın yapılacağı bölgeye gitmiş, incelemiş ve Padişah 3.Murad'a da bilgi vermiştir. Bu kanal teşebbüsünün sonuçsuz kalmasının sebep hakkında net bir bilgi yoktur. Ağırlıklı görüş se Koca Sinan Paşa aleyhtarlığından kaynaklandığı yönündedir. Sinan Paşa'ya muhalif olanlar, kanal girişimi başarılı olursa Paşa'nın itibarının artacağı düşüncesiyle Sultan 3.Murad'ı bu işten vazgeçirmişler ve bunun yerine donanmanın güçlendirilmesi fikrini kabul ettirmişlerdir.

3.Murad; "Din ve devlete lazım olur şey değildir; terk edilmesi icap eder. Halkın minnet ve meşakkat çekmesi zulüm

görmesi doğru değildir. En mühim iş donanma vücuda getirmektir. Bu zamana kadar odun nice ola geldi ise yine öyle tedarik olunur.” diyerek çalışmayı sonlandırmıştır. Kanal için 1654,1759 ve 1813 yıllarında girişimler olmuşsa da bir sonuç elde edilememiştir.

***Dünyadaki önemli kanallar:**

Büyük Çin Kanalı (En uzun kanal), Lingqu Kanalı (Yeryüzündeki en eski kanal), Klong Kanalı – Tayvan, Süveyş Kanalı – Mısır, Panama Kanalı – Panama, Cape Coral Kanalı – Florida, Welland Kanalı - (Ontario, Kanada), Erie Kanalı - (New York)

Amsterdam Kanalları, Saimaa Kanalı - (Lappeenranta, Finlandiya), Venedik Kanalları Korint Kanalı – Yunanistan, Kuzey Denizi'nden Baltık Denizi'ne açılan Kiel Kanalı ile İjmuiden-Amsterdam arasında yer alan Kuzey Deniz Kanalı

Avrupa'daki en önemli nehir kanalları Ren-Main-Tuna Kanalı ile Ren-Rhône Kanalı sayılabilir.

En çok kanala sahip ülkelerden biri de Rusya’dır. Sutaşıma oranı çok yüksek olan nehirlere sahip olan Rusya yaptığı kanallarla Hazar Denizi'nden Leningrad'a, Moskova'dan Karadeniz'e kadar ulaşır. Volga ve Don Nehri arasındaki Volga-Don Kanalı ile Ruslar, Hazar Gölü ve Karadeniz'i birbirine bağlayarak, Sokullu’nun ilk hayalini gerçekleştirdiler. Hazar, artık tamamen bir deniz hâline gelmiştir. Bugün bir gemi Hazar Denizi'nden çıktığı takdirde açık denizlere ulaşabilir.

Yararlanılan Kaynaklar

1-İsmal Hakkı Uzun çarşılı, “Sakarya Nehrinin İzmit Körfezine Akıtılmasıyla Marmara ve Karadeniz’in Birleştirilmesi Hakkında Vesikalar ve Tetkik Raporları”, Belleten, C.4, S.14-15, Ankara 1940.

2-İsmal Hakkı Uzun çarşılı, Osmanlı Tarihi, 3.Clt, 1.Kısım, TTK, Ankara 2011.

3-İlyas Kamalov, Rus Elçiliği Raporlarında Astrahan Sefer, TTK, Ankara 2011

4-Halil İnalcık, “Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşe ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü(1569)”, Belleten C.12 Say.349-402TTK, Ankara 1948,

5- Türk İslam Tarihi Cilt 4, Osmanlı Tarihi, sayfa 423-425 Tercüman Gazetesi

6- Emre Altan, Osmanlı Tarihinde Kanal Projeleri Milliyet