

KANUNÎ SULTAN SÜLEYMAN DEVRİ OSMANLI DEVLETİ'NİN KARADENİZ VE RUSYA SİYASETİ

Prof. Dr. Remzi KILIÇ[1]

Giriş:

Kanunî Sultan Süleyman (1520-1566) devrinde Osmanlı devleti dünyada çok güçlü bir konumda idi. Osmanlı devleti; Karadeniz'in kuzeyinden Türkistan'a kadar uzanan ve Altınordu devletinin toprakları üzerinde kurulan; Kazan Hanlığı, Kırım Hanlığı, Astarhan Hanlığı, Nogay Hanlığı ve Kasım Hanlığı gibi, hanlıkların Rus çarlığına karşı mücadelelerinde Kafkasların güvenliğinin sağlanması hususunda, Türkistanlı tüccarların ve hacıların güvenliği, Karadeniz'de Osmanlı gemilerinin serbestçe gidip gelmelerini sağlamak gibi konularda bir Karadeniz siyaseti geliştirmiştir. Osmanlıların 1563'de Rusya'ya karşı Karadeniz ile Hazar Denizi'ni bir birine bağlama ve Osmanlı devletinin Karadeniz ve Kafkasya bölgelerinde kalıcı hâkimiyet kurma mücadelesine yöneldiğini görüyoruz. Bu sebeple Hazar denizinde bir Kaptan-ı Derya görevlendirmek ve donanma bulundurmak için harekete geçilmişti. Karadeniz ve Hazar Denizi kontrol altına alınarak bölgede Osmanlı hâkimiyeti sağlanmak istenmiştir.

Fatih Sultan Mehmed'in 1461'de Trabzon'u fethiyle başlayıp, Yavuz Sultan Selim'in Trabzon valiliği (1485-1512)ve Çaldıran seferiyle gelişen, Osmanlı devletinin Karadeniz siyaseti, Kanunî Süleyman ile devam etmiş ve II. Selim devrinde (1566-1574) somut projeler ve seferler ile ortaya konulmuştur. Karadeniz ve Kafkaslar bölgesi tarih boyunca her zaman stratejik öneme sahip bir saha olmuştur. XVI. yüzyılın ikinci

yarsında bölgeye Rusya çarlığı ve Safevî devleti hâkim olmak istemişlerdir. Osmanlı devleti, Karadeniz'in kuzeyindeki Türk hanlıkları ve Türkistan'daki Özbek Hanlığı ile kardeşlik ve dostluk siyaseti takip ederek, daima işbirliği içerisinde hareket etmişlerdir. Osmanlı devleti, Karadeniz'e dökülen Ten (Don) nehri ile Hazar Denizi'ne dökülen İdil (Volga) nehirlerini bir kanal ile birleştirerek, Rusların Kafkaslar ve Karadeniz'e inmelerini engellemeyi ve bu bölgede Türk hâkimiyetini devamlı kılmayı amaçlamıştır. Böylece, hem Karadeniz bölgesi, hem de Kafkaslar bölgesi ve öte yandan Türkistan'ın güvenliği ve Türk hanlıkları ile işbirliği içerisinde, Osmanlı hâkimiyeti kalıcı olarak gerçekleşmiş olacaktı.

Osmanlı devleti, Kanunî zamanında Avrupa'da Almanya ve İspanya'ya karşı Fransa'yı himaye etmekteydi. Osmanlılar, Viyana kapılarına dayanarak, rakipsiz bir devlet kurmak gücünü göstermeyi başarmışlardı[2]. Sultan Selim'in Doğuya (1514-1515) Safevîler üzerine ve Güneye (1516-1518) Memluklar üzerine yaptığı seferler sonucu, Osmanlı devletinin ülkeleri genişlemiş ve hâkimiyet sahaları daha da artmıştı. Safevîler İran'da ağır bir darbe yemiş, Memluk devleti artık tarihe karışmıştı. XVI. yüzyılın ikinci yarısına baktığımızda, Osmanlı toprakları "Üç Kıta" üzerine yayılmaktaydı. Tuna nehrinden Fırat nehri ötelere, Kırım ülkesinden Cezayir'e kadar uzanıyordu. Mekke, Medine, Kudüs, Kahire ve Şam gibi, tarihi yerler başta olmak üzere, Osmanlılar Afrika'nın büyük bir kısmını yönetimleri altına almışlardı[3].

Karadeniz çoktan bir Türk gölü haline gelmişti. 1472-1475 yıllarında, Fatih Sultan Mehmed (1451-1481) Karadeniz'in kuzeyindeki Kırım topraklarını Osmanlı devleti himayesi altına almıştı. II. Bayezid (1481-1512) ve Yavuz Sultan Selim (1512-1520) devirlerinde, Kırım Hanlığı başta olmak üzere, Karadeniz'in kuzeyindeki Türk hanlıkları ile son derece müspet ilişkiler sağlanmıştı. Sancak beyliğine 1508 yılında Kefe'de başlayan Kanunî Süleyman (1520-1566) şehzâdeliğinden itibaren

Karadeniz sahasının önemini bilmekteydi. Eskiçağlardan itibaren Karadeniz bölgesi, Ege ve Akdeniz ile yoğun bir ekonomik bütünlük oluşturmuştu. Kırım'ın kıyısında bulunan denize açık az nüfuslu Kuzey Karadeniz kesimleri ve Boğdan (Moldova), önemli miktarda ürettikleri tahıl, et, balık ve diğer hayvanî ürünleri, sık nüfuslu Güney kesimine aktaran bir ihracat kapısı olma özelliği taşırdı. Güney'den ise, Kefe, Kili, Akkirman gibi, kuzey limanlarına büyük miktarda ipek, pamuk ve kenevirden yapılmış kumaşlar gönderilirdi.

Karadeniz'de XVI. Yüzyıl boyunca kuzey-güney ticareti önemli sayılabilecek boyutlara ulaşmıştı. Karadeniz'in Kuzey kesiminde Harzem ve Azerbaycan'dan Aşağı Volga ve Azak bölgesine uzanan güzergâh 1520 yıllarına kadar oldukça faal bir durumdaydı. Karadeniz'de kuzey-güney ticareti, denizden Bursa-İstanbul- Kefe veya Akkirman'ı takip ediyordu. Bu güzergâhta önemli miktarda Türk-Müslüman tüccarı faaliyet gösteriyordu. Ruslar, Fatih'ten itibaren Kefe ve Azak gibi limanlara gelerek mallarını satabiliyorlardı. XVI. yüzyıla gelindiğinde Ruslar, Karadeniz'de serbest ticaret yapabilmek için Osmanlı devletinden ahitnâme almışlardı. Ayrıca, Osmanlı devletinin Karadeniz sahillerinde birçok resmî gemi inşa tezgâhları bulunmaktaydı. Bunlar arasında en önemlisi Candaroğulları'ndan bu tarafa kullanılmakta olan Sinop tersanesi idi[4].

Ruslar XVI. Yüzyıla gelinceye kadar dünya tarihinde önemli bir varlık gösterememişlerdi. III. İvan'dan (1462-1505) itibaren Rusların gücü hissedilir hale gelmiştir. Çünkü III. İvan Rus knezliklerini bir araya getirip, Çarlık haline getirmişti. Özellikle IV. İvan dönemi (1533-1584), Rusların kuvvetlerini birleştirdiği, Türk illerinde hüküm süren; Kazan, Astarhan, Nogay, Kasım ve Kırım gibi hanlıkların zayıfladığı dönem olmuştur. Rus çarı IV. İvan 1552'de İdil nehri kıyısındaki Kazan'ı ve 1556'da Hazar Denizi kuzeyinde liman kenti olan Astarhan'ı büyük bir katliam ve işgal sonucu ele geçirmiştir. XVI. yüzyılda Türk hanlıkları için güneydeki Safevî

tehdidinden başka kuzeyde Rusya çarlığı ciddî bir tehlike oluşturmaya başlamıştı[5].

Bu gelişmeler üzerine Osmanlı devleti XVI. yüzyılın ikinci yarısında Kanunî zamanında, Ruslara karşı Karadeniz ticareti ve siyaseti konusunda ciddi girişimlerde bulunmuştur. Kefe ve Akkirman gibi, bazı Osmanlı limanlarında, Ruslara ait mallar ve kürk ticareti oldukça azalmıştı. Bunun sebebi, Rus Çarı IV. İvan'ın 1547 yılından itibaren Karadeniz'in kuzeyinde bulunan Kazan, Nogay, Kasım ve Astarhan hanlıklarına karşı uyguladığı işgalci, yayılmacı ve saldırgan siyasetidir. IV. İvan zamanında, Ruslar ile Osmanlılar Karadeniz hâkimiyeti ve siyaseti meselesinde açıkça karşı karşıya gelmişlerdir. Bunun yanı sıra Türkistanlı hacıların durumu, Harzemli tüccarların Rusları Osmanlı padişahlarına şikâyetleri gibi, diğer olayları da ilave etmek gerekir. Bu coğrafya da Ruslar, İran'da hüküm süren Safevîler ile birlikte hareket ederken, Osmanlılar da Türkistan hanlıkları ile beraber siyaset ve ittifak etmişlerdir.

Osmanlı Devleti'nin Rusya Çarlığı'na Karşı Karadeniz Siyaseti:

XVI. yüzyılın ikinci yarısına doğru Rus Çarı IV. İvan'ın açık bir biçimde Türk hanlıklarına karşı işgalci tutumu, Kanunî Süleyman'ı dünyanın kudretli ve sorumlu devletinin padişahı olarak harekete geçirmiştir. Kanunî Süleyman'ın bu sebepten dolayı, 1563 yılında Ruslara karşı yoğun bir savaş hazırlığı içerisine girdiğini görüyoruz. Hatta Don-Volga Kanalı projesinin Kanunî Süleyman zamanında planlandığını, ancak ortaya çıkan Avusturya-Macaristan topraklarındaki hadiseler yüzünden, padişahın Rusya çarlığı üzerine sefer yapmaktan vazgeçmek zorunda kaldığını görüyoruz.

Kanunî devrinde Osmanlı devleti; Orta Avrupa'dan Basra Körfezi'ne, Karadeniz'in Kuzeyindeki Kırım'dan İran'a, Türkistan'a, Mısır'dan Arabistan yarımadasına, Yemen'e, Hint Okyanusu'na kadar uzanan geniş coğrafyalarda hâkimiyetini ve siyasetini sürdürmekteydi. Kanunî Süleyman devrinde

Karadeniz'in kuzeyinde bulunan Rusya çarlığının, Türk yurtlarından Kazan (1552) ve Astarhan'ı (1556) acımasız bir şekilde işgali üzerine, Kırım Hanlığı'nın gelecekte aynı tehlikeye maruz kalabileceği, Rusların artık Karadeniz ve Kafkaslar sahasını baskı altına almaya çalışacakları gerçeği ortaya çıkmıştır.

Kanunî Süleyman, yalnız Rusların Karadeniz ve Kafkaslar üzerinde teşkil ettiği siyasî tehlikeyi önlemek için değil, Kuzey'de ve Türkistan'daki Müslümanlar nazarında "Halife-i rûy-i zemin" sıfatıyla haiz olduğu dinî nüfuzu korumak için de harekete geçmek istiyordu. O'nu İslâmiyet'in hâmisî yapan en mühim sıfatı, Mekke ve Medine'nin hâdimi, Hac yollarının koruyucusu olması idi. Çünkü O, her yönüyle Osmanlı devletinin padişahıydı[6].

Kanunî döneminin sonlarına doğru Türkistan Müslümanlarına, hac veya ticaret için Osmanlı ülkelerine geçmek, hemen hemen imkânsız hale gelmişti. Bunun için Şeybânîler'den (Özbekler) Harzem Hanı Hacı Mehmed (1560-1603), Osmanlı padişahına Haydar Bahadır adındaki elçisi ile bir mektup göndermişti. Mektubunda; Safevî Şahı'nın Türkistan'dan giden hacıları kendi memleketine girer girmez tutuklattığını ve Astarhan'ı alan Moskofların da, hacılara ve tüccarlara yol vermeyip güçlük çıkardığını bildiriyordu. Astarhan'ın Osmanlılar tarafından fethedilip, bu yolun açılmasını istiyordu. Şüphesiz O, Halife-Sultan'a Kazan ve Astarhan gibi, Müslüman memleketlerinin "kâfir" Moskoflar eline düşmesinden de şikâyet ediyordu[7]. Bir taraftan Rusya çarlığını öte yandan Safevî şahlığını Osmanlı devletine şikâyet etmekteydi.

Osmanlı sultanı, Harzem Hanı Hacı Mehmed'e gönderdiği cevabında; İran Şahı'nın tutuklattığı adamların kurtarılmasına çalışacağını ve hacılarla tüccarların, emniyetle gidip gelebilmeleri için Astarhan yolunun açılmasına niyet ettiğini bildiriyordu. Osmanlı devletine, Moskoflara karşı şikâyetler, sadece Kırım'dan ve Nogaylar'dan değil, Türkistan Müslümanlarından da geliyordu. Türkistan ve Karadeniz'in

kuzeyindeki Türk illerindeki Müslümanların müracaatlarını yerine getirmek için Ruslara karşı harekete geçmek, Osmanlı sultanı için bir kere daha bir zaruret olarak kendini gösteriyordu. Bu mektuplarda belirtildiğine göre, hacılar kadar tüccarların menfaati de önemli idi. İdil havzası yüzyıllardan bu tarafa Harzem'e (Hive) yalnız siyasî değil, kültür ve ticaret bakımından da sıkı sıkıya bağlı idi[8]. Çünkü İdil nehri havzasında yaşayan Bulgar hanlarına ve halkına, onuncu yüzyılda Müslümanlığı Harzemli tüccarlar benimsetmiş ve öğretmişlerdi.

XVI. Yüzyıl ortalarında Osmanlı padişahlarına, Türk hanlarından gelen mektupların çoğu, hacıların durumları, geliş ve gidişleri ile ilgilidir. Oralardan gelen elçiler İstanbul'a gelirler, gerekli görevlerini yaparlar sonra Mekke'ye Hacca giderler ve tekrar İstanbul'a dönerlerdi[9]. Türkistanlı hacıların ve elçilerin içinde aylarca İstanbul'da kalanlar da olurdu. Bu elçilerin güven içinde Hacca gidip gelmeleri Osmanlı devletinin en çok önem verdiği işlerden biri idi. Hacılar topluluğu, yolda her hangi bir saldırıya uğradığında hemen durum Osmanlı padişahına bildirilir ve gereken yapılırdı[10]. XVI. yüzyılda, Osmanlı devleti adetâ bütün Türklerin ve Müslümanların hâmisi olarak görülmekteydi.

Rusların 1556 yılında Astarhan'ı işgal etmeleri, Türkistan Müslümanlarının Hazar Denizi'nin kuzeyinden İstanbul ve Mekke'yi ziyaretlerini imkânsız hale getirmişti. Çünkü İran'da Şiî-Safevîler, Türkistan hacılarının topraklarından geçmesine izin vermiyorlardı[11]. Bu arada Rusların İdil nehri vâdisine yerleşmeleri ile Türkistan istikâmetinde yayılmaya başlamalarından endişeye kapılan Türk-Müslüman ahâli, İstanbul'a gönderdikleri mektuplar ve elçiler ile Osmanlı padişahından acil yardım istiyorlardı[12]. Çünkü Türkistan'da saltanat süren Türk hanlarının kuvvet ve kudretleri, Kazan ve Astarhan'ı işgal eden Moskoflara karşı etkili bir darbe vuracak durumda değildi.

Bütün Türk ve İslam âleminin hâmisi Türkistan ve Avrupa'nın en

güçlü asker milleti Osmanlı Türkleri idi. Bu yüzden de Astarhan'ın kurtarılmasını Osmanlı devletinden ricâ ediyorlardı[13]. Osmanlı padişahı "Müslümanların Halifesi" olması sebebiyle, diğer ülkelerdeki Müslümanların, özellikle Sünnîlerin başı sayılıyordu. Hac yolunun güven altında bulundurulması da, Osmanlı padişahlarının önemli görevlerinden biri sayılmaktaydı[14].

Astarhan, Hazar Denizi'nin kuzeyinde bir liman şehri, aynı zamanda bir ticaret merkezi idi. Rusya'nın, Müslümanların ticaret yollarını ve pazarlarını ele geçirmeleri, kendilerine tâbi hale getirmeleri, Müslümanları kızgınlığa ve endişeye sevk ediyordu. Bundan en çok etkilenen ise Harzem olmuştu. Çünkü İdil/Volga havzası, öteden beri asırlardır Harzemli tüccarların ticaret bakımından önemli bir pazarları idi. Bu yüzden Harzem Hanı, çeşitli hediyelerle Harzemli tüccarlara imtiyaz istemek için Moskova'ya Rus Çarı IV. İvan'a elçiler göndermişti[15].

Osmanlı devleti ile XVI. yüzyılda önemli münasebetleri olan Türk hanlıklarından biri de Nogay Hanlığı (1502-1557)'dir. Nogay Hanlığı, Altınordu devletinin (1223-1502) çöküşünden sonra, Volga'dan İrtiş nehrine ve Hazar Denizi'nden Aral Gölü'ne kadar uzanan sahaları içine almaktaydı. Merkezi, Yayık nehrinin çıkışındaki Saraycık şehri idi. Ahâlisinin esas unsurunu Kazan, Kırım, Astarhan ve Sibir hanlıklarında olduğu gibi, Kıpçak zümresine ait Türk boyları teşkil etmekteydi[16]. Bunlar da Osmanlı devletini Ruslara karşı bir sığınak olarak görüyorlardı.

XVI. yüzyıl, Nogay Hanları için tam bir dağılma dönemi olmuştu. 1557-1558'deki kuraklık sebebi ile çok fakir bir duruma düşmüşlerdi. Kıpçak Çölü'nün o zamanki durumunu: "Yoğıdı anda vuhu targa gıda, Su bulamazdı kurbağa buçğa"[17] beyti açıklamaktadır. Kırım Hanlığı'na bağlı Küçük Nogayların reisi Yusuf Mirza ile Rusya'ya bağlı Ulu Nogayların reisi İsmail Mirza arasındaki mücadeleler sonucu, Türk nüfusu bu bölgelerde iyice azalmış ve Ruslar da boş kalan yerlere

kolayca yerleşmişti. Nogayların Kazan ile ticarî ilişkileri vardı. At, davar, deri satıp, hububât, mâmul eşya ve zînet eşyaları alıyorlardı. Rusların Kazan'ı işgali ile Nogaylar, oldukça sıkıntıya düşmüşlerdi[18]. Kazan ve Astarhan hanlıklarının yıllarında Rusya'ya tâbi olmasından sonra, Nogay Hanlığı da, IV. İvan'ın hâkimiyetini 1555-1557 yıllarında tanımak zorunda kalmışlardı[19]. Türkiye'ye ilticâ etmiş olan eski Astarhan Hanı Yağmurçı Han ve sonraki Astarhan Hanı Derviş Ali Han ve oğlu, Astarhan şehrinin Kırım Hanı'na verilmesini istemiyorlardı. Onlar Astarhan'ın Nogaylar'ın elinde, ancak Osmanlı idaresinde kalmasını istiyorlardı. Bu yüzden de Osmanlı sultanını bizzat harekete geçirmek için teşvik ediyorlardı[20].

Astarhan yolunun açılması için Osmanlılar'dan İdil boyuna bir sefer yapmalarını isteyenler, sadece İdil nehrinin Batı kısmında yaşayan Nogay mirzaları değil, Buharalı ve Hiveli tüccarlar da bunu istiyorlardı. Çünkü bunlarında Mekke ve İstanbul ile doğrudan münasebetleri kesilmişti. Bu sırada Nogay mirzalarının başında "Küçük Nogay Ordası"nın reisi Kadı Mirza bulunuyordu. İstanbul'a adamlar ve mektuplar göndererek Astarhan'a karşı bir an evvel sefer açılmasını istiyordu. Bu konudaki müracaatın diğer Nogay mirzaları tarafından da yapıldığı, hatta İdil nehrinin doğusundaki "Büyük Nogay" mirzalarının bu yoldaki isteklerini İstanbul'a daha önceden yollamış olmaları mümkündür.

Astarhan şehri, Osmanlı devleti için de çok önemli idi. Kuzey ve doğu ticaret mallarını İstanbul'a daha kolay getirmek düşüncesi ile Türkistan-Astarhan-Kırım yolunu kendi hesabına canlandırmayı düşünüyordu[21]. Kazan ve Astarhan'ın Ruslar tarafından alınmış olması, Karadeniz'in doğrudan doğruya tehlikeye düşmesi demektir. Moskova'nın derhal Hazar, Kafkas, Karadeniz arasındaki yollara hâkim yerlerde kaleler yapmaya girişmesi ve Rusların Terek ırmağı boyunda bir kale yapmakta oldukları haberinin gelmesi, Rusların Kuzey Kafkasya'ya da el atacakları anlamında idi ve olayın önemini daha da

artırmıştı[22]. Bütün bu nedenlerden dolayı, Osmanlı devleti için Astarhan-Kazan seferine çıkmak, Karadeniz ve Hazar Denizi arasını kontrol altına almak bir zaruret haline gelmişti. Osmanlı devleti artık Rusya çarlığı üzerine bir sefer yapmak için hazırlıklara çoktan başlamıştı.

Rusların büyük ticaret yollarını ve pazarlarını ele geçirerek, Türkistan Müslümanlarının ticaretini kendisine tâbi hale getirmesi, Hint Okyanusu'nda Hac ve ticaret yolları için Portekizliler ile savaşıyor Osmanlı devletini Karadeniz'in kuzeyinde kıtalar arası büyük ticaret yollarından biri olduğunu bildiğimiz, Türkistan-Astarhan-Kırım yolunu kendi hesabına canlandırmaya sevk etmişti. Osmanlı devleti, nihayet meseleyi ciddiyetle ele almak durumundaydı[23].

Kanunî Sultan Süleyman, Semiz Ali Paşa'nın veziriâzâmlığı esnâsında 1563 yılında, Don-Volga arasında bir kanal açılması ve bu nehirler üzerinde kaleler yapılmasını kararlaştırmıştı[24]. Ancak ortaya çıkan Avusturya meselesi üzerine Rusya'ya karşı sefere çıkılamamıştır. Astarhan seferi baştan beri, Don-Volga kanalı projesi ile birlikte düşünülmüştü. Osmanlı devleti kanal projesine çok önem veriyordu. Çünkü bu Osmanlıların "Cihan hâkimiyeti" bakımından çok mühimdi. Hazar Denizi'nin Karadeniz ile birleştirilmesi, İran ve Türkistan ile ulaşımı temin edecekti. Türkistan'a ulaşmak için kara yoluna bir de deniz yolu eklenerek aradaki İran engeli aşılmış olacaktı. İran seferlerinde Don ve Volga nehirleri vasıtasıyla erzâk ve cephâne nakli kolay olacaktı. Etrafta bulunan Şirvân, Karabağ ve Gürcistan'ın tamamı kolaylıkla kontrol altına alınabilecek, buralara Rusların yayılması engellenmiş olacaktı[25].

Astarhan Hanlığı topraklarının, Ruslardan kurtarılması ile Moskof çarlığı, Hazar Denizi'nden yukarı atılacak ve Rusların kontrolünü arzu ettiği Karadeniz yolu kesilecekti. Astarhan topraklarının elde bulundurulması sûreti ile Türkistan hacılarının rahatlıkla geçebileceği bir yol temin edilmiş olacaktı. Ayrıca Kırım hanlığını Kuzeyden ve Doğudan tehdit

eden tehlikeli vaziyete son verilip, istikbâli kurtarılmış olunabilecekti[26]. Büyük menfaatler sağlayacak olan böyle bir projeye, Kazan Türklerinin, Osmanlı devletini ısrarla teşvik ettiği unutulmamalıdır. Bu projenin kendilerine neler kazandıracığı anlatılarak, Osmanlı devlet adamlarını iknâ etmişlerdi.

Don-Volga Kanalı projesinin ilk defa 1563'de Semiz Ali Paşa zamanında düşünüldüğünü[27] bazı tarihçiler de zamanın Türk münevverlerince ihtiyaç karşısında düşünülüp tasarlanmış millî bir fikir olduğunu söylemektedirler[28]. Hatta bu iş düşünülmele kalmamış, Kanunî Süleyman zamanında Türkistan'a yardım için İran'ın kapadığı Hac yolunu, o taraftan açmak amacı ile "Kanal Projesi" için gerekli hazırlıklar başlamış, ancak Avusturya cephesinde meydana gelen hızlı gelişmeler yüzünden, Kanunî Süleyman, dikkatini tekrar Batıya çevirmişti. Kanunî, 1566'da çıktığı Zigetvar seferi sırasında hastalanarak vefat etmiş, böylece Karadeniz ile Hazar Denizi'nin birleştirecek olan "Kanal Projesi" geriye bırakılmıştır[29].

Osmanlı devleti için her şeyden önce, Azerbaycan ve İran'a yapılacak seferler için kolay bir yol açılacaktı. Don-Volga nehirlerinin biri birine en çok yaklaştığı yerde bir kanal açılırsa, Karadeniz'den Hazar Denizi'ne gemilerle doğrudan doğruya, erzak ve mühimmat sevk olunabilecekti. Doğu seferleri rahat yapılacak, Şirvân, Karabağ ve bütün Gürcistan'ın itaati sağlanacak, Osmanlı kuvvetleri İran'ın en iç bölgelerine kadar gidebilecekti. Bunun yanı sıra, Astarhan'ın Moskoflar elinden kurtarılması "Bahr-ı Zulemât"a (Karanlık Deniz) kadar fetihler yapılması, Rus ve Çerkez memleketlerine akınlar yapılması da düşünülüyordu[30].

Başarılı bir siyasetçi ve akıllı bir devlet adamı olan Rus Çarı IV. İvan, Kazan ve Astarhan'da on binlerce Türkü katlederek, Türk illerini birer birer işgal ettiği halde, Osmanlı devletinin Kanunî gibi büyük bir padişaha rağmen zamanında gereken müdahaleyi yapmaması çok ilginçtir. Her şeye rağmen, Osmanlı devleti büyük olmanın ve müttefik olduğu

Türkistan hanlıklarının Ruslar karşısında hukukunu ve haklarını koruma mücadelesindeki kararlılığını sürdürmüştür. Bu hususlar; Hac yolunun güvenliği, Astarhan yolunun açılması, Rus yayılmacılığının önlenmesini amaçlayan çok mühim hadiselerdi. Karadeniz ve havalisi, Kafkaslar bölgesi son derece önemli sahalardı.

Türkistan'dan Müslüman Türklerin hacca gitmesini Safevîler engellediği için buradaki Türkler Astarhan-Kırım- Karadeniz ve İstanbul yolu ile hacca gidip geliyorlardı. Kazan ve Astarhan'ın Rus Çarı IV. İvan tarafından gayet ustaca ve sinsî bir siyasetle ele geçirilmesi Osmanlı devletinin İdil boyunda yeni bir "Müslüman-Türk Devleti" kurma arzularını boşa çıkarmıştı. Bu arada Kırım Hanı Devlet Giray (1551-1577), Moskof Çarı IV. İvan'dan Kazan ve Astarhan'ı kendisi için istemeye devam etmiştir. Moskof Çarı IV. İvan ise, Osmanlı devletinin Astarhan üzerine sefer açacağını hesap ederek tedbir almaya devam ediyordu.

Sonuç:

"İdil Havzası" eğer Osmanlı devletinin hâkimiyeti altına girmiş olsaydı, IV. İvan'ın genç Rusya Çarlığı, çok çabuk çökmüş olacaktı. Bu sıralarda Osmanlılar ise, kudretinin en yüksek noktasında bulunuyordu. Osmanlı devletinin hâlâ amacından dönmediğini bilen Rus Çarı IV. İvan, ince bir siyaset stratejisi izlemiştir. Daha sonra başlayan Osmanlı-Avusturya savaşı, Ruslar ile ciddî bir mücadeleye girişilmesine imkân bırakmamıştı. Osmanlı-Avusturya savaşları Osmanlı devletini bir hayli yıpratmıştı. Kırım Hanlığı dahi neredeyse bütün gücünü bu savaşlar da sarf etmişti. Osmanlı devleti ise, önce Doğuda Safevî devleti ile daha sonra Batıda Avusturya ile uzun süren savaşlardan dolayı hayli yıpranmıştı. Artık, Osmanlılar Kanunî Süleyman devrinde Türk hanlıklarına sistemli olarak yönelmiş olan Ruslara her zaman müdahale edemiyorlardı.

Kanunî Sultan Süleyman'dan sonra II. Selim devrinde Osmanlı

devleti, Rusya'nın Türk illerine yayılması karşısında, daima Rusların karşısında olmuştu. Bütün Türklerin hâmisî gibi davranmaktan asla geri durmamıştı. Hatta Kazan ve Astarhan hanlıklarının Ruslar tarafından işgal edilmelerine derhal karşı çıkarak, özellikle Kırım Hanlığı'nı kendi kontrollerinde, Türk yurtlarının korunması için takviye ederek, zaman zaman da askeri kuvvetle destek vererek Rus kuvvetlerine karşı savaşmışlardı. Kanunî'den sonraki süreçte, gerek II. Selim Astarhan seferine çıkarak, gerekse III. Murad, özellikle Türkistan'da hüküm süren Şeybânî Han neslinden, Özbek Hanı II. Abdullah ile İran'da bulunan Safevî devletine karşı birlikte karar ve tavır alma siyasetini yürütmüştür. Aynı surette Rusya çarlığına karşı da son derece kuvvetli bir dayanışma içerisinde olmuşlardır.

Ancak, Kırım Hanlığı'nın Karadeniz'de Osmanlı hâkimiyeti artarsa, bizim hâkimiyetimiz tehlikeye girer düşüncesi ile Kazan ve Astarhan'a Kırım'ın hükmetmesi arzuları, Kırım Hanı'nın Rus Çarı ile iyi ilişkiler içine girmesi, birde Türk hanlıklarının taht mücadeleleri, Osmanlı devletinin destek ve girişimlerini sonuçsuz bırakmıştı. Burada Rus çarı IV. İvan'ın Türk hanlıkları ve Osmanlı devletine karşı, çok dikkatli ve ince bir siyaset takip ettiğini de unutmamak gerekir. Osmanlı devleti, "Don-Volga Kanal Projesi" olarak bilinen seferin ilkini 1563'de Kanunî devrinde planlamış gerçekleştirememiştir. İkincisini ise II. Selim devrinde 1569'da yapacak, ama netice alamayacaktır.

Osmanlı devletinin Kanunî Sultan Süleyman zamanındaki, büyüklüğü, gelişmişliği, kudreti ve yaptırım gücü açıktır. Gerek Batıda gerekse Doğuda, birçok hanedanlık ile barış yapmış, çoğu zaman bu barış şartları, Osmanlıların koyduğu ilkeler doğrultusunda kabul edilmişti. Daha sonra II. Selim Han'ın sekiz yıl kadar süren iktidarı sırasında, Kıbrıs adası fethedilmiş, Karadeniz'in kuzeyinde Rusya çarlığının yayılmacı politikasına karşı, Don-Volga Kanalı Projesi gerçekleştirilememiş, ancak diplomatik ataklar sürdürülmüştü.

Türkistan hanları ile olan muhaberât devam etmiş, Türkistanlı Hacılar ve tüccarlar için ticaret ve ulaşım güvenliği iş birliği gerçekleştirilmişti. Osmanlı devleti, Yavuz Sultan Selim ve Kanunî Sultan Süleyman devirlerinin güçlü mirası üzerinde oturmaktaydı.

Osmanlı devleti XVI. yüzyılın ikinci yarısında yine de, Türkistan tarafından gelen Hacıların yol güvenliğini, Osmanlı devleti ile Karadeniz'in kuzeyindeki ve Kafkaslardaki Müslüman ahalinin huzur ve münasebetlerinin devamını sağlamak arzusunun sürdürmüşlerdir. Osmanlı devleti, XVI. yüzyılın ikinci yarısında Karadeniz'de hâkimiyet elde etmenin, Karadeniz ile Hazar Denizi'ni birleştirmek suretiyle buralarda kalıcı hâkimiyet kurmanın önemini beş yüzyıl önce Kanunî Sultan Süleyman devrinde idrak etmiş ve uygulamaya çalışmıştır. Kanunî devrinde Osmanlı devletinin Karadeniz siyaseti ve Rusya çarlığı münasebetleri son derece önemli bir husus olarak tarihte yerini almıştır.

K A Y N A K Ç A :

Ahmed Feridun Bey; *Münşeâtü's-Selâtin*, C. I-II. İstanbul, 1274-1275 h.

Ahmed Refik; "Bahr-ı Hazar-Karadeniz Kanalı ve Ejderhan Seferi", *T.O.E.M.*, Nr. 43, İstanbul, 1333 h, C. VIII, (ss. 1-14).

Âli, Gelibolulu Mustafa; *Künhu'l Ahbâr*, C. I-IV, Amire Matbaası, İstanbul, 1277 h.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi; Mühimme Defterleri; VII, X, XVI,

XXIV, LXII, İstanbul.

DANIŞMEND, İsmail Hami; **İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi**, C. I-IV, Türkiye Yayınevi,

İstanbul, 1948-1961.

Diyanet İslam Ansiklopedisi, "Karadeniz", **İslam Ansiklopedisi**, Türkiye Diyanet Vakfı

Yayınları, C. I-XXX, İstanbul, 1990-2006, C. XXIV, (ss. 385-390).

HİLMİ, M.; **Kanunî Sultan Süleyman'ın 1533-1535 Bağdad Seferi**, Askeri Basımevi,

İstanbul, 1932.

İNALCIK, Halil; "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanal Teşebbüsü

(1569)", **Bellekten**, S. 46, Ankara, 1948, C. XIII, (ss.349-402).

KARAÇELEBİ-ZÂDE, Abdülâziz; **Ravzatu'l-Ebrâr**, Bulak Matbaası, Mısır, 1238 h.

KILIÇ, Remzi; **Kanunî Devri Osmanlı-İran Münasebetleri (1520-1566)**, IQ Kültür Sanat

Yayıncılık, İstanbul, 2006.

_____; "Osmanlı Padişahı III. Murad ve Özbek Hükümdarı II. Abdullah Han Dönemi

Osmanlı- Türkistan Dayanışması", **Bilgi Türk Dünyası Sosyal Bilimler Dergisi**, S. 10,

Yaz '99, Ankara, 1999 (ss. 49-59).

_____; "XVI. Asrın İkinci Yarısına Doğru Rusların Türk İllerinden Kazan ve

Astarhan'ı İşgal Etmeleri", *Türk Kültürü*, S. 454, Ankara, Şubat 2001, (ss. 90-96).

KURAT, Akdes Nimet; *Türkiye ve İdil Boyu*, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara, 1966.

Mustafa Nuri Paşa; *Netâyicu'l-Vukuât*, C. I-II. (Sadeleştiren: Neşet Çağatay), T.T.K.

Basımevi, (3.baskı), Ankara, 1992.

MÜNECCİMBAŞI, Ahmed; *Sahâifu'l-Ahbâr, (Müneccimbaşı Tarihi)*, (Terc. Nedim Ahmed), C. III, Hacı Mahmud Kitaplığı, Nr. 4741, Süleymaniye Ktb., İstanbul, 1285 h.

PEÇEVÎ, İbrahim; *Peçevî Tarihi*, C. I-II, İstanbul, 1281-1283 h.

SARAY, Mehmet; *Türk-İran Münasebetlerinde Şiiliğin Rolü*, T.K.A.E. Yay., Ankara, 1990.

_____ ; *Rus İşgali Devrinde Osmanlı Devleti ile Türkistan Hanlıkları Arasındaki Siyasi Münasebetler (1775-1875)*, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1994.

Seydi Ali Reis; *A'sar-ı Eslaftan Mirâtu'l-Memâlik*, İzmirli İsmail Hakkı Kitaplığı,

Nr. 3678/7, Süleymaniye Ktb., İstanbul, 1313 h.

TAYMAS, Abdullah Battal; *Kazan Türkleri*, T. K. A. E. Yayınları, Ankara, 1966.

TEMİR, Ahmet; "Nogay Hanlığı", *Türk Dünyası El Kitabı*, T.K.A.E. Yayınları,

Ankara, 1992, C. I, (ss. 435-436).

TOGAN, Zeki Velidî; *Bugünkü Türkili Türkistan ve Yakın Tarihi*, Enderun Kitabevi,

İstanbul, 1981.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı; **Osmanlı Tarihi**, C. III/I, T.T.K. Basımevi, Ankara, 1988.

[1] Erciyes Üniversitesi Eğitim Fakültesi Yeniçağ Tarihi Öğretim Üyesi. kilicremzi@gmail.com

[2] M. Hilmi, **Kanuni Sultan Süleyman'ın 1533-1535 Bağdad Seferi**, Askeri Basımevi, İstanbul, 1932, s.3.

[3] Remzi Kılıç, **Kanuni Devri Osmanlı-İran Münasebetleri (1520-1566)**, IQ Kültür Sanat yayıncılık, İstanbul, 2006, s.124-125.

[4] **DİA**, "Karadeniz", **İslam Ansiklopedisi**, Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları, C. XXIV, İstanbul, 2001, s.387.

[5] Remzi Kılıç, "XVI. Asrın İkinci Yarısına Doğru Rusların Türk İllerinden Kazan ve Asatrhan'ı İşgal Etmeleri", **Türk Kültürü**, S. 454, Ankara, Şubat 2001, s.90.

[6] Halil İnalçık, "Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanal Teşebbüsü (1569)", **Belleten**, S. 46, Ankara, 1948, C.XIII, s.368.

[7] İnalçık, **a.g.mk.**, s.369; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, C.III, TTK Basımevi, Ankara, 1988, s.34.

[8] İnalçık, **a.g.mk.**, s.369.

[9] **Başbakanlık Osmanlı Arşivi**, **Mühimme Defterleri**, İstanbul, LXII, 253; Ahmet Feridun Bey, **Münşeatu's-Selâtin**, C.I, İstanbul, 1274h, s.612-613.

[10] **BOA.**, **Mühimme Defterleri**, İstanbul, XXIV,142.

[11] **BOA.**, *Mühimme Defterleri*, İstanbul, VII, 985.

[12] Mehmet Saray, *Türk İnan Mınasebetlerinde Şiiliğın Rolü*, TKAE Yayınları, Ankara, 1990, s.29.

[13] **BOA.**, *Mühimme Defterleri*, İstanbul, VII, 985; Ahmed Refik Bey, " Bahr-ı Hazar Karadeniz Kanalı ve Ejderhan Seferi", *TOEM*, İstanbul, 1333h., C.VIII, Nr. 43, s.3.

[14] Akdes Nimet Kurat, *Türkiye ve İdil Boyu*, Ankara, 1966, s.95.

[15] İnalçık, *a.g.mk.*, s.368-369.

[16] Ahmet Temir, "Nogay Hanlığı", *Türk Dünyası El Kitabı*, TKAE Yayınları, Ankara, 1992, C. I. s.345.

[17] Seydi Ali Reis, *A'sar-ı Eslaftan Mirâtu'l-Memâlik*, İzmirli İsmail Hakkı Kitaplığı, Süleymaniye Ktb., İstanbul, 1313 h, Nr. 3678/7, s.73.

[18] Kurat, *a.g.e.*, s.102.

[19] Temir, *a.g.mk.*, s.435.

[20] Kurat, *a.g.mk.*, s.102.

[21] İnalçık, *a.g.mk.*, s.370.

[22] Kurat, *a.g.mk.*, s.95.

[23] İnalçık, *a.g.mk.*, s.370.

[24] İnalçık, *a.g.mk.*, s.371; Saray, *a.g.e.*, s.30.

[25] İbrahim Peçevi, *Peçevî Tarihi*, C.I, İstanbul, 1281h., s.469; Gelibolulu Mustafa Âlî, *Künhu'l Ahbâr*, C.I, Amire Matbaası, İstanbul, 1277h., v.256a.

[26] Ahmet Refik, "Bahr-ı Hazar-Karadeniz Kanalı ve Ejderhan Seferi", *T.O.E.M.*, Nr. 43, İstanbul, 1333h., C.VIII, s.2.

[27] İnalçık, *a.g.mk.*, s.371.

[28] İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. II, Türkiye Yayınevi, İstanbul, 1948-1961, s.384.

[29] Mehmet Saray, *Rus İşgali Devrinde Osmanlı Devleti ile Türkistan Hanlıkları Arasındaki Siyasi Münasebetler (1775-1875)*, TTK Basımevi, Ankara, 1994, s.6.

[30] İnalçık, *a.g.mk.*, s.372.