

AYLIK TARİH

Yıl: 3 Sayı : 35 Ocak 2026

**Korkunç Takip-Goeben (Yavuz)
İstanbul'da İlk Tramvay
Gülhane Parkı'nın Hikayesi
İbni Sina'nın Maceralı Hayatı
Barbaros Hayreddin Paşa'nın Anıları-5
Zilzen ve Borazan
İstanbul'un Aynası (Mir'at-ı İstanbul)**

İçindekiler

Korkunç Takip-Goeben (Yavuz)	3
İstanbul'da İlk Tramvay	8
Gülhane Parkı'nın Hikayesi	14
İbni Sina'nın Maceralı Hayatı	17
Barbaros Hayreddin Paşa'nın Anıları	20
Kiliseden Çevrilen Camiler	26
Zilzen ve Porazan	30
İstanbul'un Aynası (Mir'at-ı İstanbul)	38

KORKUNCU TAKIP GOEBEN (YAVUZ)

Ahmet Gülerüz

Yavuz ve Midilli. Denizler Kitabevi. İstanbul. 2007

9 Ağustos günü sabah saat 06.00'da Akdeniz'de seyreden Goeben'in telsizi, Fransa'ya savaş ilân edildiğini bildirdi. Bunun üzerine Amiral Souchon da, Fransızlar da süratlerini arttırdılar. Fakat Goeben'in sürati Fransızlar'dan fazla idi. 4 Ağustos günü saat 02.00'de amacına ve atış menziline iyice yaklaşmıştı. Tam o sırada Amiral Tirpitz'den İstanbul'a gitmesi konusundaki emri aldı. Ama sonradan anılarında kendisi de yazdığı gibi, «amaca bu kadar yaklaşmışken, ateş ânının hepimiz tarafından hevesle özlenen tadını tatmadan» geri dönmeyi arzu etmedi. Böylece Cezayir sahilleri, sabahın ilk ışıkları altında görülene kadar rotasına devam etti. Sonra, bir Rus sancağını toka ederek ateş menziline girdi ve «ölüm ve panik getiren» top atışına başladı. Sonradan bu seyir hakkında anılarını yazan gemi personelinin birinin dediği gibi, «hile, parlak bir başarı kazanmıştı.»

Philippeville, Goeben ve Breslau tarafından bombalandıktan sonra, Amiral Souchon, geldiği yoldan Messina Boğazı'na doğru ilerlemeye başladı. Orada 1200 mil uzakta olan İstanbul'a hareket etmeden evvel Alman ticaret gemilerinden kömür ikmali yapmak niyetinde idi.

O sabah, saat 09.30'da bütün gece batıya doğru yol almış olan Indomitable ve Indefatigable adlı İngiliz gemileri, Bone açıklarında Messina'ya doğru yol almakta olan Goeben ve Breslau'a rastladı. Fakat henüz İngiltere, Almanya'ya savaş ilân etmemiş olduğundan, gemi-

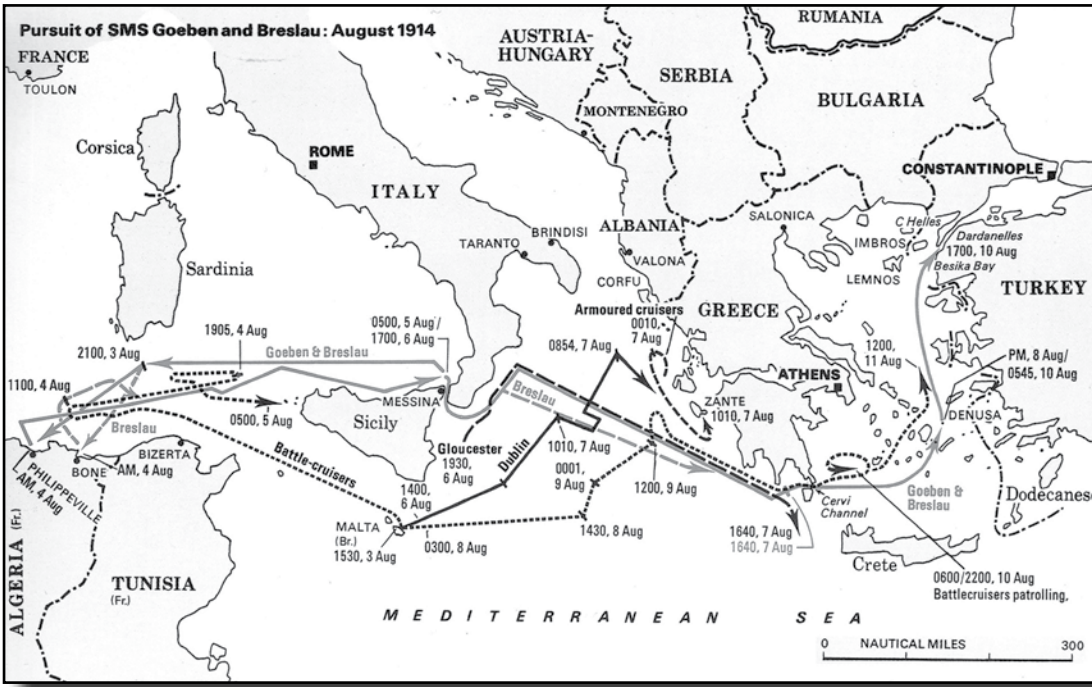
ler birbirlerinin 8.000 yarda açığında, sadece toplarını birbirlerinin üzerine dursa ederek ve âdet olan selamlamayı yapmayarak geçip gittiler.

Amiral Souchon, İngiltere savaşa girmeden, İngiliz gemileri ile mümkün olduğu kadar arasını açmak için kazanlarının verebileceği kadar süratini arttırdı. Indomitable ve Indefatigable da dönerek onları takip etmeye başladılar. Savaş ilân edilene kadar izlerini kaybetmek istemiyorlardı. Telsizleri Amiral Milne'e ve o da hemen İngiliz Deniz Kuvvetleri'ne durumu rapor etti: «Indomitable ve Indefatigable, Goeben ve Breslau'ı takip ediyorlar. 3744 No. 0756 E.»

İngiliz Deniz Kuvvetleri Komutanlığı hırsından köpürüyordu. İngiliz gemileri, düşmana bu kadar yaklaşınsınlar da ateş açamadan geçip gitsinler. Olacak iş değildi bu. Churchill hemen bir mesaj çekti: «Çok güzel. Düşmanı takibe devam ediniz». Sonra da başbakan ve dışişleri bakanıyla konuşarak, eğer Goeben ve Breslau, Fransız nakliye gemilerine hücum ederse, Milne'e, gemilere müdahale hakkının yerilmesini istedi. Maalesef Amiral Milne, gemilerin mevkillerini verirken, gidiş istikametlerini vermediğinden Churchill, Goeben ve Breslau'ın Fransız nakliye gemilerini vurmak için hâlâ batıya doğru gittiğini sanıyordu.



Almanya'nın Akdeniz donanmasında görev yapan Goeben.



Birinci Danya Savaşı sırasında Goeben ve Breslau savaş gemilerinin Akdeniz'de hareket ve kaçış haritası

İngiliz Başbakanı Asquith'in dediği gibi, «Winston, savaş elbiselerini giymişti.» Goeben'i batırmak için deniz savaşının başlamasını istiyordu. Aslında Başbakan Asquith de aynı fikirdeydi, ama bu fikrini açtığı hükümet üyeleri, Almanya'ya verilen ultimatoma vakit dolmadan herhangi bir şekilde harekete geçmek istemiyorlardı. Bu şekilde Goeben'i batırmak için ele geçirilen ikinci fırsat da kaçırılmış oluyordu.

Şimdi, Akdeniz'in sakin suları üzerinde ümitsiz bir yarış başlamıştı. Amiral Souchon, takipçileriyle arasını açmak için çabalarken, İngilizler de mesafeyi kapatmaya gayret ediyordu. Geminin son süratı alabilmek için devamlı olarak talimat veren Souchon, sonunda hızı 24 mile çıkarabiliyordu. Normal olarak kazan önünde ve kömür tozu içinde iki saatten fazla durulmasına izin verilmeyen ateşçiler, Ağustos sıcaklığında gitgide artan bir gayretle, alevler önünde çalışıyorlardı. Akşama kadar dört ateşçi öldü. Fakat yayavaş yavaş av ile avcı arasındaki mesafe açılmaya başlamıştı. Indomitable ve Indefatigable de kazan arızasından şikâyetçi idiler. Süratlerini uzun bir süre koruyamıyorlardı. Öğleden sonraki takibe Albay John Kelly komutasındaki Dublin hafif kruvazörü de katıldı. Saatler ilerledikçe aralarındaki mesafe de gitgide açılıyordu. Nihayet saat 17.00 sularında Indomitable ve Indefatigable atış menzilin dışında kalmışlardı. Sadece Dublin halen göz mesafesini takip ediyordu. Saat 19.00 sularında, koyu bir sis bastırdı. Saat 21.00'de Goeben ve Breslau, çöken karanlığın içinde kayboldular.

İngiliz Deniz Kuvvetleri'nde, bütün

gün, Churchill ve etrafındakiler âdeta bir işkence içinde kıvranıp durdular. Saat 17.00'de de Bahriye Birinci Lordu Prens Louis halen, Goeben'in batırılması için ellerinde vakit kaldığını düşünüyordu. Fakat, Almanya'ya verilen ultimatoma müddeti ancak gece yansı dolaacağı için Churchill gemilerin batırılmasına emir veremiyordu. İngilizler böylece gece yansının gelmesini beklerken, Goeben, Messina'ya ve dolayısıyla kömüre kavuştu.

ZIRHLILARIN YERİ BİLİNMIYORDU

İngiliz gemileri atış serbestliğine malik oldukları vakit ise artık Goeben ve Breslau'yu yakalama olanağı kalmamıştı. Dublin'in verdiği son rapordan, Goeben'in Messina'da olduğu tahmin

ediliyordu. Fakat bu kez de İtalya'nın tarafsızlığını ilân ettiği bildirilerek bu duruma son derece uyulması ve ne olursa olsun, İtalyan karasulanna 6 milden fazla sokulunmaması emredildi.

Messina Boğazı'na girmesi yasaklanan Milne, son çareyi, boğazın iki tarafına nöbetçi gemi koymakta buldu. Goeben'in tekrar batıya gideceğine inandığı için kendisi, sancak gemisi Inflexible ve yanında Indefatigable olduğu halde boğazın batı Akdeniz'e açılan çıkışı önünde beklerken, Gloucester hafif kruvazörünü de boğazın Doğu Akdeniz'e açılan çıkışı önüne yolladı.

Gene bütün gücünü batıda yoğunlaştırmak isteyen Milne, Indomitable kruvazörünü de kömür ikmal yapmak üzere Malta yerine, yakında bulunan Bizerte'ye gönderdi. Böylece, Goeben batı yerine doğuya gittiği takdirde, İngilizlerin üç büyük gemisinden hiç biri Goeben'in yolunu kesecek durumda değildi.

İki gün sureyle Milne, Goeben'in mutlaka batıya gideceği sabit fikriyle Sicilya'nın batı tarafındaki sularda dolaşp durdu. Goeben'in başka türlü hareketine ihtimal vermeyen İngiliz deniz kuvvetleri de, Milne'nin bu düzenine sesini çıkarmadı.

KAÇMAK İÇİN İLK ŞART, KÖMÜR

Bu iki gün süresince Messina'daki bütün güçlüklerle rağmen Amiral Souchon, kömür ikmalını yapıyordu, İtalyanlar, tarafsızlık kanunlarına dayanarak 24 saat içinde limanın terkedilmesi konusunda ısrar ediyorlardı. Bir Alman ticaret gemisinden yapılan ikmal, geminin güverte kaplamaları söküldüğü halde, norma-



Goeben (Yavuz) savaş sırasında toplanını ateşlemiş.

lin üç katı zaman alıyordu. Amiral, liman sorumluları ile kanunun münakaşasını yaparken, gemide bulunan herkes, bütün gayretiyle kömür aktarmaya çalışıyordu. Bandonun çaldığı vatan marşları, subayların vatanseverlik konuşmaları, fazla bira vaadleri, personelin çalışma hızını arttırıyor ve herkes, üstü başı kömürden simsiyah olup Ağustos sıcaklarından baygın düşene kadar kömür aktarma işine yardım ediyordu. 6 Ağustos günü öğle vaktine kadar ancak 1.500 ton kömür alınabilmişti. Gemide biraz daha fazla gayret gösterecek tek kişi kalmamıştı. Amiral Souchon, istemeye istemeye aktarma işinin durdurulmasını ve saat 17.00'de harekete hazır olunmasını emretti.

Messina'da iken tehlikeli durumu arttıran ve kendisini kritik bir kararla karşı karşıya bırakan iki mesaj almıştı. Bunlardan bir tanesi Amiral Tirpitz'in İstanbul'a gidiş emrini, «İstanbul'daki politik olaylar dolayısıyla» iptal eden mesajı idi. Bu değişmeye, Türkiye'de meclisin iki gruba ayrılması neden olmuştu. Enver Paşa, Alman büyükelçisine, Goeben ve Breslau'ı, Çanakkale Boğazı'nı koruyan mayınlardan geçmesi için izin vermişti. Ama bu geçiş, açık olarak, Türkiye'nin tarafsızlığını bozacak bir hareket olacağından sadrâzam ve kabinenin diğer nazırları bu iznin geri alınmasını istiyordu.

Tirpitz'in ikinci mesajı da; Souchon'a, Avusturyalıların Akdeniz'de kendisine yardım edemeyeceklerini ve bu koşullar altında, hareket tarzını belirlemede serbest ol düğünü bildiriyordu.

Souchon, kazanlarının Müttefik perdesini yararak Cebelitan'ka gidecek gücü veremeyeceğini biliyordu. Pola'ya giderek Adriyatik'te hapis olmayı da göze alamıyordu. Bu takdirde kaderi tamamen Avusturyalıların elinde olacaktı. Nihayet, aksi emredildiği halde, İstanbul'a gitmeye karar verdi. Maksudı, sonradan kendisinin de izah ettiği gibi aşikârdı: «Arzuları hilâfına da olsa, Türkleri harbe sokmak, harbi, Türkler'in ezeli düşmanları Ruslar'a karşı Karadeniz'e yaymak.»

Saat 17.00'de hareket etmek üzere istim tutulmasını emretti. Gemide olanlar kadar, sakildekiler de, Goeben ve Breslau'ın yüzde yüz bir ölümüne gitmek üzere hazırlandığını biliyorlardı. Heyecanlı Sicilyalılar bütün gün rıhtımı doldurarak «ölmek üzere olan kişilere» kartpostallar satmaya çalıştılar. Gazeteler, ilâve nüshalanna «ölümün Pençesinde», «Utanç yahut Mağlubiyet», «ölümüne



Goeben (Yavuz) düşmandan kaçarken karaya oturmuş durumda.

veya Zafere Seyahat», diye başlıklar atıldılar.

ÖLÜMÜN PENÇESİNDE

Takip edileceğini bilen Amiral Souchon karanlık basmadan ayrılmaya karar verdi. Böylece, sanki Adriyatik denizine gidiyormuş gibi bir kuzey rotası tutturup bunun görüldüğünü anladıktan sonra, karanlık basınca doğuya dönerek düşmanını aldatmayı düşünüyordu. Bütün seyrine yetecek kadar kömürü olmadığı için, Yunanistan yakınlarındaki Cape Malea'da bir kömür gemisiyle buluşması lâzımdı.

Goeben ve Breslau, Messina Boğazı'ndan çıkar çıkmaz hemen görüldüler ve ağızda karakol yapan Gloucester tarafından takip edilmeye başladılar. Gloucester Breslau ile aynı kuvvette olmasına rağmen, Goeben tarafından 18.000 yarda mesafeden kolayca batırabileceği için, takviye kuvvetleri gelene kadar düşmanı sadece göz altında tutmaktan başka bir şey yapamazdı. Derhal Messina Boğazı'nın öbür yanında karakol yapmakta olan Amiral Milne'e, Goeben'in mevkiini ve rotasını telsizle bildirdikten sonra, açık denize doğru gemileri takibe başladı. Karanlık çökerken, saat 20.00'e doğru, rotasını karaya çevirdi. Böylece sağ tarafında yükselen ay ışığı altında, gemileri devamlı olarak gözetleyebileceğini umuyordu. Bu manevra kendisini atış menzili içine soktuysa da, durum, Goeben'i ateş açmak için pek iştahlandırmadı. Parlak gecede iki gemi silueti arkalarında bir üçüncüsü olduğu halde, Messina'da alınan kötü kömürden ötürü, koyu dumanlar çıkartarak, seyrettiler.

Milne, Goeben'in Akdeniz'in doğusuna çıktığını öğrenince olduğu yerde

kaldı. Eğer, Goeben aynı rotaya devam ederse Adriyatik ağzında nöbet tutan Amiral Troubridge'in gemileri ile karşılaşacaktı. Eğer Goeben'in bu rotası aldatıcı bir rota olup da, sonradan batıya dönecek olursa, bu kez de kendi gemileri karşısına çıkacaktı. Hatırına başka bir ihtimal gelmiyordu. Sadece bir gemi, hafif kruvazör Dublin, Troubridge'in gemilerine katılmak üzere doğuya yollandı.

TROUBRIDGE TEREDDÜT EDİYOR

Bu arada Gloucester'den yakasını kurtaramayan Goeben, bu aldatıcı rotaya daha fazla devam edemeyeceğini anladı. Aksi takdirde, kömür almak için vaktinde istenilen yerde olamayacaktı. Takip edilsin veya edilmesin, doğuya doğru rotasını değiştirmek zorunluğundaydı. Sonunda Gloucester'in telsizine, rota değiştirişini rapor edememesi için müdahale ederek doğuya doğru döndü. Fakat taktik başarılı olmadı. Albay Kelly'nin, rotanın değiştiğini bildiren telsizi, gece yansı hem Troubridge'in, hem de Milne'in eline geçti. Bunun üzerine Milne, kömür ikmali yapmak, sonra savaşa devam etmek üzere Malta'ya yollandı. Artık bütün iş Troubridge'ye kalıyordu.

Troubridge, Avusturya donanmasının çıkmasına, Alman gemilerinin de içeriye girmesine engel olmak üzere, Adriyatik ağzında bekliyordu. Derhal güneye seyrettiği takdirde önüne çıkabilirdi. Fakat acaba savaşı kazanabilir miydi? Filosunda her biri 14.000 tonluk ve 9.2 inçlik toplarla donanmış Defence, Black Prince, Warrior ve Duke of Edinburgh gemileri vardı. Bu gemilerin atış menzilleri, Goeben'in 11 inçlik toplarından azıcık kısa idi. İngiliz Deniz

Kuvvetleri Komutanlığı'nın Milne'e verdiği ve Milne'in de kendisine bir emir olarak tebliğ ettiği «üstün kuvvetlerle çatışmaktan sakınma» mesajı vardı. Milne'den başka emir alamayan Troubridge, sabah şafak sökerken saat altı sıralarında, düşmanın önünü kesmek kararını verdi. Sabahın ilk ışıkları doğuya doğru seyreden Goeben ve Breslau'nın gözlerini alacak ve kendisine iyi bir görüş sağlayacaktı. Böylece, onların silâh üstünlüğü, kendisinin daha iyi bir görüşe sahip olması ile bertaraf edilmiş olacaktı. Gece yansından hemen sonra tam yolla güneye doğru seyretmeğe başladı. Fakat dört saat sonra fikrini değiştirdi.

Sabaha karşı saat dört sıralarında hâlâ Goeben ile karşılaşmayan Troubridge artık onunla karşılaşmak ümidinin kalmadığına kanaat getirdi. Goeben ile güneş yükseldikten sonra karşılaştığı takdirde, bütün gemileri birbiri peşi sıra batırılabilirdi. Kendi gemilerinden herhangi birinin Goeben'e yeterli derecede sokulup top ateşi ve torpito ile Goeben'i batırma şansının pek az olduğunu görüyordu. Goeben'in Deniz Kuvvetleri Komutanlığı tarafından «savaşılmaktan kaçınılması gereken bir üstün kuvvet» olduğuna karar verdi. Takip etmeyi bıraktı, telsizi ile Milne'i durumdan haberdar etti ve saat 10.00'a kadar Milne'in ağır kruvazörlerinden birini görebilmek ümidi ile Zante adasının açığında dolaştıktan sonra, Adriyatik ağzında, Avusturya donanmasını gözleme görevine yeniden başlamak üzere gereken hazırlıkları yapmak için Zante limanına girdi. Böylece, üçüncü fırsat da kaçırılmış oldu ve Goeben, kaderin büyük yükü ile yoluna devam etti.

Sabah saat 5.30'da, Goeben'in hâlâ batıya dönmek niyetinde olduğuna inanan Milne, Gloucester'e yavaş yavaş geriye sarkmasını emretti. Ne o, ne de İngiliz Deniz Kuvvetleri, Goeben'in kaçmaya çalışan, savaşmaktan ziyade, uzaktaki gayesine varmaya çabala-yan bir gemi olduğuna ihtimal vermiyorlardı. Phillippeville bombardımanından ve Alman bahriyesinin savaş öncesi yıllarındaki gelişme tarzının tetkikinden sonra herkes, Goeben'i ilk fırsatta dönerek ticaret filosunu vurmaya çalışacak bir korsan gemisi olarak görüyordu. Eninde, sonunda, bir köşede Goeben'i sıkıştıracaklarını düşünüyorlardı. Bu yüzden de takipte gevşek davranıyorlardı.

KARŞILIKLI ATEŞ

7 Ağustos sabahı Yunanistan'a yakla-

şan gemileri sadece, Milne'nin işaretine rağmen Gloucester takip ediyordu. Souchon, takipten kurtulmanın yollarını aramaya başladı. Breslau'a geriye sarkmasını ve Gloucester'in önünde mayın doküyormuş gibi ileri geri hamleler ve şaşırtıcı hareketler yapmasını emretti.

Gloucester'in komutanı Breslau'un kenisini aldatma maksadı ile geriye sarktığını görünce, hemen hücum etmeye karar verdi, böylece Goeben'in dönerek, onu koruyacağını düşünüyordu. Goeben'in üstün kuvvet olup olmadığı nazarı itibara bile almıyordu. «Ne olursa olsun,» diyerek, ateş açtı. Beklediği gibi Goeben de döndü ve ateşine mukabele etti. İki taraf da bir isabet kaydedemedi. O sırada Venedik'ten İstanbul'a gitmekte olan bir İtalyan yolcu gemisi, bu çarpışmaya şahit oldu. Gloucester ateşi kesti ve geriye sarktı. Kıymetli kömürünü Gloucester'i takip ederek harcamak istemeyen Amiral Souchon da tekrar eski rotasına döndü. Gloucester yeniden takibe başladı ve Amiral Milne'in kesin olarak Mataban Burnu'ndan daha ötede Goeben'i takip etmesini yasaklayan emrini alana kadar takip işine devam etti. Öğleden sonra da takipten vazgeçti.

TÜRKİYE'YE BAŞVURMA

Amiral Mime, ertesi gün tekrar Goeben'i aramaya koyuldu. Ne sebep-tendir bilinmez, Amiral Souchon'un, Yunanlılar'ın tarafsızlığını bozabileceğini düşünen Milne, onun, Türkler'in de tarafsızlığını bozabileceğini hiç hatırına getirmiyordu. Esasen Amiral Souchon'un Çanakkale Boğazı'na gideceği sadece Amiral Milne'in değil, fakat İngiliz deniz kuvvetlerinde de kim-

senin hatırına gelmiyordu. Neticede, Amiral Milne, Goeben ve Breslau'u Ege Denizi'nde hapsedmeye karar verdi.

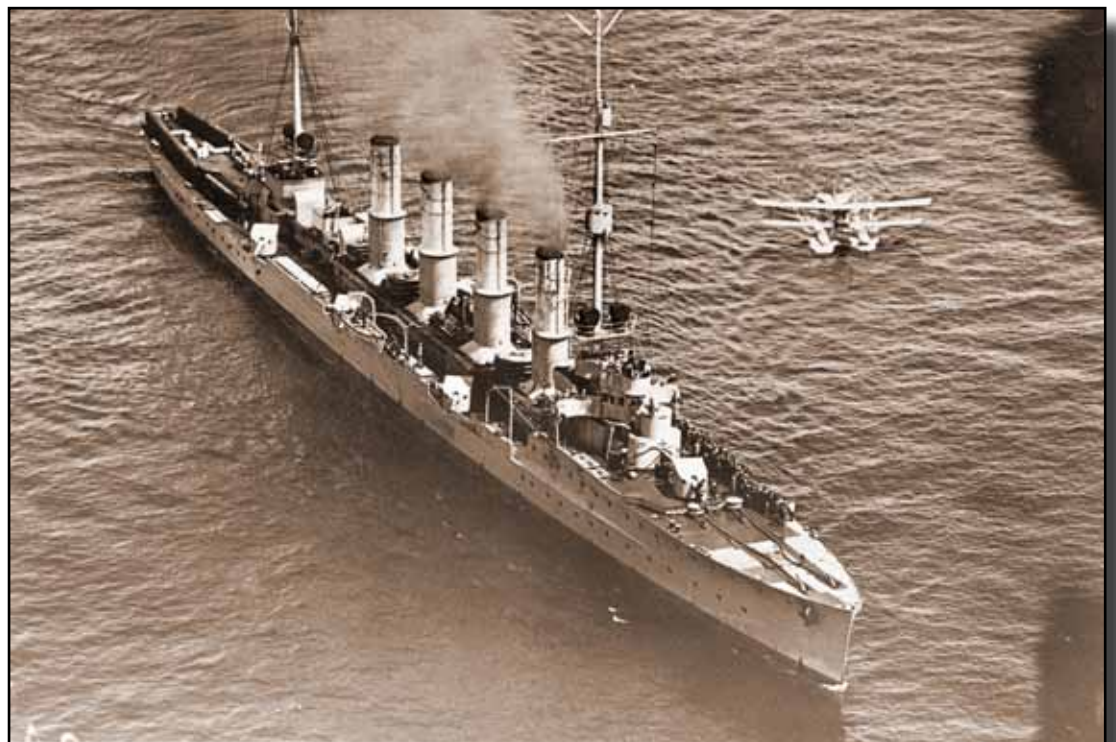
Amiral Souchon, kömür ikmalini Ege Denizi'nin içerilerinde olan Denusa Adası'nda yapmaya karar verdi. İngilizler'in artık kendisini takip edip etmediğini bilmediği için bütün gün pusuda bekledi. 9 Ağustos günü sabahleyin ıssız Denusa Adası'nın sahillerine sokuldu. Burada bir tehlike olduğunda hemen hareket edebilmesi için kazanları fayrapta olduğu halde Goeben ve Breslau, oraya gelen özel gemiden kömür ikmal yaptılar.

Amiral Souchon, İstanbul ile temas temin etmek için telsizini kullanmaya cesaret edemiyordu. Messina Boğazı'ndan beri, daha güneyden bir rota takip etmek suretiyle, kendisiyle beraber gelmekte plan General adlı bir gemiye, İzmir'e gitmesini ve oradan da İstanbul'daki deniz ataşesine bir telgraf çekmesini emretti. Telgrafta şunlar yazılacaktı: «Kaçınılması imkânsız askerî şartlar, düşmana, Karadeniz'den bir hücum yapmayı gerektiriyor. Boğazlardan geçebilmem için gerekli tertibatı, mümkün olduğu takdirde Türk hükümetinin rızasını alarak, olmadığı takdirde hileye başvurarak alınız.» Bu, şifreli bir telgraftı.

Souchon, bu telgrafa bir cevap alamadığı takdirde, boğazı zorlamaya karar verdi. 10 Ağustos günü sabaha karşı Ege Denizi'ne giren İngiliz gemilerinin telsizlerini duydu. Daha fazla bekleyemezdi.

Tam o sıralarda telsiz operatörleri bir mesajı almaya başladılar: «Giriniz. Müstahkem mevkillerin teslimini isteyiniz. Kılavuzu teslim alınız.»

Amiral Souchon, bu mesajın anla-



Breslau (Midilli) ve bir keşif uçağı.

minı anlayamadı. Ama yine de kuze-ye doğru yol almaya başladı. Bütün gün 18 mille seyrederken, Amiral Milne de, Ege'nin ağzında, Goeben'in dışarıya çıkmasını bekledi, durdu. O gün saat 17.00'de Çanakkale'nin topları ile korunan tarihî ve geçilmez geçidinin ağzına geldiler. Pruva direğine «klavuz istiyorum» sancağı çekildi.

O sabah, Gloucester ile Goeben ve Breslau'nun çatışmasına şahit olan İtalyan yolcu gemisi İstanbul'a gelmişti. Geminin yolcuları arasında, İstanbul'daki Amerikan büyükelçisi Henry Morgenthau'un kızı, damadı ve üç torunu bulunuyordu. Çocuklar, dedelerine gördükleri deniz savaşını, topların patlayışını, dumanları, gemilerin manevralarını heyecanla anlattılar. Geminin italyan olan kaptanı, o iki Alman gemisinin Goeben ve Breslau olduğunu söylemişti. Birkaç saat sonra tesadüfen Alman büyükelçisi von Wangenheim ile karşılaşan Morgenthau, lâf arasında torunlarının hikâyesini elçiye nakletti. Mr. Morgenthau, hatıratında yazdığı gibi Alman elçisi, haberden duyduğu «aşırı heyecanı» gizlemeye çalıştı. Öğle yemeğinden hemen sonra Alman elçisi, yanında Avusturyalı meslektaşları olduğu halde. Amerikan elçiliğine geldiler, iskemlelere ciddî bir eda ile oturduktan sonra, Amerikalı bayanı nezaket çerçevesi içerisinde, fakat detaylı bir soruya tabi tuttular. Tek bir noktanın dahi kaçmasını istemiyorlardı. Kaç defa ateş edildiğini, Alman gemilerinin ne istikamete gittiklerini, İtalyan gemisinde bulunanların olay hakkında ne söylediklerini vs. vs. hepsini sordular. Sonra hemen hemen sevinçten uçarcasına elçiliği terkettiler.

İNGİLİZLER'E ATEŞ AÇILSIN MI?

Goeben ve Breslau'nun, İngiliz donanmasını atlattığını öğrenmişlerdi. Şimdi bütün iş, bu gemilerin boğazlardan geçebilmesi için Türk hükümetinin rızasını almaya kalıyordu. Boğaz ağzındaki mayınları kontrol eden harbiye nazın Enver Paşa, Almanlarla iş birliği yapmaya zaten arzuluydu, fakat bu konuda kendisinden daha titiz olan arkadaşlarından çekiniyordu. O gün, Enver Paşa, bir Alman askerî heyetiyle konuşurken, kendisine bir Alman subayı Yarbay Von Kress'in geldiği bildirildi. Kress, Çanakkale Müstahkem Mevki Komutanı'ndan, Goeben ve Breslau'nun girmek için müsaade istediklerini söyledi. Enver Paşa, sadrâzam ile görüşmeden karar veremeyeceğini belirtti. Kress, müstahkem mevki komutanının derhal cevap bek-

lediği hususunda ısrar etti. Enver Paşa, birkaç dakika sessiz sedasız durdu, sonra:

— Girmelerine müsaade edilsin, dedi.

Enver Paşa'nın cevabını beklerken, farkında olmadan nefeslerini kesen Kress ve diğer Alman subayları, derin bir nefes aldılar.

— Eğer İngiliz gemileri onları takiben boğazdan girmek isterlerse, onlara ateş açılabilir mi?

Bu soruyu gene Kress sormuştu. Enver Paşa tekrar kabineye danışmadan bir cevap veremeyeceğini söyledi, fakat Kress, müstahkem mevki komutanını böyle tereddütte bırakmanın doğru olmayacağı hususunda ısrar etti:

— İngilizler'e ateş açılabilir mi?

Uzun bir sessizlik oldu. Nihayet Enver Paşa cevap verdi:

— Evet.

150 mil uzakta, Çanakkale Boğazı'nın ağzında, sahilten bir Türk muhribi ayrıldı ve Goeben'e yaklaştı. Goeben'de herkes nefesi kesilmiş, sinirleri gerilmiş, muhribin yaklaşmasına bakıyordu. Az sonra muhribin gönderinde renkli bir sancak dalgalandı. Bunun manası, «beni takip ediniz» idi. 10 Ağustos günü akşamı saat dokuzda, Goeben ve Breslau, sırtlarında kaderin ağır yükü ile birlikte boğazdan içeri girdiler.

Haber, dünyaya çabucak yayıldı. O gece Malta'ya, Goeben ve Breslau'nun, Çanakkale Boğazı'ndan girdiği havadis geldi. Halen Ege Denizi'nde, adaların arasında dolaşan Amiral Milne ise haberi ertesi gün öğle vakti aldı. Milne'nin üstünde bulunan makamlar, Goeben'in gerçek gayesinden o kadar habersizdiler ki, Milne'e, Alman gemilerinin boğazdan çıkma ihtimaline karşı, boğazı gözlemesini emrettiler.

PARLAK BİR FİKİR

İstanbul'da bulunan müttefik elçileri, derhal ve devamlı bir şekilde ısrar etmeye başladılar. Tarafsızlıklarını halen muhafaza etmek isteyen Türkler, Almanlar'a Goeben ve Breslau'ı geçici ve yapay bir şekilde silâhsızlandırmayı teklif etmeye karar verdiler. Fakat teklif, kesin şekilde reddedildi. Uzun süren şiddetli münakaşalardan sonra, Türk nazırlarından biri, ansızın bir teklifte bulundu: «Almanlar bu gemileri bize sata-mazlar mı? O takdirde, gemilerin bu gelişini kontrat icabı olarak gösterebiliriz.»

Bu parlak fikir herkesin hoşuna gitti. Bu, sadece durumu kurtarmakla kalmıyor, aynı zamanda, İngilizler'in el koyduğu iki harp gemisine karşı, İngilizler'e

bir misilleme hareketi oluyordu. Almanlar'ın da bu teklifi kabul etmeleri üzerine satışın yapıldığı, diplomatik kanallar yolu ile dünyaya duyuruldu ve kısa bir süre sonra gemilere Türk sancağı çekilerek Yavuz Sultan Selim ve Midilli isimleri verildi. Padişah, halkın sevinç çığlıkları içinde gemileri gezdi, İngilizler tarafından el konulan iki harp gemisinin yerine bu iki Alman gemisinin gelmesi, Türk halkını çok sevindirmiş ve Almanlar'a karşı sempati duymasına yol açmıştı.

Fakat hâlâ Türkler, karşı tarafa harp ilân etmiyorlardı. Onun yerine, Müttefiklerden tarafsızlıklarını muhafaza etmek için daha yüksek bir fiyat istiyorlardı. Ruslar, Goeben'in, Karadeniz ağzına gelmesinden o kadar telâşlanmışlardı ki, bu fiyatı ödemeye hemen hemen razı idiler. Hattâ bu uğurda, şimdiye kadar İstanbul üzerinde hiç bir hak iddia etmemiş olduklarını söylemeye kadar vardılar. 13 Ağustos günü Rus Hariciye Bakanı Sazanov, Fransa'ya, Türkler'e tarafsızlıklarını muhafaza ettikleri takdirde, toprak bütünlüklerini koruyacaklarına dair bir garanti vermelerini teklif etti. Türkler'in tarafsız kalmalarına karşılık olarak «Almanlar'ın aleyhine büyük mâli avantajlar sağlamaları» vaadinde dahi bulundu, zaferi kazansalar bile bu garantiye sadık kalacaklarını söyledi.

Fransızlar bu teklifleri kabul ettiler ve Reischumhur Poincaré'nin ifadesiyle Türkiye'yi sakin ve tarafsız tutmak için, yeri göğü oynattılar. İngilizler'i, Türkiye'ye üçlü bir garanti vermek hususunda iknaya çalıştılar. Fakat İngilizler, bir zamanlar müttefiki oldukları Türkiye ile pazarlık etmeye yanaşmadılar. Churchill «en kavgacı» ve «en koyu bir Türk düşmanı» olduğu sıralarda hükümete, bir filoyu Çanakkale Boğazı'ndan geçirerek, Goeben ve Breslau'ı batırmalarını teklif etti. Bu fikre kabinede Lord Kitchener tarafından itiraz edildi. Lord Kitchener, Türkiye'ye saldırmakla bütün islâm dünyasının düşmanlığını kazanacaklarını ve dolayısıyla ilk düşmanca hareketin Türkler'den gelmesi gerektiğini ileri sürdü.

Ekim ayının 28'inde eski Goeben ve Breslau, Amiral Souchon'un komutasında, beraberlerinde birkaç Türk torpido-botu olduğu halde Karadeniz'e açıldılar. Odesa, Sivastopol ve Feodosia'yı bombardıman ettiler. Bunun üzerine, 4 Kasım'da Ruslar, onun arkasından da 5 Kasım'da İngilizler ve Fransızlar Türkiye'ye savaş ilân ettiler.

A historical black and white photograph of a horse-drawn tram in Istanbul. A man in a light-colored uniform and a dark cap stands on the left, holding a bell. The tram is pulled by several horses. In the background, a sign on the tram reads "BEKINTACHE" and "KORAKLOV".

İstanbul'da İlk Tramvay

İstanbul'da ilk olarak atlı tramvaylar çalışmaya başlamıştı.

Ertan Ünal

Hayat Tarih Mecmuası. 1970. Sayı:6. S: 67-75

3 Eylül 1869'da şiddetli yağmura rağmen, Tophane'de büyük bir kalabalık toplanmıştı. İçlerinde İstanbul'un ileri gelen kişilerinin de bulunduğu kadınlı, erkekli bu kalabalık, ellerinde şemsiyeler, yağmurdan korunmaya çalışarak, o güne kadar İstanbul'da hiç görülmemiş bir taşıtın çevresini almıştı. Bu, İstanbul taşıt tarihinde yeni bir devir açacak olan atlı tramvaydı. Böylece İstanbul'da o güne kadar var olan, sedye, araba, sürücü beygiri gibi kara taşıtlarına bir yenisi daha ekleniyordu.

Atlı tramvay, yeryüzünde ilk kez 1842 yılında görüldü. Amerika'nın New York şehrinde Loubat adlı Fransız mühendisi tarafından yapılarak işletmeye açılan atlı tramvay, daha sonra 1854 yılında Fransa'nın başkenti Paris'te çalışmaya başlamış, bunu 1860'ta Londra'da kurulan atlı tramvay şirketi izlemiştir. Böylece atlı tramvay, bulunuşundan 27, Londra'da çalışmaya başlamasından 9 yıl sonra İstanbul'a gelmiş oluyordu ki, bu da fazla bir gecikme sayılmazdı.

Devrin en üstün kara taşıtı olan atlı tramvayın İstanbul'da işlemlerini sağlamak amacıyla «İstanbul Tramvay Şirketi» kurulmuştu. Bu anonim şirketin sermayesi, her biri 20 altın değerinde, 20 bin hisse senedinden oluşuyordu. Daha kurulur kurulmaz büyük ilgi gören şirketin hissedarları arasında, Şirket-i Umumîye-i Osmaniye, Osmanlı Bankası, 1869 İstanbul'un hatırı sayılır zenginlerinden Hristaki Zoğrafos ile Konstantin Krepanu da bulunmaktaydı. Şirkete,

halkın katılımı ise beklenen ölçüde olmamış, küçük bir grup birer ikişer hisse senedi alarak bu hayırlı girişime ortak olmuşlardı.

BİR YILDA 3.000.000 YOLCU

İstanbul Tramvay Şirketi'nin başlangıçta 40 yıl olarak belirlenen imtiyaz sözleşmesi, devlet adına devrin Ticaret ve Ziraat Nazırı Mehmed Kabulî Bey tarafından imzalanarak onaylanmış, şirketi temsil hakkı ise, Konstantin Krepanu'ya tanınmıştı. Böylece resmen kurulan şirket, ilk olarak ucuz taşıt-

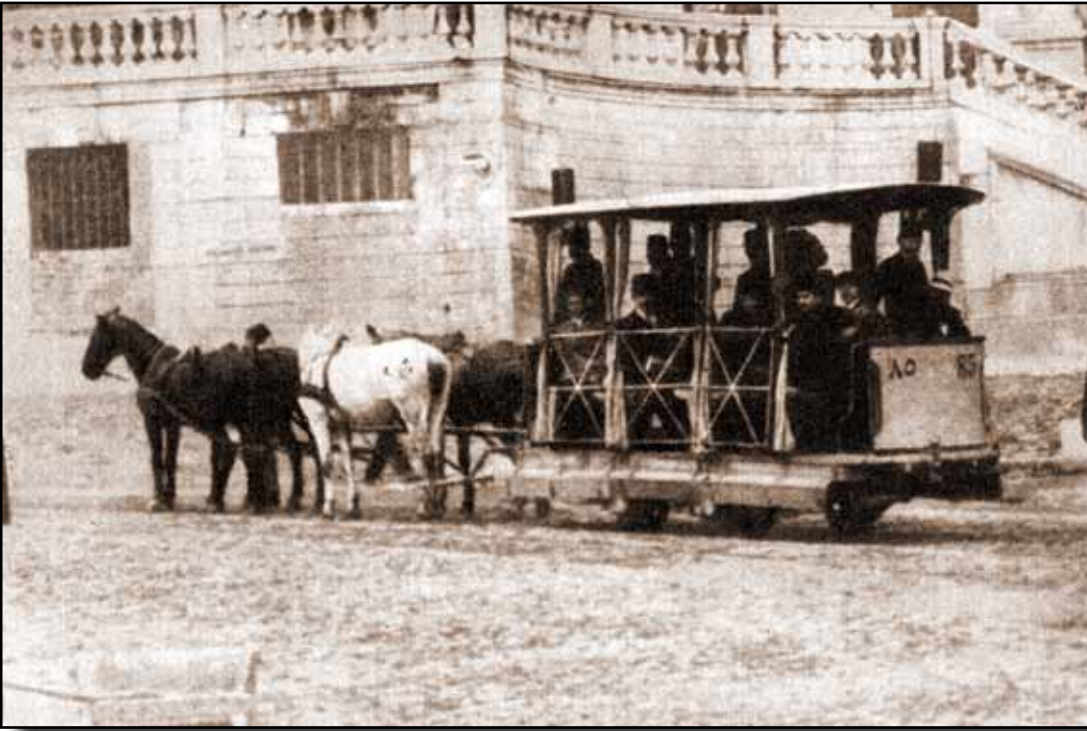
lara en çok gereksinim duyulan bölgelere hat döşemeye karar verdi. Yapılan uzun inceleme ve araştırmalardan sonra atlı tramvayın, öncelikle işlemesi gerekli bölgeler belirlendi. Buna göre ilk döşenecek hatlar şu semtlerden geçecekti:

1. Galata - Tophane - Beşiktaş - Ortaköy - Bebek.
2. Eminönü - Sirkeci - Divanyolu - Beyazıt - Aksaray.
3. Aksaray - Samatya - Yedikule.

Bu hatları tamamladıktan sonra Aksaray - Tophane hattını da kurmayı düşünen şirket yöneticileri, çalışmaya baş-



Eminönü meydanında atlı tramvaylar.1889.



Bir atlı tramvay Beyoğlu'nda.

ladıkları gün, karşılarına büyük bir engel dikiliverdi. Bu engel, hatların döşeneceği yolların Arnavut kaldırımı olmasıydı. Ray döşenmesini çok güçleştiren, hemen hemen imkânsız kılan bu engeli ortadan kaldırmak için önce güzergâhtaki cadde ve sokaklar baştan başa kazıldı, hatlarla beraber parke taşı döşenerek düzgün duruma getirildi. İstanbul böylece tramvay sayesinde düzgün döşeli yollara kavuşmuş oluyordu.

Atlı tramvay, Ortaköy'e kadar tamamlanan ilk hatta 1869 yılında yapılan bir törenle çalışmaya başladı. İstanbullular bu devrin en gelişmiş taşıtını sevinçle karşıladılar. Özellikle ücretlerinin pahalılığı yüzünden diğer taşıtlara binemeyen, bu yüzden işlerine yaya gidip gelen fakir halk, atlı tramvaya büyük ilgi gösterdi. Bunun yanı sıra tramvaylar, biraz da halkın merakı yüzünden günlerce olağanüstü sayıda yolcu taşıdı. Atlı tramvayın işlemeye başladığı ilk yılın sonunda taşıdığı yolcu sayısı 3 milyon buluyordu.

İLGİNÇ BİR TİP: VARDACILAR

— Varda!... Varda!...

Atlı tramvayların işlemeye başlamasıyla birlikte İstanbul sokaklarında sık sık işitilen bu ses, tramvay personelinin vardacılara aitti. Bir tramvayın üç kişiden ibaret olan personelinin (sürücü, biletçi, vardacı) en ilgi çekicisi olan vardacılann görevi, tramvay hareket halindeyken önünden koşup :«Varda» diye haykırarak, bazen de boru çalarak yol açmak, böylece oluşabilecek herhangi bir kazayı önlemektir. Oluşabilecek diyorumuz, çünkü o çağda İstanbul'da trafik diye bir şey olmadığından, halk da (yaya kaldırımları henüz yapılmamıştı) canı-

nın istediği yerden yürümeyi tercih ettiğinden, sık sık kazalar olmaktaydı. Bir arabanın adam çiğnediği, ya da bir sürücü beygirinin hızla giderken karşılaştığı bir kalabalığın içine dalarak birkaç kişiyi yaraladığı görülmemiş, işitilmemiş şeylerden değildi. İşte vardacılar bu tür kazaları önlemek için çalıştırılıyordu.

Vardacılarda aranan en önemli özellik, iyi koşmaları ve gür sesli olmalarıydı. Bu yüzden diğerlerinin aksine daha çok İstanbul'un serseri ve bıçkınları arasından seçilirdi. Tramvayın gelişi, vardacının borusundan etrafa yayılan sesle, yahut haykışıyla daha görülmeden anlaşılırdı. Yıllar yılı İstanbullu'ya hizmet eden ve ilginç tipler arasında yer alan vardacılar daha sonra kesinlikle bilinmeyen bir tarihte tasarruf amacı ile kaldırıldı.

Vardacılann görevlerine son verilmesinden sonra, tramvay atlarının boyunlarına birer çingirak takıldığını görüyoruz. Ancak bunun yarardan çok zarar olmuştur. Çingirak sesine alışkın olmayan atlar birkaç kez boyunlarındaki şingirtiden ürküp parlanmış, bazı kazalara yol açmıştı. Tramvay şirketi yöneticileri de kazalar üzerine kısa bir süre sonra çingiraklardan vazgeçtiler.

Tramvayın diğer personeline gelince, sürücülerin attan iyi anlaması zorunlu olduğundan, daha çok tanınmış ve deneyimli arabacılar arasından seçilirdi. Biletçiler ise ancak sözüne güvenilir kişilerin kefaletiyle işe alınmaktaydılar.

ATLI TRAMVAYLARIN ÖZELLİKLERİ

Atlı tramvayların belli başlı özelliklerini anlatırken, önce atlar üzerinde durmak gerekir. Dış ülkelerden, özellikle

le Macaristan ve Avusturya'dan getirilen bu atlar, iri yarı, kadana tipindeydi. Tramvaylara koşulan at sayısı ise çalıştırıldıkları hattın düz yahut yokuşlu olmasına göre 2 veya 4 olarak değişir, ancak bazen bu da yeterli gelmediğinden şehrin inişli, çıkışlı yerlerinde, yokuş başlarına yapılan küçük ahırlardan takviye at almak yoluna gidilirdi. Tramvay buraya geldiği zaman kısa bir mola verilir ve yokuşun eğimine göre tek veya çift at ek olarak koşulduktan sonra yokuş çıkırdı.

Şirketin ilk kuruluş yıllarında özenle bakılan bu atlar daha sonraları, çok çalıştırıldığından, kısa zamanda yıpranmaya, iş göremez hale gelmeye başladılar. Açlıktan gözü dönmüş, aşırı çalışmaktan kemikleri çıkmış biçare hayvancıkların yokuş başlarında yokuşu çıkamayıp kapaklanmaları, sürücünün, vardacının bütün çabalanna rağmen yerlerinden kalkmayışları, devrin mizah dergilerine konu haline geldi.

Yaşadığı devrin İstanbul hayatını «Şehir Mektupları» adlı eserinde kendisine özgü tatlı diliyle anlatan Ahmed Rasim, tramvay atlarının İstanbul'a getirilişinden, ömrünün son anlarına kadar geçirdikleri devreleri şöyle anlatıyor:

«... Tramvay beygirlerinin şehrimize gelişi ile birlikte, seyir ve seyahatleri hakkında aldığımız malûmata göre, bu biçareler, evvelâ Şişli hattına tayin edilmekte ve orada 3 sene hizmet ettirildikten sonra, Azapkapısı'na devredilerek iki sene müddetle de orada çalıştırılmakta ve bir sene de Topkapı'da istihdam kılınmakta, mütebaki ömr-i tabiileri de Samatya tarikinde hıtam bulmakta imiş. Şayet içlerinde fevkalâde müstesna olarak tûl-i hayata mazhar olanlar zuhur edecek olursa, onlar da teberrüken eşekçilere devredilip, sokak sokak gezdirilmekte imiş...»

Tramvay vagonları, yazlık ve kışlık olmak üzere iki bölümde incelenebilir. Kışlık vagonlar, adından da anlaşılacağı gibi kapalıydı. Yolcular pencere kenarında boydan boya uzanan karşılıklı iki sıraya oturarak yolculuk ederlerdi. Yazlık vagonların ise yanları açıktı ve oturacak yerleri de okul sıraları gibiydi. Kapı ve ortada geçit yoktu. Yan tarafta boydan boya uzanan bir basamak, yolcuların rahatça inip binmesini sağlar, biletçiler de bu basamakta dolaşarak bilet keserdi.

Atlı tramvayın çalışmaya başladığı ilk yıllarda Beşiktaş hattına yolcu fazlalığı yüzünden çift katlı tramvaylar işletiliyordu. Vagonun içinden beş, on basamaklı bir merdivenle çıkılan üst kat, ten-

teli ve açıldı.

Hatlara gelince, atlı tramvayın ilk işlediği 2 hat tek olarak döşenmiş, belli yerlerde karşılaşmayı önlemek için ayrı makaslar yapılmıştı. Tramvay buraya geldiği zaman durur, karşıdan gelecek olan tramvayı beklerdi. Yine ilk zamanlar, durak diye bir şey de yoktu. Tramvay, müşterilerinin arzusuna bağlı olarak adım başı durup kalkıyor, bu da ona hızından çok şey kaybettiriyordu. Bu şekilde çok müşteri toplandığını, ancak 15-20 dakikada gidilecek yerlere bir saatte gidildiğini gören şirket yöneticileri bir süre sonra, belli başlı yerlere duraklar yaptırarak bu zorluğu ortadan kaldırdılar. İlk yaptırılan duraklar, bugünkü gibi bekleyenleri yazın sıcağından, kışın soğuğundan koruyacak şekilde kapalı değildi.

HAREMLİK - SELÂMLIK

Atlı tramvayın ilk işlemeye başladığı yıllarda, kadın yolcular için özel tramvaylar ayrılmıştı. Kadınlar her hatta kendileri için ayrılan bu özel tramvaylarla yolculuk ederdi. Ancak zamanla bu arabaların giderlerini bile karşılamadığı görüldüğünden, bundan vazgeçildi ve bütün tramvaylarda ön tarafta kırmızı perde ile ayrılmış bir yere, kadın yolcular alınmaya başlandı. Binenler, evli bile olsalar, ayrı kısımlarda gitmek zorundaydılar.

Özellikle zamanın çapkınları, bu perdenin önüne oturarak açık kalmış bir küçük kıvrımından içerdekileri görmeye çalışır, bazen kadınlar tarafından yükselen şen, şakrak bir kahkaha bütün yolcuların dikkatlerini oraya toplardı.

Tramvaylar aynı zamanda sevgililer için ideal bir buluşma, haberleşme yeri idi. Özellikle ramazan aylarında tramvaylarda perdenin iki yanına oturan

genç sevgililer, birbirlerine olan hasretlerini, perde aralığından alıp verdikleri mektuplarla gidermeye çalışırlardı. Bazen kırmızı kadife perde yavaşça aralanır, narin bir genç kız eli, günlerdir göğüste saklanmış bir çiçeği sevgilisine uzatır, bu da tramvaydaki diğer yolcuların gözlerinden kaçmadığından özellikle yaşlı yolcuların öfkeli söylenmelerine yol açardı.

ŞİRKETİN İMTİYAZ SÜRESİ UZATILIYOR

1881 yılında şirkete verilmiş olan imtiyaz süresi 36 yıl daha uzatıldı. Şirket, halktan gördüğü ilgi üzerine yeni bazı hatların açılması için çalışmaya başlamıştı. Bu hatların başında Galata - Tepebaşı - Beyoğlu - Şişli hattı gelmekteydi. Şirket bundan sonra Beyazıt - Şehzadebaşı - Fatih - Edirnekapi ve Galatasaray - Tünel hatlarını döşemek istiyordu. İlk hattın 2 yıl içinde bitirilip işletmeye açılmasına rağmen, diğer hatların bitimi 1886 yılını bulmuştu. Bu hatların yanısıra yapılmak istenen Eminönü - Eyüp hattı ise milyonlarca liralık istimlâki gerektirdiğinden yapılamadı.

MİZAH KONUSU TRAMVAYLAR

Başlangıçta gerçekten iyi niyetlerle halka hizmet amacıyla kurulmuş olan tramvay şirketi, daha sonra sadece kânnı gözetmeye başlayınca, personeli, atları ve tramvay vagonlarını ihmale başlamış, bu da tenkitlere yol açmıştı. Bakımsız, açlıktan ve çok çalışmaktan iskeleti çıkmış atları, giyim fukarası personeli, onanm yüzü görmemiş harap vagonlarıyla tramvay şirketi daha çok devrin mizah dergilerine konu haline gelmişti.

Reşad Ekrem Koçu'nun «Latife» adlı

mizah dergisinden alarak Türkçeleştirdiği aşağıdaki yazı, bir tramvayın yaptığı seferin hikâyesidir:

TRAMVAY AJANS TELGRAFLARI

Aksaray — Saat üçte tramvay hareket etti. Koska — Tramvay salimen saat 4'de vasil oldu. Beyazıt'tan gelecek kartarı bekliyor.

Koska — Beyazıt katan tamire çekilmiş olduğundan, Aksaray'dan gelen arabanın iki saat beklemesi lâzım geliyor.

Dîvânyolu — Aksaray tramvayları saat yedide buraya geldi ise de, beygirleri yıkıldı, ileri gidemiyor, müfteriler yedek çekiyor, hayvanları taşımak için gelecek sırik hamalları bekleniyor.

Sultanahmet — Tramvayının boru sesleri uzaktan işitildi, bir saate kalmaz buradadır deniliyor.

Sultanahmet — Tramvay geldi.

Köprübaşı'ndan — Tramvaydan haber yok.

Köprübaşı'ndan — Tramvay Sultanahmet'ten kalktı diye bir şayia var.

Köprübaşı'ndan — Tramvay iki kişi çığnemiş ise de hamdolsun arabaya bir zarar ilişmemiş...

DİĞER ŞEHİRLERDE TRAMVAY

Osmanlı imparatorluğu sınırları içinde ilk olarak İstanbul'da çalışmaya başlayan atlı tramvay daha sonra imparatorluğun belli başlı büyük şehirlerinde de kurularak işletmeye açılmıştı. Atlı tramvay, İstanbul'dan sonra Selanik'te işledi. Onu Şam, Bağdad, İzmir ve Konya izledi. Aynı yıllarda ise Avrupa ve Amerika'da atlılar yerlerini elektrikli tramvaylara bırakmaktaydı. Elektrikli tramvayın İstanbul'da işlemeye başlaması çok sonraları, 1914 yılını bulacak ve İstanbul bu alandaki öncülüğü Şam'a kaptıracaktır.

İSTANBUL'DA TRAMVAY YOLCULUĞU

1912 yılında patlayan ve Balkanlar'ı kana boğan Balkan Harbi İstanbul'un bir yıldan fazla bir süre tramvaysız kalmasına yol açmıştır. Savunma Bakanlığı, eldeki ihtiyacın yeterli olmaması üzerine tramvay şirketine başvurarak, orduda kullanılmak üzere atlara talip olduğunu bildirmiş, olumlu cevap üzerine de 30 bin altına, ne kadar at varsa almıştı.

Atlar satılınca, tramvayların çalışması tatil edildi. Ve bir yıl süreyle İstanbul'da tramvay görülmedi. İstanbullular bu ucuz ve emektar taşıtın yokluğuna alışınca kadar çok zahmet çektiler. Şe-



Birinci mevki bir atlı tramvay.

hirde eski taşıtlara rağbet çok artmış, arabalar halkın gözdesi haline gelmişti. Bunun yanı sıra sürücü beygirlerinin de büyük kısmının orduya satılmış olması, arabalara duyulan rağbeti arttırıyordu.

At yokluğu, İstanbul için bir bakıma yararlı olmuştur denilebilir. Yararlı olmuştur çünkü elektrikli tramvayın işle-yişini çabuklaştırmıştır. İstanbul'un tramvay yokluğu yüzünden büyük sıkıntı çektiğini gören belediye ilgilileri çarçabuk şirketle, tramvayların elektrikliye çevrilmesi konusunda bir anlaşma imzalamışlardı.

İLK ELEKTRİKLİ TRAMVAY

Yüzyılın en büyük buluşu olan elektrik enerjisinin çeşitli alanlarda kullanılması sırasında tramvaylar da unutulmamış ve Avrupa'nın çeşitli şehirlerinde atlıları kaldırılarak elektrikli tramvaylar çalışmaya başlamıştı. 1881'de Berlin'de, 1883'de Londra'da, 1889'da Boston'da işletmeye açılan elektrikli tramvayın İstanbul'a gelişi 33 yıllık bir gecikme ile olmuştur.

Bu gecikmenin nedeni, atlı tramvay şirketinin sbözleşmesinin durmadan uzatılmış olmasıydı. Şirkete önce 40 yıl için verilmiş olan imtiyaz, 1881'de 36 yıl, 1907'de 75 yıla uzatılmış, imtiyazın bu şekilde durmadan uzatılması ise şirketi sadece kârını düşünür hale getirmişti. Şirket bu yüzden kendisi için büyük risk saydığı tramvayların elektrikliye çevrilmesi işine yanaşmıyordu. Ancak devamlı yapılan baskı sonunda 1913 yılı sonunda İstanbul tramvaylarının elektrikle işler hale getirilmesini kabullendi ve çalışmalara başladı. Bu çalışma 1914 yılının şubatına kadar sürdü.

20 Şubat 1914 günü şehir, bütün İstanbullular'ı sevince gark eden bir olaya sahne oluyordu. Şehremini (Belediye Başkanı) vekili Bedri Bey'in kısa bir açılış konuşmasından sonra «hayırlı ve uğurlu olması» dileğiyle kurbanlar kesilmiş ve ilk elektrikli tramvay hınca hınç dolu bir halde Karaköy - Ortaköy hattında ilk seferini yapıyordu,

MÜRURİYE NEDİR?

Bu arada sırası gelmişken konumu-zu dolaylı olarak ilgilendiren «Müruriye» den de söz etmek gerekir. 1929 yılına kadar Galata köprüsünden geçen her şahıstan belli bir köprü geçiş parası alınırdı. Bir tür vergi olan bu ücret yalnız insanlara değil, her çeşit taşıtlara (arabalar ve ortadan kalktıkları zaman kadar sedyelere), hayvanlara ve sürücü beygirlerine de yönlendirilmişti. 1854 yılında Sultan Abdülmecid dev-



İlk elektrikli tramvay hizmete girerken.

rinde yaptırılan 2. Galata köprüsünde 5 para olarak, özel memurlar tarafından alınmaya başlanan Müruriye daha sonra 3. ve 4. (Bugünkü) Galata köprüleri zamanında daha da artarak devam etmiş, insanlarla beraber taşıtlardan alınan ücretler de yükselmişti.

1863 yılında Müruriye'lerden şikâyetle-rin gittikçe artması ve suistimal dediko i

1863 yılında Müruriye'lerden şikâyatların gittikçe artması ve suistimal dedikodularının alıp yürümesi üzerine iş. Sultan Aziz'e kadar intikal etmiş, padişah şikâyetleri ortadan kaldırmak için yeni ve halkın isteklerine uygun bir tarife hazırlanmasını ilgililere emretmişti. Kısa zamanda hazırlanarak 18 Mart 1863 günü gazetelerle halka ilân edilen yeni köprü geçiş ücretleri şöyleydi:

«Yayalardan 5 para. Sürücü beygirlerinden 30 para. Kupa, fayton gibi 2 atlı arabalardan (içinde müşteri bulunsa da, bulunmasa da) 5 kuruş. Sedyelerden müşteri olsa da, olmasa da 2,5 kuruş. Eşya taşımaya mahsus yüklü manda ve öküz arabalarından 10, yüksüzünden 5 kuruş.»

Tarifenin en ilginç yanı köprüden geçecek koyun ve keçinin her birinden yaya insan gibi 5'er para ücret alınmasıydı. Daha sonra bu ücretler gittikçe artacaktı (yayalar için 10 para, 20 para ve 40 para). Bu, zamlarla beraber taşıtlardan alınan müruriyeleri de yükselttiğinden kira ücretlerinde de artışlar oluşacaktı.

Tramvayların elektrikliye çevrilmesi sırasında yapılan belli başlı hazırlıklar şu şekilde sıralamak olasıdır: Önce Kabataş'ta hava hatlarına elektrik vere-

cek bir elektrik fabrikası kurulmuş, daha sonra hatlar tamamlanmış, bu arada demiryolu kadar geniş olan tramvay hatları darlaştırılmıştı. Bu hazırlıklar sırasında o zamana kadar tramvayın geçmediği köprüden de bir hat geçirilmişti. Bunların yanı sıra gerçekleştirilen önemli bir yenilik de bütün hatların çift olarak döşenmiş olmasıydı. Böylece tramvaylar makaslarda beklemekten kurtulmuş oluyordular.

Daha sonraları Silâhtarağa elektrik fabrikasının hizmete girmesiyle diğer hatlar da elektrikliye çevrildi. Böylece İstanbul şehri 1915 yılı sonlarında geniş bir elektrikli tramvay şebekesine kavuşmuş oluyordu.

14 YILLIK GECİKME

Şehrin Anadolu yakası tramvay nimetinden Rumeli yakasına kıyasla ancak 14 yıl sonra yararlanabilmiştir. 1927 yılında diğer şirketten ayrı olarak kurulan «Üsküdar - Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi» hemen çalışmaya başlamış, ilk olarak 1 Ocak 1928 günü Üsküdar - Kısıklı hattı işletmeye açılmıştı. Bunu 1929 yılında tamamlanan Bağlarbaşı - Haydarpaşa ve Üsküdar - Haydarpaşa hatları izlemiş, daha sonra işletme kâra geçince Fenerbahçe ve Bostancı'ya da tramvay işletilmesine başlanmıştı.

İSTANBUL TARİHİNDE İLK GREV

Tramvay ve tünel işçilerinin 1920 yılının mayıs ayında yaptıkları grev, «İstanbul tarihinde ilk grev» olması yönünden büyük bir önem taşır. O yıl devamlı şekilde yevmiyelerinin arttırılmasını, kendilerine sosyal bazı haklar tanınmasını isteyen işçiler, tekliflerine olumlu cevap

alamayınca 10 Mayıs günü işkal altında ki İstanbul'da greve başlamışlardı, işçilerin belli başlı istekleri arasında 120 kuruş olan yevmiyelerinin arttırılarak 150 kuruşa çıkarılması, günlük mesainin 8 saatten fazla olmaması, hastalık fonlarının kurulması bulunmaktaydı.

Grevle birlikte İstanbul'da günlük hayat felce uğradı. Tramvaylar ve tünel çalışmayınca halk işlerine gidip gelmede büyük zorluk çekti. Ancak grevin uzamasını kendi yönlerinden mahzurlu bulan işkal makamlarının yaptıkları baskı sonunda grev birkaç gün sonra işçi yevmiyelerine yapılan 10 kuruşluk bir zamlarla sona erdi. İşçilerin istedikleri diğer haklar, kendilerine verilmemiş, İstanbul tarihindeki ilk grev de böylece isteklerin tamamı alınmadan son bulmuştu.

TARİHİ TRAMVAYLAR

Herhangi bir olay vesilesiyle tarihe geçmiş tramvaylar var mıdır? Araştırmaya yaptığımız bütün eserlerde ne yazık ki bu konuda en ufak bir kayda bile rastlamadık. Ancak bizim bildiğimiz kadanyla tramvaylar 31 Mart isyanı gibi tarihî bir olayın içine karışmışlardır. Kanlı bir şekilde bastırılan isyan sırasında oluşan silâhlı çatışmalarda yaralanan subay ve erler, atlı tramvaylarla hastanelere taşınmış, bu da tramvayın hiç değilse bu şekilde kullanılmasından dolayı tarihe geçmesini sağlamıştır.

BÜYÜK TRAMVAY KAZALARI

Her taşıt gibi tramvaylar da çalıştıktan süre içinde pek çok kaza yapmışlardır, özellikle elektrikli tramvayların işlemeye başlamasından sonra bu kazalar çoğalmış, tramvay arkasına takılan haylaz çocuklardan büyüklere vancaya kadar pek çok kimse tekerlekler altında kalarak hayatlarını, kollarını, ayaklarını vermişlerdir. Fakat bu kazalar içinde ölü ve yaralı adedinin çokluğu yüzünden

en başta geleni hiç şüphesiz ki 1936 yılında oluşan Şişhane faciasıdır. Bu kazada altı kişi ölmüş, 15 kişi de çeşitli yerlerinden yaralanmıştı.

1936 yılının 26 Şubat gecesi oluşan kazaya tramvayın sert bir virajı alarak yoldan çıkması neden olmuştu. Vatman Fahri yönetimindeki 122 nolu tramvay, Harbiye - Fatih seferini yaparken, Şişhane yokuşunda freni bozulmuş, yokuş aşağı büyük bir hızla yol alarak Unkapanı köprüsüne ayrılan yolun köşesindeki apartmanın kapısına bindirmişti. Tramvayda bulunan yolcuların heyecan ve korku dolu çığlıkları arasında birkaç saniyede olup bitiveren kazada tramvayın altında kalan bir yolcu derhal, 5 yolcu da kaldırıldıkları hastanede ölmüşlerdi. Bu kaza, İstanbul taşıt tarihine «Şişhane Faciası» diye geçmiştir.

Kaza, büyük yankılara yol açtı ve tramvaylarla ilgili olarak daha önce alınmış, fakat uygulanmayan kararların uygulanmasına başlanılmıştı. Tramvaylara en çok 28 kişi alınacak, iniş ve biniş arka kapıdan olacaktı. Ön kapıyı yalnız vatmanlar kullanabilecekti. Ne yazık ki bu kararların uygulanması fazla sürmedi.

TRAMVAYLAR BELEDİYEYE DEVREDİLİYOR

1939 yılının ocak ayının ilk günü İstanbul Tramvay Şirketi, yaptığı hizmetlerle birlikte tarihe karışıyor, bütün tesisleri, bedeli 13 yılda ödenmek üzere 1.560.000 liraya hükümete devrediyordu. Bundan çok değil 6 ay sonra tramvay tekrar el değiştirecek, bu sefer hükümet tarafından İstanbul belediyesine devredilerek, İETT Umum Müdürlüğü'ne bağlı bir işletme olarak çalışmaya başlayacaktır.

Anadolu yakasındaki tramvayların devlete devri ise çok sonraları olmuş, 16 Ekim 1954 günü şirkete nafia vekâletince el konulmuştu, işletme, bütün tesisleriyle beraber, Nisan 1955'den itibaren İETT'ye bağlandı. Böylece gerek İstanbul Tramvay Şirketi, gerekse Üsküdar - Kadıköy Halk Tramvayları Şirketi, fiilî görevlerini sona erdirmiş ve yerlerini tek bir işletmeye bırakmış oldu.

TRAMVAYLAR KALDIRILIYOR

1869 yılında ilk işlediği günlerde, zamanın en hızlı taşıtı olarak bilmen tramvayların seferden kaldırılması yine hızı yüzünden olmuş, ancak bu kez hızının az oluşu sebebiyle trafiği aksattığı ileri sürülmüştü. Gerçekten sayısı gün geçtikçe artan otomobillerin dolmuş sistemiyle çalışmaya başlaması, şehri bir

ucundan diğerine bağlayan modern ve geniş yolların yapımı, şehirde ulaşımı çok kolaylaştırmış, bu da tramvayın gözden düşmesine yolaçmıştı. Bütün bunları gözönüne alan ilgililer, tramvayları seferden kaldırarak, yerine daha modern bir taşıt olan tro leybüsleri koymayı kararlaştırdılar. Tramvayların seferden kaldırılması işlemi yavaş yavaş yapılmış, ilk olarak Maçka - Tünel hattı iptal edilmişti. Bunu daha sonraları şehrin Rumeli yakasındaki bütün hatların izledi. 12 Ağustos 1961 günü şehirde defnedallanyla süslenmiş tramvaylar, hüznü gözyaşları arasında son seferlerini yaptı. Halk son kez tramvaylara bindi, çan sesleri İstanbul caddelerinde son bir kez daha duyuldu. Ve tramvayların 92 yılı aşan hizmet süreleri böylece sona erdi.

Tramvaya şehrin Rumeli yakasına nazaran daha geç kavuşan Anadolu yakasında ise tramvaylar, 1966 yılına kadar işlemeye devam etti. 3 Ekim 1966 tarihinde son tramvaylar, yapılan törenlerle bu yakadan da kaldırıldı. Tramvay artık sadece «Taşıt Müzesi»'nde görülebilecekti.

TAŞIT MÜZESİ'NDEKİ TRAMVAYLAR

İstanbul'a bir yüzyıla yakın süreyle hizmet eden tramvayın anısını yaşatmak isteyen İETT yöneticileri bu amaçla, Kadıköy Kuşdili'nde yıllar yılı depo olarak kullanılan bir yapıyı müze haline getirdiler. 6 aylık bir çalışma sonunda hizmete açılan ve «Taşıt Müzesi» adı verilen müzede tramvayın çalıştığı süre içinde geçirdiği değişiklikler, örnekleriyle ziyaretçilere sunuldu. Müzede orijinal resim ve vesikalara dayanarak özel olarak yaptırılan asıl boydaki kışlık ve yazlık atlı tramvaylar, ilgiyle seyredildi. Yazımızın başında anlattığımız özellikleri içeren tramvayların içinde o devrin giyimleri içinde, kadın ve erkek yolcular da yer aldı. Böylelikle o devrin kadın ve erkek giyimi hakkında da fikir edinebildik. Müzede daha sonra sırasıyla elektrikli tramvayların ilk örnekleri, Anadolu yakasında işleyen tramvay ve ilk otomatik kapılı tramvay bulunuyor. Atlı tramvayların özel olarak yaptırılmasına karşılık bu tramvaylar, seferden kaldırılanlar arasından seçilmiş ve müzeye konmuştu. Daha sonraları bir nostalji olarak Tünel - Taksim arasında bir elektrikli tramvay çalıştırılmaya başlandı. Kadıköy'de ise eski Kadıkay - Moda hattı yeniden döşenerek nostaljik elektrikli tramvay sefere konuldu. Bu ikinci nostaljik hat günümüzde meraklılarına ve turistlere hizmet etmektedir.



Üsküdar tramvayı.



Gülhane

Parkı'nın

Hikayesi

Topkapı Sarayı'nın bahçesi olan Gülhane Parkı, ismini içirisindeki gül bahçelerinden almaktadır. Parkın önemi Tanzimat Fermanı'nın burada okutulmasından gelmektedir.

Hikmet Münir EBCİOĞLU

Hayat Tarih Mecmiası. Sayı: 1. Kasım 1979. S: 45-49

1 839 yılı Kasım ayının üçüncü günü, devrin Haticide Nazırı Mustafa Reşit Paşa tarafından Tanzimat Fermanının okunduğu yer olan Gülhane Parkı, eski bir saray bahçesidir. Oraya her girişte tarihin bu heyecanlı olayını hatırlamamak imkânsızdır:

Yapılan muhteşem törende parlak üniformalarıyla yüksek rütbeli subaylar, vezirler, ulema, cemaat başkanları, koruyucu birlikler, yabancı devlet temsilcileri Sultan Abdülmecit'in Osmanlı topluluğuna tanıdığı hakları ve garantileri öğrenmeye çağırılmıştı.

Türkiye'de batılılaşma hareketi başlıyordu. Yalnız Türkiye için değil, Avrupa devletleri için de rahatlatıcı bir haber olan Tanzimat Fermanı'nı duyurmak üzere İstanbul'un bu en mükemmel yeri seçilmişti. Gül ağaçlarıyla dolu bir bahçe olduğundan oraya «Gülhane» denildiğini, sarayın tarihini yazmış olanların kitaplarından öğreniyoruz, ilân edilen bildiriye de «Gülhane Hattı Hümayunu» denilmesinden daha doğal bir şey olamazdı.

Uzun yıllar Osmanlı Padişahlarının ve onlarla beraber yaşayanların tekelinde kalmış olan bu muazzam arazi (bir adı da Sarayburnu) şimdi Türkiye'nin en büyük genel parkı halinde elden geldiğince korunmakta ve yine elden geldiğince halkın yararına kullanılmaktadır.

SARAYIN BAHÇESİNDEKİ ÇÖPLÜK

Saray bahçesi diyoruz ama, bir gün gelmiş, burası çöplük olmuş. Sahilde adım başında gemi enkazı ve hayvan

leşleriyle karşılaşılırmış. İstanbul'dan gelip geçmiş Belediye Başkanlarının en beceriklilerinden biri sayılan Operatör Cemil Paşa (Dr. Cemil Topuzlu "1868-1958") el atmamış olsaymış şehir zarar görecekti. Hastalıklar yayılacaktı. Burasının halka mahsus tertemiz ve yemyeşil bir umumi park yapılmasına karar vermiş. Fakat bunu nasıl gerçekleştirebilecekti? Yer sarayındı ve dolayısıyla padişaha bağlıydı. Ondan izin almadıkça, daha doğrusu «İrade» çıkmadıkça, bir köşesine dokunulamazdı.

PADİŞAHIN İRADESİ

1912 yılında Cemil Paşa'nın, az son-

ra daha geniş ayrıntıları ile vereceğimiz meşhur raporunda sözünü ettiği padişah izni sadeleştirilerek şöyledir:

«Topkapı Sarayı Bahçesinin park yapılmak üzere Emanet'e (Belediye'ye) bırakılmasına dair irade sureti:

«Sarayburnu mevkiinin şimdiki durumu, orasının tarihi önemine uygun düşmediğinden, görülen çeşitli yapıların, bağlı oldukları dairelerle anlaşmaya varılarak yıkılmasına ve Soğukçesme mevkiinden silah depolarına kadar olan yerin İstanbul Belediyesince bir park olarak düzenlenmesine Padişah'tan izin istenmesiyle ilgili 2 Teşrin-i Evvel 1328 tarihinde 253 numaralı yazılan Padişah'a



Guilhane Saray bahçesinin halka özgü bir park olarak açıldığı gün bu başarıyı sağlamış olan Belediye Başkanı Operatör Dr. Cemil Topuzlu Paşa (Soldan üçüncü Önünü iliklemede olan kişi) şehrin ileri gelen davetlileriyle bir arada görülüyor.

sunulup izinleri alınmıştır.»

DEKDİ BITMEYEN ŞEHİR

Cemil Paşa İstanbul'un çok nazik ve sıkıntılı bir zamanında Belediye Başkanı olmuştu. O tarihten beri hâlâ eksilme-miş ve belki artmış olan İstanbul işlerin-den bir Belediye Başkanı olarak usulen dert yandıktan sonra olumlu sonuçla-rı da Belediye Meclisinde okuduğu yıllık raporunda sıralamıştı:

Önce Belediye'nin gelir durumu açıklanıyor, kaynaklar anlatılıyor, bu arada o zamana kadar hiçbir şey vermedikle-ri halde Şirket Vapurlarının (Haliç ve Boğaz) da Belediye'ye 150 lira kadar bir gelir sağladığı bildiriyordu. «Paket yol-lar» (x) döşenmiş, eski süprüntü arabala-rı yerine temiz kapaklı ve içi çinkolu arabalar yaptırılmıştı.

(x) Arnavut kaldırımı denilen bozuk düzen taşlar yerine tuğla biçimi kalıp taş-larla döşenmiş yollar.

Tarih, Balkan Savaşlarına rastladığın-dan İstanbul'a akın eden göçmenlerin yerleri ve yiyecekleri sağlanmıştı. Bazı okullar hastahaneye çevrilmişti. Bu ara-da kolera belirdiğinden büyük camiler çeşitli hastahane ve «Tecrithane» hali-ne konularak sıkı bir kordon altında hal-kın sağlığının korunmasına çalışılmış-tı. Asker ailelerine de yardımda bulunul-muştu.

HALK İÇİN PARK AÇILIYOR

Bu acı tatlı olaylar arasında Belediye Başkanı, Gülhane Saray bahçelerinin de bir halk parkı haline getirildiğini haber veriyordu. Batı dünyasını örnek göstere-rek diyordu ki:

«Bilindiği gibi Avrupa şehirlerinde bağlı bahçeli evler, konaklar hemen he-men yoktur. Orların ahalisi sabahtan akşama kadar işleriyle güçleriyle yorul-duktan sonra akşam üzeri temiz hava-dan yararlanmak için gayet iyi ve dü-zenli bir biçimde meydana getirilmiş umumi bahçelere koşarak o günkü yor-gunluklarını, sağlıklı ve bilimsel bir şe-kilde giderirler.»

Belediye Başkanı bu bilgileri verdik-ten sonra lâfi bize getirerek «Memleke-timizde vaktiyle büyük konaklar ve bü-yük bahçeler bulunduğundan» söz edi-yor, hemen arkasından şunları eklemek-te gecikmiyordu:

BAHÇELİ EVLERE HASRET

«Şimdi ahali çoğaldı. Eski bahçeli ev-ler, dar ve karanlık hanlara, apartmanla-ra döndü. Burada memur, tüccar, esnaf

ve ahali akşama kadar çalışıp duruyor. Fakat Avrupalılar gibi saf hava alacak, istirahat edecek yerleri, bahçeleri yok-tur. Halkımızı, özellikle kadınlarımızı ve çocuklarımızı bu yoksunluktan kurtar-mak ve böylece halk sağlığına hizmet etmiş olmak için Topkapı Saray-ı Hü-mayun bahçesini umumi bir park'a çe-viriyoruz. Düzenlenmek üzere bize ve-rilmesini Padişahımızdan diledim. Ka-bul ettiler. Hatta orada bulunan bazı ya-pıların, bağlı oldukları dairelerle anlaşı-larak ortadan kaldırılmasını tavsiye ettik-leri gibi, lütfen binlerce ağaç ve çiçek de bağladılar. Üç bölümden ibaret olacak bu parkın birinci bölümü tamamlanmış ve halka açılmıştır.»

PADİŞAH MIZIKA TAKIMINI GÖNDERİYOR

Belediye Başkanı bundan sonra İs-tanbul halkına hediye ettiği saray bah-çesi dolayısıyla minnetlerle dolup taş-a-rak «Sevgili Padişahımız Efendimiz Haz-retleri» diye sık sık sözünü ettiği Sul-tan Mehmet Reşat'ın, parkta gezin-ti yapacak olanların gönüllerini ferah-latmak üzere, haftada bir gün Ertuğrul Mızıkası'nın parkta konserler vermesini emrettiğini söylüyordu. Ertuğrul Mızıka-sı Pazar günleri, Darülaceze Bandosu da Cuma günleri konser vermekteydi.

Ancak havaların değişmesi dolayısı-le bu açık hava konserlerine bir süre için ara verildiğini belirten Cemil Paşa, par-kın ikinci bölümü olarak Sarayburnu, rıhtım ve köprü yapımına gelecek ba-harda başlanacağını bildiriyordu. On-dan sonra da Gülhane Parkı'nın Ayasof-ya kapısına kadar olan üçüncü bölümü-ne başlanacaktı.

YENİ PARKILAR : HAZIRLANIYOR

İstanbul halkını rahata kavuşturmak ve giderek elbette daha sıkışacak ve yükselecek apartman ve hanların nefes aldırılmaz çevresinden açık havaya çık-a-racak parkların Beyazıt, Fatih, Kadıköy, Üsküdar taraflarında da uygun yerler-de benzerlerini meydana getirmek için projeler hazırlanmakta olduğu anlaşı-lıyordu.

Böylece Topkapı Sarayına bağ-lı iken uzun yıllar belli bir toplumun yararına kullanılan ve tarihi Tanzimat Fermanı'nın okunmasına sahne olan Gülhane Bahçesi İstanbul halkının zev-ki ve alışkanlıkları ölçüsünde değerklen-direceği bir genel park haline getirilmiş-ti. Yer yer heykellerle süslenmiş, havuz-lar, fiskiyeler yapılmış, hatta bir vakit-ler Arslanhane'si bulunan ve dolayısıyla vahşi havvanlar beslendiği anlaşılan bö-

lümelerde küçük çapta bir hayvanat bah-çesi bile kurulmuştu.

«HAS BAHÇENİN GÜLLERİ»

«Bir vakitler» derken burası, yalnız-ca padişahlara ve saray halkına özgü bir yer iken nasıl kullanıldığı hakkın-da derlenmiş olan bazı başka bilgile-ri de aktarmayı faydalı buluyoruz: Örneğin bir Has Bahçe bölümü vardı ki, Sarayburnu'nun en güzel görünüş alan yerindeydi. Burası hükümdarın kendine mahsus bir yerdenebilir. Yalnız ken-disine ve dairesine hizmet eden kimse-ler girebilirdi. Kadınlar ise, padişah ta-rafından «Gelsün» denildiği zaman Has Bahçe'ye çıkarlardı. Bu sırada bahçenin etrafındaki bütün binaların pencereleri kapatılırdı. Bu tedbirler alındıktan sonra kadınlar Haremağalarının gözcülüğün-de beşer onar çıkarılırlardı.

Has Bahçe sonraları III. Ahmet dev-rinde İstanbul'da çiçek yetiştirmek moda haline geldiği zaman türlü çiçek-lerle son derece süslü bir duruma geti-rilmiştir. III. Ahmet bu işe o kadar önem vermiştir ki, Sarayda bir «Çiçekçi Başı-lık» makamı kurduşturmuştu. Bu maka-ma ilk getirilen uzman Şeyh Mehmet Lalezari'dir.

DÜNDEN BUGÜNE

III. Ahmet meşhur Lale Bahçesi'ni de bu bölümde yaptırmıştır. Bundan son-ra, aynı derecede meşhur sümbül, şim-şir ve bu semte adını veren gül ağaç-larının bahçeleri meydana gelmiş-ti. Şunu unutmayalım ki. İstanbul'da Sarayburnu'ndaki Has Bahçe'den baş-ka yüzlerce bahçıvanın çalıştığı Halka-lı Bahçesi, Siyavuş Paşa Bahçesi, Üskü-dar, Fenerbahçe, Haydar Paşa bahçeleri gibi halkın girip çıkabileceği büyük kü-çük gezinti yerleri bulunmuyor değil-di. Langa Bağları, Yeni Kapı Mesiresi, Ali Bey Köyü Mesiresi, Kâğıthane'de Lâlezar Mesiresi bunlar arasındaydı. Bu bahçe-lerin de bahçıvanları her gün yeni bir çi-çek türü yetiştirmekle uğunüyordu. Ni-tekim «Lâle-i Günâgûn» adı verilen ve halk arasında «Kâğıthane Lâlesi» diye tanınan çeşidin bu mesirede yetiştirildi-ği yazılıdır. Gülhane Parkı'nın şimdi özel bir itina ile korunabilen yerlerinde yine çiçek tarhları bulunmakta ve Emirgân'-da kurulmuş olan ayrı bir parkta mo-dern Lâle Bayramları yapılmaktaydı.

İbni Sina'nın

Maceralı Hayatı

Hasan Fenmi TURGAL

Tarih ve Edebiyat Mecmiası. Sayı: 5. Mayıs 1980. S: 62-87

İbni Sina diye tanınan Ebu Ali'nin babası Sinan oğlu Abdullah'tır. Belh'te hükümet memuru idi. Saman oğullarından Nuh'un zamanında Buhara'ya gitti. Nuh kendisini Buhara yakınlarında bulunan Efşene kasabasına vergi memuru olarak gönderdi. Abdullah bu kasabacıkta Sitare adında bir hanımla evlendi. Bir rivayete göre Ebu Ali, 373 hicret yılının saferinde dünyaya geldi. Beş yaşında iken babası Buhara'ya gitti, ailesi de birlikte idi. Çocuğu bir hocaya eğitimi için bıraktı. Beş yıl içinde okuyup yazmayı, arap dili kaidelerini istenildiği gibi öğrenmiş bulunuyordu. Bundan sonra hesaptaki bilgisiyle meghur Mahmud Messahın dükkânına devam başladı, Hindi hesabı bundan öğrendi. O sırada büyük filozoflardan sayılan Bahilli Ebu Abdullah Buhara'ya geldi. Babası bu âlimi evine alarak ağırladı. Oğlunun bundan sonraki eğitimini ona bırakıyordu. Bu âlimden Ebu Ali; mantık, Okuds, ve Mıcısı'yı okudu (').

(1) *Oküdis Yunanca bir matematik kitabıdır. Çoğu kez Arapcaya tercüme edilmiştir.*

Mıcısı; Batlamyoz'un eseridir. Bu da tercüme edilmiş, Tusî gibi kişiler tarafından şerh ve geliştirilmiştir.

İsmail Zahitten de fıkıh okudu. Bundan sonra tabiyat ve ilahiyat ilimleriyle uğraşmağa başladı. Tıbbı merak verdi. Az zaman içinde tıbbı da en yüksek dereceyi buldu. Gecelerini gündüzünü okumakla geçiriyordu. Hayatı kâğıtlar, kitap-lar arasında geçiyordu. Eğitiminde mantık usullerile hareket ederdi. Geceleri uyku basar, vücuduna bir ağırlık gelse bir bardak şarap alırdı. Bütün tarihlerin söz birliğiyle tanıklık ettiğine göre Ebu Ali

on sekiz yaşında iken bütün o zamanın fen ve ilimlerini bitirmiş, zamanın âlimlerinin elinden yarış topunu kapmış bulunuyordu.



İbni Sina.

YANAN KÜTÜPHANE

Güvenilecek kitaplardan edinilen bilgilere göre, o günlerde Samanoğlu Nuh sarp bir hastalığa tutuldu. Bütün hekimler bu hastalığın tedavisinden âciz kaldılar. Ebu Ali'ye de gösterilen hasta biraz zaman sonra iyileşti. İşte bundan sonradır ki Ebu Ali serbest olarak Samanoğulları sarayına devam başladı. Saray kütüphanesinde, yeni bütün eserler toplanmıştı. Nuhun izniyle Ebu Ali kütüphanede çalışmaya başladı. Bütün mevcudu gözden ve elden geçirdi. Rivayete göre ve kötü bir

rastlantı olarak kütüphane bir gün ateş aldı ve bütün kütüphane yandı. Kütüphanenin Ebu Ali tarafından yakıldığını söyleyenler oldu. Rivayete göre, Bütün kitapları ezberlediği ve bu kitapların başkaları tarafından okunmamasını istediğinden bu cinayeti yapmış oluyordu. Dünyada tek bir eşi bulunmıyan büyük filozofa bu lekeye sürmek, ancak iftiracıların ve çekemeyenlerin yapabileceği bir şeydi.

Ebu Ali artık eser yazmağa başladı. Yirmi yaşında iken babasını kaybetti. Samanoğlu devleti de yıkılmak üzereydi. Bunun üzerine Ebu Ali Harezimşah'da Memnun oğlu Alinin yanına gitti. Harezimşah kendisine bir konak tahsis etti. Bugünlerde Ebu Sehil Mesihî, Ebu Reyhan Binini, Ebu Nasırlarrak, Ebulhayır Hammar Harezim'de toplaşmışlardı. Harezim şah hepsine de hürmetlerde bulunuyordu.

Gazneli Mahmud'un şanı yükselmışti, onun sesi dünyanın her tarafında duyulmaya başlamıştı. Bir takım kıskançlar Ebu Ali'nin sapıklığından kendisine bahsetmişlerdi. Bundan dolayı Ebu Ali için bir kin beslerdi. Mikâil oğlu Hasanı Harizme yollayarak yanında biriken eşsiz büyük şahsiyetlerin kendi onuruna da şeref vermeleri için Gazne'ye gönderilmelerini istedi. Hârizimşah Gazneli Mahmudun kötü amacını bildiği için elçi ile görüşmezden önce âlimleri yanına çağırdı: «Sizi sultan Mahmud'un yanına gitmeye zorlayamam, aracı da olamam, eğer siz arzu ederseniz gidersiniz, etmezseniz başınızın çaresine bakarsınız.» dedi. Ebu Reyhan ile Ebulhayır koşup Mahmud'un yanına gittiler.

BİK AŞK HASTASI

Ebu Ali ve Ebu Sehil kaçmayı tercih ettiler. Ebiverd ile Harezim arasındaki

çöle gittiler. Bir çok güçlüklerle karşılaştılar. Ebu Sehil Mesihî çölden kurtulamayarak öldü. Ebu Ali hasta hasta Ebiverde ulaştı. Oradan Gürcan'a gitti. Bir otelde yerleşti. Hekimlik yapıyordu. Başarısı çok çabuk bütün şehire yayıldı. O sırada Veşemgir oğlu Kabusun (2) kız kardeşi oğlu hastalanmıştı. Kabus Gürcan tacının sahibi bulunuyordu. Hastanın başı ucundan ayrılmı-yordu (3).

(2) *Kcibus kendisi alim olmamakla beraber, âlimlere hürmeti çoktu. Biruni, «asarı bakiye» adındaki eserini ona ithaf etmiştir.*

(3) *Bu olay Mesnevi'nin birinci hikâyesini oluşturur.*

Bütün hekimler, otacılar ne biçim hastalık olduğunu anlayamamışlardı. Ebu Ali'nin şehre yayılan ünü Kabus'a da geldi. Çarçabuk kendisini hastanın başı ucuna getirdiler. Ebu Ali hastayı dinledi. Belli başlı bir hastalık bulamadı. Gencin aşk hastası olduğunu ve bunu açıklamaktan çekindiğini sezdi, bunun üzerine şehrin bütün mahalle adlarını bilen bir adamın yanına getirilmesini istedi. Çabuk Asesbaşı'yı getirdiler. Ebu Ali hastanın atar damarına parmağını koydu. Asesbaşı'ya şehrin bütün mahalle adlarını sıralamasını buyurdu. Adam mahalle adlarını söylemeye başladı. Hasta sevgilisinin mahallesinin adını duyunca nabzında bir karışıklık oldu. Mahallesini bulmuş oluyordu.

Bundan sonra o mahallenin sokaklarını saydırmak için bir adam istedi, buldular, sokak adları sıralandı. Gencin sevgilisine ait sokağın adı işitilince nabız bu kez bir daha hopladı. Sokağı da bulunmuş oluyordu.

Şimdi kızın bulunduğu ailenin oturduğu eve sıra gelmişti. Yine bu sokak içinde oturan ailelerin adları sayılmağa başlandı, sevgilisinin evine sıra gelince zavallı gencin nabzında büyük bir karışıklık sezildi. Ebu Ali bunun üzerine Kabus'a kız kardeşi oğlunun falan mahallede, falan sokakta, falan evde oturan aile içinde sevgilisi olduğunu bildirdi. Hasta artık saklıyamadı, hastalık bütün açıklığıyla tanınmış oldu.

İBNİ SİNA ARANIYOR

Kabus, İbni Sina'nın başarısından dona kaldı. Kendisine son derece büyük ikramlarda bulundu. Harizm'e Gazneli'nin yolladığı elçi geri dönmüş, olup biteni anlatmıştı. Sultan Mahmud Ebu Ali'nin resmini tahtalara, kâğıtlara yaptırarak bütün ülkes:ne, buyruğu

dinleyen ülkelere gönderdi. Bu resmin sahibi nerede tanınacak olursa hemen yakalanıp Gazne'ye getirilecekti. Bu resimlerden birisi de Kabus'a gelmişti. Ebu Ali'nin resmi olduğunu bildiler. Kendisine hiçbir şey söylemediler. Saygılarını arttırdılar. Ancak Ebu Ali memleketin başına bir belâ gelir korkusuyla kendi kendisine kalkıp Rey'e geldi. Orada Mecdüddевle ile buluştu. Büyük ikramlar gösterdiler. Mecdüddевle'nin uğradığı melânkolik hastalığının sağaltılmasında şaşılacak bir başarı gösterdi.

Gazneli Sultan Mahmud'un Irak, yörelerini elde etmek üzere yola çıktığını duyan Ebu Ali, Rey'den kalkarak Kazovin'e geldi. Kazovin'den acele Hemdan'a koştu. Buraya geldiği günlerde Hemdan sahibi Fahrüddевle oğlu Şefsüddевle kulunçtan yatıyordu (4). Ebu Ali kendisini iyileştirdi.

(4) *Kulunç halk arasındaki romatizma değildir. At üzerinde ömür geçirenlerde ve çok polo oynayanlarcâ olurdu. Kolon bağırışığında bir iltihaptır. İbni Sina'nın bu hastalık hakkında özel eseri olduğu gibi kanunda da özel faslı vardır.*

Bundan sonradır ki kendisini Şemsüddевle'nin vezirliğinde görüyoruz. Biraz zaman sonra Deylemliler arasında fitne koptu. Ordunun bir kısmı üstadın sarayına saldırarak yağmaladılar, kendisini öldürmek de istedilerse de kaçtı. Şeyh Ebu Saidin evinde kırk gün kapandı, gizlendi.

Bugünlerde Şemsüddевle'nin hastalığı yeniden tepmişti. Güçlkle üstadı arayıp buldular, öşürler dileyerek alıp hastanın yanına getirdiler. Hasta ikinci kez iyileştirildi, yine vezirlik katına oturtular. Bir zaman fakih Ebu Ubeyd kendisinden Aristo'nun kitaplarını şerh etmeyi diledi. Üstad, benim bu işe gücüm yetmez, cevabında bulundu. Eğer isterseniz münazaraya dair bildiklerimden bir kitap yazayım, dedi. Buna razı oldular.

HEM ÇALIŞMA, HEM EĞLENME

Üstad, şifa adındaki eserinin tabiyat kısmını bu sıralarda yazdı. Kanunun birinci cildini de burada bitirdi. Hemdan'da vezirlik yaptıkları sıralarda gündüz devlet işlerine bakar, geceleri bir takım bilginler, evine toplanırlardı. Gecenin ilk kısmında derslerini yapar, bundan sonra saz başlar, içkiler içilir, eğlenceler yapılırdı.

Bu dirlik böylece sürüp giderken Şemsüddевle ile Behadüddевle'nin araları açıldı. Şemsüddевle bunun üzer-

ine Bağdad'a gitmek üzere yola çıktı. Kendisine iyi bakamadığından kulunç hastalığı gene başladı. Askerler kendisim gerisin geri Hemdana getiriyorlardı, yolda öldü. Halk yerine oğlunu geçirdiler. Oğlu da babası gibi vezirliği kabul etmesi için üstada haber yolladı ise de razı olmadı.

ÜSTAD ÇALIŞIYOR

Attaroğlu Ebu Ali'nin evine çekildi. İşte bu yalnızlanma arasında «Şifa»'sının tabiiyat ve ilahiyat kısımlarını bitirdi. Mantık kısmını yazmağa başladı. Bu aralık devlet adamlarından Tacülmülk İsfahan sahibi Alâüddевle Kâkvelh ile gizli dostluğu vardır, diyerek üstadı kalelerden birisinde hapsettirdi.

Üstad Mantık'ını işte bu zindanda yazdı. Bir zaman Alâüddевle İsfahan'dan asker ile çıkararak Hemdan'a yürüdü. Şemsüddевle'nin oğlu ile Tacülmülk başa çıkamıyacaklarını anlayarak üstadının kapalı bulunduğu kaleye sığındılar, İbnikâkveyh Hemdan'dan dönerken üstadı da alarak birlikte Hemdana götürdü. Kendisini güzel ve yüksek bir köşkte konaklattı.

Üstad «Edviyei kalbiye» adındaki eserini burada yazdı. Yine bu sıralarda idi, üstadın kardeşi Mahmud ile dostu fakih Ebu Ubeyd yanlarında iki köleleri olduğu halde derviş kıyafetinde olarak İsfahan'a yöneldikleri haberi geldi. Yaklaştıkları sırada Alâüddевle'nin adamları kendilerini soylu atlar ve yüksek hılatlerle karşılayıp törenle gehre getirdiler. İyi bir yerde konuklandılar. Cuma geceleri Üstad; Alâüddевle'nin sarayına geliyor, birçok bilginler de çağırılıyordu. Üstadın yüksek sohbetlerini dinleyerek faydalanıyorlardı. «Şifa» sının bütününün bitirilmesi bugünlerde oldu.

Bu dirlik böylece 424 yılına kadar, daha doğrusu Gazneli Mahımıdla oğlu Mesudun Irak'a gelmelerine kadar böyle sürdü. Alâüddевle ve üstad Gaznelilerin ilerlemesinden ürkerek çekeldiler. Sultan Mahmud buralarda oğlu Mesudu bırakıp kendisi Gazne'ye dönünce Alâüddевle oğlunu bir takım ağır sunularla Mesuda gönderdi. Mesud bundan hoşlanarak İsfahanı yeniden kendisine verdi. Alâüddевle İsfahan'da sultan Mesud'un bir valisi gibi davranıyordu. Biraz sonra erkinlik sevdasına düştüğü anlaşıncı Mesud İsfahana yürüdü. Alâüddевle kaçabilmiş ise de kızkardeşi Mesud'un eline düştü. Alâüddевleye karşı bir namus felâketi kopmasından korkan üstad İbni Sina, sultan Mesud'a şöyle bir mektup gönderdi:

«Alâüddevle'nin kız kardeşi sizin tam denginizdir. Dilerseniz onunla evlenir ve İsfahanı yeniden kendilerine verirsiniz.» Mesud bu önergeyi içten bir arzu sanarak öylece yaptı. Ancak biraz sonra Alâüddevle'nin el altından boğuşmaya yeltendiğini öğrenince kızarak kendisine, kız kardeşinizi askerimin ayak takımına vereceğim, diye haber yolladı. Bunun üzerine de üstad İbnisina şu karşılığı gönderdi : «Eğer hatun sizin gerçekten nikâhlı karınız ise boyarsınız, sizin boşamanız bir kadın olur. Karıların namusu kardeşlerimin değil kocalarınmdır.» dedi. Bu mektup Mesud üzerinde sert bir etki yaptı. Kadını onurlu bir surette kardeşinin yanına gönderdi. Babası sultan Mahmud'un ölümü üzerine oğlu Mesud Gazne'ye döndü. Ebusehî Hamduniyi Irak valisi olarak bıraktı. Alâüddevle ile Ebusehil arasında boğuşma oldu. Alâüddevle bozuldu. Ebusehil İsfehana girdi. Üstadın kitaplarını yağmalattı. Birkaç gün sonra Alâüddevle İsfehan'a dönerek yerine oturdu.

İSNİ SİNA'NIN ÖLÜMÜ

Farsça yazılmış bir kitapta üstadın hayatı özetlenmiştir. Bu kitaba göre 373'de doğmuş, 390'da ilimlerde gelinmiş, 427 de ölmüştür. Bu rivayet doğru ise üstad öldüğü sırada 54 yaşlarında bulunuyordu. Öldüğü zaman 63 yaşlarında idi diyenler de vardır, bu hesaba göre 365 senesinde oğup 428'e ölmüş olur. Tarihi Kâmil sahibi İbniesir dokuzuncu cildin 428 senesi vakaları arasında üstadın ölümünü de kaydetmekte ve aynı ile: «Bu yılın şabanında meşhur hâkim ve filozof Ebu Ali İbnisina öldü. Felsefî mezhepler üzerine birçok eserler yazmıştır. Ölümü İsfihan'dadır. Kend'si İsfihan sahibi Alâüddevlenin hizmetinde bulunurdu. Bu Alâüddevle itikatça sapık b:r adamdı. Onun için İbni Sina eserlerinde şeriatları reddedici hükümlerde bulunmuştur.» der (5)

(5) Üstad kendisine küfür isnad edenlere fcrsça bir kıta ile cevap vermiştir ki türkçe-si şöyle :

«Benim gibi bir »damın küfrü şaka götürmez Benden daha metin imanlı bir adam da olamaz.

Asrın içinde tek bir kâmil insan var, Ona da kâfir dersiniz, dünyada müslüman yok demektir.

Dostu ve çırağı Cuzcanlı Ebu Ubeyd üstadın hal tercümesini kısmen kendi ağzından işittiği gibi, kısmen de kendi yakınlığı dolayısıyla gördüğü ve bildiği gibi nakleder.

Bir zaman Alâüddevle ile seyahatte bulunuyorlardı. Yolda bir münasebet düşerek eski yanlış rasatlara göre takvimlerde görülen karışıklıklar üzerine söz gidiyor, Alâüddevle hemen kendisinden rasat yapmasını rica ediyor. Cuzcani der ki, aletler ve saire için gereken ustaları ve eşyaları ben araştırıp buldum. Bundan sonra yaptıkları rasadlarla birçok yanlışları düzeltti, o zamana kadar bilinmiyen rasat aletleri yaptırdı. Ancak seyahatin çokluğu rasadların devanına engel oluyordu. Mıcistiye yalnız hulâsa ve nakletmemisti. Sonuna kattığı bahisler o zamana kadar işitilmemiş kesiflerdi. Oklidis ve aritmetik ve musikî üzerine de böyle ilâveler yapmıştır.

Şahıslara ithaf edilmiş görülen eserlerinde başka bir görüş vardır. Kendisinden herhangi bir konu yüreğinde ders alanlara dikte ettirdiği takrirleri birer kitap teşkil ederdi. Kendisinden sorulmuş suallere verdiği cevaplar birer kitapçık teşkil ederdi.

Birunî hakkında sorulan meselelere dair verdiği cevaplarda birer kitabcıktır. Askerin idaresi, memleketin idaresi, erzak ve levazimin tedariki gibi mevzularda da kitapları vardır. Yazdıkları şahsın bildiği lisanları da dikkate alırdı. Alâüddevle için yazdıkları Farsça Danışmendname böyledir. İlk yazdıkları eser daha Buhara'da iken biten ve 20 cilde varan (Elhasıl vel mahsul) adındaki eseridir. Cuzcanlı zamanında tek nüshası Bu-haralı fakih Ebu Bekir'de bulunuyordu der. Esasen bu kabil diğer iki cildlik ahlâkım ona ithaf etmistir. Üstad bu sırada henüz yirmi yaşlarında bulunuyordu. Bulunduğu Buhara muhiti onun gibi büyük bir âlim yetiştirecek bir havaya sahib demektir. Bunun için Tarihi güzide sahibi kendisinden bahsederken çok haklı olarak Buharalı İbni Sina demektedir.

DİĞEK RİVAYETLER

Üstadın hayatı hakkındaki rivayetler arasında bir takım acayip şeyler de doğmuştur. Üstad yalnız ilim âleminde değil halk tabakaları arasında da bir takım normal üstü işler için tanınmaktadır. Türkçe olarak yazılmış bir kaç halk eseri de vardır. Methi adında birisi tarafından iki yüz sayfalık Ebu Ali Sina masalı İstanbul'da basılmıştır. Bundan önce Seyid Yahya adında birisi de bu konuda bir eser yazarak üçüncü Murad'a sunmuştu. Methi'nin anlatışına göre bu kendisinininkinden daha hayalî ve saçma olmalı ki sarayın hiç hoşuna gitmemiş imiş..

Her halde orta zamanlarda Smaâtül hiyel denilen fennî ve o zamana göre normal üstü sayılacak bazı tecrübeler göstermiş oldukları ihtimalden uzak değildir. Şöhretinin halk arasına kadar yayılışı bunlardan ileri geliyordu sanılır. Daha yukarılarda uzun boylu naklettiğimiz tedavi meselesi de halkın dikkatini çekecek mahiyettedir.

Âlimler arasında geçen hikâyelerden daha ikisini aşağıya alıyorum: Üstadın mantık kitabı Şiraz âlimlerinin ellerine geçtiği zaman uzun boylu münakaşalar olmuş, Şiraz'ın meşhur âlimlerinden birisi bazı noktalarını şüpheli bulmuştu. Bu şüpheli noktalar bir kâğıda yazılarak Kirmanh Ebulkasim vasıtasıyla kendisine gönderildi. Bu sırada İsfehan'da bulunuyorlardı. Ebulkasim tam gün kavuşurken şehire girmişti, mektubu kendilerine vermiş yatsıya kadar kendisiyle görüştükten sonra cevaplarını yazmağa koyulmuş, yaz gecelerinden birisi olduğu halde aynı gecede on cüzlük bir risale kaleme almış ve ondan sonra uykuya varmış, ertesi gün erkenden kalkarak yazdıklarını Ebulkasim'e vermiştir. «Elçiye bekletmemek için acele ettim» demişti.

Şiraz âlimleri Ebulkasim'in ayağı tozuna aldığı cevabın nasıl hazırlandığını öğrenince dona kalmışlardır.

Yine böyle birgün Alâüddevle'nin meclisinde lûgat ilminden söz açılmıştı. Üstad bu yolda da kudreti derecesinde açıklamalarda bulundu. İsfehan âlimlerinden Ebu Mansur'da mecliste bulunuyordu. Üstada: «Felsefedeyi, hikmette mantık ve sairedaki kudretiniz hepimizin malûmudur. Ancak lûgat hususunda o kadar salâhiyetli değilsiniz» diyecek olmuş. Üstad buna pek üzüldü. Lûgat ismine dair bütün o zamanın varlığını toplayarak incelemeğe başladı, işte «Usaniil-arap» adındaki eseri bugünlerin mahsulüdür.

Bir de son derece çetin, garip bir kaside yazmış, bunun için kullandığı kâğıtları yıpratarak eski bir biçim vererek cilt halinde hükümdarın avlandığı avlamlardan birisine bıraktırmıştır. Avcılardan birisi kitabı bularak Alâüddevle'ye getirdi. Münderecatmı Ebu Mansur'da dahil olduğu halde İsfehan âlimleri sökemediler. Nihayet İbni Sina'ya arz edilince her sözün yüzlerce kaynaklardan topladığı delillerini birer birer sayarak anlatmaya başlayınca Ebu Mansur işi anlamış ve kendisinden özür dilemişti.



Barbaros Hayreddin Paşası'nın Anıları-5

Geçen sayının Özeti:

Yavuz ve Kanunî tarafından «Cezayir Beylerbeyisi olarak tanınan Barbaros, Akdeniz'de İspanyol ve Venediklilere göz açtırmaz. Amirallerinden Aydın Reis'in İstanbul'u ziyaretinden bir süre sonra, kendisi de padişahın davetine uyarak görülmemiş bir debdebe içinde İstanbul'a gelir. Padişah tarafından kabul edilir.

Hayat Tarih Mecmuası. 1965. Sayı: 1-5. Ocak-Mayıs

KAPDAN-I DERYALIĞIM

Kabul merasimi muhteşem oldu. Dîvân-ı Hümâyûn, merasimlere mahsus şekilde toplanmıştı. Bütün vezirler hazır. Padişahın iki yanına dizilmişlerdi. Yalnız Halep'te bulunan Vezîr-i âzam Damat İbrahim Paşa yoktu. 68 gün önce, İran seferine çıkmak üzere İstanbul'dan ayrılmış.

Cihan'ın Hakanı, getirdiğim âcizane hediyelere teşekkür etmek tenezzülünde bulundu. Bana ve reislerime muhteşem hil'atler giydirildi. Bu yaşa geldim, bugünkü kadar sevindiğimi hatırlamam. Padişahımız efendimiz:

— Baka Paşa, dedi; seni kapdân-ı derya yapmak isterim. Göreyim donanmay-ı hümâyûnumu nasıl idare eder, ne zaferler kazandırır! Cezayir beylerbeyiliğini de senden almıyorum. Dilediğin kimseyi vekil yap, Cezayir'i senin adına idare etsin! Ancak bütün bu işleri Halep'te bulunan vezîr-i âzamım İbrahim Paşa ile görüşmek gerek. Tez ata atla, Halep'e git. Avdetde gene görüşürüz!

Merasimden sonra tek başıma Süleyman Han'la görüştüm, İspanya'nın Batı Akdeniz'de vurulmasını irade buyurdu. Bir ara Doria'dan bahsedince nefsimi zaptedemedim:

— Padişahım, dedim; Doria ne köpek olur da mübarek ağzınıza alırsız?

Birden yaptığım terbiyesizliği anladım ve çok mahcup oldum. Cihan Padişam'na karşı böyle konuşulamazdı. Çok nazik olan Süleyman Han, tebesüm etti ve kusuruma bakmadığını ima buyurdu. Rahatladım. Huzurdan çıktım. Birkaç gün İstanbul'da kaldım. Çok yürük bir ata atladım. 10 günde Halep'e geldim. Söylendiğine göre şimdiye kadar İstanbul - Halep yolunu kış içinde 10 günde alan süvari işitilmemiş. Yalnız Bursa ve Konya'da birer gece geçirdim. Diğer geceler, çok yorulunca atımdan inip münasip bir yerde bir, iki saat uyur, kalkardım. Konya'ya vardığımda Mevlânâ Celâleddin Rûmî Hazretleri'nin mübarek makamlarını ziyaret ettim.

10 günün hitamında Halep'e geldim. Vezîr-i âzam Damat İbrahim Paşa'nın kaldığı saraya indim. Paşa, padişahımız-

la akran, 40 yaşlarında, zarif, nazik, çok zeki bir adamdı, Halep'te kaldığım 2 gün boyunca kendisiyle Avrupa'nın siyasi vaziyetini ve Donanmay-ı Hümâyûn'un harekâtını konuştuk. Elime kapdân-ı derya olduğum hakkında bir ferman verdi; sırtıma bir hil'at giydirip beni selametledi.

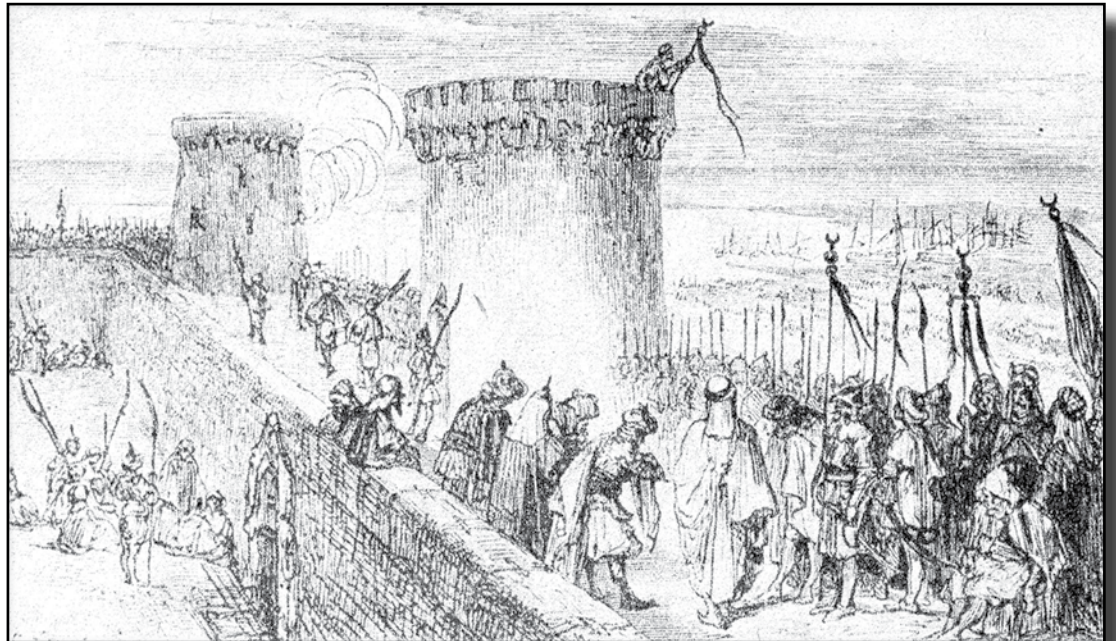
Gene 10 günde Halep'ten İstanbul'a geldim. Dünyanın en büyük donanmasının başına geçtiğim için sonsuz bir sevinç içindeydim. Bu öyle bir donanmaydı ki, cümle Frengistan'ın donanmaları birleşse alt etmek kaabil olmazdı.

DÜNYANIN EN BÜYÜK DONANMASI

Derhal İstanbul Tersanesi'ne koştum. Devletin birçok liman şehrinde tersanesi vardı. Ama büyüğü, Haliç üzerindeki tersaneydi. Bu tersanenin dünyada eşi yoktu. Hiç bir tersane burası kadar gemi kızılayamaz, işçi çalıştıramazdı. Akla gelebilecek her türlü sanat erbabı mevcuttu, işçilerin çoğu Hristiyan esirlerdi. Ama bedava değil, ücretle çalıştırılırlardı. Ücretlerini biriktirenler değerlerini öderler, hür olur, memleketlerine dönerlerdi. Ustaların ve mühendislerin hepsi Türk'tü. Tersanede çalışanların sayısı 20.000'den az değildi. Murad edilse, bir yıl içinde, Venedik donanmasının bir eşini inşa etmek ve donatmak mümkündü. Gerçi İstanbul Tersanesi'nin şöhreti dün-

yayı tutmuştur. Venedik kâfiri bile, hanımızla sulh içinde olduğu demlerde bu tersaneye kadırga ismarlardı. Ancak gözle görüp içine girmedikçe, azametinin derecesini takdir edememiştim. Böyle bir tersane, bu kadar zengin bir devletle her şey yapmak ve Tanrı'nın izniyle başarmak mümkündü, İbrahim Paşa'ya, henüz keşfedilen Yeni Dünya (Amerika)'ya sefer düzenlese istifa edeceğimizi de söyledim. Fakat uzak denizlerle işimiz olmadığını, Akdeniz'i ve Hind denizlerim tutmamızın kâfi olduğu cevabını verdi, müsaade etmedi.

Bir yandan Tersane'deki yeni makamımda donanmanın düzeni, yeni tekneler donatımıyla uğraşırken, bir yandan da İstanbul'u geziyordum. Bütün padişah ve şehzade türbelerini ziyaret ettim; Osmanoğulları'nın mübarek ruhlarına fatihalar okudum. Her gördüğüm yerde ihtiyaç sahiplerinin ihtiyaçlarını giderdim. Anlaşılan şöhretimiz, bizden evvel İstanbul'a gelmiş. Beni her yerde tanıyorlar, Akdeniz'deki, Afrika'daki cenklerini biliyorlardı, İstanbullular beni çok seviyorlardı. Ben de onları çok sevdim. Gezmediğim az ülke vardır. Boğaz gibi bir beldeye rastlamadım. Sanki her köşesi Cennet'ten nişan verirdi, inşallah Boğaz'ın Marmara'ya yakın bir yerinde arsa alıp türbemi derya kenarına yaptıracağım.



Cezayir Kalesi.

Kapdân-ı derya olmamın Avrupa'da da tesirleri büyük oldu. Bilhassa Karlos Kral çok telâşlandı. Bahar gelince, Donanmay-ı Hümâyûn'dan 80 parça ile İstanbul'dan ayrıldım. Messina Boğazı'na geldim, Boğaz'ın İtalya olan kıyısında Reggio, Sicilya adası olan kıyısında Messina limanları vardı. Her ikisini de zaptettim. 16.000 esiri teknelerime doldurdum. Esir sayısı, donanma efradının sayısını aştı. Bu seferimde tam 18 kale fethettim. 18 kale anahatlarını, 16.000 esiri ve 425 büyük sandık ganimet eşyasını 40 parça kadirgaya İstanbul'a gönderdim. Ben 40 parça kadirga ile daha bir müddet Akdeniz'de kaldım.

Hakanım benden memnundu, Vezîr-i âzam Damat İbrahim Paşa da memnundu. Ancak bazı haddini bilmez kıskanç devlet adanları:

— Şevketlû Hakammız'ın şu işine bakın, bir korsanı kapdân-ı derya eyledi! deyü dedikodu yapmaktan utanmazlardı. Bu dedikoduyu yapanların çoğu, hayatlarında bir kale fethetmemiş, bir kayık ele geçirmemiş kimselerdi. Ancak Sultan Süleyman Han Hazretleri, her yıl, her ay, her gün bana daha fazla iltifat etmeye başlayınca, zamanla bu dedikoduların da ardı kesildi. Haset edenlerin hasetleri içlerinde kaldı, dışarıya çıkmadı.

Kapdân-ı derya olarak çıktığım ilk seferde Sicilya'dan sonra Sardunya'ya, oradan Cezayir'e ve Tunus'a gittim. Tunus Beyi'nin akli başından gidip taht şehrim bıraktı, çöllere kaçtı. Tunus şehrine girdim. Bütün ülkeyi fethettim. Güneyde Kayrevân şehrine geldim. Tekrar Tunus şehrine döndüm. Tunus Beyi, asırlardan beri ülkeye ve bir ara bütün Kuzey Afrika'ya hâkim olan Hafsi hanedanındandı. Hemen Karlos Kral'dan imdat diledi.

Kral Karlos'un Tunus'a geleceğini haber aldım. Hazırlandım. O kış içinde bazı gemilerimi de Batı Akdeniz'deki İspanyol ülkelerini vurmaya gönderdim. Sardunya kıyılarına yolladığım bir filo, 12.000 duka altını, 475 seçkin esir ve başka ganimetle döndü. Nihayet Kral Karlos'un bizzat başında bulunduğu büyük bir donanma Tunus önlerinde görüldü. Donanmada, Kral Karlos'un hâkim olduğu bütün ülkelerden, İspanya'dan, Almanya'dan, İtalya'dan, Holanda'dan on binlerce asker vardı.

Kral Karlos, 500 harp ve nakliye gemisiyle Barselona limanından 17 günde Tunus'a geldi. Tunus şehrine almak için, Halkulvâd kalesini düşürmek lâzımdı. Kaleyı, en iyi reislerimden Sinan Reis



Düşmana göz açtırmıyor.

müdafaa edecekti. Muhasara başladı. Kâfir ordusuna bizzat Karlos Kral, donanmasına da Andrea Doria kumanda ediyordu. Sinan Reis'in 120 topu, düşmanın yüzlerce kara ve deniz topu vardı. Reis, 3 defa kaleden düşman üzerine huruç hareketi yaptı ve 6.000 zayıat verdirdi. Ben Tunus'ta bulunuyor ve Tunus beyi Mevlây Hasan'a karşı dikkatli davramyordum. 12.000 askerim vardı. Fakat bunların yarısı, askerlik kaidelerine göre savaşmayı bilmeyen Arap gönüllüleriydi ve başlan sıkışınca kaçmaları, hatta düşmanla birleşmeleri görülmemiştir işlerden değildi. Bütün ümidim Halkulvâd'ın mümkün olduğu kadar fazla dayanmasındaydı. Zira İstanbul'a haber uçurmuş, Donanmay-ı Hümâyûn'a derhal yetişmesi emrini vermiştim. Donarımam yetişirse, Kral Karlos iki ateş arasında kalıp perişan olacaktı. O da bunu biliyor, bir an önce Halkulvâd'i düşürmek için en büyük zayıatı göze alıyordu. Halkulvâd, tam bir ay dayandı. Avrupa'nın en büyük ordusuna karşı bu kadar mukavemet edebilmek bile, büyük muvaffakiyetti. Sinan Reis, huruç hareketlerinde Sarno Dukası ve Mondeia Markisi gibi en namlı İspanyol kumandanlarını öldürmüştü. Mevlây Hasan da, 1.600 atlı ve 8.000 deve yükü erzak ve mühimmatla üzerime geliyordu, iki ateş arasında kalmak üzereydim. Halkulvâd'in düşmesinin gün meselesi olduğu anlaşılınca Tunus şehri halkında da ayaklanma emareleri görüldü.

Tahmin ettiğim gibi, emrimdeki 6.000 Arap gönüllüsü öyle zararlı bir hareketle ihanet ettiler ki, bir an önce güneye çekilmek vacip oldu. Bu sözde gönüllüler, Kral Karlos'a yaranmak için, ben 6.000 Türk levendiyle surların önündeyken, şehrin hapishanelerini

açıp, 10.000 Hristiyan esirini serbest bıraktılar, içlerinde Türkler'i seven, böyle bir alçaklığı irtikâp etmeyecek derecede dinine bağlı kimseler vardı. Fakat sözde hükümdarları Mevlây Hasan tarafından kandırılmışlardı. Mevlây Hasan'ın casusları, Tunus şehrinde havayı bulandırıyor, İspanyollar'ın ülkeyi Türkler'den kurtarmak için Tunus'a geldiklerini, hükümdarlarının Karlos Kral'la müttefik olduğunu ağızdan ağza yayıyorlar, İspanyollar'ı şehre alırlarsa, bir tek Müslüman'ın burnunun kanamayacağı söylüyorlardı. Öyle bir an geldi ki, bu düşman muhit içinde, bir yandan şehirdeki 10.000 Hristiyan esirin muhafazası, diğer taraftan kâfirlerle savaşmak, imkânsız göründü. Tam bu sırada Halkulvâd kalesi de düştü. Fakat Sinan Reis, sağ kalan leventleriyle beraber kurtulup Tunus şehrine geldi, bana katıldı, ihtiyar reisimin bu başarısı, her türlü takdirin üzerindeydi. Ben bile nispetiz düşman karşısında reisimin ve leventlerin hayatından ümit kesmiştim. Halkulvâd'in düşmesinden sonra daha 6 gün Tunus şehrinin müdafaa ettim ve düşmana büyük zayıat verdirdim. Sinan Reis'in Halkulvâd'den getirdiği leventlerle beraber kuvvetim 9.700 Türk'e çıkmıştı. Bu kuvvetle, Karlos'un 30.000 askerine, 500 gemisine, yüzlerce topuna, güneyden üzerimize yürüyen Mevlây Hasan'a karşı koymak imkânsızdı. Üstelik Halkulvâd'deki 40 topumuz ve mühim miktarda malzememiz de düşmanın eline geçmişti. Mevlây Hasan, Karlos'un ordugâhına gelmiş, kâfir kralının ayaklarını öpmüştü. Onun sayesinde büyük Arap kuvvetleri de aleyhimizde toplanmaya başlamıştı. İlk büyük vuruşmada 2.500 şehit verdim. Geri kalan 7.200 kişiyle artık mukavemet edi-



lemezdi. Yazın tam ortasıındaydık [21 Temmuz 1535] Hava dehşetli sıcaktı.

Son bir huruç hareketi yaptım. Dönüşte Tunus halkı, şehrin kapılarını yüzümüze kapadı. Esasen Cafer adında yeni Müslüman olmuş bir kâfir, zindan kapılarını açıp Hristiyan esirleri şehre salmış, bunlar Tunus'a hâkim olmuşlardı. Korkunç bir yarma taarruzu yaptım. Yer ve gök «Allah Allah» sedalarından inledi. Leventlerimin naraları bulutlara aksedip geri dönüyor, düşmanın yüreğini titretiyordu. Ekserisi Maraşlı olan leventlerimin birkaç bini şehit düştü. Yüce Tanrı bilir, ben de onların arasında olmak isterdim. Canımı kurtardığıma şu bakımdan memnun oldum ki, Avrupa'nın büyük asilzadeleri arasında sırf beni zincirlere vurulmuş görmek için Tunus'a kadar zahmet edip gelenler vardı. Onların bu hevesleri kursaklarında kaldı. Ben de Tanrı'nın hayatımı bağışlamasına şükran olmak üzere elbette bunca Müslüman'ın öcünü Karlos Kral'ın yanına koymayacaktım. Yanımda Aydın ve Sinan Reislerle birkaç bin yaralı levent kalmış, fakat düşmanın saf saf hatları yarılmıştı. Tunus Körfezi'ni baştan başa dolaştım. Sicilya'nın güney-batısına bakan Beledü'l-Unnâb Burnu'na geldim. Burada 14 kadırgam beni bekliyordu. Tam bu sıralarda Aydın Reis, boğularak şehit oldu. Türk milletinin şimdiye kadar yetiştirdiği en büyük denizcilerden olan merhum. Kemal Reis'in yanında yetişmiş, ağamın, sonra benim yanımda, bütün Avrupa'ya yayılan büyük bir şöhrete erişmişti. Tanrı makamını Cennet eylesin!

TUNUS'TAKİ HAÇLI VAHŞETİ

Tunus şehri, Afrika'nın en büyük birkaç beldesinden biriydi. Haçlılar, bu büyük Müslüman şehrine girdiler. 30.000 Arap'ı boğazladılar. 10.000 kadın ve çocuğu esir aldılar. Camiler, medreseler, türbeler tahrip edildi. Saraylar yağmalandı. Kütüphanelerdeki on binlerce yazma kitap yakıldı. En nadir sanat eserleri yok aldı. Beni ve reislerimi ele geçirememenin hincını kâfirler, zavallı Müslüman ahaliden çıkardılar. Bilhassa İspanyollar, şenaatte pek ileri gittiler. 72 saatlik bir yağma ve katliamdan sonra Kral Karlos, harabe ve mezbaha haline gelmiş olan zavallı şehre girdi. Atının ayakları, sokaklardan dere gibi akan kanla kıpkırmızı kesildi.

Bu suretle Tunus şehri ile çevresi, Hafsîler'in, gerçekte İspanyolların eline geçti. Ülkenin güneyi ve bütün doğu kıyıları gene bizdeydi. Tunus şehrindeki bu hâkimiyetimiz on bir ay sürmüş-

tü. Fakat elbet gene buraya gelecektik. Tunus'tan Cezayir'e geldim. 32 parça gemiyle Cezayir'den ayrıldım. Balear Adaları'na vardım. Mayorka ve Minorka'yı yağmaladım. Mahon ve Palma limanlarından 5.500 esir topladım. Sonra Sebte Boğazı'ndan Okyanus'a çıktım, İspanya ile Portekiz arasındaki Kadiz Körfezi'nde dolaştım. Portekiz'in güneyindeki Faro limanını tahrip ettim.

Faro önlerinde büyük bir Portekiz gemisi ele geçirdik. 76 topu, 300 tayfası, yüzlerce forsası vardı. Hindistan'dan geliyor, çok değerli Hind mallarından başka 36.000 altın taşıyordu. Tekne o kadar büyük ve güzeldi ki, batırmaya kıyamadım. Yedeğimde Cezayir'e getirdim. Cezayir'de fazla kalmadım, İstanbul'a varıp Cihan Hakanı'nın huzuruna çıktım. Sultan Süleyman Han Hazretleri, beni hususî bir mecliste, yalnız başlarına kabul buyurdular. Bütün seferin hikâyesini anlattım. Birinci teşbih, bir pırlanta mühür, bir mücevherli altın saat, üç değerli kuştan ibaret hediyelerimi kabul buyurdular. Bu hediyelerin değeri 12.000 kese akça idi. Sonra vezirleri ziyaret ettim. Onlara da hediyeler verdim. Ganimet malından Hazine'nin hissesi olan beşte biri teslim ettim. Tersane'ye geldim. Makamıma oturdum. Gıyabımda geçen işler hakkında malumat aldım. Tersane Başmühendisi'ni çağırdım. Yeniden 30 kadırgayı tezgahlamaya başlamasını emrettim. Bu defa Cihan Hakanı ile beraber sefere çıkacaktım. Ben Donanmay-ı Hümayûn'un başında hareket ettim. Sultan Süleyman, ordunun başında karadan Adriya Denizi kıyılarına geldi.

Sefer Venedik ve İspanya üzerineydi. Hakanımızın muradı, Venedik'ten Korfu adasını, İspanya'dan, İtalya'nın güneydoğusundaki Otranto limanını almaktı. Adriya Denizi'ne girince Venedik donanmasından büyük bir parça gördüm. Hemen taarruza geçip düşmanın 14 kadırgasını batırdım. 16 kadırgayı zapt ettim. Gerisi kaçtı. Vezirler ve beylerbeyiler, baştardama gelip bu büyük zaferi tebrik ettiler. Padişah ve ordu karadan, ben denizden donanmayla İstanbul'a döndük. Ertesi yıl Ege Denizi'ne çıktım. Hakanımız, Boğdan'a gitmek üzere İstanbul'dan ayrılmışlardı. Bu defa Ege Denizi'nde Venedik kâfirinin elinde, kalan son adaları, Kerpe ve Kaşot'u feth edecek ve Girit kıyılarını yakıp Venedik'i sulha zorlayacaktım. Fakat her şeyden önce, Mısır İskenderiyesi'nden gelen Salih Reis'in filosunu, Andrea Doria'ya karşı himaye etmek emrini almıştım.

Salih Reis, Mısır'dan «Hind

Hazinesi»'ni getiriyordu. Bu hazine, büyük Hind hükümdarlarından Gucarat şahı Bahâdır Şalı tarafından İstanbul'a yollanıyordu. Bahâdır Şah, Hind denizlerini Portekizliler'den temizlemek için bizden imdat istemiş, ben İstanbul'dan ayrıldıktan 6 gün sonra ve hakanımız sefere çıkmadan 25 gün önce Mısır beylerbeyisi Vezir Süleyman Paşa da, büyük bir donanmayla Hindistan seferine çıkmak üzere Süveyş'ten ayrılmıştı. Andrea Doria, benden sonra en çok Salih Reis'e kin beslerdi. Akıl almaz cüreti, görülmemiş zekâsı, denizcilikteki büyük dehasıyla Salih, bütün kâfir hükümdar ve amirallerini yıldırıyordu. Şimdi çok büyük bir hazineyi de İstanbul'a taşıdığı duyulduğu için Doria, büyük donanmasıyla Salih'in filosunu yakalamak, bir taşla iki kuş vurmak istiyordu. Salih'in 20 gemisi vardı. Ancak Doria, 40 kadırgayla Salih'le birleşmek üzere olduğumu öğrenince, başını belâya sokmaktan vazgeçip, âdeti olduğu üzere Akdeniz'in bir bucağına kaçtı.

Venedikliler'den 28 ada ve 7 kale fethettikten, her birine muhafız koyup devlete kattıktan sonra, Ağrıboz'a geldim. 20.000 esir almıştım, bunları İstanbul'a yolladım. Burada, hemen bütün Avrupa donanmalarının Andrea Doria'nın idaresinde toplandığını haber aldım. 20 kadırgayla Turgut Reis'i keşfe gönderdim. Fakat Turgut'un getireceği malumatı beklemeye sabrım elvermedi. Ağrıboz'dan kalktım. Mora'nın güneyinden dolaştım. Ben Modon'a geldiğim zaman Haçlılar, Korfu açıklarında toplanmışlardı. Modon'dan kalktım. Mora kıyılarını güneyden kuzeye doğru çıkarak Arta Körfezi'ne girdim. Bu körfezciğin kuzeybatı ucunda, Preveze kalesi vardı. Körfezin medhali çok dardı. Preveze kalesindeki Türk toplarını susturmadan —ki bu çok zor bir işti— hiç bir düşman gemisi Arta Körfezi'ne giremezdi. Başta İspanya, Venedik, Ceneviz, Papalık, Floransa, Malta donanmaları olmak üzere Kral Karlos'un toplayıp Andrea Doria'nın emrine verdiği donanma büyüklüğünde bir donanmayı ben hayatımda görüp işitmediğim gibi, tarih kitaplarında da okumadım. Düşmanın 600'den fazla gemisi vardı. Bunun 308'i harp teknesi olup, 120'si en büyük oturak gemilerdi. Donanmaya, kürek çeken on binlerce forsadan başka 60.000 asker bindirilmişti. Bazı gemilerde 2.000'in üzerinde asker vardı. Yüzer kale gibi derya üzerinde geziyorlardı, fakat hareketleri ağırdı. Benim 122 kadırgam vardı. Nakliye gemim yoktu, açık deniz muharebesinde yardımcı gemi-

ye ihtiyaç da olmazdı. Forsalar dışında 20.000 levendim ve topçum vardı. Bu suretle iki tarafın insan sayısı forsalarla beraber 120.000 kişiyi buluyordu ki, bu kadar insanın derya yüzünde karşı karşıya gelmesi görülüp işitilmedikten başka, tasavvur dahî edilemezdi. Reislerimi, kapdân-ı deryalık bastardama çağırdım. Hepsiyle müşavere ettim. Turgut gibi en cüretkârları, Salih gibi en zekileri bile, Haçlılar defolup gidinceye kadar körfezden çıkılmaması reyinde bulundular. Bu fikri kabul etmedim. Gerçi düşman bizden üç, belki dört defa üstündü. Ancak bu üstünlüğü donanmamızı en iyi şekilde sevk ve idare etmek suretiyle telâfi etmek, hatta zafer kazanmak, ihtimal dışında görünmüyordu. Görülüp işitilmemiş büyüklükte bir müttefik donanmanın karşımıza çıkması benim için bir felâket değil, talihin bir lûtfu idi. Esasen düşman karşısında sinip kıyılarımızı Haçlı donanmasına açık bırakamazdım. Böyle bir şey yaparsam yarın ne yüzle şevketlû hakanımızın huzuruna çıkabilirdim?

PREVEZE SAVAŞI

Turgut'un kumanda ettiği filoyu arkama alıp körfezden çıktım. Körfeze sindiğimi sanan Andrea Doria, böyle bir şey beklemediği için çok şaşırıldı. Muharebe vaziyeti alabilmek için o gün cengi kabul etmedi. Kuzeybatıya doğru açıldı. Muharebe vaziyeti aldı. Ertesi sabah [28 Eylül 1538 Cumartesi] tekrar karşı karşıya geldik. Cihan Hakanı'nın donanmasının orta kanadında, ortada ve başta yer almıştım. Baştardamda oğlum Hasan Reis ve manevî oğlum diğer Hasan Reis de bulunuyordu, ihtiyar Sinan Reis, Cafer Reis, Şaban Reis, orta kanattaki filoların başındaydılar. Sağ kanadın başında Çanakaleli Salih Reis, sol kanatta büyük bir âlim ve şair olan Seydî-Ali Reis, arkada ihtiyat filosunun başında Turgut Reis bulunuyorlardı. Murad, Sâdık ve Güzelce Mehmed Reisler, Turgut'un ermindeydiler.

Düşmanın birçok bakımdan üstünlüğüne karşı bizim de bazı üstünlüklerimiz vardı. En mühimi, benim, donanmamın bütün filolarına, hatta her kadirgaya hâkim olmam, herhangi bir emrimin o anda en uzaktaki kadirgalar tarafından bile yerine getirilmesi idi. Düşmanda vaziyet bunun aksiydi. Doria, değil filolara, kanatlara bile hâkim değildi. Esasen düşman donanması, birbirinin dilinden anlamayan, birbirini kıskanan çeşitli kavimlerin donanmalarından meydana gelmişti. Venedik büyükamirali Vincenti Capello ile Papa'nın

donanmasının başında bulunan Marco Grimani, Doria'yı sevmezlerdi. Diğer üstün tarafımız, toplarımızdı. Top menzillerimiz, düşmanmkinden uzundu. Bunu bir an bile unutmuyarak, donanmamı düşmandan öyle bir mesafede tuttum ki, bizini güllerimiz kâfir kadirgalarının seren direklerini kırarken, onların gülleri, bizim kadirgaların birkaç arşın ötesinde denize düşüyor, kâfir kaptanları hiddetlerinden kuduruyor, fakat bir şey yapamıyorlardı. Öyle bir an geldi ki, Doria gülünç duruma düştüğünü anladı ve donanmasına bize iyice sokulmak emrini verdi. Fakat bu emir tatbika başlandı-ğı zaman iş işten geçmişti. Kâfir donanmasının çoktan belini kırmıştık. Diğer bir üstünlüğümüz, teknelerimizin hafif ve yürük olmasındaydı. Düşman kadirgalarından daha hızlı ve yollu seyreden kadirgalarımız, kolayca menzile girip çıkabiliyor, kâfir teknelerini istediği cihetten dövebiliyordu. Diğer bir üstünlüğümüz, leventlerimin çok hafif giyiminde ve silâhlarının oldukça hafif olmasındaydı. Kâfirlerin zırha bürünmüş şövalye ve silâhşorları ellerini kaldırmaya kadar, leventlerim onların haklarından geliyordu. Nihayet en büyük üstünlüğümüz, iman kuvvetimizle, Cihan Hakam'nın tebaası oluşumuzdaydı.

«DORIA PERİŞAN OLDU»

Muharebe başlarken güney rüzgârı çok sert esiyor, kadirgalarımıza muhalif geliyordu. Kur'an-ı Kerim'den âyet-i kerîmeler yazılı varakları derya yüzüne serptirip Cenâb-ı Hakk'ın ben âciz kullundan bugüne kadar esirgemediği lûtf, merhamet ve inayetini niyaz ettim. Duam kabul buyuruldu. Rüzgâr önce hafifledi, sonra cihet değiştirdi.

Söylediğim gibi, benim hareketimin âdeta esiri olan, harekâtını benim herakâtıma göre değiştiren, teşebbüsü elden kaçırarak Doria, perişan oldu. Filoları dağıldı, iş kıvamına gelmişti, ihtiyattaki Turgut'a, kâfir gemilerinin ardına düşüp çevirmesi emrini verdim. Düşman iki ateş arasında kalınca Doria, ricat emrini verdi. Akşam karanlığı basmak üzereydi. Doria, bütün gemilerinin fener söndürmesini buyurdu. Bu emir, bir donanma için hem şerefsizlik, hem uğursuzluktu. Ancak karanlıktan faydalanan Doria, büyük donanmasının yarısını olsun elimizden kurtarıp kaçtı. Yalnız kaçan tekneler içinde gûlemizin değmediği hemen hiç bir kadirga yoktu. Kral Karlos'un, Venedik Doğu ve Papa'nın yardımıyla karşımıza çıkarttığı donanmanın yarısı, deryanın dibini boyladı. Bu donanma güya Akdeniz'i

elimizden alacak, birçok ülkelerimizi bizden koparacaktı. Hatta kâfir hükümdarları, hangi Türk ülkesinin hangi hükümdara ait olacağını kararlaştırmışlar, hakanımızın ülkelerini hayallerinde paylaşmışlardı.

Muharebe 5 saat sürdü. Ancak birkaç kadirgamız battı. Turgut, bir müddet karanlıkta düşmanı takip edip birkaç yaralı kadirga daha ele geçirdi. Oğlum Hasan Bey'i, müjdeyi hakanımız Sultan Süleyman Han'a ulaştırmak üzere derhal yola çıkardım. Hasan, 17 günde hakanımıza erişti. Boğdan seferinden Edirne'ye dönen Süleyman Han'ı, Yanbolu konağında buldu. Huzura çıktı, el öptü. Sultanımız, Dîvân'ı fevkalâdeden toplamıştı. Gönderdiğim, zafer nâime, Tanrı'ya şükür makamında, ayakta okunup dinlendi. Sultan Süleyman Han, üzerinde güneşin batmadığı bütün ülkelerinde, zaferin şerefine şenlikler yapılmasını buyurdu.

Muzaffer Donanmay-ı Hümâyûn'u İstanbul'a getirdim. İstanbullular, büyük tezahürat yaptılar. Şehirde birkaç gün kalıp, hakanımıza erişmek üzere Edirne'ye gittim. Zaferin tafsîlâtını hususî mecliste, günlerce padişahımızla baş başa kalarak anlattım.

Ertesi yıl donanmanın başında gene sefere çıktım. Adriya Denizi'ne girdim. Oğlum Hasan Bey ve onun kaynatası olan Turgut Reis, Venedik'ten Nova kalesini fethettiler. Venedik baş eğdi. Sulh istedi. Birçok adaşım, kalesini bize bıraktı. Büyük bir tazminat verdi. Sulh yapıldı.

Preveze'den sonra Karlos Kralı, Türkleri açık denizde yeneceğinden ümit kesti. Cezayir'de bana beylerbeyi vekili olarak vekâlet eden evlatlığım Hasan Bey'in elinden bu Kuzey Afrika ülkesini almaya hazırlandı. Hele Hasan Bey'in 30 kadirgayla Cebelitarık kalesini ele geçirmesi ve İspanya topraklarında köprübaşı tutması, İspanyollar'ı çılgına çevirmişti. Karlos Kral, ümitsizce olduğu kadar gülünç bir işe de girişti. Beni kandırıp devletime, hakanıma, dinime ve soyuma ihanet ettirmek istedi.

Gelecek Sayıda: KARLOS'UN CEZAYİR BOZGUNU



İstanbul'daki Kiliseden Çevrilen Camiiler

İSTANBUL'DAKİ KİLİSELERİN CAMİYE ÇEVİRİLMESİ

H. Veysel GÜLERYÜZ

Doğu Roma İmparatorluğunun başkenti olan İstanbul, Balkan ve Anadolu yarımadalarının ortasında ve savunulması kolay bir yerde bulunuyordu. Barbarlar Tuna'yı geçerek Edirne'ye, hatta İstanbul yakınlarına kadar geldilerse de, üç tarafı deniz ve bir tarafı sağlam surlar ile çevrilmiş olduğu için İstanbul'a giremediler. Bu nedenle Anadolu yarımadası ile Suriye ve Mısır'ın kaybedilmesinden sonra geçen bin yıllık süre içerisinde Doğu Roma İmparatorluğu yaşamını sürdürdü.

Fakat altıncı yüzyılda Araplar "İslâmiyet"i insanlara kabul ettirmek için, ilk olarak karşılarına çıkan Doğu Roma İmparatorluğu ile çarpıştılar. Yarım yüzyıl geçmeden, bu imparatorluğun elinden Suriye'yi, Mısır'ı aldılar ve bu sınırları da aşarak uzak doğuda Çin'e, batıda Fas'a kadar yayıldılar. Anadolu'nun doğu ve kuzey bölgelerini istilâ ederek oradan batıya dönüp İstanbul üzerine yürümek istedilerse de batıda Ankara'dan ve güneyde de Toros dağlarından ileri geçemediler. Ancak 653 yılında deniz yolu ile İstanbul'a gelip şehri kuşatmakla İstanbul'a ve Hristiyanlığa karşı besledikleri ülküyü göstermiş oldular. Bu arada İstanbul'un Galata tarafında bir câmi yapmışlardır. Bugün Karaköy'de bulunan "Arap Câmisi" Araplar'ın İstanbul'u kuşattıkları zamandan kalmıştır. Araplarla diğer Müslümanlar İstanbul'u dokuz kez kuşatmışlardır. Selçuk Türkleri, Bursa yakınlarına kadar İstanbul'a yaklaşmışlardır.

İstanbul, Fatih Sultan Mahmed tarafından fethedilmeden önce, Doğu Roma İmparatorluğunun son kalıntısı, günümüzde "Eski İstanbul" olarak anılan, surlarla çevrili yarımada sınırlı olarak kalmıştı. Bu devirde şehrin nüfusu 50 binden fazla değildi. Türkler Anadolu'dan ve Rumeli'den binlerce kişi getirerek, hattâ dağılmış durumda olan Rumlar ve Ermenilerle, İspanya'dan çıkarılan Araplar ve Yahudileri de kabul ederek nüfusu çoğalttılar. Bizans saraylarını imar edip yeni saraylar inşa ettiler. Sur dışındaki kiliseler ve ibadethaneleri aynen bıraktılar. Ancak sur içindeki hristiyan nüfusun azalması nedeniyle boş kalıp harap duruma gelen kiliseleri yıkmayıp camiye çevirerek bugüne kadar yaşayabilmelerini sağladılar.

İSTANBUL'DA YERLEŞİM

İstanbul, Bizans İmparatorluğunun parlak devirlerinde hiç şüphesiz ki daha kalabalıktı. İmparatorluğun Avrupa ve Asya'daki toprakları azalmış halk şehrin surları içine sıkışmıştı. Dört bir tarafı Osmanlılar tarafından işgal ve istilâ edildiğinden, kısmen korkudan, kısmen geçinmenin güçlüğünden dolayı halkın çoğunluğu fetihten önce şehri terke mecbur kalmış ve fetihten sonra doğal olarak bir kısmı daha gitmiş ve bu koca şehir adeta büyük ve harap bir köy halini almıştı.

Osmanlı Türkleri İstanbul'u aldıktan sonra toprakları, bir yandan Adriyatik denizine, diğer yandan da şimdiki doğu vilâyetleri hududuna dayanmıştı. Bu durumda şehir Bizanslılar zamanında olduğu gibi içerisinde daha fazla nüfus barındırabilecek bir duruma gelmişti.

Öte yandan Türk ve İslâm unsuru, ülkenin fatihi, hâkimi ve daha açıkçası, efendisi olduğu için, Osmanlı Türkleri memurluk, askerlik, hâkimlik ve yönetim gibi işleri üzerlerine almışlardı. Ticaret ve sanatla uğraşmağa hem vakit bulamıyorlar ve hem de bu işleri, miraslarını devraldıkları Romalılar ve Bizanslılar gibilerini küçük ve hakir görerek onu kendilerinden farklı kişilere bırakıyorlardı. Bu amaçla İstanbul'a bir çok yerden Türk ve İslâm halkı getirildiği gibi, belki de çoğunlukla İslâm olmayanlar da getiriliyordu. Çünkü Arapça hîrfet (Kunduracılık, duvarcılık, demircilik, marangozluk, dokumacılık vb.) denilen küçük el sanatları, küçük sanatlar ve benzeri işler bunlara yani bu hîrfetkârlara (Türkçede bozularak herif olarak kullanılmaktadır) gördürülecekti.

Osmanlı padişahlarından Fatih Sultan Mehmed, Sultan İkinci Bayezit, Yavuz Sultan Selim ve Kanunî Sultan Süleyman ile bunların zamanındaki vezirler ve memurlar, İstanbul'un imarı için birer mahalle ve semt seçmişler. O semtlerdeki mevcut kiliseleri câmiye dönüştürmek ya da yeni baştan câmi, medrese, mektep ve hastane yaptırmakla, o semtleri imar etmiş ve yeni bir toplum oluşturmuşlardır. O devirlerde yapılan eserler ve vakfiyelerde, bu binaların tümüne «İmâret» denilmiş olması da bunu doğrular. Fatih'te, Bayezit'de ve Süleymaniye'deki camilerle bunların çevresindeki binalar, ilk zamanlarda padişahlar tarafından yapılan başlıca imaretlerdendir. Vezirlerin, zenginlerin ve hayır sahiplerinin yaptıkları da başkadır. Daha sonraları imaret deyimi bu binalar arasında halka parasız yemek veren yerler için kullanılmıştır.

Osmanlı Türkleri İstanbul'un fethinden yüz yıl kadar önce Rumeli'ye geçtikleri zaman Anadolu'dan birçok şehir ve kasaba halkını Rumeli'ye ve oradakileri de Anadolu'ya nakletmişlerdi. Fakat bu kez daha geniş ölçüde olmak üzere, yalnız Türkleri değil, Rumları, Ermenileri, Sırpı ve Yahudileri getirip İstanbul'un çeşitli yerlerine yerleştirmişlerdir.

İstanbul'dan söz eden eski bir eserden anlatımı çok az değiştirilerek alınan aşağıdaki satırlar, şehir alındıktan sonra çabucak yerleşim ve imar konusunda alınan tedbirler hakkında bir fikir verebilir:

«Anadolu'da ve Rumeli'deki valilere emr-i şerifler gönderilip vilâyet, vilâyet

İstanbul'a adam celbettir. Evvelâ Rumeli'nden Üsküp halkını Üsküplü mahallesine, Yenişehir halkını Yenimahalle'ye; Mora Rumlarını Fener kapısına; Selânik Yahudilerinden elli cemaati Tekfur sarayına ve Şuhut kapısı yanına; Anadolu'da Aksaray'dan getirilenleri Aksaray mahallesine; Akkâ ve Gazze ve Rumelinden gelenleri Tahtakale'ye; Balat şehrinden gelen kıptîleri Balat mahallesine; Arnavut kavmini Silivri kapısına; Sefed Yahudilerini Hasköy'e;

Anadolu Türklerini Üsküdar'a; Tokat ve Sivas Ermenilerini Sulumanastır'a; Manisalıları Macuncu mahallesine; Eğridir ve Emekderlileri Eğrikapı'ya; Bursalıları Eyüpsultan'a; Karamanlıları Büyük Karaman'a; Konyalıları Küçük Karaman'a; Tirelileri Vefa'ya; Çarşamba ovası halkını Çarşamba semtine; Kastamonuluları Kazancı mahallesine; Trabzonlu Lâzları Bayezit Camii yakınına; Geliboluluları Tersaneye; İzmirlileri Büyük Galata'ya; Frenk kavmini Küçük Galata'ya; Sinop ve Samsun ahalisini Tophane'ye yerleştirdiler. Velhasıl o asırda Osmanlıların elinde ne kadar şehir var ise hepsinden birer miktar ahâlî getirilip İstanbul'u mamur ve âbât ettirer.»

Yine böyle toplu olarak getirdikleri ya da kendiliklerinden geldikleri halde, her nasılsa asıl memleketlerinin adlarını buradaki semtlerine vermemiş yahut vermişlerse de unutulmuş olanlar da yok değildir. İstanbul'a yerleşim bu kadarla da kalmamıştır. 1461'de Fatih Sultan Mehmed Trabzon'u aldığı zaman, bu şehirde-

ki Rumlar'ın bütün soylu ve aristokrat sınıfını ve ileri gelenlerini İstanbul'a getirip Galata'ya yerleştirmişti.

1475'de Gedik Ahmet Paşa Kırım'ı Osmanlı ülkesine kattığı zaman, özellikle Kefe'den 10.000 Türk Müslüman ve 40.000 Ermeni'yi birlikte getirip, Müslümanları şimdi Kefevî denilen semte ve Ermenilerin bir kısmını Edirnekapi ile Balat arasına ve diğer bir kısmını da kendi adını alan Gedikpaşa semtine yerleştirmiştir. Ayrıca 1495'de Yavuz Sultan Selim Çaldıran seferinden dönerken İran ve Azerbaycan'dan yüzlerce ilim adamı, sanatkâr ile aydın Müslüman Türk'ü buraya getirtmiş ve doğu yörelerinden de

leştirildiler.

Toplu bir halde İstanbul'a gelen Yahudiler Balat'a, Hasköy'e, Ortaköy'e ve Kuzguncuk'a yerleştirdiler. Bizanslılar zamanında İstanbul'da Karait Yahudileri vardı ve bunlar şimdiki Mısır çarşısı ile Yeni Câmî'nin bulunduğu yerlerde oturuyorlardı.

Yahudilere gelince; Gerek Osmanlı ülkesinin muhtelif yerlerinde gerek İstanbul'da yerleşenler bugüne kadar İspanyol dilini ve İspanyol adlarını muhafaza etmişlerdir.

Galata daha başlangıçta İstanbul'dan ayrı bir şehir olarak ortaya çıkmıştı ve daima yabancılara bırakılmış ve tahsis olunmuştu.

Galata'da öncekleri Lâtinler'den Venedikliler yerleştirilmişler ve sonraları "Cenova"dan "Piza"dan gelen bir kısım halk da yerleşmişlerdir. Bugüne kadar bazı kısımları kalmış olan Galata surlarını "Cenovalılar" yapmıştır. İspanya'dan gelen Araplar Galata'ya yerleştikçe buradaki Lâtinler şehirden ayrılmaya mecbur kalarak sur dışına ve oralandaki bağlar ve bahçelerde bulunan yazlık evlerine çekilmişlerdir. Aslında şimdiki Rus Konsolosluğunun yerinde Trabzon'dan getirilen bir Prens bir konak yaptır-

mış ve "Beyoğlu" deyiimi de bu prensten kalmıştır. Tophane tarafları oradaki "Top Fabrikası" ve Kasımpaşa bölgesi "Tersane" yüzünden imar edilmiştir.

Galata Lâtinleri Galatayı Araplara terk ederek Beyoğlu'na çıkınca diğer yabancılar ve özellikle Sefaratlar da onlarla beraber Beyoğlu'nda yerleştiler ve böylece fetihten evvel Bizanslılar zamanında Galata nasıl Bizanslılara yabancı olan kavimlere ve milletlere sığınma mekânı ve bölgesi oldu ise Osmanlılar zamanında da Beyoğlu aynı işlevi görmeye devam etti.

İşte İstanbul'a yapılan bu yerleştirmeler nedeniyle, Müslüman nüfusun ibadet etmesine mahsus cami ve mescitlere ihtiyaç duyulmaktaydı. Cami ve mescitlerin yapılması için zamana ihtiyaç vardı ve acil olarak harap durumdaki kiliseler onarılıp camiye çevrilmiştir.

Gelecek Sayıda:

Bizans Devri İstanbul'u ve Mimarisi Hakkında Kısa Tarihsele Bilgi



40.000 kadar Ermeni'yi de getirtip Samatya taraflarını bunlara tahsis etmiştir. 1520'de Kanunî Sultan Süleyman, Sırbistan'ı fethettiği zaman, Belgrat halkını oradan İstanbul'a nakledip bir bölümünü Yedikule ile Topkapı arasındaki bölgeye ve Belgrat kapısı denilen yere yerleştirmiş, diğer bir kısmını da o sırada Mîmar Sinan tarafından genişletilen ve eklentileri yapılmış olan bentleri korumak için oluşturulan Belgrat köyüne yerleştirmiştir.

Bunlardan başka, Osmanlı ülkesi dışından gelenler de vardır; 1492'de İspanyollar son Arap şehri olan "Gırnata"yı aldıkları zaman halkının bir kısmı Afrika'ya geçmiş ve diğer bir kısmı da İstanbul'a gelerek Yavuz ve Kanunî devirlerinde Galata'ya yerleştirilmişlerdir.

1529'da Kral İkinci Filip İspanya'da kalmış olan Faslılara da baskı yaparak İspanya dışına çıkmaya zorlayınca, bunlar da Sultan İkinci Selim zamanında İstanbul'a gelip soydaşlarının otuz sene önce yerleştirilmiş olduğu Galata'ya yer-



Mahmud Şevket Paşa
Osmanlı Asker Teşkilatı ve Kıyfetleri
Harboku Matbaası 1325 1907)
Çeviren: H.Veysel Güleriyüz

Zilzen

Eskiden kullanılan ziller bugünkü zillere tamamen benzer olup her mehter-hane takımında dokuz veya yedi zilzen bulunur ve bunların reisine zilzen başı denirdi. Zilzen başı mehter-hane takımının diğer ağaları gibi, yani bundan öncekinde söylendiği gibi elbise giyip zilzenler ise bu takımın neferleri ile beraber başlarına yeşil renkte destar kavuk ve arkalarına mor, lacivert veya siyah çuhadan benş ve bacaklarına al çuha veya bezden çakşır ile ayaklarına da kırmızı mest ve pabuç giyerlerdi.

Borazan

Eskiden, günümüzde kullanılan borazanlara oranla çok uzun ve piriçten yapılmış borular kullanılıp, her mehter-hane takımında daha önce anlatıldığı gibi dokuzar veya yedişer borazan bulunur idiyse de uygulanan usul redeniyle boru askere işaret vermek için kullanılmıydı. Bunun yerine nakkare denilen dümbelek kullanılıp selam ve harekete ve bu gibi konulara ait işaretler nakkarezenler tarafından verilir.

Mehter-hane takımlarındaki borazanlarla, davul, zurna ve zil çalan erler, tören sırasında ayakta durdukları halde nakkarezenler bağdaş kurarak ve diğer erler ile beraber bir halka oluşturarak yerde otururlardı.

Nakkare süvari sınıfında diğer sınıflara oranla daha çok kullanılır ve atlı olan her asker kıtasının başında amirinin rütbesine göre bir kaç nakkarezen bulunurdu.

Mehter-hane takımlarındaki bu revzenler zilzenler gibi elbise giyerlerdi.



Borazan

İstanbul'un Aynası

Mir'at-ı İstanbul

Yazan: Mehmed Raif

Günümüz Türkçesine Çeviren ve Fotoğraflar: H.Veysel Güteryüz

(Geçen Sayıdan Devam)

Azap Kapısı Çeşmesi

Sultan Ahmed çeşmesi ile aynı zamanda yaptırılmış olan bu çeşmelerin mîmârî tarzı her ikisinin de aynıdır. Şu kadar ki bulunduğu yerin dar ve uygunsuz olması dış şeklinde mîmârî olarak bazı değişiklikleri zorunlu kılmıştır.

Çeşme aslında dikdörtgen şeklinde yapılmış nefis bir abide olup arka tarafına rastlayan kısmında altı saçaklı bir sebîl bulunur. Süslemelerinden olan altı mukarnas (sarkıtlı) sütun tarafından süslü parmaklığı yaprak ve gül şeklini gösterir.

Sebîlin iki tarafında Sultan Ahmed çeşmesine benzeyen iki çeşme vardır. Bu çeşmelerin mermerleri Sultan Ahmed'deki gibi Arap mîmârîsi tarzında işlenmiştir. İşlemenin bu kadar çok göz almasına, bu kadar çokluğuna diğer hiç bir çeşmede rastlanılamaz.

Saçağı bir kaç kez onararak yenilenmiş ve her onarım yapımında kırk şekli ve kırk süsü değişmiş ve bozulmuştur. Üzerinde kayıtlı olan beyitler aşağıdadır:

Hazret-i Vâlide Sultan ya'nî
Mâder-i hazret-i Sultan Mahmud
Matla' şems-i hilâfet ki ânın
Feraydır sâye-i halâk-ü vedûd
Amel-i Sâliha'dır sa'i medâm
Lâzım ise eğer ityân-ı şehvet
Nice kez yandı yakıldı Galata
Gösterüb tâb-ı âteş ateş-i vedûd
Kimse susmadı âlâ kerîmi
Komadı teşneleb tâb-ı alud
Hacı Ümmî denilen semte edüb
Çeşme açmağla ilâc behbud
Ol pür hayra muvaffak ki olr
Havz-ı himmet-ü kerîminden memlû
Feyz-ü re'fet asrından meşhûd
Hem ânın hem şah-ü devrânın ola
Ömr-ü hazırıyle zamânı memdûd
Oldu târihi sezâ ey Vehbi
Çeşme-i Valde-i Hân Mahmûd
1145

Vâlide Sultan-ı âlişân himmet-i meşrebin
Ayn-ı cûdundan gel ey âb-ı teşne şîr-ü şeker iç
Devâdır olsa İskender'de hazırîdî gösterüb
İşte mâ-i ayn-ül hayatı buldum ey İskender iç
Tıfl-ı kevden lülesin vermezdi şedîdâyeye
Deseler ister su iç isterse seyr-ü mâder iç

Sû-be-sû ki yâ lebîbân lüle ile çeşmeler
Çağlayub sert benkâr-ü şân gibi derler anber iç

Sâhib-ül hayrın duasın su gibi ezberledi
İşte su işte sebîl ister vusu' et ister iç
Vehbi-yâ târihin işrâb et âteş-i emtea'
Gel sebîl-ü Valde Sultan'dan âb-ı Kevser iç

Anlamı:

Vâlide Sultan hazretleri, yani
Sultan Mahmd hazretlerinin annesi
Onun Hilâfet güneşinin doğuşu ki
Şefkatli yaratıcının sayesinde eşsizdir
Sürekli çalışarak, Sâliha'dır ameli
Gerekli ise eğer şahitlerle isbatı
Birçok defa yandı yakıldı Galata
Parlayan ateş kendini gösterip yakarak
Kimse susmadı yüce cömertliğiyle
Kurumuş dudak bırakmadı doğasıyla
Hacı Ümmî denilen semtte yapıp
Çeşme açarak sağlığa ilâç
Ki O tümüyle hayıra muvaffak olur
Himmet ve keramet dolu havuzundan
Bolluk ve lutfu eserinden görülen
Hem onun hem devrin padişahının olsun
Ömrüyle zamanı uzun olsun
Ey Vehbi tarihi uygun oldu
Mahmud Han'ın annesinin çeşmesi
1737

Şanı yüksek Vâlide Sultan cömert huylu
Cömertlik kaynağından gel ey susamış, şüt ve şeker iç
Çaredir olsa İskender'de bülbül derdi gösterip
İşte hayat veren suyu buldum ey İskender iç
Küçük çocuktan korkarak lülesinden kuvvetle akmaz

Deseler, ister su iç isterse ana sütü iç
Her tarafa ki akıllı lüle ile çeşmeler
Çağlayıp şanlı zengin gibi derler anber kokulu iç
Hayır sahibinin duasını su gibi ezberledi
İşte su, işte sebîl, ister abdest al isterse iç
Yâ Vehbi tarihini içir ateşten yananlara
Gel Vâlide Sultan'ın sebîlinden Kevser suyunu iç

Yan tarafında yazılı olan beyitler aşağıdadır:

Menbâ-ı âb-ı zülâl merhamit
Lücce-i pîr cûş-i ihsân-ü sühâ

Devha-i pür berrin-ü yar saltanat
Şems-ü ismet mâder-i zıllı hüddâ
Vâlide Sultan ki etmiş âleme
Zikr-ü fikri bâkiyât-ü sâlihât
Kârı hayrât-ü hesabdır dâimâ
Fî-sebîlullah nice eser eyleyüb
Eyledi kesb-ü rızâ-yı kibriyâ
İşte ezcümle bu dîlcü çeşme kim
Teşnelebdîr Hızır ve İskender âna
Cârî hâfızlar gibi her lülesi
Sûre-i Kevser okur subh-ü mesâ
Mâ-hâsım bu âb-ı cân-ı cûşa ile
Oldu şâdân rûh-i pâk-ı Mustafa
Bârı ber mümtaz târih eyleyüb
Oldu Sultânın iç hayrına mâ

Anlamı:

Berrak su kaynağının şefkatli
Engin suyu, kanatlanıp coşarak lütuf ve cömertlikle
Eski ulu ağaçtan hızla, saltanatın dostu
Temiz güneşi, Allah'ın gölgesinin annesi
Vâlide Sultan ki âleme yapmış
Sözü ve fikri salih amellerin devam etmesi
Kazancı hayır hesabındadır daima
Allah için ne çok eser yapıp
Allah'ın rızasını kazanarak yaptı
İşte özellikle bu gönül açan çeşme ki
Dudağı kurumuştur Hızır ve İskender'in ona
Hâfızlar gibi akar her lülesi
Sabah akşam Kevser sûresini okur
Gönülden coşarak meydana gelen bu su ile
Mustafa'nın temiz ruhu bahtiyar oldu
Hiç olmazsa ayrı bir tarih bulup
Oldu, Sultanın hayrına iç suyu

Bitişindeki okulun üzerinde yazılı olan tarih aşağıdadır:

Eser-i Vâlide-i Sultân'ındır bu
Bî-bedel mekteb dilkeş bünyân
Kevi-yâ gelsün rahmetdir kim
Yâveri seyiller içinde sibyan

Anlamı:

Vâlide Sultan'ın eseridir bu
Eşsiz okulun cezbeden binası
Konuşan gelsin, rahmettir bu
Allah'ın yardımıyla seller içinde