

Haliç Zinciri Üzerine Bir Değerlendirme: Kuşatma Sırasında Liman Girişi Nasıl Kapatıldı?

Uğur Genç

Kültür ve Turizm Bakanlığı

İstanbul'un Fethi ve Haliç Zinciri

Tarih boyunca çok sayıda kuşatma ve istilâ yaşamış olan Konstantinopolis şehri, 1453 yılında Osmanlı Devleti'nin 29 Mayıs günü gerçekleştirdiği son taarruzu ile ele geçirilmiş ve bu tarihten itibaren Türk hâkimiyeti altına girmiştir. İki ay süren kuşatma süresince fethi geciktiren en önemli iki unsurdan ilki yaklaşık 6 km boyunca karadan uzanan büyük kara surları ikincisi ise Sarayburnu ile Galata bölgesi arasına çekilen Haliç Zinciri olmuştur. Ordu, kara surlarına saldırdığında önce 18 m genişliğinde ve 9 m derinliğindeki hendeği, ardından ise 3 sıralı tahkim edilmiş olan sur düzenini geçmek zorunda kalıyordu.¹ Kara surlarının bu aşılması çok güç yapısının yanında Haliç kıyılarının sur sistemi tek sıradan oluşmaktaydı ve bu surlar kara surlarına oranla daha az dayanıklıydı. Haliç surlarının bu zayıflığının yanı sıra kent savunmasının iki cepheden yapılmasını da önleyebilmek amacıyla Haliç girişinin büyük bir zincir ile kapatılıp Bizans ve Venedik gemilerinden oluşmuş olan donanma güçleri tarafından korunduğu

.....

¹ Donald M. Nicol, *Bizans'ın Son Yüzyılları (1261-1453)*, İstanbul, 2003, s. 408.

Türk ve Batılı kaynaklar tarafından aktarılmaktadır.² Zincire yönelik yapılan saldırıların sonuç vermemesi üzerine Sultan II. Mehmet Han gemilerin kara yolu ile Haliç limanına aktarılmalarını emreder. Yaklaşık 70 adet oldukları kaydedilen gemilerin Haliç'e indirilmesi sonucunda meydana getirilen köprü ile Haliç surları top atışlarıyla dövülmeye başlanmıştır (Resim 1). Bu sayede Bizans ordusunun kara surlarının savunmasında gereksinim duyduğu askeri birliklerinden bir bölümünün Haliç bölgesine sevk edilmesi sağlanmıştır. Fetihden sonra bu savaş stratejisinin gerçekleşmesine neden olan Haliç Zinciri Osmanlı Devleti tarafından zaferin ve kent kimliğinin bir sembolü olarak muhafaza edilerek günümüze kadar ulaşabilmiştir.

Haliç Zinciri Hakkındaki Görüşler

Haliç Zinciri denildiği zaman; eğitimi, sosyal düzeyi ve yaşı ne olursa olsun hemen hemen herkesin bu zincirle ilgili bir düşüncesinin olduğunu görürüz. İlkokul yıllarından başlayan öğrenim hayatımız boyunca, tarih derslerinde İstanbul'un fethi konusu anlatıldığında gemilerin karadan yürütülmesine neden oluşuyla akıllarda yer eden bu zincir, kimileri için İstanbul'un fethini mucizeleştirmek için anlatılan bir efsane, kimileri içinse Fatih Sultan Mehmet'in dehasını ve Osmanlı Devleti'nin gücünü kanıtlayan bir semboldür. Ancak bir limanın zincirle kapatılıp donanma kuvvetlerinin girişini önlemek gibi bir işlevde kullanımı, hatta bunu da başararak hiçbir şekilde kırılmayıp gemilerin karadan yürütülmesine neden oluşu, akıllara ister istemez bu zincirin bir efsane olabileceği fikrini getirmektedir. Zira bu şüpheyi konu alan pek çok yazının yanı sıra zincirin nasıl olup da testere ile kesilemediği veya herhangi bir şekilde çekilerek bağlantılarının koparılamadığı, kara surlarında gedikler açan güçlü top atışlarıyla neden kırılmadığı gibi sorulara

.....

2 Kritovulos, limanın Galata surundan Eugenios Kapısı'na kadar bir zincirle kapatıldığını anlatır. Nicola Barbaro'nun yazdıklarına göre Haliç'in kapatılması için çok iri ve yuvarlak ağaçlar birbirine büyük demir kancalarla ve yine demirden yapılmış kalın zincirlerle bağlanmıştı. Daha detaylı bilgi için bkz. Uğur Genç, *Haliç Zinciri*, Askeri Müze ve Kültür Sitesi Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2010, s. 60.

cevap bulunamaması da “*Acaba bu zincir bir rivayet mi?*” sorusunu çağrıştırmaktadır.

Zincirin kırılması için gösterilebilecek gayretin yanında değerlendirildiğinde gemilerin karadan yürütülmesi için harcanan emeğin lüzumsuz olduğunu düşündüren bazı fetih canlandırmaları da bu rivayet problemini besleyici etkiler uyandırmaktadır (Resim 2).

Prof. Dr. Refik Turan’ın “Efsanelerle İstanbul’un Fethi” başlıklı yazısında, Haliç Zinciri ile ilgili çok sayıda bilinmeyen konunun olduğuna dikkat çekilmektedir. Turan’a göre:

“Bu zincirin yapılması, niteliği, nasıl gerildiği, fetihden sonra akıbeti hakkında kesin bilgiler yoktur. 2 Nisan 1453 tarihini zincirin Haliç’in ağzına gerilmesi tarihi olarak veren İsmail Hami Danişmend, bir takım rivayetlerden yola çıkarak zincir hakkında bilgi vermektedir. Fetih sırasında varlığı bilinen ancak bir türlü kırılmayan bu zincir, Bizans İmparatoru XI. Konstantin Paleologos’un emriyle Venedikli Bartholomeo Soligo tarafından konulmuştur. Türk donanmasının Haliç’e girmesini önleyen bu büyük zincirin bir ucu Sarayburnu’na, diğer ucu Galata Rıhtımı’na bağlanmıştır. Zincirin su üzerinde durması için dubaların yuvarlak olduğu rivayet edilir. İstanbul Askeri Müzesi’nde teşhir edilmekte olan büyük zincirin işte bu tarihi zincirden bir parça olduğu ihtimali vardır. Bunun yanında Kanuni devrindeki Rodos Seferi’nde şövalyeler tarafından oradaki limana gerilmiş olan zincirin bir parçası olduğu da rivayet edilir. Her halükarda savaşın parçası olan zincirin mahiyeti ve akıbeti tam belli değildir.”³

Galata sırtlarından taşınarak Haliç’e bir gecede gemilerin indirilmesi konusunda uzun yıllardır yapılan tartışmalar, Haliç’i kapatan bir zincirin varlığı üzerine yapılan tartışmalardan hiç kuşkusuz daha fazladır. Ancak görülüyor ki gemilerin karadan yürütülmesi ile kuşatma sırasında Haliç’in bir zincir ile kapatılması, her iki tarihi olayın da birbirini destekleyen kanıt niteliği taşımalarına neden olmaktadır. Haliç’e gerilen bir zincirin varlığının ve işlevinin aydınlatılması, gemilerin karadan yürütülmesinin gerekçesini açıklamaktadır. Bunun yanı sıra gemilerin karadan yürütülmesi ile ilgili yapılan araştırmaların sonucunda elde edilen veriler, buna sebep olan bir zincirin varlığını doğrulamaktadır.

•••••

3 Refik Turan, “Efsanelerle İstanbul’un Fethi”, 7. *Eyüp Sultan Sempozyumu*, İstanbul 2003, s.70.

Haliç Zinciri'nin çalışma mekanizmasının bilinmesi fetih tartışmaları açısından önem taşımaktadır. Bu önemi vurgulamak için Prof. Dr. Selçuk Mülayim şunları söylemektedir:

“Haliç Zinciri'nin varlığına karşıt görüştekiler bu zincirin Haliç ağzının tamamını değil, geçişi kapatmak için eski gemilerin birbirleriyle bağlanmasında kullanıldığını ileri sürüyorlar. Bu tezi savunanlar gemilerin karadan yürütülmesinin de mümkün olmadığını, Osmanlı gemilerinin Haliç ağzındaki gemileri batırarak yol açtığını ileri sürüyorlar. Genel bir zincirin olmadığını savunanlar şu anda üç farklı yerde bulunan ve yaklaşık 100 metreyi bulan parçaların Haliç'i kapatmaya yetmeyeceğini delil olarak sunuyorlar. Bu arada müzelerde bulunan ve herkesin Haliç Zinciri dediği zincir parçalarının ne amaçla kullanıldığı belirtilmiyor. Öncelikle Haliç'e gerilen bir zincirin olup olmadığını ortaya çıkarmak gerekir. Haliç'e tam gerilmiş bir zincirin olması gemilerin karadan yürütülmesi konusuna son noktayı koyacak. Ancak eğer zincir gemileri birbirine bağlamakta kullanıldıysa o zaman bu tartışmalar devam edecek gibi gözüküyor.”⁴

İstanbul'un fethi konusunda çeşitli tartışmalar devam etmekteyken limanda kullanıldığı söylenen bu zincirin var olup olmadığını aydınlatılmak amacıyla 2009 yılında bir tez araştırması tamamlanmıştır.⁵ Bu araştırma, Haliç Zinciri'nin tüm yönleriyle ele alındığı ilk bilimsel çalışma olma özelliğini taşımaktadır.⁶

Müzelerdeki Zincir Parçaları

Tez çalışması süresince yapılan çalışmalar, müzelerde bulunan Haliç Zinciri tanımlı parçaların bakla form ve ölçüleri

.....

4 Haşim Söylemez, “..Ve Zincir Gemileri Karadan Yürüttü”, *Aksiyon Dergisi*, S.390, 27.05.2002, s.24.

5 Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü'nde Prof. Dr. Selçuk Mülayim danışmanlığında Yüksek Lisans tezi olarak hazırlanan araştırmaya “Haliç Zinciri Problemi” adı verilmiştir. Bkz. Uğur Genç, *Haliç Zinciri Problemi*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2009.

6 Tez çalışması 2010 yılında genişletilerek “Haliç Zinciri” isimli araştırma kitabı hazırlanmıştır. Daha detaylı bilgi için bkz. Uğur Genç, *Haliç Zinciri*, Askeri Müze ve Kültür Sitesi Komutanlığı Yayınları, İstanbul, 2010.

karşılaştırıldığında birbirleriyle aynı bütüne ait olduklarını göstermiştir.⁷ Dört müzede boğumlu baklaların olması yanında Askeri Müze’de ayrıca zincir kümesi içinde yuvarlak formlu zincirlere rastlanılmıştır. Müzelerde görülen ortalama 50 cm uzunluğunda, 18 cm genişliğinde ve 14 kg ağırlığındaki baklalar, bu özellikleri ile bir standart oluşturmaktadır. Zincir incelemelerinde dikkat çeken bir diğer özdeşlik işareti de, tam boy açılan zincirlerin boğumlu tip olarak tanımladığımız bakla dizilimi, yedi adet sıralandıktan sonra takip eden sekizinci baklanın ortası açık formda yerleştirilmiş olduğudur. Bu dizilim, müzelerde incelenen tüm boğumlu zincirlerde görülmektedir (Resim 3).

Müzeler toplamında 407 bakla ve 2 halka bulunmaktadır. Şu an zincir, 4 bağımsız bakla ile birlikte toplam 32 parçadan oluşmaktadır. 1 adet ters makas kıskaç mevcuttur. Zincirlerin toplam uzunluğu yaklaşık olarak 190 metredir (Resim 4).

Haliç’te Zincir Kullanımı

Antik Çağdan yakın günümüze kadar liman girişlerinde güvenlik ve savunma sisteminin bir gereği olarak büyük ve kalın demir zincirlerin kullanıldığı tarihteki çok sayıda örnekten yola çıkılarak anlaşılmaktadır.⁸ Limanların sürekli zincir ile kapalı tutulduklarını söylemek mümkün değildir. Sadece savunma ya da izinsiz geçişleri önleyebilmek için ihtiyaç duyulan zamanlarda zincir kullanılmıştır. Limanların da bu tedbire yönelik konumlandırılıp inşa edildikleri görülmektedir.⁹ Antik Dönem şehir yöneticilerinin başvurduğu gibi Bizans imparatorları da Konstantinopolis’i savunma ihtiyacı duyduklarında, tedbir amacıyla deniz yolunu zincir ile kapatmışlardır.

.....

- 7 Harbiye Askeri Müze, Deniz Müzesi, Rumeli Hisarı Müzesi ve Arkeoloji Müzesi’ndeki zincirler incelenmiştir.
- 8 Tarihte Mahdia, Motya, Monastır, Kartaca, Pire, Knidos ve Myra şehirlerinde limanı kapatmak için kullanılan zincirlerin yanı sıra Kız Kulesi ve Yoros Kalesi örneklerinde olduğu gibi geçişleri kontrol etmek amacıyla kullanılmış zincirlerle de karşılaşmaktadır.
- 9 Antik Dönem yazarı mimar-mühendis Vitruvius’a göre limanlar çok önemlidir ve mutlaka zincir ile kapatılabilecekleri düzende inşa edilmelidir. Daha detaylı bilgi için bkz. Vitruvius, *Mimarlık Üzerine On Kitap*, Yem Yayınları, İstanbul 1998, s.121.

Kaynaklar, İstanbul'un 1453 yılında fethinden önce de çeşitli zamanlarda Haliç'in zincirle kapatıldığına yönelik bilgiler vermektedir. İlk defa Araplar, 716 yılında Ümeyye oğullarından yedinci Halife Süleyman İbn-i Abdülmelik zamanında dördüncü defa İstanbul'u muhasara ettikleri zaman İmparator III. Leon tarafından Haliç'in zincirle kapandığını görmüşlerdir.¹⁰ Yaklaşık iki yüz sene sonra Kiev'li Rus Prensi Oleg 907 yılında Konstantinopolis'e büyük bir donanmayla geldiğinde halk tarafından Haliç girişinin demir zincirlerle kilitlenip gemilerin içeriye alınmadığı, bunun üzerine Oleg'in gemileri tekerlekler üzerinde yürüterek Haliç'e indirmeye çalıştığı aktarılmaktadır.¹¹ 1204 yılındaki ünlü Latin İstilasında kullanılan zincir ise Haçlı donanmasının Haliç'e girmesini engellemek için kullanılmışsa da yapılan saldırılarla aşılabilmiş ve etkisiz hale getirilmiştir.¹²

Haliç'te kullanılan zincirler gösteriyor ki her yeni kullanımda bir öncekinde meydana gelen güvenlik açıkları giderilmeye çalışılmış, zincirin aşılmasına neden olan etkenlerden dersler çıkarılmıştır. 1204 Latin İstilasında zincir, Galata tarafında bağlandığı kulenin ele geçirilmesi ile indirilerek geçilebilmiştir. Bu bilgiye göre sadece zincire yapılacak bir müdahale yetersiz kalmakta, kulenin de ele geçirilmesi gerekmektedir. Latin İstilasası sırasında kulenin etrafında surlar olmadığı için kulenin zapt edilmesi gerçekleşebilmiştir. Ayrıca savunma yapan donanmanın güçsüz ve hazırlıksız oluşu, zincirin aşılarda Haliç'e girilmesini kolaylaştırmıştır. Ancak 1453 tarihine gelindiğinde şehirde önceden beklenen saldırı için tedbirler alınmış, donanma güçlendirilerek takviye gemilerle çoğaltılmıştır. Galata surları sayesinde zincirin bağlandığı kule daha korunaklı hale getirilmiştir. Ancak Boğaz kontrolü Osmanlı Devleti'nde olduğu için imparatorluk bu bölgede tedbir alamamıştır.

.....

¹⁰ İbrahim Sarıçam, "Arapların İstanbul Kuşatmaları", 550. Yılında Fetih ve İstanbul, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2007, s.59-60.

¹¹ Hüseyin Kandemir, "Rus Edebiyatında İstanbul", Selçuk Üni. Edebiyat Dergisi, S.19, Konya 2008, s.154.

¹² Robert De Clari, İstanbul'un Zaptı (1204), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1994.

İncelemeler Işığında Haliç Zinciri'nin Olası Kullanımı

İmparator XI. Konstantin Paleologos'un emri ile Venedikli mühendis Bartholomeo Soligo tarafından yaptırılan zincirle 2 Nisan günü Haliç'e giriş ve çıkış kapatılır. Haliç'e zincir gerilmiştir demek doğru bir ifade değildir. Yapılan incelemelerde zincir baklaları ortalama 14 kg ağırlığında ve 50 cm uzunluğundadır. 550-600 metre olduğu düşünülen burçlar arasındaki mesafeyi kapatmak için kullanılacak zincir yaklaşık olarak 1200-1300 bakladan oluşmalıdır. Bu da ağırlığının 17-18 ton gelmesine sebep olur. Buna bakılarak kalın, ağır ve kuvvetli bir zincir yapılmasıyla bu kadar uzun bir mesafenin kapatılması için Haliç'e zincir gerilmesi oldukça zor bir mühendislik çalışması gerektirmektedir.

Nicola Barbaro'nun yazdıklarına göre zincir çok iri ve yuvarlak ağaçlardan yapılmıştır. Kütükler birbirine büyük demir kancalarla ve yine demirden yapılmış kalın zincirlerle bağlanmıştır.¹³ Çalışma sırasında İstanbul Arkeoloji Müzesi, İstanbul Deniz Müzesi, Rumeli Hisarı Müzesi ve Askeri Müze'de bulunan boğumlu zincirlerin, ölçü ve tipoloji özdeşliği, aynı bütünün parçaları olduklarını kanıtlamaktadır. Ancak bu zincirler Gazimağusa ve Antalya liman zincirleri örneklerinde görülen liman girişini kapatan zincirlerden farklı bir tipolojiye sahiptir (Resim 5).¹⁴ Bu formda üretilmiş bir grup zincire sadece Askeri Müze'de rastlanılması boğumlu zincirlerin özel işlevli olduğunu, bir amaca yönelik hazırlandığını göstermektedir. Zincirin belirli aralıklarla düzenli bir sırada dubalar ya da başka taşıyıcılar ile su üzerinde tutulmuş olabileceği düşüncesi yapılan incelemeler ile desteklenmiştir. Yedi sıra boğumlu bakladan sonra ortası açık baklaya duba kelepçelenerek liman girişinin büyük bir bölümü kapatılmış olabilir (Resim 6). Eğer bu baklalar duba bağlantı yerleri değil ise incelemelerimiz sırasında sıkça karşılaştığımız gibi zincirde takılma sorununa neden olacaktır (Resim 7). Bu nedenle laboratuvar incelemelerine başvurularak Haliç Zincirinin yapım tekniğinin

13 Nicola Barbaro, *Konstantiniyye Muhasarası Ruznâmesi 1453*, İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınları, İstanbul 1976, s.30.

14 Tarihi zincirler incelendiğinde günümüze ulaşmış olan Gazimağusa'da bulunan Othello zinciri ve Vatikan'da bulunan Antalya liman zinciri ile karşılaşılmıştır. Daha detaylı bilgi için bkz. Uğur Genç, *a.g.e.*, s.12-16.

aydınlatılabilmesi amacıyla Türkiye Atom Enerjisi Kurumu (TAEK) Çekmece Nükleer Araştırma ve Eğitim Merkezi'nde (ÇNAEM) içyapı görüntüleme çalışmaları gerçekleştirilmiştir. Radyografik görüntülerden, zincirlerin üretildiği metal çubukların dövülerek boyutlandırılıp şekillendirildiği ayrıca bu çubuk uçlarının yine ısıtılıp yatay yönde kesilerek birleştirilmesi ile zincir baklası oluşturulduğu tespit edilmiştir (Resim 8). Baklanın orta bölümünde bulunan boğum veya lokma olarak tanımlanan kısmın ise baklanın gövdesinden bağımsız farklı yoğunluktaki eriyik bir katkı olduğu anlaşılmaktadır. Bu bağlantı zincirin, dönmelerden dolayı gamba almasına engel olmak için takviye amacıyla uygulanmaktadır. Baklaların boğumlu imal edilişi zincirin aşırı yüklenmelerde gücünü arttırarak baklaların deforme olmasına engel olmaktadır.¹⁵

Haliç girişinin tamamı bu tip bir zincirle kapatılırsa, liman giriş ve çıkışı için gerekli olan hareket edebilen bir alana sahip olunamaz. Zincirin bu bölümünde ise Askeri Müze'de bulunan ve liman zincirleri örnekleriyle benzerlik gösteren yuvarlak formlu zincirlerin kullanılmış olabileceği ortaya çıkmaktadır. Bunu destekleyen en önemli kanıt, Askeri Müze'de bulunan 57 bakladan oluşmuş boğumlu zincirin bitiminde karşılaşılan ve yuvarlak formlu zincirlerde görülen, ucu genişletilerek açılmış olan "S" biçimli bakladır (Resim 9).

Boğumlu zincirlerde, yedi boğumlu bakla yan yana gelmekteydi. Yedi sayısı diğer semavi dinlerde olduğu gibi Hıristiyanlıkta da kutsal bir sayı kabul edilmekte ve insan ömrünün yedi yıl süren dönemlerden oluştuğuna inanılmaktaydı. Hipodrom'da yapılan yarışlarda da yedi tur atılırdı. Soligo'nun, Orta Çağda Bizanslıların bu inanç geleneğini savunma zincirine uyarladığı bilinmese de şu var ki zincirin dubalar arasında payeli olarak dengede tutulabilmesi için kullanılacak bakla sayısının tek sayı olması gerekmektedir. Yedi boğumlu baklanın asılması sonucunda ortada bulunan dördüncü baklanın aşınma yönü de çalışmasından dolayı sağ ve sol uçlarda yukarı yönde olmalıdır. İncelemelerde zincirlerin duba aralıklarındaki dördüncü baklalarında bu aşınma görülebilmektedir. Zincirler üzerinde yapılan ölçümlere

••••••••

¹⁵ U. Genç, Ş. Ekinci, "Haliç Zinciri Laboratuvar İncelemeleri-2: Radyografi ve Manyetik Parçacık ile Muayene", *XI. Türk Arkeoloji ve Etnografya Dergisi*, 2011-2013 Ankara, s.77-86.

göre dubalar arasındaki yedi baklalık mesafe 100-110 kg arasında değişen bir ağırlık dağılımı göstermektedir. Ayrıca bu duba aralığı zincir tam gerili olduğunda yaklaşık 3.5 metre uzunluğunda olmaktadır. Dubalar arasında suya düşey yönelen baklalar ağırlıklarından dolayı bu mesafeyi 2.5- 3 metreye daraltmalıdır. 3.5 metre genişliğindeki bir geminin kürek gücü ile son sürat zincire yöneldiğini düşünürsek, bu gemi önce Haliç ağzının akıntısı ile sonra Rum Ateşi (Grejuva) daha sonra donanmanın müdafaasıyla ve en sonunda zincirle kapatılmış bu dar geçitle karşılaşacaktır.

Dubalar ahşap kütüklerden yapılmıştı. Ancak bu dubaların zincirden bağımsız kaldıklarında akıntı ile uzaklaşabileceklerini düşünmek mühendislik çalışması bir organizasyon için makul gelmemektedir. Bugün bile, deniz üzerinde şamandıraları sabitlemek için taş gibi ağır bir kütle iple bağlanarak suya atılır. Bizans İmparatorluğu'nun kara surlarında yapmış oldukları savunma hazırlıklarını düşünürsek, Haliç'i savunmak için de zincir ile kapatmanın ilerisinde bir hazırlığın yapıldığını daha kolay anlayabiliriz.

Gece gündüz tetikte olunan bir sahada, boğumlu zincir baklalarının 5 cm kalınlığa yakın olmalarını ve şekillerini göz önüne alırsak, balta ya da testere kullanılarak gizlice kesilebileceğini düşünmek olasılık dâhilinde bulunmamaktadır. Bu baklalar ya tam ortalarından (9.5-10 cm) ya da dikey doğrultuda olan kalınlıklar (4.5 cm) iki kere kesileceklerdir. Zincir bu ya da başka bir harekât ile kesilebilse dahi, dubalara sabitlenen zincirlerin bir kısmında dar bir yolun açılmasına neden olacaktır. Baklanın kırılmasının ardından bütün bir zincirin dubalar ile birlikte suya ineceği matematiksel olarak mümkün değildir.

Kaynaklara göre Haliç Zinciri'nin uçları, Kastellion ve Eugenios kulelerine bağlanmıştı. Galata tarafında bulunan Kastellion Kulesi'nde bulunan bucurgat yardımıyla zincir indirilip kaldırılmıştır. Bu iki kule birbirleriyle tam karşılıklı gelmemektedir ve bu nedenle zincir hafif yatay bir hat oluşturmaktadır. Bu güzergâh zincir uzunluğunu uzatmaktadır. Oluşan bu eğim bir taktiğin gereği olarak bilinçli uygulanmış olabilir. Birlikleri düşman karşısında sevk ve idare etme ilmi olan taktikte ana prensip, tıpkı stratejide olduğu gibi, katî netice yerinde kuvvet üstünlüğü kurmak ve düşmanı

yanlardan tehdit etmektedir.¹⁶ Limandaki gemiler burunları zincire dik bir şekilde sıralandıklarında karşıdan gelecek saldırılara en korunaklı konumu almaktadır. Zincire yapılacak bir taarruz da ise saldırı gemisini yanlardan kolaylıkla tehdit edebilmektedir. Ayrıca ahşap dubalar yakılmaya çalışılsa, yüksek bordalı gemiler bu yangını söndürmekte zorlanmayacaktır. Karada çok başarılı olan toplar, Osmanlı gemilerinde etkili bir biçimde kullanılamamıştır. Küçük topların etki gösterebilecekleri menzile girmeleri ile Bizans gemilerinden ve surlarından Osmanlı gemilerine saldırı kaçınılmaz olmaktadır. Ayrıca kürek gücünü arttırmak için alçaltılan gemiler, topların atış kabiliyetini büyük ölçüde sınırlamaktadır.

Yuvarlak formlu zincirler, bilinen liman zincirlerine benzemektedir. Bu zincirlerde adeta acil çıkış noktaları olan baklalar kullanılarak daha az darbe ile zincirin kırılması gerçekleştirilmektedir. Fetih sırasında limanda bulunan gemilerden iki tayfanın zinciri kırması ile kaçış başlamıştı.¹⁷ Askeri Müze’de bu şekilde kırılmış baklalar görülmektedir (Resim 10). Bu kırıklar olasılıkla geçiş noktasında kullanılmış zincirlerde görülmektedir. Asıl limanı kapatan, bir anlamda duvar gibi sabit duran kısım Hamza Bey’in donanması ile limana girilmesi sonucu kırılmış olabilir. Bu zinciri ilk Hamza Bey kırsa idi kendisine “Zincirkıran” ünvanı verilmemesi düşünülemezdi. Örneğin İstanbul Tahtakale semtinde külliyesi ve haziresi bulunan Yavaşça Şahin Mehmet Ali Paşa’nın lakabının gemilerin Haliç’e indirilmesinde adamlarına defaatle verdiği, “-Aman yavaşça, yavaşça” komutlarından geldiği bilinmektedir. Bu nedenle duba sistemiyle liman girişinin bir bölümü sabit kapatılarak dar bir bölümünde de yuvarlak formlu baklalarla gemi giriş ve çıkışı kontrol edilmiş olabilir (Resim 11). Ayrıca Aya İri-ni Kilisesi’nde 1891 yılında çekilen bir fotoğrafta zincirin yanında çift kancalı dönen bir düzeneği olduğu görülen obje görülmektedir. Bu parçaya inceleme yapılan müzelerde rastlanılamamıştır ancak Askeri Müze’deki boğumlu baklalı zincir içine yerleştirilmiş olarak bulunan

.....

¹⁶ J.E.A. Whitman, *Tarih Boyu Strateji ve Taktik*, Q-Matris Yayınları, İstanbul 2003, s.78.

¹⁷ Donalt M. Nicol, *Bizans ve Venedik (Diplomatik ve Kültürel İlişkiler Üzerine Bir Araştırma)*, Sabancı Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2000, s.389-390.

halkaların bu kanca yardımıyla kaldırılarak zincirin gemi ile hareket ettirilebileceği düşünülmektedir (Resim 12).

Zincirin tüm parçalarının 1951 yılında Askeri Müze’de olduğu ve sekiz parçadan oluştuğu söylenmektedir.¹⁸ Müzelere devredilen zincirlerin uzunluk bakımından birbirine çok yakın oluşu, dağıtım-daki kısaltma işleminde bu hususa dikkat edildiğini göstermektedir.

Hartmann Schedel’in 1493 yılında yaptığı Constantinople gravüründe İstanbul surlarında kırılmış iki zincir resmedilmektedir. Kaynaklarda Haliç’te iki zincir kullanıldığına yönelik aktarımlar olmamakla birlikte zincirin Bizans tarafında bağlandığı bölge hakkında çeşitli görüşlere rastlanmaktadır. Bu çizim dikkate alındığında belki de iki burçtan çıkan zincirler Haliç’in bir bölümünde birbiriyle bağlanarak ana bütünle birleşiyordu (Resim 13). Liman giriş çıkışlarında ikinci burca (Neorion burcu) bağlı zincir bucurgat ya da gemi yardımı ile kaldırılarak liman emniyetinin sağlanması sürdürülmüş olabilir (Resim 14).

Haliç Zinciri Üzerine Yapılabilecek Yeni Araştırmalar

Müzelere bulunan zincir parçalarının Haliç Zinciri’nin ana bütününe anlattığını düşünmekteyim. Ancak eksik parçalar Haliç’in tortu toprağı altındadır. Yapılacak tarama ve sualtı çalışmaları sonucunda Haliç Zinciri’nin diğer parçalarına rastlanılacaktır.

Haliç Zinciri Deneysel Araştırma Projesi (HAZDAP) adı verilen yeni araştırmada ilk olarak dijital bir model hazırlanmıştır. Bunun için zincir baklalarının ölçü ve ağırlıklarından yola çıkılarak mühendislik programları yardımıyla taşıyıcı hesaplamaları değerlendirilmiş ve duba sisteminin pratikte gerçekleştirilebileceği anlaşılmıştır. Model için Rumeli Hisarı Müzesi’nde konservasyonu tamamlanan 47 baklalı zincir (Rz-1) bilgileri kullanılmıştır. Laboratuvar incelemeleriyle element içeriği öğrenilen bu zincirin birebir kopyasının demirci ustasına dövdürülerek baklalardan bir tanesinin meydana getirilmesinde ne kadar süreye ihtiyaç duyulduğu anlaşılmasına çalışılacaktır. Ayrıca

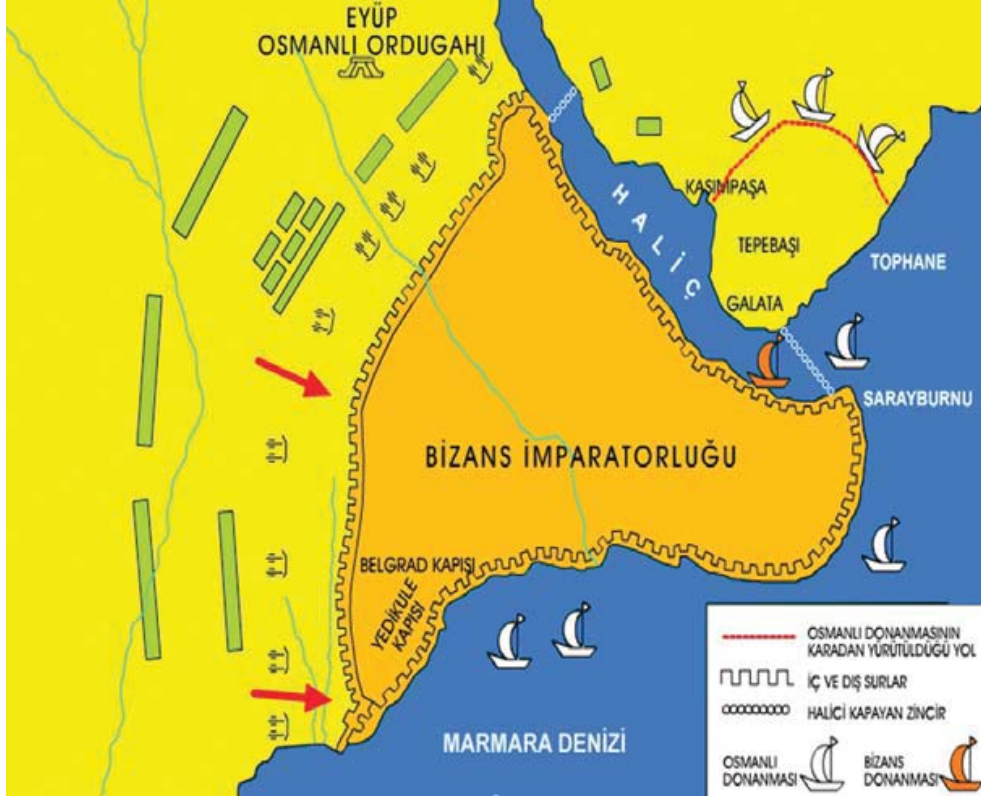
•••••

¹⁸ İbrahim Atis, “Haliç’i Kapayan Zincir”, *Tarih Hazinesi*, Ülkü Kitap Yurdu Yayınları, İstanbul 1951, S.8, s.413

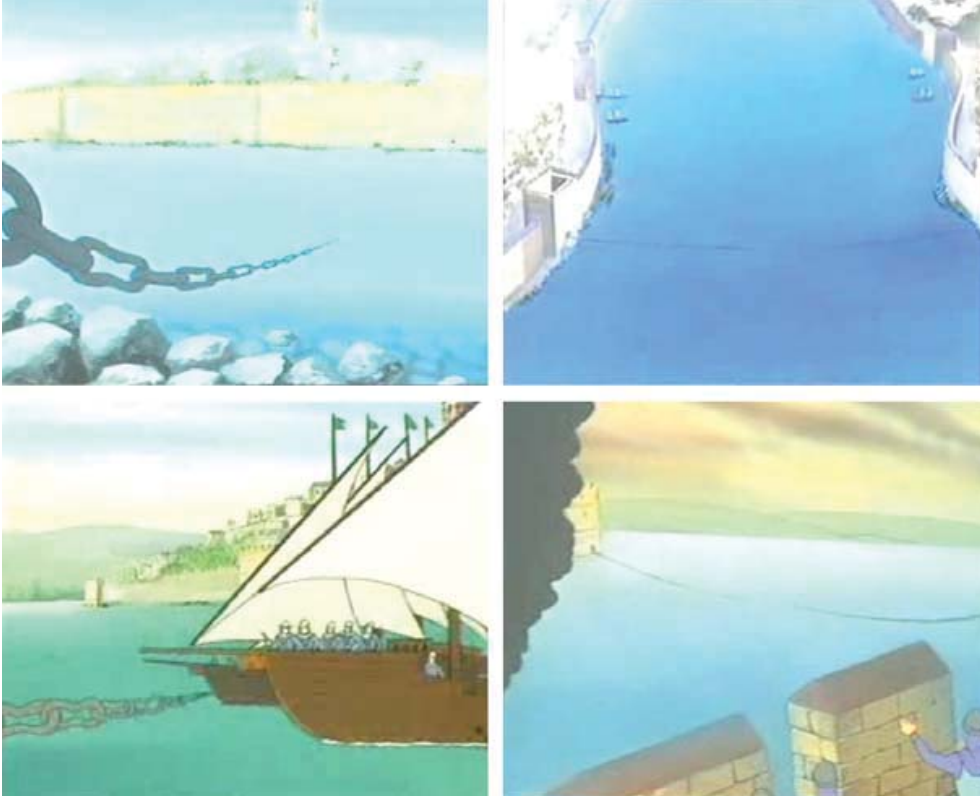
yüzdürülen zincir modelinin 16.yüzyıla ait testere ve balta kullanılarak ne kadar sürede kesilebileceği de test edilecektir.

Sarayburnu ile bugünkü Yeraltı Camii arasını kapatmış olan zinciri tekrar bu bölgede deneysel bir uygulama ile değerlendirmek Kültür ve Turizm Bakanlığı ile İstanbul Büyükşehir Belediyesi koordinasyonu içinde olabilecek olası çalışmalardandır. Bu projenin bir getirisi de Haliç'in 1453 yılında zincir ile kapatıldığı 2 Nisan'da ya da fethin gerçekleştiği 29 Mayıs günü her yıl yeniden kapatılmasıyla İstanbul'un fethi tarihsel canlandırmasının yaşatılabilecek olmasıdır.

HALIÇ ZİNCİRİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME



Resim 1) 1453 Fetih Haritası.



Resim 2) Fetih canlandırmalarında zincirin kullanımı.



Resim 3) Haliç Zinciri üzerinde görülen açık ve kapalı bakla dizilimi (7+1+7).

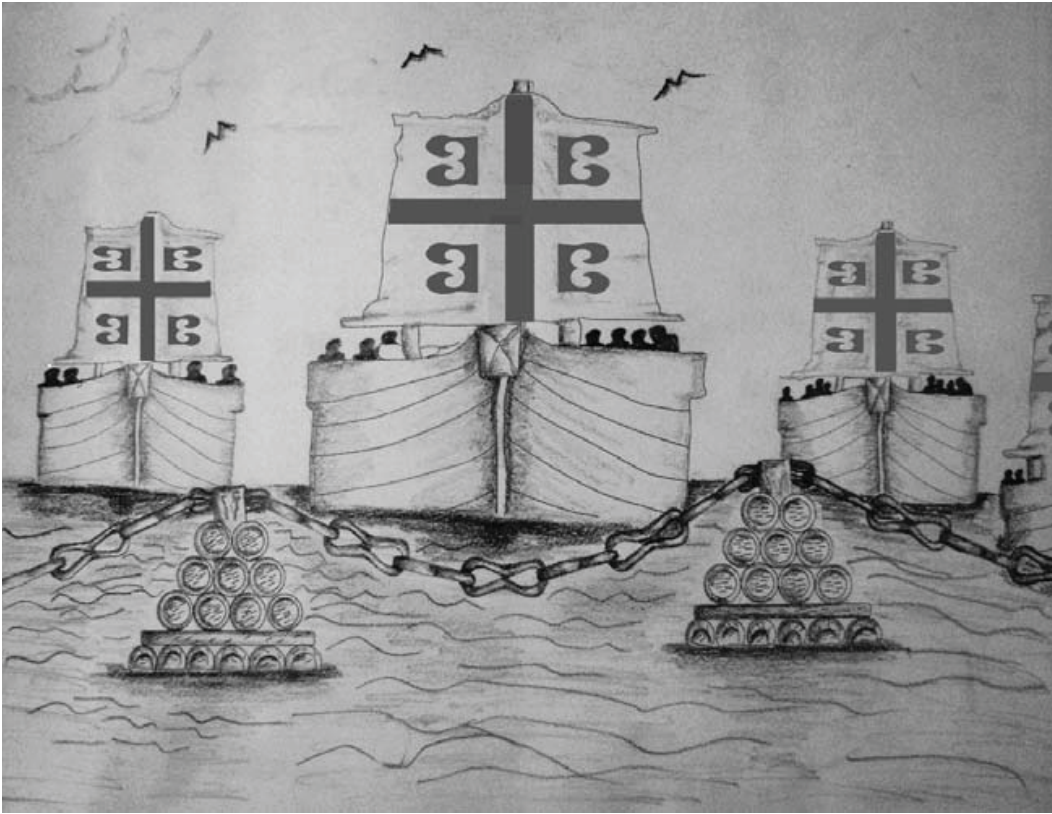


Resim 4) Dört müzede izlenebilen zincir parçaları.

HALIÇ ZİNCİRİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME



Resim 5) 1472 yılında Antalya Limanı'ndan Roma'ya götürülen zincir.



Resim 6) Haliç Zinciri'nin boğumlu baklardan oluşan bölümünün olası kullanımı.



Resim 7) Ortası açık baklarda oluşan takılma sorunu.



Resim 8) Zincir üzerinde yapılan radyografik incelemeler ve yapım tekniğini gösteren radyograf.



Resim 9) Boğumlu zincirde karşılaşılan “S” bakla yuvarlak zincirlerde görülmektedir.

HALIÇ ZİNCİRİ ÜZERİNE BİR DEĞERLENDİRME



Resim 10) Kırılmış bakla ve bütün görünümü.

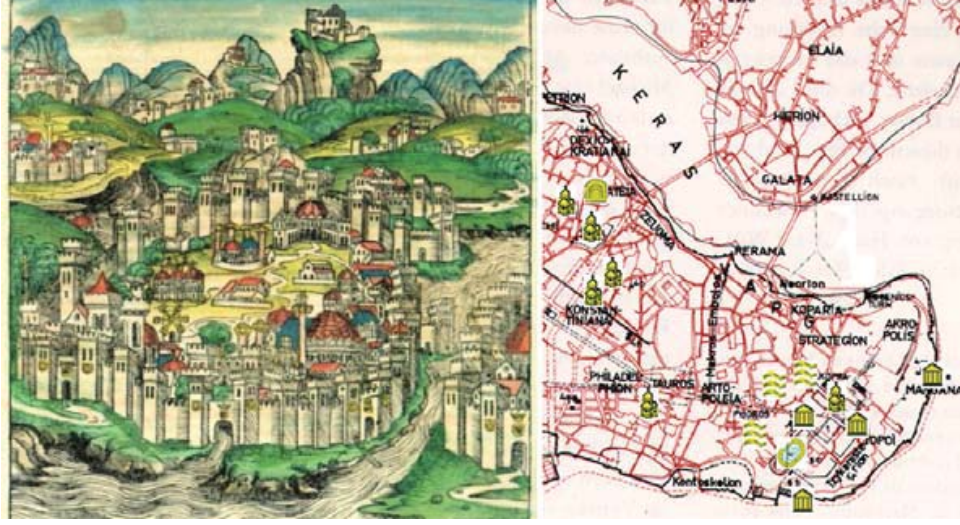


Resim 11) Tüm zincir parçaları değerlendirildiğinde Haliç'in iki bölümlü kapatılması.



Resim 12) Haliç Zinciri fotoğrafında görülen kanca ve zincirde görülen iki halka.

OSMANLI İSTANBULU II



Resim 13) İstanbul'da İki Burç ile Zincirin Olası Kullanımı.



Resim 14) Olası Kullanımda Zincirlerin Kesişim Baklası(Rumeli Hisarı Müzesi).