

örtülü semâ meydanı, 4,5 m. çapında birer kubbenin örttüğü mihrap önü mahalli ile karşısındaki içine eskiden asma kat mutrip mahfilinin yerleştirildiği mekân ve iki köşesi 8 m. çapında birer kubbeyle örtülü eski iki katlı asma ziyaretçi mahfili yeri bulunmaktadır. Semâhânenin, mevcut hatıl izlerinden zamanında, kapının üstüne rastlayan kısmının mutrip heyetine ait bir asma kat mahfiliyle çevrili olduğu ve buraya kapının yanında bugün izleri görülen ahşap bir merdivenle çıkıldığı anlaşılmaktadır. Alt ve üst kat ziyaretçi mahfillerine ise dışarıdaki çift kollu iki beyzî merdivenin altında ve üstünde bulunan bugün pencereye dönüştürülmüş iki kapıdan girilmekteydi. 18,78 m. çapındaki ahşap döşemeli semâ meydanı, Mevlevî âyini içrasına uygun olarak ya dairevî veya dokuzgen planlı olup dokuz sütun arasına yerleştirilmiş alçak bir korkulukla sınırlanmış ve Yenikapı ve Bahariye mevlevîhânelerinde olduğu gibi türbe kısmından yüksek bir korkulukla ayrılmış bulunuyordu. 1767 yılına ait tamirat keşif raporuna ve eski bir kartpostalındaki resme göre semâhâne, Selânik Mevlevîhânesi semâhânesindekilere benzeyen saçaklı kapılara sahipti. Yaşlıların ifadelelerinden, türbe kapısından 6 m. kadar içerde Ağazâde Mehmed Dede'nin medfelinin yer aldığı mahzene inen beş basamaklı bir merdivenin bulunduğu öğrenilmektedir. 7,74 m. yüksekliğindeki azametli mermer mihrabın nişi, yaldız bordürlü ve ortası abartılmış üç dilimli geniş silmeli bir kemerle çevrilidir. Nişteki kırmalı sarı mukarnasın altı, bordo rengi saçaklı ve kordonlu perde motifleriyle süslüdür. Köşeliklerdeki Türk empire üslûbu özelliği gösteren şualı iri gülçelerle yanlarındaki çift sütunçe başlıklarının sarkık uçlu yaprak çelenkleri yaldızlıdır. Yer yer alçısı dökülmüş bağdâdî kubbelerin canlı kalem işlerinde hâkim renkler mavi ve kiremidî olup dilimlere bölünen kubbe yüzeyleri, gölgeli bir üslûpta yapılan ortalarda soyut bitkisel motiflerle, kenarlarda ise kurdele, kordon, âşık yolu gibi Türk empire motifleriyle süslenmiştir. Semâ meydanının üzerindeki büyük kubbenin eteklerinde yirmi pafta içine ta'lik hatla yazılmış Yenikapı, Bahariye ve Kütahya mevlevîhânelerinin semâhâne kubbe eteklerinde de bulunan ve semânın mânevî değerini anlatan, "Dâni semâ çe büved?" (Semâ nedir, bilir misin?) mısraı ile başlayan Farsça beyitler dikkat çekmektedir.

BİBLİYOGRAFYA :

VGMA, *Kırmızı Rumeli Defteri*, nr. 725, s. 493, 494, sıra 492 (1054/1644-45, 1067/1656-57 tarihli vakıf kayıtları); VGMA, *Defter*, nr. 174, sıra 2268-2269; VGMA, *Edirne Defteri*, nr. 174, sıra 2268, 2269; BA, *Cevdet-Evkaf*, nr. 23342 (1180-81/1766-67 tarihli), nr. 734 (1219/1804-1805 tarihli); BA, *MAD*, nr. 3160, s. 618-619 (1178-82/1764-68 tarihli keşif ve tamir defteri); BA, *İrade Meclis-i Vâlâ*, nr. 6589 (1267/1850-51 tarihli); Konya Mevlânâ Müzesi Arşivi, nr. 65/6, 65/8 (1327 r./1911 tarihli); nr. 90 (1328 r./1912 tarihli); Naîma, *Tarih*, II, 221-224; IV, 54; Evliya Çelebi, *Seyahatnâme*, V, 317; Sâkıb Dede, *Sefîne*, II, 26-37; Esrar Dede, *Tezkire-i Şuara-yı Mevleviyye*, Süleymaniye Ktp., Hâlet Efendi ilâvesi, nr. 109, vr. 1^a; Ali Enver, *Semâhâne-i Edeb*, İstanbul 1309, s. 8-9; Ayvansarayî, *Hadîkatü'l-cevâmî*, II, 104-109; Osmanlı Müellifleri, II, 7; Fevzi Kurtoğlu, *Gelibolu Yöresi ve Tarihi*, İstanbul 1938, s. 61; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, III/2, s. 374-375, 387-389; Mehmet İrdesel, *Gelibolu'yu Tanıyalım: Tarihi ve Turistik Rehber*, İstanbul 1967, s. 46, 53; Serap Özler, *Gelibolu'daki Türk Mimarî Eserleri* (lisans tezi, 1967), İÜ Ktp., T, nr. 4543, s. 17-18; Abdülbâki Gölpınarlı, *Mevlânâ'dan Sonra Mevlevîlik*, İstanbul 1983, s. 158, 248, 314, 334, 339; Ş. Bârihüda Tanrikorur, "Türk Kültür ve Mimarlık Tarihinde Mevlevîhâne'nin Yeri ve Önemi", *SÜ 3. Milli Mevlânâ Kongresi (Tebliğler) 12-14 Aralık 1988*, Konya 1989, s. 61-71; Ramazan Eren, *Çanakkale ve Yöresi Türk Devri Eserleri*, [baskı yeri yok] 1990, s. 86, 91; Erdiç Parla, "Gelibolu Mevlevîhânesi", *İTÜ Mimarlık Fakültesi Mimarlık Tarihi ve Restorasyon Enstitüsü Bülteni*, sy. 11-12, İstanbul 1980, s. 51-54; "Mevlevîhâneye Hayat", *Güneş*, İstanbul 8 Aralık 1987; Ali Bayramoğlu, "Tel Örgüler Ardında Bir Mevlevîhâne", *Nokta*, sy. 12, İstanbul 1991, s. 72-73; R. Ekrem Koçu, "Beşiktaş Mevlevîhânesi", *İst.A*, V, 2585-2587; M. Baha Tanman, "Beşiktaş Mevlevîhânesi", *DİA*, V, 553-554; Ekrem Işın, "Beşiktaş Mevlevîhânesi", *DBİst.A*, II, 168.



BÂRİHÜDA TANRIKORUR

GELİBOLULU MUSTAFA ÂLÎ

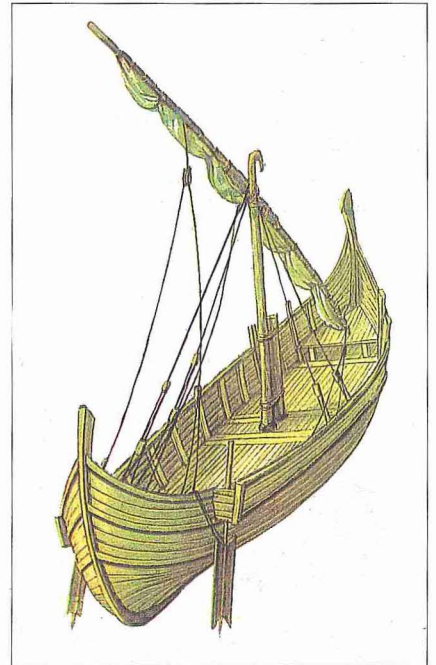
(bk. ÂLÎ MUSTAFA EFENDİ).

GEMİ

Divânü lugatî't-Türk'te belirtildiğine göre **gemi** kelimesi Oğuz ve Kıpçak lehçelerinde **kemî**, diğerlerinde **kimi** şeklinde kullanılıyordu (III, 236). Ancak bu tabirlerle nehir vasıtaları kastedildiği için **kemi** / **kiminin** bir çeşit kayık olması muhtemeldir. İlk gemilerin tomrukları ağaç lifleriyle birleştirmek suretiyle sal şeklinde yapıldığı, ardından ağaç gövdelerinin oyularak kayıkların elde edildiği, daha sonra da kürek ve rüzgâr yardımıyla hareket eden yelkenli gemilerin meydana getirildiği sanılmaktadır. Kur'an-ı Kerim'de **gemi** karşılığı olarak **sefîne**,

fûlk, **câriye** (çoğulu **cevârî** ve **câriyât**) kelimeleri kullanılmaktadır. Hz. Nûh, Hz. Mûsâ ve Hz. Yûnus'un kıssalarında geminin önemli bir yer tutmasından insanlığın en eski devirlerinden itibaren bilindiği anlaşılmaktadır. Hz. Nûh ve çevresindeki inananlar tûfan sırasında kendisinin tahtalardan (el-Kamer 54/13) inşa ettiği gemiye binerek kurtulmuşlardır (Hûd 11/37-38; el-Mû'minûn 23/27). Bu geminin "sâc" denilen bir ağaçtan yapılmış (*Mecma'u't-tefâsîr*, III, 322) 60 m. uzunluğunda, 38 m. eninde ve su seviyesinden itibaren 23 m. yüksekliğinde üç katlı bir yelkenli olduğu rivayeti yanında vapur türü buharlı bir gemi olduğu da ileri sürülmüştür (Elmalılı, IV, 2780). Hz. Mûsâ'nın Hızır ile birlikte çıktığı yolculuğun bir bölümünde Hızır bindikleri gemiyi yaralamak suretiyle onu zalim bir hükümdarın el koymasından kurtarmıştır (el-Kehf 18/71, 79). Hz. Yûnus da kendisine itaat etmeyen halkından uzaklaşmak için bir gemiye binerek yurdundan ayrılmıştır (es-Sâffât 37/140). Kur'an-ı Kerim'de yer alan gemiyle ilgili diğer bilgiler ise gemilerin deniz üzerinde rüzgârın tesiriyle dağlar gibi gitmesinin Allah'ın varlığına delâlet ettiği (eş-Şûrâ 42/32), denizde yüzüp gitmeleri için gemileri insanların emrine ve hizmetine verdiği (İbrâhim 14/32; el-Bakara 2/164)

IX. yüzyıla ait bir Arap gemisi



şeklinde. Bir âyetle de müşriklerin inanç özelliklerinden bahsedilirken gemilere bindikleri zaman ihlâsla Allah'a yalvardıkları, fakat sâlimen karaya çıktıklarında hemen O'na ortak koştukları (el-Ankebût 29/65) anlatılmaktadır (gemiyile ilgili âyetlerin tamamı için bk. M. F. Abdülbâki, *el-Mu'cem*, "fûlk", "sefine", "câriye", "câriyât", "cevârî" md.leri).

İlk müslümanlar denizcilik (milâha, bahriye) geleneklerini, Kızıldeniz'e ve Basra körfezine yelken açtukları bilinen Câhiliye Araplar'ından tevârüs etmişlerdir. Hz. Peygamber devrinde müslümanlar ilk defa muhtemelen Habeşistan'a hicret ederken gemiyi bindiler (615). Ticaret için Suriye şehirlerine giden Mekkeli müşrikler de müslümanların Medine civarında kervan yollarını kesmeleri sebebiyle daha uzun olmasına rağmen deniz yolunu tercih etmek zorunda kalıyorlardı. Deniz yolculuğu sırasında deniz suyu ile abdest alınabileceğine dair hadisler (*el-Muvaṭṭa'*, "Ṭahâret", 12), o devirde geminin müslümanlar tarafından yaygın olarak kullanıldığını göstermektedir. Hz. Osman'ın ticaret gemileri olduğu ve asırlardan bazılarının deniz ticareti yaptığı da bilinmektedir.

Müslümanlar, Hz. Peygamber devrinde kısa bir süre sonra donanma kurarak denizlere açıldılar; ilk deniz akınları Hz. Ömer zamanında hristiyan Habeşler'e karşı yapıldı (641). 654'teki ikinci Kıbrıs seferinde İslâm donanmasında 500 gemi bulunuyordu. Ertesi yıl yapılan ve ilk büyük deniz savaşı olan Zâtü's-savârî (gemi direkleri) savaşında gemi sayısı 200 civarında idi. Muhtemelen gemi sayısının çokluğu sebebiyle verilen bu isimden savaşa katılan gemilerin yelkenli olduğu anlaşılmaktadır. Bu dönemde İskenderiye'deki eski Mısır-Grek tersanesinde gemi inşa faaliyetleri sürdürüldü. Daha Suriye valiliği sırasında deniz işlerine önem veren Muâviye b. Ebû Süf-yân, hilâfete geçince ilk iş olarak Akkâ'daki tersaneyi tamir ettirip gemi inşa faaliyetlerine hız verdi. Muâviye zamanında donanmanın mevcudu 1700 gemi dolayında idi. Gemi inşası için lüzumlu olan sedir keresteleri Cebelilübnan'dan sağlanıyordu. Halife Süleyman b. Abdülmelik döneminde Mesleme b. Abdülmelik kumandasında İstanbul'u kuşatmaya giden (717) Emevî donanmasında irili ufaklı 1800 gemi bulunuyordu.

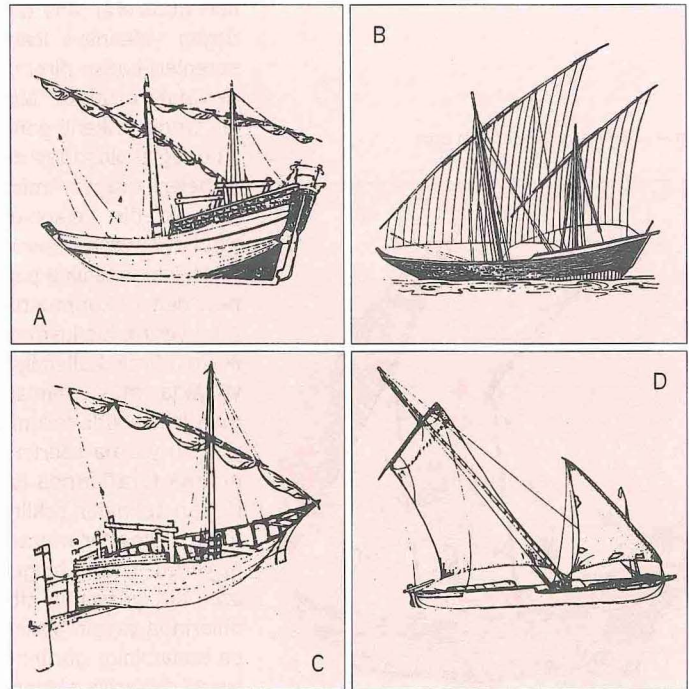
Emevîler'in son zamanlarıyla Abbâsîler'in ilk yıllarında donanma ihmal edildiği için Bizanslılar Doğu Akdeniz'de bir

süre üstünlüğü ele geçirdiler; nihayet Hârûnürreşid devrinde hâkimiyet sağlandı. Aynı dönemde Kuzey Afrika'da ve Endülüs'te kurulan donanmalar da Fransa ve İtalya sahillerini vurdular. Fas'ta İdrîsîler ve Tunus'ta Ağlebîler birer deniz devleti olarak ortaya çıktılar. Özellikle Fâtımîler'in Akdeniz'de üstünlük sağlamaları ile tersanelerde gemi inşasına hız verildi ve İskenderiye'deki tersanede 600 gemi daha yapıldı. Omurgalı gemi tiplerinin geliştirilmesine öncülük eden Fâtımîler'de, donanma ve tersanelerdeki faaliyetlerin idaresinden sorumlu olan Divânü'l-amâir (Divânü'l-ci-hâd) isimli ayrı bir divan vardı. Fâtımîler'in son dönemlerinde denizcilik ihmale uğradı. Eyyübîler devrinde ise donanmanın geliştirilmesine önem verildi ve devletin hâkim olduğu topraklardaki gemi yapımına elverişli ağaçları barındıran ormanlar dikkatle korundu. Geliştirilen donanma ile Doğu Akdeniz ve Kızıldeniz'de önemli başarılar elde edildi. Daha sonraları bölgede hâkimiyet kuran Memlûkler de Akdeniz ve Kızıldeniz'de büyük varlık gösterdiler. Müslüman denizcilerinin Doğu Akdeniz'deki ihtişam devrinde Endülüs müslümanları da Batı Akdeniz'de muazzam bir donanma vücuda getirdiler. Nakliye gemileri bütün Akdeniz'i dolaşıyor ve İstanbul'a kadar gidiyordu. Özellikle III. Abdurrahman devrinde Endülüs'te çok sayıda gemi inşa edildi ve İber yarımadasının hristiyan krallıklarına ait donan-

malar sık sık yenilgiye uğratıldı (müslüman denizciliği hakkında geniş bilgi için bk. BAHİRİYE).

Kaynaklar gemi ve gemi inşası hakkında yeterli açıklama yapmamakta, verilen bilgilerden ancak gemi türlerini belirten listeler çıkarılabilmektedir. Bazı coğrafyacı ve edipler, İslâm öncesi şiir geleneğine uyararak birtakım gemilerin özelliklerini anlatırken nasıl ve ne maksatla kullanıldıklarına değil daha çok güzelliklerine temas etmişlerdir. Kaynakların verdiği bilgilere göre ayrı tiplerde olan savaş ve ticaret gemileri gerektiğinde her iki amaçla da kullanılıyordu. Ayrıca ticaret filoları ile savaş filoları arasında yakın bir ilişki vardı ve ticaret gemilerinde çalıştırılan tecrübeli tayfalar aynı zamanda harp gemilerinde de yer alıyorlardı.

İslâmî literatürde gemi karşılığı olarak çok sayıda kelime kullanılmış ve aynı kelimenin farklı zamanlarda farklı gemi türlerini adlandırması deniz tarihi araştırmalarında büyük karışıklıklara yol açmıştır. Genel anlamda bütün gemilere *sefine* veya *merkeb* deniliyor, bunlara bazı sıfatlar eklenerek özel gemi tipleri ifade ediliyordu: **Merkeb-i kebîr** (büyük gemi), **merkeb-i tavîl** (uzun gemi), **merkeb-i sakil** (ağır yük gemisi), **merkeb-i hafîf** (hafif yük gemisi) gibi. Bu gemilerin bazıları son derece büyüktü. XI. yüzyıla ait kaynaklar, bunlardan bir tanesinin direk uzunluğunun 23 m., yük kapasitesinin ise 300 ton olduğunu yazmaktadır



Bazı Arap gemilerine ait çizimler:
a) Sûnbûk
b) Beggale
c) Zevrak
d) Dehû

(Christides, *Dictionary of the Middle Ages*, IX, 76). Yine aynı dönemde Akdeniz'de seyreden gemiler arasında 500 yolcu kapasiteli olanlara da rastlanıyordu (Goitein, *A Mediterranean Society*, I, 301-352). Makdisî otuz altı farklı gemi çeşidinden bahseder (*Aḥsenü't-tekâşim*, s. 31-32); bunlardan bazıları hakkında bilgi bulunmakta, bazıları ise sadece isim olarak kalmaktadır. Hint Okyanusu'nda faaliyet gösteren Arap korsan gemilerine *birke* deniyordu. *Bur'ânî* bir nakliye gemisiydi; daha çok meyve ve bal gibi yiyecekler taşırdı. Adını Suriye kıyılarındaki Cebele şehrinde alan *cebeliyye* keşif ve casusluk hizmetlerinde kullanılıyordu. *Kârevâniyye*, hac veya ticarî maksatlı seyahatlerin birlikte yapıldığı bir gemi idi. *Şenkûliyye* bir çeşit korsan gemisi, *sûkiyye*, "çarşı" mânasına gelen adından anlaşıldığına göre kıyı sakinlerine doğrudan mal satan bir ticaret gemisi, *zevrak* nakliye maksadıyla kullanılan küçük gemi, *abari* büyük yelkeni ve beş tayfası bulunan gemi, *birce* (*barca*) üstü örtülü büyük gemi, *celebe* çivi kullanmadan inşa edilen gemi türlerinden biri, *galyon* (*kalyon*) yelkenli büyük gemi, *haşebe* yelkenli bir gemi, *kilyâte* Osmanlılar'ın *kalyatasının* benzeri bir gemi, *mismâriyye* nakliye gemisi ve *talîa* hızlı bir çeşit gemi idi. Nehirlerde özellikle nakliye işlerinde kullanılan küçük gemiler *mi'ber*, *rakkiyye*, *tayyâr* ve *vâsitiyye* gibi adlar taşıyordu.

İslâmiyet'in ilk dönemlerindeki müslüman gemileri muhtemelen Akdeniz'deki Bizanslılar'ın genel gemi tiplerine ben-

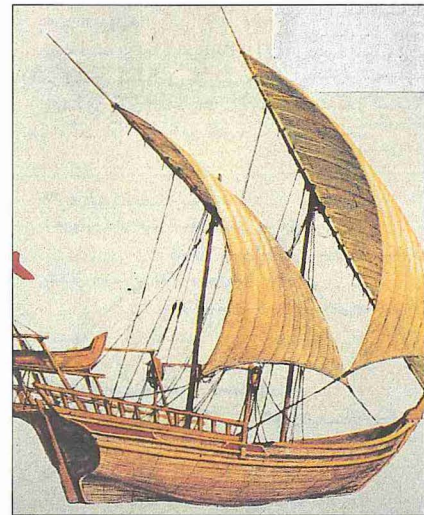
ziyordu. Müslümanlar, Fenike geleneklerini sürdüren Suriyeli ve Mısırlı ustaları kendi hizmetlerine alarak güçlü bir donanma kurdular. Gemilerin tiplerine ve boyutlarına bakılmaksızın teknelerinin su altında kalan kısmı daima balina şeklinde yapılıyordu. Özellikle Nil'in ağzında sahil koruma hizmeti gören gemilere *dramonaria* deniyordu ve bunlar İstanbul'un ikinci kuşatmasına da (717) katılmışlardı. *Akatia* donanmaya asker, at, mühimmat vb. taşıyan yardımcı gemilerdendi. *Şelendi* büyük güverteli savaş gemilerinin, *şînî* (*şîniyye* veya *şânî*) kadirga türü gemilerin yaygın adı idi. Fâtımîler'in son dönemlerinde bir *şînî* 1000 asker taşıyordu. *Gurâb*, yelken ve kürekle hareket eden kadirga türünden bir gemi idi ve 140 (veya 180) kürekçisi vardı. *Har-râka*, düşman gemilerini yakmak için tuşturucu maddelerle ve bunları atmak için mancınıklarla donatılmış bir savaş gemisiydi; 100 küreği vardı ve *şîniden* biraz daha küçüktü. Özellikle at taşımada kullanılan *tarrîde* en çok kırk at taşıyabilen bir nakliye gemisiydi; bunların arka kısımları hayvanların binip inmesine uygun şekilde yapılıyordu. İbn Battûta'nın Çin'e gittiği geminin adı Câker idi ve yetmiş atla ellisi okçu 100 savaşçı taşıyordu (İbn Battûta, II, 200-201).

Yazılı ve görüntülü kaynaklar, X. yüzyıla kadar müslümanlarla Bizanslılar tarafından bir, iki ve üç direkli gemilerde Latin yelkenlerinin kullanıldığını göstermektedir. Müslümanlar, Romalıların karre biçimindeki basit yelkenlerini daha ileri götürerek ana direğe bağlı, serenli üçgen yelkenleri icat ettiler; bunların serenleri bazan direktten ve hatta gemiden dahi uzundu. "Mizana direği" denilen ve bir yelkenli geminin baştan üçüncü direğini oluşturan direğin adı da muhtemelen Arapça "mizan" kelimesinden gelmektedir. Yelkenler önceleri hindistan cevizi veya papirüs liflerinden, sonraları ise genellikle pamuk, keten ve ke-nevirden dokunmuştu. Gemilerde dümen yerine kış kısmına takılan bir veya iki iri kürek kullanılıyordu; nihayet XII. yüzyılda müslümanlar tarafından dümen icat edildi. İslâmî döneme ait minyatürlü yazma eserler, ticaret gemilerini arka taraflarında özel yolcu bölmele-ri olan tekneler şeklinde tasvir etmektedir. Lengerler muhtemelen taştan yapılıyordu; çünkü bölgede demir madeni azdı. XIII. yüzyıldan itibaren Akdeniz gemilerinde yaygın olarak dört tırnaklı çapa kullanıldığı görülür. Gemi donanımının ve denizcilik aletlerinin gelişmesi aynı

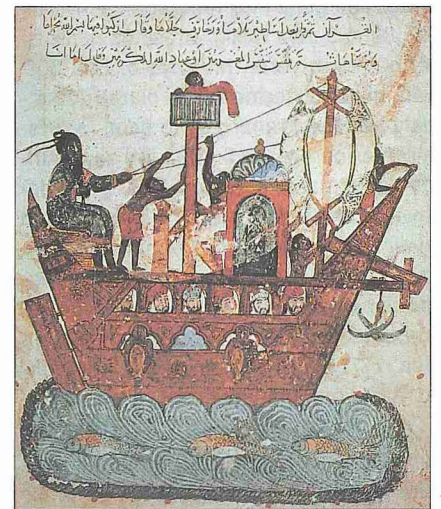
dönemlere rastlar. Müslümanların gerçekleştirdiği teknolojik ilerlemeler daha sonra Avrupalılar'a intikal etti ve özellikle İtalyanlar, İspanyollar ve Portekizliler devraldıkları bilgileri daha da geliştirdiler. Akdeniz'deki gemilerde güverte ve barınma kısmı olarak çok az yer ayrılıyordu. Seyyahlar, gemilerde gayri insanî şartlar ve sıkışık bir ortam olduğunu belirtmektedirler. Buna karşılık Kızıldeniz ve Basra körfezindeki gemilerde yolcular için kamaralar bulunduğu anlaşılmaktadır.

Genellikle Akdeniz'de ve Hint Okyanusu'nda kullanılan gemiler arasında önemli farklılıklar vardı. Kızıldeniz ve Basra körfezinde bulunan gemilerin de dahil olduğu Hint Okyanusu gemilerinin özellikleri, İslâm öncesi devirlerden XV. yüzyıla Portekizliler'in bölgeye gelmesine kadar değişmeden sürdü. Önceleri *Arap dehûsu* (*dühû*?) veya *haytiyye* denilen ve dört köşeli yapılan bu gemiler, tahtaların birbirine ince urganlarla raptedilmesi suretiyle çivisiz olarak inşa ediliyordu. Teknelerin kerestesi, gemi yapımına çok uygun olan uzun ve sert Malabar sâcından elde ediliyor, halatlar da hindistan cevizi liflerinden örülüyordu. Küçük gemilerde omurga ve iskelet yoktu. Zamanla gelişmeler oldu; çivi kullanılarak inşa edilen ve kalafatlanan gemiler Hint Okyanusu'nda da seferlere başladı. Ortalama 100-200 ton ağırlığında ve 30 m. uzunluğunda olan bu gemiler ölçü ve tonaj bakımından yaklaşık

İki yelkenli bir sünbûkû gösteren çizim



Basra körfezinde sefer yapan bir Arap ticaret gemisini gösteren minyatür (Harîrî, *el-Makâmât*, Bibliothèque nationale, MS A., nr. 5847, vr. 119^a)



olarak Akdeniz gemileriyle eşitti; direklerinin uzunluğu 7,5 m., su kesimi de 3,7 m. kadardı. Yakın mesafelerde ise daha küçük gemiler kullanılıyordu.

Ünlü tarihçi ve coğrafyacı Mes'ûdî'nin belirttiğine göre gemilerde yöneticiler ve hizmetliler olmak üzere iki çeşit görevli bulunuyordu. "Nâhudâ" geminin sahibiydi ve her yolculuğa katılması mecburi değildi. "Rubbân" veya "reis" kaptan, "dîdebân" gözcü, "muallim" harita ve teknik aletleri kullanan, izlenecek rotayı tesbit eden, "iştiyâm" yolcuların danışmanı idi. Makdisî de bu personeli "rubbâniyyîn" (kaptanlar), "eşâtîme" (yolcu danışmanları), "riyâziyyîn" (harita kullanan ve rotayı tesbit edenler), "vûkelâ" (ticarî temsilciler) ve "tüccâr" (tâcirler) olarak zikretmektedir (*Aḥsenü't-tekâşim*, s. 10). Akdeniz gemilerindeki mürettebat ise "nevâtiyye" (nûtiler "gemiciler, tayfalar", Gr. *nautés-dên*) ve "rûesâ" idi; tayfabasına da "kâidü'n-nevâtiyye" deniyordu.

BİBLİYOGRAFYA :

Dvânü lügâti't-Türk Tercümesi, III, 235; M. F. Abdülbâkî, *el-Mu'cem*, "fûlk", "sefine", "câriye", "câriyât", "cevârî" md.leri; R. Blachère v.dğr., *Dictionnaire arabe-français-anglais*, Paris 1970, II, 1474; *el-Muvaṭṭa'*, "Ṭahâret", 12; Makdisî, *Aḥsenü't-tekâşim*, s. 10, 31-32; İbn Battûta, *Seyahatnâme*, II, 200-201; *Mecma'u't-tefâsîr*, İstanbul 1979, III, 322; Huzâî, *Tahrîcü'd-delâilâtî's-sem'îyye*, s. 482-484; Elmalılı, *Hak Dini*, IV, 2780; R. B. Serjeant, *The Portuguese of the South Arabian Coast*, *Hadrami Chronicles*, Oxford 1963, s. 132-137; S. D. Goitein, *A Mediterranean Society*, California 1967, I, 301-352; Cevâd Ali, *el-Mufaṣṣal*, VII, 243-284; Aly Mohamed Fahmy, *Muslim Naval Organization in the Eastern Mediterranean*, Cairo 1980, s. 115-125, 138-140, 149-166; Seyyid Abdülâzîz Sâlim — Ahmed Muhtâr el-Abbâdî, *Târḥu'l-bahriyyeti'l-İslâmiyye fî Mısr ve's-Şâmî*, Beyrut 1981, s. 128-139, 247-249; Hasan İbrâhîm, *İslâm Tarihi*, VI, 28-34; V. Christides, "Navies, Islamic", *Dictionary of the Middle Ages* (ed. J. R. Strayer), New York 1987, IX, 73, 76-78; a.mlf., "Naval History and Naval Technology in Medieval Times, the Need for Interdisciplinary Studies", *Byzantion*, LVIII, Bruxelles 1988, s. 309-332; a.mlf., "Milâha", *EI²* (İng.), VII, 44-45; a.mlf., "Naft", a.e., VII, 884; B. M. Kreutz, "Ships and Shipbuilding, Mediterranean", *Dictionary of the Middle Ages* (ed. J. R. Strayer), New York 1988, XI, 232; S. Arenson, "Ships and Shipbuilding, Red Sea and Persian Gulf" a.e., XI, 247-248; Erşahin Ahmet Ayhûn, *İslâmın İlk Yıllarından Emevîlerin Sonuna Kadar Deniz Seferleri* (yüksek lisans tezi, 1989), MÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 51-53; Abdülhay el-Kettânî, *et-Terâtibü'l-idâriyye* (Özel), II, 127-132; J. L. Delgado, "La Primitiva Organización Naval Musulmana (28-60/649-680)", *Homenaje al Prof. Jacinto Bosch Vilá*, Granada 1991, s. 238-241; W. H. Moreland, "The Ships of the Arabian Sea about A. D. 1500", *JRAS* (1939), s. 63, 74, 173-192; Habîb Zeyyât,

"Mu'cemü'l-merâkib ve's-süfün fi'l-İslâm", *el-Meşrik*, XLIII, Beyrut 1949, s. 321-364; I. Lichtenstadter, "Origin and Interpretation of Some Qur'anic Symbols", *Studi orientistici in onore di Giorgio Levi Della Vida*, II, Roma 1956, s. 70-77; A. F. L. Beeston, "Ships in a Qur'anic Simile", *JAL*, IV (1973), s. 96; Abdülcebbâr Mahmûd es-Sâmerrâî, "el-Milâha 'inde'l-'Arab kable'l-İslâm", *Fayṣal*, XXXVII, Riyad 1980, s. 111-112; Syed Süleyman Nedvi, "The Arab Navigation", *al-'İlm*, VII, Durban-Westville 1987, s. 6, 8; H. Kindermann — [C. E. Bosworth], "Safina", *EI²* (İng.), VIII, 808-809; C. E. Bosworth, "Safina", a.e., VIII, 810-811; G. R. Tibbetts, "Milâha", a.e., VII, 51; Nebi Bozkurt, "Bahriye", *DİA*, IV, 499-501.



İDRİS BOSTAN

Osmanlı Dönemi. Türkler'in, Anadolu'da yerleşmeye başladıktan (1071) kısa süre sonra sahil bölgelerine ulaştıkları ve İzmir civarını ele geçiren Çaka Bey'in inşa ettirdiği kırk gemiden oluşan donanmasıyla deniz seferlerine çıktığı bilinmektedir. Daha eski devirlerde Türkler'in Hazar deniziyle Baykal gölünde gemicilikle uğraştıkları hakkındaki bilgiler, Timur'un Yıldırım Bayezid'e söylediği rivayet edilen, "Sizin ceddiniz gemicilerdir" cümlesine dayandırılır. Selçuklular, ele geçirdikleri Anadolu yarımadasının coğrafi şartlarının bir gereği olarak gemi yapma ihtiyacını duymuş ve Alanya ile Sinop'ta birer tersane kurmuşlardı. Onların ardından denizcilik geleneğini Ege sahillerinde hüküm süren Türkmen beylikleri devam ettirdiler. Özellikle Türk denizcilik tarihinde önemli bir yeri olan Aydınoğlu Umur Bey zamanında Aydınoğulları gibi diğer beyliklerden Karesi, Saruhan, Menteşe ve Candaroğulları'nın da hâkim oldukları bölgelerde çeşitli türde gemiler inşa edilmiştir. Bunları, Rumeli'ye yerleştikten sonra kurdukları Gelibolu tersanesinde geliştiren donanma ile Osmanlılar takip etti. Osmanlı kaynakları ve arşiv belgeleri gemi karşılığında Arapça *sefine* (çoğulu *süfün*, *sefâyin*) ve Farsça *keştî* (çoğulu *keş-*

tihâ) kelimelerinin yaygın biçimde kullanıldığını göstermektedir. Zamanla ilerleyen Osmanlı gemiciliği, XV. yüzyılın ilk yarısında bir deniz akıncılığı görünümünde iken İstanbul'un fethinden sonra Kadirga ve Haliç tersanelerindeki faaliyetler sonunda ve tecrübe kazanan kaptanlar sayesinde savaş stratejisine sahip gerçek bir denizciliğe dönüştü. İstanbul kuşatması sırasında irili ufaklı 400 civarında gemiden oluşan Osmanlı donanması giderek faaliyet sahasını genişletti. II. Bayezid devrinde büyük çapta harp gemilerinin inşası ile açık deniz filosunun temeli atıldı. Yavuz Sultan Selim ve Kanûnî Sultan Süleyman devirlerinde İstanbul'daki Haliç tersanesi genişletilerek aynı anda 150 kadar geminin yapımına imkân verecek şekilde donatıldı. Burada ve diğer önemli Osmanlı tersanelerinde, gerek Barbaros Hayreddin Paşa'nın kaptan-ı deryâlığı sırasında gerekse daha sonraları Akdeniz ve Karadeniz filolarının dışında Hint denizine kadar ulaşacak gemiler inşa edildi.

Osmanlı deniz tarihinde gemiciliğin gelişmesini üç ayrı dönemde incelemek gerekir. Birinci dönem, imparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın sonlarına kadar devam eden kürekli gemiler dönemi, ikincisi XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler dönemi, üçüncüsü de imparatorluğun yıkılışına kadar süren buharlı gemiler dönemidir.

Birinci dönemin başlıca gemilerini en önemlisi kadirga olan çektir (çektirme) tipi gemiler teşkil ediyordu (aş. bk.). Bu döneme özellikle, Osmanlı gemi teknolojisine kendi bilgi ve becerilerini ilâve eden Barbaros Hayreddin Paşa damgasını vurmuştur. Esas itibarıyla Venedik gemi inşa tekniklerini uygulayan Osmanlılar Barbaros ile birlikte bazı değişiklikler yaptılar. Barbaros ve adamları denizlerde dolaştıkları uzun yıllar boyunca sadece denizci olmakla kalmamışlar, sa-vaşlarda zaptettikleri İspanyol kalyonla-

Seydi Ali Reis'in Hint Okyanusu'nda Portekizlilerle yaptığı savastaki gemileri tasvir eden bir resim (Hüsnü Tengüz Albümü, İstanbul Deniz Müzesi, nr. 578, vr. 9^a)

