

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-tekâşîm*, 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-tekâşîm*, 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", *EI<sup>2</sup>* (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", *EI<sup>2</sup>* (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

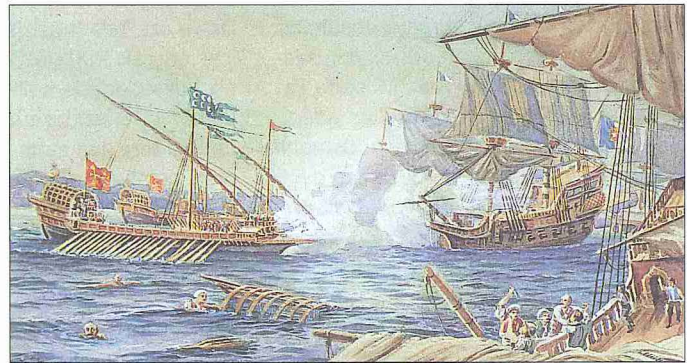
**Osmanlı Dönemi.** Türkler'in, Anadolu'da yerleşmeye başladıktan (1071) kısa süre sonra sahil bölgelerine ulaştıkları ve İzmir civarını ele geçiren Çaka Bey'in inşa ettirdiği kırk gemiden oluşan donanmasıyla deniz seferlerine çıktığı bilinmektedir. Daha eski devirlerde Türkler'in Hazar deniziyle Baykal 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.

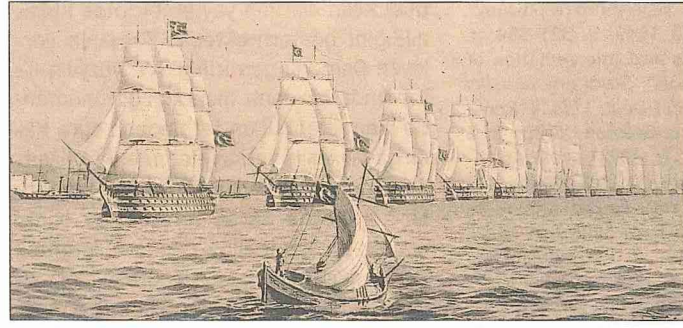
Osmanlı deniz tarihinde gemiciliğin gelişmesini üç ayrı dönemde incelemek gerekir. Birinci dönem, imparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyılın sonlarına kadar devam eden kürekli gemiler dönemi, ikincisi XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler dönemi, üçüncüsü de imparatorluğun yıkılışına 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<sup>a</sup>)







Yelkenli  
gemilerden oluşan  
Osmanlı  
donanmasını  
1247'de (1831)  
Akdeniz'de  
seyrederken  
gösteren  
bir resim  
(*Hüsna Tengüz,  
Albümü,  
İstanbul  
Deniz Müzesi,  
nr. 578, vr. 22\**)

rını, Napoli kadirgalarını ve çeşitli denizci milletlere ait büyük ticaret barcalarını ayrıntılarıyla inceleyerek gemi onarım ve inşası konularında da uzmanlaşmışlardı. Barbaros, çektirilerin en etkili savaş tekneleri olduğu kanaatindeydi. Çünkü yelkenli büyük gemiler rüzgâr estiğinde daha hızlı yol alsalar bile Akdeniz'de yaz mevsiminin uzun sürmesi ve bu aylarda havanın durgun gitmesi sebebiyle hayli zaman âdetâ hareketlessiz kalyonlardı. Yine bu gemiler, kürek ağırlıklı kadirgalar gibi koylarda ve küçük limanlarda kullanılmaya elverişli değildi; savaş sırasında da hızlı hareket edip düşmanı sıkıştırıyorlardı. Bu sebeple XVII. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı donanmasının bel kemiğini çektiri sınıfı gemiler teşkil etmiştir.

İkinci dönemin en önemli gemisi adı çeşitli denizcilik tabirlerinde yer alan kalyondu (aş. bk.). Özellikle Girit seferleri sırasında (1645-1669) Venediklilerin karşısında hafif kalan kadirgaların yerine kalyon yapımına ağırlık verildi. Ancak 1650'de otuz tanesinin inşası için teşebbüste bulunulduysa da başarı sağlanamadı. Sadrazam Melek Ahmed Paşa'nın 1651'de yaptırdığı 45 m. uzunluğundaki kalyon suya indirilirken yan yattı ve aldığı su ile batarak kullanılamaz hale geldi. Öte yandan kalyonların kullanılması da sorun çıkarıyor, görevli gemicilerin yeterince beceri kazanamamış olmaları sebebiyle pek başarı elde edilemiyordu. Bunun üzerine Sadrazam Fâzıl Ahmed Paşa tekrar kadirgaya dönüşmesi emrini verdi. Fakat onun arkasından sadrazam olan Merzifonlu Kara Mustafa Paşa zamanında bu gemilerden on adedinin yapımı gerçekleştirildi ve Osmanlı bahriyesi yeniden kalyon düzenine geçti (Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, s. 98-100). XVII. yüzyılın sonunda kadirga yapımının çok azalmasına karşılık kalyon inşasına hız verildi ve XVIII. yüzyılda üç ambarlı büyük kalyonlar ortaya çıktı. Kalyonculuğun

gelişmesiyle Osmanlı donanması Çeşme yenilgisine (1770) kadar Akdeniz hâkimiyetini elinde tuttu. Hatta 1707'de Akdeniz'e açılan Canım Hoca Mehmed Kapudan, emrindeki yirmi kalyonla İspanya ve Mayorka taraflarına kadar gitti ve bu arada iki İtalyan kalesini ele geçirerek tahrip etti. 1710'da Karadeniz'e gönderilen birçoğu kalyon 360 gemiden oluşan donanma Ruslar'a karşı önemli bir güç teşkil etmişti. XVIII. yüzyılın sonlarına doğru yapım tekniklerinin değişmesi üzerine Avrupa standartlarına uygun gemi ihtiyacı kendini hissettirmeye başladı. Fransa'dan getirilen gemi inşa mühendisi Brun ve beraberindekiler, Osmanlı bahriyesini modernleştirmek ve uzman yetiştirmek için çaba gösterdiler. Bu dönemde birçok kalyon, fırkateyn ve korvet türü gemi inşa edildi. Gemilerin tamirinde faydalanmak amacıyla Avrupa'daki tersanelerde olduğu gibi Haliç tersanesinde de havuzlar inşa edildi. İsveçli mühendis Rhode ve ekibinin 1797-1800 yıllarında yaptığı büyük havuz yalnız donanmadaki gemilerin bakımına tahsis edildi. Bu gelişmelerde Kaptanıderyâ Küçük Hüseyin Paşa'nın büyük gayretleri olmuştur.

**Vapur** (vapeur) kelimesi Fransızca'da "buharlı makine" anlamına gelmektedir. Daha sonra bu makinelerin kullanıldığı gemilere de vapur denilmiştir. Buharlı gemilerin (vapurların) donanmaya kazandırılmasıyla üçüncü safhayı teşkil eden yeni bir dönem başladı. Sanayi alanında önemli gelişmeler kaydeden Avrupalılar ve özellikle İngilizler buharlı gemileri icat ederek XIX. yüzyılın başlarında deniz kuvvetlerinde kullanmaya başladılar. Osmanlı Devleti bu tür ilk gemiyi 1827'de İngiltere'den satın aldı. Sür'at adı verilen gemiye halk "buğu gemisi" diyordu. II. Mahmud bu gemiyle 1829 Şubatında Tekirdağ'a kadar bir seyahat yaptı. 1827 Navarin yenilgisi yelkenli gemilerin âdetâ son savaşı olmuştur. 1830'dan itibaren Osmanlı gemi inşa teknolojisinde Amerikalı uzmanlar ön plana

çıktılar. Amerikalı mühendis Rhodes'in planlarına göre Haliç Tersanesi'nde inşa edilen harp gemileri Türk denizcileri tarafından çok beğenildi. İlk Osmanlı buharlı gemisi olan Eser-i Hayr, 1837'de mimar Rhodes tarafından Aynalıkavak'ta yapıldı ve Tanzimat'la birlikte bu tür gemiler yavaş yavaş yelkenlilerin yerini almaya başladı. Kısa sürede sayıları on sekizi bulan vapurların makineleri ve hatta çarkçı ve makinistleri dışarıdan getirtilmişti. En önemlileri Mecidiye, Tâif ve Eser-i Cedid olan bu gemiler daha çok deniz ticareti ve posta işleriyle asker ve eşya taşımada kullanılıyordu. Kırım Savaşı'ndan (1853-1856) sonra ise yine buharlı gemiler gibi daha çok dışarıdan zırhlı gemiler satın alındı.

Osmanlı denizciliğinin ilk iki dönemindeki gemi sayısında önemli artışlar olduğu görülür. Bu durumu özellikle XVI ve XVII. yüzyıllardaki büyük deniz savaşları etkilemiştir. Kanûnî'nin Rodos seferine (1522) 300, Preveze Deniz Savaşı'na (1538) 120, Kıbrıs seferine (1571) 400 ve Girit seferine de yine 400 civarında gemi katılmıştı. Dolayısıyla donanma için sürekli olarak yüzlerce gemiyi hazır tutmak gerekiyordu. Nitekim İnebahtı yenilgisini (1571) takip eden kış döneminde 200'den fazla kadirga ve başarda inşa edilmişti. Kemankeş Kara Mustafa Paşa'nın kaptan-ı deryâlığı zamanında ise (1635-1638) her yıl kırk kadirganın tersanede hazır bulundurulması kanun haline getirildi (Kâtib Çelebi, s. 223); 1113 (1701) tarihli Bahriye Kanunnâmesi'nde de bu hüküm aynen muhafaza edildi (BA, MD, nr. 112, s. 1-6). Donanmanın sefer hazırlığı içinde bulunduğu yıllarda Tersâne-i Âmire'de büyük bir faaliyet görüldüğü halde barış dönemlerin-

Rodos kuşatmasında Osmanlı savaş gemilerini gösteren yağlı boya bir tablo (İstanbul Deniz Müzesi, nr. 1049)





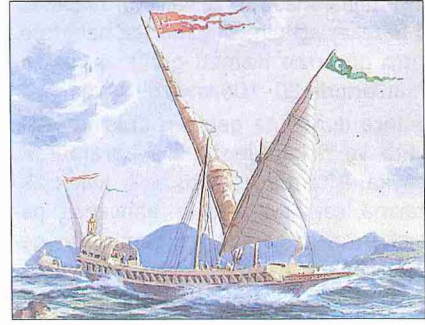
de ancak ihtiyaç nisbetinde gemi inşa edilmekteydi. XVII. yüzyılın ilk yarısında birkaç deniz seferi dışında savaş için donanma sevk edilmediğinden gemi yapımı barış zamanındaki kadar olmuştur. Gemilerin savaşlar sırasında yara alarak veya şiddetli fırtınalarda alabora olarak batmaları yahut düşman eline geçmeleri sonucu sayılarının azalması sebebiyle donanma mevcudunu tamamlamak için de gemi yapım ve tamiri faaliyetleri sürdürülmekteydi. Osmanlı denizcilik tarihindeki en büyük gemi yayıtları İnebahtı'da en az yetmiş beş, Girit seferi sırasında (1655) yetmişten fazla, Çeşme'de otuz ve Navarin'de (1827) elli yedi sayılarına ulaşmıştı. Fırtınalar sebebiyle de 1675'te Kaptanıderyâ Köse Ali Paşa idaresindeki Karadeniz filosundan yedi, ertesi yıl Seydizâde Mehmed Paşa idaresindeki donanmadan yirmi ve ondan sonraki yıl da yirmi iki geminin battığı bilinmektedir. XVII. yüzyıl boyunca sadece İstanbul'daki Haliç Tersanesi'nde ortalama 300 gemi inşa edilmiş ve 800 gemi de onarılmıştı (Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmiri*, s. 100). İnce donanma ile (nehir [Tuna nehri] filosu) kayık türü küçük gemiler bu sayıların dışındadır.

**Gemi Çeşitleri.** XIX. yüzyıla kadar Osmanlı donanmasını teşkil eden gemiler kürekli (yelken yardımcılı) ve yelkenli olarak iki gruba ayrılıyordu. Kürek ve kısmen yelkenle hareket eden gemilere "çektiri" (çektirir) veya "çektirme" tabir ediliyor, ana hareket kaynağı yelken olan gemilere ise "yelkenli" veya "kalyon sınıfı gemiler" deniliyordu. Çektiri türü gemiler de büyük donanma gemileri ve ince donanma gemileri şeklinde ikiye ayrılıyordu. Büyük donanma gemilerinin başlıcaları şunlardır:

**Kadırga.** Kuruluş devrinden XVII. yüzyılın sonlarına kadarki savaş gemileri-

nin en çok kullanılanı ve asıl vurucu gücü teşkil edenidir. İki bodoslaması arası 55-56 zirâ (41-42 m.) olan bu gemiler gayet uzun ve ensiz, hemen hemen su seviyesinde denecek kadar alçak, kıçları başlarına oranla daha yüksek ve baş bodoslamaları omurgalarına dikey inen çok hızlı ve kıvrak hareketli bir tekneye sahiptiler. Baş ve kıçlarında etrafı halatlarla çevrili küçük birer yarım güverte bulunur ve buralarda kaptanlarla savaşçılar dururdu. Bir kadırgada yirmi beş oturak, kırk dokuz kürek vardı ve her küreği dört veya beş kişi çekerdi. Mürettebat 100 savaşçı, 196 kürekli, yirmi halatçı, iki dümenci, bir yelken ve iki kürek tamircisi, iki kalafatçı, iki marangoz, iki gümi (komî, hizmetkâr) ve hepsine kumanda eden, harita ve pusulayı kullanan bir reis olmak üzere yaklaşık 330 kişiden meydana geliyordu. Bir kadırgaya malzeme olarak üç yelken, iki tente, beş lenger, 6500-7000 kg. halat ve toplar için mermi olarak yeterince yuvarlak verilirdi. XV. yüzyılın sonlarında her gemide bir büyük topla dört darpzen ve sekiz prangı topu bulunurken daha sonraları biri başta, ikisi yanlarda üç top bulunuyordu. Kadırganın üç yelkeninden büyüğüne "can kurtaran" denilirdi ve kumda gemiyi yukarı kaldırmak için kullanılırdı. Bu yelken Kaptanıderyâ Çelebi Ali Paşa zamanında kaldırıldı. Orta yelken fırtınada açılırdı. Tirinkete ise devamlı kullanılırdı. XVII. yüzyılın başlarında bir kadırganın maliyeti 236.500 akçeye ulaşıyordu.

**Baştarda.** Kadırgadan daha büyük olup 57-72 zirâ (43-55 m.) boyunda ve yirmi altı-otuz altı oturaklı idi; her küreğinde beş-yedi kürekçi bulunuyordu. Tersane kethüdâsı ve tersane emini sefere çıktıklarında bu tür gemilere binerlerdi. Bunların 70-72 zirâ (53-55 m.) uzunluğunda otuz altı oturaklı olan en büyük-



Bir Osmanlı kadırgasını tasvir eden resim (Hüsnü Tengüz Albümü, İstanbul Deniz Müzesi, nr. 578, vr. 4\*)

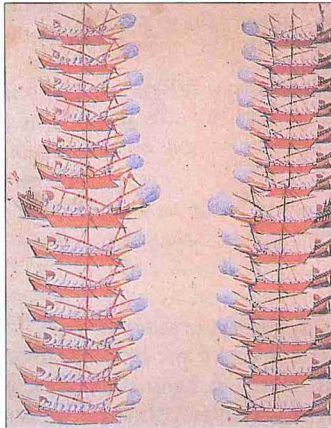
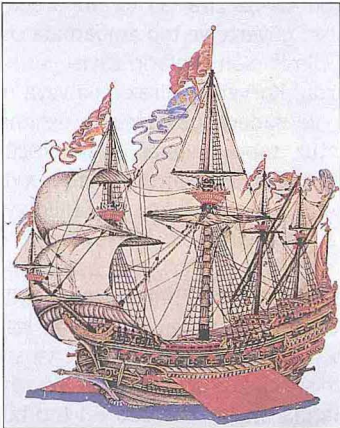
leri kaptan paşaya aitti ve adına "paşa baştardası" deniyordu. Bu gemilerin her küreğini yedi kürekçi çeker ve her kürekçi mangasının arasında üç savaşçı bulunurdu. Toplam mürettebatı ise 500'ü kürekçi, 216'sı savaşçı ve gerisi gemici, topçu ve diğer hizmetliler olmak üzere 800'e ulaşıyordu. Kıç kamaralarının üzerinde biri ortada, ikisi köşelerde üç fener yakılır ve geceleri bununla geminin amiral gemisi olduğu belli edilirdi. Paşa baştardasının baş tarafında üç top, yanlarında daha küçük çaplı dört veya beş top vardı. Padişah için inşa edilen nisbeten süslü ve tekne, direk, kürek ve yelkenleri yeşile boyalı olanlara "baştarda-i hümayun" veya "hünkâr baştardası" deniliyordu. Bunların yeşile boyanmasının sebebi saltanat sancağının yeşil rengine yudurulmaları idi.

**Mavna.** XV. yüzyıldan itibaren Osmanlı donanmasında kullanılan mavna baştardadan biraz kısa, fakat daha geniş ve daha yüksekti; 65 zirâ (49 m.) uzunluğunda yirmi altı oturaklı, iki veya üç direkli, üç katlı olarak inşa edilirdi; elli iki küreğinin her birini yedi kişi çekiyordu. Mavna mürettebatının tamamı 600 kişiyi bulurdu; ayrıca iki koğuş topu, altı kolonborne topu ve on iki saçma topu vardı.

**Kalyata.** 42-48 zirâ (32-36 m.) uzunluğunda ve on dokuz-yirmi dört oturaklı olup ince donanmada da mevcuttu. Kalyataların başlarında topu ve savaş zamanlarında 220 savaşçısı vardı.

**Pergende.** On sekiz-on dokuz oturaklı, 33-40 zirâ (25-30 m.) uzunluğunda bir savaş gemisiydi.

**Firkate.** Uzunlukları 4,5-27 zirâ (3,5-20 m.) arasında değişiyordu; on-on yedi oturaklı olup her küreğini iki üç kişi çekerdi. Firkate, aynı zamanda kalyata gibi



II. Bayezid devrine ait bir göke ve İnebahtı Limanı'nda Osmanlı donanmasını gösteren minyatürler (Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr fi esfâr-i bihâr*, TSMK, Revan Köşkü, nr. 1192, vr. 16\*, 17\*)



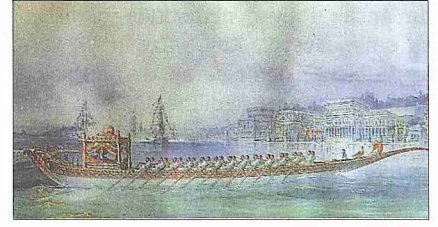
ince donanmada da kullanılıyordu. Süratli hareket ettiğinden daha çok haber getirip götürme hizmeti görür, savaş zamanlarında 80-100 levend taşırdı.

İnce donanma gemileri arasında kalıyata ve firkateden başka karamürsel, şayka, işkampoye, üstü açık, kelek aktarma, çekeleve, celiyye, kancabaş, pa-laşkerme, at gemisi, top gemisi, taş gemisi, borazan gemisi, geç gemisi, tom-baz, melekse, çamlıca, şahtur, kırlangıç, uçurma, çete kayığı, ateş kayığı, menzil kayığı, dolap kayığı, funda kayığı, sandal ve filika gibi gemi ve kayıklar yer alıyordu. Bunlardan ilk Osmanlı çektirisi olan karamürsel, sonraları taşımacılıkta kullanılan bir buçuk direkli, sivri üçgen yelkenli, güvertesiz küçük bir tekne idi. Değişik şekillerde büyük tipleri de yapılan karamürsellers genellikle yakın mesafelerde çalıştırılır, zorunlu hallerde tahıl veya kereste nakli için Mısır'a kadar gitmelerine izin verilirdi. Şayka özellikle Özi, Dinyeper ve Tuna nehirleriyle Karadeniz'de Osmanlılar ve Kazaklar tarafından kullanılmış geniş ve altı düz bir savaş gemisiydi. İşkampoye (işkampaviye) bir tür haberleşme gemisi olup büyük ve küçük boyda inşa edilirdi. Üstü açık, sekiz kürekçisi olan küçük bir gemi idi; Tuna donanmasında kullanılıyor ve sayısı zaman zaman yüze ulaşıyordu. Üstü açıkların Fırat ve Dicle nehirlerinde de kullanıldığı bilinmektedir. Bu gemiler genellikle Birecik Tersanesi'nde civar bölgelerden sağlanan malzemeye yapılıyordu. Ticarî emtianın nehir yoluyla Basra'ya ulaştırılmasında ve Hindistan'dan Basra'ya gelen malların Birecik üzerinden Doğu Akdeniz limanlarına taşın-

masında çalışmışlardır (Orhonlu-Işıksal, sy. 17-18, s. 80-87). Fırat ve özellikle Dicle'de nehir nakliyatında "kelek" denilen, çok sayıda şişirilmiş tulum üzerine yerleştirilmiş, enine ve boyuna konulan ağaçların oluşturduğu bir sal kullanılıyordu. Diyarbakır-Bağdat arasında yük ve yolcu taşımada yaygın bir nakil vasıtası idi. Aktarma, Tuna'da koruma görevi yapan nehir gemilerindendi; düşmandan zaptedilen ve ganimet olarak yedekte getirilen gemilere de aktarma deniyordu. Çekeleve (celbe) iki kısa direkli, hızlı giden ve meyve-sebze, kereste vb. taşıyan küçük ölçülü nakliye gemilerindendi. Celiyye daha çok Kızıldeniz'de taşımacılıkta kullanılıyordu. Kancabaş ön tarafı kancaya benzediği için bu adı almıştı; nehirlerde ve sığ sahillerde tahıl, asker, mühimmat ve cephaneye taşıyordu. Pa-laşkerme hafif yelkenli bir filikaydı. Hayvanların düşmemesi için baş ve kık taraflarında çıtalı rampaları olan at gemisi, özellikle Üsküdar-İstanbul ve Lapseki-Çardak-Gelibolu arasında atları ve bütün teçhizatıyla orduları bir kıydan diğerine naklelerdi. Taş gemisi kereste ve taş, geç gemisi inşaat malzemesi, top gemisi top taşımada kullanılıyordu. Tombaz yelkeni, iki demiri ve kürekleri bulunan güvertesiz, altı düz büyük bir kayıktı. Melekse, kısa kavak ağaçlarından yapılan ve etrafına kalın kamyş ve hasırlar örülen küçük bir yelkenli gemi idi; Karadeniz'in dalgalarına karşı da dayanıklı olan melekseler 100 kişi taşıyordu. Çamlıca, Tuna ve Fırat nehirlerinde nakliye işlerinde kullanılıyordu. Kırlangıç firkateden küçük bir haberleşme ve karakol gemisiydi ve 100 civarında mürettebata sahipti. Uçurma bir kayık çeşidiydi. Ateş kayığı, yangın olduğu zaman tulumbacıları İstanbul-Üsküdar arasında taşırdı. Menzil kayığı haberleşmede, dolap kayığı limanlarda yelken, direk taşımada, funda kayığı funda naklinde kullanılıyordu. Sandal ve filika ise gemilerde bulunan, kürek sayısı 7-12 çiftte olan kayıklardı.

Kalyon tipi gemiler kalyon, firkateyn, korvet, burton, barça, agribar, ateş gemisi, şalope, brik, uskuna, şehtiye adlarını taşımaktaydı.

Kalyon. Genel anlamda bütün yelkenli gemilere kalyon denilmekle birlikte bu isim aslında en büyük üç direkli gemiler için kullanılıyordu. Kalyonlar, XV. yüzyılın sonlarından XIX. yüzyılın ortalarına kadar kısmen taşımacılıkta ve genellikle de savaş gemisi olarak donanmada yer almıştır. İlk büyük kalyonlar, Osman-

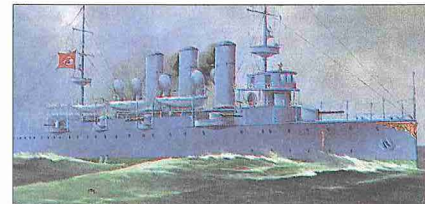


Çırağan Sarayı önünde bir saltanat kayığını tasvir eden 1851 tarihli sulu boya tablo (İstanbul Deniz Müzesi, nr. 2336)

lı donanmasının henüz kuruluş aşamasında olduğu II. Bayezid döneminde Kemal Reis tarafından yapılmıştı (iki adet). Bunlar, o zamanki adıyla göke/göge denilen 2500 ton ağırlığında, kürekli ve özellikle yelkenle hareket eden İspanyol tipi büyük bordalı gemilerdi. En gelişmiş kalyonlar ise Girit seferi sırasında kullanılmıştır. Kalyonların 43-59 zirâ (33-45 m.) uzunluğunda olanlarına "iki ambarlı", "kapak" veya "karaka" deniliyordu. Bunların her iki bordasında yarısı güvertelerde, yarısı top ambarı denilen orta katta olmak üzere iki sıra top vardı ve sayıları 80-110 arasında değişiyordu; mürettebatı ise savaşçılar dahil 800 kişi kadardı. Üç ambarlı denilen büyük tipler 59-64 zirâ (45-49 m.) uzunluğundaydı ve sayıları 110-120 arasında değişen topları yine iki sıralı dizilmişti. Bunların en büyüğü olan Mahmûdiye kalyonundaki mürettebat sayısı 1815 yılında 1207'ye çıkmıştı. Bir kalyonda kullanılan yelken çeşitleri arasında mayıstra, tirinkete, mancana, gabya, baba-fingo, cıvadora ve alborta sayılabilir. Yeni inşa edilen bir kalyon denize indirilirken merasim yapılır; sadrazam, şeyhülislâm ve kaptan paşanın da iştirak ettiği bu merasimde hil'atler dağıtıldı (Vâsıf, s. 260-261, 393).

Firkateyn üç direkli yelkenlilerdendi. Uzunluğu 45-55 zirâ (34-42 m.) arasında değişir, güverte ve top ambarında çift sıralı dizilmiş olan topların sayısı yetmiş bulurdu. Korvet üç direkli, iki veya üç ambarı ve sadece güvertesine dizilmiş yirmi otuz topu bulunan daha küçük boyda bir savaş gemisiydi. Burton, XVII. yüzyılın ortalarına doğru kullanılmaya başlanan kırk elli toplu bir savaş gemisiydi; sefer sırasında erzak ve asker naklinde de çalıştırılırdı. Barça altı düz, iki ve üç direkli bir yelkenli gemi idi. Kalyondan küçük olan barça ticaret ve savaş gemisi olarak kullanılıyordu. XV. yüzyıl sonlarına ait bir barçada 83 top bu-

Mecidiye ve Hamidiye kruvazörünü tasvir eden yağlı boya tablolar (İstanbul Deniz Müzesi, nr. 1429 ve 1560)





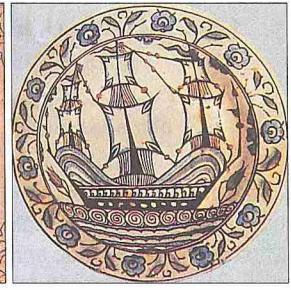
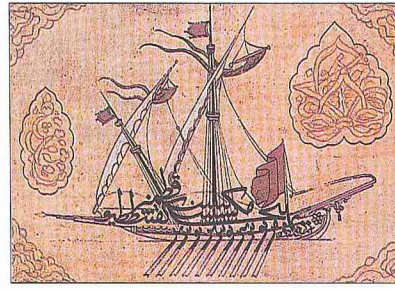
lunmasından savaş gemisi olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır (Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmiri*, s. 96). Uskunanın iki direği ve on altı topu vardı. Agribar daha çok bir nakliye gemisiydi. Ancak XV. yüzyılda toplarının bulunduğu bilinmekte, bu durum, en azından o dönemde savaş gemisi olarak da görev yaptığını göstermektedir. Ateş gemisi, düşman gemilerini yakmak için kullanılan yanıcı ve patlayıcı maddelerle dolu küçük bir gemi çeşidiydi. Düşmanın üzerine yelken ve kürek yardımıyla hızla sevk edilir, hedefe yaklaşıldığında ise ateşe verilerek sandallarla yanından uzaklaştırıldı. Brik ve şehtiye iki direkli, ambarsız seri savaş gemileri arasında yer alırdı. Şalope küçük ve ambarsız gemilerden olup haberleşmede kullanılırdı.

Ayrıca mahallî adlarla anılan yelkenli sınıfına girebilecek çeşitli küçük tekneler de bulunuyordu. Bunların arasında özellikle ticarî maksatla kullanılan çırnık, sakoleva, volik, martiko, pulaka ve golet sayılabilir.

Osmanlı donanmasındaki gemilerin yapımında kullanılan malzemeler daha çok kereste, funda, demir, katran, yağ, reçine, bal mumu, kendir, ispavlı, üstü-pü, kirpas ve keneviçeden oluşuyor; bunların önemli bir kısmı avârız karşılığında reâyâyâ ocaklık olarak yüklenmek, bir kısmı da piyasadan satın alınmak suretiyle temin ediliyordu. Gemi inşasında kullanılan keresteler, gerek ağaç cinsi gerekse gemi iskeletinde kullanıldığı yere göre çeşitli adlar alıyordu. Bu şekilde bir kadirga veya başardada kullanılan keresteler doksan civarında farklı ad taşıyordu (Bostan, *a.g.e.*, s. 105-106).

Osmanlı buharlı gemileri önceleri İngiltere tersanelerinde yapılan gemilerden meydana geldiği halde sonraları Tersâne-i Âmiri'de inşa edilmeye başlandı. Alman tersanelerinde yapılan gemiler

Ashâb-ı Kehr'in adlarından hatla oluşturulan bir gemi tasviri (TSMK, Güzel Yazılar, nr. 325/66) ile gemi tasvirli İznik işi seramik tabak (Ariana Müzesi - İsviçre)



de zaman zaman siyasî ilişkilere paralel olarak satın alınmak suretiyle Osmanlı donanmasına kazandırıldı. Buharlı gemi türleri arasında zırhlı firkateyn, zırhlı korvet, kruvazör, firkateyn, gambot, muhrip ve denizaltı bulunuyordu.

Savaş gemileri dışında taşımacılıkta kullanılmak üzere temin edilen vapurların idaresi için bazı şirketler kurulmuştur. Bunlardan Fevâid-i Osmâniyye (1843-1870) yirmi dokuz, İdâre-i Aziziyye (1870-1878) on altı, İdâre-i Mahsûsa (1878-1909) yetmiş üç ve Osmanlı Seyr-i Se-fâin İdaresi (1910-1923) altmış sekiz gemi ile hizmet vermiştir. Yine deniz ulaşımını sağlamak amacıyla Boğaziçi'nde kurulan Şirket-i Hayriyye'de (1853-1938) yetmiş yedi ve Haliç'te kurulan Halic-i Dersaadet'te (1910-1920) on yedi vapur bulunuyordu.

Osmanlı denizciliğinin şiire yansımından edebiyat üzerinde etkili olduğu anlaşılmaktadır. Birçok şair doğrudan gemi tasvirleri yaptıkları gibi şiirlerini zaman zaman gemici dilinden aldıkları tabirlerle de süslemişlerdir. XVI. yüzyıl divan şairi Âğehî'nin Piyâle Paşa'ya sunduğu kaside bunun en güzel örneğidir; çok beğenilen bu kasideye daha sonra bazı tahmisler de yazılmıştır. XIX. yüzyıl şairlerinden Mustafa Saffet Efendi'nin "Seydî kasidesi" de bu türden bir eserdir. Ayrıca pek çok geminin denize indirilmesi dolayısıyla söylenmiş şiirler ve düşürülmüş tarihler bulunmaktadır. Öte yandan hat sanatında da özellikle küfi ve sülüs yazı türlerinde gemi ve kayık şeklinde yapılan istifler çok ilgi görmüştür. Bunların içinde genellikle besmele, eûzü besmele ve âmentü levhaları dikkat çeker. Gemi tasvirlerine yer veren bir diğer sanat kolu da çinçiliklerdir. Özellikle XVII. yüzyıl İznik çinçilerinde oldukça sık kullanılan gemi motifleri arasında daha çok kalyon türleri bulunuyordu.

#### BİBLİYOGRAFYA :

BA, MD, nr. 112, s. 1-6; Âlî Mustafa Efendi, *Mevâidü'n-nefâis fî kavâidü'l-mecâlis*, İstanbul 1956, s. 55-56, 199-200; Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-kibâr* (nşr. O. Şaik Gökyay), İstanbul 1973,

s. 225-234; Vâsîf, *Târih* (İlgürel), s. 260-261, 393; Mehmed Şükrü, *Esfâr-ı Bahriyye-i Osmâniyye*, İstanbul 1306, s. 161-183; Marsigli, *Osmanlı İmparatorluğunun Askerî Vaziyeti*, s. 140-141, 149-152; 1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları (haz. Fevzi Kurtoglu), İstanbul 1935, s. 13, 24, 26, 28, 32; Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, İstanbul 1943; Uzunçarşılı, *Merkez-Bahriye*, s. 455-479; R. Kahane — A. Tietze, *The Lingua Franca in the Levant*, Urbana 1958, tür.yer.; E. Bradford, *Barbaros Hayrettin* (trc. Zehra Ağralı), İstanbul 1970, s. 106-114; Metin Karayazgan, *Denizci Sözlüğü (Gemici Dili)*, İzmir 1981; Ali İhsan Gencer, *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, İstanbul 1985, s. 1, 9, 21, 76, 109, 121-122, 177, 178; a.mlf., "Bahriye", *DİA*, IV, 502-509; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmiri*, Ankara 1992, s. 83-100; a.mlf., "İzn-i Sefine Defterleri ve Karadeniz'de Rusya ile Ticaret Yapan Devlet-i Aliyye Tüccarları 1780-1846", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, sy. 6, İstanbul 1991, s. 38-40; a.mlf., "Osmanlı Bahriyesinin Modernleşmesinde Yabancı Uzmanların Rolü: 1785-1819", *TD*, sy. 35 (1994), s. 177-192; Halil İnalçık, "The Rise of the Turcoman Maritime Principalities in Anatolia, Byzantium and the Crusades", *The Middle East and the Balkans under the Ottoman Empire*, Bloomington 1993, s. 309-341; Bayram Camcı v.dğr., *Türk Deniz Ticareti ve Türkiye Denizcilik İşletmeleri Tarihçesi*, İstanbul 1994, I, 141-207; Muzaffer Arkan — B. Toledo, *XIV-XVI. Yüzyıllarda Türk İspanyol İlişkileri ve Denizcilik Tarihimize İlgili İspanyol Belgeleri*, Ankara 1995, s. 226-228, 312-316; B. Langensiepen — Ahmet Güleriyüz, *The Ottoman Steam Navy 1828-1923*, London 1995; A. Tietze, "XVI. Asır Türk Şiirinde Gemici Dili", *TM*, IX (1951), s. 113-138; Cengiz Orhonlu — Turgut Işıksal, "Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar, Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *TD*, sy. 17-18 (1963), s. 77-102; S. Soucek, "Certain Types of Ships in Ottoman-Turkish Terminology", *Turcica*, VII, Paris 1975, s. 233-249; Mücteba İlgürel, "Türklerin Batı Anadolu Sahil Güvenliğine Verdikleri Önem", *TKA*, XXVII/1-2 (1989), s. 112, 117; Engin Özdeniz, "Türk Hat Sanatında Gemi Tasvirleri", *Antik ve Dekor*, sy. 27, İstanbul 1994, s. 36-38; Atanur Meriç, "Hayvan Figürlü ve Gemi Tasvirli İznik Seramikleri", *Kültür ve Sanat*, sy. 26, İstanbul 1995, s. 28-31; İskender Pala, "Seydi Kasidesi", *TT*, XXIV/144 (1995), s. 5-9; M. Streck, "Kelek", *İA*, VI, 550-552; H. Kindermann, "Kelek", *El2* (İng.), IV, 870; C. E. Bosworth, "Safina", *a.e.*, VIII, 810.



İDRİS BOSTAN

Şirket-i Hayriyye vapurlarından Güzelhisar vapuru

