PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

AVCI KUŞLAR VE KALYON ADLARINDA KULLANIMI

Yusuf Alperen AYDIN*

Osmanlı donanmasında gemiler önceleri kaptanlarının adıyla bilinirken daha sonra bir kaptan başka bir kadırga ve kalyonla sefere gönderilebilmekteydi. Bu şekilde tutulan kayıtlar ise personel ve mühimmatın takibi için güvenilir veriler sağlamıyordu. Bunun üzerine yelkenli dönemde kalyonların her biri kendilerine ait isimlerle anılmaya başlandı. İlk isimlendirmelerde önceleri kalyon renginin, baş figürlerinin ve kıç tarafındaki aynalıklara çizilen kimi tasvirlerin belirleyici olduğu görülmektedir. Daha sonraları ise kalyonlara özel isimler verilmeye başlanmıştır.

Aynalıktaki tasvire göre isimlendirilen kalyonlar arasında dikkat çekici olanlardan bazıları avcı kuş isimleri taşıyanlardır. Örneğin çok makbul ve muteber bir avcı kuş olan Sungur bunlardan biridir. Avcılık, insanlık tarihinin ortak miraslarından biridir ve neredeyse insanoğlunun dünyadaki ilk zamanlarına kadar uzanır. Türklerde de çok eski zamanlardan beri bir avcılık kültürü bulunmaktaydı. Mesela Türk dünyası coğrafyasının kimi bölgelerinde tespit edilen kaya resimleri ayrıca daha sonraki zamanlara ait bir takım eşyalar üzerine çizilmiş av tasvir veya minyatürleri ile ahşap oymalar mevcuttur. Osmanlı devrine kadar avın Türkler arasındaki önemi artarak devam etmiş ve avcılık Osmanlı sarayında bir kurum olarak gelişmiştir. Özellikle devlet ileri gelenlerinin katıldığı sürek avları savaş eğitimi olmanın yanı sıra bir anlamda hükümdarın ve devletin gücünü de simgelemekteydi.Türklerin kendilerine mahsus avcı kuşları ve doğancılık geleneği olduğundan Türkçede çok sayıda avcı kuş adı bulunmaktadır. Bu konuda yalnız arkeolojik değil, edebi kaynaklar da bulunmaktadır. Arap kaynaklarına göre doğancılık sanatı Türklerde hakan ve maiyetine mahsus sayılmakta, doğancılığı iyi bilmek bir hakanda görülmesi gereken hüner ve hikmetten kabul edilmekteydi. Osmanlılar da bu anlayışı devam ettirmişler ve devletin ilk dönemlerinden beri padişahlar avla meşgul olmuşlardır. 14. ve 15. yüzyıllarda üç kez Türkçeye çevrilen ve Osmanlı sarayında okunduğu anlaşılan Kabusnâme'de avcılığın önemi ve avcı kuşlar hakkında bilgi verilmektedir.

Kalyonlar arasında dikkat çekici olanlardan bazıları avcı kuş isimleri taşıyanlardır.

Among galleys the ones named with hunter bird were the some charming.



Haliç'te cambaz gösterisi, Levni / Spectacular Show on the Golden Horn, by Levni

En iyi avcı kuşların hangileri olduğunu ise nesir veya nazım olarak kaleme alınan bâznâme türü eserlerden öğrenmekteyiz. Bu eserlerde avcı kuşlar olarak şahin, doğan, balaban, seyfi, ispir/esper, zağanos, çakır, toygun, karakuş, atmaca ve sungur zikredilmektedir. 1549 yılında kaleme alınan bir Çince-Farsça sözlükte sungura karşılık olarak Şâh-bâz sözcüğü verilmiştir.

Görsel açıdan avcı kuşlarını bize tanıtan kaynaklar ise minyatürlerdir. Ava çıkan hükümdarların betimlendiği minyatürlerde çizilen avcı kuşlar minyatürün öznesi olan kişinin savaşçı kişiliğini simgelemekte dolayısıyla asaletin ve gücün bir sembolü haline gelmekteydi.

* Araştırma Görevlisi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü

THE USAGE IN GALLEY NAMES AND HUNTER BIRDS

*Yusuf Alperen AYDIN**

Ottoman navy ships were previously known with their captain's name, and later a cTaptain could be sent to sailing with another long ship or galley. Having been done like this way, registrations didn't provide credible datas to control personnels and provisions. Therefore, in sail period, each of the galleys began to be called with their own names. At first namings it was seen that galley color, head figures and depictions at stern were determining. At later times, it was given names peculiar to galleys.

Among galleys which were depicted according to depictions at stern board, the ones named with hunter bird were the some charming. For example, very acceptable and notable bird Sungur is one of these birds.

Hunting is one of the joint heritage of human race and it depends on nearly the first times of human. Turks have a hunting culture for a long time. For example, in some Turkish geographical regions there are paintings on rocks and hunting figures painted on some kinds of things which belong to next times and hunting miniatures, wood work carving. Till Ottoman era, importance of hunting went up and it developed as an institution in Ottoman Palace. Especially participated by leading people of government, large herd hunting was not only combat training but also symbolized the power of emperor and government. Because Turks have their own hunter birds and falconry tradition, there are a lot of hunter bird names in Turkish. There are not archaeological sources but also literatural sources about this subject. According to Arabian sources, falconry is known that it is peculiar to emperor and followings, knowing falconry well is a need to be seen as an ability of emperor. Ottomans continued this concept and emperors were busy with hunting since the first times of government. In 14. and 15. centuries traslated in Turkish three times, Kabusname which was read in Ottoman Palace gives information about importance of hunting and about hunter birds.

We can learn which bird is the best from the literary work bazname which is written as prose or verse. In these literary works it is written about these kind of hunter birds: hawk, falcon, bittern, ıspir, eagle owl, goshawk, eagle, sparrow hawk, peregrine falcon. In1549, in Chinese-Persian dictionary it standed for Şah-baz, Sungur.

Miniatures are the sources which introduce us with hunter birds visually. Miniatures in which depicted emperor who went to hunt symbolized the warrior character and so it became a symbol of nobility and power. One of the Ottomans' ways to get Sungur is presents given to emperors. Especially, ten Sungurs given as present in 1682 to IV. Mehmed and in 1700 to Sultan II. Mustafa by Russian delegates showed this fact.

* *Research Assistant , Istanbul University Faculty of Letters Department of History*

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com
PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

Osmanlı sarayının sungura sahip olma yollarından birinin padişahlara gelen hediyeler vesilesiyle olduğu anlaşılmaktadır. Özellikle Rus elçilerinin 1682'de IV. Mehmed'e ve 1700'de Sultan II. Mustafa'ya sunduğu hediyeler arasında bulunan onar sungur bunu göstermektedir.

Sungur kıçlı ve Şehbâz-ı Bahrî kalyonları

Türk tarihi açısından avcı kuşların ve özellikle sungurun ayrıca bir önemi vardır. Reşideddin'in Câmiü't-Tevârih ve Ebülgazi Bahadır Han'ın Şecere-i Terâkime adlı eserlerinde Oğuz boylarının ongunu olarak çeşitli yırtıcı/avcı kuşlar zikredilmiştir. Şecere-i Terâkime'ye göre Osmanlıların mensup oldukları Kayı boyunun ongunu Şunkar/Sungur'du.

Osmanlı donanmasında Sungur kıçlı kalyonla ilgili ilk kayıt, 1730 senesine aittir. Bu sene içinde donanmadaki kalyonlara gereken lenger sayı ve ağırlıklarını tespit etmek maksadıyla bir liste hazırlanmıştır. Listede 42 m uzunluğundaki Sungur kıçlı kalyonun yanına cedîd yani inşâsının yeni bitmiş olduğu kaydedilmiştir. 1736 yılına ait bir kayda göre ise Kapudâne-i hümâyûn kalyonu olarak hizmet vermiştir. Bu sırada İstanbul'da bulunan Avrupalı bir sefir, Osmanlı donanması ile ilgili hazırladığı belgede donanma kalyonlarının isimlerini de zikretmektedir. Kalyonlardan birinin adı White Falcon olarak ifade edilmiştir ki bu Sungur (Ak doğan) kelimesinin İngilizce karşılığıdır. Sungur kıçlı kalyon 1752 yılında donanmadaki görevini tamamlamıştır.

Kalyonlara özel isimlerin verilmeye başlandığı ilk yıllarda Sungur anlamına gelen bu kelimeye tesadüf edilmektedir. Şehbâz-ı Bahrî isimli karavele kalyonu ile ilgili olarak bazı belgelerdeki bilgilere göre bu kalyon 1739 ve 1746 senesi sonlarında Akdeniz seferi görevini tamamlayarak Tersâne-i Âmire'ye dönmüştü. 1755'te direkleri yenilenen kalyon 1758'de kullanılamayacak hale geldiğinde ise hurdaya çıkarılarak bozdurulmuştu. Bu şekilde görevden düşürülen bazı kalyonların isimleri daha sonra başka bir kalyona da verilebiliyordu.

Esper kıçlı kalyon

1718 yılında 40,5 m uzunluğundaki Esper kıçlı kalyon, Patrona-i Hümayun kalyonu olarak 700 personeliyle Venedik donanmasıyla çarpışmak üzere Akdeniz seferine çıkan donanmada bulunmaktaydı. Kalyonun, bu senede denize indirilmiş olma ihtimali cedîd (yeni) olarak zikredilmesinden anlaşılmaktadır. 1718 tarihli başka bir listede ise, bu kalyonun en son 1730'da donanmada görev yaptığı anlaşılmaktadır.

Çifte Balaban kıçlı kalyon

Kalyonların isim ve uzunluklarını kaydeden 1730 tarihli bir listede Çifte Balaban kıçlı karavele kalyonunun 29 m boyunda olduğu kayıtlıdır. Akdeniz'de korsanlık için görevlendirilen bu kalyonunun 1723'te denize indirildiği, dokuz sene sonra "çokluk işe yaramıyacağı zâhir" olduğundan görev için sefere çıktığı sırada Trablusgarb Ocağı'na verilmesi uygun görülmüştü.

Şahin kıçlı kalyon

31,5 m uzunluğundaki Şahin kıçlı karavele kalyonu da, 1733'te Cezayirigarb Ocağı'na hibe edilmişti.

Yaldızlı Şahin kıçlı kalyon

Yaldızlı Şahin kıçlı kalyonun adına ilk kez 1730 yılında hazırlanan bir listede tesadüf edilmektedir. Buna göre kalyon 38,6 m uzunluğundadır. 1736'da Riyale-i hümâyûn kalyonu olarak Akdeniz seferine çıkmıştır. 60 tunç topu olan Yaldızlı Şahin kıçlı kalyon, 1749 yılında hurdaya çıkarıldı.

Kaynakça:

- Yusuf A. Aydın, Osmanlı Denizciliği (1700-1770), (İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2007.
- Emel Esin, "Kuşcı Türk Sanatında Atlı Doğancı İkonografisi", Orta Asya'dan Osmanlıya Türk Sanatında İkonografik Motifler, İstanbul 2004, s. 169-170.
- Tuncay Zorlu, "Secrets Hidden in the Ottoman Ship Names", Essays in honour of Ekmeleddin İhsanoğlu: societies, cultures, sciences: a collection of articles, I, compiled by M. Kaçar, Z. Durukal, İstanbul 2006.

Stern Board with Sungur and Şeh-baz Galleys

In terms of Turkish history hunter birds especially Sungur have an importance. In work of art like Câmiü't-Tevârih by Reşideddin and Şecere-i Terâkime by Ebülgazi Bahadır Han it is mentioned about different hunter birds as a totem of the Oğuz people. According to Şecere-i Terâkime Ottomans Kayı part's totem is Şunkar/Sungur.

The first record related to Sungur sterned board galley belongs to 1730. In this year, it was prepared a list to fix anchor counts and weights needed to galleys. In list, near the 42 m Sungur stern board galley it was recorded cedîd that is new built. According to record in 1736, it served as Kapudâne-i hümâyûn galley. A European ambassador who was in Istanbul at that time, he prepared a document about Ottoman navy he also mentioned about navy galleys'names. One of the galleys' names was 'White Falcon' and this stands for Sungur. Sungur sterned galley completed its task in navy in 1752. In the first years of naming galleys it was confronted with that word meaning Sungur. Şehbâz-ı Bahrî named galley, according to some records, at end of 1739 and 1746 years completed its task around Mediterranean and went back to shipyard Tersâne-i Âmire. In 1755 galley's mast renewed but later when it was broken and junked. These broken galleys' names were given to the other new galleys.

Esper Sterned Galley

In 1718, 40.5m Esper sterned galley called as Patrona-i Hümayun galley, with its 700 personnel it was in the navy against Venice. It was understood that this galley was new because it was called cedid (new). 1718 dated on an other list it was written this galley was in task in 1730s navy.

Bittern Sterned Galley

1730 dated in a list in which it was recorded galleys' length and names it was written that Bittern Sterned Galley was 29 m. Charged with piracy task in Mediterranean, this galley was launched in sea in 1723 and nine years later, while it was on sail in task it was understood that it wouldn't work well ,so it was granted to Tripoli.

Hawk Sterned Galley

31.5 m Hawk Sterned Galley was donated to Algerian army in 1733.

Gilded Hawk Sterned Galley

On a 1730 dated list it was come across with this galley's name. According to that, galley was 38.6 meter. In 1736, it set sail to Mediterranean as Riyale-i hümâyûn galley. Gilded Hawk Sterned Galley which had 30 bronze cannonballs was junked in 1749.

References

- *Yusuf A. Aydın, Osmanlı Denizciliği (1700-1770), (İ.Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 2007.*
- *Emel Esin, "Kuşcı Türk Sanatında Atlı Doğancı İkonografisi", Orta Asya'dan*
- *Osmanlıya Türk Sanatında İkonografik Motifler, İstanbul 2004, s. 169-170.*
- *Tuncay Zorlu, "Secrets Hidden in the Ottoman Ship Names", Essays in honour of Ekmeleddin İhsanoğlu: societies, cultures, sciences: a collection of articles, I, compiled by M. Kaçar, Z. Durukal, İstanbul 2006.*

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

BATIKLARIN DENİZCİLİK TARİHİMİZ İÇİN ÖNEMİ

Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ*

Denizciliğe ait tarihsel bilginin oluşturulmasına katkıda bulunacak kaynakların önemli kısmı su altında yatmaktadır. Günümüze kadar bu kaynakların su yüzüne çıkarılmasında daha çok balıkçı ağlarının, sünger avcılarının veya sportif amaçlı yapılan dalışların tesadüfi katkıları etkili olmuşken 20. yüzyılın ikinci yarısında bir bilim dalı olarak yapılanmasını tamamlamaya çalışan su altı arkeolojisinin bilinçli çabaları söz konusudur. Su altı arkeologları uygarlıkların izlerini su altında takip ederken özellikle gemi batıkları bu çabaların en popüler nesnesi durumundadır.

Gemi, eski çağlardan itibaren suların ayırdığı bölgeler arasında ilişki kurulmasında temel ulaşım aracı olmuştur. Ancak bu ilişki kurma çabalarının birçoğu deniz yolculukları sırasında yaşanan kazalar sonucunda gemilerin batmasıyla gerçekleşememiştir. Gemilerin batma nedenleri arasında korsan saldırıları ya da savaş esnasında alınan yaralar, gemide çıkan yangınlar, geminin aşırı su alması gibi faktörler sayılabilirse de deniz kazalarının yaşanmasında asıl rolü doğal koşullar oynamıştır. Modern zamanlara kadar seyir bilgisi ve gemi teknolojisindeki yetersizlikler deniz yolculuklarını hava ve çevre koşullarından kaynaklanan tehlikelere daha açık hale getirirken yaşanan kazaların büyük bölümü bu tehlikelerden kaçamamanın sonucudur. Eski çağlardan günümüze bilim ve teknolojideki gelişmeler deniz yolculuklarını bu tehlikelere karşı daha güvenli hale getirdiyse de tamamen ortadan kaldıramamıştır.

Denizciliğe ait tarihsel bilginin oluşturulmasına katkıda bulunacak kaynakların önemli kısmı su altında yatmaktadır.

Most of the sources that make a contribution in composing of historical information about marine have been under the water.





Bir gemi kazası söz konusu olduğunda, olayın gerçekleştiği dönemde mümkün olduğu ölçüde kurtarma çalışmaları yapılıyordu. Kazanın ardından geminin kargosundan karaya vuranlar kısmen az zararla kurtarılabilmekteyken deniz dibini boylayan mal ve eşyaların kurtarılması ise bir su altı çalışmasını gerektirmekteydi. Dalgıçların su altında uzun süre ve rahat çalışmalarına imkan sağlayacak su altı solunum cihaz ve araçlarının bulunduğu 19. yüzyıla kadar su altı çalışmalarının gerçekleştirilmesi oldukça zor bir işti. Bu tür çalışmaların özellikle donanma gemilerinin batıklarından kurtarılabilecek önemli malzemeleri çıkarmak amacıyla Osmanlı Devleti tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Bu amaçla önce batığın yerinin tespit edilmesine çalışılmakta ve bu iş için arayıcı ağ, arayıcı kayık gibi araçlar kullanılmaktaydı. Bunun ardından mümkünse gemi su yüzüne çıkarılmaya çalışılmaktaydı. Bu iş için uygulanan yöntemlerden biri, su altındaki geminin halatlarla bağlanması ve bu halatların yüzeydeki gemilerde bulunan makaralar vasıtasıyla çekilerek çıkarılması şeklindeydi. Kullanılan bir başka yöntem ise, gemilerin altından geçirilen halatların uçlarına içi su dolu fıçılar bağlanır, daha sonra tulumbalar yardımı ile fıçıların içindeki su boşaltılarak yerine hava doldurulur ve hafifleyen fıçılarla birlikte geminin de su yüzüne çıkması sağlanırdı. Bu işlemler sırasında su altında çalışmak üzere dalgıçlar kullanılmaktaydı. Osmanlı'da dalgıçlara gavvas, sömbeki gibi adlar da verilmekteydi. Osmanlı Devleti'nin sualtından kurtarmak üzere en çok önem verdiği parçalar top, gülle, gemi demiri gibi hem maddi değeri yüksek olan hem de su altında uzun süre bozulmadan kalabilen madenlerden yapılmış araç-gereçlerdi.

* Yrd. Doç. Dr., Mersin Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü.

THE IMPORTANCE OF SUBMERGED SHIPS FOR OUR NAVAL HISTORY

*Şenay ÖZDEMİR GÜMÜŞ**

Most of the sources that make a contribution in composing of historical information about marine have been under the water. Until nowadays, fishing nets, sponge fishermen or sport diving contributed the emerging of these sources by chance. But on the second part of 20th century, underwater archaeology tried to complete its foundation as a science and did the emerging of these sources deliberately. While the underwater archeologists are following the traits of civilizations under the water, especially submerged ships are the most popular subjects for them.

Ships have been a fundamental tool for the transportation between the areas separated by water since the ancient times. But most of these transportation efforts couldn't be fulfilled because of the accidents and sinking during the sailing. The reasons for sinking can be count as pirate attacks, damages during the fight, fires and excessive water input to ship. But the main reason was natural conditions. Till modern times, the deficiencies in ship technology and cruise decreased the sail security against the dangers caused by air and environment conditions. So the big part of accidents caused by these dangers. Although the innovations in science and technology from the ancient times to modern times made the sails and voyages safer, they couldn't wipe these dangers out completely.

When there was a ship wreck, ship rescue works were done as possible as in that period. After the ship wrecks, the goods washed up onto the sea used to be rescued but for the goods that went under the water, underwater works used be required. These underwater works were very difficult for divers till the 19th century when the tools that would provide the divers to work under the water easily and for a long term. It is known that such works were done by Ottoman Empire in order to rescue the important things of submerged navy ships. At that time with this aim, firstly the place of submerged ship was tried to be found and then some tools such as "arayıcı ağ" and "arayıcı kayık" (seeker nets and seeker boats) were used to do it. After this step, if it was possible, the ship was tried to take out from the sea. One of the ways used for this operation was that the ship was tied to the lines and it was taken out by means of reels on the ships. The other way was that barrels full with water were tied to end of the lines, then these lines wrapped the ships and water in the barrels were emptied by the help of pumps and were filled with air. The barrels full with air used to go up to surface of water and with themselves, they brought the barrels too. During these operations, divers were used in order to work under the water. The divers in Ottoman period were also called as gavvas or sömbeki. The things important for Ottoman Empire were cannonballs, round shots and anchors for ships. They were important because they had high value; also they were made by the material that could resist under the water for a long time.

* *Assistant Professor, Mersin University, Faculty of Science and Letters, Department of History*

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

Deniz kazasının yaşandığı dönemde gerçekleştirilen bu kısıtlı kurtarma çabalarına kıyasla batıkların büyük kısmı battıkları andan itibaren yüzlerce yıl insan eli değmeksizin su altında beklemektedirler. Bu bekleyişin uzaması ise batıklara ait birçok önemli bilginin kaybolmasına neden olmaktadır. Gemilerin ahşap, kumaş, ip, ...v.b. malzemeleri sualtında uzun süre dayanamamakta, bozulmakta; ancak maden, cam, kilden yapılmış eşya ve araç-gereçler günümüze ulaşabilmektedir. Battıktan sonra üzerinin çamur gibi bir maddeyle kaplanması batıkların sualtında uzun süre bozulmadan kalmasına yardımcı olmaktadır. Günümüzde su altı arkeologları denizde yatan bu hazineleri önce yerlerini tespit ederek, sonra zorlu bir su altı çalışmasını gerçekleştirerek gün ışığına çıkarmak üzere çaba harcamaktadırlar.

Batık potansiyeli açısından Türkiye suları günümüzde dünyanın zengin bölgeleri arasındadır. Anadolu kıyılarının antik dönemden itibaren en işlek deniz rotaları arasında yer alması ve deniz yolculuklarının yüzyıllarca kıyı hatlarını izleyerek gerçekleşmesi bu kıyıların tarihin çeşitli dönemlerine ait gemi enkazlarını barındırmasında etkili olmuştur.

Türkiye'de su altı arkeolojisinin kurumlaşmasında ve bu sularda yatan tarihin su yüzüne çıkarılmasında Amerikalı sualtı arkeoloğu George Bass önemli rol oynamıştır. George Bass ve ekibi 1960'lardan itibaren birçok batık kazısını gerçekleştirmiştir. Günümüzde ise Türkiye'deki batık dalışlarının önemli bölümü Türkiye kaynaklı enstitü ve kuruluşların desteğiyle, Türk sualtı arkeologları tarafından gerçekleştirilmektedir.





Bu güne kadar Türkiye sularında tespit edilen ve sualtı çalışmaları gerçekleştirilen batıkların önemli bölümü Akdeniz ve Ege sularında batan antikçağ ve ortaçağ kökenli gemilerdir. Türk denizcilik tarihinin ilk dönemlerine ışık tutacak nitelikte Anadolu'nun beylikler dönemine ait bir batık henüz tespit edilememiştir. Bulunan Osmanlı batıklarının da sayısı fazla değildir ve daha çok 18. ve sonraki dönemlere tarihlendirilmektedir. Bu çerçevede bilinen ve sualtı çalışmaları yapılan en erken Osmanlı batığı 16. yüzyıla ait Bodrum yakınlarında battığı bölgenin adını taşıyan Yassıada Batığı'dır. 18. yüzyıla ait olup Marmara'da dalışları yapılan Kapıdağ Yarımadası ve Halkoz Adası yakınlarında da aynı gemiye ait olduğu düşünülen gemi kalıntıları tespit edilmiştir. Osmanlı Devleti'nin deniz savaşlarına sahne olan bölgeler batık potansiyeli açısından sualtı arkeologlarının dikkatini çekmektedir. Bu bölgelerden bir tanesi Osmanlı Donanması'nın 1768 -1774 savaşı sırasında Ruslar tarafından yakıldığı Çeşme Limanı'dır. Bu bölgede batan Osmanlı gemilerine ait top ve demir gibi malzemenin kurtarılması için savaş sonrasında Osmanlı Devleti tarafından su altı çalışmaları yapılmıştı. Yakın tarihte de bu batıklardan kalanları tespit etmek üzere bölgede dalışlar gerçekleştirilmiş ve Osmanlı donanma gemilerinden Burcu Zafer olduğu düşünülen bir geminin enkazı bulunmuştur. Özellikle Çanakkale ve Marmara suları, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı yıllarında yaşanan deniz mücadelelerinin izlerini taşıyan birçok batık barındırmaktadır.

Bugün gerek Türkiye gerekse dünya kamuoyunun yakından izlediği önemli bir gelişme de İstanbul'da Marmaray Projesi kazılarında yaşanmıştır. Metro çalışmaları sırasında Yenikapı bölgesindeki kazılar İstanbul'un Bizans döneminde kullanılan önemli bir limanı olan Theodosius Limanı'nın günışığına çıkmasını sağlamıştır. Bu limanda çamur tabakaları arasında korunmuş halde bulunan birçok gemi kalıntısı bulunmuştur. Burada, su üstünde gerçekleştirilen batık kazıları Bizans gemiciliğine dair zengin örnekler sunarken, Yenikapı bölgesinin 11. yüzyıla kadar liman işlevini sürdürdüğünü de ortaya çıkarmıştır.

In spite of the restricted rescue works carried out during the sea accident, most of the submerged ships have been waiting since the time they sank without any interruption. This waiting cause disappearing of important information about submerged ships. Materials like wooden, cloth, rope, etc. can not resist under the water and become non usable. But some goods and tools made by metals, glasses and clay can resist and reach today. Being covered with a substance like mud is very beneficial for submerged ships because such substances help to not being spoiled the submerged ships under the water. These days, underwater archaeologists firstly find the location of submerged ships and then they try to take out them to the earth carrying out a harsh underwater work.

Turkey is among the richest countries with respect to submerged ship potential. The coasts of Anatolian have been take place among the busiest sea-lines and the sea travels have been carried out following the shore lines since the ancient times. So these factors have been effective for these shore lines to have ship wrecks of various historical periods.

George Bass -an American underwater archeologist- played an important role in the foundation of underwater archeology in Turkey and taking out the submerged history under the water. George Bass and his team have carried out many underwater excavations since 1960s. And now, big part of diving for submerged ships has been performed by Turkish underwater archeologist with the help of Turkish institutions and foundations.

Till these days, most of the submerged ships found and done their underwater works are the ships of Archaic age and Middle age sank in Aegean and Mediterranean area. There haven't been any submerged ship that would give information about the early steps of Turkish shipping activities and period of beyliks in Anatolia. The number of found submerged ships is very few and all are from 18th century and later. About this subject, the oldest, known ship is Yassıada Submerged Ship whose name is the place that it sank near Bodrum and its underwater works were performed. There is another submerged ship which was thought to belong to 18th century in Marmara and some parts, probably belong to this ship, were also found in peninsula of Kapıdağ and Halkoz Island. The areas in which Ottoman sea fights performed are being attracted attention of underwater archeologist with their submerged ship potential.

One of these areas is harbor of Çeşme where the Ottoman fleet was fired by Russian in 1768-1774 war. After the fight, the underwater works were done in this area by Ottoman in order to rescue the material like steel and cannonballs of submerged ships. Recently, some diving have been performed and a ship wreck thought as Burcu Zafer - a navy of Ottoman - have been found. Especially, the waters of Marmara and Çanakkale have been sheltering a lot of ship wrecks that have traces of sea fights happened during the World War I and Turkish Independence War.

Recently, an important progression watched by both Turkey and world has happened in excavation of Marmaray Project. During the Metro operations, the excavations in Yenikapı revealed the Theodosius Harbor used as an important harbor during the Byzantine in İstanbul. A lot of sea wrecks were explored in this area. All of them were covered with mud layers that help them to be preserved. Meanwhile, the submerged ship excavations performed on the earth revealed important examples about Byzantine shipping and it showed that Yenikapı area was used as harbor until 11th century. So the ship remains, goods and other materials found during this excavation are

PDF-XChange Viewer Click to buy NOW! www.docu-track.com

Nitekim bu kazılar sırasında çıkarılan gemi kalıntıları, eşya ve objeler İstanbul'un sahip olduğu kültür mirasının zenginliğinin örnekleri olarak İstanbul Arkeoloji Müzesi'nde sergilenmeye başlanmıştır.

George Bass, batıkları "…gemicilikle ilgili birer zaman kapsülü" olarak nitelemektedir. Gerçekten de gemiler battıktan yüzyıllar sonra keşfedildiklerinde, depolayabildikleri ve de günümüze sağlam ulaşabildiği ölçüde ait olduğu dönemin denizciliği hakkında birçok ipucu taşımaktadırlar. Batıklarda bulunan eşya ve araç-gereçlerin yapım tarihlerinin tespiti aynı zamanda geminin de ait olduğu dönemin belirlenmesini sağlamaktadır. Bunların yapım teknikleri, biçim özelliklerine bakılarak veya şanslı hallerde üzerinde yazı bulunan bir nesne sayesinde geminin hangi millete ait olduğu tespit edilebilmektedir. Yine gemiden arta kalanlar onun bir savaş gemisi mi yoksa ticaret gemisinin olduğunun anlaşılmasında yardımcı olmaktadır. Ticari malların dışında, gemide bulunan araç-gereçler ise ait oldukları dönemin deniz yolculuğunun koşullarına ve denizcilerin gemideki yaşantılarına dair kısıtlı da olsa ipuçları vermektedir.

Batıkların yerleri ise deniz yolculuğu sırasında hangi rotaların izlendiği konusunda fikir vermektedir. Bazı noktalarda üst üste birkaç batığın yer alması deniz rotalarının tehlikeye açık bölgelerini işaret etmektedir. Nitekim yukarıda bahsedilen Yassıada Osmanlı batığının yanında Roma ve Bizans gemilerinin de bulunması bunların ada yakınındaki sığlığa çarparak battıkları olasılığını akla getirmiştir. Özellikle ticaret gemisine ait batıkların kargolarındaki mallar da yolculuğun hangi limandan hangi limana yapıldığının, deniz ticaretinin rotasının tespit edilmesine yardımcı olmaktadır. Nitekim Bass ve ekibinin bulduğu M. Ö. 1200'lere tarihlenen Gelidonya batığının Suriye kıyılarından kalktığı, Kıbrıs'a uğradıktan sonra Anadolu kıyılarında battığı anlaşılmıştır.

Batıkların denizcilik tarihine dair bir başka önemli katkıları, özellikle bilgilerin kısıtlı olduğu modern dönem öncesi gemi inşa teknolojisi hakkında bilgi vermeleridir. Nitekim bu konuda Yenikapı'da bulunan hemen hemen tamamen korunmuş durumdaki gemilerden Bizans gemi inşa tekniklerine dair çok önemli bilgi edinilmiştir. Yenikapı batıklarının aksine su altındaki batıkların gemi inşa bilgilerimize katkıları ise ancak geminin ahşap gövdesinin denizde bozulmadan günümüze ulaşabildiği ölçüde mümkündür. Nitekim Türkiye kıyılarında bulunan eski tarihli batıkların ise çoğu kez gövdesine değil içindeki eşya ve araç-gerece ulaşılmıştır. 16. yüzyıla ait Yassıada Osmanlı batığında geminin kaplamalarının birbirine tutturulmasında demir çivi kullanıldığı tespit edilirken, geminin boyutları ise 21-23 metre uzunluğa 7 metre genişlik olarak tahmin edilmektedir.

Gerçekleştikleri dönemin talihsiz olayları olan gemi kazaları bugün denizcilik tarihi çalışmaları için bir fırsat olmaktadır. Bugüne kadar yapılan çalışmalar Türkiye sularındaki batıkların sadece Türk Denizcilik tarihini değil antikçağdan bugüne Anadolu'nun denizcilik tarihinin açıklanmasına yardımcı olacak potansiyele sahip olduğunu göstermiştir. Ancak, batıklar her ne kadar öncelikle denizcilik tarihine ışık tutacak kaynaklar olarak ilgi çekse de bize anlattıkları aslında daha geniş bağlamda uygarlık tarihinin bir parçasıdır.

Kaynakça:

- George F. Bass, *Su Altında Arkeoloji*, (Çev. Z. Hasırcıoğlu), İstanbul 2003.
- Harun Özdaş, "Osmanlı Batıkları", *Batı Anadolu Türk Denizciliği*, (Ed. M. Özerler-E. Asyalı), İzmir 2009.
- Şenay Özdemir, "*Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar*", OTAM, 19, Bahar 2006

being showed in Istanbul Archeological Museum as examples of cultural heritages of Istanbul.

George Bass describe the submerged ships as " …time capsule for shipping". As he mentioned, the submerged ships have a lot of traces about the period that they belong to as possible as they could store, when they explored years after they sank. The detection of goods and tools in the ships also provide the detection of ship's period. Searching the production techniques, form characteristics and, if we lucky reading a note or writing on it, we can understand that which nationalities a ship belong to. Or the remains of a ship help us to understand that if it was a navy or a commercial ship. The equipments in the ship except from commercial goods have restricted traces about the voyage conditions and information about the sailor's lives in the ships in their period.

The location of submerged ships gave an idea about which routes were being followed during the sail. There are some submerged ships in the same locations with almost the same dates so this means that these routes were dangerous for shipping. For example, in the same area in which the Yassıada ship wreck-mentioned before- was found, the ships of Rome and Byzantine were found too; so this imply that, probably, they sank crashing the shallow part near Yassıada. Especially, the goods in commercial submerged ships reveal that where the departure and arrival places of sails were and they show us the route of the shipping trade. So, for example Bass and his team found the Gelidonya ship wreck-originated in B.C. 1200s, and it helped us to understand that its departure point was coasts of Syria and it visited the Cyrus then it sank near the coasts of Anatolia. The other benefit of submerged ships for shipping history is that they give us information-very restricted- about technology of shipbuilding before modern times. So the nearly completely preserved ships found in Yenikapı give us important information about shipbuilding techniques of Byzantine. On the contrary the ships in Yenikapı, the submerged ships under the water give us information about shipbuilding on the condition that their wooden bodies aren't damaged in the water. But only goods and equipments were found instead of their bodies in the old-dated submerged ships found on the coasts of Turkey. It was detected that there was steel nails in the cover of the Yassıada Ottoman submerged ship and the length of ship was 27 meters, width of it was 7 meters.

The sea wrecks were absolutely unlucky situations for their period but now they are important opportunities for today's marine history operations. The operations that have been carried out until today showed that the submerged ships have potential to help to identify not only Turkish but also Anatolian shipping history from the ancient times to these days. But no matter the information of submerged ships generally draw attention as sources that will help to identify of shipping history, actually they will give us information about the civilization history.

References

- *George F. Bass,* Su Altında Arkeoloji, *(Çev. Z. Hasırcıoğlu), İstanbul 2003.*
- *Harun Özdaş, "Osmanlı Batıkları"*, Batı Anadolu Türk Denizciliği, *(Ed. M. Özerler - E. Asyalı), İzmir 2009.*
- *Şenay Özdemir,* "Osmanlı Denizciliğinde Gemi Kazaları ve Dalışlar", *OTAM, 19, Bahar 2006.*