

Akdeniz ve Hint Okyanusu Gemicilik Geleneklerinin Genel Bir Mukayesesi

Nihal ŞAHİN UTKU*

Akdeniz ve Hint Okyanusu Gemicilik Geleneklerinin Genel Bir Mukayesesi

Özet

Hint Okyanusu'ndaki gemi çeşitleri ve gemi yapım teknikleri, Akdeniz bölgesindeki gemicilik geleneğinden oldukça farklı bir şekilde gelişmiştir. Bu çalışma, Portekizlilerin bölgeye gelmesiyle birlikte önemli bir değişim yaşamış olan Ortaçağ Hint Okyanusu gemicilik geleneği ile Akdeniz denizcilik geleneği arasındaki farkları ve bu farklılıkların ardında yatan gerekçeleri öz bir şekilde ele almaktadır. Çalışmada, bu farklılıkların, sadece kara ve deniz coğrafyaları arasındaki farklılıklarla anlaşılamayacağı, aynı zamanda siyasi ve kültürel etkilerin de dikkate alınması gerektiği vurgulanmıştır. Bu çerçevede, gemicilik açısından Akdeniz'de siyasi etkenler, Hint Okyanusu'nda ise zorlu iklim ve coğrafya ön plana çıkmaktadır. Sonuç olarak, bu örnek üzerinden teknolojik ve teknik gelişmeleri inceleyen benzer nitelikli karşılaştırmalı analizlerin, bu süreçte etkili olan maddi, kültürel, sosyal ve siyasi etkileri de hesaba katmaları gerektiği ifade edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Akdeniz, Hint Okyanusu, Gemi, Gemicilik

The General Comparison of the Shipbuilding Traditions of Mediterranean and Indian Ocean

Abstract

The shipbuilding techniques of the Indian Ocean were different in history than the ones in the Mediterranean in the period until the arrival of the Portuguese to region. We explore these differences and summarize the reasons behind these traditions. The study proposes that these differences cannot be understood by just contrasting the geographical factors, but that political and cultural conditions must also be compared. Accordingly, it is seen that while political conditions were especially important in the development of ships in the Mediterranean, ships in the Indian Ocean were essentially designed with the climate and the geography in mind. In conclusion, it is expressed that similar studies on technology development should also consider material, cultural, social and political factors.

Key Words: Mediterranean, Indian Ocean, Ship, Shipbuilding

1. Giriş

Doğuşundan itibaren kısa bir süre içinde geleneksel dünyanın kadim medeniyet havzaları boyunca üç kıtada gerçekleştirilen askerî, siyasi ve ticari ilişkilerle hızla genişleyen İslam dininin yayılma kanallarının salt karadan olmadığı, İslam tarihi çalışmalarında kimi zaman unutulmuş bir gerçektir. Genç İslam devletinin, karada kazanılan başarıları denize taşımaya yönelik özel politikalar geliştirdiğini, kısa zamanda Arap savaşçılarının denizde de korkulan askerler olduğunu belirtmek gerekir. Yarımada dışına hızla yayılan bu dini, anavatanından uzak köşelere taşıyan elçi, asker ve tacirin Akdeniz, Kızıldeniz, İran Körfezi, Hint Okyanusu ve daha uzaklarda Çin Denizi'nin sularına oldukça erken bir dönemde girdikleri; bu güzergâhlarda başlangıçta Yemenli Araplar da dâhil olmak üzere yerel unsurları kullandıkları, ancak zaman içinde Bizans'ın deniz gücüyle başa çıkabilecek ölçüde güçlü bir gemicilik ve denizcilik geleneği tesis ettikleri göz ardı edilmemelidir. Bu çalışma, Arap

* Nihal ŞAHİN UTKU, Dr., Marmara Üniversitesi, İlahiyat Fakültesi, nihlutku@yahoo.com

gemicilik geleneğinin temelini ve iki ayrı tarzını belirleyen Akdeniz ve Hint Okyanusu gemicilik tarzlarının İslam öncesi dönemden Portekizlilerin Hint Okyanusu'na girmelerine kadarki süreçte, kısa bir karşılaştırmasını yapmayı hedeflemektedir.

2. Farklılıklar ve Benzerlikler

Devlet geleneği olmayan ve verimsiz bir coğrafya üzerinde ortaya çıkan bir dinin müntesipleri olarak, süratle buldukları coğrafyanın sınırlarını aşan ve önemli bir deniz gücü olmayı başaran Arapların gemicilik geleneği, tabii olarak hem Akdeniz'in Bizans tecrübesinden, hem de Hint Okyanusu'na komşu halkların denizcilik ve gemicilik geleneklerinden beslenerek gelişme göstermiştir. Portekizlerin, Ümit Burnu'nu dolaşarak Kızıldeniz ve Hint Okyanusu'na gelişleriyle birlikte bariz bir kesintiye uğrayan bu denizcilik geleneği, bir taraftan söz konusu iki denizin gemicilik tarzlarını harmanlarken, diğer taraftan da her iki denize has iki ayrı tarz ortaya çıkarmıştır.

İlgili dönemde, söz konusu iki denizin gemicilik geleneklerini karşılaştırmak esas itibarıyla kolay bir çaba değildir. Kaynak yetersizliği bir yana, mevcut kaynakların farklı coğrafyalara ve farklı dönemlere atıfta bulunuyor olması, karşılaştırma yapmak için gereken genellemeleri büyük ölçüde engellemektedir. Bu bakımdan Hint Okyanusu gemileri ile ilgili resim, birinci el kaynak ve arkeolojik kalıntının az olması sebebiyle, başta meşhur coğrafyacı İdrîsî olmak üzere, İbn Cübeyr (XII. yüzyıl), Marco Polo (XIII. yüzyıl), İbn Battûta ve Montecorvino'lu John (XIV. yüzyıl) gibi seyyahlarla Ahmed b. Mâcîd ve Süleyman el-Mehrî gibi bölge denizciliği konusunda önemli bilgiler sunan denizcilerin kaleme aldıkları eserlerdeki atıflar oldukça önem taşımaktadır. Bu kaynaklardan elde edilen teknik bilgiler ışığında, Portekizlerin bölgeye gelmesine kadar söz konusu gemicilik tekniklerinin fazla değişmediği ileri sürülebilir (Hourani, 1995, ss. 87-8).¹ İlgilendiğimiz dönem itibarıyla Afrika'nın doğu sahilleri ile Malay adalarının ötesine uzanan bölgede, büyük ölçüde Arap gemicilerin etkin olduğundan hareketle (Watt, 1986, s. 43; Cahen, 1990, s. 156), söz konusu kaynakların bölge denizciliği hakkında ancak genel bilgiler verebileceğini söyleyebiliriz.

Diğer yandan Arapların Akdeniz'deki gemicilik geleneği konusunda, özellikle Fatımi ve sonrası döneme ait kaynaklar ışığında bilgi sahibi olmaktayız. Bu gelenek, büyük ölçüde Akdeniz'deki Yunan-Finike-Roma-Bizans gemicilik geleneğinin bir devamı niteliğindedir. Emevi döneminde kurulan ilk filoların Bizans'tan kalma tersanelerde ve o tersanelerdeki ustalar tarafından tesis edildiği göz önüne alınırsa, Akdeniz'deki Arap gemiciliğine ait bilgilerin esasında teçhizatı tam olarak bilinmeyen Bizans gemileri hakkında da malumat verebileceği öngörülebilir (Kâşif, 1986, s. 99).

Akdeniz ile Hint Okyanusu gemiciliği arasındaki farkları esas itibarıyla üç temel sebebe dayandırmak mümkündür. Bunlardan ilkinin, iki deniz arasındaki "sükunet farkı" olarak ifade edebiliriz. Siyasi istikrar açısından Hint Okyanusu, Akdeniz'e nispetle çok daha sakin bir denizdir. Hem Müslümanlarla Bizans ve diğer Avrupalı güçler, hem de farklı Avrupalı devletler arasında tarih boyunca süregelen mücadeleler, Akdeniz'e de sirayet etmiş ve bu deniz kıyısındaki bölgeleri savaş hattına

¹ Ayrıca bkz. G. R. Tibbets (1993, s. 51).

dönüştürmüştür (Abbâdî ve Sâlim, 1981, s. 254; Christides, 1989, s. 77; Cahen, 1990, s. 155; Bostan, 1996, s. 10; Kayaoğlu, 1985, s. 106). Öte yandan, Kızıldeniz ve İran Körfezi kolları da dahil olmak üzere Hint Okyanusu, Akdeniz'le karşılaştırıldığında nispeten barış içinde seyirin mümkün olduğu, modern tabirle "mare liberum" yani serbest deniz olarak tarif edebileceğimiz bir bölgeydi. Kıyı devletlerin bu büyük okyanus üzerindeki seyri etkileyebilecek fazlaca imkânları yoktu. Zira bu, ancak muazzam filoların tesisiyle mümkün olabilirdi (Pearson, 2000, s. 42). Özellikle İslam sonrası dönemde daha da belirginleşen bu karşılıklı barış ortamında tabii olarak çok sayıda korsan gemisi de yüzmekteydi. Ancak korsanlara karşı ticaret gemileri içinde konuşlanan askerler ve ticaret filolarının kendi limanlarına uğramasından kazanç sağlayan kıyı devletlerin devriye filoları, bölgenin emniyetini sağlamada belli ölçüde yeterli kalıyordu. Deniz savaşlarına ve düşman gemilerin mahmuzlu saldırılarına karşı dirençli tasarlanan Akdeniz gemilerinden farklı bir şekilde çivisiz olarak inşa edilen Hint Okyanusu'nun ticarî amaçlı gemilerindeki yapım teknikleri, bu tür devriye gemilerinde de, korsan gemilerinde de kullanılıyordu (Cahen ve Colin, 1991, s. 130; Arenson, 1989, s. 247).

İkinci ayırt edici özellik, bu iki denizin, üzerindeki gemilere sunduğu ortamların farklılığından kaynaklanmaktaydı. Hint Okyanusu, bugün dahi uzun ve şiddetli süren fırtınaları ile şöhret kazanmıştır. Daha da önemlisi, bu okyanusun batı tarafından girişi niteliğindeki Kızıldeniz ve İran körfezi, liman olma özelliği taşımayan kıyı şeridi, ters akıntı ve rüzgarları, kıyıya yanaşmayı çoğu yerde engelleyen sığlıklar ve su yüzeyinin hemen altındaki mercan kayalıkları sebebiyle, kadim dünyanın en ürkütücü su yolları olarak tanınmaktaydı. Buna karşılık Akdeniz, acemi deniz yolcuları için bile göze alınabilecek bir seyahat imkânı sunmaktaydı. Bu denizde ambarları tazelemek için güvenli limanlar ve fırtınalardan sığınmak için korunaklı koylar bulmak zor değildi. Bunun için zamanla gelişmiş olan Avrupa, Anadolu, Kuzey Afrika ve Levant sahillerini izlemek veya birbirine bir günlük mesafede bulunan adaları ziyaret etmek yeterliydi (Heyd, 1975, s. 197).

Gemi yapımı da tabii olarak bu coğrafi ve iklimsel farklılıklardan etkilenmekteydi. Mesela her ne kadar gemilerin şekilleri bir bölgeden diğerine değişse de, esasında Akdeniz'de IX. ve XII. yüzyıllar arasındaki dönemde gemi yapımı ve mürettebatın görev dağılımı gibi konularda ortak bir gelenekten bahsedilebilmektedir (Christides, 1988, s. 317).

Bu çerçevede, Akdeniz gemilerinin neredeyse tamamı, esas itibarıyla iki ana cins gemiden neşet etmiş gözükmemektedir. Bunlardan ilki, uzun ve ince hatlarıyla kadirge, diğeri de yuvarlak görüntüsüyle kalyondur. Her ne kadar XVI. yüzyıldan sonra gemilerin gövde yapılarıyla donanımında bazı değişiklikler olmuşsa da, buharlı gemiler dönemine kadar Akdeniz gemileri, esas olarak bu iki gemi cinsinden türemiştir. Hint Okyanusu'nda ise çok daha zengin bir gemi çeşitliliğinden söz etmek mümkündür. Hint Okyanusu gemileri, gövde yapıları ve genel şekilleriyle bölgeden bölgeye ciddi farklılıklar göstermekteydi. Dahası tek bir bölge içinde bile değişik amaçlara, su ve hava şartlarına uygun tasarımlarla karşılaşmak mümkündür. Mesela, Cambay körfezinin şiddetli gelgitlerine uygun yerel tekneleri yalnızca bölge ahalisi kullanabiliyor, ancak bu tekneler kıydan fazla uzaklaşamıyordu. Kaynaklarda Hint Okyanusu'nda kullanılan gemilerle ilgili olarak verilen isim çeşitliliği bile, bu konuda belli bir fikir vermektedir. Bu isimlendirmelerin bir kısmını, aynı tür gemilerin muhtelif

bölgelerdeki farklı kullanımları olarak değerlendirsek bile, bugünkü Hint Okyanusu çevresindeki yerel ve geleneksel gemi şekillerinin çeşitliliği, bir ölçüde geçmişteki farklılıkların işareti sayılabilir.

Hint Okyanusu'nun genelinde bölgesel olarak tanımlanabilir üç ayrı gemi türünden söz edebiliriz: Arap - Hint, Malay ve Çin. Arap - Hint geleneğinin ortak bir gövde yapısından ürettiği çeşitli gemi tiplerinin müşterek özelliği, Latin yelkeni ve benzer yapım tekniklerine sahip olmasıydı. Tipik bir Arap - Hint gemisinin (yerine göre *boom*, *zambuk* ve *dow* olarak isimlendiriliyordu) her iki ucu (pupa ve pruva) da sivri olup, antik Mısır teknelerinde de rastlandığı gibi, geminin iskeletinden önce dış kabuğu yapılmaktaydı. Bu yöntemin özellikle Hint Okyanusu'nun bu kesimlerinde oldukça yaygın olduğu bilinmektedir (Chaudhuri, 1985, ss. 141, 148). Diğer yandan güçlü akıntılılarıyla bilinen Endonezya - Malay adalarında bu bölgeye has seri ve derinliksiz tekneler (prahu ve sampan) yaygınlık gösterirken (Chaudhuri, 1985, s. 141), Çin'de de her boyda üretilen bambu yelkenli (Nuhayfî, 1974, s. 29) cönkler kullanılmaktaydı (Chaudhuri, 1985, s. 141).

Hint Okyanusu'nun bu üç ana gemicilik tarzı, kendi içinde de çeşitli gemi türlerine ayrılıyordu. Mesela gemi gövdesinin suyun altında kalan kısmının şekli, girilecek suların ve kıyıların tabiatı ve derinliği ile liman ve demirleme mekânlarının sıklığına göre değişebiliyordu. Dümen mekanizması da, ana gelenekten bağımsız olarak, benzer sebeplerle bir gemi tipinden diğerine farklılık gösterebiliyordu. Endonezya ve Kızıldeniz gibi mercan kayalıklarının yoğun olduğu bölgelerde, "boyna kürek" olarak bilinen normal dümen mekanizması yerine, "pupa dümen" düzeneği kullanılıyordu. Zira bu tip dümenler sayesinde, hem geminin manevra kabiliyetini arttırmak, hem de engellerin etrafından daha dar bir açıyla dolanabilmek mümkün oluyordu. Bu da, geç fark edilen bir engeli bertaraf etmek için elzem bir hareketin gerçekleştirilebilmesi anlamına geliyordu. Gemilerin büyüklüğü de farklılık arz eden bir başka husustur. Her gemi her denize giremiyor, her limana yanaşamıyordu. Genellikle dört kulaçtan fazla su çeken derin su gemileri her limana yanaşamıyor, bu sebeple ya açıkta demirliyorlar ya da limana mavna ve salapuruya gibi çekici teknelerle çekiliyorlardı. Her iki halde de küçük tekneler vasıtasıyla yüklenip boşaltılıyorlardı. Bu ise hem zorlu, hem de maliyetli bir uygulama demektir. Diğer yandan da her gemi, Hint Okyanusu'nun gerektirdiği uzun mesafeli yolculuklara çıkamıyor, kıydan çok fazla uzaklaşamıyordu. Bu sebeple, hem büyük hem de küçük çaplı gemiler deniz aşırı ticaret ağının tabii birer parçasıydılar. Sahil ticaretine yönelik gemiler, ağırlıklı olarak aktarmaya dayalı, hızlı ve küçük çaplı ticaretten kazanmak amacıyla inşa ediliyordu. Gemiler seri ve küçük olmalı, sıklık suları ve kayalık bölgeleri rahatlıkla aşabilmeliydi. Bu tip gemiler, Hint Okyanusu'nun her sahilinde bölgenin şartlarına uygun şekilde imal ediliyordu (Chaudhuri, 1985, ss. 147-8). Diğer yandan uzun mesafeli ticaretin daha büyük gemilerle yapılması gerekmektedir. Aden'den Malabar veya Gujarat'ın ötesine ortalama bir tüccar gemisi ile yapılan bir seferin, aynı yıl içinde bitmesi pek mümkün olmuyordu. Çin ve Malaka gibi yerlere gidiş-geliş ise, 2-3 sezon sürmekteydi. Bu sebeple ya aktarma yapılmalı, ya da 2-3 sezonun kârını temin edecek büyüklükte gemilerle yola çıkılmalıydı. Tacirler, pahalı aktarmalar ile yüklü siparişlerini fırtınaların ve korsanların insafına kalmış tek bir gemiye koyma arasında zorlu bir seçim yapmak durumunda kalabiliyordu.

Akdeniz ile Hint Okyanusu gemileri arasındaki farkları değerlendirirken özellikle hacim olarak yapılan karşılaştırmaların çok doğru olmadığı görülmektedir. Özellikle seyyahlar ve kimi tarihçiler

tarafından yapılan ve Akdeniz gemilerinin Hint Okyanusu gemilerinden büyük olduğunu ileri süren bu tür karşılaştırmalar, genellikle Hint Okyanusu taşıtlarının çeşitliliğini dikkate almayan ve daha ziyade belli bölgeye has taşıtları esas alarak yapılan mukayeselerdir (Mez, 2000, s. 572; Kavsi, 1976, s. 16). Mesela, XIII. asrın başında Çin gümrük müfettişi Chan-Yu-Kua'nun, bir tanesinde birkaç bin kişinin taşındığını söylediği Akdeniz gemilerinde dükkanların ve dokuma tezgahlarının bulunduğu dair nakilleri, bu yönde yorumlara temel teşkil etmiştir (Mez, 2000, s. 572).² Diğer yandan Çin menşeli ve Çin ile Hindistan arasında işleyen cönklerden bahseden Marco Polo da, bu gemilerin Akdeniz gemilerinden birkaç misli büyük olduğunu kaydetmiştir. Tek güverteli olan bu gemilerin güverteleri üzerinde 40 ila 60 kadar kabinin yer aldığını zikreden Polo, bu gemilerde ortalama büyüklüğe orantılı olarak 150-300 arasında tayfanın bulunduğu ve Akdeniz gemilerine nispetle daha çok mal taşınabildiğinden bahsetmiştir (Polo, tarihsiz, s. 119). Birbirine tamamen zıt olan bu gözlemlerden yola çıkarak, Akdeniz ve Hint Okyanusu'nda işleyen gemiler arasında sistematik bir büyüklük farkından bahsetmenin yanlış olacağı ortadadır. Bu tür örnekleri, bölgesel ve dönemsel bir bağlam içinde değerlendirmek gerekmektedir.

Benzer bir karşılaştırma hatası da bu iki denize ait gemilerin sağlık ve teknolojik açıdan karşılaştırılması sırasında yapılmaktadır. Kimi araştırmacılar, Avrupalıların dünyaya açılmalarını sağlayan Akdeniz gemilerinin teknik olarak daha donanımlı ve sağlam olduklarını, Asyalı tacirlerin zayıf gemi teknolojileri yüzünden Avrupa'dan gelen muazzam talebi karşılayamadıklarını ileri sürer (Chaudhuri, 1985, s. 140). Tabii olarak bu tür bir kanaati oluşturacak soru da, cevabı da yanlıştır. Doğu - Batı ticaretinde hâkim unsur, uzun süre üretici ve aracı konumunda olan Doğu olmuştur. Özellikle İslam'ın doğuşundan itibaren bölgeler arası ticaret istikrar kazanmış; malları Doğu ülkelerinden alan ve Avrupa'ya kadar taşıyan, çoğunlukla Müslüman tacirler ve onlarla çalışan azınlıklar olmuştur. Diğer yandan büyük ölçüde oturmuş olan bu sistemi kendi lehlerine çevirmeye çalışan, aradan aracıyı ve Doğulu taciri çıkarmak isteyen ve bilahare de üretici bölgeleri işgal ederek üretimi de el koymak isteyen Avrupalılardır. Nitekim coğrafi keşiflerin de temel çıkış noktası, bu gerekçedir. Bu anlamda Doğu zaten Batı'da olduğundan, dönüşüm Batı'nın Doğu'ya ilerleme çabası ile başlamıştır. Portekizlilerin Ümit Burnu'nu dolaşarak Hint Okyanusu'na çıkmış olmaları, teknik bir üstünlükten ziyade, ticari kaygılarla tetiklenmiş bir süreçtir. Zira bu dönem, Akdeniz'de Osmanlıların bir deniz hakimiyeti kurmaya başladıkları ve gemi tekniği açısından Avrupalıların gerisinde olmadıkları bir dönemdir. Akdeniz'de Müslüman filolarını aşamayan Avrupalılar, Afrika'yı dolanmak durumunda kalmışlardır.

Tabii olarak, Portekizlerin Hint Okyanusu'na girmelerinden itibaren bu sularda yaşanan rekabetin Portekizlerin lehine sonuçlanmış olması da teknik bir üstünlüğü yansıtmamaktadır. Hint Okyanusu gemileri, Hint-Arap gemiciliğinden Avrupa'ya ihraç edilen üçgen Latin yelkeni sayesinde oldukça süratli olabilmesine rağmen, Akdeniz'e has deniz savaşı için uygun bir manevra kabiliyeti sağlamıyordu. Deniz savaşına uygun tasarlanmamış olan Hint - Arap ve Malay geleneklerine ait gemilerin, kare yelkenli Portekiz gemileri ile girdikleri çatışmalarda hantal kalmaları büyük ölçüde

² Benzer bir hatalı karşılaştırma için bkz. Ali 1978, s. 271.

bu sebebe dayanmaktaydı (Chaudhuri, 1985, s. 156). Portekiz gemilerinin bir üstünlüğü de, geminin dış duvarında delikler açılmasına imkân sağlayan ve bu sayede sadece daha fazla değil, aynı zamanda daha etkili ateş gücüne destek veren iskelet yapısından kaynaklanmaktaydı. Savaşa yönelik tasarlanmış böyle bir iskelet yapısından farklı olarak, dikilmiş bir kabuk gibi imal edilen ve tüm sağlamlığını bu dış kabuğun bütünlüğünden alan Batı Hint Okyanusu gemilerinin bu tip bir ateş gücünü taşıması mümkün değildi (Chaudhuri, 1985, s. 151). Zira top gibi silahların patlama esnasında oluşturdukları tepki, ancak bu tepkiyi etkin bir şekilde dağıtabilecek bir iskelet yapısıyla mümkündü. Her ne kadar Kızıldeniz'de 1.600 ton yük taşıyabilen büyük hacı gemileri varsa da, bunlar savunmaya uygun değildi (Chaudhuri, 1985, s. 147). Buna rağmen Hint Okyanusu korsanları, gemileri savaşa yönelik olarak tasarlanmadıkları halde uzun süre Portekiz gemilerini avlamaya devam etmişler ve Batılı denizciler arasında dehşet salmışlardır (Chaudhuri, 1985, ss. 153, 156-7). Hint Okyanusu'na kıyı olan bölgelerdeki gemiciler, zaman içinde Portekiz gemilerinden mülhem özellikleri bölge gemilerine de uygulamışlar ve böylece iki gelenek arasında belli bir yakınlaşmanın sağlanmasına zemin hazırlamışlardır (Chaudhuri, 1985, ss. 139, 147).

İki denizin gemicilik gelenekleri arasındaki farklara gerekçe teşkil edebilecek üçüncü unsur, kıyı şeridinin gemi yapımı için uygun hammaddelere sahip olup olmamasıdır. Ana gemi yapım malzemelerinin temininde büyük güçlüklerin yaşandığı Arap yarımadası ile Hindistan arasındaki bölgede başta sant (Arap sakızı), akasya, incir, kıymetli lebek, lotus, palmiye ve sidre (Arabistan kirazı) ağaçlarından elde edilen kerestelerin (Mâhir, 1979, s. 169; Fehmî, 1976, ss. 370-2), gemiciliğin gelişmesi için yeterli miktarda olmaması, kereste ithalini zorunlu kılmaktaydı (Mâhir, 1979, s. 170; Bakır, 2001, s. 138). Bölgedeki kereste ticaretinin oldukça eski dönemlere uzandığı bilinmektedir (Günaltay, 1947, s. 196; Bakır, 2001, s. 126). Mesela, M.Ö. III. bin yılına kadar uzanan dönemlere ait kabartmalarda, Mısır'a giden sedir ağaçlarıyla yüklü Fenike gemileri dikkat çekmektedir (Christides, 1993, s. 41; Günaltay, 1947, s. 197).

Hammadde teminindeki bu farklılıkların gemi yapımı üzerinde ciddi etkileri olmuştur. Avrupa gibi nispeten bol ağaca sahip bölgeler, deniz vasıtası yapımında eski çağlardan itibaren farklılaşmıştır. Mesela Avrupa'da uzun ağaç kabuklarının uçlarının kille sıvanarak tekne şekli verilmesiyle yapılan ilk deniz taşıtları, zamanla yerini kütüklerin içinin oyulmasıyla elde edilen kayık türlerine bırakmıştır. Antik çağın sonuna kadar kullanılan bu kayıklar, daha sonraları iskelet üzerine kaplama ile yapılmaya başlanmıştır. Bugün dahi temel yapısını koruyan bu kayıklar, esas itibarıyla bir omurga, enlemesine yerleştirilmiş kaburgalar (iskarmoz) ve dış yüzey (borda) kaplamalarından oluşmaktadır. Diğer yandan kaliteli kerestenin yeterince sağlanamadığı Mısır gibi bölgelerde, Akdeniz'in omurga ve kaburgalardan oluşan sisteminden farklı bir imalat yöntemi gelişmiştir. Mezar resimleri ve kazılarda ortaya çıkarılan kayıklar ile Herodot gibi Mısır'ı dışarıdan yazan Yunanlı tarihçilerin izlenimleri, bugün bile bazı yerel imalatlarda tercih edilen bu tekniğin yüzlerce yıldır kullanıldığını ortaya koymaktadır. Kaburgaların kullanılmadığı bu teknikte, teknenin inşasına dış kaplamanın kalaslarının döşenmesiyle başlanıyordu. Önce omurga görevini görecektir orta kalas yerleştiriliyor, ardından Avrupa'dan farklı olarak kaburgalar değil, dış çerperler yapılıyordu. Bu dış kaplama, sırt sırta bindirilen kalaslarla (armuz tekniği) inşa edilmekteydi. Kalasların istenilen yüksekliğe ulaşması-

nın ardından, bir küpeşteden diğerine uzatılan kirişler (kemere), omurga ve dış duvardan ibaret bu kabuğu muhkem hale getirmekteydi. Kalasların birleşme çizgileri olan armuzlardan su sızması için bu açıklıklar ahşap veya halat (tiriz) ile kapatılıyordu. Kalasların uçlarına yakın yerlere açılan çentiklerden geçirilen sicimlerle, hem kalaslar birbirine bağlanıyor hem de tirizler sabitleniyordu. Bu teknelere eklenen güverteler, dayanaklılığı biraz daha arttırıyordu. Kamaralar güvertenin üzerine, yük teknelerinde kış tarafında tek bir baraka şeklinde, yolcu teknelerinde ise geniş ve hasır gibi hafif bir malzemeden inşa ediliyordu. İskeletsiz kabuk yapma tekniği olarak da bilinen bu teknikle yapılan tekneler Avrupalı muadillerine nispetle sağlam olmasa da, sığ sularda seyretmek için elverişli idi. Bu yapım tarzı, Mısır civarında yetişen tek ağaç cinsi olan akasya ağacı için uygundu. Zira bu ağaç zayıf bir keresteye sahipti ve yekpare elde edilebilen kalaslar, nispeten kısa oluyordu (Casson, 2002, ss. 11-3; Christides, 1993, s. 40). Basit teknelerin yapımında ortaya çıkan bu farklılık, Hint Okyanusu gemileri ile Akdeniz gemileri arasındaki en temel ayrışmanın temelini oluşturacaktır. Periplus'ta, Zengibar açıklarında ve Güney Arabistan kıyılarında bu tür küçük örme kayıkların kullanıldığından bahsedilmektedir (Vincent, 1998, s. 250).³ Bugün *zambuk* olarak bilinen ve Arabistan sahillerinde seyreden küçük gemilerde de bu tarz hâlâ kullanılmaktadır (Casson, 2002, ss. 5-6; Benson, 1987, s. 6). İskelet yapısındaki bu temel farklılık, Hint-Arap ve kısmen Malay geleneklerde sabitleyici olarak çivi yerine dikiş kullanımıyla daha da ayrışmaktaydı. Bir diğer farklılık ise, daha sonra Batı dünyasında da pupa ve pruva yelkenleri olarak kullanılacak olan Latin yelkeniydi (Hourani, 1995, s. 88). Bu listeye dümen ve diğer bazı yapısal farklılıkları da eklemek mümkünse de, bunlar bölgesel olarak hayli değişiklikler göstermektedir.⁴

Akdeniz ve Hint Okyanusu'nda uygulanan iki farklı gemi yapım tekniğindeki farklılıkların her zaman ve coğrafyada aynı kesinlikte olmadığını da ifade etmek gerekir. Kimi zaman Akdeniz'de dikişli, Arap yarımadasını çevreleyen denizlerde de çivili gemilerle karşılaşılmaktaydı. Örneğin, Araplar tarafından İran Körfezi'nde yer alan önemli liman şehirleri Ubulle ve Siraf'taki tersanelerde inşa edilen gemilerin yapımında başlangıçta çivi yerine ipler kullanılırken, Emevi valisi Haccac b. Yusuf es-Sekafi döneminde (h. 75-95) söz konusu limanlarda, ilk defa demir çivilerin kullanımına gidilmiştir. Ancak bu yenilik pek yaygınlaşmamış ve hatta zaman içinde o tersanelerde bile terk edilmiştir. Nitekim sonraki dönemlerde bölgeden geçen seyyahlar, gemi yapımında halat kullanımından bahsetmişlerdir.⁵ Söz konusu örnek, her iki denizin ayırt edici bir takım özelliklerini korumakla birlikte, zaman içinde belli noktalarda farklı yapım tarzlarını da denediklerini ve birbirlerinden tamamen habersiz olmadıklarını göstermektedir.

Buna rağmen Hint Okyanusu gemilerinin İslâm öncesi devirlerden XV. yüzyılda Portekizlerin bölgeye gelmesine kadar fazla değişmemiş oldukları tezi, hâkim kanaattir (Christides, 1988, s. 311; Bosworth ve Kindermann, 1995, s. 809; Bostan, 1996, s. 10). Bu çizgide ilk kırılmanın, İslâm'ın yayılış dönemlerine denk geldiği tahmin edilmektedir. Büyük ihtimalle artan bölgeler arası ticaretin de

³ Vincent (1998), Vasco de Gama'nın bu yörelerde benzer tipte kayıklarla karşılaştığını kaydeder.

⁴ Bölge gemilerinin yapımıyla ilgili detaylı bilgi için bkz. Şahin Utku (2012, ss. 187-92).

⁵ Bkz. Nedvi (1987, ss. 6-7).

etkisiyle Ortadoğu ile Hindistan arasında işleyen gemilerin hacminde gelişmeler yaşanmış; daha öncenin güvertesiz taşıtlarının yerini, güverteli ve su sızdırmazlığı arttırılmış gemiler almıştır. Bu süreç, İslam'ın Hindistan ve Malay adalarına yayılmaya başlamasıyla XIV. yüzyılda yaygınlaşmış ve hızlanmıştır (Chaudhuri, 1985, s. 139). XIII. yüzyılda hem Akdeniz'de, hem de Hint Okyanusu'nda, bugünkü anlamda pupa dümen sisteminin ve özellikle de pusulanın kullanımına başlanmıştır (Kayaoğlu, 1985, s. 107). Bu gibi değişiklikler dışında en ciddi dönüşüm, yukarıda da zikredildiği gibi, Portekizlerin geliştirdikten sonra yaşanmıştır. Omurga tasarımı zamanla değişmiş ve eski gemilerin yerine daha değişik versiyonları yapılmaya başlanmıştır. Asya'nın birçok gemi yapımcısı, kısa sürede Batılı gemilerin aynısını imal etmeye başlamıştır (Chaudhuri, 1985, s. 139). Benzer şekilde, İbn Mâcid'in *mismariyyât* olarak tanımladığı ve bu tanımdan, bir müddettir kullanıldığı anlaşılan çivili gemilerin, XV. yüzyıldan sonra yaygınlaştığını söyleyebiliriz (Christides, 1988, s. 312). Yine bu dönemde, bölgenin gemilerinde korsanlara karşı asker barındırmaktan ibaret olan savunma tekniğine ilaveten, barutlu toplar da aranır olmuştur. Tabii olarak bu topların varlığı, gemilerin iskelet yapılarını da değiştirmiştir. Yarım ceviz kabuğu gibi bir omurga ve iki duvar şeklinde tasarlanan Hint Okyanusu gemileri, bundan böyle bir omurga ve kaburga sisteminin oluşturduğu bir iskelet üzerine inşa edilmeye başlanmıştır. Bu dönüşüm, Çin cönkleri dışındaki tüm gemicilik geleneklerini etkilemiştir (Chaudhuri, 1985, ss. 147, 151). Bu dönüşümlere ilaveten çivi kullanımı yaygınlaşmış ve pupa bodoslanının (omurganın geminin arka tarafından uzanan sivri kısmı) yerini kare pupa almıştır (Hourani, 1995, s. 88).

3. Sonuç

Arap gemicilik geleneğinin temelini ve iki ayrı tarzını belirleyen Akdeniz ve Hint Okyanusu gemicilik tarzlarının İslam öncesi dönemden Portekizlilerin Hint Okyanusu'na girmelerine kadarki süreçte kısa bir karşılaştırmasını yapmayı hedefleyen bu çalışma, bu iki gemicilik geleneği üzerinde esas itibarıyla 3 temel faktörün etkili olduğunu ortaya koymuştur. Bunlardan ilki, bölgenin siyasi istikrarsızlık bakımından ifade ettiği anlamdır. Bu çerçevede, tarih boyunca Müslüman, Bizans ve Avrupalı güçlerin mücadelelerine sahne olan Akdeniz'in yaşanan bu siyasi istikrarsızlığın etkisiyle daha ziyade savaş gemilerini ağırladığı, daha sakin ve barışçıl bir özellik gösteren Hint Okyanusu'nda ise ticari amaçlı gemilerin seyrettiği tespit edilmiştir. İkinci ayırt edici özellik olarak, iki denizin kıyı şeridi, akıntı ve rüzgârları, sıklıkları ve liman olmaya elverişli koşulları gibi coğrafi ve iklimsel özelliklerinin etkili olduğu üzerinde durulmuş; buna bağlı olarak gemi tarzlarında kendini gösteren farklılıklar örnekler verilerek ortaya konmuştur. Buharlı gemiler dönemine kadar Akdeniz'de, esas itibarıyla kadirga ve kalyon denen iki gemi türünün kullanıldığına, Hint Okyanusu'nda ise bölgelere göre farklılıklar gösteren çok daha zengin bir gemi çeşitliliğinin var olduğuna dikkat çekilmiştir.

Akdeniz ve Hint Okyanusu'nda işleyen gemiler arasında zaman zaman büyüklük, sağlamlık ve teknolojik açıdan karşılaştırılmaların yapıldığı, ancak bu tür kıyaslamaların, bölgesel ve dönemsel bir bağlam içinde değerlendirilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

Bu iki denizde kullanılan denizcilik geleneklerinin gelişiminde, üçüncü olarak, kıyı şeritlerinin gemi yapımı için uygun hammaddelere sahip olup olmamasının oldukça etkili olduğu ortaya konmuştur.

Sonuç olarak Portekizlerin bölgeye gelmesine kadar Akdeniz ve Hint Okyanusu gemicilik geleneklerinin bir takım ayırt edici özellikler taşımakla birlikte, zamanla farklı yapım tekniklerini de deneme yoluna gittikleri ve birbirlerinden habersiz olmadıkları tespit edilmiştir.

Kaynaklar

- Abbadi, A.M., Salim, S.A. (1981).** *Tarihü'l-bahriyyeti'l-İslamiyye fi Mısır ve's-Şam*, Beyrut.
- Ali, C. (1978).** *el-Mufassal fi târihi'l-Arab kable'l-İslam*, VII, Beyrut.
- Arenson, S. (1989).** "Ships and Shipbuilding, Red Sea and Persian Gulf", *DMA*, ed. Joseph R.Strayer, XI, New York.
- Bakır, A. (2001).** "Ortaçağ İslam Dünyasında Deri, Tahta ve Kağıt Sanayi", *Bellefen*, LXV.
- Benson, B. (1987).** *Gemiler*, çev: Uğur Uluç, İstanbul.
- Bostan, İ. (1996).** "Gemi", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, XIV, İstanbul.
- Bosworth, C. E., Kindermann, H. (1995).** "Safina", *The Encyclopedia of Islam*, VIII, Leiden.
- Cahen, C., Colin, G. S. (1991).** "Dar al-Sinaa", *The Encyclopedia of Islam*, II, Leiden.
- Cahen, C. (1990).** *İslamiyet – Doğuşundan Osmanlı Devleti'nin Kuruluşuna Kadar*, çev: Esat Nermi Erendor, Ankara.
- Casson, L. (2002).** *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, çev: Gürkan Ergin, İstanbul.
- Chaudhuri, K. N. (1985).** *Trade and Civilisation in the Indian Ocean: An Economic History from the Rise of Islam to 1750*, Cambridge.
- Christides, V. (1988).** "Naval History and Naval Technology in Medieval Times - The Need For Interdisciplinary Studies", *Byzantion*, LV.
- Christides, V. (1989).** "Navies, Islamic", *Dictionary of Middle Ages*, Edt: Joseph R. Strayer, IX, New York.
- Christides, V. (1993).** "Milaha", *The Encyclopedia of Islam*, VII, Leiden.
- Fehmî, A. M. (1976).** "el-Bahriyyetü'l-İslâmiyye fi şarki'l-bahri'l-mütevassıt", *Târîhü'l-Bahriyyetü'l-İslamiyye*, Nşr: Câmîatü'l-İskenderiyye, y.y.
- Günaltay, Ş. (1947).** *Yakın Doğu III, Suriye ve Filistin*, Ankara.
- Heyd, W. (1975).** *Yakın-Doğu Ticaret Tarihi*, çev: Enver Ziya Karal, Ankara.
- Hourani, G. F. (1995).** *Arab Seafaring: In The Indian Ocean in Ancient*, Princeton.

- Kâşif, S. İ. (1986).** *Mısır fî fecri'l-İslam*, Beyrut.
- Kavsi, A. (1976).** *Ticâretü Mısır fî'l-Bahri'l-Ahmer*, Kahire.
- Kayaoğlu, İ. (1985).** *İslam Kurumları Tarihi*, Ankara.
- Mâhir, S. (1979).** *el-Bahriyye fî'l-Mısır'l-İslamiyye ve âsârühe'l-bâkiyye*, Cidde.
- Mez, A. (2000).** *Onuncu Yüzyılda İslam Medeniyeti – İslam'ın Rönesansı*, çev: Salih Şaban, İstanbul.
- Nedvi, S. S. (1987).** "The Arab Navigation", *al-İlm*, VII.
- Nuhayli, D. (1974).** *es-Sufunü'l-İslamiyye ala hurufi'l-mu'cem*, İskenderiye.
- Pearson, M. N. (2000).** "The Indian Ocean and the Red Sea", *The History of Islam in Africa*, ed. Nehemia Levtzion ve Randall L. Pouwells, Oxford.
- Polo, M. (Tarihsiz).** *Seyahatname*, ed. Filiz Dokuman, İstanbul.
- Şahin Utku, N. (2012).** *Çöl, Gemi ve Tacir - Kızıldeniz*, İstanbul.
- Tibbets, G. R. (1993).** "Milaha", *The Encyclopedia of Islam*, VII, Leiden.
- Vincent, W. (1998).** *The Commerce and Navigation: The Commerce and Navigation of the Ancients in the Indian Ocean*, II, New Delhi – Madras.
- Watt, M. (1989).** *İslam Avrupa'da*, çev: Hulusi Yavuz, İstanbul.