

Sanat Tarihi Literatüründe “Gemi” Paradoksu Paradox of “Ship” in History of Art Literature

Mustafa Gürbüz BEYDİZ*

Özet

Sanat Tarihi bilimdalı birçok alt disiplinleri de içinde barındıran geniş bir araştırma evrenine sahiptir. Dolayısıyla tarihi değere sahip olan neredeyse tüm sanatsal eserler üzerinde çalışmalarını yürütür. İncelediği sanat eserlerini tarihsel ve estetiksel boyutuyla ele aldığı gibi onları tanımlarken kendine özgü terminolojik ortak bir dil kullanır. Buna Sanat Tarihçilerin ortak lisanıdır, denilebilir. Sanat Tarihi bilimdalının çeşitli alanlarında çalışan araştırmacılar, kendi uzmanlıklarına göre sanat eserlerini farklı birçok boyutuyla ele alır. Örneğin mimari konusunda araştırmalar yapan birinden mimari eserleri, malzemesini, plan tipini, yapı elemanlarını, gerekirse süsleme özelliklerini çok iyi tanımlaması beklenir. Bu konularda da multidisipliner ölçekte mimarlık alanındaki terimlerden yararlanabilir. Örneğin bir tapınak için sivil mimari yapısıdır, denilemez. Çünkü her bir mimari eserin inşa edilme amacı farklı olduğu gibi dönemi, plan tipi, mimari özelliği, yapı elemanları, toplumsal, kültürel vb. birçok özelliği farklılık gösterebilir. Denizlerde boy gösteren gemiler de benzer niteliğe sahiptir. Onların da kendine özgü mimarisi, mühendisliği, inşa tekniği, yapı malzemesi, kullanım amacı, dönemsal teknolojisi ile kültürel açıdan farklılık içeren çeşitli tipolojisi olduğu gerçeği unutulmamalıdır. Dolayısıyla sanat eserlerinde görülen her yüzen su taşıtına “*gemi*” teriminin kullanılması da bu açıdan uygun değildir. Sanat eserlerinde betimlenen gemiler kendi türlerine göre ayrılmalı ve teknolojik gelişimlerine göre tarihsel boyutuyla sınıflandırılmalıdır. Bu sayede o sanat eserinin veya süslemesinin yapıldığı dönem hakkında bilgi sahibi olunması sanat tarihçileri adına kolaylaşabilir. Sanat Tarihi alanında araştırmalar yapan bilim insanlarının bu hususu bugüne kadar dikkat etmedikleri söylenebilir. Dolayısıyla bu çalışma Sanat Tarihi bilim dalının yararlandığı disiplinler arası çalışma yelpazesinin genişletilmesi amacıyla, “*gemi*” paradoksunun açıklığa kavuşturulmasına yönelik hazırlanmıştır. Nitel araştırma yöntemleri kapsamında ilgili literatür taranmıştır.

Anahtar Kelimeler: *Sanat Tarihi, Terminoloji, Terim, Tanım, Gemi*

*Doç. Dr., Çankırı Karatekin Üniversitesi, Sanat Tasarım ve Mimarlık Fakültesi, Temel Sanat Bilimleri Bölümü, beydiz@gmail.com, ORCID: 0000-0002-8196-4105

Abstract

The discipline of Art History has a wide research universe that includes many subdisciplines. Therefore, it carries out its studies on almost all concrete historical artefacts that have artistic value. As it deals with the historical and aesthetic dimension of the works of art it examines, it uses a terminological common language while defining them. This can be called the common language of art historians. Researchers working in various fields of the Art History discipline deal with works of art in many different dimensions according to their own specialisations. For example, a researcher working in the field of architecture is expected to define architectural artefacts, their materials, plan type, building elements and, if necessary, ornamentation features very well. In these matters, he/she can also benefit from the terms in the field of architecture on a multidisciplinary scale. For example, it cannot be said that a temple is a civil architectural structure. Because the purpose of construction of each architectural work is different, as well as its period, plan type, architectural feature, building elements, social, cultural, etc. many features may differ. The ships that appear in the seas have similar characteristics. It should not be forgotten that they also have their own unique architecture, engineering, construction technique, construction material, purpose of use, periodical technology and various typologies that differ culturally. Therefore, it is not appropriate to use the term “*ship*” for every floating watercraft seen in works of art. The ships depicted in works of art should be separated according to their types and classified according to their technological development in historical dimension. In this way, it may be easier for art historians to have information about the period in which that work of art or decoration was made. It can be said that scientists researching in the field of Art History have not paid attention to this issue until today. Therefore, this study has been prepared to clarify the “*ship*” paradox in order to expand the range of interdisciplinary studies that the discipline of Art History benefits from. Within the scope of qualitative research methods, the relevant literature was reviewed.

Keywords: *History of Art, Terminology, Term, Definition, Ship*

GİRİŞ

Sanat Tarihi bilimsel bir ifadeyle insanlığın tarihi boyunca geleceğe miras olarak bıraktığı plastik ve mimari eserleri inceler. İlgili araştırmaları yaparken birçok disiplinden yararlanır. Kendine has terminolojisi de bu çerçevede gelişir ve değişebilir. Her sanat eserini ayrı bir teknik ile üslupla inceler, araştırır ve sonuca varır. Dolayısıyla kendine özgü araştırma yöntemlerini kullanır. Araştırma yöntemleri içinde sıklıkla tarihi yazılı kaynaklara veya o konuyla ilgili yazılmış ilgili literatüre başvurur. Bu durum çoğu bilimsel çalışmada olduğu gibi yeni hipotezleri çözmek amacını taşır. Eserlerin tarihlenmesi noktasında karşılaştırmalar yapabilir. Referans alacağı yazılı veya görsel kaynakları olabildiğince tarar ve elindeki bulgulara yönelik yargılara varabilir. Gemiler ve tasvirleri de bu anlamda değerlendirilmesi gereken önemli ipuçlarını barındırmaktadır. Çeşitli sanat eserlerinde görülen gemi tasvirleri aslında sanat eserinin tarihlenmesi yöntemlerine yardımcı olabilecek niteliğe sahiptir. Denizcilik ile gemi teknolojisinin tarihsel boyutu, gelişimi ve değişimi hakkındaki bilgiler sanat tarihçilere yardımcı olabilir. Bunun yanında yayınlarda görülen “*gemi*” sözcüğü su/deniz üzerinde hareket edebilen neredeyse tüm taşıtlar için kullanılan genel bir anlama sahiptir. Ancak bu kullanım kendi içinde bir paradoksa neden olmaktadır. Gemiler de karada inşa edilen diğer mimari yapılar gibi düşünülmelidir. Sanat tarihi alanında mimari eserler dini, askeri, kamusal, sivil vb. yapılar olarak gruplandırılır. Hatta bunlar da kendi içinde farklı kategorilere ayrılır. Örneğin dini yapılar; cami, kilise, sinagog vb. farklı ara başlıklara göre incelenir. Dönem, kültür, coğrafya, plan tipi, yapı malzemesi, süsleme tipolojisi gibi hususlar Sanat Tarihinin mimarlık alanında cevabını aradığı soruları çözüme metodolojisindeki farklı algoritmaları olarak değerlendirilebilir. Buradan hareketle gemiler de kendisine özgün mühendislik ile mimari bilgiyle inşa edilen ve su/deniz üstünde hareket edebilen birer yapı olduğu gerçeği içinde ele alınmalıdır. Düşünüldüğünde onlar için tarihten günümüze insanlığın denizlerdeki kalesi, sarayı, köşkü veya evidir, denilebilir. Bundan dolayı gemiler de aynı karada inşa edilen diğer mimari yapılar gibi farklı amaçlara yönelik hizmet verir. Tipolojileri ile teknolojileri de buna göre gelişmiştir. Ancak, su/denizde hareket eden her taşıta da genel bir ifadeyle “*gemi*” sözcüğünün kullanılması karada inşa edilen her yapıya “*mimari eser*” denilmesi kadar genel bir kavrama işaret eder. Gemiler tarih boyunca çeşitli teknolojik gelişimlerle varlığını sürdürmüştür. Tarihi değişim süreçleri hakkında bilgi sahibi olunması sanat tarihine katkı sağlayacağı unutulmamalıdır. Bundan dolayı onların tipolojik farklılıkları göz ardı edilmemelidir. Sanat tarihinin araştırma evrenine ek katkı ve yeni bulgular sağlayacağı amacıyla hazırlanan bu çalışmada “*gemi*” sözcüğünün sanat tarihi literatüründeki kullanımını üzerinde durulmuştur. İncelenen akademik çalışmalar ile “*gemi*” tasvirleri basit rastgele örnekleme yöntemine göre seçilmiş ve yayımlanma kronolojisine göre sunulmuştur. Yazarları tanınmamaktadır, ayrıca sunulan örneklemlerin hepsi çok değerli ve bilime katkı sağlayan yayınlardır. Bu araştırma, ne yazarları ne de onların kıymetli çalışmalarını itibarsızlaştırma gayesi taşımaktadır. Sadece sanat tarihi literatüründe “*gemi*” sözcüğünün kullanılması noktasında bugüne kadar değinilmemiş kavramsal karmaşasının vurgulanması amaçlanmıştır. İdris Bostan’ın özellikle Osmanlık denizcilik tarihi konusunda referans alınabilecek kitabı ve makaleleri bulunmaktadır. Ancak bunların geneli Osmanlı denizcilik tarihini inceler. Sanat tarihi alanında bu konuda yayımlanan ve çeşitli sanat eserlerindeki su/deniz taşıtlarının tasvirlerini inceleyen kitap 2024 yılında ikinci baskısını yapan “*Osmanlı Gemi Tasvirleri*” adlı yayındır. Bu yayında ele alınan “*gemi*” tasvirleri alanda çalışan araştırmacılar tarafından referans alınabilir.

SANAT ve “*GEMİ*” HAKKINDA

Sanat, insanlık tarihiyle aynı yaşadadır, denilebilir. Çünkü her biri sanatsal değere sahip ve estetik kaygıyla insan eliyle üretilmiş objelerdir. Bu nedenle insanoğlunun yarattığı yapıtlardaki güzellik ülküsünün ifadesi olarak tanımlanmıştır (Sözen ve Tanyeli 2003:208). Plastik sanat eserleri başta olmak üzere mimari ve buna bağlı gelişen çeşitli süslemeler de sanat tarihi bilim dalının araştırma konuları arasında yer alır. Sanat anlayışı, sanatçısının yaşadığı döneme, çevresine, yetişme tarzına bağlı olarak pratik ve uygulamalı bir estetik düşüncedir. Tek bir sanatçının sanat anlayışından bahsedilebileceği gibi belli bir topluluğun sanat anlayışından da söz edilebilir (Cömert 2024:27). Dünyanın farklı coğrafyalarında ve dönemlerinde çeşitli üsluplarla hep var olmuştur. Sanat eserini yaratan sanatçının meslek yaşamıyla ilgili ilk kayıtların da sadece bir sanat eserini yaratıcısının ismiyle birleştirme geleneğinin ortaya çıkmasıyla başladığı ifade edilmiştir (Kris ve Kurz 2013:11). Belli bir döneme kadar sanatçı hep anonim kalmıştır. Ancak Orta Çağ sonlarından itibaren XIV. ve

XV. yüzyıla gelindiğinde sanatçı kimliğinin tarih sahnesine çıktığı ve her bakımdan özgür bir konuma sahip olduğu zaman sanatçının biyografisi de bağımsız bir varlık olarak kabul görmüştür (Kris ve Kruz 2013:14). Dolayısıyla sanat bireysel bir faaliyetir ama kültürün oluşumuna ve belli bir kimlik kazanmasını sağlar. Sanatçı bir öznedir ve estetiksel kaygıyla üretme gayesiyle çerçevesinde bulunduğu ve değerlendirebileceği her hammaddeyi plastik açıdan farklı alanlarda uygulamaya çalışmıştır. Çağdaş sanata kadar, sanat eserleri, genel itibarıyla dini yapıları, saray mekânlarını, toplumda farklı sınıflara ait bireylerin meskenlerini veya müze, galeri vb. alanlarını süsleyen eserler olarak görülmüştür (Girgin 2014:214). Peki, soru şu olmalıdır: sanatın mekânı neresidir? Sanat tarihçileri bu soruya cevap olarak sanatı hep anakara üzerindeki yapıtlarda aramıştır. Çünkü genel bir yargıyla insanoğlunun ayak bastığı her kara parçası bu metafora göre sanatın aranması gereken asıl mekândır. Dolayısıyla bu realist olgu, sanatı belli bir kalıpta ve mekânda arama, düşünme sınırını araştırmacılar nezdinde oluşturmuştur. Ancak unutulmamalıdır, insanoğlu çağlar boyunca yaşam alanlarını ve araçlarını geliştirmiş bunlara bağlı olarak da yeni sanat anlayışlarını, kültürlerini oluşturmuştur. Örneğin uzak coğrafyalara ulaşmak için her dönem farklı taşıtlar geliştirmiştir. Deniz ve su taşıtları da bunlara örnek verilebilir. Onlar da birer yapıdır, hatta bazıları sanat eseri olarak nitelendirilebilecek derecede süslemeye ve değere sahiptir. Türkçede genel anlamda bu araçlara “*gemi*” adı verilmiştir. Gemi, genel olarak denizde kürek harici başka bir güçle yol alabilen her türlü araca denilmiştir (Yanar 2012:16). Başka bir ifadeyle de denizde iş yapmak amacıyla her bakımdan donatılmış, hizmet vermeye hazır veya hazırlanabilir büyük, kürek gücüyle hareket etmeyen tekneler için de “*gemi*” adı kullanılmıştır. Bunlar su üstünde insan ve yük taşımış yeri geldiğinde de savaşmak amacıyla da toplumuna hizmet etmiştir (Akdoğan 1988:455). Etimolojik açıdan Türkçede “*gemi*”, Oğuz-Kıpçak lehçesinden gelen ve Kâşgarlı Mahmud’un *Dîvânü lugâti’t-Türk* eserinde görülen «*kimi*» ve «*kemi*» sözcüklerinden gelmektedir (Özen 2017:147).

Türkçede su/deniz taşıtları için genel anlamıyla kullanılan gemiler farklı tipolojilerine göre taksonomiyle ele alınmalıdır. Bu farklılıkları dönemlerine, donanımlarına, inşa edilme amaçlarına, hareket güçlerine vb. konu başlıklarına göre değerlendirilebilir. Osmanlı döneminde kullanılan çok farklı gemi tipi mevcuttur. Tablo 1’de bazı gemiler hareket güçlerine göre sınıflandırılmıştır.

GEMİ TİPLERİ*	Kürek Gücüyle Hareket Eden	Kürek ve Yelken Gücüyle Hareket Eden	Yelken Gücüyle Hareket Eden	Makine Gücüyle Hareket Eden
	At Gemisi	Akabe	Ağribar	Firkateyn
	Ateş Kayığı	Aktarma	Barça	Gambot
	Brolük	Ateş Gemisi	Bomba Gemisi	
	Çam Kayığı/ Çamlıca	Başarda	Borozan Gemisi	İstimbot
	Duba	Firkate	Brik	Korvet
	Filuka	Geç Gemisi/ Kayığı	Bumbarta	Monitor
	Funda Kayığı	Gırab/Gırlaç	Cerim/Cerm	Tuz Kayığı/Ge- misi
	İnebolu Kayığı	İzmir Kayığı	Çekeleve	Uskuna
	İşkampoye	Kadırga	Dolap Kayığı	Vapur
	Kaza Kayığı	Kalyata / Kalite	Galyot/Kalyot	
	Kelek	Kancabaş	Göke	
	Kik-Gig	Karamürsel	Gulet	
	Menzil Kayığı	Kırlangıç	Kalyon	
	Pazar Kayığı	Kütük	Kapak	
	Piyade	Mavna	Karavele	
	Sandal	Pereme	Kıyâse	
	Su Kayığı	Pergende	Kotra	
	Şayka/Çayka	Şahtur	Melekse	
	Taş Gemisi	Tombaz/Tonbaz	Mistika	
	Topçeker		Navi	
	Üstüaçık		Palaşkerme	
			Pink	
			Şalopa	
		Şehtiye		
*Alfabetik sıralanmıştır.				

Tablo 1: Osmanlı Dönemi’nde kullanılan bazı gemi tiplerinin taksonomisi (Beydiz 2024: 42).

SANAT TARİHİ LİTERATÜNDE “GEMİ”

Sanat tarihinin araştırma evrenine giren birçok sanatsal değere sahip tarihi eser ve yapılarda deniz temalı manzara kompozisyonları sevilen konular arasındadır. Deniz, aynı zamanda yeri geldiğinde de donanma savaşlarının ana mekânıdır. Deniz manzaralarının da vazgeçilmez unsuru elbette gemilerdir. Gemiler sahneye farklı bir renk ve ahenk katar. Varlıkları sembolik anlamda alımlayıcılar üzerinde çeşitli etkiler bırakır. Bu gemi tasvirleri de sanat eserinin yapıldığı dönem ile çoğunlukla çağdaştır. Gemiler üzerinden sanat eserinin tarihlendirilmesi de bu anlamda mümkün olabilmektedir. 24. Uluslararası Orta Çağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyumu’nda konuyla ilgili yazar tarafından bir bildiri sunulmuş, yayımlanmış ve ilgili sanat eserlerinin tarihlendirilmesinde yardımcı olabilecek bazı detaylı hususlar orada paylaşılmıştır (Beydiz 2021:182-195).

“*Gemi*” sözcüğünün kullanımına dair rastgele örnekleme yöntemine göre incelenen ilk yayın Beylerbeyi Sarayı duvar resimlerinde madalyon veya kartuşlar içinde betimlenmiş olan “*gemi*” tasvirlerini konu alan çalışmadır (Dündar 2011:149-160). Yazar, değerli araştırmasında 15 adet “*gemi*” tasvirli duvar resmini incelemiştir. Kullanılan görsellerde çeşitli sahnelerde ve kompozisyonda farklı “*gemi*” tasvirleri görülmektedir. Örneğin çalışmasında “Fot.5-Beylerbeyi Sarayı, 20 no.lu oda tavan resmi” açıklamasıyla sunulan görseldeki “*gemi*” tasvirinin “*brik*” tarzı bir yelkenli olduğu belirtilebilir (Görsel 1).



Görsel 1: Brik tasviri (Dündar 2011:153).

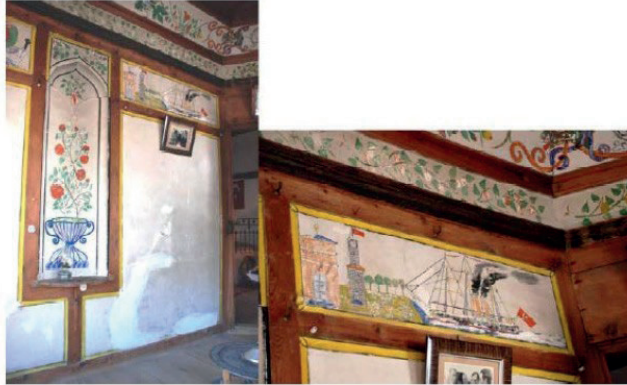
Brik tipi yelkenliler, ambarsız olabildikleri gibi bazı örneklerinde de tek ambar bulunur. Donanmaya hizmet etmişlerdir. 8-22 adet arasında top taşıyabilirler ve aynı zamanda hızlı manevra kabiliyetine sahiptir. Genel anlamda iki direği vardır ve ana yelkenleri kabasorta donanımlıdır. Eğitim amaçlı kullanılan “*Nüvid-i Fütuh*” isimli brik Sinop faciasını İstanbul’a haber veren gemi olması nedeniyle de tarihte özel bir yeri vardır (Beydiz 2024:69) (Görsel 2).



Görsel 2: Brik tipi yelkenli (Beydiz 2024:69)

Duvar resimlerini konu alan bir diğer eser de 2016 yılında yayınlanmıştır (Demirarslan 2016: 105-125). İstanbul temasının işlendiği duvar resimlerinin anlatıldığı çalışmada kompozisyonlarda yine “gemi” tasvirlerine yer verilmiştir. Yayımlanan makalede “Şekil 11” olarak tanımlanmış olan görselde Safranbolu Yörük Köyü Sipahioğlu Konağı’na betimlenmiş olan duvar resminde (Görsel 3) büyük olasılıkla çift bacalı vapur olduğu düşünülen “gemi” betimlemesi görülmektedir.

Şekil-11’de görüldüğü üzere Safranbolu yöresi Yörükköy’de bulunan Sipahioğlu Konağı’nın başodasında yer alan İstanbul konulu duvar resmi oldukça dikkat çekicidir. Resim tavan eteğinin hemen alt kısmında küçük bir şerit pano şeklinde yapılmıştır. Bir saat kulesi ve yüksek bir yapı önünde demir atmış bir gemi tasviri ile hayali İstanbul manzarası içeren kapris uygulaması ahşap üzerine yapılmış güzel bir kalem işi örneğidir. Resimde buharlı gemi üzerinde bulunan Türk bayrağı bir odak noktası oluşturmaktadır.



Şekil 11. Safranbolu Yörükköy’de Sipahioğlu Konağı başodasında İstanbul temalı duvar resmi ve bu resimden detay görülmektedir (Fotoğraf yazar tarafından belgelenmiştir, 2012).

Görsel 3: Çift bacalı vapur tasviri (Demirarslan 2016: 118)

Benzer gemi tipine gönderme yapan yayının bir diğeri de (Uzun 2017: 852-862) Gaziantep Hasan Nehir Evi’nin duvar resimleri arasında bulunan çift bacalı vapurdur. Yayında “Foto. 11: Gaziantep, Hasan Nehir Evi, 19. yy. sonu, buharlı gemi tasvirleri.” adıyla belirtilmiş Görsel 4, Safranbolu Yörük Köyü Sipahioğlu Konağı’nda görülen örnekle çift bacalı olması açısından benzer gemi tipini yansıtmaktadır.

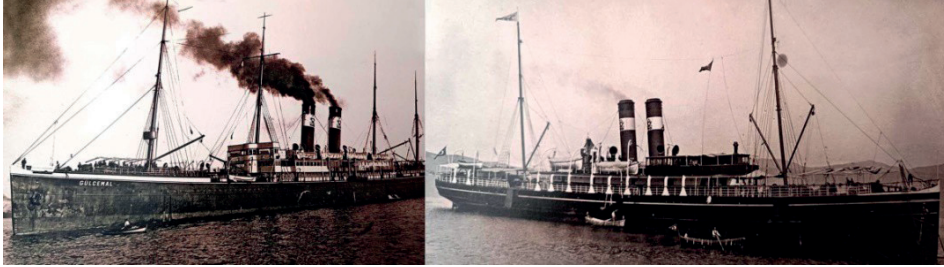


Foto. 11: Gaziantep, Hasan Nehir Evi, 19. yy sonu, buharlı gemi tasvirleri.

Görsel 4: Çift bacalı vapur tasvirleri (Uzun 2017: 862)

Buhar gücüyle hareket eden gemiler Sanayi Devrimi'nin birer sembolüne dönüşmüştür. XIX. yüzyılın başlarında buharlı gemilerin kullanımına başlanmış olmakla birlikte 1937 yılında uskurun icat edilmesine kadar buharlı gemiler yandan çarklıdır (Düzcü 2013: 113-114). Osmanlı Devleti'nde ilk vapurun 1826 yılında İngiltere'den satın alındığı belirtilmiştir. Bunun yanında 1831 yılında "*Kebir*" ve "*Sagîr*" isimli iki vapur daha satın alınmış ve Sultan II. Mahmud'a tahsis edilmiştir (Beydiz 2024: 87). İstanbul'da çift bacalı vapurlar arasında en önemlileri Seyr-i Sefain İdaresi tarafından 1911 yılında *Gülcemal* ile 1914 yılında *Gülnihal* adlı vapurlar satın alınmıştır (Görsel 5). Duvar resminde betimlenmeye çalışılan vapur da bunlara gönderme yapıyor olmalıdır.

292



Görsel 5: "*Gülcemal*" ve "*Gülnihal*" adlı çift bacalı vapurlar (Beydiz 2024:128)

Gaziantep Hasan Nehir Evi'nin duvar resimlerinin yer aldığı çalışmadan ele alınan bir diğer "*gemi*" tasviri örneği ilgili yayında Amasya/Merzifon Kara Mustafa Paşa Camii'nin şadırvan kubbesinde (Uzun 2017: 861). İstanbul manzarasına ait sahnede yelkenli ve makine gücüyle hareket eden "*gemi*"ler betimlenmiştir. "Foto.10: Amasya/Merzifon Kara Mustafa Paşa Camii Şadırvanı, buharlı gemi tasvirleri" açıklamasına sahip görselde (Görsel 6) diğerine göre daha büyük büyük boyutta olan ve sancak yönünden betimlenmiş (kırmızı renkte daire içine alınmış) "*gemi*" tasvirinin gambot tarzı bir deniz taşıtı olduğu söylenebilir. Bacasından dumanlar yükselerek gittiği düşünülen daha küçük boyuttaki diğer "*gemi*"nin ise yat tarzı bir yelkenli olduğu ifade edilebilir (Beydiz 2024: 123).



Foto. 10: Amasya/Merzifon Kara Mustafa Paşa Camii Şadırvanı, buharlı gemi tasvirleri.

Görsel 6: Gambot tasviri (Uzun 2017: 861)

Osmanlı donanmasında genellikle sığ sular ile nehirlerde karakol görevi gören gambot tarzı “*gemi*”ler ahşap ve metal aksamla kompozit inşa edilmiştir. XIX. yüzyılda hem yelken hem de makine gücüyle; XX. yüzyılda ise sadece makine gücüyle hareket etmişlerdir (Görsel 7).



Görsel 7: Osmanlı donanmasında hizmet veren bir gambot (Beydiz 2024: 84)

Duvar resimlerine nakkaşların “*gemi*” tasvirli işlediği deniz, savaş, hayali kıyı şehirleri ile İstanbul kompozisyonları sadece Türkiye sınırları içinde bulunmamaktadır. Çeşitli ülkelerin farklı şehirlerinde yapıların hem iç ve dış süslemelerinde görülebilmektedir. Konu itibariyle duvar resimleri içinde ele alınan son örnek Gürcistan’dadır (Seçkin 2018: 463-478). Ghorcomi Camisi’nin giriş kapısının batısına stilize işlenen, ilgili yayında “Fig. 20. Giriş kapısının batısında yer alan gemi motifi” adıyla kullanılan görseldeki tasvir (Görsel 8) korvet tarzı bir “*gemi*”dir, denilebilir.

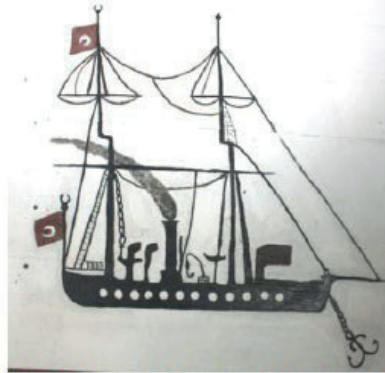


Fig. 20. Giriş kapısının batısında yer alan gemi motifi

Görsel 8: Korvet tasviri (Seçkin 2018: 472)

XVIII. yüzyılın ortalarından itibaren Osmanlı donanmasına hizmet vermeye başlayan korvet tazı gemiler, denizlerde özellikle ticaret gemilerini korumak amacıyla karakol görevinde bulunmuştur. Hatta bir dönem bahriye öğrencileri için okul gemisi olarak da kullanılmıştır. 25-32 m uzunluğa sahip olmakla birlikte 20-30 civarında da top taşıdıkları bilinmektedir. İthal edilmeleri yanında Tersâne-i Âmire’de de inşa edilmiştir. Osmanlı donanmasında “Âsâr-ı Şevket” , “Asayiş-i Derya” , “Avn-i İlâh” , “Burc-ı Zafer” , “Ertuğrul” , “Fatih” , “Feth-i Bülend” , “Hıfz-ı Rahman” , “İclâliye” , “Lutf-i Celil” , “Kilitbahir” , “Muin-i Zafer” , “Mukaddime-i Hayr” , “Necât” , “Necm-i Şevket” , “Nümune-i Şevket” ve “Peyk-i Şeref” isimlerini taşıyan korvetler vardır (Beydiz 2024: 85) (Görsel 9).



Görsel 9: Necm-i Şevket korveti (Beydiz 2024: 86)

Bu çalışmada, genellikle duvar resimlerine konu olmuş “*gemi*”ler incelenmiştir. Ancak “*gemi*” tasvirlerine bir çok sanat dalında görmek mümkündür. Bu sanatlardan biri de seramik ve çiniden yapılmış eserlerdir. Örneklem grubuna Kütahya çini ve seramiklerinde görülen bir “*gemi*” tasviri de eklenmiştir. Eser, Pera Müzesi’nde bulunmaktadır. Yayımlanan Suna ve İnan Kıraç Vakfı Kütahya Çini ve Seramikleri Koleksiyon Kataloğu’nda 309 katalog kodu ve “Gemili Tabak” adıyla sunulan örnekte “*gemi*” tasvirinin kalyon olduğu belirtilmiştir (Görsel 10) (Soley 2015: 195).



309

GEMİLİ TABAK

19. yüzyılın sonu- 20. yüzyılın başları
y. 4.4 cm, ağız ç. 31 cm, kalde ç. 16.7 cm
Env. No: PMK 384

Beyaz/krem renkli hamurlu, beyaz astarlı, şeffaf sıraltına kahverengimsi kırmızı, kobalt mavisi, firuze, yeşil ve siyah renkli dekorludur. Konturlar siyahtır. Yayvan gövdeli, geniş kenarlı ve halka kaidelidir. Tabanın

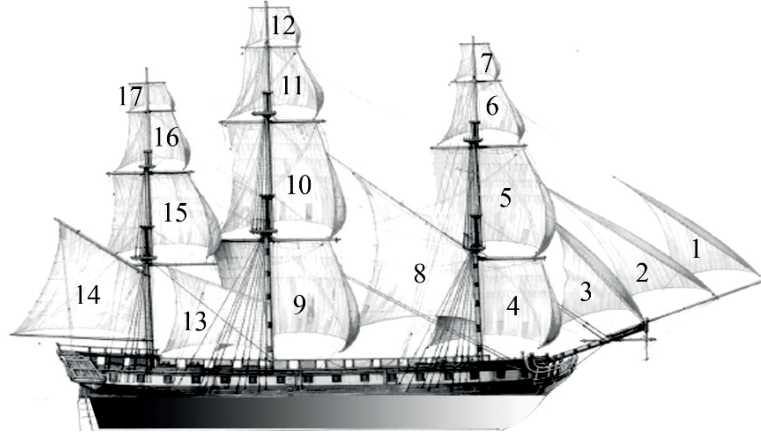
merkezinde üç yelkenli, bayraklı, tek ambarlı, üst güverteli kalyon yer alır. Deniz içerisinde iki adet iri balık vardır. Zemine adacıklar serpiştirilmiştir. Geniş kenar bordüründe kayalıkları anımsatan soyut helezoni kıvrımlı bezeme görülür. Tabanın dış yüzeyinde spiral kıvrımlı halkalarla bezemeler yapılmıştır.

Benzer örnek: Öney 2009, s. 119 Kat no: 57.

Görsel 10: “Gemili Tabak” örneği (Soley 2015:195).

Bu örneğin kalyon olarak tanımlanması hatalıdır. Öyle ki örnekte görülen “gemi” tasvirinde Latin yelkenler¹ çizilmiştir. Oysaki kalyonlar kabasorta/kare (*mayıstra*, *trinket*, *mancana*, *gabya*, *babafingo*, *civadra* ve *alborata*) yelken donanımına sahiptir (Bostan, 2010:145). Hatta bu armaların da dönemler itibariyle değişimi söz konusudur. “*Babafingo*” yelkeni kalyonlarda ilk kez 1514 yılında kullanılmıştır, Evliya Çelebi bu yelkene “*alborata*” demiştir ve her kalyonda bulunmaktadır. “*Civadra*” yelkeni yerine ise 1720 yılında “*flok*” yelkenler görülmeye başlanmıştır, aynı zamanda yaklaşık yine bu dönemde mizana direğindeki “*artena*” yerine “*randa*” yelkenler kullanılmıştır (Özen 2017: 222-223). (Bkz. Tablo 2).

¹ Üçgen biçimindeki yelkendir, geçmiş dönemlerde Portekizli denizciler tarafından kullanılmış olsa da günümüzde genellikle Akdeniz’de kullanılan teknelerde görülmektedir (Küçükşahin 2003: 603).



1	Kontra Flok	10	Grandi Gabya Yelkeni
2	Dış Büyük Flok	11	Grandi Babafingo Yelkeni
3	İç Büyük Flok	12	Grandi Kontra Yelkeni
4	Trinket Yelkeni	13	Pokrava Yelkeni
5	Pruva Gabya Yelkeni	14	Randa Yelkeni
6	Pruva Babafingo Yelkeni	15	Mizana Gabya Yelkeni
7	Pruva Kontra Yelkeni	16	Mizana Babafingo Yelkeni
8	Veleistralya Yelkeni	17	Mizana Kontra Yelkeni
9	Mayıstra Yelkeni		

Tablo 2: XVIII. yüzyıl kalyon arma ve yelken donanımı (Beydiz 2024: 41).²

Buradan hareketle Görsel 10’da örneklem olarak incelenen seramikteki “*gemi*” tasvirinin kalyon olmadığı söylenebilir. Üç direkli ve latin yelkenli olması açısından benzer örnekleri açısından *mavna* tipi bir gemi olabilir (Görsel 11) (Beydiz 2024: 269).



Görsel 11: Mavna tasvirli seramik (Beydiz 2024: 269)

² Düzeltme: İlgili yayında “Tablo 3” adıyla belirtilen kalyon yelken donanımları XVII. yüzyıl olarak hatalı basılmıştır, bu çalışmada sunulduğu üzere XVIII. yüzyıl olmalıdır.

Osmanlı Devleti’nin çeşitli dönemlerinde üç direkli “*gemi*”ler görülmektedir. Bunlardan bir kaçına “*kırlangıç*”, “*pink*” ve “*şehitiye*” tipindeki “*gemi*”ler örnek verilebilir (Görsel 12) (Beydiz 2024: 64,81,82). Kırlangıç, 10-16 arasında oturaklı olup yaklaşık 100 mürettebat taşıma kapasitesi olan “*gemi*”lerdir. Ticaret amaçlı hizmet verdikleri gibi haberleşme ve karakol görevi de görmüşlerdir. Kürek ve yelken gücüyle hareket ederler. XVIII. yüzyılda tek ambarlı, üç direkli ve latin yelken donanımına sahiptir (Beydiz 2024: 63). Pink ise Osmanlı donanımına lojistik destek sağlayan “*gemi*”lerdendir. Avrupa kökenlidir ve özellikle Kuzey Avrupa ülkelerinde genellikle balıkçılıkta kullanılmıştır (Beydiz 2024: 81). Şehitiye de, Osmanlı donanımında XVIII. yüzyılda görülmeye başlanmıştır. 125-250 mürettebat taşıma kapasitesi vardır. Ayrıca Venedik ve Rus donanımına da hizmet etmişlerdir. Tersâne-i Âmir’e de inşa edildiği gibi (1782), Bodrum (1783) ve Sinop’ta da yapılıp denize indirilmiştir (Beydiz 2024: 82).



Görsel 12: “*Kırlangıç*”, “*Pink*” ve “*Şehitiye*” tipindeki gemiler (Beydiz 2024: 64,81,82)

Sonuç

Ahşaptan yapılmış “*gemi*” lerin iç ve dış süslemeleri ikonografik semboller içermesi açısından birer sanat eseri gibi düşünülebilir. Bunun yanında her dönem farklı sanat eserlerine de “*gemi*” tasvirleri yapılmıştır. Stilize yapılmış örnekler yanında realist gözlemlere dayanan tasvirlerden söz etmek mümkündür. Sanat eserlerinin tarihlendirilmesi açısından “*gemi*” tasvirlerindeki bazı detaylar sanat tarihi alanına katkı sağlayabilir. Minyatürlerde görülen “*gemi*”ler de bu anlamda değerlendirilebilir. Örneğin; Prof. Dr. Nurhan Atasoy, kitap bölümü olarak kaleme aldığı bir yayınında Matrakçı Nasuh’un İstanbul ve Galata civarında çizdiği gemilerini bu bilinçle tarafıma inceletmiştir (Atasoy 2022: 488-490). Dolayısıyla bu yayında temel ve genel bir sözcük olan “*gemi*” tasvirlerinin ilgili minyatürde ne tür tipolojiye sahip oldukları açığa kavuşturulmuştur. Sanat tarihi literatürüne ait yayınlarda çeşitli sanat eserlerinde görülen su/deniz ulaşım taşıtlarının bu itibarla ele alınması geniş anlamsal kapsama sahip “*gemi*” kavramının sınıfsal tanımlanması açısından önem taşımaktadır. Bu araştırmada incelenen örneklem yayınlar ile bu durum vurgulanmaya çalışılmıştır.

KAYNAKÇA

- Akdoğan, Refik. (1988). İngilizce-Türkçe Ansiklopedik Denizcilik Sözlüğü. 3. Bs., Ticaret Gazetesi Matbaası.
- Atasoy, Nurhan. (2022). Matrakçı Nasuh, *Cumhuriyetin 100. Yılında 100 Türk Büyüğü*. Türk Kültürüne Hizmet Vakfı Yayınları, s. 474-500.
- Beydiz, Mustafa Gürbüz. (2024). *Osmanlı Gemi Tasvirleri*. 2. Bs., Kabalıcı Yayınları.
- Beydiz, Mustafa Gürbüz. (2021). “Tarihlendirme Yöntemleri Kapsamında Gemi Tasvirleri”, 24. *Uluslararası Orta Çağ ve Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Kitabı*, Enes Kavalçalan (Ed.), Nevşehir: Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi Yayınları No:25, s.182-195.
- Bostan, İdris. (2010). *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler*. 3. Bs., Küre Yayınları.
- Cömert, Bedrettin. (2024). *Estetik*. Yapı Kredi Yayınları.
- Demirarslan, Deniz. (2016). “19. Yüzyıl Türk Sivil Mimarisinde Duvar Resmi Estetiği ve İstanbul Teması”, *Mimarlık ve Yaşam Dergisi*, 1(1), s.105-125.
- Dündar, Mesut. (2011). “Beylerbeyi Sarayı’ndaki Gemili Tavan Resimleri”, *Kültürel Bellek ve Estetik Yansımalar*, Prof. Dr. Kıymet Giray (Haz.), Ankara Üniversitesi Basımevi, ss.149-160.
- Düzcü, Levent. (2013). “Osmanlıların Sanayi Çağına Adım Atışına Denizcilikten Bir Örnek: Buharlı Gemiyeye Geçişte Başlıca Parametreler (1828-1856)”, *History Studies*, 5(1), s.113-127
- Girgin, Figen. (2014). “Çağdaş Sanatta, Sanatın Malzemesi Olarak Mekân”, *Akdeniz Sanat Dergisi*, 13, s.214-234.
- Kris, Ernst ve Kurz, Otto. (2013). *Sanatçı İmgesinin Oluşumu: Efsane, Büyü ve Mit*. İthaki Yayınları.
- Küçükşahin, Fahrettin. (2003). “Lateen”, *Ansiklopedik Bilimsel ve Teknik Denizcilik Sözlüğü*. Akademi Denizcilik Yayınları.
- Özen, Selim. (2017). *Gemiler Sözlüğü*. Denizler Kitabevi.
- Seçkin, Selçuk. (2018). “Farklı Plan Özellikleriyle Gürcistan/Acara Hulo Bölgesi’ndeki Ghorcomi Camii”, *Mediterranean Journal of Humanities*, VIII (2), s.463-478.
- Soley, Ulya. (2015). *Kütahya Çini ve Seramikleri 2, Suna ve İnan Kıraç Vakfı Kütahya Çini ve Seramikleri Koleksiyon Kataloğu*. Pera Müzesi Yayını 77.
- Sözen, Metin ve Tanyeli, Uğur. (2003). *Sanat Kavram ve Terimleri Sözlüğü*. Remzi Kitabevi.
- Uzun, Tolga. (2017). “19. Yüzyıl Osmanlı Duvar Resimlerinde Yeniliğin ve Değişimin Sembolü Tasvirler”, XX. *Uluslararası Orta Çağ Türk Dönemi Kazıları ve Sanat Tarihi Araştırmaları Sempozyum Kitabı*, Ela Taş (Ed.), Sakarya Üniversitesi, s. 852-862.
- Yanar, Erol. (2012). “Gemi”, *Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Terimleri Sözlüğü*, Sema Katran, Gaye Ölçen, Yeşim Ersöz, ve Ali Ercan (Haz.), 2. Bs., T.C. Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Yayınları.