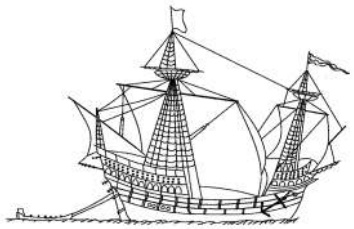

ÖTÜKEN



PİRİ REİS'İN GEMİLERİ

RÖNESANS SANATINA MEYDAN OKUMA

OKAY SÜTÇÜOĞLU

ÖTÜKEN

ÖTÜKEN

YAYIN NU: 1391
KÜLTÜR SERİSİ: 811

T.C. KÜLTÜR ve TURİZM BAKANLIĞI
SERTİFİKA NUMARASI: 16267

ISBN: 978-605-155-786-1

www.otuken.com.tr | otuken@otuken.com.tr

ÖTÜKEN NEŞRİYAT A.Ş.®
İstiklâl Cad. Ankara Han 65/3 • 34433 Beyoğlu-İstanbul
Tel: (0212) 251 03 50 • (0212) 293 88 71 - Faks: (0212) 251 00 12

Editör: Göktürk Ömer Çakır

Kapak Tasarımı: Zafer Yılmaz

Dizgi-Tertip: Ötüken

Baskı: Karakış Basım Matbaa Ambalaj ve Reklam San. Tic. Ltd. Şti.
Matbaa Sertifika Numarası: 33820

İstanbul- 2019

Kitabın bütün yayın hakları Ötüken Neşriyat A.Ş.'ye aittir.
Yayınevinden yazılı izin alınmadan, kaynağın açıkça belirtildiği akademik çalışmalar ve tanıtım faaliyetleri haricinde, kısmen veya tamamen alıntı yapılamaz; hiçbir matbu ve dijital ortamda kopya edilemez, çoğaltılamaz ve yayımlanamaz.

OKAY SÜTÇÜOĞLU

Emekli asker Okay Sütçüoğlu; 1968 yılında Finike'de doğmuştur. 1994 - 1998 yılları arasında Anadolu Üniversitesi İşletme Ana Bilim Dalında lisans, 1998 - 2000 yılları arasında aynı üniversitenin Halkla İlişkiler Ana Bilim Dalında ön lisans, 2003 - 2005 yılları arasında Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Ana Bilim Dalında yüksek lisans, 2011 – 2015 yılları arasında Akdeniz Üniversitesi Sanat Tarihi Ana Bilim Dalında lisans, 2016 – 2018 yılları arasında Akdeniz Üniversitesi Akdeniz Uygarlıkları Araştırma Enstitüsü Ortaçağ Tarihi Ana Bilim Dalında yüksek lisans, 2011 - 2018 yılları arasında Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Arkeoloji Ana Bilim Dalında doktora eğitimi almıştır. İşletme yüksek lisansını, *İş Dünyasında Cinsiyet Ayrımcılığının Sosyolojik Nedenleri* başlıklı teziyle, Ortaçağ Tarihi yüksek lisansını, *Arykandos Vadisinde Sionlu Aziz Nikolaos Kültü ve Hristiyan Türkler* başlıklı teziyle, Arkeoloji doktorasını ise *Sualtı Arkeolojisi Perspektifinden Osmanlı Kadırgaları (15-16. yy.)* başlıklı teziyle tamamlamıştır. Türk sanat tarihi, Türk denizcilik tarihi ve Osmanlı savaş gemileri üzerine araştırmalarını sürdüren yazarın çalışmaları, ulusal ve uluslararası nitelikli kongre ve süreli yayınlarda neşredilmiş, kitapları yayımlanmıştır. Evli ve üç çocuk sahibi olan Okay Sütçüoğlu, İngilizce bilmektedir.

Yazarın, yayımlanmış veya baskı aşamasında olan çalışmalarından bazıları şunlardır:

"Osmanlı Denizciliğinin Etkileyen Bir Faktör Olarak Takvim Uygulamaları", *Takvim Kitabı*, Ed. Emine Gürsoy Naskali-Burcu Yanıklar, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2016.

"Experimental Archaeology of Two Diving Methods for the Pearl Diving in Medieval and Early Modern Era", *19th Underwater Science and Technology Meeting*, Sinop Üniversitesi, 2016, s. 77-87.

"Ottoman Cannon Balls (Yuvalak) in Undervater Ruins; Process And Classification" *Proceedings of the 20th Annual Meeting Of Underwater Science and Technology SBT*, November 2017 Urla-İzmir, ANKÜSAM Yayınları, Ankara, 2017, s. 148-165.

"Cedar Transportation in The Finike Region Betveen Antiquity and the 20th Century", *International 19th Symposium on Mediterranean Archaeology. Time, Space and People*, (ed: M. Arslan) Archaeopress Publishing Ltd. Oxford, 2018, s. 173-183.

"Effects to the Ottoman Navy of Barbaros Hayreddin's Ship in Algeria", Regards Croisés sur l'héritage et le patrimoine turco-ottoman en Algérie pendant la période ottomane (1516-1830), Université d'Alger 2 Aboulkaçem Saadallah, 12-15 Aralık 2017, Cezayir II. Üniversitesi-T.C. Başbakanlık TİKA, Cezayir.

"Sualtı Arkeolojisi Perspektifinden; Osmanlı Gemilerinde Kullanılan Fıçıların Tipoloji, Terminoloji ve İmalat Bilgileri", 21. Sualtı Bilim ve Teknoloji Toplantısı (16-17 Kasım 2018) Kemer.

İÇİNDEKİLER

OSMANLI BAHRİYE TARİHİNDE ÇIĞIR AÇACAK BİR TETKİK (EMRAH SAFA GÜRKAN).....09
GİRİŞ.....11
PİRİ REİS'İN *KİTAB-I BAHRİYE*Sİ.....14
TÜRK RESİM SANATI KAPSAMINDA *KİTAB-I BAHRİYE*.....17
KİTAB-I BAHRİYE VE DÜNYA HARİTASINDAKİ FİGÜRLERİ KİM ÇİZDİ?.....22
PİRİ REİS VE HAYDAR REİS (NİGÂRÎ).....23
PİRİ REİS'İN ESERİNDE YER ALAN DÖNEM GEMİLERİ.....28
GÖKE/COG/COCCA/KUKA.....33
PİRİ REİS'İN *GÖKE*Sİ.....37
KARAVELA/CARAVELA/CARAVEL.....40
KARAKA/CARRACK.....47
PİRİ REİS'İN *KARAKALARI/BARÇALARI*.....49
MAVNA/BAŞTARDA/BASTARD.....57
PİRİ REİS'İN *MAVNA/BAŞTARDA*SI.....60
RESMİN, GEMİ TEKNİĞİ VE ESTETİK AÇIDAN DEĞERLENDİRMESİ.....61
GALEASSE/GALEASS/GALEAZE.....63
PİRİ REİS'İN *GALEASS*I.....64
KADIRGA.....68
BİR OSMANLI KADIRGA FİLOSUNUN GÖSTERİMİ VE ANLATTIKLARI.....76
RESİM ÜZERİNE GENEL BİR DEĞERLENDİRM.....79
KAYIK/(OLASI) *KARAMÜRSEL*.....80
ÇOK KÜÇÜK ÖLÇEKLİ ARAÇLAR (*SANDAL, FİLİKA, GONDOL*).....85
BAZI ÖZEL TEKNELER.....93
TOPLU GÖSTERİMLER.....95
MESAJ VEREN GEMİLER.....97
YELKEN DİREKSİZ *KADIRGA* VE *KALİTE*LER.....104
PERSPEKTİFLİ VE HAREKETLİ GÖSTERİMLER.....109
RÖNESANS SANATI ÖRNEKLERİ İLE BAZI MUKAYESELER.....128
KAYNAKÇA.....138
DİZİN.....144

Osmanlı Bahriye Tarihinde Çığır Açacak Bir Tetkik

İster çektiri ister yelkenli olsunlar, on sekizinci yüzyıl öncesi Osmanlı gemileri hakkında çok az şey biliyoruz. Osmanlı arşivlerindeki oldukça teferruatlı tersane ve maliye kayıtları ne yazık ki gemi mimarisinin teknik detaylarını yansıtmadığından bu alanda yazılanlar bahriye tarihinden çok müessese tarihi olarak karşımıza çıkmaktadır. Batı'daki teknik gelişmelerin detaylı bir şekilde anlatıldığı yabancı dildeki monografilerin ülkemizde dolaşıma girmemesi, temel kaynaklarda dahi karşımıza gemi teknolojisinin on altıncı ve on yedinci yüzyıllarda geçirdiği tarihsel gelişimin mantığına tamamen ters malumatlar çıkması sonucunu doğurmaktadır.

Arşivlerdeki kaynakların eksikliği ve dünya literatürünün takip edilememesine bir de elimizdeki görsel kaynakların azlığı eklenince, durum daha da içinden çıkılmaz bir hal almıştır. Avrupa gemilerinin detaylı plan ve krokilerinin en azından on altı ve on yedinci yüzyıllar için Osmanlı arşivlerinde muadilleri yoktur. Gene, Avrupa saraylarının ve müzelerinin duvarlarını süsleyen tablolardaki gemi detaylarını Osmanlıca el yazmalarındaki minyatürlerle karşılaştırdığımızda, Osmanlı bahriye tarihçisinin dezavantajı bir kez daha ortaya çıkacaktır. Bu minyatürler ne yeterince detaylıdır, ne de her zaman doğru.

Bir örnek vermek gerekirse, Kâtib Çelebi'nin meşhur eseri *Tuhfetü'l-Kibar*'da karşımıza çıkan kürekli göke tamamen uydurmadır. Üstünde "Sultan Bayezid Han bina itdirdiği göke suretidir" yazan bu gemi, hiçbiri II. Bayezid döneminde bulunmayan birçok ögenin on yedinci yüzyıl ortalarında bir araya getirilmiş halidir. Bu sultanın hüküm sürdüğü yıllarda birden fazla ambara ve dört direğe sahip yelkenliler henüz yoktur. Daha da önemlisi hâlâ çok pahalı olan toplar gemilerde yaygınlaşmamıştır; zaten yelkenlilerin yanlarına top ve lombar kapakları yerleştirilmesine de daha çok vardır. Son olarak böyle yüksek güverteli bir yelkenlide yanlarda kürek olması da tek kelimeyle imkânsızdır. Bu olsa olsa, Kâtib Çelebi'deki "altı mavna üstü kalyon" şeklindeki ifadenin nakkaş tarafından yanlış yorumlanmasından mütevellit fantastik bir gemidir. Ancak, tam armalı yelkenli gemilerin ortaya çıkışı üzerine harcıâlem kitaplardaki en basit bilgilerle bile anlaşılabilecek olan bu gerçeği daha önce kimse fark etmemiştir. Bu grotesk ve çağının "çok ötesi"ndeki kürekli gökenin akademik eserlerden popüler tüketim eşyalarına kadar her yerde arzıendam etmesi Osmanlı tarihçileri olarak daha yapacak ne kadar çok işimiz olduğunun en güzel kanıtı değil midir?

Avrupa arşivlerinde çalışan Osmanlı tarihçileri de henüz buradaki gemi çizimlerini değerlendirmeye almamıştır. Bahriye tarihinin lokomotifi olan Batı'da gemi teknolojisi ve mimarisi üzerine yapılan çalışmalar ise, on altı ve on yedinci yüzyıl söz konusu olduğunda, büyük gelişmeler gösteren kuzey yelkenlilerine yoğunlaşmaktadır. Akdeniz sefinelerini inceleyen az sayıda eserde ise Osmanlı gemilerinin Venedik, İspanyol ve Fransız donanmalarındaki muadillerine göre nasıl farklılıklar gösterdiği pek incelenmemiştir. Söz konusu Mağrib'de faaliyet gösteren Osmanlı korsan gemileri olunca durum daha da vahim bir hal almaktadır; bunlar tamamen

gözardı edilmiş ve bahriye tarihinin en detaylı eserlerinde bile bir iki yuvarlak cümleyle geçiştirilmişlerdir.

Bu eksikliği gidermek ya Batı arşivlerindeki İngilizce, İtalyanca, Fransızca, İspanyolca, Katalanca, Latince ve hatta Almanca, Portekizce, Hollandaca, İsveççe, Rusça ve Danca kaynaklara başvurmakla ya da elinizdeki değerli eserin müellifi Okay Sütçüoğlu'nun yaptığı gibi Osmanlı görsellerinin güvenilir olanları üzerine teknik analizler yapmakla mümkündür. Osmanlıların en önemli denizci ve haritacılarından biri olan Piri Reis'in meşhur eseri *Kitab-ı Bahriye*'deki gemi çizimlerinin detaylı bir incelemesini içeren eserinde müverrih, birçok el yazmasında tam bir sayfayı dolduran minyatürlerde bulamadığımız kesinliği Piri Reis'in haritalarının üzerindeki 1-2 santimlik gemilerde aramayı akıl etmiştir. Askerî geçmişinin verdiği tecrübeyle biz masabaşı tarihçilerinin analizlerinin ötesine geçmeyi başarmış ve alanda büyük bir boşluğu dolduracak bir eser kaleme almış gözükmektedir. Hem genel okuyucuya hitap eden hem de konunun uzmanı bahriye tarihçilerine değerli bilgiler sunan bu şayanıtakdir kitabın aynı zamanda yeni nesil araştırmacılar için bir metodolojik kılavuz vazifesi göreceğinden hiç şüphem yok.

Emrah Safa Gürkan
28 Aralık 2018
Kozyatağı İstanbul

GİRİŞ

Piri Reis, 1513 yılında tamamladığı dünya haritası ile meşhurdur. Diğer eseri olan *Kitab-ı Bahriye* her ne kadar çok önemli kabul edilse de dünya haritasının biraz gölgesinde kalmış gibidir. Dünya haritasının daha ön planda tutulması, 16. yüzyılın küreselleşen okyanus harekâtlarının akademik camiada daha popüler işlenmesi ile alakalıdır. Çünkü bu asırda Akdeniz kendi içine kapanmakta olan bir göl olmaya doğru seyrederken, aşılmaz okyanuslar denize dönüşmüş, yeni keşfedilen yerler denizciliğin düzlemini oldukça genişletmiştir. Dikkat edilecek olursa, Piri Reis'in dünya haritası ile ilgili odak noktası ağırlıklı olarak haritanın eksik kısmına yöneliktir. İşte bu merak da 15. yüzyıl sonuna doğru yeni bulunan yerlerin kâşifleri ve bu kâşiflerin aidiyetlerini aydınlatmak amacını güder. Hal böyle olunca, ilginin kaydığı yeni ufuklar daha popüler olmuş, zaten bir iki asırdır pek çok *portolan*la tanımlanan Akdeniz coğrafyası ise odak noktasından uzaklaşmıştır.

16. yüzyıl *portolan*ları, Rönesans sürecinin etkileriyle eskisine göre daha hareketli ve görsel hale gelmeye başladılar. Geç Orta Çağ *portolan*larında figüratif detaylar varsa da Rönesans sürecinde bu detaylar daha realist ve süsten ziyade mesaj taşıyan imgelere dönüştüler. Unger, Rönesans *portolan*ları üzerindeki gemileri "*haritaya gücün yansıtılması*" olarak yorumlar.[1] Gerçekten de bu dönemde gemi detayları sıradanlıktan taşıp emperyal güç gösterisinin sembolleri haline gelmektedir. Orta Çağ'da deniz canlılarının ve değişik yaratıkların dekor olarak serpiştirildiği *portolan*lar, 16. yüzyıl ortalarında dönem gemilerinin en realist halleri ile süslenmeye başlar. Bunlarda detay olarak yer verilen gemiler, Avrupa'nın 15. yüzyıl sonuna doğru giriştiği okyanus ötesi keşifler ve buna olanak sağlayan gemilere verilen sembolik önemi gösterir. Haritalara bu detayları işleyen sanatçının ortaya koyduğu beceri Rönesans sanatçılarından farklı değildir. Bu nedenle, Avrupa açısından bu tarz haritalar birer Rönesans sanat eseri olarak kabul edilir ve sanatsal bir tablo yahut heykel nasıl inceleniyorsa o şekilde ele alınarak incelenir.[2]

Piri Reis'in "Akdeniz haritası" şeklinde tanımlayabileceğimiz *Kitab-ı Bahriye*'si, bilindik *portolan*lardan daha kapsamlıdır. *Kitab-ı Bahriye*, haritalarla oldukça teferruatlı bir anlatımın yan yana verildiği bir eser olması nedeniyle Avrupalı çağdaşlarına göre özeldir. Akademik yayınlarımıza bakılacak olursa, genelde işin bu yönü öne çıkarılıp görsellerden dar kapsamda, lokal alanları zikrederken istifade edildiğine tanık olunur. Akdeniz'i boylu boyunca anlatan metinlerin önemi haricinde kalan topografik çizimler ve diğer detaylar üzerinde layıkıyla çalışıldığını söyleyemeyiz. Örneğin; kenar yerleşimlerindeki kent tasvirleri, plan ve mimari bazda dönem ve günümüz görünümleri ile mukayese edilerek kapsamlı bir çalışmaya zemin olabilirdi. Aynı şekilde, *Kitab-ı Bahriye*'deki gemi çizimleri de *portola*nı besleyen birer süs olarak görülmüş olacak ki, bu âna değin sadece bu detaylara dönük bir çalışma vücuda getirilmemiştir. Bunu yapması gereken ana bilimsel disiplinlerin (tarih, sanat tarihi, güzel sanatların ilgili bölümleri gibi) bunu fark edebilmeleri şu anki eğitim müfredat ve koşulları ile zordur. İlgili disiplinlerin hiçbiri temel haritacılık ve denizcilik tekniklerine dair bilgi sunmazlar. O halde, modern haritalarda, eş yükselti eğrileri ile verilen rakım göstergelerinin *portolan*larda renk ve desenle nasıl verildiği hususu neye göre mukayese edilecektir? Eserde tehlikeli sığlıklar ve taşlıkların belli kodlarla gösterildiğini söylemek âdet olmuştur ancak bu sığlıkların metinlerle ilişkileri veya günümüzdeki sualtı araştırmaları için taşıdığı tarihî önem yeterince anlaşılmış mıdır? Bu eserin vücuda getirilmesinde sadece yetkin denizcilik bilgisi değil aynı zamanda sanatçı bir kişinin üslubu ve emeği de vardır. *Kitab-ı Bahriye*'yi Piri Reis çizdiyse, bu sanatı nasıl öğrenmiştir? Harita

1- Richard W. Unger (2010) *Ships on Maps; Picture of Power in Renaissance Europe*, Palgrave Mcmillan, London, s. 152-177.

2- Gemisiz ve gemili *portolan*ların süreçleri ve nedenleri için; Unger, *Ships on Maps*, Bölüm (1): "Making Maps Without Ships, With Ships", s. 11-15. Bu tarz haritalardaki sanatsal kritikler için; s. 62-67.



çizmekle resmetmek çok farklı şeylerdir. Acaba işin sanatsal yönü neden yeterince sorgulanmamaktadır? Detay olarak yer alan gemi çizimleri dönem gemileri hakkında bilgiler ve plan önermeleri sunabilir mi? Piri Reis haritaları üzerine yoğun emek harcamış olan Sarıcaoğlu, *"eser, halen çok değişik ilimler için bir araştırma kaynağı olarak önemini sürdürmektedir"* demektedir.[3] Bu çalışma *Kitab-ı Bahriye*'deki gemi detaylarını merkeze alarak sanat tarihi açısından bunların yeni bir tarafını ortaya koymaya çalışacaktır.

Bunlar genel olarak akademimizin dikkatini çekmemektedir; çünkü söz konusu dönemin Osmanlı ve Akdeniz gemilerini kapsamlı şekilde bilen bir avuç akademisyene hâlâ sahip değiliz. Çok zor olan bu alan için henüz yolun başındayız demek yerinde olur. Osmanlı deniz tarihi hakkındaki araştırmalarda zayıf yanımız, gemilerden iz kalmaması, plan ölçeğinde belgelere sahip olmamamız, dönemin sanat eserlerinin de istifade edilemeyecek ölçüde farklı üslupta olmaları gibi hususlardır ancak, en zayıf tarafımız modern eğitim sistemimizin bu açığı kapatmak için bir eyleminin olmamasıdır. Tarih eğitimi malzemeye, arkeoloji eğitimi de Osmanlı dönemine yer vermemektedir. Geriye kalan ve işi esaslı şekilde ele alabilecek eğitim dizgelerine sahip 'sanat tarihi' alanı ise genel olarak Bizans'tan günümüze kadarki mimari ve plastik eserlerle uğraşmaktadır. Şu ana değin edindiğimiz deneyimler açıkça göstermektedir ki, 'sanat tarihi' Osmanlı deniz tarihi araştırmalarına soyunmadığı sürece işin üç boyutlu kısımlarındaki eksiklikler sürecektir. Buna rağmen bunun kolayca olamayacağı da ortadadır; zira bu disiplinin temsilcileri hem konunun hassasiyetinin hem de kendi açılarından zenginliğinin farkında değildir. Açıkçası Osmanlı gemileri pek çok disipline yabancıdır ve denizler altında sessiz bekleyişlerini sürdürmektedirler.

Osmanlıların deniz serüveni içinde adı konulan her tekneyi-gemiyi görülebilir, tanınabilir ve detayları tarif edilebilir hale getirmek zorundayız. Maalesef bu çaba oldukça çetrefilli şartlar dayatmaktadır. Bu uğurda yola çıkacak kişinin 'tarih, sanat tarihi, haritacılık, gemi teknolojileri, sualtı arkeolojisi' gibi temel disiplinlerden yeterli eğitimi almaları, deniz sahasında hareket kabiliyeti kazanmaları ve sonuçta yeni bir meslek tanımlaması gerekmektedir. Bu meslek isminin ne olacağını öneremem; ancak bu işi yapacakların adeta 'demir adam' olması gerektiğini söyleyebilirim. Aksi halde Hint Okyanusu'ndan Atlas Okyanusu'na, Kızıldeniz'den Karadeniz'e, Tuna Nehri'nden Fırat ve Dicle nehirlerine, Aral Gölü'nden Hazar Denizi'ne, Beyşehir Gölü'nden Van Gölü'ne uzanan Türk denizciliğinin bakiyeleri bu demir adamlar olmadan araştırılamaz! Osmanlı Devleti'nin yayıldığı muazzam alanın karasal kısmı kadar su kütlesi de olduğuna göre, Osmanlı tarihinin kontrol edileceği mecranın yüzde ellisinden henüz haberdar değiliz, demek zorundayız.

Bu çalışma kimsenin görmediğini gördüm deme iddiasında değildir. Hatta tesadüfen fark ettiğim için tarihimizin cahili olduğumuz gerçeği ile yüzleşmek oldukça utanç vericiydi. Uğraşım, bir kitap çalışması için birkaç dönem gemisi çizmem konusunda ricada bulunan Emrah Safa Gürkan'ın isteği üzerine, bu çizimlerin dönemin ruhunu daha iyi yansıtması için girdiğim arayışla başladı. Osmanlı arşivleri ve el yazmaları standart minyatürler ötesinde gemilerle ilgili ayrıntılara sahip değildi. Dünya haritasındaki bazı gemilerin teknik analizlerini yaparak işe başladığımda, *Kitab-ı Bahriye*'deki diğer gemiler aklıma geldi. Eserdeki gemilerin birer detay olmaktan çok daha öte anlam taşıdığını daha ilk bakışta anladım. Bunlar sadece birer detay değil aynı zamanda kendi içlerinde de detaylara sahip olağanüstü birer sanat ürünü idi. Bu kadar küçük ölçekli alanlara bu kadar detay nasıl, neden ve kim tarafından sığdırılmış olabilirdi? Mesele artık birkaç dönem gemisini ele almaktansa bu soruları yanıtlamaya dönüştü.

Öncelikle eserin en sağlıklı baskılarından biri olan Kültür Bakanlığının 2014 yılına ait tıpkıbasımı yüksek çözünürlükte taranıp, gemi detayları sayfa numarasına göre isimlendirilerek ayrıldı. Bu gemi detayla-

3- Fikret Sarıcaoğlu (2002), "Osmanlılarda Harita", *Türkler*, Cilt: 11, s. 548-568, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, s. 551.

rı 6 aylık bir süreç içinde teker teker ve asıllarına sadık kalınarak daha büyük ölçekte çizgisel üslupta yeniden çizildi. Sonuçta, 16. yüzyıl başında Akdeniz'de seyreden önemli gemilerin sıklıkla tekrar eden ancak her birinin farklı seyir düzenlerinde gösterildiği, bu detayların metinlerde anlatılan lokal yerlerin su ve yanaşma koşullarına paralel şekilde çizildiği, dönem gemileri ve filolarının bileşenleri ve hareket kabiliyetlerine dair pek çok durumu göstermekte oldukları ve sultana sunulacak bu nüshanın sıra dışı bir sanatsal beceri ile oluşturulduğu ortaya çıktı. Bu aşamada, bu gemi detaylarının eserdeki harita aksamından sıyrılan bir yanı olduğu, düzlemsel bir minyatür üslubunda olan topografik gösterimin ötesinde, sadece Rönesans üslubunda olmadıkları, âdeta Rönesans sanatına meydan okur üstünlüklerinin olduğunu fark etmek şaşırtıcıydı. Bu nedenle gemi detaylarına ait çizimler bir taraftan dönemin Avrupa örnekleri ile mukayese edilirken diğer taraftan sanatçısının kim olabileceği hususunda ayrıntılı bir araştırmaya girişildi. Ulaşılan veriler göstermektedir ki, belli bir amaç ve hedef için yazılmış-çizilmiş olan *Kitab-ı Bahriye*'nin tasarımı ve bilgileri Piri Reis'e ait olsa da, sanatsal yönü başka biri tarafından oluşturulmuştur ve bu sıra dışı sanatçı Nakkaş Nigârî gibi görünmektedir. Buna dair kuvvetli emareler ve dönemin reisleri arasındaki ilişkiler çalışma içinde ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Çalışma metni, bilimsel üsluba bağlı kalınarak ancak ağır ve sıkıcı bir didaktizmden olabildiğince sıyrılmak suretiyle herkesin anlayabileceği bir düzende oluşturulmaya çalışılmıştır. Çalışmaya verilen isim konusunda da şu hususlara dikkat çekmekte fayda vardır: Gemi detaylarının Nakkaş Nigârî tarafından çizildiğini düşünmemize rağmen çalışmaya *Piri Reis'in Gemileri* adının verilmesi gerekirdi çünkü kitabın/eserin ona ait olduğu tartışma götürmemektedir. Benzer nedenle, çalışma içinde örneklediğimiz gemileri de Piri Reis'in *karaka*sı, *göke*si ve sair şekillerde belirteceğiz; fakat bu tanımlamamızdan çizimlerin ona ait olduğu anlamı çıkarılmamalıdır.

Çalışma içinde görüleceği üzere, gemi detaylarının Rönesans sanat kriterleri ile mukayese edilebilir yönleri ortadadır. Bu konuda eğitim almış kimseler bu resimlere bakarak onları yorumlayabilir, kritik edebilirler. Bazı detaylar bu yöntemle ele alınmış, estetik kritikleri yapılmış ve tarihî gemiler hakkındaki mevcut bilgilerimizle harmanlanarak yorumlanmıştır. Bu usulün bilimsel tarafı olmasına rağmen plastik sanatların tarihî çalışmalarda kullanılması ülkemizde pek uygulanmamaktadır. Bu yorumların sonuçlarına dayanarak, *Kitab-ı Bahriye*'de yer alan gemi detaylarının sanatsal düzeyinin Rönesans üslubunda olduğu, belirtilen nedenler dolayısıyla etrafındaki sanat camiasını aşan yetenekli bir ressamın elinden çıktıkları ortadadır. Bu sanatçı elbette ki bu becerisini Avrupa sanatına nispet olsun diye yapmamıştır fakat dönem Rönesans etkilerini bildiği ve bu yeteneğini kendi sultanına takdim amacıyla kullandığı şüphe götürmez. Dolayısıyla sanatta arz ve talebin stabil olduğu, sanat sektörünün devlet eline bağlı, kâğıt kalemin herkese nasip olmadığı koşullarda denizlere ve gemilere tutkun olduğu her çizgisinden anlaşılabilen sanatçının, büyük ölçekli realist tabloların yasak edildiği bir memlekette arzusunu santimetrekarelere sığdırarak gidermesi ancak ve ancak "Rönesans sanatına meydan okuma" olarak adlandırılabilirdi.

16. yüzyılda denizlerde dolaşan önemli reisler birbirlerinden kıymetlidir. Bazıları sadece deniz adamı değil dönemin bilim ve sanatıyla da iştigal eden entelektüel adamlardır. Her biri kendi dilinden başka bir dil konuşabilmekte, kimisi şiirle, kimisi haritayla, kimisi de resimle alakadar olmaktadır. Üstelik ne hamileri vardır ne de hayatlarının bir garantisi...

Sonuçta benim emeğim takdir görürse bu takdir, Kemal Reis, Piri Reis, Haydar Reis, Seydi Ali Reis, Oruç ve Barbaros reislerin hak ettiğinin yanında denizde bir damla olabilir.

Antalya 2018
Dr. Okay Sütçüoğlu



PİRİ REİS'İN *KİTAB-I BAHRİYESİ*

Piri Reis, kendi deyimi ile amcazadesi Kemal Reis'in yanında yetişmiş bir denizcidir. Kemal Reis (1465-1554), Türk deniz tarihinin öne çıkan bir figürü olarak, hem korsan cephesinde hem de Osmanlı devlet donanması içinde üstlendiği rolünden dolayı tüm Akdeniz'de seyir ve çatışmalara katılarak pek çok deneyime sahip olmuştu. O dönemin denizci olma geleneği Piri Reis gibi pek çok kişinin de dahil olduğu, kendi içinde usta çırak ilişkisine benzer geleneksel bir yapıyı da kapsıyordu. Memleket profillerine bakılarak rahatça söylenebilir ki, esasında bunlardan pek çoğu ömürlerinde denizi ilk kez gördüklerinde henüz yüzme dahi bilmiyorlardı.[4] Ancak koşullar bir şekilde Türklerin bu alana girmelerine neden olmuştu. Denize ulaşmak bir zafer, denizci olmaksa bir kültür meselesidir. Bu açıdan Türklerin deniz kültürü sıradan değildir ve gerçek bir deniz kültürü yarattıkları tartışılabilir. Anadolu Selçukluları ve ardından Türk beyliklerinden bazıları kendilerini deniz işleri ile meşgul bulduklarında, temel gerekçeleri bir denizcilik kültürü yaratmak değil, etraflarındaki deniz güçlerine mukabele etmeye mecbur olmalarıydı. Aksi halde kazanılan toprakların elde tutulması mümkün olmayacak, kıyılara saldıran korsanların hedefi olmaktan kurtulunamayacak, denizden akıp giden ticari imkânlardan da istifade edilemeyecekti.[5] Bu nedenle Osmanlı dahi henüz bir beylik düzeyinde iken denizle ilgi, adı "gazavatçılık" olan bir ülküye göre şekillendi ki bu, karada yürütülen "akıncılığa dayalı" geleneksel harp amacının suya yansımasıdır. Bürokrasisi olmayan, kendi içinde gelenekselleşmeye çalışan bu korsan yapısı, kendi devletinin gözünde, çoğu zaman korunup kollanan ve gerektiğinde resmî donanmaya eşlik eden yarı özerk deniz kuvvetleri olarak idare edildi.[6] Denizde gayriresmî bir mücadele yürüten bu tarz reislerin ve mürettebatın dayandıkları argümanlar gibi, destek verenler de çeşitliydi. Anadolu kıyılarında baskın duruma gelmiş Türkler ve Kuzey Afrika'daki Müslüman yerleşikler bunlar için bir tehdit değil, koşullara göre anlaşılıp görüşülebilecek ittifak sahalarıydı. Bizans'ın çöken iktisadi yapısı, kıyıları talan eden Rodoslu korsanlar ve kendi çıkarlarından başka bir şey düşünmeyen Latinler nedeniyle yerli Hıristiyan halk da pek çok kez denizci ve usta vasfı ile Türklere katılıyordu.[7] Fi-

4- Osmanlı arşivleri ve mühimme defterleri, Anadolu'daki yetkililere yazılan hükümlerle doludur ki, bunlardan pek çok kez gemilere adam (mürettebat, savaşçı ve kürekçi) göndermeleri istenir. Elbette ki bunların ezici çoğunluğu denize yabancıdır ve yüzme bilmezler. Bu nedenle pek çok kez deniz çatışmalarında savaştan değil suda boğulmaktan ölenler olmuştur. Örneğin sonradan *"Umurca oğlanlarıyız"* şeklinde kendilerini methedecek olan, meşhur Umur Bey'in ilk denizcilerinin denizci değil savaşçı oldukları açıktır. Baykara, Tuncer (1990) *Aydınoğlu Gazi Umur Paşa*, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, s. 47. Ünlü denizcimiz Kemal Reis'in de içinde yer aldığı Kaptan-ı Derya Hersek Ahmet Paşa komutasındaki Osmanlı Donanmasının, 1499'da Venediklilerle karşılaştığı Papaz Burnu Deniz Muharebesi'nde, Osmanlı gemilerinin pek çoğu savaş alanından ayrılmıştır. Çünkü Osmanlı askerlerinin pek çoğunu deniz tutmuş ve onların baskısı yüzünden çatışma sonlandırılmıştır. Ülkekul, Cevat (2007) (Hazırlayan), *Büyük Türk Denizcisi Kemal Reis*, Piri Reis Araştırma Merkezi Yayını, Sayı: 6, İstanbul, s. 73. 1480'de Vezir Mehmet Paşa komutasındaki Osmanlı kuşatma gücü Rodos Adası'nı ele geçirmeye çalışırken, denizden karaya kurulan tahta köprünün yıkılması sonucu denize düşerek ölen 1000 kadar askerin zırh taşıdıklarına dair hiçbir bilgimiz yoktur; ancak tamamının yüzme bilmekten uzak olduklarını söyleyebiliriz. 18. yüzyıl sonuna doğru bahriyede ıslahata girişen Gazi Hazan Paşa döneminde (1789'da) Karadeniz'e sefere çıkan donanma daha Boğaz'dan ayrılır ayrılmaz fırtınadan geri dönmek zorunda kalmış, buna rağmen 3 *kalyon* ve 1 *sal* batmış, gemideki askerler de boğularak ölmüştü. *Cevdet Paşa Tarihi'nden Seçmeler*, Düzenleyen: Sadi Irmak, B.K. Çağlar, MEB Yayınları, İstanbul, 1973, s. 297. Kâtip Çelebi (2008) *Tuhfetü'l- Kibâr Fi Esfâri'l- Bihâr*, (Tıpkıbasım) (haz. İdris Bostan), T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayını, Ankara s. 71, En açık kanıt yine Kâtip Çelebi'den gelir: *Tuhfetü'l Kibar*'da 5. öğüdünde; *"vilayetler fethedegelen asker dururken levent yazılmaya heves edilmeye"* nasihati ile *"Türk kürek çekmeyi bilse yeter"* söylemi âdeta durumu özetlemektedir. *Tuhfetü'l- Kibâr*, s. 251.

5- Çavuşdere, Serdar (2004) "Selçuklular Döneminde Akdeniz Ticareti, Türkler ve İtalyanlar", *Tarih Okulu Dergisi*, Sayı: IV. s. 53-75, Ankara.

6- Pitcher, Donald Edgar (2001) *Osmanlı İmparatorluğunun Tarihsel Coğrafyası*, Çev: Bahar Tırnakçı, YKY Yayınları, İstanbul, s. 54, Gencer, A. İhsan (2001) *Bahriyede Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti'nin Kuruluşu*, (1789-1867), TTK. Yayınları, Ankara, s. 11.

7- Hopwood, Keith (2009) "Türklerin Anadolu'nun Batı Kıyılarını Fethi ve Katalan Kumpanyası", Çev: Serdar Çavuşdere, *Tarih Okulu Dergisi*, Böl: 127-136, Sayı: 2, Ankara, s. 130-131; İnalcık, Halil (2005) "Akdeniz ve Türkler", Doğu Batı, s. 130-170, Sayı: 34, Ankara, s. 141. Damianidis, Kostas A. (2010) "Chains Of Tecnology *Transfer in the Traditional Shipbuilding of the Black Sea", ed: P. Pomey, Transfers Technologiques En Architecture Navale Mediterraneenne* De L'Antiquite Aux Temps Modernes, Varia Anatolica XX. Paris, s. 163.



lolar çoğunlukla vurkaç taktiğine uygun karışık küçük teknelerden oluşuyordu. Bu filo veya gemileri denizde sevk ve idare etmek için sahayı avucunun içi gibi bilmek geleneksel bir yapının gereği olabilirken, bu işlerle uğraşanların temel denizcilik tekniklerini bilmesi de kaçınılmazdı. Harita ve pusula kullanmak, gemi teknolojilerinde ustalık, fikir ve deneyim sahibi olmak Türklerde kısa sürede yaygınlaşmış olamaz. İşte, gazavat meselesine eşlik eden denizcilik faaliyetleri bu minvalde, yani transfer edilen bir deneyime dayalı idi. Denizcilik politikaları, filolar ve denizciler güçlendikçe bu ilerlemenin doğal bir yansıması olarak teknik bileşenler de ortaya çıkmaya başlayacaktı. Belki de Türk deniz tarihinin en zayıf noktası bu tersine süreçten kaynaklanmıştır; önce deniz araçları edinmek, denizlerde gazavata çıkmak, ardından denizciliği öğrenmek ve gemi ustalığını edinmek (ki çok zayıftı) sürdürülebilir olamazdı. Yine de bu koşullara rağmen Türkler şaşırtıcı bir şekilde tarihin en köklü deniz kültürlerine rakip olmak adına kısa süre içinde harekete geçip yol alabilmişlerdir.

Harita ve pusula gibi teknik araçlar kullanılabilir ancak yaygın değilken, dönemin Akdenizi'nde geleneksel olan *portolan*lar denizciler için gemilerde bir nevi rehber niteliğinde bulundurulmaktaydı. Fakat bunlar, Türk denizcilerinin kültürüne hitap eden veya kendileri tarafından üretilen şeyler değildi. Onlar denizci olurken edindikleri *Lingua Franca* yani kırma dilli bir terminolojiye hâkim olabildikleri ölçüde bu *portolan*lardan yararlanıyorlar yahut görseli yorumluyorlardı. Piri Reis, eserini yazış amacı olarak "bu eksikliği gidermek ve hayır dua almak için *Kitab-ı Bahriye*'yi yazdığını" belirtse de o âna değin edindiği deneyimlerini ortaya koymak için başka motivasyonları olduğunu da düşünmek durumundayız. Onun döneminde bu tarz yazma eserlerin, ithaf edilen sultanın nazarında itibar görmesi için övgüler düzülür ve kendi statüsü için payanda olarak kullanılacak bir araç olması da beklenirdi.[8] Zaten durum Avrupalı kartograflar ve sanatçılar açısından da pek farklı değildir; Unger Rönesans dönemindeki *portolan*lara eklenen son derece realist gemi detaylarını ve bunu hazırlayan nedenleri sıralarken, sadece bilimsel veya sanatsal yeteneği ortaya koyma çabasının yetmeyeceğini, bunun ardında elitlere/müşterilere emeğin kanıtlanma çabası olduğunu da vurgular.[9]

Herkes sultana atfedecek bir eser kaleme alabilir ve bunu resmettirebilirdi; ancak ona ulaştırmak için saray erkânı içinden aracılara da gereksinim vardı.[10] Çoğu kez sanatçı/eser sahibi aracıya ulaşırken, aracıların esere veya sanatçıya ulaşıp teşvik veya talep etmesi herhalde pek sık olmamıştır. Bu sanatsal kıtlık veya hiyerarşik yapı içinde sanatsal ve bilimsel sayılabilecek ürünlerin üretimi, değer bilecek elitlerin insafına veya eser üretecek nitelikte az sayıdaki kişinin girişimlerine kalıyordu. Ne yazık ki Rönesans'ta katalizör görevi taşıyan İtalyan Medici ailesi gibi aristokratik bir patronaja sahip değildik. Osmanlı döneminde patronaj, eskiden alışılagelen şehnameler tarzında oluşan gazavatnamelere, edebî eserlerin şairlerine ve bunların resimlenmesinde çalışan nakkaşlara yararken, bilimsel ve hümanist bir cepheye uzak kalıyordu; çünkü sultanların geleneksel eğilimleri şiirden yanaydı.[11]

Piri Reis'in *Kitab-ı Bahriye*sinin orijinal şekilde telifi iki tanedir. İlk telif, anlaşıldığına göre Yavuz Sultan Selim'e takdim için 1520'de tamamlanmasına rağmen, o yıl Selim'in ölümü ve yerine Kanunî Sultan Süleyman'ın geçmesi üzerine, ithaf metninde değişiklik yapılarak 1520-1521 arasında ona takdim edilmiştir. Bu ilk telifte Süleyman'a övgü ile başlayan metin geleneksel kabul edilse de, Piri Reis'in kendisini gösterme ve takdir beklentisine de işaret eder. Piri Reis, 1524'te Mısır'da meydana gelen karışıklığa müdahale etmek üzere yola çıkan, Kanunî'nin baş veziri ve aynı zamanda damadı olan Pargalı Halil İbrahim Paşa'ya kılavuzluk ve eşlik eder.[12] 1525'teki dönüş yolculuklarına kadar, Akdeniz ve kendi eseri hakkında bilgiler verdiği anlaşılmakta-

8- İnalcık, Halil (2008) *Şair ve Patron*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, s. 8. Soucek, Swat (2013) *Piri Reis ve Kolomb Sonrası Türk Haritacılığı*, Çev: Ece Irmak, Boyut Yayınları, İstanbul, s. 102.
9- Unger, *Ships on Maps*, s. 62-63.
10- İnalcık, *Şair ve Patron*, s. 8.
11- İnalcık, *Şair ve Patron*, s. 4-9.
12- Mahmut Ak (2002), "Piri Reis", *Türkler*, Cilt: 11, s. 568-580, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, s. 572.



dır ki, Pargalı eserden etkilenerek temize çekilmesini emreder. Soucek, bu durumu *"Piri Reis'in ilk telifinden beklentisinde hayal kırıklığına uğradığı, çünkü ikinci telifte Pargalı'nın adına da önsözde yer vererek değişen siyasi güçler dengesinden istifade etmek üzere eserinin yeniden ele alınması için ilk telifin kusurlarını abartmış olabileceğini"* belirtir.[13]

Sonuçta, *Kitab-ı Bahriye* yeni eklemelerle 1526'da yeniden yazılır. İlk telif ile ikincisi arasında bariz farklılıklar vardır; *Kitab-ı Bahriye*'nin iki telifi arasındaki farklar 6 hususta mukayese edilerek, tıpkıbasımın girişinde sunulur.[14] Fakat bu farklılıklar içinde gemiler veya figürler hususunda bir fark vurgulanmamıştır. Birinci telifin Dresden'de bulunan nüshası göz önüne alındığında gemilerden söz edemeyiz. Bu nüsha metinler, sade haritalar ve çok az mimari detayla süslenmiş durumdadır. Ancak ilk telifin nüshalarının da birden fazla olduğu hatırlandığında, şimdilik birinci telif ile ikinci telif arasında konum olan gemiler açısından bariz bir fark olduğunu söylememiz mümkündür. İkinci telif yani 1526 tarihli olanın metin yazarı, tespite göre Seyid Muradî'dir. Bu durum Piri Reis'ten bağımsız olarak eseri kaleme aldığı manasına gelmez. O dönemde (Barbaros'un *Gazavatname*si de dahil olmak üzere), saraya sunulacak eserde, hoşa gidecek ağdalı bir anlatım, dokunaklı bir vezin metodu kullanılması gelenekseldi. Seyid Muradî, ilk telifin metnini, Piri Reis'in de kontrolü altında kaleme almıştır. Resimleri kimin yaptığı ayrı bir soru olmalıdır. Bu hususa ileride gireceğiz ancak bu aşamada, eserin sahibine eşlik eden, nazım-metin yazarı ve nakkaş ile birlikte bir ekip tarafından hazırlandığını söylemek mümkündür.

Piri Reis'in, *Kitab-ı Bahriye*'yi denizcilere bir kılavuz oluşturmak amacıyla yazdığı bilindiğinden, kurgusu ve kapsamının tüm Akdeniz'i içermesi anlaşılabilir bir durumdur. Akdeniz'i hareket alanı kabul eden Osmanlı denizcilerine hitap edecek eserin rotası, Çanakkale Boğazı çıkışından başlayarak Ege adaları ve Batı Anadolu kıyılarına, oradan Yunanistan ve İtalya'ya doğru yönelir. Ardından Kuzey Afrika sahillerini Suriye'ye doğru takip ederek Kıbrıs'a döner. Oradan Anadolu'nun güney sahillerini tasvir ederek seyir tamamlanır. Tüm bu hat üzerinde yer alan, doğal ve yapay limanlara, demirleme alanlarına, gemiler için risk oluşturacak sığlıklar ve taşlıklara, kısmen topografik özelliklere, rüzgârlar ve su akıntılarıyla ilgili bilgilere, dip derinlikleri ve gelgit hareketleri gibi pek çok hususa yer verilir. Şu âna değin, metinde konu edilen denizcilik amacı hakkında sadece sığlıkların değişik renkte noktalarla vurgulandığı, demirleme alanlarının haritacılık kapsamında gösterildiği gibi bilindik hususlarla sınırlı bir bakış açısına sahiptik. Pek çok minyatürün çizimi ile konusu arasında bağ olduğu ve detayların dikkatlice bakıldığında konuyu ayrıntılarıyla anlatmaya çabaladığı tespitine rağmen,[15] *Kitab-ı Bahriye* bu kapsamda ayrıntılı bir değerlendirmeye tabi tutulmamıştır. Piri Reis'in bu eserindeki harita sayfalarını inceleyenler, metnin içeriği ile haritayı bütünleyen kıyı yerleşimleri arasında doğrudan bir bağ olduğunun farkında olduklarından, bu eseri de "tarihî belge nitelikli resimler" kapsamında ele alırlar. Ancak Osmanlı resim sanatı veya minyatür sanatı ile ilgilenen her çalışmada bu tespit belirtilmesine rağmen, *Kitab-ı Bahriye*'deki onlarca gemi çizimiyle bu bağlamda ilgi kurulamamıştır. Bu nedenle Piri Reis'in dünya haritası hakkında bir esere editörlük eden Sarıcaoğlu, çizimlerin bilindik minyatür üslubundan farklılık arz ettiğine dikkat çekerek, sanat tarihçilerinin bu konuda çalışması gerektiğine,[16] Bostan da aynı minvalde gemilerin alışılmışın dışında olduğuna[17] işaret etmektedirler.

Soucek, çalışmalarında Piri Reis'in dünya haritası üzerindeki birkaç gemi çeşidini örnekleyerek anlatmış ancak

13- Soucek, *Piri Reis*, s. 104-106.

14- *Kitab-ı Bahriye*'nin telifleri/nüshaları ve değerlendirmeleri için eserin giriş bölümündeki analizlere bakınız; Pîrî Reis, *Kitab-ı Bahriyye*, (Tıpkıbasım) (2014), Topkapı Sarayı Müzesi Ktp. Hazine Koleksiyonu, Numara: 642, Editör: Fikret Sarıcaoğlu, Kültür ve Turizm Bakanlığı yayınları, Ankara.

15- Ertuğ, Zeynep (1999) "Minyatürler ve Tarihi Özellikleri", *Osmanlı*, Cilt: 11, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, Bölüm: 180-185, s. 180.

16- Sarıcaoğlu, Fikret (2014) *Piri Reis'in Dünya Haritası* 1513, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, Ankara, s. 132-133.

17- İdris Bostan (2013), "İdris Bostan İle Piri Reis ve Osmanlı Denizciliği Üzerine" (Söyleşi), *1453 Kültür ve Sanat Dergisi*, Sayı: 17, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Yayınları, s. 16-19.

