



ODÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü
Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi
Issn: 1309-9302 <http://sobiad.odu.edu.tr>
Cilt: 3 Sayı: 6 Aralık 2012

MEMLÜKLER ZAMANINDA KULLANILAN GEMİLER *SHIPS USED BY MAMLUKS ERA*

Burak Gani EROL*

Öz

1250-1517 yılları arasında Mısır, Suriye ve Hicâz bölgesinde siyâsî, askeri ve iktisâdî otorite tesis edip, 267 yıl boyunca kendisine mahsus “askeri nizâmı” sayesinde bu bölgeyi yöneten Memlûkler, askerlik sanatını en iyi icra eden Türk-İslâm devletlerinin belki de en başında geleniydi. Memlûklerin temelde kara birliklerine istinâd eden askerî bir yapıya sâhip olmalarına rağmen, denizcilik faaliyetlerinde de, verdikleri öneme kıyasla, sahillerinin bulunduğu Akdeniz ve Kızıldeniz’de büyük başarılarla imza attıkları söylenilebilir. Memlûkler Nil Nehri, Akdeniz ve Kızıldeniz’de (askerî ve ticârî) denizcilik faaliyetlerinde bulunmuşlar ve bu faaliyetlerde çeşitli enva’dan gemiler kullanmışlardır. Bu çalışmada Memlûkler döneminde kullanılan gemiler tasnif edilmiş ve açıklayıcı olarak tarif edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Memlûkler, Akdeniz, Kızıldeniz, Nil Nehri.

Abstract

Between 1250-1517 the Mamluks in Egypt, Syria and Hejaz in the political, military and economic authority have established. 267 years of managing these areas have their military orders. The Mamluks, a military structure, which is based on ground troops had essentially. Maritime activities, as well, according to their importance, can be said to perform great success the coast of the Mediterranean and the Red Sea. Mamluks have performed maritime activities (military and commercial) in the Nile River, Mediterranean and Red Sea, they have used various ships in these activities. In this study, ships that used by Mamluks era has been classifies and describe as explanatory.

Keywords: Mamluks, Mediterranean, Red Sea, Nile River

Orta zamanlarda *İslâm* dünyasında ve de *Memlûk Devleti*'nde muhtelif amaçlara hizmet eden, kullanım maksadları ve yerleri farklı, çeşitli ebatta gemiler vardı. Bu gemilerden zamanımıza ulaşan herhangi bir örnek mevcut değilse de kaynakların verdiği bilgilere dayanarak bunların varlığından haberdarız. **el-Makrîzî Mısır**'da *tersânelerde* inşa edilen gemileri iki kısma ayırır: "*Harb gemileri ve Nil gemileri*". *Harp gemileri*, düşman ile savaşmak için inşa edilmiş gemilerdi. Bu gemiler çeşitli harp aletleri, silah ve asker taşırlardı. Harp gemileri **İskenderiye**, **Dimyât** ve **Tinnîs** limanlarından **Akdeniz**'e açılarak *Rumlarla* ve *Frenklerle* savaşırlardı. Düşmanla savaşan bu harp gemilerinin tamamına "*donanma (ustûl)*" adı verilirdi. *Nil gemileri* ise Nil nehri boyunca insan ve tahıl taşımak üzere inşa edilmişti.¹**el-Makrîzî**'nin tasnifinden de yola çıkarak *Memlûk Devleti* zamanında **Mısır**'da kullanılan gemileri *deniz / harb gemileri* ve *nehir / Nîl gemileri* olarak ikiye ayırabiliriz. Denizlerde kullanılan gemileri ise kullandıkları coğrafyaya göre kaynakların umûmî tasnifine dayanarak ederek "**Akdeniz gemileri**" ve "**Kızıldeniz gemileri**" olarak sınıflandırabiliriz.

Memlûk Devleti'nde denizlerde kullanılan olunan gemilerin denizlere istinâden sınıflandırılmasının sebebi tamamen doğal ve coğrafi sebeplerden olup geminin inşası esnasında kullanılan malzemenin, geminin kullanılacağı denize göre değişmesinden kaynaklanmaktaydı. Diğer bir ifadeyle **Akdeniz**'de kullanılan gemiler ile **Kızıldeniz**'de kullanılan gemilerin inşası esnasında kullanılan malzemeler birbirinden farklıydı. **Akdeniz**'de inşa edilen gemiler *mismâri* yani *çivili* olarak inşa edilip bu isimle anılırken (*mismâriyye*), **Kızıldeniz**'de inşa olunan gemiler *çivisiz* (*gayr-i mismâriyye*) gemiler olarak anılıyordu. **Kızıldeniz** gemilerinin hangi sebepten *çivi* kullanılmadan inşa edildiğine dâir kaynaklarda muhtelif bilgiler vardır. **en-Nuveyrî el-İskenderânî**'ye göre **Hind** ve **Yemen** denizinin altında bulunan mıknatıs dağları gemilerdeki demiri kendisine çektiği için bu denizlerde faaliyet gösteren gemilerin inşasında *çivi* kullanılmazdı.² **Mesûdî** ise **Habeş Denizi**'nin suyunun demiri yani *çiviyi* erittiğini, eriyen *çivilerin* ise kırılarak tuttıkları kerestelerden

* Arş. Gör. Dr., Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi Fen-Edeb. Fak. Tarih Bölümü.

¹ el-Makrîzî, **el-Mevâiz ve el-İtibâr bi Zikr el-Hitat ve el-Asâr**, (Tah. Muhammed Zeynuhum-Mediha eş-Şerkâvî), Kâhire 1998, C. 3, s. 5 (Bundan sonra **el-Hitat** olarak kısaltılacaktır).

² en-Nuveyrî el-İskenderânî, **Kitâb el-İlmâm fihâ Cerret bihi el-Ahkâm ve el-Umûr el-Makdiye fî Vaka'a el-İskenderiye**, (Tah. Azîz Sûryâl 'Atiyya), Haydarabad, C.2, s. 232; es-Suyûtî'de **Kulzum** dağlarında mıknatıs özelliği bulunduğunu yazar, **Husn el-Muhâdara fî Târîh Mısır ve el-Kâhire**, (Tah. Muhammed Ebû el-Fadl İbrâhîm, 1967, C. 2, s. 329 (Bundan sonra eser **Husn el-Muhâdara** olarak kısaltılacaktır); Yakut **Kulzum Denizi**'nde (**Kızıldeniz**) mıknatıs dağları olduğunu ve demiri çektiğini yazar, Yakut el-Hamavî, **Mu'cem el-Buldân**, Beyrût 1977, C. 4, s. 387 (Bundan sonra eser **Mu'cem** olarak kısaltılacaktır).

ayrıldıklarını ve bu sebeple de bu denizde faaliyet gösteren gemilerde *çivi* kullanılmadığını yazar. **el-Bahr er-Rûmî** yani **Akdeniz**'de bulunan gemilerde ise *çivi* kullanılabildiğini söyleyerek **Kızıldeniz**'in suyunun terkîbinin metale zarar verdiği ima eder.³ **Marco Polo** ise **Hürmüz** şehrinde inşa edilen gemilerde *çivi* kullanılmadığını, bunun sebebinin ise geminin inşasında kullanılan kerestenin ayıbı yani kusurundan kaynaklandığını ifade eder. Çünkü **Hürmüz**'de inşa edilen gemilerde kullanılan kereste oldukça sert olduğu için *çivi* çakıldığı anda toprak çanaklar gibi dağılıyordu.⁴ **İbn Battûta** ise **Kızıldeniz** ve **Hind Denizi**'nde çok fazla kayalık olduğunu *çivili* gemilerin birleşim yerlerinin esnek olmaması sebebiyle bu kayalıklara çarptıklarında parçalandıklarını söyleyerek *çivi* kullanılmamasının sebebinin izah eder. Kaynaklarda belirtilen bu sebeplerden mutevellid **Kızıldeniz**'de faaliyet gösteren gemilerde *çivi* kullanılmamıştı. Geminin imalatında kullanılan ahşap birbirine hasır iplerle rabt edilmişti. Bu hasır ipler hindistan cevizi kabuğunun ezilmesi ve suyun içinde yumuşaması için bir müddet bekletilmesi ve daha sonra elde edilen liflerin örülmesi ile yapılırdı. Birbirine rabt olacak parçalar ilk önce demir bir burgu vasıtasıyla dikkatli bir şekilde delinirler ve bu deliklerden geçen hasır ipler vasıtasıyla da monte edilirdi. Geminin yapılışı esnasında aynı zamanda hurma ağaçlarının uzun dallarından imal olunan şeritler kullanılır ve geminin çevresi bunlarla desteklenirdi. Geminin inşası tamamlandıktan sonra çevresi, özellikle de suyla sürekli temas halinde olan alt kısmı hayvanî yağ yahut keneotu yağıyla ya da köpek balığı yağıyla yağlanmıştı. Bu iki yağ arasında makbûl olan köpek balığından temin edilen yağ idi. Geminin çevresinin yağlanması sebebi ise gövdenin yumuşamasını ve esnemesini temin içindi. Çünkü **Kızıldeniz**'de gayet mebzûl olan mercan kayalıklarının özellikle sığ bölgelerde gemiyle temas etme ihtimali çok fazlaydı. Muhakkaktır ki bu kayalıkların yumuşak yüzeye çarptıklarında verecekleri zarar sert yüzeye çarptıklarında verecekleri zarardan çok daha az olacaktı. Ayrıca ahşap parçaları sabitlemek için *çivi* yerine kullanılan organik liflerden oluşan iplerin, deniz suyu ile sürekli temas halinde olmanın neticesinde oluşacak tahribata engel olmak ve geminin kullanım ömrünü uzatmak da bu yağlama işleminin sebeplerindendi. Zift kullanılmamasına özellikle dikkat edilmişti. *Celbe* imalatında kullanılan

³ el-Mesûdi, **Murûc ez-Zeheb ve Me'âdin el-Cevher**, (Tah. Muhammed Muhiyy ed-Dîn 'Abd el-Hamîd), Beyrut, 1948, C. 1, s. 163.

⁴ Marco Polo, **Rihlât Mârkô Bôlô**, (Terc. 'Abd el-Aziz Câvid), Kâhire, 1995, C. 1, s. 81.

kereste ile hasır ipler **Hindistan** ve **Yemen**'den temin ediliyordu. Yelkenleri ise *palmiye ağacının* yapraklarının örülmesi ile imal olunuyordu.⁵

Akdeniz'de faaliyet gösteren gemilerin inşasında ise herhangi bir coğrafi zorunluluk olmadığından (manyetik saha, kayalık, tuz tesiri vs. gibi) *çiviler* kullanılmış, gemiyi oluşturan parçalar birbirine *çiviler* vasıtasıyla sabitlenmişti.

Mısır'da *Memlûkler* zamanında kullanılan gemi çeşitleri ve bu gemilerin kullanım yerleri, amaç ve hizmetleri ise şöyleydi⁶:

AFRÛTA (*ةطورفا*) : *Flotte*. Daha ziyade *Haçlıların* donanmalarında kullanılan *ğurâba* benzer gemi çeşidiydi.⁷

AVÂDÎ (*ي داوعا*) : Çoğulu **Avâdiyât** (*تاي داوعا*) olarak gelir. *Şîni* gemilerine tabi olup bu gemilere erzak takviyesi ile mesuldü.⁸

BÂRCA (*ةجراپ*) : Çoğulu **Bevâric** (*جراوب*) olarak gelir. **Hind Denizi** ve **Kızıldeniz**'de kullanılan gayet büyük bir gemiydi. Hem harp hem de ticârî amaçlı kullanılırdı.⁹ *Şîniler*den büyüktü. *Araplar* bu gemi çeşidini *İslâmiyeti* kabullerinden sonra *Hindlilerle* savaşırken onlardan öğrenmişlerdi.¹⁰ *Hindlilerin bîre* (*ةري ب*) adını verdikleri bu gemiye *Araplar bârca* demişlerdir. *Akdeniz'de kullanılan çeşidi ise Kalyon* nev'inden, yelkenli, altı düz, 2-3 direkli harp gemisidir. Seksen üç adet top taşırdı.¹¹

BÂTÂMÂRS (*سرامتاب*) : *Patamars*. *Hind Denizi*'nin en dikkat çekici gemisidir. Daha ziyade *Bombay* limanının faaliyet gösteren esir tüccarları tarafından kullanılmıştır. *Ğurab* gemilerine benzerdi. Uzun ve sivri bir burnu vardı. Uzunluğu yetmiş altı *kadem*¹² genişliği ise yirmi bir *kadem*di. Derinliği on bir *kadem*i bulurdu. İki yüz tona yakın yük taşıma kapasitesi vardı.¹³

⁵ İbn Cubeyr, *Rihlet İbn Cubeyr*, Leyden, 1907, s. 70-71; el-Makrîzî, *el-Hıtat*, C. 1, s. 568; Marco Polo, *Rihlât Mârkô Bôlô*, C. 1, s. 81-82; Mesûdi, *Muruc ez-Zeheb*, C. 1, s. 163; İbn Battûta, *Rihlet İbn Battûta*, s. 576; Dionisius A. Agius, *Classic Ships of İslam From Mesopotamia to the Indian Ocean*, Leiden, 2008, s. 148-153.

⁶ Özellikle **Kızıldeniz**'de kullanılan gemilerden bir kısmının isimleri sadece dönemin seyyâhlarının eserlerinde geçmektedir. **Çin**, **Hindistan** ve **Yemen**'e ait gemilerle ilgili bilgilere bu seyahatnâmeler vasıtasıyla vâkıf olmaktadır.

⁷ R. Dozy, *Supplement Aux Dictionnary Arabes*, Beyrût, 1991, C. 1, s. 29 (Bundan sonra eser *Supplement* olarak kısaltılacaktır.); Dervîş en-Nuhaylî, *es-Sufun el-İslâmiyye*, İskenderiye, 1974, s. 6.

⁸ Dervîş en-Nuhaylî, *es-Sufun el-İslâmiyye*, İskenderiye, s. 5-6.

⁹ Şevkî 'Abd el-Kavî Osman, *Ticâret el-Muhît el-Hindî fî 'Asr es-Siyâdet el-İslâmiyye*, 1978, s. 96

¹⁰ 'Abd el-Fettâh 'Abbâde, *Sufunu'-Ustûli'l-İslâmî ve Envâuha ve Muaddâtuha*, Mısır, 1913, s. 12.

¹¹ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1992, s. 96; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, İstanbul, 2007, s. 141.

¹² Yaklaşık 30,5 cm.

¹³ Şevkî 'Abd el-Kavî Osman, *Ticâret el-Muhît el-Hindî*, s. 96.

BÂRKÂT (ت الكراب) : *Barks*. Hacim olarak **Hind Denizi'nin** büyük gemilerinden olup kendisinden daha büyük gemilere refakat etmek gibi bir görevi de mevcuttu. Genellikle de yolda kalmış yahut bozulmuş gemileri çekmek için kullanılırdı. Üç tane ana yelken direği vardı. Yaklaşık olarak bin sepet biberi tek seferde taşıyabilir, altmış ila yüz arasında denizciyi barındırırdı. Yanında taşıdığı küçük kayıklar vasıtasıyla geminin ihtiyacı karadan temin olunurdu.¹⁴

BATSA (ة س طب) : Çoğulu **Batasât (ت اس طب)** yahut **Bats (س طب)** olarak gelir. Savaş, yük ve ticaret gemisi sınıfından büyük bir gemiydi. *Haçlılar*la yapılan savaşlarda önemli rol oynamıştır. Asker, silah, cephane, erzak ve çeşitli harp aletlerinin nakliyesinde kullanılırlardı. Bir seferde her türlü yiyecek maddesi, canlı hayvan, insan, tatlı su ve dört yüz çuval buğday taşıma kapasitesine sâhipti.¹⁵ Yaklaşık olarak kırk tane yelkeninin olması ne kadar büyük ve geniş bir gemi olduğunun kanıtıdır. Çok katlıydı ve muazzam bir görünüşü vardı. En üst kata cephane, yiyecek ve içecekler istif edilir, diğer katlara ise askerler yerleştirilirdi. Bir *batsanın* taşıdığı askerin sayısı binlerle ifade edilebilecek kadar çoktu.¹⁶ Büyüklüğünden dolayı *nısf ed-dünya (yarım dünya)* olarak da adlandırılmaktaydı. *Batsa* nakliye vazifesinin yanı sıra bir savaş gemisi olarak da kullanılmaktaydı. Her türlü kuşatma ve saldırı aleti üzerine techîz edilerek sabit yahut hareketli hedeflere atışlar yapabilen yüzen bir kale olarak donanmanın aslı unsurunu teşkil ederdi.¹⁷

BEDEN (ن دب) : **Ummân'da** inşa edilen ve halen daha kullanılan yelkenli bir gemi türüydü. Balık avında ve birbirine yakın sahillerde emtia nakliyesinde kullanılırdı. Güvertesi dümdüz arka kısmı ise hafif yüksekçeydi ve dümen buraya iplerle sabitlenmiş haldeydi. Ortalama bir bedenün uzunluğu elli dört *kadem*, genişliği ise yaklaşık on *kadem* kadardı. Ağırlığı yirmi ton ila yüz ton arasında yük taşıma kapasitesine sâhip, benzer tasarımdaki büyük *bedenlere* ise **uveysiyye (ة ي سي وع)** adı verilirdi. Yine Ummân'da inşa edilen **şâhûf (فوح اش)**, **beytel (ل تي ب)** ve **bakkâra (ك ك ر ا)**

¹⁴ Şevkî 'Abd el-Kavî Osman, *Ticâret el-Muhît el-Hindî*, s. 96.

¹⁵ el-İsfehânî, *el-Feth el-Kussî fi Feth el-Kudsî*, Beyrut, 2004, s. 221-222, 223.

¹⁶ el-Makrîzî 1182 yılında rüzgarın kuvvetiyle **Dimyât** kıyılarına sürüklenen *Hristiyanlara* ait *batsadan* alınan esir sayısının boğulanlar hariç bin altı yüz doksan olduğunu yazar. 1300 yılında ise *Hristiyanlara* ait her birinin içinde yedi yüz asker bulunan otuz *batsanın* çıkartma için **Beyrût** sahiline geldiğini ancak çıkan bir fırtına sebebiyle bunların bazılarının battığını, pek çok askerin boğulduğunu, kurtulanlardan otuzunun esir alındığını yazar, el-Makrîzî, *es-Sulûk li Ma'rifet Duvel el-Mulûk* (Tah. Muhammed 'Abd el-Kâdir Atâ), Beyrût 1997, C. 1, s. 189, C. 2, s. 312 (Bundan sonra eser *es-Sulûk* olarak kısaltılacaktır.); Sâlih bin Yahyâ, *Tarih Beyrût*, (Tah. Kemâl Süleymân es-Salîbî/Francis Hours), Beyrût, 1986, s. 26; 'Abd el-Fettâh 'Abbâde, *Sufunu el-Ustûl el-İslâmî*, s. 10-11.

¹⁷ el-İsfehânî, *el-Feth el-Kussî fi Feth el-Kudsî*, s. 225-226.

(قراقب) adları verilen ve genel özellikleri beden ile aynı üç gemi çeşidi daha vardı ki *beden* de dahil olmak üzere bunların hepsi *zâvrûk* (قورواز) yahut *zâvrûka* (قورواز) umûmî başlığı altında toplanır.¹⁸

BEDKÛR (روكدب) : Hindistan'da inşa edilen büyük gemilerdendi. Hindistan'dan Aden'e biber ve diğer baharatı nakletmek için kullanılır.¹⁹

BERKÛS (سوكرب) : Çoğulu **Berâkîs** (سيكارب) olarak gelir. Akdeniz'de sâir zamanlarda umûmî olarak kullanılmış küçük gemilerdendi. İnsan ve erzak taşımacılığında kullanılırdı.²⁰ Yimi beş asker taşıma kapasitesi vardı.²¹ Diğer gemilerden farklı olarak, savaş halinde iken yahut barış zamanında da ihtiyacı olan yerlere tatlı su ihtiyacını temin maksadıyla bu gemiler kullanılmıştı. Yaklaşık olarak yüz *irdeb*²² su taşıma kapasitesine sâhipti.²³

BERSÂNÎ (يناصرب) : Çoğulu **Bersâniyât** (تاياناصرب) olarak gelir. Akdeniz gemilerinden olup asker ve erzak naklinde kullanılırdı. 1425 yılında Kıbrıs'a icra edilen seferin hazırlıkları esnasında *Sultan*'ın emri ile *bersânî* sınıfından da gemiler inşa edilmişti.²⁴

BEYTEL (لتيب) : 20. yy. sonlarına kadar **Ummân** sahillerinde yaygın şekilde kullanılmaya devam etmiş bir gemiydi. Gövdesi suyun içine oldukça az batardı. Ucu sivri ve arkası belirgin bir şekilde yukarı doğru kalkıktı. Uzunluğu yetmiş beş *kadem*den fazladır. İki yahut üç tane ana yelken direği vardı. Yine **Ummân** kıyılarında kullanılan **bakkâra** (قراقب) ve **şâhûf** (فوحاش) şeklinde isimlendirilen iki gemi çeşidi daha vardı. *Bakkâra* ve *şâhûf*ün *beytel*den farkları uzunlukları ve genişlikleriydi.²⁵

BİĞLE (قلعب) : **Hind Denizi**'nin en eski gemilerindendi. En başından sonuna uzunluğu yetmiş dört *kadem*, genişliği yirmi beş *kadem*, derinliği on bir *kadem*dir. Yüz elli tondan dört yüz tona kadar yük taşıma kapasitesine sâhipti. Üçgen şeklinde büyük bir yelkeni vardı. Gövdesinin

¹⁸ Şevkî ' Abd el-Kavî Osman, *Ticâret el-Muhît el-Hindî*, s. 98- 100.

¹⁹ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 251.

²⁰ İbn Şeddâd, *en-Nevadir es-Sultâniyye ve el-Mehâsin el-Yûsufiyye*, (Tah. Cemal ed-Dîn Şeyyâl), Kâhire 1994, s. 218.

²¹ İbrâhîm Hasan Saîd, *el-Bahriyye fî Asr Selâtin el-Memâlik*, Beyrût 1983, s. 222 (Bundan sonra eser *el-Bahriyye* olarak kısaltılacaktır).

²² Bir hacim ölçüsü olup ifade ettiği birim ülkeden ülkeye değişirdi. Mısır'da bir *irdeb* yaklaşık olarak 180 lt. denk gelirdi, Serdar Mutçalı, *Arapça-Türkçe Sözlük*, İstanbul, 1995, s. 317; W. Popper, W. Popper, *Egypt And Syria Under The Circassian Sultans*, Berkeley, 1957, C. 2, s. 38

²³ İbn Mamâti bu kelimeyi hatayla *merkûş* olarak yazmıştır, *Kitâb Kavânîn ed-Devâvîn*, (Tah. Cemâl Sûryâl Atiyya), Kâhire, 1991, s. 340.

²⁴ Halîl b. Şâhin ez-Zâhirî, *Kitâb Zubdet Keşf el-Memâlik ve Beyân et-Turuk ve el-Mesâlik*, (Tah. Paul RAVAISSE), Paris 1892, s. 142 (Bundan sonra eser *Zubdet Keşf el-Memâlik* olarak kısaltılacaktır).

²⁵ Şevkî ' Abd el-Kavî Osman, *Ticâret el-Muhît el-Hindî*, s. 98, 99-100.

üzerinde tüm gemiyi çevreleyen sekiz *kadem* uzunluğunda hasırdan yapılmış bir perde vardı ki bunun sayesinde yükleme alanı on bir *kademden* on dokuz *kademe* çıkardı.²⁶

BUNK (قونب): Çoğulu **Bunûk (قونب)** olarak gelir. **Sâlih b. Yahyâ** tarafından 2.**Kıbrıs** seferine (1425) katılan gemiler arasında zikredilen küçük bir gemi çeşidiydi.²⁷

CELLÂSE (قسالج) : **Akdeniz**'de kullanılan bir çeşit muhârebe gemisiydi. Hem kürek hem de yelken vasıtasıyla hareket etme kaabiliyetine sâhipti. *Şînî* gemilerinden hem daha kuvvetli hem de daha ağırdır. Savaş esnasında *batsa* gemilerine üstün gelirdi.²⁸

CELBE (قلج) : Çoğulu **Celeb(بلج)**, **Cellâb(بالج)** yahut **Celebât (تابلج)** olarak gelir. **Kızıldeniz** kullanılan gemilerdendi. Bu gemilerin en önemli görevi hacıları **Ayzâb**'dan **Cidde**'ye ve **Cidde**'den **Ayzâb**'a taşımaktı. Hacılar **Ayzâb**'lı gemi sâhipleri tarafından, balık istifi bir vaziyette *celbelerin* içine birbirlerinin üstüne oturacak şekilde tıpkı kafeslerdeki tavuklar gibi oturtuluyorlardı. Yolculuğun koşullarını hiç önemsemeyen, tek gayesi ne kadar daha çok kazanırım şeklinde düşünen ve yolculuğun ücretini peşinen olarak gemi sahibinden, seyahatlerinin sağ ve salimen geçeceğine dâir aldıkları tek teminat ise "*Ahşap bizden ruh (dua) hacılardan*" temennisiydi.²⁹

Celbeler ile seyahat esnasında batıl inanç kabilinden bazı adetler ve törenler yerine getirilirdi. Bunun sebebi ise **Kızıldeniz**'de seyahat etmenin *mercan kayalıkları* sebebiyle tehlikeli olmasından kaynaklanırdı. Örneğin, gemi kıyıya yaklaştığında *mercan kayalıklarına* tesadüf edilirse, bu kayalıkların önünde durarak onu selamlar ve "*Ey dağ, bu gemi felan memleketten felan memlekete gitmek istiyor, ona izin ver*" manasına gelen bir cümle sarfederlerdi. Bundan sonra da pirinçle yapılmış bir yemeği ona atarak "*Ey dağ, bu senin ziyafetindir*" derlerdi ve bu merasimi karşılaştıkları her *mercan kayalığına* yaparlardı. Aynı şekilde *Ayzâb* limanındaki tüccarlar da denize hediye olarak yiyecek atarlardı. Yine adetlerinden birisi de rüzgarın kesildiği zamanlarda siyah bir tavuğu yahut siyah bir *oğlağı* kurban edip kanını ana yelken direğine sürmek ve bu kana *aloe* ağacından yapılmış bir kamışla sürterek buharlaştırmaktı. Adetlerinden bir diğeri de

²⁶ Şevkî 'Abd el-Kavî Osman, **Ticâret el-Muhît el-Hindî**, s. 98.

²⁷Sâlih b. Yahyâ, **Târîh Beyrût**, s. 244.

²⁸ Dervîş en-Nuhaylî, **es-Sufun el-İslâmiyye**, s. 27; Muhammed Ahmed Duhman, **Mu'cem el-Elfâz et-Tarihîyye**, Dimaşk, 1990, s. 53.

²⁹ İbn Cubeyr, **Rihlet İbn Cubeyr**, s. 70-71; el-Makrîzî, **el-Hitât**, C. 1, s. 568.

bıçağı alıp havaya sallayarak onunla dövüşmek ve onu yenerek rüzgarın gitmemesini sağlamaktı.³⁰

CERM (مرچ) / CERME (قمرچ): Çoğulu **Curûm (مورج)** olarak gelir. **Yemen zevraklarına** benzer.³¹ Nil nehrinde kullanılan bir tür silahlandırılmış kayıktı. Oldukça uzundu. Silahlı ancak savunma tertibatından yoksundu, bu sebeple saldırılara karşı savunmasızdı. Ayrıca sahilden uzak yerlerde karaya oturan gemileri, halatlarla çekerek kurtarmak için de kullanılır.³² Büyük gemilerin mallarının tahliyesinde de kullanılır. **Baybars el-Bundukdarî, Kutuz'u** öldürüp **Mısır'a sultan** olduktan sonra taş ustalarından bir grubu **Dimyât** şehrine göndermişti. Bu ustalar büyük kayaları kırarak **Bahr el-Cebel** mıntikasını yani **Dimyât** şehrinin kuzey kısmındaki Nil nehrinin ağzını doldurmuşlardı. Böylece büyük gemilerin bu cihetten **Akdeniz** vasıtasıyla Nil üzerinden **Dimyât**'ın önüne kadar gelmesine mâni olunmuştu. Bu durum tüm gemiciler tarafından da bilindiğinden **Dimyât** açıklarında büyük gemilerle dolaşmaktan sakınıp korkmuşlardı. Büyük gemilerin taşıdığı emtia ise *cermler* vasıtasıyla denizden alınıp şehre nakledilmişti.³³

CUFN (ن ف ج): Çoğulu **Ecfân (ن اف ج أ)** şeklinde gelir. **Akdeniz'de** kullanılan harp gemilerindendi.³⁴ **Hindistan** ve civarında da kullanılır. Kürekçiler geminin orta kısmında olup kürekleri ayakta çekiyorlardı. Yolcular yahut askerler ise ön ve arka kısımlardaydılar.³⁵ Yan tarafında bulunan kanat benzeri çıkıntıları sebebiyle bu isimle anılmışlardı.³⁶

CUNK (ك ت ج): Çoğulu **Cunûk (كونج)** olarak gelir. **Hind Denizi'nin** en büyük gemisiydi. **Çin'de** inşa olunurdu. On beş tane yelkeni vardı. Yelkenleri bambu ağacından yapılırdı ve hiç indirilmezdi. Gemide her daim bin kişilik personel bulunurdu. Bunlardan altı yüz tanesi denizci, dört yüz tanesi de *ok, kalkan* ve *arbalet* kullanan askerdi. Bunlar aynı zamanda ateşli silahlarda atıyorlardı. Geminin inşası büyük kerestelerin birbirine paralel olarak üç *zirâ'* uzunluğundaki çivilerle sabitlenmesiyle oluyordu. Daha sonra bu kerestelerin arası doldurularak bir nevi duvar haline getiriliyordu. En son olarakta geminin alt kısmı yapılarak suya indiriliyor kalanı da burada bitiriliyordu. Bu gemilerin kürekleri gayet büyük olup on-on beş kişi tarafından ayakta çekilirdi. Her bir gemi de dört

³⁰ En-Nuveyrî el-İskenderânî, **Kitâb el-İlmâm**, C. 2, s. 247-248.

³¹ R. Dozy, **Supplement**, C. 1, s. 188.

³² el-Makrîzî, **el-Hıtât**, C. 1, s. 623; İbrâhîm Hasan Saîd, **el-Bahriyye**, s. 106.

³³ el-Makrîzî, **el-Hıtât**, C. 1, s. 623.

³⁴ R. Dozy, **Supplement**, C. 1, s. 201.

³⁵ İbn Battûta, **Rihlet İbn Battûta**, s. 634.

³⁶ en-Nuveyrî el-İskenderânî, **Kitâb el-İlmâm**, C. 2, s. 233.

güverte bulunmaktaydı. Bu güvertelerin üzerinde evler, kamaralar ve tüccarların faaliyet gösterdiği odalar bulunurdu. Kamaraların sâhipleri içlerinde eşleri ve câriyeleri ile yaşarlardı ki gemide bulunanlardan başka hiç kimse bu durumdan haberdar olmazdı. Gemiciler bu gemilerde aileleri ile yaşayıp ahşap havuzlar içinde ziraat yaparlardı. Geminin yöneticisi büyük bir emîr gibi muamele görür karaya çıktığında askerî bir birlik tarafından korunurdu. Çin’de inşa olunan iki gemi daha vardı. Şekil olarak *cunka* benzerler. Bunlardan büyük olanına **zo** (وز), küçük olanına ise **kekem** (مكك) adı verilirdi. *Cunka* tâbi olan **nısfî** (يفسن), **sulusî** (يثلث) ve **murabba’î** (يعبرم) isimli üç gemi çeşidi vardır ki bunlar Çin’in **ez-Zeytun** ve **Canton** şehirleri dışında inşa edilmezlerdi.³⁷

DAV (واد) : **Hindistan**’da inşa edilen gemilerdendi. *Ğurâba* benzerdi. Yüz elli ton ile iki yüz ton arasında yük taşıma kapasitesi vardı. İçinde yüklerin konabildiği on-on iki kadar ambarı bulunurdu. Uzunluğu seksen beş *kadem*, genişliği yirmi *kadem*, derinliği ise on bir adımdı. Tek yelkenliydi. Yılda bir kere mevsim rüzgarlarıyla sefere çıkar, *Arap* sahillerine uğrardı.³⁸

DERMÛNE (قنومرد) : Çoğulu **Derâmîn** (نيمارد) şeklinde gelir. Büyük gemilerdendi. Bu gemiler özellikle Nil nehrinin suları kabardığı zaman, kıyısında kalan bölgelerdeki tahıl ve hububatın naklinde kullanılırlardı. Beş yüz *irdeb* yük taşıma kapasitesine sâhipti.³⁹ Ayrıca tüccarların mallarını ve yolcuları uzak mesafelere götürmek için de kullanılırdı.⁴⁰ **Mısır**’dan *Harameyn-i Şerîfeyn*’e zahire naklinde kullanılan gemilerde *dermûneler*den seçilirdi.⁴¹

EHEVVERE (قرودا) : **Kızıldeniz**’de kullanılan kürekli gemilerdendi. *Tarîde* gemilerine benzer. Ancak ondan daha geniş ve daha kısaydı. Geminin yarısına merdiven yardımıyla çıkılan yolcuların konaklaması için ahşaptan mamûl, çardak benzeri bir loca yerleştirilmişti. Bunun üzerinde de emîrin oturduğu bir bölüm inşa edilmişti. Kırk kürekçi tarafından hareket ettirilen bu gemiye sağında ve solunda dörder tane olmak üzere sekiz gemi refakat ederdi. *Hind emîrleri* bu gemiler üzerinde gayet debdebeli merâsimler icra ederlerdi.⁴²

³⁷ İbn Battûta, *Rihlet İbn Battûta*, s. 565.

³⁸ Şevkî ‘Abd el-Kavî Osman, *Ticâret el-Muhît el-Hindî*, s. 102.

³⁹ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 3, s. 235-236; Halîl b. Şâhin, *Zubdet Keşf el-Memâlik*, s. 123.

⁴⁰ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 249.

⁴¹ İbn Ecâ, *Rihlet Emîr Yeşbek*, (Tah. Muhammed Ahmed Duhman), Dimâşk 1986, s. 207.

⁴² İbn Battûta, *Rihlet İbn Battûta*, s. 400.

ERBA' EL-KEBEL (لباكل ابرأ) : Nil gemilerindendi. Nil nehrinin sahilleri arasında nakliye amacıyla kullanılmıştı. Umûmî kullanım amacı **Mısır**'ın güneyinde Nil nehri sahilinde yetişen *akasya ağacının* yakacak olarak kullanılacak odunlarını, **Mısır**'ın şehirlerine nakletmekti. Bu gemiler **Kâhire**'ye vardıkları vakit, daha önceden sayımı yapılmış olan yükün % 25'ini devlete vergi olarak öderlerdi.⁴³

FELVE (قولف) : Nil üzerinde insan ve emtia nakliyesi için kullanılan bir tür kayıktı. Savaş esnasında büyük gemilere asker ve erzak nakliyesinde de kullanılırlardı.⁴⁴

FEVD (دوف) : Küçük bir gemi olup *kâriblere* benzerdi.⁴⁵

FİRKATE:10-20 oturaklı, kürekle hareket eden ve her küreğini 2-3 adamın çektiği bir harp gemisi çeşididir. Süratli olduğu için muhabere maksadıyla da kullanılırdı. Muhârebe esnasında seksen ila yüz kadar savaşçı istihdâm olunurdu. Uzunluğu yaklaşık 25-30 metre kadardı.⁴⁶

ĞURÂB (بارغ): Çoğulu **Ğırbân (نابرغ)** veya **Ağriba(قبرغا)** olarak gelir. Husûsî olarak asker taşımak maksadıyla yapılmıştı. Hem yelken hem de kürekle hareket ettirilebilirlerdi. Yüz seksen tane küreği vardır. Ancak kürek sayısı bundan daha da az olabilirdi.⁴⁷ *Ğurab* en eski savaş gemilerinden biri olup tüm **Akdeniz** milletleri tarafından kullanıldığı gibi *Müslümanlar* tarafından da hep kullanılmıştı. Şekil olarak da orijinal halini muhafaza etmiş, hiç değişmemişti. *Kadırga* ismiyle adlandırıldığı da olmuştu. Gemi ismini *ğurab* (karga) adlı kuştan almıştır. Geminin ön kısmı karga başına benzer bir şekildedir.⁴⁸ *Osmanlılar* tarafından kullanılan *ğurâblar* kırk beş adet top taşırdı.⁴⁹

HARRÂKA (ققارح) : Çoğulu **Hararîk (ققارح)** veya **Harrakât (ققارح)** olarak gelir. Büyük harp gemilerindendi. Hem **Akdeniz**'de Hem de Nil'de kullanılmışlardı. Bu gemilerin *İslâm* gemiciliği içinde tarih boyunca önemli bir yeri olmuştu ve hemen hemen tüm *İslâm* donanmaları içinde bu gemilere rastlanılmıştı. Örneğin, **Abbâsi Halifeleri'nden el-Emîn b. Er-Reşîd** (807-812) **Dicle** nehrinde şahsi kullanımı için büyüml meblağlar harcıyarak aslan, fil, kartal, at ve yılan şekillerinde *harrâka* cinsinden beş

⁴³ İbn Mamâti, *Kitâb Kavânîn ed-Devâvîn*, s.348.

⁴⁴ el-Makrîzî, *es-Sulûk*, C. 2, s. 413.

⁴⁵ İbrâhîm Hasan Saîd, *el-Bahriyye*, s. 115.

⁴⁶ Kâtip Çelebi, *Tuhfet el-Kibâr fî Esfâr el-Bihâr*, (Haz. Orhan Şaik Gökyay), İstanbul, 2007, s. 182; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı*, s. 83-84; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, İstanbul, s. 128.

⁴⁷ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 234-235.

⁴⁸ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s.230.

⁴⁹ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı*, s. 96.

tane gemi yaptırmıştı.⁵⁰ Boyut ve hacim olarak *şîmî* gemilerinden daha küçüktüler ve önem sıralamasında *şîmî* gemilerinden sonra gelirlerdi. Bununla birlikte saldırı görevini ifa etmek üzere çok miktarda *mançınık* ve *arrade* taşırlardı. Ayrıca ateşli silahlardan olan *neft boruları* ve *Yunan ateşibu* gemilerde kullanılmaktaydı.⁵¹ *Memlûkler* zamanında özellikle **Akdeniz**'de ve **Nil** nehrinde *Haçlılar* ile mücâdelede kullanılmıştır. *Memlûkler*'de *harrâka* gemileri resmî törenlerde ve gösterilerde ve de tatbikatlarda kullanılan gemilerdendi. Hatta protokole dâhil emîrler ve devlet adamlarının resmî törenlerdeki kullandıkları deniz taşıtları bu gemilerden seçiliyordu.⁵² Nil'e ait bayramlarda ve törenlerde sultan yahut vekilinin bindiği gemi de bir *harrâka* idi.

Memlûklerin son zamanlarına doğru *harrâkaların* önemleri daha da artmış, tamamen emîrlere ve sultanlara has gemiler olarak kullanılmaya başlamışlardı. Devlet adamlarının ve önemli kişilerin karşılanmasında ve yine Nil üzerinde seyahatlerinde *harrâkalar* kullanılmıştı.

HAMMÂLE (قلمح): Yük gemisi sınıfındandı. Sadece tahıl nakliyesinde kullanılırdı.⁵³ Sefer esnasında ise lojistik destek malzemeleri bu gemiler vasıtasıyla taşınırdı (harp aletleri, burçlar, kereste, yıkıcı aletler, çeşitli donanma malzemeleri, tersâne personeli). Ayrıca süvariler bu gemiler ile nakledilerek bir nevi çıkartma gemisi vazifesi üstlenirdi.⁵⁴ **el-Eşref Barsbay** zamanında **Kıbrıs** seferine katılan gemiler arasında *hammâleler* de vardı.

HALYE (قلىخ): Çoğulu **Halâyâ (اىالخ)** olarak gelir. Yelkenli gemiler sınıfından olup muazzam büyüklükte yelkenleri vardı. *Şebek* yahut *rekve* adı verilen küçük bir sandal bu gemiye arkasından eşlik ederdi. Bunun sebebi ise *halyenin* kıyıyla olan münâsebetini sağlamaktı. Zira bu gemi büyüklüğünden dolayı her limana yanaşamazdı.⁵⁵

HAYTÎ (قلىخ) / HAYTE (قلىخ): Erzak ve asker taşımak için kullanılan gemilerdendi. **Kızıldeniz** gemilerinden olmasına rağmen 1425 yılında **Kıbrıs** üzerine tertîb edilen ikinci seferde *haytî* gemilerinden on üç tanesi kullanılmıştı ki asker nakliyesinin hemen tamamı bu gemilerle gerçekleştirilmişti.⁵⁶ *Haytî* gemisi yüklü vaziyette yolculuk ettikleri esnada

⁵⁰ 'Abd el-Fettâh Abbâde, *Sufun el-Ustûl el-İslâmî*, s. 6

⁵¹ R. Dozy, *Supplement*, C. 1, s. 274.

⁵² en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 249.

⁵³ İbn Mamâti, *Kitâb el-Kavânîn ed-Devâvîn*, s.339-340.

⁵⁴ Halîl b. Şâhîn, *Zubdet Keşf el-Memâlik*, s. 139-140.

⁵⁵ Şevkî 'Abd el-Kavî Osman, *Ticâret el-Muhît el-Hindî*, s. 102.

⁵⁶ Halîl b. Şâhîn, *Zubdet Keşf el-Memâlik*, s. 139-140.

gövdeleri ağırlık sebebiyle suya battığı için su üzerinde arkasında ipe benzeyen bir iz bırakırdı. Bu sebeple de *haytî* olarak isimlendirilmişti.⁵⁷

KALYON / ĞALYON (نوي غ) : Çoğulu **Ğalâyîn (ن ي ا ل غ)** olarak gelir. **Akdeniz'**de *Avrupalılar* ve *Osmanlılar* tarafından kullanılan gemilerdendi. *Şînî* gemilerine benzerdi. Bu sebepten *Arap* müellifler tarafından *kalyonlar* *şînî* olarak kaydedilmişlerdir. Osmanlılar tarafından kullanılan *kalyonlar* iki-üç direkli olup yaklaşık uzunlukları kırk üç/altmış dört zirâ' idi. Yelken vasıtasıyla hareket ederlerdi. İki anbarlı olanlar inşa edilmiş *kalyon*larda elli sekiz/altmış, üç anbarlı olanlarda ise seksen/yüz on iki arası top bulunurdu. Dört yüz on sekiz ila bin bir arası mürettebatı bulunurdu.⁵⁸

KARKÛRE: (ق ر و ق ر ق): *Transports*. Çoğulu **Karâkir (ر ق ا ر ق)** veya **Karâkîr (ر ي ق ا ر ق)** olarak gelir. Kaptanına *Reîs el-Merâkib* adı veriliyordu. Donanmanın diğer gemileri için erzak, silah ve malzeme taşıyan oldukça büyük gemilerdi. Büyüklüğünden dolayı 15. yüzyılda nakliye, ticaret ve yolcu taşımak maksadıyla da kullanılmışlardır. Geminin kâtibine *şekirbân*, tacirine *batron*, sahibine yani geminin mülkiyet hakına sâhip gişiye de *kabtân* adı veriliyordu.⁵⁹

Bu gemilerin sâhip oldukları özellikler değişkenlik gösterebiliyordu. Bazı *karkûre*ler üç katlıydı. Yüklenilecek emtia yandaki kapılardan geminin içine alınıyordu. Mallar yüklenip geminin birinci katı suya yaklaştığı zaman kapısı çivi ve *kâr* adı verilen bir çeşit tutkal yardımıyla kapatılıyor böylece deniz suyunun içeri girmesine mâni olunuyordu. Bu tutkal aynı zamanda geminin dış yüzeyine de koruyucu madde olarak tatbik ediliyordu. Geminin ikinci katı da emtia taşımak amacıyla ayrılmış olup, yüklendikten sonra aynı işlem burası için de uygulanıyordu. En üst kat ise yolculara tahsis edilmişti.⁶⁰

*Karkurâ*ların güvertesi oldukça geniş olduğundan, yağmurlu yahut fırtınalı havalarda dalgalar sebebiyle üzerinde çok miktarda su birikiyordu. Biriken bu suyun geminin seyrini tehlikeye atmaması için tahliye olunması şarttı. Bu sebeple *mezâyîb* adı verilen ve geminin her iki yanında ve geminin boyunca uzanan tahliye olukları kullanılıyordu. Böylece biriken su tahliye edilerek ağırlığının geminin dengesini bozmasına izin verilmemiş oluyordu. Yüklü vaziyetteki bir *karkuranın* denizde yol alabilmesinin tek yolu yelken kullanmasıydı. Diğer türlü bu kadar büyük ve ağır bir geminin

⁵⁷ İbrâhîm Hasan Saîd, *el-Bahriyye*, s. 226; Dervîş en-Nahîlî, *es-Sufun el-İslâmiyye*, s. 43.

⁵⁸ İdris Bostan, Osmanlı *Bahriye Teşkilâtı*, s. 94-95; Dervîş en-Nahîlî, *es-Sufun el-İslâmiyye*, s. 112-113.

⁵⁹ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 233.

⁶⁰ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 234.

yol alabilmesi imkansızdı. *Karkûralar* denizde her birinin husûsî ismi olan, üç aded büyük yelken vasıtasıyla sevk olunurdu. Bunlardan birinci yelkenin adı *bonnita*, ikinci yelkenin adı *erdîmûn* ve üçüncü yelkenin adı ise *kâkova* idi.⁶¹ Bu büyük gemilerden her birinin taşıdığı yük, yaklaşık olarak iki yüz devenin yüküne eşitti.⁶² Yağ yahut ona benzer sıvıların nakliyesinde kullanılan bir *karkûre* tek seferde on bin testiyi taşıyabilecek kapasitedeydi.⁶³

KÂRİB (براق): *Corvette*. Çoğulu **Kavârib (براوق)** olarak gelir. Küçük gemilerden olup başlıca kullanım sahası Nil nehriydi. Nil'in kolları arasında uzanan köylerin birbiri ile râbitasına hizmet eden gemilerden biriydi.⁶⁴ İlave olarak büyük gemilerin yanlarında ilerleyerek onlara hizmette de kullanılırdı. Büyük gemilerin limanla bağlantısı *kâribler* vasıtasıyla sağlanılırdı.⁶⁵ Savaş esnasında ise *Müslüman* okçuların kullandığı harp gemisi hüviyetine bürünürdü. Her gemide takriben dört ila beş okçu bulunuyordu. *Müslüman* *ğurâblarına*, *Frenk* *ğurâb* ve *karkûre* gemileriyle mücâdele ederken yardımcı oluyorlardı. Diğer savaş gemilerinden üstün ve farklı yönleri, küçük olmaları nedeniyle hızlı olmaları ve ani manevralar ve geri dönüşler yapabilmeleridir. Haçlı *karkûre* gemilerinin en çekindiği *Müslüman* gemileri *karibler*di. Bu gemilere karşı savaşırken onları oklarla ve ateşli silahlarla ana gruptan ayırarak zincir atmaya zorlardı.⁶⁶

KELEK (كلك): Çoğulu **Eklâk (كالك)** yahut **Kelekât (تالكلك)** olarak gelir. **Tûf (فوط)** olarakta bilinirdi. **Fırat** ve **Dicle** nehirlerinde nakliye maksadıyla kullanılırdı.⁶⁷

KİYÂSE (كسايق): Çoğulu **Kıyâyîs (سسيي ايق)** ve **Kıyasât (تاسايق)** olarak gelir. Sahillerin sığ kesimlerinde ve Nil nehri üzerinde kullanılan geniş enli, alçak, yavaş hareketli bir çeşit gemiydi. Erzak ve insan naklinde kullanılırdı.⁶⁸

LEBREKE (كبربل): Nehir gemilerinden olup *kâriblere* benzer. Altının düz olması sığ sularda da kullanılmasına imkan vermektedir.⁶⁹

⁶¹ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 234.

⁶² en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 3, s. 90.

⁶³ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 235.

⁶⁴ İbn Tagrîbirdî, *en-Nucûm ez-Zâhire fi Mulûk Mısır ve el-Kâhire*, (Tah. Muhammed Huseyn Şems ed-Dîn), Beyrût, c. 1, s. 142 (Bundan sonra eser *en-Nucûm* olarak kısaltılacaktır).

⁶⁵ 'Abd el-Fettâh 'Abbâde, *Sufunu el-Ustûl el-İslâmî*, s. 7.

⁶⁶ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 98-99, 225.

⁶⁷ R. Dozy, *Supplement*, C. 2, s. 493; Derviş en-Nuhaylî, *es-Sufun el-İslâmiyye*, s. 134.

⁶⁸ el-Makrîzî, *es-Sulûk*, C. 2, s. 413.

⁶⁹ İbrâhîm Hasan Saîd, *el-Bahriyye*, s. 116.

MA'DİYE (ماديّة): Çoğulu **Me'âdi (مادي)** olarak gelir. *Şahtûr* gemileri ile aynı sınıfa dâhildi. Nil üzerinde kıyılar arasında belirli bir ücret karşılığında insan taşıma amacıyla kullanılan gemi çeşidiydi. Kendilerine mahsus iskeleleri ile **İmbâbe**, **Mikyâs (er-Ravza Adası)**, **Cezîre Köprüsü** ve **Cezîret ez-Zeheb** iskeleleri arasında yolcuları taşıyorlardı.⁷⁰ Bugün **Kâhîre'**de bulunan **Ma'diye** semti ismini bu gemi türünden almıştır. Aynı zamanda deniz yolculuğuna çıkacak yolcuları ve askerleri, hacimlerinden dolayı kıyıya yanaşamayan büyük gemilere transfer etmek de madiyahelerin göreviydi. Bu gemilerin **Helvan** şehrinde kullanılan bir kısmının suyla temas eden kısmının imalatında çakmak taşı kullanılmaktaydı. **el-Makrîzî** bu olayı açıklarken pek çok aksamı bakır, demir, gümüş, kurşun, altın, çinko gibi metallerden yapılmış gemilerin batmamasını örnek göstererek "bu madenlerden yapılan gemiler nasıl batmıyorlarsa bu gemi de aynı şekilde batmıyordu" demiştir. Ayrıca suyun kaldırma teorisini açıklayan *Arşimet Kanunu'*na işaret ederek kendi ağırlığından daha ağır emtianın bu gemiler vasıtasıyla nakledilebildiğini yazmıştır.⁷¹

MERME (مرم): Çoğulu **Mermât (مرمات)** olarak gelir. Büyük gemilerden olup genellikle *Frenkler* tarafından kullanılmaktadır. **Tamîre (قريميت)** ismiyle de bilinir. **Avrupa'dan Mısır'ı** istila için gelen, yahut bölgedeki *Frenk* şehirlerine yardım getiren donanma ve konvoyların içinde bu gemiler sıkça bulunurdu. Etrafı demir bir zırhla kaplı olup ateşli silahlardan emindi. Geminin güvertesi yaklaşık beş yüz zirâ' büyüklüğündeydi. Gemiyi oluşturan keresteleri birbirine rabt eden çivilerden her biri on beş *ritl*⁷² ağırlığındaydı.⁷³

MERSÎ (مرسى): Çoğulu **Merâsî (مرسام)** olarak gelir. **Akdeniz** gemilerinden olup hubûbât taşımada kullanılırdı.⁷⁴ *Mersî* aynı zamanda **Kızıldeniz'de** yük ve hacıları taşıyan büyük bir gemi olarak da karşımıza çıkar.⁷⁵

MULEVVEHE (موله): *Eyyûbî Devleti* zamanından beri bilinen bir gemi çeşididir. *Memlûk Devleti* sınırları içinde ve dışında emtia ve insan nakliyatı amacıyla kullanılırdılar. *Eyyûbîler* döneminde *donanma divânına* de kayıtlı olan bu gemi istenildiği takdirde yıllık olarak kiraya da veriliyordu. Gemiyi kiralamak isteyen *reîse* belirli bir ücret mukâbilinde gemi teslim

⁷⁰ el-Makrîzî, *el-Hîtat*, C. 1, s. 298-302.

⁷¹ el-Makrîzî, *el-Hîtat*, C. 1, s. 589.

⁷² *Ritl*: **Mısır'da** 449.28, **Suriye'de** 3.202, **Beyrût** ve **Haleb'te** 2.566 grama denk düşen ağırlık birimidir, Serdar Mutçalı, *Arapça -Türkçe Sözlük*, s. 327-328.

⁷³ el-Makrîzî, *es-Sulûk*, C. 1, s. 313-314.

⁷⁴ Yakut, *Mu'cem*, C. 5, s. 181; el-Makrîzî, *el-Hîtat*, C. 3, s. 562.

⁷⁵ el-Makrîzî, *el-Hîtat*, C. 1, s. 567-568.

ediliyordu. Tahsilatı ise şöyleydi; Yıl on üç ay (*Kıptî takvimi*) olarak kabul ediliyordu ve geminin toplam kira bedelinin yarısı, yine *Kıbtî takviminin* ilk beş ayına karşılık gelecek biçimde peşin olarak alınıyor, geri kalan yarısı da eşit taksitler halinde diğer yedi ayda ödeniyordu. On üçüncü ay da ise her hangi bir ödeme yapılmıyordu.⁷⁶

MUSATTAH (حطسم) : *Mestech*. Çoğulu **Musattahât** (تاحطسم) olarak gelir. *Batsa* ve *musattah Memlûk* donanmasının en büyük gemileriydi. Askerî birliklerin nakli bu gemilerle sağlanırdı. Harp düzeninde en arkadan gelerek nisbeten küçük gemilerin koruyuculuğunu üstlenirdi. Geniş bir güvertesi vardı.⁷⁷

SELLÛRE (ةرولس) / **SELÂRİYYE** (ةيرالس) Nil nehrinde ve **Akdeniz**'de kullanılan gemilerden olup hem yelken hem de kürek vasıtasıyla hareket edebilirdi. Yolcu ve hafif emtianın nakliyesi amacıyla kullanılan süratli gemilerdendir. Üç yelkene ve kırk küreğe sâhip olup, *şibtî* ve *'uşârî* gemileri arasında bir hacimdeydi.⁷⁸

NAKÎRE (ةيرقن) : Çoğulu **Nakâir** (رواقن) olarak gelir. **Akdeniz** gemilerindendir. **Akdeniz** limanları arasında, **Tarabulus**, **Sayda**, **Beyrût** ve diğerleri, insan ve emtia nakliyesinde kullanılırdı. Ayrıca harp gemisi olarak da kullanılırdı.⁷⁹

PERKENDE: 18-19 oturaklı, kürekle hareket eden ve her bir küreğini 3-4 kürekçinin çektiği bir harp gemisi çeşidiydi. Yelkeni de bulunmakla birlikte, dar ve sığ yerlerde küreklere yardımcı olmak maksadıyla kullanılırdı. *Perkendenin* uzunluğu yaklaşık 33-40 zira yani 25-30 metre kadardı. *Firkate* ile aynı kabul edilirdi.⁸⁰

SUMEYRİYYE (ةيريس) : Çoğulu **Sumeyriyyat** (تايريس) olarak gelir. 9. yüzyıldan beri bilinen, hem deniz hem de *nehir gemisi* sınıfından bir gemiydi. Harp aletlerini, süvarileri, okçuları ve sâir lojistik malzemenin nakliyesinde kullanılırdı. Yaklaşık kırk kürekçi tarafından hareket ettirilmekteydi. Savaştan sonra ihtiyaca binaen ticâret ve seyahat gemisi olarak da kullanılmaktaydı.⁸¹

⁷⁶ İbn Mamâti, *Kitâb Kavânin ed-Devâvîn*, s.348-349.

⁷⁷ 'Abd el-Fettâh 'Abbâde, *Sufun el-Ustûl el-İslâmî*, s. 12.

⁷⁸ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 235; İbrâhîm Hasan Saîd, *el-Bahriyye*, s. 227.

⁷⁹ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 225.

⁸⁰ Kâtip Çelebi, *Tuhfet el-Kibâr*, s. 182; İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 84; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 129-130.

⁸¹ Dervîş en-Nuhaylî, *es-Sufun el-İslâmiyye*, s. 67; Dionisius A. Agius, *Classic Ships of İslam*, s. 304.

SUNBÛK (قوبنص) : Çoğulu **Sanâbik (قبانص)** olarak gelir. **Orta Doğu** ve **Mısır**'ın tüm sahillerinde kullanılırdı. *Kârib* cinsinden küçük bir kayıktı. Arkada bulunan küçük bir dümen ve bir kişinin çektiği kürekle hareket ederdi.⁸²**İbn Battûta Basra** ve **el-Übülle** arasındaki on millik mesafeyi bir *sunbûk*la geçmiştir.⁸³

ŞEBBÂRE (قرابش) : **Dicle** nehrinde kullanılan bir tür gemiydi. Kullanım şekli ve geminin kendisi *harrâka* ile benzerdi.⁸⁴ 1330'lu yıllarda **Bağdâd**'lı marangozlar **Sultan Mansûr Kalâvûn'a** Nil nehrinde kullanılmak üzere bir *şebbâre* yapıp sundular. Oldukça hızlı ve süratli olan bu gemiye binen **Sultan harrâkayı** bu gemiye tercih etmişti.⁸⁵

ŞÂŞE (قشاش) : Balık avında kullanılan bir tür kayıktı. *Hurma ağacının* yaprakları, dalları, *Hindistan cevizi* kabuğundan mamul elyaf kullanılarak yapılırdı. On *kadem* uzunluğunda olup genişliği ise en fazla iki kişinin oturabileceği kadardı. Kullanım ömrü üç seneden uzun değildi.⁸⁶

ŞÂTÛRÎ (يروتاش) : *Chaturi*. Yelken ve kürekle hareket eden bir tür kayıktır. *Şâtûrînin* özelliği yekpare olmasıydı. Uzunluğu on üç *hatvedir*⁸⁷. Oldukça dar olup üç insan yan yana oturamazdı. Büyük gemilerin birbiri ile yahut liman ile münâsebetlerini sağlamakta kullanılırdı.⁸⁸

ŞUBBÂK (كبابش) : Çoğulu **Şebâbik (كبابش)** olarak gelir. **Akdeniz**'de kullanılan ve hacim olarak küçük bir savaş gemisi çeşidiydi.⁸⁹

ŞAHTÛR (روتخش) : Çoğulu **Şahâtîr (ريتاخش)** olarak gelir. Nil nehrinin su seviyesi arttığı vakitlerde, sel ve su baskınlarında insanların kıyıları arasında nakliyesinde kullanılırdı. Nil nehrinin kollarının uzandığı her yerde kullanılabilirdi.⁹⁰ Ayrıca Nil gezilerinde, bayramlarda ve gösterilerde de yine bu gemiler kullanılmışlardı. *Memlûkler* döneminde nadiren de olsa **Fırat** nehrinde kullanıldığına dâir kayıtlar da mevcuttur.⁹¹*Osmanlı* döneminde ise **Fırat** nehrinde eşya nakli için kullanılırdı.⁹²

⁸² Şevkî 'Abd el-Kavî Osman, *Ticâret el-Muhît el-Hindî*, s. 105; Dionisius A. Agius, *Classic Ships of İslam*, s. 311-312.

⁸³ İbn Battûta, *Rihlet İbn Battûta*, s. 189.

⁸⁴ R. Dozy, *Supplement*, C. 1, s. 719.

⁸⁵ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 255-251.

⁸⁶ Şevkî 'Abd el-Kavî Osman, *Ticâret el-Muhît el-Hindî*, s. 107.

⁸⁷ Adım.

⁸⁸ Şevkî 'Abd el-Kavî Osman, *Ticâret el-Muhît el-Hindî*, s. 107.

⁸⁹ Dervîş en-Nuhaylî, *es-Sufun el-İslâmiyye*, s. 73.

⁹⁰ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 249.

⁹¹ İbrâhîm Hasan Saîd, *el-Bahriyye*, s. 112-113.

⁹² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1984, s. 458-459

ŞİLİNDÎ (ي د ن ل ش) :Chelandia. Çoğulu **Şilindiyat (ت ا ي د ن ل ش)** olarak gelir. Asker ve atları nakletmek amacıyla kullanılan, altı kısmı düz, üzeri kapalı büyük bir gemi çeşidiydi. Yirmi ila otuz arasında değişen at taşıma hacmine sâhipti.⁹³ *Araplar* arasında *sandal* olarak da adlandırılmıştı. Barış zamanlarında ticaret gemisi olarak da hizmet vermişti. İki ve yahut üç yelkeni olup yüz doksan beş *kadem* uzunluğunda ve yaklaşık olarak otuz üç *kadem* enindeydi. Üzerinde yirmiden fazla topu olup, altı yüzden fazla asker taşıyabiliyordu.⁹⁴ *Osmanlı Devleti* döneminde de kullanılan *şilindîye* benzer gemiler *mavuna* olarak adlandırılmıştı.

ŞİYTİ (ي ط ي ش) : **Akdeniz** gemilerindendir. Keşif amacıyla kullanılan, hafif ve süratli bir gemi çeşidiydi. Liman ve körfezlerin tesbîti bunlar vasıtasıyla yapılırdı. Sefer esnasında da *karkûre*, *ğurâb* ve sâir gemilerin önünden giderek hem nöbetçi vazîfesini üstlenir hem de bu gemiler arasındaki haberleşmeyi sağlardı. Yaklaşık seksen küreği vardı.⁹⁵

ŞÎNÎ (ي ن ي ش) / ŞÂNÎ (ي ن ا ش) / ŞÎNİYYE (ذ ي ن ي ش) / ŞÛNE (ق ن و ش) : Çoğulu **Şevânî (ي ن ا و ش)** olarak gelir. *Şînî* adı aynı zamanda *ğurâb* gemileri için de kullanılırdı.⁹⁶ *Memlûk Devleti*'nde donanmanın temel savaş gücünü temsil eden gemiler *şînî* gemileriydi. *Memlûk* kara ordusunda süvarilerin üstlendikleri rol neyse, *Memlûk* donanması içinde de *şînî* gemilerinin rolü aynıydı. Bu sebeple *Memlûk Devleti* sultanları *şînî* gemilerinin inşâsına çok büyük ihtimâm göstermişlerdi. **Suriye**'de, **Cezayir**'de, **Kıbrıs**'ta ve **Rodos**'ta ve *Haçlılara* karşı yapılan tüm seferlerde bu gemiler kullanılmış ve donanmanın vurucu gücünü oluşturmuşlardı.⁹⁷ Ateşli harp gemileri arasında hacim olarak en büyük gemiler *şînî* sınıfına dahil olanlardı. Müdafaa ve taarruz amacıyla inşa edilmiş kale ve burçları olan, ortalama olarak güvertesinde yüz elli muhârip denizciyi taşıyan bir gemiydi. Yaklaşık yüz kırk kürekle hareket ettiriliyordu.⁹⁸ Muhârebe esnasında okçular *şînî*'nin en üst katında, kalenin de üzerinde mevzilenerek, yukarıdan düşman gemilerine ok yağdırıyorlardı. Kürek çeken tâife ise en alt kattaydı. Silah, nefis ve erzak gemi sefere çıkacağı zaman stoklanırdı.⁹⁹

⁹³ İbn Mamâti, *Kitâb Kavânin ed-Devâvîn*, s. 340; John H. Pryor, "Transportation of Horses By Sea During The Area Of The Crusades: Eighth Century To 1285 A.D., Part I: To 1225", *Medieval Warfare 1000-1300*, (Edt. John France), İngiltere, 2006, s. 523-525.

⁹⁴ İbrâhîm Hasan Saîd, *el-Bahriyye*, s. 228.

⁹⁵ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 235.

⁹⁶ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 233; İbn Mamâti, *Kitâb Kavânin ed-Devâvîn*, s. 340.

⁹⁷ el-Makrîzî, *el-Hitat*, C:2, s. 194-195.

⁹⁸ İbn Mamâti, *Kitâbu Kavânin ed-Devâvîn*, s. 340; el-Makrîzî, *el-Hitat*, C.2, s. 194-195, C. 3, s. 19.

⁹⁹ 'Abd el-Fettâh 'Abbâde, *Sufun el-Ustûl el-İslâmî*, s. 4.

TARÎDE (تديرت): *Tartana*. Çoğulu **Tarâyid (تديارت)** veya **Tarâid (تديارت)** olarak gelir. Büyük nakliye gemileri sınıfındandı ve husûsî olarak at taşımak için inşa edilmişlerdi.¹⁰⁰ Atların giriş ve çıkışı esnasında açılıp kapanan kapıları vardı.¹⁰¹ Yaklaşık olarak kırk attan fazlasını taşıyabiliyorlardı.¹⁰² **İbn Mamâtî**'ye göre *Müslümanların* nezdinde en faydalı ve en meşhûr gemiler bunlardı.¹⁰³ *Tarîdeler* hem yelken hem de kürekle yol alabilirlerdi. Yelkenler açık denizlerde bu ağırlıktaki bir gemiyi hareket ettirebilmek maksadıyla, kürekler ise atları yanaştırmak için sahile varıldığında ince manevralar için kullanılırdı.

TÂYÂ (ات): Nil gemilerindendi ve yelkenliydi. Kereste ve ticaret emtiasının nakliyesinde kullanılırdı.¹⁰⁴

UKAYRÎ (كيرع): **Sind** ve **Hindistan** bölgesinde kullanılan nehir gemilerindendi. Yaklaşık altmış küreği vardı. Şekil olarak *ğurâba* benzer ancak ondan daha geniştir. Savaş esnasında üzeri kapatılarak içindekiler oklardan ve taşlardan korunurdu.¹⁰⁵

'UŞÂRÎ (راشع): Çoğulu **'Uşariyyat (تاشع)** olarak gelir. Hem savaş hem de nakliye gemisi olarak kullanılan küçük gemiler sınıfındandı. Hafif silahlarla donatılmış olup, **Akdeniz**, **Kızıldeniz** ve Nil nehrinde de kullanılmışlardı. Yaklaşık yirmi kürekçi tarafından hareket ettirilirdi. Mal, asker ve yolcu taşımacılığında da kullanılırdı. En önemli görevi açıkta bekleyen büyük savaş ve yolcu gemilerine yardımcı olarak, sahilden aldığı askerleri ve yükü açıkta demirlemiş olan gemiye taşımaktı. Çünkü büyük gemiler hacimleri ve tonajları itibarıyla sığ sulara giremiyorlar, limanlara yaklaşamıyorlardı. Olası bir karaya oturma durumunda da ağırlıkları sebebiyle ortadan ikiye ayrılıyorlardı. Bu sebeple emtia ve askerinin nakliyesi *'uşârîler* vasıtasıyla yapılıyordu. Genelde ağır olan *karkûrelere* refakat ederlerdi.¹⁰⁶ **İbn Battûta** **Hindistan** seyahati esnasında bu gemilerden birine bindiğini, varış yerine dört mil kala gemi çamura saplandığı için inip yürümek zorunda kaldığını yazar.¹⁰⁷

Bu gemiler *Fâtımiler* zamanında oldukça rağbet görmekte olup sultanın anbarları ve sarayının işleri için elliden fazla *'uşârî* inşa edilmişti.

¹⁰⁰ **Yelboğa el-Hasekî**'nin **Kıbrıs** seferi için hazırladığı gemiler arasında çok miktarda *tarîde* vardı, en-Nuveyrî el-İskenderânî, **Kitâb el-İlmâm**, C. 3, s. 231.

¹⁰¹ en-Nuveyrî el-İskenderânî, **Kitâb el-İlmâm**, C. 2, s. 234.

¹⁰² John H. Pryor, "Transportation of Horses, Part I: To 1225", s. 533, 538.

¹⁰³ İbn Mamâtî, **Kitâbu Kavânîn ed-Devâvîn**, s.339.

¹⁰⁴ İbrâhîm Hasan Saîd, **el-Bahriyye**, s. 106.

¹⁰⁵ İbn Battûta, **Rihlet İbn Battûta**, s. 552.

¹⁰⁶ en-Nuveyrî el-İskenderânî, **Kitâb el-İlmâm**, C. 2, s. 235.

¹⁰⁷ İbn Battûta, **Rihlet İbn Battûta**, s. 553.

Bunlardan yirmisi **dîmas** (ساميد) çoğulu ise **devâmîs**(سيمواود) adıyla anılmıştı. *Dîmâs*ların on tanesi halifenin kullanımına bırakılmış olup günlük işlerinde ve kutlamalarda bu gemileri kullanırdı. Geri kalan on tanesi de valiler tarafından kullanılırdı.¹⁰⁸

Abdülatif el-Bağdâdî bu gemiler ile ilgili şöyle demiştir: “Bu gemilerin çok çeşidi vardır ve görünüşleri ilginçtir. Hiç görmediğim birini “el-‘Uşrî” diye adlandırıyorlardı. Şebbâre’ye benzer, güzel görünüşlü, içerisi uzun ve geniştir. Güverte kısmı kalın ve sağlam ahşaptan kaplanmıştı ve kanat şeklinde iki çıkıntısı bulunuyordu. Bu ahşap kaplamanın üzerinde denize bakan çok kapılı, rengârenk boyanmış, deposu ve tuvaleti olan, ahşaptan yapılmış bir ev vardı. Bu gemi çeşidini melikler ve itibarlı kişiler kullanırlardı. Onlar koltuklarında çalışırken, etraflarında hizmetçileri, yardımcı memlûkleri ve kılıçlı korumaları olurdu. İhtiyaç duyulan malzemeler ve erzak en alt katta bulunurdu. Bu gemilerde vazife alan denizciler ve kürekçiler en alt katta kalmaktaydılar. Ve bu gemilerin personeli, vazifelerinde profesyonelleşmiş olup, kimse bir diğersinin işini yapmazdı. Herkesin kendine ait bir işi bulunurdu.¹⁰⁹

ZEBZEB(بزبز) : Çoğulu *Zebzebiyât* (تاي بزبز) olarak gelir. **Dicle** nehrinin kıyıları arasında insanları nakleden büyük bir gemi çeşidiydi.¹¹⁰ Büyükten küçüğe sıralaması *rebâiyye* (ربيعي), *mâlşet*(مائلشام), *rekve*(روكور) ve *karkûr*(روكورق) gemileri de aynı amaca hizmet eden gemilerdi.¹¹¹

ZEHEBİYYE (قبهذ) : Çoğulu *Zehebiyyât* (تاي بدهذ) olarak gelir. Nil nehri üzerinde yolcu naklinde kullanılan bir gemi türüdür. Arka kısmında sevk ve idâresi için bir dümeni olup yolcuların konaklaması için tertîb edilmiş dokuz on kişi kapasiteli birkaç odası mevcuttu.¹¹² *Zehebiyye*lerin özellikle *Vefâ en-Nîl* kutlamalarında kullanılan bir çeşidi daha vardı ki sultan *mikyâsa* giderken ona binerdi. Bu gün için inşa edilen *zehebiyye*lerde altmış kürek bulunurdu.¹¹³

ZEVRAK (قروز) : Çoğulu *Zevârik* (قراوز) olarak gelir. Kullanım şekli ve amacı *dermûne* gemilerine benzerdi. *Karkure* gemilerinden hacim olarak daha küçüktüler. Casusluk faaliyetlerinde kullanılırlardı. Son derece hafif ve süratli gemilerden olup sayıları 24 ila 30 arasında değişen kürekçi tarafından hareket ettirilirdi. Küçük ve hafif olduklarından savaş

¹⁰⁸ el-Makrîzî, *Hıtat*, C:2, s: 330.

¹⁰⁹ ‘Abd el-Latif el-Bağdâdî, *Rihlet ‘Abd el-Latif el-Bağdâdî fi Mısır*, (Tah. ‘Abd er-Rahman ‘Abd eş-Şeyh), Kâhire, 1998, s. 116-117; Yaacov Lev, *Saladin in Egypt*, Leiden, 1998, s. 162.

¹¹⁰ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 250.

¹¹¹ en-Nuveyrî el-İskenderânî, *Kitâb el-İlmâm*, C. 2, s. 250.

¹¹² İbrâhîm Hasan Saîd, *el-Bahriyye*, s. 106.

¹¹³ İbn Ecâ, *Rihlet Emîr Yeşbek*, s. 207.

meydanında büyük gemilere hızlı bir şekilde yanaşıp yanıcı aletler vasıtasıyla saldırırlar ve kaçarlardı. Boyutları sebebiyle sığ sularda rahat bir şekilde hareket edebildiklerinden, büyük gemiler ile kara arasındaki yolcu ve emtia naklinde, Nil üzerindeki tüm hafif taşımacılıkta ve kolları arasındaki ulaşımda, balık avında, bayramlarda, hacıların nakliyesinde da kullanılırlardı.¹¹⁴ Ayrıca büyük savaş gemilerine tabi olan ve bu gemilerin ihtiyaçlarını karşılayan küçük kayıklara da *zevrak* adı verilirdi.¹¹⁵

KAYNAKÇA

- 'ABBÂDE, 'Abd el-Fettâh; **Sufun el-Ustûl el-İslâmî**, Mısır, 1913.
- 'ABD el-LATÎF el-BAĞDÂDÎ; **Rihlet 'Abd el-Latif el-Bağdâdî fî Mısır Ev Kitâb el-İfâde ve el-İ'tibâr fî el-Umûr el-Muşâhede ve el-Havâdis el-Mu'âyyene bi-'Ard Mısır**, (Tah. 'Abd er-Rahman 'Abd eş-Şeyh), Kâhire, 1998.
- BEREKÂT, Vefîk; **Fenn el-Harb el-Bahriyye**, İskenderiye, 1995.
- BOSTAN, İdris; **Osmanlı Bahriye Teşkilatı**, Ankara 1992.
- ; **Osmanlılar ve Deniz**, İstanbul, 2007.
- DOZY, R.; **Supplement aux Dictionnaires Arabes**, Beyrût, 1991.
- DUHMAN, Muhammed Ahmed; **Mu'cem el-Elfâz et-Tarihîyye fî el-'Asr el-Memlûkî**, Dımaşk, 1990.
- el-İSFEHÂNÎ, İbn Abdullah Muhammed b. Muhammed b. Hâmid, el-Feth el-Kussî fî Feth el-Kudsî, Lübnan, 2004.
- el-MAKRİZİ, Takiyy ed-Dîn Ahmed b. 'Ali, **el-Mevâ'iz ve el-İ'tibâr bi Zikr el-Hıtat ve el-Âsâr**, (Tah. Muhammed Zeynuhum-Medîha eş-Şerkâvî), Kâhire, 1998.
- ; **Kitâb es-Sulûk li Ma'rifet Duvel el-Mulûk** (Tah. Muhammed 'Abd el-Kâdir Atâ), Beyrût, 1997.
- el-MES'UDÎ, el-Celîl Ebû el-Hasan Ali b. el-Huseyn b. 'Ali; **Murûc ez-Zeheb ve Ma'adin el-Cevher**, (Tah. Muhammed Muhy ed-Dîn 'Abd el-Hamîd), Beyrût, 1973.
- en-NUVEYRÎ el-İSKENDERÂNÎ, Muhammed b. Kâsım b. Muhammed; **Kitâb el-İlmâm fihâ Cerret bihi el-Ahkâm ve el-Umûr el-Makdiye fî Vaka'a el-İskenderiye**, (Tah. Azîz Süryâl 'Atiyya), Haydarabad, 1968.
- es-SUYÛTÎ, el-Hâfız Celâl ed-Dîn 'Abd er-Rahman, **Husn el-Muhâdara fî Târîhi Mısır ve el-Kâhire**, (Tah. Muhammed Ebû el-Fadl İbrâhîm), b. y. y. , 1967.
- ez-ZÂHİRÎ, Halîl b. Şâhin; **Kitâb Zubdet Keşf el-Memâlik ve Beyân et-Turuk ve el-Mesâlik**, (Tah. Paul RAVAISSSE), Paris, 1894.
- İBN BATTÛTA, Şeref ed-Dîn Ebû 'Abdullah Muhammed b. 'Abdullah b. Muhammed b. İbrâhîm et-Tancî el-Levâtî; **Tuhfet en-Nuzzâr fî Garâib el-Emsâr ve 'Acâib el-Esfâr**, Beyrût, 1992.
- İBN CUBEYR, Ebû el-Huseyn Muhammed b. Ahmed b. Cubeyr el-Kinânî el-Endulusî el-Belensî; **Rihlet İbn Cubeyr**, Leyden, 1907.
- İBN ECÂ, Muhammed b. Mahmûd el-Halebî; **Rihlet Emîr Yeşbek, el-'Irâk beyne el-Memâlik ve el-'Usmaniyyîn el-Etrâk ma' Rihlet el-Emîr Yeşbek min Mehdî ed-Devâdâr**, (Tah. Muhammed Ahmed Duhman), Dımaşk, 1986.
- İBN MAMÂTÎ, Ebû el-Mekârim Es'ad b. el-Mühezzeb el-Hatir; **Kitâb Kavânîn ed-Devâvîn**, (Tah. 'Azîz Süryâl 'Atiyya), Kâhire, 1991.
- İBN TAGRİBİRDÎ, Ebû el-Mehâsin Cemal ed-Dîn Yûsuf, **en-Nucûm ez-Zâhire fî Mulûk Mısır ve el-Kâhire**, (Tah. Muhammed Huseyn Şems ed-Dîn), Beyrût, B.y.y.
- KÂTİP ÇELEBÎ, 'Abdullah b. Mustafa; **Tuhfet el-Kibâr fî Esfâr el-Bihâr** (Haz. Orhan Şâik Gökyay), İstanbul, 2007

¹¹⁴ İbrâhîm Hasan Saîd, **el-Bahriyye**, s. 111; en-Nuveyrî el-İskenderânî, **Kitâb el-İlmâm**, C. 2, s.234.

¹¹⁵ Vefîk Berekât, **Fenn el-Harb el-Bahriyye**, İskenderiye, 1995, s. 151.

- MUTÇALI, Serdar; **Arapça-Türkçe Sözlük**, İstanbul, 1995.
- NUHAYLÎ, Dervîş, **es-Sufun el-İslâmiyye**, İskenderiye, 1974.
- 'OSMAN, Şevkî 'Abd el-Kavî; **Ticâret el-Muhît el-Hindî fi 'Asr es-Siyâdet el-İslâmiyye**, 1978.
- POLO, Marco; **Rihlet Mârkô Bôlô**, (Terc. 'Abd el-'Azîz Câvid), Kâhire, 1995.
- POPPER, W.; **Egypt And Syria Under The Circassian Sultans**, Berkeley, 1957.
- PRYOR, John H., "Transportation of Horses By Sea During The Area Of The Crusades: Eighth Century To 1285 A.D., Part I: To 1225", **Medieval Warfare 1000-1300**, (Edt. John France), İngiltere, 2006.
- SA'ÎD, İbrâhîm Hasan; **el-Bahriyye fi 'Asr Selâtin el-Memâlîk**, Beyrût, 1983.
- Sâlih b. Yahyâ, **Tarih Beyrût**, (Tah. Kemâl Süleymân es-Salîbî/Francis Hours), Beyrût, 1986.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı; **Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı**, Ankara, 1984.
- YAKUT el-HAMAVÎ, Şehâb ed-Dîn, Ebû 'Abdullah Yakut b. 'Abdullah el-Hamavî er-Rûmî el-Bağdâdî; **Mu'cem el-Buldân**, Beyrût 1977.