



At gemileri

SEYFULLAH ASLAN

ATLAR, yüzyıllar boyunca insanlığın hizmetine koşulu olarak hayâtî ihtiyaçlara cevap vermiştir. Farklı coğrafi koşullara uyum sağlamakta zorlanmayan atların çoğu kez iklim engellerini aştıkları görülse de, bazı zorunlu hâllerde insanlar alternatif seçeneklere yönelmek durumunda kalmıştır. Meselâ coğrafya değişip çöl iklimine geçildiğinde, develer ticâret, savaş ve seyahatin başat aracı olmuştur. Söz konusu fizikî engeller şüphesiz ki en çok karanın bitip suyun başlamasıyla tezâhür etmekteydi. Bu gibi durumlarda akla gelen ilk soru, yolun (karanın) bittiği yerde atlarla yolculuğun son bulup bulmayacağı idi.

Elbette bunun da üstesinden gelinmiş, atların deniz ya da nehirler üzerinden karşı kıyılara aşırılması için özel taşıtlar inşa edilmiştir. Atların zarar görmeden en sağlıklı biçimde taşınmaları için Antik Çağ'da baş ve kıç taraflarında çitalı ram-

paraları olan gemilerin yapıldığına ve bu gemilerin buhar çağına dek kullanıldığına dâir târîhî kaynaklarda birtakım bilgiye rastlanmaktadır. MÖ 700'lerde, üç sıra kürekli teknelerin alt ve orta katlarının küreklerinin sökülerek at taşımaya uygun hâle getirildikleri de görülmektedir. Bir nevi ahıra çevrilip 30 kadar atı taşımaya elverişli hâle getirilen bu gemilerin boyu yaklaşık olarak 37 m, eni ise 6 m civârındaydı. MÖ 490'da Yunanistan'ı işgal seferlerinde Pers donanmasının, atları özel yapılmış at gemileriyle denizden Yunanistan kıyılarına taşıdığı bilinmektedir.

Abbâsîler, Basra körfezinden Hindistan'a çeşitli eşyâ yanında çok sayıda at da ihraç etmiştir. Bu güzergâh üzerinde atlara uygun gemiler inşa edildiği bilinmektedir. Arapların kullandığı at gemilerinin bugünkü askerî çıkarma gemilerine benzer şekilde arka kısımları açılmaktaydı. Rampalı ve yine atların kaymaması için çitalı olan bu gemilerle

fil ve deve ticâreti de yapılıyordu.

Osmanlılar tarafından at/bargir gemisi ya da kayığı olarak adlandırılan bu özel taşıtlar, Fatih Sultan Mehmed döneminde Kefe'nin fethi (1454) sırasında kullanılmıştır. Ayrıca II. Bayezid döneminde Moton, Koron ve İnebahtı'nın fethi için hazırlanan donanmada 30 adet at gemisi olduğu bilinmektedir. Venedik kaynaklarında ise at gemilerinin 40 adet olduğu kayıtlıdır. Bir at gemisinin 40 atı taşıyabildiği bilinmekle birlikte, kadırgadan büyük başlarda tarzı 14 geminin de at gemisi olarak kullanıldığı ve her birinin 100 at taşıyabildiği bir Venedik câsûsu tarafından kaydedilmiştir. Kânûnî Sultan Süleyman devrinde, 1521'de, Belgrad'ın fethi hazırlıkları için 400 at kayığı yapılması emredilmiştir. Rodos (1522) ve Kıbrıs (1571) seferlerinde de Osmanlıların çok sayıda at gemisi kullanmasına rağmen, hâlâ at gemisine ihtiyaç olduğu kayıtlıdır. 1691'de ise

Tuna nehrinde inşâ edilmesi emredilen 50 adet at kayığı için Eflak civârından kereste temin edilmesi yoluna gidilmiştir. Osmanlıların inşâ ettikleri at gemilerinin ebadı genellikle boy 16 m, en ise 8 m olacak şekildeydi. Ancak at gemilerinin ihtiyâca göre boy ve enleri daha büyük olacak şekilde inşâ edildikleri de olmuştur. İç hacmi geniş, basit yapıda inşâ edilen bu gemilerin baş ve kış tarafında ikişer kürek bulunurdu ve her küreği 2 kişi çekerdi. Bu durumda at gemilerinde 8 kürekçi istihdam edildiği söylenebilir. Bununla birlikte kayık olarak inşâ edilip sâdece orta kısmında ahıra benzer kapalı bir alanı olan su taşıtları da inşâ edilmiştir. At gemilerine büyük önem veren Osmanlılar, gemi inşaatında kullanılacak kerestenin temîninde sıkıntı yaşanmaması için tedbirler almak sûretiyle ordunun en önemli lojistik gücünü korumak istemiştir.

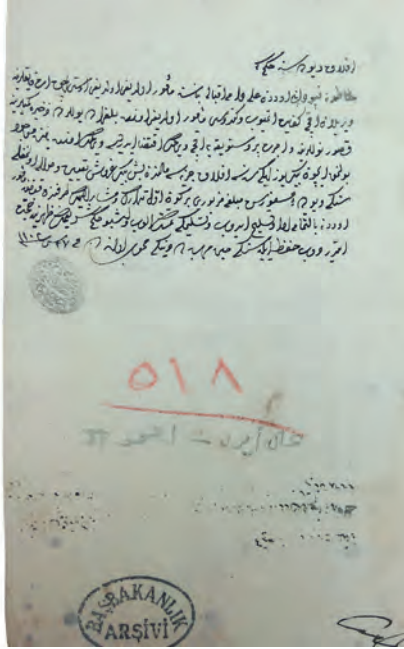
At gemileri, İstanbul'da da yüzyıllarca kullanılmıştır. Üsküdar-Eminönü arasında ticârî mallarla birlikte atların da taşındığı bilinmektedir. Bu güzergâh aynı zamanda doğuya yapılacak seferler için ayrı bir öneme sâhiptir. Târihî yarımada Üsküdar'a, sefer dönüşü ise tersi yönde at gemileriyle berâber at, erzak ve mühimmat taşınmıştır. Ayrıca bu gemilerle kereste ve odun nakliyesi de yapılmıştır.

Pâyitaht dışında pek çok yerde de askerî, sivil ve ticârî amaçlarla at gemilerinden yararlanılmıştır. Meselâ Gelibolu-Lapseki arasında, Tuna, Nil ve Fırat nehirlerinde at gemileri yoğun olarak kullanılmaktaydı. İstanbul ve civârından yola çıkan hacı adaylarının Mekke'ye doğru seyahatleri esnâsında Marmara üzerinde İzmit körfezini dolanmadan Gebze'den Hersek'e at gemileriyle geçtikleri bilinmektedir.

Yolcu taşımacılığı için kullanılan gemiler, ihtiyaç zamânı uygun hâle getirilerek yolcularla birlikte onların binek ve yük hayvanlarını da taşıyabilecek biçimde düzenleniyordu. Özellikle İstanbul'da iki yaka arasında binek ve yük hayvanlarıyla geçiş yapmak isteyenler, bugünkü arabalı vapura benzer, alt katta hayvanlar olacak şekilde, üst güvertede yolcuların bulunduğu su

taşıtlarını kullanmışlardır.

Deniz yolu ulaşımı çoğu zaman kara yolu ulaşımına göre hızlı olmasına rağmen kendine mahsus zorlukları da bulunmaktaydı. Deniz yolu ulaşımı; hava, rüzgâr ve akıntı durumuna göre ve temiz su stoku gibi hayâtî bir ihtiyâca bağlı olarak bâzı zamanlar çok güç şartlarda yapılmakta bazı zamanlar hiç yapılamamaktaydı. İstanbul boğazından karşıya geçişlerde bugün bile hava muhâlefetinden dolayı bâzen seferlerin yapılamadığı göz önüne alınır, kürekle hareket eden ahşap gemilerin daha hassas bir durumda oldukları söylenebilir. Üstelik Tuna, Nil ve Fırat nehri gibi debisi değişken, yer yer daralan, kayalıklı nehirlerde at gemileriyle yolculuk etmek çeşitli riskler barındırmaktaydı. Marmara, Ege ve Akdeniz'de kullanılan at gemilerinin ise hırçın dalgalarla baş etmesi gerekirdi.

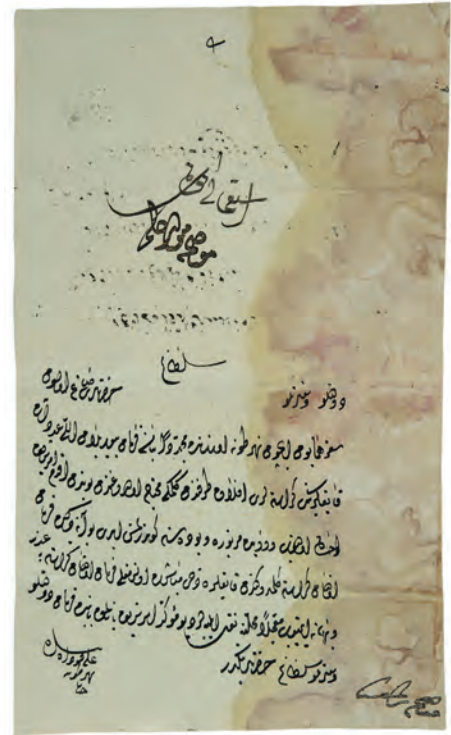


Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Ali Emiri Tasnîfi, SAMD. II 518

Eflâk voyvodasına hüküm ki hâlâ Tuna kapudanı olan Ali dâme ikbâlihu binâsına me'mur olduğu üstü açık at kayıklarına verilen akçe kifâyet etmeyüp ve kendüsü me'mur olduğu üzere Belgrad'da yollar-da zahîre gemilerine kusur navullarını ve ücret-i prestoykaya akçe vermek iktizâ

iderse verilmek üzere yanında mevcûd bulunmak için binyüziki senesi Eflâk cizyesi malından beşbin kuruş ta'yin ve havâle olunmağla sen ki voyvoda-yı mesfûrsun meblâğ-ı mezbûr bir gün evvel tedârik ve müşârünileyhin tarafından kabzına me'mur olana bittamâm edâ u teslîm idüp ve teslîmine temessük alup ve işbu hükm-i şerîfimin zahriyyesine hüccet ettirdüp hız eylesin ki hîn-i muhâsebede denk-i mahsûb oluna.

Fî 27 Şa'ban 1102.



Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Ali Emiri Tasnîfi, SSÜL. II 1161

Devletlü ve sa'adetlü sultânım hazretleri sağ olsun sefer-i hümayûn için nehr-i Tuna üzerinde müceddeden binâsı fermân buyurulan elli adet at kayıkları keresteleri Eflâk tarafından gelmeğe muhtâç olduğundan bundan âkdem emr-i şerîf ihşân olunup vilâyet-i mezbûre voyvodasına gönderilmiş idi. Bu âna değîn fermân olunan kereste gelmediğinden kayıklara dahi mübâşeret olunmamağla fermân olunan keresteyi özr ü bahâne itmeyüp mu'ccelen mahalline ta'yin eyleyeler deyu mü'ekkîd emr-i şerîf yazılmak bâbında fermân devletlü ve sa'adetlü sultânım hazretlerindir.

Bende Ali kapûdan nehr-i Tuna hâlâ.