



MUSTAFA ÂLİ VE EVLİYÂ ÇELEBİ'YE GÖRE
OSMANLILARDA DENİZ KORKUSU
FEAR OF THE SEA (THALASSOPHOBIA) IN THE OTTOMANS
ACCORDING TO MUSTAFA ÂLİ AND EVLİYÂ ÇELEBİ

KERİM İLKER BULUNUR

Dr. Öğr. Üyesi, Sakarya Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü
Asst. Prof. Dr., Sakarya University, Faculty of Arts and Sciences, History Department


ilkerbulunur@hotmail.com

 <https://orcid.org/0000-0002-9533-7532>

Atıf / Citation

Bulunur, K. İ. 2020. "Mustafa Âli ve Evliyâ Çelebi'ye Göre Osmanlılarda Deniz Korkusu". *Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi - Journal of Turkish Researches Institute*. 67, (Ocak-January 2020), 523-540

Makale Bilgisi / Article Information

Makale Türü-*Article Types* : Araştırma Makalesi-Research Article
Geliş Tarihi-*Received Date* : 01.08.2019
Kabul Tarihi-*Accepted Date* : 01.11.2019
Yayın Tarihi-*Date Published* : 31.01.2020
 : <http://dx.doi.org/10.14222/Turkiyat4276>

İntihal / Plagiarism

This article was checked by  iThenticate® programında bu makale taranmıştır.



Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi - *Journal of Turkish Researches Institute*

TAED-67, Ocak - January 2020 Erzurum. ISSN-1300-9052

www.turkiyatjournal.com

<http://dergipark.gov.tr/ataunitaed>

MUSTAFA ÂLİ VE EVLİYÂ ÇELEBİ'YE GÖRE
OSMANLILARDA DENİZ KORKUSU
FEAR OF THE SEA (THALASSOPHOBIA) IN THE OTTOMANS
ACCORDING TO MUSTAFA ÂLİ AND EVLİYÂ ÇELEBİ

KERİM İLKER BULUNUR

Öz

Osmanlıların denizden korktukları, denizcilikten anlamadıkları ve denizcilik alanında geri kalmış olduklarına dair iddialar, çoğunlukla birbirleri ile bağlantılı bir şekilde, Osmanlı topraklarını ziyaret eden elçiler, seyyahlar ve resmi devlet görevlileri tarafından yazılan raporlarda, seyahatnamelerde ve eserlerde ifade edilmiştir. Bunlardan faydalanan modern çalışmalarda da benzer görüşler değişik ölçülerde tekrar edilmiştir. Ancak deniz korkusunun modern çağdan önce herhangi bir bölge, devlet ve toplumla bağlantısı olmaksızın çok genel ve doğal bir olgu olduğu genellikle görmezden gelinmiştir. Bu makalenin amacı Osmanlılardaki deniz korkusunu, bu olgunun genelliğini göz önünde bulundurularak ele almaktır. Konu Mustafa Âli'nin Mevâidü'n-Nefâis Fî-Kavâidi'l-Mecâlis ve Evliyâ Çelebi'nin Seyahatname isimli eserlerinde yazdıkları üzerinden değerlendirilmiştir. Bu iki eserin seçilmesinin temel sebebi, yazarlarının deniz korkusunu başından geçen olaylarla birlikte açık ve dolaysız bir şekilde anlatmalarındadır.

Anahtar Kelimeler: Deniz korkusu, Osmanlı denizciliği, Evliyâ Çelebi, Mustafa Âli

Abstract

It is mentioned in the governmental reports, travel accounts and other pieces written by the ambassadors, travelers and statesmen who visited the Ottoman lands that the Ottomans were afraid of sea, their knowledge of seamanship was lacking and interconnectedly they were relatively immature in maritime and navigation. Modern studies which make use of such accounts also repeat very similar opinions in different ways. However, they neglect the fact that, before the modern era, thalassophobia (or fear of the sea) is not dependent on any region, state or society. Rather it is a natural and prevalent phenomenon. This article tries to study thalassophobia in the Ottomans by taking mentioned general features of the phenomenon into consideration. It evaluates the topic by analyzing Mustafa Âli's Mevâidü'n-Nefâis Fî-Kavâidi'l-Mecâlis and Evliyâ Çelebi's Seyahatname. This is because these writers give clear and firsthand accounts about their own fear of the sea by offering personal experiences and real stories.

Key Words: Thalassophobia (fear of the sea), Ottoman seafaring, Evliyâ Çelebi, Mustafa Âli

Structured Abstract

The maritime failures of the Ottomans had been attributed to the reports of certain European diplomats and travelers. They argued that the fear of seas among Turks relevant their historical, cultural and geographical backgrounds being far from the maritime tradition and rather dependent on land. The effort to connect the Ottoman hesitation in launching naval operations with cultural and geographical factors is not new in Ottoman historiography. The maritime failures of other Islamic states established in the Eastern Mediterranean basin before the Ottomans had been attributed to similar reasons. However, it is omitted that symptoms of thalassophobia appear in almost every ancient or medieval society. Not only people living inland, but also people living by the sea, shared the same feelings about the sea in the past.

Christopher Columbus' expeditions to America with experienced seafarers who feared the sea are described in his Logbook. Similar fear was probably experienced by European seafarers and travelers who had many times sailed toward various Mediterranean ports. Some travelers have recorded great catastrophes in the sea.

*In Ottoman literature there exist works that describe, directly or indirectly, the people's fear of the sea. These works belong to the genre of "first-hand narratives" or "self narratives". One of those ones is Mustafa Âli's *Mevâidü'n-Nefâis Fî-Kavâidi'l-Mecâlis* and Evliyâ Çelebi's *Seyahatnâme*. The most important feature that distinguishes them is the authors' focus upon the cause-and-effect relations between events. This article deals with the Ottomans' thalassophobia as presented in the works of Mustafa Âli and Evliyâ Çelebi. It discusses whether the fear of the sea creates was the true obstacle for the Ottomans to use maritime routes. It further examines the reasons of their such fear in early modern period.*

Pirate attacks and marine accidents were the two main reasons of fear for the sea. Those who were being captured by pirates lost both their freedom and their belongings. Marine accidents, on the other hand, were being carried out in bad weather conditions, usually resulting in the sinking of the ship and loss of human lives. Such accidents were very common in the early modern period. Unlike marine accidents not far from seashore, accidents in deep water were deadly. This properly explains why people were, and still are, afraid of sea journeys.

Thalassophobia was widespread in older societies. Prior to modern era ships, whose main building material was wood, were not as durable as they are now. The fear of human beings for the sea stems from the probability of accidents caused by in stormy weather.

The two accounts of Mustafa Âli and of Evliyâ Çelebi with regard to sea journeys are similar in many points. Both warn their readers about sea travels, drawing attention to the risks and recommending their complete avoidance. They go further to advise those who would like to give up the overland routes. Although the works of Mustafa Âli and Evliyâ Çelebi are addressed to the Ottoman elite, particularly to the people of the sultan and the palace, it must be taken into account that ordinary people could be included in their wider audience. The modern researcher should keep in mind that such works were not written only for informational but also for entertaining purposes too. Expressions regarding the fear of the seas in these works may be taken as an evidence about the fear of the Ottomans in such cases. It is understood that people generally preferred the sea journeys only because they were faster and less exhausting than the land journeys. When the traveling distance increases, people preferred the sea route. Another factor why to choose the sea routes dealt with the purpose of travelers. Government officials, merchants and pilgrims following a specific schedule made use of the sea routes more frequently than ordinary travelers. Although statistical calculations regarding sea and land journeys are impossible, it may be inferred that sea routes were commonly used by the Ottomans and the fear of seas did not prevent their use.

1. Giriş

Türkler, Anadolu'ya girdikten kısa bir süre sonra denizcilik faaliyetlerine başladılar. Çaka Bey'in 1081-1097 yılları arasında donanması ile Bizans'a karşı yaptığı başarılı savaşlar; Selçukluların sahil kentlerini ele geçirdikten sonra kurdukları tersaneler; Aydın, Mentеше, Saruhan ve Karesi gibi beyliklerin denizlerdeki faaliyetleri bunlardan bazılarıdır. Batı Anadolu sahillerini ele geçiren beylikler, bölgedeki Rum denizcilerle işbirliği yaptılar. Bizans'ın zayıflaması ve Latinlerin bölgede hâkimiyet kurmaları ile birlikte Türk gaziler ile Rum denizciler ortak yağma hareketlerine giriştiler. Bu faaliyetler beyliklerin denizcilik alanında tecrübelerini arttırmalarına önemli katkı sağladı. Osmanlı Devleti, bu beylikleri topraklarına kattığında onların denizcilik mirasını da tevarüs etti.¹

Bununla birlikte Osmanlılar döneminde Batılı seyyahların, elçilerin ve yazarların kaleme aldığı eserlerde/raporlarda Türklerin denizcilik hakkında bilgisizlikleri ve deniz yolculuğundan (veya daha genel bir ifade ile denizden) korktuklarına dair çeşitli yorumlar yer almıştır. Bu iki görüş, çoğunlukla birbirine bağlı ve birbirini destekleyecek şekilde dile getirilmiştir. Bunların dayanak noktası ise Osmanlıların tarihi, kültürel ve coğrafi geçmişlerinin denizcilik geleneğinden uzak ve daha ziyade karaya bağlı olmasıdır.

Bir toplumdaki/devletteki deniz korkusunu kültürel ve coğrafi etmenlere bağlama gayreti sadece Osmanlı tarih yazımına has bir yaklaşım değildir. Osmanlılardan önce Kuzey Afrika ve Doğu Akdeniz sahillerinde hüküm süren İslam devletlerinin denizcilikteki başarısızlıkları da aynı/benzer saiklere bağlanmıştır. Araplardaki deniz korkusu “geniş kara alanlarını kullanmaya alışkın çöl halklarının okyanustaki meçhul tehlikeler karşısında duyduğu köklü tedirginliğin bir yansıması olarak”² açıklanmaya çalışılmıştır. Burada Arapların denizlere karşı mesafeli tutumuna yapılan vurgunun İslam denizciliğinin 11. yüzyılda gerilemeye başlamasını³ açıklamak için öne sürülen görüşlerle ilgili olduğunu söylemeliyiz.⁴ Ancak İslam denizciliğindeki gerilemeyi deniz korkusuna bağlayanlar, İslam devletlerinin 7-10. yüzyıllar arasında Akdeniz'de elde ettikleri başarıları görmezden gelmektedir.⁵ Arapların kültürel özellikleri (denizlerden uzak, çöllerde yaşamaları vb.) yaklaşık üç yüzyıl boyunca (7-10. yüzyıllar) denizcilik yapmalarına ve önemli başarılar elde etmelerine engel olmamışken, 11. yüzyıldan sonra engel olmasına dair bir açıklama getirilememiştir.

Aynı şekilde 11. yüzyıldan itibaren Batı Anadolu'da kurdukları irili ufaklı donanmalarla Haçlı, Latin ve Bizans donanmalarına karşı mücadele eden Türklerin tarihi, kültürel ve coğrafi geçmişleri onların denizlerdeki faaliyetlerine engel olmamıştır. Çaka

¹ Batı Anadolu'daki denizci beylikler hakkında daha fazla bilgi için bk. Halil İnalçık, “The Rise of the Turcoman Maritime Principalities in Anatolia, Byzantium and Crusades”, *The Middle East and the Balkans under the Ottoman Empire: Essays on Economy and Society*, Indiana University Turkish Studies, Bloomington 1993, s. 309-341.

² Carole Hillenbrand, *Müslümanların Gözünden Haçlı Seferleri*, çev. Nurettin Elhüseyni, Alfa Yayınları, İstanbul 2015, s. 582.

³ İslam denizciliğinin 11. yüzyıldan itibaren gerilemeye başlaması ve bunu önlemeye yönelik girişimler hakkında bk. A. S. Ehrenkretz, “Bahriyya”, *The Encyclopaedia of Islam*, New Edition, C. XII, Brill, Leiden 2004, s. 120-121.

⁴ İslam denizciliğinin 11. yüzyıldan itibaren gerilemeye başlaması, konunun uzmanları tarafından uzun süredir tartışılmaktadır ve gerilemeyi açıklayabilmek için farklı sebepler üzerinde durulmaktadır. Konu ile ilgili genel bilgiler için bk. John H. Pryor, *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, çev. Füsün Tayanç ve Tunç Tayanç, Kitap Yayınevi, İstanbul 2004, s. 160-161.

⁵ Bu faaliyetler arasında Bizans başkentinin kuşatılması; Kıbrıs, Rodos, Girit ve Sicilya adalarının fethedilmesi ile Malta, Sardinya, Korsika ve Balear adaları üzerine seferler düzenlenmesi sayılabilir (Ehrenkretz, “Bahriyya”, s. 120).

Bey'in mücadelesine kısıtlı imkânlarla başladığı dönem ile Osmanlıların bilhassa 16. yüzyılda denizcilikte kat ettiği mesafe kıyaslandığında büyük bir fark olduğu görülecektir. Osmanlıların kurduğu tersaneler, inşa ettikleri gemiler ve girdikleri deniz savaşları gelişimin boyutlarını göstermeye yeterli olacaktır.

Ayrıca Osmanlıların ticari (sivil) deniz taşımacılığı ile yoğun bir şekilde uğraştıkları arşiv belge ve defterlerine de yansımıştır. Bu tür faaliyetler, Osmanlı toplumunun denizlerle ve denizcilikle zannedildiğinden daha fazla ilgilendiklerini göstermektedir. İnsanlar, özellikle ticaret amacı ile Akdeniz'in veya Karadeniz'in bir ucundan öbür ucuna gemiler ile seyahat etmişlerdir. Deniz yolunu kullananlar elbette tüccarlar değildir. Osmanlı toplumunun hemen her kesiminden insanlar, çeşitli nedenlerle gemilerle seyahat etmiştir. Hacılar, her sene kara yolunun yanında deniz yolunu kullanarak kutsal topraklara gitmiştir. Ayrıca Osmanlı devlet adamları deniz aşırı bir yere atandıklarında görev yerlerine gidebilmek için sık sık deniz yolunu kullanmışlardır.⁶

Bununla birlikte Osmanlı yazını içinde, bilhassa “*birinci ağızdan anlatılar*” veya “*ben anlatıları*”⁷ olarak tanımlanabilecek tür arasında, Osmanlı insanının deniz korkusunu açıkça veya dolaylı yollardan aktaran eserlere rastlanmaktadır. Bu eserlerin başında Mustafa Âli'nin *Mevâidü'n-Nefâis Fî-Kavâidi'l-Mecâlisi* (Kısaltma: *Mevâid*) ve Evliyâ Çelebi'nin *Seyahatnamesi* gelmektedir.

Bu makalenin temel amacı Mustafa Âli'nin *Mevâid* ve Evliyâ Çelebi'nin *Seyahatname* isimli eserlerinde “*deniz korkusu*” ile ilgili doğrudan veya dolaylı dile getirdikleri görüşleri incelemek ve bu görüşlerden hareketle deniz korkusunun Osmanlılarda deniz yolunun kullanımına bir engel teşkil edip etmediği sorgulamaktır. Ayrıca bu iki yazarın konu ile ilgili görüşlerinin temsiliyet kabiliyeti ve toplumdaki deniz korkusunun nasıl yorumlanabileceği üzerinde durulacaktır. Ancak *Mevâid* ve *Seyahatname*'yi değerlendirmeye geçmeden önce deniz korkusunun nedenleri üzerinde durulacaktır. Burada deniz korkusunun sadece Osmanlılara/Türklere has bir durum olmadığı, denizlerle (veya deniz yolculuğu ile) ilgili benzer görüşlerin hemen her toplumda görülebildiği ve bu durumun dönemin denizcilik ve seyrüsefer gelenekleri ile ilgili olduğuna değinilecektir.

2. Deniz Korkusunun Nedenleri

Deniz korkusu, insanların denizlerle tanışması ve ilk deniz yolculuğuna çıkması kadar eskidir. Erken modern dönemde çoğu erkek ve kadın, ölüm, kaos ve kargaşa ile

⁶ Osmanlı ticari (sivil) deniz taşımacılığı için bk. Kerim İlker Bulunur, “16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri”, *History Studies*, 6/3, 2014, s. 91-92.

⁷ Burada belirli yazım geleneklerine ve kalıplarına sahip homojen bir türden bahsedilmemektedir. Bunların, henüz modern anlamda otobiyografilerin ortaya çıkmadığı bir dönemde yazarların kendileri veya çevrelerinde yaşayan insanların hayatları hakkında çeşitli bilgiler veren çok geniş bir yazın türü olduğu söylenebilir. Günceler, sergüzeşterler, esaret anlatıları, mektuplar, sohbetname ve seyahatnameler “*ben anlatılarının*” en önemli örnekleridir. “*Birinci ağızdan anlatılar*” veya “*ben anlatıları*” kavramları ile “*Ben anlatıları*” olarak tanımlanabilecek eserler hakkında daha fazla bilgi ve genel değerlendirmeler için bk. Cemal Kafadar, “Ben ve Başkaları: On Yedinci Yüzyıl İstanbulu'nda Bir Dervişin Güncesi ve Osmanlı Edebiyatında Birinci Ağızdan Anlatılar”, *Kim Var İmiş Biz Burada Yoğ İken*, Metis Yayınları, İstanbul 2009, s. 39-71; Selim Karahasanoğlu, “Ben-Anlatıları: Tarihsel Kaynak Olarak İmkânları, Sınırları”, *Turkish History Education Journal*, 8/1, 2019, s. 211-230.

ilişkilendirdikleri denizi tehlikeli bir yer olarak görüyorlardı.⁸ Hayat ile ölüm arasındaki ince çizginin, üzerinde yolculuk yaptıkları ahşap taşıtlara bağlı olduğunu bilen insanlara deniz yolculuğu, herhangi bir dönem ayrımı olmaksızın ürkütücü geliyordu. Deniz korkusunun en temel iki sebebi, korsan saldırıları ve deniz kazalarıdır. Korsanlar tarafından ele geçirilen gemide bulunanlar hem özgürlüklerini hem de mallarını kaybediyorlardı. Bazen korsan saldırısında yolculardan hayatını kaybedenler de oluyordu.⁹ Deniz kazaları ise kötü hava koşullarında meydana geliyor, genellikle geminin batması ile sonuçlanıyor ve hem mal hem de can kaybına yol açabiliyordu. Bu kazalar erken modern dönemde çok sık yaşanıyor ve dalgalar arasında boğulan denizciler, kıyı toplumlarının günlük yaşamının bir parçası haline gelmişti. Denizcilikle uğraşan pek çok aile en az bir üyesini denizde kaybetmişti.¹⁰

Deniz kazalarının ayrıca, dönemin gemileri, gemi yapım teknikleri, denizcilik teknolojisi ve bilgisi ile de doğrudan bağlantısı vardı. Deniz taşıtlarının gelişimi, bölgeler ve dönemler arasında bazı farklılıklar göstermekle birlikte oldukça yavaş ilerliyordu. Gemi inşasında kullanılan ana malzeme son birkaç yüzyıl dışarıda tutulacak olursa eski çağdan beri ahşaptı. Gemi ustaları zaman içinde farklı teknikler kullanarak daha sağlam gemiler inşa etmeyi başardılar. Bunların başında gemi gövdesinin kaburga tekniği ile inşa edilmesi geliyordu. Bu sayede gemiler, açık denizlere ve okyanuslara daha dayanıklı hale geldi. Ancak yeni teknikler kullanılarak inşa edilen gemilerin dayanıklılıklarının da belirli sınırları vardı.¹¹ Kürek ve yelken çağında ahşap gemiler ne kadar sağlam, denizciler ne kadar tecrübeli olursa olsunlar, şiddetli bir fırtına çıktığında çaresiz kalıyor ve her an batma tehlikesi ile karşılaşılıyorlardı. Kristof Kolomb, *Seyir Defterleri*'nde, Amerika kıtasına yaptığı ilk yolculuğun dönüşünde yakalandıkları şiddetli fırtına karşısında tecrübeli denizcilerle birlikte yaşadıkları çaresizliği ve dehşeti canlı bir biçimde anlatmaktadır.¹²

Denizdeki tehlike özellikle kış aylarında artıyordu. Bu nedenle denizciler Antik çağdan beri Kasım ve Mart ayları arasında kalan günlerde zorunlu olmadıkça denize açılmıyorlardı. Venedik, Pisa ve Ankona gibi şehir devletleri ortaçağda çıkardıkları yasalarla kış aylarında denize açılmayı yasaklamışlardı.¹³ Ancak bu kural, sadece bahsi geçen devletlerle sınırlı kalmamış, Akdeniz'e kıyısı olan bütün devletler tarafından benzer şekilde uygulanmıştır. Kasım ve Mart ayları arasında denize açılmaya getirilen bu kısıtlamanın en önemli sebebi kış mevsiminde denizlerde şiddetli fırtınaların çıkmasıydı. Diğer bir sebep ise kış ve ilkbaharda bulutluluk oranının artması ve havanın kapalı olmasıydı. Pusulanın icadı ve yaygın bir şekilde kullanılmasından önce denizciler, yönlerini, kıyıda belli işaretlere, güneşin ve yıldızların konumuna bakarak tayin ediyorlardı.¹⁴ Gemiler, Kasım-Mart ayları arasında yelken, direk ve dümen gibi donanımları çıkarılarak deniz mevsimi gelinceye kadar tersane veya limanların korunaklı bölgelerine çekiliyorlardı. Bazen yöneticilerden kış

⁸ Raingard Eßer, "Fear of Water and Floods the Low Countries", *Fear in Early Modern Society*, ed. William G. Naphy ve Penny Roberts, Manchester University Press, Manchester 1997, s. 62.

⁹ Lionel Casson, *Travel in the Ancient World*, Hakkert, Toronto 1974, s. 72-73, 149-150.

¹⁰ Eßer, "Fear of Water and Floods the Low Countries", s. 62.

¹¹ Gemilerin tarihsel süreç içerisinde geçirdiği dönüşüm için bk. Lionel Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, çev. Gürkan Ergin, Homer Kitabevi, İstanbul 2002.

¹² Kristof Kolomb, *Seyir Defterleri*, çev. Sait Maden, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015, s. 152-157.

¹³ Fernand Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C. I, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayınları, İstanbul 1989, s. 159.

¹⁴ Casson, *Travel in the Ancient World*, s. 150.

aylarında donanmanın denize açılma emri geldiğinde tecrübeli denizciler, onları, bu dönemde denize açılmanın “ürkütücülüğü” konusunda uyarıyorlardı.¹⁵

Bununla birlikte Kasım-Mart ayları arasında seyrüseferin tamamen durduğu söylenemez. Bazen zorunlu durumlarda (orduyu bir yere göndermek veya şehirlerin ihtiyaç duyduğu tahıl gibi ürünleri nakletmek için) kadırgalar kış aylarında da denize açılabilirdi.¹⁶ Ayrıca kısa mesafelerde küçük kayık veya tekneler ile uzun mesafelerde büyük yelkenli gemiler, kış engelene rağmen sefere çıkabiliyorlardı.¹⁷ Parisli tüccar Jean Chardin, İzmir’e gitmek için 10 Kasım 1671’de Livorno’dan Hollanda konvoyuna katılan bir gemiye binmişti. Chardin, zorlu geçen yolculuğunu şöyle anlatır: “Yolculuk boyunca keskin soğuklara ve büyük fırtınalara maruz kaldık. Yiyeceklerimiz bitti. Bu yolculuğu bundan daha çok tehlikeyle karşılaşarak ve daha çok acı çekerek yapamazdık.”¹⁸

Fransız bitkibilimci Tournefort ise 23 Nisan 1700’de Marsilya’dan Hanya’ya (Girit) hiçbir sorunla karşılaşmadıkları 9 günlük bir yolculuktan sonra ulaşmıştı. Buna rağmen seyahatnamesinde yolculuğun kendilerine “çok uzun” geldiğinden yakınmaktaydı.¹⁹ Girit’ten Ege adalarına yapacağı seyahat için bölgedeki tekneleri güvensiz bulan Tournefort,²⁰ 1700-1701 Ağustos-Mart ayları arasında Ege adalarını dolaşırken zaman zaman bu teknelere binmek zorunda kalmıştı.²¹ Özellikle 1701 Şubat ayında Patmos’dan (Batnaz) İıkarya’ya (Ahikerya) bölgede faaliyet gösteren bir tekne ile yaptığı yolculuk çok zorlu geçmiş, 17 Şubat’ta beraberindekilerle birlikte batma tehlikesi atlatmışlardı. Tournefort, atlattıkları bu tehlikenin sebebini fırtına ve dalgalara, teknenin küçüklüğüne ve son olarak denizcilerin beceriksiz ve korkak oluşuna bağlıyordu. Ancak daha büyük ve sağlam tekneler de aynı akıbete uğramış, hatta batmışlardı. Yaşadıkları bu tehlike anında, daha bir gün önce tayfaları ile tanıştıkları ve tayfalarının sağlamlığına güvendikleri yeni bir geminin enkazını görmüşlerdi. Patmos-İıkarya arasında yaptıkları yolculuk sırasında ise sığınmak zorunda kaldıkları Küçük Fumi adasında, yağmur ve fırtınadan korunmak için yaklaşık iki ay önce batan bir Fransız gemisinin enkazından kalan parçalarla kendilerine barınak yapmışlardı.²²

O halde deniz yolculukları bütün tehlikelerine, risklerine ve insanlarda uyandırdığı korkuya rağmen neden tercih ediliyordu? Öncelikle kara yolunda da denizlerdeki risklerin benzerleri vardı. Denizde korsan, kara yolunda ise eşkıya baskını ihtimali yolcuları sürekli tedirgin ediyordu. Deniz yolunun tercih edilmesinin en önemli sebebi, kara yoluna nazaran yolculukların çok daha kısa sürmesi ve rahatlığı idi. Kara yolculuğu ister yürüyerek ister bir binek hayvanı üzerinde yapılıns çok daha yorucu ve sarsıcıydı.²³

İnsanlar bir yere gidecekleri zaman bütün güzergâhları araştırıp kendilerine en uygun olanını seçiyorlardı. 1672’de İstanbul’dan İran’a gitmek isteyen Chardin de aynı ikilemele

¹⁵ Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C. I, s. 160, 161-162.

¹⁶ Casson, *Travel in the Ancient World*, s. 150.

¹⁷ Braudel, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C. I, s. 173.

¹⁸ Jean Chardin, *Chardin Seyahatnamesi: İstanbul, Osmanlı Toprakları, Gürcistani Ermenistan, İran 1671-1673*, çev. Ayşe Meral, Kitap Yayınevi, İstanbul 2013, s. 27, 29.

¹⁹ Joseph de Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, C. I, çev. Teoman Tunçdoğan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2005, s. 57.

²⁰ Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, C. I, s. 125.

²¹ Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, C. I, s. 219 vd.

²² Tournefort, *Tournefort Seyahatnamesi*, C. I, s. 276-278.

²³ Casson, *Travel in the Ancient World*, s. 149.

karşılaşmış ve yolun büyük bir kısmını kara yerine deniz yolu ile gitmeye karar vermişti. Bu kararında etkili olan faktörlerden birini “İran’a karayoluyla gitmek istesem, hangi yolu kullanırsam kullanayım Türkiye’den çıkmak için üç aylık bir yol” gitmem gerekir sözleriyle açıklıyordu. Chardin’in İstanbul’da bulunduğu sırada Osmanlı Devleti ile Fransa arasında yaşanan diplomatik kriz onun üç aylık kara yolunu göze alamamasına sebep olmuştu. Yoldayken “*Babiali’nin topraklarının en ücra köşelerine bütün Fransızları tutuklama emrini ulaklarla çoktan iletmış*” olması ihtimalinden çekiniyordu. Yanında “*bulunan kıymetli eşyaların hiçbirinin gümrükte kaydı*” yoktu. Osmanlı yetkililerinin kendisini “*tutuklamaları durumunda büyükelçiden hiçbir yardım*” alamayacaktı. Ayrıca “*havaların ısınmasından dolayı İran’a gidecek kervanların ancak Ekim ayında*” yola çıkacak olması kendisinin zaman kaybetmesine neden olacaktı. Her şeyi göze alarak kara yolunu kullandığında “*Tatarların, Kazakların veya Moskofların eline düşme tehlikesi*”²⁴ ile yüz yüze gelebilecekti.

Bu nedenle Chardin, kara yolu yerine, Azak’a giden bir gemi ile önce Kefe’ye oradan da yine gemi ile Megrelya’ya (Bugünkü Gürcistan’ın batısında kalan bölge) ve yolun geri kalan kısmını da kara yolu ile kat etmeyi planlamıştı. Deniz yolunu tercih etmesinin temelde iki sebebi vardı: Birincisi; yolculuğun kısa sürmesi ve rahat olmasıydı. Chardin doğal olarak burada kara yoluna göre bir kıyaslama yapmaktaydı. Kara yolunun Türkiye kısmı yaklaşık üç ay sürecekken, deniz yolu, kendi ifadesine göre, sadece üç hafta sürecekti. İkincisi ise yolculuk yapacağı şayka türü geminin Osmanlı Devleti’nin her yıl Azak’a resmi görevle gönderdiği bir gemi olmasıydı. Chardin, bunu bir şans olarak görüyordu çünkü bu gemi “*Karadeniz’de yolculuk yapacak gemilerin tersine gümrük görevlilerinin denetimine tabi tutulmuyor[du]. Bu gemide bulunan her şey serbest sayılı[yor] ve yalnızca Türk komutanın bilgilendirmesi gerekiyor*”du.²⁵ Chardin, deniz yolculuğunu seçerken yoldaki risklerin de farkındaydı. Bu riskleri “*Karadeniz’in çok fırtınalı bir deniz olması, pek çok geminin denizcilik konusundaki bilgisizlikten ve düzgün liman bulunmamasından dolayı bu denizde batmış olması*” ve “*bu denizle İran devleti arasındaki memleketlerde yaşayan halkların kötü huyluluğu*” şeklinde sıralamaktadır. Fakat bütün risklerine rağmen deniz yolunu kullanmayı tercih etti. Eğer bindiği gemi herhangi bir olumsuz hava koşulu veya fırtına ile karşılaşmazsa çok fazla vakit kaybetmeden ve zahmet çekmeden istediği yere gidebilecekti.²⁶

3. Osmanlı Eserlerinde Deniz Korkusu

Bu bölümün amacı “deniz korkusu”ndan bahseden bütün eserlerin bir dökümünü vermek veya değerlendirmesini yapmak değildir. Burada konu, Mustafa Âli ve Evliyâ Çelebi’nin eserlerinde dile getirdikleri “deniz korkuları” üzerinden ele alınacaktır. Elbette bu iki yazar dışında deniz korkusunu belirli ölçülerde ifade eden farklı yazarlar da bulunmaktadır. Ancak bu iki yazarın ön plana çıkarılmasının sebebi “deniz korkularını” başından geçen olaylar birlikte sebep-sonuç ilişkisi içerisinde detaylı bir şekilde anlatmalarındır. Burada ayrıca Mustafa Âli ve Evliyâ Çelebi’nin yazdıklarının toplumun tamamının ortak görüşü olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği tartışılacaktır.

²⁴ Chardin, *Chardin Seyahatnamesi*, s. 88.

²⁵ Chardin, *Chardin Seyahatnamesi*, s. 88. İfade bozuk olduğu için bu cümleye bazı küçük müdahalelerde bulundum. Tutulmuyor kelimesini tutulmuyor[du], sayılır kelimesini ise sayılı[yor] şeklinde değiştirip, yaptığım eklemeleri [] içinde gösterdim.

²⁶ Chardin, *Chardin Seyahatnamesi*, s. 89.

3.1. Mustafa Âli ve Deniz Korkusu

Mustafa Âli, ününü Osmanlı idare aygıtına yönelttiği eleştirilerle kazanmakla birlikte üstün gözlem yeteneği sayesinde içinde yaşadığı toplum ve kültür hakkında da önemli bilgiler vermektedir. Ayrıca eserlerine eklediği otobiyografik bilgiler, bizzat gözlemediği olaylar hakkında yorum ve eleştirilerini aktarmaktan sakınmaması, onu diğer Osmanlı yazarlarından farklı kılmaktadır. Bu nedenle onun eserlerinde deniz ve deniz yolculuğu hakkında fikirlerini bulmak şaşırtıcı değildir.²⁷

Mustafa Âli, deniz yolculuğu ile ilgili görüşlerini *Mevâidü'n-Nefâis Fi-Kavâidi'l-Mecâlis*²⁸ isimli eserinde aktarır. *Mevâid* aslında bir ahlak ve âdâb-ı muâşeret kitabı olmasına rağmen içinde gemiler, gemiciler, deniz ve denizcilik ile ilgili kimi bölümler yer alır.

Mustafa Âli, *Mevâid*'in girişinde eserin yazımı ile ilgili önemli bilgiler vermektedir.²⁹ Bu bilgiler sayesinde kitabın yazılma amacını ve zamanını öğreniyoruz. Buna göre *Mevâid*, Mustafa Âli'nin 1585-1586'da kaleme aldığı *Kavâidü'l-Mecâlis* isimli başka bir eserinin genişletilmiş halidir. III. Murat'ın veziriazamlarından Mehmed Paşa'nın ricası ve ısmarlaması üzerine yazılan *Kavâid*, padişaha halk meclislerinin nasıl olduğunu anlatmak için kaleme alınmıştır. Kendisi bu eseri, “*el-hak 'ızz-i huzûr-ı Şehriyârîde makkûl oldu. Kâffe-i 'ulemâ ve erbâb-ı 'urfân olan küberâ ve sâyir zurefâ ve şu 'arâ meclislerinde dahî küllî iştihâr buldı.*”³⁰ cümleleri ile tanıtmaktadır. Bununla birlikte Şeyhülislam Hoca Saadettin 1597'de Mustafa Âli'ye kitabı beğendiğini fakat kısa yazıldığını söylemiş ve bazı eklemeler yapmasını tavsiye etmiştir. Ancak Mustafa Âli 1599'a kadar *Künhü'l-Ahbar*'ın ve diğer eserlerinin yazımı ile meşgul olduğundan buna fırsat bulamamıştır. Aynı sene hac vazifesini yerine getirebilmek için İstanbul'dan deniz yolu ile Kahire'ye hareket etmiş; burada bir müddet kaldıktan sonra kara yolu ile Süveyş'e oradan yine gemiyle Cidde'ye gitmiştir. Eserinin giriş kısmında bu yolculuğu esnasında girdiği çevrelerde bazı acayip ve garip örf ve adetlere şahit olduğunu; halk arasında edebî kalmadığı ve edebe aykırı davranışların yaygınlaştığını yazmaktadır. Cidde yolculuğu sırasında yaşadıkları ve gördükleri, *Kavâidü'l-Mecâlis* isimli kitabını daha detaylı yazması konusunda kendisine yapılan tavsiye ve telkinlerin gerekliliğini anlamasına yardımcı olmuştur. Bunun için yolculuğu sırasında gün gün şahit olduğu veya duyduğu söz ve fiilleri not almıştır.³¹

Bu nedenle Mustafa Âli, *Mevâid*'in bölümlerinden birini (95. fasıl) İstanbul'dan Cidde'ye kadar olan yolculuğunda başından geçenleri anlatmaya ayırmıştır. Burada deniz yolculuğu ile ilgili düşüncelerini eserin yazılış amacını açıkladığı ilk bölümden çok daha detaylı ve keskin bir şekilde vermiştir.

²⁷ Mustafa Âli'nin biyografisi ve eserleri hakkında önemli değerlendirmeler için bk.Cornell H. Fleischer, *Tarihçi Mustafa Âli: Bir Osmanlı Aydın ve Bürokrati*, çev. Ayla Ortaç, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2008, s. 6.

²⁸ Gelibolulu Mustafa 'Âli, *Mevâ'idü'n-Nefâis Fi-Kavâ'idü'l-Mecâlis*, haz. Mehmet Şeker, TTK Yayınları, Ankara 1997. Bu esere yaptığım atıflarda verdiğim sayfa numaraları yazmanın değil Şeker'in yayınının sayfalarıdır.

²⁹ *Mevâid*'in gerek giriş kısmındaki bilgiler gerekse içeriği hakkında genel değerlendirmeler için bk.M. Cavid Baysun, “Müverrih Âli'nin *Mevâ'id ün-Nefâis*'is Fi Kavâ'id il-Mecâlis'i Hakkında”, *Tarih Dergisi*, C. I, S. 2, İstanbul 1950, s. 389-400.

³⁰ Gelibolulu Mustafa 'Âli, *Mevâ'idü'n-Nefâis*, s. 263.

³¹ Gelibolulu Mustafa 'Âli, *Mevâ'idü'n-Nefâis*, s. 263-265. Ayrıca bk.Fleischer, *Tarihçi Mustafa Âli*, s. 192-193. Fleischer da Mustafa Âli'nin bu eseri (*Mevâ'idü'n-Nefâis Fi-Kavâidi'l-Mecâlis*) Cidde yolculuğu sırasında, Kızıldeniz'i geçerken yakından tamma fırsatı bulduğu denizcilerin kaba davranışlarından hareketle yazmaya karar verdiğinden bahsetmektedir

Henüz bölümün başında akıllı ve bilgili (âlim) kişinin zorunluluk (zaruret) olmaksızın derya seferi yapmasının caiz olmadığını ifade eder. Zaruret hallerini ise “bir sâhilden cezireye çekmek ve ol adaya münhasır olan mürşid-i âlemden şer‘-ı şerîf tarîkını öğrenmek veyâhud kendüye bir renc-i mühlikden [öldürücü ağrı/hastalık] telef-i nefis mûr olup ‘vâc-ı âfiyeti andan ahz eylemek” olarak sıralar. Hatta bazı müfessirlerin “gerek Ka‘be‘-i müşerrefe seferine gitmek niyeti gerek gâzâyâ teveccüh etmek ‘illeti ile sefîneye girmeğe ruhsat” vermediklerini iddia eder.³²

Mustafa Âli kendisinin deniz kenarında, bir sahil şehri olan Gelibolu’da doğduğunu; İstanbul’dan beş kez gemiye binerek yolculuk yaptığını ve bunların ikisinde ölüm tehlikesi atlattığını; bu yüzden “hançer-i nedâmet ile cân u ciğer”ini doğradığını; “yine ‘ibret-pezîr olmayup bender-i ma‘mûre‘-i Ciddenün imâret ü emâneti ile Mısra müteveccih” olduğunu; “merâhul-i berriyyenin zahmet ü şedâyidinden kaçup sühulet kasdına bir kaşyona” bindiğini; fakat bindiği geminin Bozcaada ve İstanköy yakınlarında olmak üzere iki kez karaya vurup batma tehlikesi atlattığını; “Me‘a zâlik yine de nasihat-karîn” olmadığını ve “Mısra geldikten sonra kâfile-i huccâc ile” yola devam etmeyip “sâhil-i Süveysden Kulzüm deryasına [Kızıldeniz’e]” girdiğini anlatır.³³

Mustafa Âli, Kızıldeniz’de başından geçenleri biraz da burada kullanılan gemilerin özelliklerine bağlar. Süveys’te bindiği *celebeyi* (*celbe*) şöyle tarif eder: “tahtaları *mismârdandır*. Yelkeni hasır pârelerinden *mâsûrdur*. Hadd-i zâtında *fâtiha* gemisi diyü *meşhûr*”dur.³⁴ Gerçekten de Kızıldeniz’in tipik nakliye gemisi olan *celebe* hem yük taşımacılığında hem de hacıların Mekke’nin limanı Cidde’ye nakledilmesinde uzun süredir kullanılmaktaydı. *Celebeden* bahseden en erken tarihli kayıt 10. yüzyıla kadar götürülebilmektedir.³⁵ Ancak 1183’te Mekke’ye giden Endülüslü seyyah İbn Cübeyr’in anlatısı bunların arasında en detaylısıdır. İbn Cübeyr, seyahatnamesinde *celebenin* çivi kullanılmadan nasıl yapıldığını anlatmaktadır: Geminin tahtaları hindistan cevizinin liflerinden yapılan iplerle birbirine dikilir, hurma ağacı talaşları ile kalafatlanır, son olarak hintyağı veya köpekbalığı yağı ile yağlanır. Böylece gövdesi yumuşak ve esnek bir forma kavuşan gemi, resif ve kayalıklardan kolayca geçer. *Celebenin* yelkeni ise mukl ağacının (bir çeşit sakız ağacı) yapraklarından dokunur.³⁶

İbn Cübeyr’in *celebe* yapımı hakkında verdiği bu bilgiler, Mustafa Âli’nin tarifine bazı açılardan benzemektedir. İki seyyah da yelkenin bitkilerden elde edilen iplerden örülerek yapıldığını ve gemi gövdesinde çivi kullanılmadığını anlatmaktadır. Mustafa Âli’nin “tahtaları *mismârdandır*” ifadesi, anlamı tam olarak karşılamamaktadır. Burada muhtemelen “mismârları tahtadandır” yani çivileri tahtadandır demek istemiştir. İbn Cübeyr’in anlatımı gemi tahtalarının dikiş yöntemiyle Mustafa Âli’ninki ise zivana geçmeleriyle birbirine tutturulan tahtaların daha sağlam olması için ahşap çivilerle sabitlendiği gemi yapım tekniğine işaret ediyor olmalıdır.³⁷ Bütün olarak bakıldığında gerek yapım teknikleri gerekse kullanılan malzeme açısından *celebe* iki seyyah tarafından da

³² Gelibolulu Mustafa ‘Âli, *Mevâ‘idü’-n-Nefâis*, s. 388-389.

³³ Gelibolulu Mustafa ‘Âli, *Mevâ‘idü’-n-Nefâis*, s. 389.

³⁴ Gelibolulu Mustafa ‘Âli, *Mevâ‘idü’-n-Nefâis*, s. 389.

³⁵ Dionisius A. Agius, *Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean*, Brill, Leiden 2008, s. 316.

³⁶ İbn Jubayr, *The Travels of Ibn Jubayr*, çev. R.J.C. Broadhurst, Jonathan Cape, London 1952, s. 65.

³⁷ Bu teknikler için bk. Casson, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, s. 27, 31.

güvenilmez bulunmuştur. İbn Cübeyr, bunu açıkça ifade ederken Mustafa Âli, sanatlı bir şekilde *celebeyi* fatiha gemisi olarak adlandırmıştır.

Mevâid'de Kızıldeniz'de kullanıldığından bahsedilen bir diğer gemi türü *zâimedir*. Mustafa Âli, *zâimenin celebeye* göre daha küçük bir gemi olduğunu yazmaktadır.³⁸ Gerçekten de *zâime* sazlardan örülerek imal ediliyor ve görünümü yuvarlak veya dikdörtgen biçimli bir sepeti andırıyordu.³⁹

Kızıldeniz'de kullanılan bu ve benzeri gemilerin Akdeniz'dekilere nazaran daha dayanıksız olmasının nedeni gemilerin yapımında kullanılan malzemelerin özelliklerinden kaynaklanmaktadır. Bütünüyle bölgedeki ağaçlardan elde edilen malzemelerden imal edilen bu gemilerin daha esnek ve kırılğan olduğu bir gerçektir. Ancak bunlar, esnek yapıları sayesinde sığ kıyılardaki kayalıklardan kolaylıkla geçebiliyordu. Gemiler bunun için köpekbalığı veya hint yağı ile yağlanıyordu. Bununla birlikte fırtınalı havalarda gemilerin bu avantajını kaybettiğini ve kırılğan yapılarının sert hava koşulları karşısında çaresiz kaldığını tahmin etmek zor değildir.⁴⁰ Daha önce Akdeniz'de seyahat eden ve bu bölgenin denizcilik geleneklerine aşına olan Mustafa Âli'ye Kızıldeniz'de gördüğü gemilerin garip gelmesi doğaldır. Ayrıca onun yolculuğunu zorlaştıran sadece alışkın olmadığı bir gemi ile seyahat etmesi değil yola çıktıktan bir müddet sonra başlayan fırtınadır. Bu fırtına nedeni ile Cidde'ye gitmek üzere bindiği geminin önce lengeri kopmuş ardından yelkeni yırtılmış ve direği kırılmıştır.⁴¹

Mustafa Âli, bu faslın sonunda (95. fasıl) İstanbul'dan Cidde'ye kadar olan yolculuğunu anlatmasının sebebini; "*İmdi bu tafsilden murad ve bu serâncâmı beyan itmeden muktezâ'-i fevâd deryâ seferindeki mihnet ü şedâyidi beyan itmekdür. 'Âkıl-i dür endîş ne anı irtikâb itmek, ne fülk-i felâkete girüp sefere gitmek gerekdür.*"⁴² cümleleri ile açıklar. Kızıldeniz'de yaptığı bu son yolculuk onun gemiler ve deniz yolculuğu ile ilgili görüşlerini şekillendirmiş olmalıdır.

Mustafa Âli, *Mevâid*'in birkaç yerinde ısrarla deniz yolculuğundan kaçınılmasını bir yere gidilecekse kara yolunun tercih edilmesini, kendisine ait manzum parçalarla tavsiye eder. Bu manzum parçalardan ilki kara yolculuğu ile ilgili bölümün,⁴³ ikincisi ise gemi ve gemi yolculuğuna ayırdığı bölümün sonunda yer alır.⁴⁴ Mustafa Âli'nin daha uzun olan

³⁸ Gelibolulu Mustafa 'Âli, *Mevâ'idü'n-Nefâis*, s. 389-390.

³⁹ Agius, *Classic Ships of Islam*, s. 129.

⁴⁰ Nihal Şahin Utku, *Kızıldeniz: Çöl, Gemi ve Tacir*, 2. Baskı, Klasik Yayınları, İstanbul 2017, s. 187-212.

⁴¹ Gelibolulu Mustafa 'Âli, *Mevâ'idü'n-Nefâis*, s. 391.

⁴² Gelibolulu Mustafa 'Âli, *Mevâ'idü'n-Nefâis*, s. 391.

⁴³ "Eğer 'azm-i sefer kilsan biraz atdan cüdâ olma
Sakin deryâya girme bir belâya mübtelâ olma"
Gelibolulu Mustafa 'Âli, *Mevâ'idü'n-Nefâis*, s. 345.

⁴⁴ "Menâzil kesretinden olma gam-gîn
Binüp inmek belâsından yorılma
Gel atma göz göre deryâya kendün
Teng-i fülkini taşdan taşa urma
Eser yel gibi bir ata süvâr ol
Vücûdun sarsarın mağlûbî görme
Düşersen hâke düş deryâya dür ol
Seferde eğlenürsen hiç kayırma
Dür-i pendini 'Âli'nün kabûl it

ikinci parçada okuyucularına/dinleyicilerine yaptığı tavsiyeler insanların neden deniz yolunu kara yoluna tercih ettikleri hakkında önemli ipuçları sağlamaktadır. Bu tavsiyelerden kara yolunun bilhassa uzun ve yorucu olması nedeni ile tercih edilmediği anlaşılmaktadır. Binek hayvanları üzerinde günlerce belki aylarca sürecek bir yolculuğa çıkmak, bu süre içerisinde yollarda sürekli durup kalkmak, inip binmek, çeşitli nedenlerle oyalanmak ve zaman harcamak insanları kara yolu yerine deniz yoluna sevkmiş olmalıdır.

3.2. Evliyâ Çelebi ve Deniz Korkusu

Evliyâ Çelebi, seyahatlerinin büyük bir çoğunluğunu kara yolu ile gerçekleştirmiştir. Deniz yolunu tercih etmemesinin nedeni seyahat güzergâhının buna müsaade etmemesinden ziyade denizlerde atlattığı badirelerdir. Başından geçen bu olayları ve bundan dolayı deniz yolculuğundan hoşlanmadığını seyahatnamede birkaç kez dile getirir.

Bu badirelerden biri 1666'da Hazar Denizi'nde başından geçmiştir. Gilan'dan Ejderhan ve Bakü taraflarına geçerken rüzgâra yakalanmış ve üç gün sonra kıyıya zorla yanaşarak lenger bırakmışlardır. Bu seyahat Evliyâ Çelebi'yi öyle korkutmuş olacak ki Hazar Denizi hakkında şu tarifi yapar: “*Bu mel'ûn Bahr-i Harez ne Bahr-i Siyâh'a ve ne Bahr-i Kulzum'a ve ne Bahr-i Bundukani'ye ve ne Bahr-i Sefîd'e benzer bir bî-emân deryâdır kim bir yerinde bir cây-ı menâs cezireleri yoktur.*” Anlattığına göre Evliyâ Çelebi, Hazar Denizi'ne daha önce de gelmiş ancak “*âlâm-ı şedâ'idini*” çekmemiştir. Hazar denizinde yaşadıkları, deniz seyahatini sevmediğini dile getirmesine sebep olmuştur. Hatta bu yüzden Cezayir, Tunus, Trablus ve Hindistan'a gitmediğini yazar.⁴⁵

Evliyâ Çelebi, denizlerdeki bir diğer badireyi Akdeniz'de atlatır. 1671'de Kıbrıs'a gitmek için Silifke yakınlarındaki Akliman'da Kıbrıs Kadısı İbrahim Efendi ile birlikte silahlı bir firkate tutar. Akliman'dan hareket ederken kendilerine ayrıca 2 firkate daha eşlik eder. Ancak denize açıldıktan bir müddet sonra Köserelik mevkiinde 3 “*kâfir kalyonu*”yla karşılaşılır. Bunun üzerine gemicilerin tavsiyesi üzerine Akliman'a geri dönmeye karar verirler. Kalyonlar, Evliyâ Çelebi ve İbrahim Efendi'nin içinde bulunduğu firkateye hayli yaklaşır, hatta bir top atışı yapar, ancak isabet ettiremezler. Buna rağmen kalyonlar, takibi bırakmaz ve Akliman'a kadar Evliyâ Çelebi'nin gemisini takip ederler. Hatta liman dışında demir atıp beklerler. Evliyâ Çelebi, kalyonlardan kaçarken yaşadığı heyecanı canlı bir şekilde şöyle anlatır: “*... kaçça kaçça Akliman'a gelince akciğerimiz ağzımıza geldi. Mel'ûn küffarın biri hayli yüğrük kalyon imiş. Bir hayli yakın gelüp bir alabanda top urup gemiyi sağ ve soldan geçüp aslâ zarar isâbet etmeyüp üç kalyon limandan taşra lenger bırağup yatdılar.*” Yaşadığı bu olay ve korku Evliyâ'yi Kıbrıs'a gitmekten vazgeçirmiştir.⁴⁶

Evliyâ Çelebi'nin, denizlerde atlattığı tehlikeler arasında Karadeniz'de yaşadıkları ayrı bir yere sahiptir. 1640'ta, henüz seyahatlerinin erken bir döneminde yaşadığı bu olay, onun deniz yolculuğu ile ilgili görüşlerinin şekillenmesinde önemli bir rol oynamışa

Sözüm dinle inâda mâyil olma”

Gelibolulu Mustafa 'Âli, *Mevâ'idü'n-Nefâis*, s. 391.

⁴⁵ Evliyâ Çelebi b. Derviş Muhammed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 7. Kitap, haz. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003, s. 306-307.

⁴⁶ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 9. Kitap, haz. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2005, s. 162-163.

benzemektedir.⁴⁷ Anlattığına göre Karadeniz’de ciddi bir deniz kazası geçirmiş ve bu kazadan mucizevî bir şekilde kurtulmuştur. O kadar ki, ölümle burun buruna geldiği bu yolculuğun sonunda Karadeniz’e açılmaya tövbe etmiştir: “*Andan hakîr bir dahi Karadeniz’e gemiyle çıkmağa tevbe-i nasûh etdim. Hak Te’âlâ cemmî ümmet-i Muhammed’i şerrinden emîn eyleye. Âmîn, yâ mu’in.*”⁴⁸ Evliyâ Çelebi’nin, Karadeniz’de geçirdiği kazaya dair anlatımı oldukça canlı ve detaylıdır. Bu durum, kazanın onun üzerinde bıraktığı etkiye delil olarak gösterilebilir. Ne var ki burada yazdıkları incelendiğinde, hepsinin değilse de en azından bir kısmının, onun kurmaca gücünün ürünü olabileceği sonucu ortaya çıkmaktadır.⁴⁹

Yazdıklarına bakılırsa Karadeniz’deki deniz kazası 1640’ta gerçekleştirdiği Kafkasya seyahatinin dönüşünde meydana gelmiştir. Kırım’ın Balıklava iskelesinden 18 esiri ile birlikte Sefer Reis’in şayka gemisi ile yola çıkmıştır. Gemide kendilerinden başka 350 yolcu daha vardır. Denize açıldıktan bir müddet sonra bir fırtına çıkınca gerekli tedbirler alınmış; yelkenler indirilmiş, geminin üzerindeki yükler denize atılmış ve esirler ambarlara kapatılmıştır. Ancak fırtınanın üç gün sürmesinden hem gemiciler hem de yolcular büyük eziyetler çekmiştir. Fırtınanın ve dalgaların şiddeti azalmayınca geminin dümeni suya düşmüş, gemiciler direği keserek tedbir almaya çalışmışlar ancak geminin baştan kıçta yarılmasına engel olamamışlardır. Bunun üzerine bütün yolcular denize dökülmüş; Evliyâ Çelebi, yedi arkadaşı ile birlikte bir sandalı ele geçirerek gemi enkazından uzaklaşmayı başarmış, ancak kazanın üçüncü günü bir dalga ile birlikte sandalları devrilince hepsi birlikte yeniden denize düşmüştür. Evliyâ, yanından geçen uzun ve geniş bir tahtanın üzerine çıkmayı başarmış ve bir gün boyunca bu şekilde gittikten sonra dalgaların dinmesi ve gündoğusu rüzgârının yardımı ile ikinci gün öğlen vakti kazadan kurtulmayı başaran kölelerle birlikte kendisini Silistre eyaletinde Keligra [Kaliakra, Kavarna] kıyılarında bulmuştur. Evliyâ Çelebi iyileşene kadar bir müddet burada, Keligra Sultan dergâhında kalmıştır.⁵⁰ Evliyâ, Seyahatnamenin bundan sonraki sayfalarında Keligra Sultan, yani Sarı Saltık, türbesinin, efsanesinin ve kalesinin anlatımına geçmiştir.

Evliyâ Çelebi’nin Karadeniz’de başından geçenleri detaylı bir şekilde anlattığı bu bölümde özellikle hayatta kalma hikâyesi dikkat çekmektedir. Seyahatnamede yolculuk güzergâhına dair kesin bir bilgi yer almamaktadır. Ancak Evliyâ’nın anlatımından Balıklava’dan yola çıkan geminin Anadolu’nun kuzey sahillerine (Sinop ile Amasra arasında kalan kıyı şeridinde) doğru yol aldığı anlaşılmaktadır.⁵¹ Muhtemelen Karadeniz’in Anadolu kıyılarına ulaştıktan sonra sahil şeridini takip ederek İstanbul’a gelecekerdi. Balıklava’dan çıktıktan sonra uygun rüzgârla bir gün bir gece yol alan gemi, fırtına başladığında Evliyâ’nın

⁴⁷ Robert Dankoff, *Seyyah-ı Âlem Evliyâ Çelebi’nin Dünyaya Bakışı*, çev. Müfit Günay, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2010, s. 166.

⁴⁸ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Kitap, haz. Zekeriya Kurşun, Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2006, s. 76.

⁴⁹ Evliyâ Çelebi’nin kurmaca gücüne dikkat çeken bir çalışma için bk. Nuran Tezcan, “Kurmacanın Gücü: Alıntı mı, Yanılgı mı, Kurmaca mı?”, *Evliyâ Çelebi Seyahatnamesi’nin Yazılı Kaynakları*, haz. Hakan Karateke, Hatice Aynur, TTK Yayınları, Ankara 2012, s. 15-16.

⁵⁰ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Kitap, s. 70-72.

⁵¹ “*Şimâl cânibinde Ayaya dağları ve Balıklava kurbunda Suluyar dağları gâ’ib olup Sinop ve Amasra dağları dahi önümüzde nâm [u] nişânı yok...*” Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Kitap, s. 70.

tahmini ile Karadeniz'in ortasına ulaşmıştı.⁵² Evliyâ Çelebi, gemi battıktan sonra fırtınalı havada 5 gün boyunca sandal ve tahta parçaları üzerinde yolculuk yaparak Keligra (Sarı Saltık) kıyılarında karaya çıkmıştı.⁵³ Karadeniz'de fırtınalı havalarda (mevsim yaz olsa bile) yolculuk yapmanın zorluğu birçok seyyahın ittifak ettiği bir husus iken sandal ve tahta parçaları üzerinde 5 gün boyunca hayatta kalıp Karadeniz'in ortasından batısına ulaşmak mümkün gözükmemektedir. Evliyâ Çelebi, Karadeniz'de yolculuk yapmanın zorluğunu ya başından geçen ya da birilerinden duyduğu bir olayı yeniden kurgulayarak eserine almış olmalıdır.

Evliyâ Çelebi, kurmaca veya gerçek dışı olarak tanımlanabilecek olayları veya hikâyeleri seyahatnamesine çeşitli sebeplerle dâhil edebiliyordu. Bunları, anlatımını yalınlıktan kurtarmak, kendisini önemli olayların içinde göstermek, seyahat güzergâhındaki bir boşluğu doldurmak, bilgisizliğini örtmek veya sırf eğlence olsun diye yapabiliyordu.⁵⁴ Karadeniz'deki bu macera, Evliyâ'ya seyahat güzergâhındaki bir boşluğu doldurma imkân sağlamış gözüküyor. Bu sayede Kırım ve çevresini anlattığı bölümden Bulgaristan'daki [Kaliakra, Kavarna] Sarı Saltık türbesini ve efsanesini anlattığı bölüme kolayca geçiş yapabilmıştır.

Aslında burada amacımız Evliyâ Çelebi'nin anlatımının ne kadarının doğru veya kurgu olduğunu tespit etmek değil, seyahatnamedeki deniz korkusunu ele almaktır. Evliyâ'nın bu uzun anlatımında bu korkunun izlerine pek çok kere rastlanmaktadır. Bu korkuyu genellikle diğer insanların gözünden yansıtmıştır. Mesela yolculuğun başında gökyüzünde fırtına emareleri ortaya çıkınca gemicilerin nasıl korktuklarından ve aralarındaki tecrübeli bir denizcinin uyarısı ile gerekli tedbirleri aldıklarından bahsetmektedir:

gün doğusu rüzgârı tarafında evc-i semâda kara bulutlar zâhir olur. Zifor ve ra'd u berkli sağanaklar ve kırıntılı üçerleme kumlar peydâ olunca cümle keştibânların reng-i rüyaları mütegayyir olup ellerin ovmağa başladılar. Ve geminin kıçı tarafında pusula ve kible-nümâlarına nazar edüp birbirlerine nazar edüp cân bâzârı mu'âmeleleri etmeğe başladılar. Hemân Dede Dayı nâm bir ihtiyâr-ı umûr-dîde keştibân eydir: Bire dayılar! Ne havfe düşersiz. Hudâ Kerîm'dir...⁵⁵

Gemiciler arasındaki benzer bir korkunun geminin dümenin denize düşmesinden sonra yaşandığını şöyle anlatır: “*geminin kıçından dümen iğneciği kırılıp dümen deryaya düşünce cümle keştibânlar ellerin dizlerine urup pes-i perdeden birbirleriyle helâlleşmeğe başladılar.*”⁵⁶ Üç gün üç gece süren fırtına sonunda gemicilerin geminin üstünde durmaya mecellerinin kalmadığını, her birinin bir köşeye çekildiğini; yolcuların ise “*kimi istifrâ'*

⁵² “...bir gün bir gece pupa gidüp Karadeniz'in tahminen ortasına vardık.” Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Kitap, s. 70.

⁵³ Evliyâ Karadeniz'deki serencamının sonunda gemi battıktan sonra deniz üzerinde geçirdiği günleri şu cümleleri ile verir: “*gemi gark olaldan üç gün üç gece aç u zâc u muhtâc sandal ile gezdik. Sandal gark olup kovuş tahtasıyla bir gün bir gece deryâda gezüp ikinci günün vakt-i zuhrunda Nûh Necî-vâr Keligra Sultân kayasına düşüp necât bulup...*” (s. 72).

⁵⁴ Dankoff, *Seyyah-ı Âlem Evliyâ Çelebi'nin Dünyaya Bakışı*, s. 173-174.

⁵⁵ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Kitap, s. 70.

⁵⁶ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Kitap, s. 71.

etmede kimi istiğfâr edüp kurbânlar ve” sadakalar adamakta⁵⁷ olduğundan bahsetmektedir. Bu esnada kendisi sakinliğini koruyarak, “*Ey İbâdullâh, gelin sizinle ale'l-umum İhlâs-ı şerife müdâvemet edelim. Ola kim Cenâb-ı İzzet âyet-i İhlâs hürmetine cümlemiz halâs ede.*”⁵⁸ diyerek insanları dua ile teskine çalışır. Ancak bir müddet sonra gemi baştan yarılınca kendisi de sakinliğini kaybeder ve Kur'an'dan ayetler (Yâsîn-i şerif, Mü'min 44, Talak 2-3) ve kelime-i şehadet okumaya başlar.⁵⁹ Dua ve ibadeti hem içinde bulunduğu zor durumdan kurtulmak için bir sığınak hem de korkularını yenmek için bir vasıta olarak kullanır. Özellikle sandaldan denize düştüğü andan itibaren korkularının arttığı ve dua ile daha çok meşgul olduğu görülmektedir.⁶⁰ Bu korku yolculuğun sonuna kadar devam eder ve karaya ulaştıktan sonra seyahatnamede bir beyit ile denizdeki macerasına son verir.⁶¹ Evliyâ, bu beyit ile Mustafa Âli'nin manzum parçaları kadar etkili olmasa da insanlara denizden uzak durmayı tavsiye etmektedir.

3.3. Mustafa Âli ve Evliyâ Çelebi'nin Yazdıkları Nasıl Yorumlanabilir?

Mustafa Âli ve Evliyâ Çelebi'nin eserlerinde deniz yolculuğu ile ilgili yazdıklarının pek çok noktada benzerlik taşıdığı görülmektedir. İkisi de okuyucularını deniz yolculuğu konusunda uyarmakta, tehlikelerine dikkat çekmekte ve mümkün mertebe deniz yolculuğundan uzak durulmasını tavsiye etmektedir. Mustafa Âli ve Evliyâ'nın yazdıklarını doğru yorumlayabilmek için şu soruyu cevaplamak gerekir: Bu iki yazarın deniz korkusu ile ilgili yazdıkları, Osmanlı toplumunun belirli bir bölümünün mü yoksa az veya çok denizle irtibattı olan halkın tamamının görüşünü mü yansıtmaktadır? Mustafa Âli eserini (*Kavâidü'l-Mecâlis*) padişaha sunulmak için kaleme almasına rağmen bütün ulema, irfan sahibi büyükler (küberâ), sair zarifler (zurefâ) ve şairlerin meclislerinde şöhret kazandığından bahsetmektedir.⁶² Benzer bir durum Evliyâ Çelebi'nin seyahatnamesi için de geçerlidir.⁶³ Seyahatnamenin dinleyicileri arasında Padişah, sadrazam, valiler, bürokratlar ve âlimler

⁵⁷ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Kitap, s. 70.

⁵⁸ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Kitap, s. 70.

⁵⁹ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Kitap, s. 71.

⁶⁰ “...*hakîr dahi baş aşağı deryâya düşüp cân havliyle şinâverlikde bi-sehel mahâretimiz olması sebebiyle el kol atarak çabalyarak Cenâb-ı Hakk'a bir âh-ı dil-süz çeküp Hazret-i Kur'an-ı Azim'i ve Furkân-ı Mecîd'i derûn-ı dilden şefî' dutup cemî'i ziyâret etdiğim kibâr-ı evliyâullâhın rûhânîyyetlerinden derûnîce istimdâd taleb edince Cenâb-ı İzzet derûnuna bir âteş halk edüp kalb âyînesi mücellâ olup derûn-ı dilden Kelime-i Tevhîd'e meşgul olup gâyet tesellî-i hâtur buldum kim seyâhat etdiğim diyârlarda ehl-i hâl kimesneler hâtırıma gelüp havf u haşyetden berî olup cân başıma gelüp temevvüc-i deryâda bî-bâk u bî-pervâ gavvâs-vâr yüzüp kâh âli ve kâh süflî deryâda sehel şinâverlik ederken ol Kâdir [u] Kayyüm ve Perverdigâr-ı Lem-yazel [i]râdet-i ezelişi bu imiş kim bu abd-i âşîyi halâs ede.” Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Kitap, s. 71.*

⁶¹ “*Be-deryâ der menâfi' bî-şümâres[t]*”

Eger hâhî selâmet der-kenâres[t]”.

Tercümesi: “*Denizde sayısız faydalar vardır / Ancak sen selamet istiyorsan kenarında dur.*” Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Kitap, s. 72.

⁶² Gelibolulu Mustafa Âli, *Mevâ'idü'n-Nefâis*, s. 263.

⁶³ Kalpaklı bu hususla ilgili şu ifadeleri kullanmaktadır. “[*Evliyâ*] *Seyahatnâme*'de âdeta karşısında var olduğunu farz ettiği okuyucu/dinleyici topluluğuna hitap ediyor gibidir. *Seyahatnâme*'yi okuduğumuz zaman sanki bir anlatıcının bir meclisteki topluluğa hitap eder gibi konuştuğunu, konuları öyle anlattığını hissederiz.” Mehmet Kalpaklı, “*Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi ve Osmanlı Kültürünün Sözcüğü/İşitselliği*”, *Evliya Çelebinin Sözlü Kaynakları*, ed. Öcal Oğuz ve Yeliz Özyay, UNESCO Türkiye Milli Komisyonu, Ankara 2012, s. 88.

vardır. Ayrıca bunların bir kısmı çeşitli dönemlerde Evliyâ'nın hamiliğini üstlenmiştir. Evliyâ seyahatlerinin dönüşünde hamilerinin veya yukarıda sayılan Osmanlı seçkinlerinden birinin düzenlediği meclislere katılarak gördüklerini anlatmıştır.⁶⁴ Ancak bu yazarların (Mustafa Âli ve Evliyâ Çelebi) dinleyicileri her zaman Osmanlı seçkinlerinden mi oluşuyordu? Zaman içinde dinleyici halkalarına veya meclislerine yenilerinin eklenip eklenmediğini, toplumun farklı kesimlerinin de bu dinleyiciler arasında yer alıp almadığını bilmiyoruz. Ancak bu yazarların daha geniş bir dinleyici kitlesini hedef aldığını söyleyebiliriz. Mustafa Âli, eserinin “*sebeb-i telif*” kısmında güzel söz söyleme sanatları ile herkesin anlamayacağı ifadeler kullanmaktan kaçındığını ve gündelik üslup ile yazmayı münasip gördüğünü anlatmaktadır.⁶⁵ Herkesin anlayabileceği günlük dil kullanımı seyahatname için de geçerlidir. Evliyâ'nın yazdıklarının okuyucuları/dinleyicileri tarafından anlaşılması için ağıdalı bir dil kullanmadığından bahsedilmektedir.⁶⁶ Ayrıca sözlü kültürden beslenen bu edebiyatın amacının okuyucuları/dinleyicileri bilgilendirmek ve eğlendirmek olduğunu söylemeliyiz.⁶⁷ Yazarlar sadece kendi tecrübelerinden ve gözlemlerinden değil, aynı zamanda yazılı kaynaklardan (okuduklarından) ve sözlü kültürden (dinlediklerinden) de faydalanmıştır. Bu nedenle yazılanlar dönemin zihniyetinin bir yansıması olarak okunabilir.⁶⁸

4. Sonuç

Deniz korkusu modern çağdan önce hemen hemen her toplumda görülebilen bir olgu idi. Denizden korkanlar zannedildiği gibi sadece iç bölgelerde yaşayan insanlar değildi. Sahil kasaba ve şehirlerinde oturan hatta uzun zamandır denizcilikle uğraşan insanlar da aynı korkuyu değişik ölçülerde yaşıyorlardı. Deniz korkusunun en önemli iki sebebi korsan saldırıları ve deniz kazalarıydı. Ancak bu korkunun herhangi bir toplum veya devlet ayrımı olmaksızın bu denli yaygın olmasının temelinde modern çağdan önce gemilerin, gemi yapım tekniklerinin ve denizcilik teknolojisinin günümüzdeki kadar gelişmiş olmaması yatmaktaydı. Deniz taşıtlarının, özellikle fırtınalı havalarda hareket ve manevra kabiliyetlerinin kısıtlanması ile şiddetli fırtınalarda kazaya uğrama ihtimallerinin artması insanlardaki bu korkuyu alttan alta besliyordu.

Osmanlı yazınında deniz korkusunu dile getiren eserlerin başında gelen Mustafa Âli'nin *Mevâ'idü'n-Nefâis* ve Evliyâ Çelebi'nin *Seyahatnâme* isimli eserlerinde, yazarların deniz korkusunu ifade etmekten, hatta okuyucularına ve dinleyicilerine deniz yolculuğuna çıkmamayı tavsiye etmekten çekinmediklerini gördük. Her ne kadar bu iki eser, başta padişah ve saray halkı olmak üzere Osmanlı seçkinleri için kaleme alınmış olsa da okuyucu ve dinleyici halkalarına sıradan insanların dâhil olabileceği hesaba katılarak kalem alınmış olduklarını söyleyebiliriz. Modern araştırmacı bu tür eserlerin salt bilgilendirme amaçlı yazılmadığını aynı zamanda eğlendirmek ve iyi vakit geçirmenin de yazılma amaçları arasında yer aldığını göz önünde bulundurmalıdır. Bu eserlerdeki deniz korkusu ile ilgili keskin ifadeler, Osmanlı insanların denizden korktuğuna delil olarak gösterilebileceği gibi

⁶⁴ Dankoff, *Seyyah-ı Âlem Evliyâ Çelebi'nin Dünyaya Bakışı*, s. 205-208.

⁶⁵ “*Fe-emmâ sanâyi'-ı bediyyeden perhiz ve mümkün oldukça ğarâbet-i elfâz-ı (müte'addideden) ibâ ve giriz mukarrer oldı...rüz-merre edâlar ile inşâyı münâsîp gördüm.*” Gelibolulu Mustafa Âli, *Mevâ'idü'n-Nefâis*, s. 265.

⁶⁶ Kalpaklı, “Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi ve Osmanlı Kültürünün Sözellliği/İşitselliği”, s. 88.

⁶⁷ Dankoff, *Seyyah-ı Âlem Evliyâ Çelebi'nin Dünyaya Bakışı*, s. 205.

⁶⁸ Yeliz Özyay Diniz, *Evliyâ Çelebi'nin Acayip ve Garip Dünyası*, YKY Yayınları, İstanbul 2017, s. 22-23.

aynı zamanda deniz yolculuğunun yaygınlığına da delil olarak kabul edilebilir. İnsanların deniz yolunu tercih etmelerinde kara yolunun uzun, yorucu ve zahmetli olmasının büyük bir etkisi olduğu anlaşılmaktadır. Deniz yolu ise kara yoluna göre hem daha hızlı hem de rahat olduğu için tüm risklerine rağmen insanlar tarafından kullanılmaya devam edilmiştir. Kat edilecek mesafe arttıkça insanlar deniz yolunu daha çok tercih etmiş olmalıdır. Deniz yolunun tercih edilmesinde etkili olan bir diğer faktör yolcuların seyahat amaçlarıdır. Devlet görevlileri, tüccarlar ve hacılar gibi belirli bir takvime göre seyahat edenler, diğer insanlara nazaran deniz yolunu daha fazla kullanmış olmalıdır. Son olarak; deniz ve kara yolu ile yapılan yolculuklara dair bir istatistik vermek mümkün olmamakla birlikte, deniz yolunun Osmanlı insanları tarafından sık sık kullanıldığını ve deniz korkusunun bu yolun kullanımına engel teşkil etmediği söylenebilir.

Kaynaklar

- Agius, Dionisius A., *Classic Ships of Islam: From Mesopotamia to the Indian Ocean*, Brill, Leiden 2008.
- Baysun, M. Cavid, "Müverrih Âli'nin Mevâ'id ün-Nefâ'is Fî Kavâ'id il-Mecâlis'i Hakkında", *Tarih Dergisi*, C. I, S. 2, İstanbul 1950, s. 389-400.
- Braudel, Fernand, *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, C. I, çev. Mehmet Ali Kılıçbay, Eren Yayınları, İstanbul 1989.
- Bulunur, Kerim İlker, "16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İskerçe Sözleşmeleri", *History Studies*, 6/3, 2014, s. 89-102.
- Casson, Lionel, *Antik Çağda Denizcilik ve Gemiler*, çev. Gürkan Ergin, Homer Kitabevi, İstanbul 2002.
- Casson, Lionel, *Travel in the Ancient World*, Hakkert, Toronto 1974.
- Chardin, Jean, *Chardin Seyahatnamesi: İstanbul, Osmanlı Toprakları, Gürcistane Ermenistan, İran 1671-1673*, çev. Ayşe Meral, Kitap Yayınevi, İstanbul 2013.
- Dankoff, Robert, *Seyyah-ı Âlem Evliyâ Çelebi'nin Dünyaya Bakışı*, çev. Müfit Günay, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2010.
- Ehrenkreutz, A. S., "Bahriyya", *The Encyclopaedia of Islam*, New Edition, C. XII, Brill, Leiden 2004, ss. 119-121.
- Evliyâ Çelebi b. Derviş Muhammed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 2. Kitap, haz. Zekeriya Kürşun, Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2006.
- Evliyâ Çelebi b. Derviş Muhammed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 7. Kitap, haz. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2003.
- Evliyâ Çelebi b. Derviş Muhammed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, 9. Kitap, haz. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2005.
- Eßer, Raingard, "Fear of Water and Floods the Low Countries", *Fear in Early Modern Society*, ed. William G. Naphy ve Penny Roberts, Manchester University Press, Manchester 1997, s. 62-77.
- Fleischer, Cornell H., *Tarihçi Mustafa Âli: Bir Osmanlı Aydın ve Bürokrati*, çev. Ayla Ortaç, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2008.
- Gelibolulu Mustafa 'Âli, *Mevâ'idü'n-Nefâis Fî-Kavâ'id il-Mecâlis*, haz. Mehmet Şeker, TTK Yayınları, Ankara 1997.
- Hillenbrand, Carole, *Müşlimanların Gözünden Haçlı Seferleri*, çev. Nurettin Elhüseyni, Alfa Yayınları, İstanbul 2015.
- Ibn Jubayr, *The Travels of Ibn Jubayr*, çev. R.J.C. Broadhurst, Jonathan Cape, London 1952.
- İnalçık, Halil, "The Rise of the Turcoman Maritime Pricipalities in Anatolia, Byzantium and Crusades", *The Middle East and the Balkans under the Ottoman Empire: Essays on Economy and Society*, Indiana University Turkish Studies, Bloomington 1993, s. 309-341.
- Kafadar, Cemal, "Ben ve Başkaları: On Yedinci Yüzyıl İstanbulu'nda Bir Dervişin Güncesi ve Osmanlı Edebiyatında Birinci Ağzdan Anlatılar", *Kim Var İmiş Biz Burada Yoğ İken*, Metis Yayınları, İstanbul 2009, s. 39-71.
- Kalpakkı, Mehmet, "Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi ve Osmanlı Kültürünün Sözlüğü/İşitselliği", *Evliya Çelebinin Sözlü Kaynakları*, ed. Öcal Oğuz ve Yeliz Özay, UNESCO Türkiye Milli Komisyonu, Ankara 2012, s. 85-91.

- Karahasanoğlu, Selim, “Ben-Anlatıları: Tarihsel Kaynak Olarak İmkânları, Sınırları”, *Turkish History Education Journal*, 8/1, 2019, s. 211-230.
- Kristof Kolomb, *Seyir Defterleri*, çev. Sait Maden, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015.
- Özay Diniz, Yeliz, *Evlîyâ Çelebi'nin Acayip ve Garip Dünyası*, YKY Yayınları, İstanbul 2017.
- Pryor, John H., *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş*, çev. Füsün Tayanç ve Tunç Tayanç, Kitap Yayınevi, İstanbul 2004.
- Tezcan, Nuran, “Kurmacanın Gücü: Alıntı mı, Yanılgı mı, Kurmaca mı?”, *Evlîyâ Çelebi Seyahatnamesi'nin Yazılı Kaynakları*, haz. Hakan Karateke, Hatice Aynur, TTK Yayınları, Ankara 2012.
- Tournefort, Joseph de, *Tournefort Seyahatnamesi*, C. I, çev. Teoman Tunçdoğan, Kitap Yayınevi, İstanbul 2005.
- Utku, Nihal Şahin, *Kızıldeniz: Çöl, Gemi ve Tacir*, 2. Baskı, Klasik Yayınları, İstanbul 2017.