T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TÜRK DİLİ VE EDEBİYATI ANABİLİM DALI
ESKİ TÜRK EDEBİYATI BİLİM DALI

KLASİK TÜRK ŞİİRİNDE YOL, SEYAHAT VE ULAŞIM

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Zekeriya ALİ

BURSA - 2025

T.C.
BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TÜRK DİLİ VE EDEBİYATI ANABİLİM DALI
ESKİ TÜRK EDEBİYATI BİLİM DALI

KLASİK TÜRK ŞİİRİNDE YOL, SEYAHAT VE ULAŞIM

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Zekeriya ALİ

Danışman:
Prof. Dr. Özlem ERCAN

BURSA - 2025

TEZ ONAY SAYFASI

T. C.

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Türk Dili ve Edebiyatı Anabilim / Eski Türk Edebiyatı Bilim Dalı'nda 702241003 numaralı Zekeriya ALİ'nin hazırladığı "Klasik Türk Şiirinde Yol, Seyahat ve Ulaşım" başlıklı Yüksek Lisans Tezi ile ilgili savunma sınavı 21.03.2025 günü 13:30 - 14:30 saatleri arasında yapılmıştır. Alınan cevaplar sonunda adayın başarılı olduğuna oybirliği ile karar verilmiştir.

Üye (Tez Danışmanı ve Sınav Komisyonu Başkanı)
Prof. Dr. Özlem ERCAN
Bursa Uludağ Üniversitesi

Üye
Prof. Dr. Gülay DURMAZ
Bursa Uludağ Üniversitesi

Üye
Prof. Dr. Gülgün ERİŞEN
Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi

21/03/2025

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

YÜKSEK LİSANS İNTİHAL YAZILIM RAPORU

T.C.

BURSA ULUDAĞ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

TÜRK DİLİ VE EDEBİYATI ANABİLİM DALI BAŞKANLIĞI'NA

Tarih: 21/02/2025

Tez Başlığı / Konusu: Klasik Türk Şiirinde Yol, Seyahat ve Ulaşım

Yukarıda başlığı gösterilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 174 sayfalık kısmına ilişkin, 21/02/2025 tarihinde şahsım tarafından ***Turnitin*** adlı intihal tespit programından (Turnitin)* aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre, tezimin benzerlik oranı %6'dır.

Uygulanan filtrelemeler:

1- Kaynakça hariç
2- Alıntılar hariç
3- 5 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Özgünlük Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nı inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini saygılarımla arz ederim.

Tarih ve İmza

21/02/2025

Adı soyadı	**Zekeriya ALİ**
Öğrenci No:	**702241003**
Anabilim dalı	**Türk Dili ve Edebiyatı**
Programı	**Yüksek Lisans**
Statüsü	**Y. Lisans**

Danışman

Prof. Dr. Özlem Ercan

YEMİN METNİ

Yüksek Lisans tezi olarak sunduğum “Klasik Türk Şiirinde Yol, Seyahat ve Ulaşım” başlıklı çalışmanın bilimsel araştırma, yazma ve etik kurallarına uygun olarak tarafımdan yazıldığına ve tezde yapılan bütün alıntıların kaynaklarının usulüne uygun olarak gösterildiğine, tezimde intihal ürünü cümle veya paragraflar bulunmadığına şerefim üzerine yemin ederim.

Tarih ve İmza

21/02/2025

Adı Soyadı: Zekeriya ALİ

Öğrenci No:702241003

Anabilim Dalı: Türk Dili ve Edebiyatı

Programı: Eski Türk Edebiyatı

Tezin Türü: Yüksek Lisans

ÖZET

Yazar adı soyadı	**Zekeriya ALİ**
Üniversite	**Bursa Uludağ Üniversitesi**
Enstitü	**Sosyal Bilimler Enstitüsü**
Anabilim dalı	**Türk Dili ve Edebiyatı**
Bilim dalı	**Eski Türk Edebiyatı**
Tezin niteliği	**Yüksek Lisans**
Mezuniyet tarihi	**……/……/20….**
Tez danışmanı	**Prof. Dr. Özlem ERCAN**

KLASİK TÜRK ŞİİRİNDE YOL, SEYAHAT VE ULAŞIM

Çalışmada klasik Türk şiirinde yer alan ulaşım araçları tespit edildi ve bulunan araçların geçtiği beyitler açıklandı.

Dört bölümden oluşan bu tezin ilk bölümünde yol kavramının dünyadaki gelişimi verildikten sonra Osmanlı yol kavramı anlatıldı.

İkinci bölümde İlk Çağdan Yakın Çağa seyahat kavramının uğradığı değişim aktarıldıktan sonra Osmanlı Devleti dönemindeki seyahat anlayışından ve yapılan seyahatlerden bahsedildi.

Üçüncü bölümde dünyadaki kara, deniz, demir ve hava yolu ulaşımının ilerleyişi sunulduktan sonra Osmanlı devrindeki ulaşım incelendi.

Dördüncü bölümde XIV-XX. yüzyıllar arasında yaşamış şairlerin divanlarından elde edilen ulaşım araçlarının geçtiği beyitler gerçek ve mecazi anlam örnekleriyle ifade edildi.

Hazırlanan bu yüksek lisans tezinde ulaşım araçlarının klasik Türk şiirine nasıl yansıdığı, ne gibi amaçlarla, hangi benzetmelerle kullanıldığı belirtilmeye çalışıldı.

Anahtar kelimeler: Klasik Türk Şiiri, Ulaşım Araçları, Kara Yolu, Deniz Yolu, Demir Yolu, Hava Yolu, Divanlar

ABSTRACT

Name & surname	**Zekeriya ALİ**
University	**Bursa Uludağ University**
Institute	**Institute of Social Sciences**
Field	**Turkish Language and Literature**
Subfield	**Old Turkish Literature**
Degree awarded	**Master**
Date of degree awarded	**……/……/20….**
Supervisor	**Prof. Dr. Özlem ERCAN**

ROAD, TRAVEL AND TRANSPORTATION IN CLASSICAL TURKISH POETRY

The study identified the vehicles in classical Turkish poetry and explained the couplets in which the vehicles are mentioned.

In the first part of this thesis, which consists of four chapters, the Ottoman concept of road was explained after the development of the concept of road in the world.

In the second chapter, after the change in the concept of travelling from the first age to the modern age, the understanding of travelling and the journeys made during the period of the Ottoman Empire were mentioned.

In the third chapter, after presenting the progress of land, sea, rail and air transport in the world, transport in the Ottoman period was examined.

In the fourth part, the couplets containing the means of transport, taken from the divans of the poets who lived between the XIV and XX centuries, were expressed with examples of literal and figurative meanings.

The aim of this thesis is to show how means of transport are reflected in classical Turkish poetry, for what purposes they are used and with what similes.

Keywords: Classical Turkish Poetry, Means of Transportation, Land Road, Sea Road, Railway, Air Road, Divans

İÇİNDEKİLER

TEZ ONAY SAYFASI
İNTİHAL YAZILIM RAPORU
YEMİN METNİ
ÖZET ..... **i**
ABSTRACT ..... **ii**
İÇİNDEKİLER ..... **iii**
KISALTMALAR ..... **v**
GİRİŞ **1**

BİRİNCİ BÖLÜM
YOL

1. Eski Çağlardan Osmanlı'ya Yol Kavramı 4
2. Yol İmgesinin Klasik Şiire Yansıyan Yönleri 7

İKİNCİ BÖLÜM
SEYAHAT

1. İlk Çağdan Yakın Çağa Seyahat 16
2. Osmanlı Devleti'nde Seyahat 21
3. Seyahat İmgesinin Klasik Şiire Yansıyan Yönleri 24

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ULAŞIM

1. Kara Ulaşımı 31
   1.1. Kara Yolu Ulaşımının Tarihî Gelişimi ve Kara Yolu Ulaşım Araçları 31
   1.2. Osmanlı Devleti'nde Kara Yolu ve Klasik Şiire Yansıyan Yönleri 32
2. Deniz Ulaşımı 33
   2.1. Deniz Yolu Ulaşımının Tarihî Gelişimi ve Deniz Yolu Ulaşım Araçları 33
   2.2. Osmanlı Devleti'nde Deniz Yolu ve Klasik Şiire Yansıyan Yönleri 34
3. Demir Yolu Ulaşımı 38
   3.1. Demir Yolu Ulaşımının Tarihî Gelişimi ve Demir Yolu Ulaşım Araçları 38
   3.2. Osmanlı Devleti'nde Demir Yolu ve Klasik Şiire Yansıyan Yönleri 39

4. Hava Yolu Ulaşımı 43
4.1. Hava Yolu Ulaşımının Tarihî Gelişimi ve Hava Yolu Ulaşım Araçları 43
4.2. Osmanlı Devleti'nde Hava Yolu ve Klasik Şiire Yansıyan Yönleri 44

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KLASİK TÜRK ŞİİRİNDE ULAŞIM ARAÇLARI

1. Kara Yolu Ulaşım Araçları 46
1.1. At 46
1.2. Eşek / Katır 61
1.3. Deve 68
1.4. Arabalar (Gerdûne, Koçu / Koçı, Fayton) 73
2. Deniz Yolu Ulaşım Araçları 81
2.1. Sandal / Kayık / Tekne 81
2.2. Gemi 104
2.3. Vapur 116
3. Demir Yolu Ulaşım Araçları 124
3.1. Şimendifer / Tren / Lokomotif 124
3.2. Tramvay 129
4. Hava Yolu Ulaşım Araçları 130
4.1. Hava Balonu / Zeplin 130
4.2. Tayyare 131
SONUÇ 139
KAYNAKLAR 147

KISALTMALAR

bkz. : Bakınız

D. : Diğer

G. : Gazel

K. : Kaside

Kıt. : Kıta

M. : Mesnevi

M.Ö. : Milattan Önce

M.S. : Milattan Sonra

Mat. : Matla

Mşt. :Müşterek Gazel

Muk. : Mukattaat

Mur. : Murabba

Mus. : Musammat

Müf. : Müfred

N. : Naat

ö. : Ölüm Yılı

ö.? : Ölüm Yılı Bilinmiyor

s. : Sayfa

T. : Tarih

Tah. : Tahmis

v.d. : ve diğerleri

vb. : ve benzeri

GİRİŞ

Ulaşım, canlı veya cansız herhangi bir varlığın belirli amaçlar doğrultusunda bir yerden bir yere taşınması anlamına gelir. İnsanlığın dünyada kendini gösterdiği ilk senelerden beri zorunlu bir ihtiyaç olan ulaşım, öncelikli olarak insanların yeni yerler keşfetmek, giyinme ve beslenme ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla yayan olarak gerçekleşmiştir. İnsanların gelişip ihtiyaçlarının artması ve bir süre sonra insanların toplumları oluşturmaya başlamasıyla bu toplumların ayakta kalmalarını sağlamak için ulaşım alanında da bir gelişim zorunlu olmuştur. Tarım, ticaret, savaş, göç gibi sebepler nedeniyle kullanılan; başlarda sadece yayan ve at, katır, deve gibi hayvanlar sayesinde sağlanan ulaşım ve taşıma, tekerleğin icadıyla kaldıraçlar ve basit arabalarla sağlanmaya başlanmıştır (Bakkaloğlu ve İncekara, 2017, s. 56).

İlerleyen senelerde üretim artmış ve toplumlar arası ticaret kavramı gelişmeye başlamıştır. Üretimin artması ve ticaretin gelişmesi, insanların ürettikleri malları belirli ve güvenli yollarla diğer ülkelere taşıması ve satmasını gerektirmiştir. Bu yollardan en bilinenlerinden İpek yolu ve Baharat yolu gibi güzergahlarda insanlar, kervanlar oluşturmuş ve mallarını o dönemki kara yolu ulaşım araçlarıyla taşımışlardır. Bu yolların ele geçirilmesi, yollara sahip olan medeniyete oldukça kâr getiren bir durum olmuştur. Bu yüzden ulaşımın ve taşımanın yoğun olduğu bu yolların kontrolünü ele geçirmek için medeniyetler arasında savaşlar yapılmış ve ulaşımı güvenli bir şekilde sağlamak, o dönemki insanların öncelikli konularından biri olmuştur (Şahin, 2020, s. 76-82).

Kara ulaşımının yanında deniz yolu ile ulaşımın geliştiği zamanlarda insanlar, ulaşım ve taşıma aracı olarak tekne, kayık, gemi gibi vasıtalar geliştirmeye başlamışlar ve deniz yolu kavramı da insanlığın hayatına girmiştir. Sonraki dönemlerde yeni yollar keşfetmek, savaşmak vb. amaçlarla yeni deniz ulaşım araçları çıkmış ve deniz ulaşımı adına gelişmeler her yüzyılda gittikçe artmıştır. Sanayi Devrimi'nin etkisiyle her alanda gelişimin görüldüğü XVIII. ve XIX. yüzyıllar, ulaşım açısından da verimli geçen yüzyıllar olmuştur. Bu dönemde makineleşmeyle beraber buharlı gemiler, vapur vb. vasıtalarla deniz yolu gelişmiş; bunun yanında kara yolu ulaşım araçları da çeşitlenmiştir. Bu gelişmeler, ulaşımın ve taşımanın kolaylaşmasını sağlamış; ziraat,

sanayi ve ticaretin daha da gelişmesine katkı sağlamıştır. Bu dönemde demiryolu faaliyetlerine başlanarak kara ve denizin dışında yeni bir yol tasarlanmış ve yeni ulaşım araçları, insanların hayatlarına girmeye başlamıştır (Karataşer ve Öztürk, 2018, s.52).

Teknolojinin giderek gelişmesi, XIX. yüzyıldan sonra hava yolunun da hayata geçirilmesine katkı sağlamıştır. Uçak ve helikopterler, sıcak hava balonları, paraşütler, zeplinler gibi araçlar ortaya çıkmış; ulaşım ve savaş alanının yanı sıra eğlence sektörüne de bu araçlar girmeye başlamıştır (Yalçın, 2016, s.182).

Ulaşım, yüzyıllar geçtikçe hız kesmeden gelişimine devam etmiş; otobüsler, tramvaylar, metrolar, hızlı trenler, hız tekneleri, jet skiler gibi araçlar hayata girmekle beraber, günümüzde dünya dışına çıkılarak bir uzay yolu oluşmaya başlamış ve bu uzay yolu için yeni ulaşım araçları tasarlanmaya başlanmıştır.

İnsanlığın varlığından itibaren sürekli gelişmekte olan ulaşım, klasik Türk şiirinde de kendine yer bulmuştur. Şairler, dönemlerinin olaylarına ve gelişmelerine yabancı kalmamış; bunlara beyitlerinde yer vermişlerdir. Bu çalışmanın amacı ise altı yüz senelik klasik Türk şiirinde ulaşım araçlarının XIV ve XX. yüzyıllar arasındaki divanlara nasıl yansıdığını tespit etmek, bu ulaşım araçlarını konularına göre ayırıp gerçek ve mecazi anlamda ne şekilde kullanıldığını göstermektir. Bunlar dışında dönemin şairlerinin ulaşım araçlarına ne maksatla şiirlerinde yer verdiğini belirlemektir. İnceleme, klasik Türk şiirinin etkili olduğu yüzyılları kapsayıp şairlerin Türkçe divanları bu araştırmanın esasını oluşturmuştur. Toplam 291 divan taranmış ve ulaşım araçları tespit edilmeye çalışılmıştır. İlk bölümde, ulaşım ve taşıma için en gerekli kavramlardan biri olan yol kavramı açıklanmış; yol inşalarının ilk çağlardan yakın çağa nasıl bir ilerleme kaydettiği ifade edilmiştir. Ardından Osmanlı dönemindeki yol faaliyetleri ve yol kavramından bahsedilmiştir. Sonrasında ise yol kavramının klasik şiire ne şekilde yansıdığı beyit örnekleriyle gösterilmiştir. İkinci bölümde ulaşım araçlarını etkileyen bir diğer konu olan seyahat kavramı ele alınmış, ilk çağlardan yakın çağa kadar seyahat anlayışı irdelenmiştir. Hemen ardından Osmanlı dönemindeki seyahat anlayışı aktarılmış ve Osmanlı topraklarında yapılan seyahatlerin yapılış amacı, nedenleri gibi kavramlar belirtilmiştir. Ardından da seyahat kavramının klasik şairler için ne anlama geldiği, beyit örnekleriyle işlenmiştir. Üçüncü bölümde kara, deniz, demir ve hava ulaşımının gelişimi; ulaşım araçları örnekleriyle birlikte verildikten sonra

Osmanlı dönemindeki ulaşım sistemleri anlatılmış ve bunlar beyitlerle desteklenmiştir. Dördünce bölümde ise kara, deniz, demir ve hava yolu başlıkları altında Osmanlı döneminde kullanılan ulaşım araçları özellikleri, nitelikleri, kullanım amaçları ve sıklıkları, yıllar içerindeki gelişimleri gibi yönleriyle açıklanmış; ardından tespit edilen ulaşım araçlarının geçtiği beyitler çalışmaya alınmıştır. Beyitler, gerçek ve mecazi anlamlar dikkate alınarak kendi içinde bir ayrıma da tabi tutulmuş; ulaşım araçlarına yönelik verilen örnek beyitler yorumlanmıştır. Böylece Osmanlı dönemindeki ulaşım araçlarının klasik Türk şiirinde hangi maksatlarla, ne gibi anlatımlarla yer aldığının tespiti yapılmıştır.

BİRİNCİ BÖLÜM

YOL

1. Eski Çağlardan Osmanlı'ya Yol Kavramı

İnsanın bir yerden bir yere yol katetmesi için temelde kullandığı ilerleme hareketi olan yürüme, tarihin ilk anlarından beri insanoğluyla bir arada olmuştur. İnsanoğlu yürüyerek dünyayı dolaşmış, hayatı tecrübe etmiş ve çevreyi tanımıştır. Gördüğü yerleri anlamlandırmaya çalışmış ve medeniyete ulaşmak için çabalamıştır. Birçok sebepten dolayı sürekli yürüme eylemi içerisinde olan insanoğlu, bir noktadan sonra yollar inşa etmek zorunda kalmış ve yol kavramı, insanlık tarihinin başından beri medeniyet unsuru olarak görülmüştür. İnsanlar, hayvanların su ve gıda temini için kullandığı patikalardan yürümeye başlamış ve böylece ilk yolları oluşturmuşlardır. İlk başlarda yiyecek ve gıda için inşa edilen yollar; zamanla dağlardan, nehirlerden ve bataklıklar içinden genişleyerek yeni konumlar kazanmıştır (Berk, 2020, s. 116-118).

İlk yolların avcı-toplayıcı topluluklar tarafından avlanmak, yiyecek ve içecek bulmak, insanların atalarını gömdükleri yerleri ziyaret etmek amaçlarıyla oluştuğu tahmin edilmektedir. Bunun dışında sürüler hâlinde gezen hayvanların oluşturdukları patikalar, sürekli aynı güzergâhın kullanılarak bitkilerin ve toprağın ezilmesinin sonucunda oluşan doğal yollar da ilk yol örneklerinden olmuştur. İnsanlar belirli kaynaklara ulaşmak, ticaret yapmak, savaşmak gibi çeşitli sebeplerle yolları inşa etmiş ve kullanmışlardır. Medeniyetler arasında yapılan savaşlar da yol oluşumuna katkıda bulunmuş, bu yolların hâkimiyetini ele geçirmek ve bölgedeki kaynakları kontrol altına almak savaşın kazananını belirleyeceğinden yol, eski çağlardan beri önemsenen bir unsur olmuştur. Yolların oluşmasında coğrafya, iklim koşulları, arazi yapısı gibi unsurlar da etkili olmuştur. Rüzgâr, yağmur, kar, erozyon gibi doğal olaylar toprağın yapısına etki etmiş; Avrupa ve Anadolu'da yolların bakımı ve onarımı güvenlik, hızlı yol almak gibi sebeplerle eski çağlardan beri önemli bir konu hâline gelmiştir. İnsanların ulaşım için kullandıkları hayvanlar, at arabaları, kağnı gibi ulaşım araçları için de yolun bakımlı olması önem arz etmiş; mevsim şartlarının yol açtığı su birikintileri, dağlardaki patikaların dik ve rampalı olması, toprağın çamurlu olması gibi etkenler bazen yolların yitip kaybolmasına bile sebep olarak yapılan yolculukları büyük ölçüde etkilemiştir.

İklimin kuru, toprağın sert olduğu bölgelerde ise yolculuklar deve, katır gibi binek hayvanlarla gerçekleşmiş; Afrika, Orta Doğu, İç Asya gibi bölgelerdeki yollar varlıklarını bugünlere kadar sürdürmüştür (Şahin Utku, 2018, s. 318-322).

İlk Çağ'daki en önemli kavramlardan biri de İpek Yolu'dur. İpek Yolu, Doğu ile Batı arasındaki ticareti sağlamış, Orta Asya üzerinden Batı'ya en çok ipeğin gitmesinden dolayı yol da bu ismi almıştır. Bu yol boyunca yapılan ticaret, Doğu ve Batı ülkeleri arasındaki konumu da göstermiş; kadim ticari yollara bir canlılık getirilerek yeni yolların da ortaya çıkmasına vesile olmuştur. Böylece İpek Yolu, uzun bir süre boyunca ticarette çok önemli bir yol olarak kullanılmış; bu yolun kontrolünü sağlamak amacıyla devletler arası savaşlar, ticaret ilişkilerinin korunması amacıyla da iktisadi anlaşmalar yapılmıştır. Güney Asya, Hindistan, İran ve Anadolu'yu kapsayan, siyasi yakınlık ve kültür birliği içerisinde olan Ashirand denilen alan da kadim uygarlıkların bulunduğu yer olması açısından önemlidir. Birçok uygarlık, bu alanda yolculuk ve taşımacılık yapmak için kadim yolları kullanmışlar ve bir yol ağı oluşturmuşlardır. Bu yollar, döşenmemiş olsa da uygarlıkların kullandığı nakliye araçları için yeterli olmuş; uzun süre boyunca hep bakımlı tutulmuştur (Şahin, 2020, s. 73-80).

Orta Çağ'da ise yol kavramı genelde Romalıların yaptığı yollarla sınırlanmıştır. Yollar, köprüler, geçitler gerektikçe tamir edilmiş ve askerî, ticari, idari ve dinî amaçlarla kullanılmaya devam etmiştir. Bu dönemde tekerlekli vasıtalar çok kullanılmamış, ulaşımda binek hayvanları tercih edilmiştir. Orta Çağ'da yol yapımı çok önemsenmese de merkezî otoritenin dışındaki feodal beyler, aristokratlar, şehir sakinleri ticaret imkânlarını artırmak, yol güvenliğini sağlamak, şehirler arasındaki iletişimi temin etmek için yol inşa çalışmaları yapmışlardır. Merkezî otoriteler ise genelde yolların bakımı, tamiri, yol vergileri, yolların ölçüleriyle ilgili kanunların koyulması; yolları kullanacakların izin alması gibi unsurları önemsemişlerdir. Doğu Roma ile aynı dönemde Anadolu'da yaşayan Selçuklular da aynı şekilde yol kavramına önem göstermişlerdir. (Şahin Utku, 2018, s. 337-342). İlk ve Orta Çağ boyunca kara yolu dışında deniz yolu da kara yoluna paralel bir şekilde gelişimini sürdürmüştür. Deniz yolu, genellikle uzun seyahatlerde tercih edilmiş; genel olarak ise ticarette kullanılmıştır. Akdeniz Ticaret Yolu, Kızıldeniz Ticaret Yolu, İran Denizi, Nil Nehri, Ren Nehri gibi deniz ve nehir yollarından yapılan taşımacılık ve ticari faaliyetler; tekne,

gemi, kalyon gibi ulaşım araçlarının gelişimiyle artmış; yapılan ticaret sayesinde birçok yeni ticaret şehri ortaya çıkmıştır (Yıldırım, 2022, s. 200).

Osmanlı Devleti'nde ise yol yapım çalışmaları çok görülmese de Roma gibi önceki medeniyetlerden kalma yol ağları, düzenli bir şekilde kullanılmaya devam edilmiş; Roma'dan ve Selçuklulardan kalan ana yollar, kervansaraylar, han, derbent gibi yapıların bakımı yapılarak insanların hizmetine sunulmuştur. Osmanlı haberleşme teşkilatı içinde olan "Menzil Teşkilatı" gibi tesislerin de var olması, yol ağlarının ne kadar önemli olduğunu gösterir niteliktedir (Bazna, 2023, s. 234-235).

Osmanlı padişahlarının önem verdiği konulardan biri de Hac yollarının bakımını yaptırmak ve güvenliğini sağlamak olmuştur. Hacıların ihtiyaç duydukları suyu karşılamak, bedevi saldırılarını önlemek, hırsız ve eşkıyaların saldırılarından hacıları korumak, İstanbul'dan Mekke'ye ulaşan yolların düzenini sağlamak gibi faaliyetler her dönemde kutsal topraklar için seyahat eden insanlara kolaylık sağlamış ve devletin öncelikli konularından biri olmuştur (Ekin, 2017, s. 397).

Tanzimat Dönemi'ne gelindiğinde ise yol yapım çalışmaları önemsenmiş; imar faaliyetlerini başlatmak için bütçe ayrılmış ve özellikle yol ve köprü yapımını desteklemek için Nafia Nezareti kurulmuştur. Yol talimatnameleri içeren Tarik Komisyonu adında bir kuruluş da görevlendirilmiş, yol yapım faaliyetleriyle ilgili yasal düzenlemeler çıkarılmıştır (Bazna, 2023, s. 235-237).

Sanayi Devrimi'nin sonucunda buharla çalışan makinelerin icadı, yol kavramının da çeşitlenmesini sağlamıştır. Kara ve deniz üzerinden belirli ulaşım araçlarıyla yapılan yolculuklar, artık demir ve hava yolu aracılığıyla da yapılmaya başlanmış; ulaşım araçlarının çeşitlenmesiyle birlikte ticari, dinî ve askerî gibi amaçların yanı sıra insanlar dinlenmek, yeni yerler görmek, keşifler yapmak gibi amaçlarla da bu yollardan faydalanmaya başlamışlardır. Yol ve yolculukla ilgili bu dönemdeki gelişmeler, uzun zamandır var olan seyahat kavramına da etki ederek dünyada bir turizm anlayışının gelişmesine vesile olmuştur. Yolların daha kolay aşılması, yolculukların süresinin azalması ve her sınıftan insanın rahat bir şekilde birçok bölgeye ulaşım sağlayabilmesi; Avrupa, Amerika ve Osmanlı topraklarında bir seyahat anlayışının oluşmasına neden

olmuş; bu vesileyle de yol kavramı her geçen gün daha da önemsenerek varlığını sürdürmeye devam etmiştir (Solmaz, 2019, s. 876-878).

2. Yol İmgesinin Klasik Şiire Yansıyan Yönleri

Yol kavramı, temel bir konu olması sebebiyle insanlığın varlığından itibaren geçmişten günümüze birçok destani, tarihî ve edebî metinlerde çeşitli yönleriyle işlenmiştir. Edebiyat da yol kavramına önem veren dallardan biri olmuş ve yola dair imgeler klasik Türk şiirinde sıkça kullanılmıştır. Şairler, bulundukları ya da geçtikleri yolları şiirlerinde gerçek anlamlarla tarif etmekle birlikte mecazi bir anlamla da yol kavramından faydalanmışlardır. Çünkü yol, sadece geçilecek bir toprak veya taş parçası değil; insan hayatına yön veren bir kılavuzdur. Hayat, düşünce, yaşayış biçimi, kültür, dil, yazmak, konuşmak, felsefe, aşk, vefa, sevgili, kavuşma, ayrılma, hakikat, yalan gibi ifadeler bir yoldur şairlerin gözünde. İnsan, hayat yolculuğunda bu yollardan geçerek yolcu olur. Şairler de bu yolcuların hikâyelerini beyitlerinde işleyerek anlatmayı kendilerine görev bilmişlerdir.

Klasik Türk şiirinde yer alan yolla ilgili gerçek anlamlı kullanımlara örnek vermek gerekirse beyitlerde yolların dik, engebeli, çukurlarla kaplı olması gibi nedenlerle yürünmesinin zorluğundan bahsedildiği gibi hava şartları yüzünden karlı, çamurlu, rüzgârlı gibi ifadelerle de yol durumu anlatılır. Za'ifî, *Kitâb-ı Ser-güzeşt-i Za'ifî* adlı eserinde yaptığı bir yolculuk sırasında yolların dağlardan geçtiğini, altı karış karla kaplı olduğunu ve bu yolda yayan bir şekilde yürüdüğünü söyleyerek yaptığı seyahatin zorluğunu dile getirir:

Dediler daglardur yollarunuz

Dipidir kar sag u sollarunuz

***

Yüridük berf üstinde piyâde

Kar idi altı karışdan ziyâde (Anhegger, 2012: 147-148)

Bursalı Beliğ de beyitlerinde bir deniz yolculuğu esnasında hava şartları yüzünden çektiği sıkıntıları anlatır. Rüzgârın çok şiddetli olması sebebiyle denizin dalgalı olduğunu söyleyen şair, deniz yolculuğunun zorluğundan bahseder ve bu durumdan dolayı ümitsizliğe kapıldığını belirtir:

O gün oldugı içün bâd-ı şedîd

Gemiye girmeden olduk nevmîd

Heybet-i kahrı ile Mevlânun

Bulgur evserdi dili deryânun

Her biri bir tarafa oldı revân

Biz de keştî ile geşt itdik o ân

Yine bir lu'b ile o bir kayada

Hâr u has gibi olup deryâda

Esmesi sebt güni bâd-ı şedîd

Bizi İstanbul'dan itdi nevmîd (Abdülkadiroğlu, 1997: 209-210)

Trabzonlu Hazinedar-zâde Âgâh Osman Paşa da kasidesinde Van'a olan yolculuğunu anlatırken yolun çeşitli badirelerle dolu olduğunu belirtmek için "felaket yolu" kavramını kullanır. Bu felaket yolunda tehlikeli dağları aşan, mevsimin kış olmasından dolayı şiddetli soğukla mücadele eden ve yolculuk boyunca haydutlarla karşılaşan şair, binbir meşakkatle şehre vardığını söyler:

Nâçâr erba‘în-i felâket-rehînde

Düşdüm reh-i helâke bir Allâh bir de ben

Aşdım ‘aceb menâzil ü kûh-sâr-ı mehleke

Çûb-ı tevekkül elde vü egnimde bir kefen

Üç meh tamâm kat‘-ı tarîk-i sefer edüp

Çekdüm şitâ şedâ’idi çok havf-ı râh-zen

Yüz bin meşâk u derd ü felâketle güç belâ

Varıldı Vana serde külah belde bir resen

Trabzonlu Hazinedar-zâde Âgâh Osman Paşa, K. 8 / 36-39 (Uzun, 2020, s. 107)

Bahsedildiği gibi şairler, şiirlerinde yolu sadece gerçek anlamlarıyla kullanmamış; soyut anlamlarda kullandıkları beyitlerde çeşitli benzetmelerle yol kavramına yer vermişlerdir. Onlara göre söz; manevi bir seyahat yaparak insana, hayal dünyasına, ruha, kutsi âlemlere ulaşır. Böylece şairler şiirin, edebiyatın kendisinin de aslında bir yol, yolculuk olduğunu ifade ederler. Muhammet Nur Doğan da *Yol ve Yolcu Metaforu Bağlamında Klasik Şiiri Anlamak* başlıklı makalesinde edebiyatın bir yolculuk olduğunu; sözlerin, insanın ruhuna ve kalbine bir seyahat yaptığını söyler. Şiir ve edebiyatın ruhun bir göçü olduğunu ifade etmek için Nedîm, Nef’î, Fuzûlî, Şeyh Gâlib gibi önemli klasik Türk şairlerinden beyit örnekleri verir. (2011, s. 145-164)

Klasik Türk şairleri; aşk, vasl, vefa, gam, göz, kaş gibi kelimeleri yolla bağdaştırarak sevgiliyi anlatmak için kullanırlar. Bâkî, sevgilinin gamzelerinin kılıç gibi, kaşlarının ise usta bir okçu gibi olduğunu söyler. Sevgili, aşk yolunda kılıçtan gamzeleri ve oktan

kaşlarıyla âşığı avlamaya çalışmaktadır. Bu yüzden aşk yolu; yaralanmaya müsait, oldukça meşakkatli bir yoldur:

Gamzeler tîg-zen olmışdur ol ebrû kavvâs

Râh-ı ‘aşkı bugün ol kaşı kemânum gözedür

Bâkî, G. 68 / 2 (Küçük, 2015, s. 142)

Fuzûlî de “aşk yolu” kavramını kullanır ve bu yolda gam ve derdi ne kadar çok artarsa kendisi için o kadar iyi olduğunu söyler. Sevgilinin acısını çekmek, onun için bir nimettir ve şair, bu yoldan hoşnut olur, bunu arzular:

Çoh oldukça gam u derdüm **reh-i ışk** içre hoş-hâlem

Fuzûlî şâd olup şükr etmeyem mi ni‘metüm artar

Fuzûlî, G. 101 / 7 (Kılınç, 2021, s. 465)

Şeyhülislam Yahyâ, gönlünün sevgi yolunda çok acılar çektiğini fakat aşk pazarında kârının da çok olduğunu söyler. Ona göre ancak acı çekmekle sevgiliye ulaşılabilir ve aşk yolunda çok eziyete maruz kaldığı için, aşk işlerinde en çok faydayı da kendisi görecektir:

Ne mihnetler kazanmışdur gönül **râh-ı mahabbet**de

Bî-hamdi’llâh ki çokdur assımuz bâzâr-ı ‘aşkunda

Şeyhülislam Yahyâ, G. 300 / 3 (Kavruk, 2001, s. 324)

Fuzûlî’ye göre göz, güzellerin gönül mülküne girdiği bir yoldur. Şair, gözlerden gönle olan yolculukta güzellerin bu yolu rahatça aşabilmesi için kendine seslenir ve gözyaşlarının buna engel olup yolu kapatmaması gerektiğini söyler:

Göz yolıdur ki gönül milkine hûblar girer andan

Dutma ey eşk anı bi’llâh ki ‘aceb râh-güzerdür

Fuzûlî, G. 81 / 2 (Kılınç, 2021, s. 445)

Sevgilinin aşkının yolunda ölmek de âşıklar için yapılacak en güzel şeylerden biridir. Bâkî de sevgiliden ayrılmayı çok kötü bir felaket, onun yolunda ölmeyi ise kolay bir iş olarak sayar:

Senden ayrılmak katı müşkil belâdur dostum

Yoluna ölmek egerçi ‘âşıka âsân gelür

Bâkî, K. 6 / 6 (Küçük, 2015, s. 20)

Gönül, sevgilinin derdinin acısını şarap kadehiyle hafifletir; ruh ise sevgiliye kavuşma yoluyla huzur bulur:

Câm-ı derdünle dil huzûr eyler

Râh-ı vaslunla rûh râhat olur

Bâkî, G. 93 / 2 (Küçük, 2015, s. 158)

Bâkî, sevgiliye olan vefasını anlatmak için “vefa yolu” kavramını kullanır. Şair, yolunda kaybolmamak için sevgilinin acısından yararlanır ve gamdan dolayı gözünden akan kanlı yaşlarla yollara işaret bırakır. Böylece kolaylıkla vefa yolculuğunu atlatır:

Râh-ı vefâda yitüre diyü gamun beni

Hûn-âb-ı dîde yollara yir yir nişân ider

Bâkî, G. 109 / 6 (Küçük, 2015, s. 169)

Şeyhülislam Yahyâ da “vefa yolu” kavramını kullanarak sevgiliye seslenir. Feryadını işitmediğinden ve vefa yolunu tutmadığından dolayı ona sitemde bulunur. Sevgilinin âşığı umursamazlığı, şairi üzer ve kendisine neden yabancı gibi davrandığını sorgular:

Feryâdumı işitmedün **râh-ı vefâ**ya gitmedün

Bir âşinâlık itmedün bî-gâne mi sandun beni

Şeyhülislam Yahyâ, G. 437 / 4 (Kavruk, 2001, s. 464)

Fuzûlî, Mecnun ile kendini karşılaştırarak kendisinin gam yolunda kalıp Mecnun'un gitmesine şaşırılmaması gerektiğini çünkü hastalıklı biriyle sağlıklı birinin yolculuğunun zor olacağını belirtir:

Gam yolında men kalup getdiyse Mecnûn yoh 'aceb

Ṣayruya düşvârdur hem-rehlik etmek sağ ilen

Fuzûlî, G. 222 / 2 (Kılınç, 2021, s. 592)

Yol, sevgiliye kendini feda etmek anlamında "sevgilinin kapısında yol toprağı olmak" deyiminde kullanılır. Bâkî, sevgilinin kapısında onun bastığı yolun tozu olmayı çok yüce bir mertebe olarak görür:

Kapunda **hâk-i râh** olmak bana va'llâhi rif'atdür

Egerçi kim beni düşkün sanup üftâdedür dirler

Bâkî, G. 185 / 4 (Küçük, 2015, s. 214)

Sevgilinin âşığı umursamazlığını da anlatmak için Bâkî, beytinde sevgilinin yerlere basmamasının nedenini onun yolunda toz olan âşığa bağlar:

Hâk-i râh oldugum görüp ayagın

Yirlere basmaz oldı cânâne

Bâkî, G. 471 / 4 (Küçük, 2015, s. 392)

Yol kavramı, tasavvufi ve dinî anlamlarla da klasik şiirde yer bulur. Fuzûlî, tevekkül etmenin önemini vurgulamak adına tevekkül yolundan ayak çekilmemesi gerektiğini, istenilen şeye ulaşmak için sabırla, kararlılıkla Allah'a güvenilmesi gerektiğini ifade eder:

Ey Fuzûlî çekmesen **râh-ı tevekkül**den kadem

Menzil-i maksûda yetmekdür mukarrer men zamân

Fuzûlî, G. 215 / 7 (Kılınç, 2021, s. 585)

Fuzûlî, sapkınlıktan kurtulmak için yol gösterici olan rehberin getirdiği dine uyulması gerektiğini söyler ve şeriat yolunun tutularak kurtuluşa erilebileceğinden bahseder:

Ey Fuzûlî **reh-i şer‘**ini dut ol râhberün

Bu tarîk ile dalâletden özün eyle rehâ

Fuzûlî, G. 5 / 7 (Kılınç, 2021, s. 363)

Bâkî, Kanuni Sultan Süleyman için yazdığı mersiyede padişahın bu geçici dünyada heveslere kapılıp lüzumsuz işlerle uğraşmadığını, Allah yolunda kılıcını savurduğunu söyler:

Deşt-i fenâda mürg-i hevâ turmayup konar

Tîgun **Hudâ yolı**nda sebîl itdi kanları

Bâkî, Mus. VI / 4 (Küçük, 2015, s. 79)

Şeyhülislam Yahyâ da tasavvufi bir anlamla aşk yolundan ayrılmamak gerektiğini, Allah yolunun kapısının ancak bu şekilde açılabileceğini iletir:

Tarîk-i ‘aşkdan itme tecâvüz ey Yahyâ

Ki sana **râh-ı Hudâ** bil bu bâb ile açılur

Şeyhülislam Yahyâ, G. 125 / 5 (Kavruk, 2001, s. 149)

Şeyh Gâlib, rehber olarak kabul ettiği Mevlânâ’dan Allah yolunda, doğru yolda olmanın gerekliliğini öğrendiğini söyler:

Bu ma‘nâ rûh-ı Mevlânâdan ilhâm oldu bî-şübhe

Bize **râh-ı hidâyet** gösterir hükm-i ‘iyân verdi

Şeyh Gâlib, K. XVIII / 20 (Gürer, 1993, s. 82)

Şeyh Gâlib, beytinde mensubu olduğu Mevlevilik tarikatında kiminin namını ve şanını terk ettiğini, kiminin ise itibar hevesine düştüğünü söyleyerek şaşırıp kaldığını ifade

eder. Şair, tarikatı bir yol olarak ele alır ve Mevlevilik yolunda nefislerin terbiye edilmesi gerektiğini düşündüğünden bunu başaran insanlara hayranlık duymakla beraber nefsine uyanlara da hayret ettiğini dile getirir:

Reh-i Mevlevîde Gâlib bu sıfatla kaldı hayrân

Kimi terk-i nâm ü şâna kimi i‘tibâre düşdü

Şeyh Gâlib, G. CCCXIV / 7 (Gürer, 1993, s. 578)

Yol kavramı, dürüstlük ile de ilişkilendirilip kullanılır. Nedîm, gönül ehli olduğundan dolayı başından belanın eksilmediğine değinir ve hatasının dürüstlük yolunu tutması, ısrarla bu yolda kalması olduğunu ifade eder:

Ehl-i diliz felekde belâmız budur bizim

Tutduk **reh-i savâb**ı hatâmız budur bizim

Nedîm, G. 87 / 1 (Macit, 2017, s. 245)

Şairler; şiiri, edebiyatı ve sözü de yol kavramıyla birlikte kullanırlar. Nef‘î, kendi şiirinin niteliğini övmek ve döneminin şiir bilincini yermek için sözünün tuhaf, zavallı bir semte düştüğünü söyler. Bu semtte ne yeni fikir yolları ne de eskilerin tadı vardır. Şair, şiirinin yolunun böyle bir semte düştüğü, yani böyle bir zamana denk geldiği için hayıflanır ve kendi nazmını devrindeki herkesten üstün tutar:

Düşe bir semt-i garîbe **reh-i fikr-i nazm**ı

Ne tarîk-ı reviş-i tâze ne vâ‘dî-i kadîm

Nef‘î, K. 7 / 9 (Akkuş, 2018, s. 44)

Şeyh Gâlib de söz yolunda mazmun rehberine uyduğunu ve anlamlar semtine doğru yola çıktığını söyler. Nükteli söyleyişler, güzel anlamlar peşinde olan şair, edebiyat yolculuğunu söz yolu olarak ifade eder ve eşsiz, hoş anlamlı mazmunlar bulma gayretini beytinde gözler önüne serer:

Gâlib hulâsa râst-rev-i semt-i ma‘nîyim

Râh-ı suhanda rehber-i mazmûna uymuşum

Şeyh Gâlib, G. CCVI / 6 (Gürer, 1993, s. 497)

İKİNCİ BÖLÜM

SEYAHAT

1. İlk Çağdan Yakın Çağa Seyahat

Seyahat, ilk zamanlardan beri insanlığın en önemli olgularından biri olmuştur. İlk çağlarda insanlar; göç, avlanma gibi zorunlu faaliyetler nedeniyle oldukları yerden başka bir yere seyahat etmiş; çağlar ilerledikçe de sağlık, din, ticaret gibi başka alanlarda ihtiyaçların artması sebebiyle seyahate sıklıkla başvurmuşlardır. İlk insanlar; zorlu coğrafi şartlar, daha güvenilir yerlerde yaşama isteği, günlük olarak hayatta kalma mücadelesi vermenin zorunluluğu gibi sebeplerden dolayı yürüyerek kıtaları aşmış; dünyanın farklı yerlerine dağılmışlardır. Yeni yerlerin keşfiyle beraber çeşitli kaynaklara ulaşan ve ateşi bulan insanlar, M.Ö. 10000'li yıllarda yerleşik hayata geçmeye başlamışlar ve bu durum da seyahatin artmasına vesile olmuştur. Neolitik dönemde taşımacılık alanındaki buluşlar, öncesinde insanların yürüyerek veya binek hayvanlarını kullanarak yaptıkları seyahatleri artırmış; yapılan kano, sal, tekne, gemi gibi araçlarla uzak mesafe yolculuklarında deniz yolu kullanılmaya başlanmıştır (Çallı, 2015, s. 6-8).

Tarihin ilk uygarlık merkezi olan Mezopotamya'da da ticaret amaçlı seyahatler sıklıkla yapılmıştır. Seyahat, iktisadi amaçlarla kullanılmış; yemek bulmak, değerli kaynaklara ulaşmak, keşif merakı gibi nedenlerle de seyahat kavramı gelişmeye başlamıştır. İnsan nüfusunun ve dolayısıyla ihtiyaçlarının artmasıyla Mezopotamya'dan İndus Vadisi'ne kadar ticaret yolları oluşturulmuş; bu yollar sayesinde kültürler birbirleriyle etkileşim içerisine girmiş ve şehirler, devletler arası seyahatler çoğalmaya başlamıştır. İhtiyaçların karşılanması dışında insanların diğer şehir ve devletleri görme merakı, seyyah kavramını ortaya çıkarmış; seyyahlar, kara yolculuğunun yanı sıra deniz yolculuğundan da yararlanarak dünyayı keşfetmeye başlamışlardır. Ticaret ve keşif amacının yanı sıra sağlık ihtiyaçları, medikal tedaviler, eğitim ihtiyaçları ve dinî törenler gibi sebepler de ilk çağlarda insanların seyahat etmelerinin sebeplerinden olmuştur. Farklı iklim koşullarının çeşitli özelliklerinden yararlanmak isteyen insanlar, değişik bölgelere seyahat etmiş; şifacıların bilgilerinden ve tecrübelerinden yararlanarak sağlıklarını iyileştirmek istemişlerdir. Fakat sağlık amaçlı yapılan bu seyahatler, masraflı

olmalarından dolayı Endüstri Devrimi'nin sonrasına kadar zengin ve üst sınıftan olan insanların yaptığı seyahatler olarak kalmaya devam etmiştir (Acar, 2020, s. 309-310)

Ticaret amacıyla yapılan seyahatlerin dışında savaş amacıyla yapılan seyahatler de vardır. Örneğin Büyük İskender'in fethetme ve keşfetme arzusuyla ordusunu Yunanistan'dan Asya içlerine yürütmesi ve gittiği yerlerde yeni şehirler kurup oradaki kültürel etkileşimleri artırması da ilk çağlardaki seyahat hareketlerinden biri olmuştur (Çallı, 2015, s. 9).

Eski Yunan Uygarlığındaki festivaller, olimpiyat oyunları, dinî törenler gibi faaliyetler de seyahatlerin yapılma sebeplerinden olmuştur. Genellikle dinî amaçlarla düzenlenen olimpiyat oyunlarını izlemeye gelen seyirciler; şehirdeki eğlence gösterileri, dinsel törenler, ünlü bina ve anıtları yakından görme, toplu eğlencelere katılma, konaklama ve yeme-içme gibi hizmetlerden faydalanmışlar; seyahatlerini kolaylıkla gerçekleştirmişlerdir. (Solmaz, 2019, s. 872-873).

Antik Yunan döneminde sorgulama üzerine temellenen felsefenin yaygınlaşması, seyahatlerin çoğalmasına da vesile olmuştur. Birçok filozof seyahatlere önem vermiş ve bilgi edinmek amacıyla dünyayı dolaşmıştır. Böylece dünyayı dolaşarak bilgi edinme fikri, seyahat anlayışını geliştirmiş ve birçok filozof seyahatlere çıkmıştır. Filozofların dışında bireysel merakını gidermek için yola koyulan seyyahlar; ilham yakalamak, şiirlerini ve ünlerini yaymak için gezen şairler de bu dönemde seyahat eden insanlardan olmuşlardır (Acar, 2021a, s. 121).

İlk çağda Antik Yunan ve Roma, seyahat kavramına oldukça önem veren imparatorluklar olmuştur. Öyle ki Roma dönemindeki birçok faaliyet çağdaş turizmin başlangıcı olarak sayılmış; Romalılar yaptıkları oteller, müzeler, restoranlar, konser salonları gibi turistik unsurlarla uzun bir süre boyunca aşılamayacak bir düzen oluşturmuşlardır. Roma Dönemi'nde başlayan düzenli yol çalışmaları, seyahat anlayışını öylesine geliştirmiştir ki önceki dönemlerde olmayan bir hızla şehirlere ve ülkelere seyahat mümkün olmuş; seyahat artık zevk için yapılan bir olguya dönüşmeye başlamıştır (Çallı, 2015, s. 11). Seyahatin Roma Dönemi'nde gelişmesinin nedenleri arasında ise ticaretin ve refah seviyesinin yükselmesi, kara yolu ağının genişlemesi ve yol güvenliğinin sağlanması, Roma parasının her yerde kullanılan ortak para olması,

asillerin köle çalıştırarak üretim faaliyetlerine katılmaması ve bundan dolayı boş zamanlarının olması, imparatorluğun geniş hâkimiyet alanını elinde bulundurması örnek gösterilebilir. İlk düzenli yolları kullanan Romalılar, yeni ulaşım araçları geliştirmişler ve böylece günlük olarak alınan yol mesafesi 150 kilometrelere kadar çıkmıştır. Ayrıca su ve kaplıcalara düşkün olan Romalılar, ilk kaplıcaları da yapmışlar ve tatil amaçlı villalar inşa ederek turistik yerler oluşturmuşlardır. Bunların yanı sıra kültür turizmi, kaplıca turizmi ve spor turizmi gibi türlerin ortaya çıkmasında küçük de olsa bir rol oynamışlar; bu türler sayesinde seyahatin ve turizmin gelişmesine katkıda bulunmuşlardır (Solmaz, 2019, s. 873-874).

381 yılında Hristiyanlığın Roma'da resmî din olmasıyla beraber seyahat anlayışına yeni bir görüş daha eklenmiş; Kudüs seyahatleri, bu yıldan itibaren dinî amaçla yapılan seyahatlerden biri olmuştur. Kudüs dışında Roma ve Atina'daki manastırlar da ziyaret edilen dinî yerlerden olmuş, ziyaretçilerin barınması için konaklama gibi hizmetler de manastırlarda görülmeye başlanmıştır (Acar, 2021a, s. 123-124).

Orta Çağ'a gelindiğinde ise yapılan seyahatler, İpek Yolu'nun güçlenmesiyle beraber artarak kıtalararası yapılan bir duruma dönüşse de bu dönemde artan dinî etki, seyahatin üzerinde olumsuz bir etki bırakmıştır. Antik Yunan ve Roma uygarlıklarında görülen zevk, eğlence, spor oyunları, festivaller ve bunlar için yapılan seyahatler Orta Çağ'da Hristiyanlığın etkisiyle beraber yok olmuş; bunların yerini dinî amaçla yapılan seyahatler almıştır. Hristiyanlar Vatikan'ı ve Saint Martin'in mezarını ziyaret amacıyla seyahatler yapmış; Müslümanlar ise Mekke, Medine, Kerbela gibi yerlere seyahat etmişlerdir. Kudüs ise her inanışta kutsal sayılan bir yer olduğu için oldukça fazla seyahat edilen bir yer hâline gelmiştir (Onhan, vd., 2018, s. 271-272).

638 yılında Hz. Ömer'in Kudüs'ü fethiyle beraber Müslümanlar da Kudüs'e hac yapmaya gitmişlerdir. Kudüs, her ne kadar Hristiyanların elinden çıksa da bu bölgeye yapılan Hristiyan seyahatleri azalmamış; hatta daha da artarak devam etmiştir. Avrupa'da olan Hristiyanlar ise kutsal kalıntılar açısından önemli olan İstanbul, bazı azizlerin mezarlarının olduğu İngiltere, Fransa, İtalya gibi doğuda olmayan hac rotalarını tercih etmişler; seyahatlerini bu amaçlar doğrultusunda yapmışlardır (Onhan, vd., 2018, s. 272).

Orta Çağ'ın en önemli olaylarından biri de Haçlı Seferleri'dir. 1095-1270 yılları arasında yapılan sekiz seferden meydana gelen bu akınların ana amacı Avrupalı Katolik Hristiyanların Müslümanların elinde bulunan kutsal toprakları geri almak olsa da bunların dışında Avrupalıların Orta Doğu'da Müslümanların elinde bulundurdukları ticaret yollarını ele geçirme istekleri, Papa ve din adamlarının güçlerini artırma çabaları, Avrupa'nın Doğu'nun zenginliklerini sömürme ve soyluların Doğu topraklarını işgal etme arzuları, Avrupa topraklarını tehdit edecek şekilde Müslümanların güç kazanması ve onlardan kaynaklanan korkunun artması, Papa'nın Müslümanlarla savaşmanın Hristiyanları cennete götüreceği düşüncesi gibi sebepler de bu akınların amaçları arasında olmuştur. Haçlı seferleri, büyük bir yıkım ve ölüm getirse de bu yolculuklar ile toplumlar arası etkileşimler artmış; kıtalar arası dinsel amaçlı seyahatler başlamış ve birçok turist, bölgeyi tanıtan eserler meydana getirip insanlarda merak ve keşfetme isteği uyandırmıştır (Solmaz, 2019, s. 875-876).

Orta Çağ'da dinî amaçlı seyahatlerin dışında Vikinglerin Norveç, İsveç, Danimarka, İngiltere, Fransa gibi yerlere yağma, keşif ve savaş amaçlı yaptıkları seyahatler örnek gösterilebilir. Norveç kralı ile sorun yaşayan bazı Vikingler de batıya doğru yola çıkarak İzlanda, Grönland gibi adaları keşfetmişler ve buralarda yaşamaya başlamışlardır (Acar, 2021b, s. 294-295).

Orta Çağ'da dinin baskısı yüzünden Roma dönemindeki zevk, eğlence ve dinlenme amacıyla oluşturulan hamamlar, arena oyunları, festivaller giderek önemini yitirmiş ve bunun sonucu olarak da yapılan seyahatler oldukça azalmıştır. Fakat Osmanlı topraklarında Roma'nın mirası olan hamamlar, kervansaraylar, hanlar varlığını ve canlılığını sürdürmüş; ticaret, zevk ve sağlık amaçlı seyahatler Osmanlı döneminde görülmeye devam etmiştir (Onhan, vd., 2018, s. 275-276).

Orta Çağ'daki İslam coğrafyasında ise seyahatlerin birçok amacı olduğu görülmektedir. Âlimler, *Kur'an*'ın daha kolay anlaşılmasını sağlamak için hadis toplayıcılar olarak seyahat etmişler; X. yüzyılda bu faaliyetler daha da artmış ve yüzlerce kişi hadis toplamak, ilim öğrenmek amacıyla seyahat etmiştir. Yapılan bu dinî seyahatler, İslam coğrafyasını şekillendirmiş; ilmin sadece kitaplardan öğrenilemeyeceğini düşünen öğrenciler, başka şehirlerdeki hocalardan ders almak, ilim öğrenmek gibi amaçlarla sıklıkla seyahat etmişlerdir. İslam dünyasındaki bu seyyahların amacı, yeni yerleri

görmek değil; bilgeliğe ulaşmak, bilgiyi ve kültürü yaymak olmuştur. Hz. Muhammed'in ilme büyük önem vermesi, İslam coğrafyasındaki insanları etkilemiş ve öğrenciler şehir şehir gezerek ilmin yok olmaması, diğer yerlere yayılması için çalışmalar yapmışlardır. Bu coğrafyadaki seyahatlerin amaçlarından bir diğeri ise Arapçanın en saf hâline ulaşma çabası olmuştur. Çölde bedevilerle bir müddet yaşayan Araplar, Arapçanın en arı hâlini ve saf Arap kültürünü bedevilerden öğrenmişler; bu saflığı elde etmek, öğrenmek amacıyla seyahatler yapmışlardır. Seyahatindeki coğrafi gözlemlerle, incelemelerle bir tarih kitabı yazan Mesûdî (ö. 956) de tarih, coğrafya ve diğer ilimlerin seyahatle olan ilişkisini ortaya koymuş ve o dönemde yapılan bir diğer seyahat amacını göstermiştir. XII. yüzyıla gelindiğinde seyahat anlamında "rıhle" adında bir edebi tür ortaya çıkmış; seyyahlar gezdiği yerleri, tanık oldukları olayları kaleme dökmüşlerdir. Allah katına ermek için çile çekmek, yalnız kalmak kavramları da seyahate etki eden düşüncelerden olmuştur. Sufiler bu düşüncelerle çöle gitmişler, yalnız kalmışlar ve acı çekmişlerdir. Daha sonra seyahatlerini anlatı hâline getirmişler ve seyahat alanında önemli eserler ortaya koymuşlardır. Sufilerin Allah'ı manen görme düşüncesiyle Mekke ve Medine'yi ziyaret etmeleri de İslam coğrafyasındaki seyahatlerin amaçlarından biri olmuştur (Aslan, 2013, s. 200-204).

Karanlık Çağ olarak adlandırılan Orta Çağ; XV. yüzyılda başlayan coğrafi keşif ve icat hareketleri, aklı merkeze alan bir düşünce sisteminin ortaya çıkması gibi sebeplerle yerini Yeni Çağ'a bırakmıştır. Özellikle Amerika kıtasının keşfi, Batı ile Doğu ticareti için yeni yolların keşfedilmesi, dünyayı farklı bir döneme sokmuştur. Hindistan'a giden farklı yolların bulunması, ticaretin artık Akdeniz'den yürümek zorunda olmadığını göstermiş; dünya ticaretinin rotası değişmeye başlamıştır. Böylelikle ticaret seyahatlerinde de bu farklı rotalar, ağlar kullanılmaya başlanmıştır. Diğer taraftan dinî amaçlı seyahatler artarak devam etmiş; çeşitli coğrafyada yer alan kutsal mekanlara seyahatler düzenlenerek insanlar arası kültürel etkileşim çoğalmış ve farklı dinler birçok bölgeye yayılmaya başlamıştır (Onhan, vd., 2018, s. 277).

İstanbul'un fethedilmesiyle birlikte birçok bilgin Roma'ya sığınmış ve bu bilginler burada Yunanca öğrenerek antik kültüre olan sevecenliğin oluşmasını sağlamışlardır. Antik eserlere ilginin artmasıyla beraber bu bölgeye olan seyahatler artmış ve bölgede kültür turizmi oluşmuştur. XVI. yüzyılda yaygınlaşan atlı arabalar, zengin kişilerin

seyahatlerini artırmış; kaplıcaların yeniden önem kazanmasıyla birlikte kaplıca yöreleri ziyaret edilen bölgelerden olmuştur. Bu bölgelerde sağlık amacının yanı sıra oyunlar, dans, kumar gibi faaliyetler de görülmüş; deniz kıyılarına ilginin çoğalmasıyla da yapılan seyahatlerin amaçları çeşitlenmiştir (Onhan, vd., 2018, s. 278).

XVII. yüzyılda başlayıp XIX. yüzyıla kadar süren ve "Grand Tur" olarak adlandırılan seyahatler de seyahat tarihi açısından oldukça önemlidir. İngiliz soylu ve zengin erkekler eğitim, kültür, zevk ve eğlence gibi sebeplerle İtalya, Fransa, Almanya, İsviçre gibi ülkeleri gezmişler; belli rotalarla üç yıl boyunca seyahat etmişlerdir. İlerleyen zamanlarda devlet adamalarının ve zengin ailelerin çocuklarının bu tura katılımının artmasıyla bu alanda büyük bir kesim oluşturulmuş ve bu turlar sayesinde birçok kişi iş imkânı bulmuştur (Çallı, 2015, s. 13-14).

Yakın Çağ'da ise seyahat üzerinde büyük etkisi olan olaylardan biri de Sanayi Devrimi'dir. Bu dönemden itibaren icatların birbiri ardına ortaya çıkması, teknolojinin giderek gelişmesi, makineleşmenin artması, fabrikaların ortaya çıkması işçi sınıfının oluşmasını sağlamış ve köyden kente olan göçler artmaya başlamıştır. Üretim, nakliye, pazar ilişkisi ulaşım sistemini geliştirmiş; kitlesel iletişim ağları kurulmuştur. Sömürge ve kolonilerin keşfi, Avrupalıların Afrika'daki insanları köleleştirip Amerika ve Avrupa'ya çalıştırmak üzere götürmesi kitlesel yolculuklara yol açmıştır. Sanayi Devrimi'yle beraber ulaşım araçları da çeşitlenmeye başlamış; buhar gücü kullanılarak yapılan araçlar sayesinde orta sınıftaki insanlar daha rahat seyahat etme fırsatı bulmuşlardır. Bu gelişmelerin yaşanması kara, deniz ve demir yolunda yapılan seyahatleri artırarak önemli mesafelerin aşılmasını sağlamış; seyahatin sadece zengin ve soylu insanların yaptığı bir eylem olmaktan çıkmasıyla beraber seyahat eden kişi sayısının çoğalmasına vesile olmuş ve seyahatlerin bir ihtiyaç olarak örgütlü şekilde yapılması, dünyada yeni bir seyahat anlayışının ortaya çıkmasına yol açmıştır (Solmaz, 2019, s. 876-878).

2. Osmanlı Devleti'nde Seyahat

Osmanlı İmparatorluğu'nda yapılan seyahatler birçok amaç taşır. Özellikle Avrupalılar Doğu'yu keşfetme meraklarından dolayı Osmanlı topraklarına sıkça uğramışlar; İran'a, Uzak Doğu'ya, kutsal topraklara giden yolların Osmanlı sınırları içerisinde olması

sebebiyle Osmanlı Devleti'yle bir ilişki içerisine girmek zorunda kalmışlardır. XVI. yüzyıldan sonra bu merakın artmasıyla birlikte gezginler tıp, bitki gibi alanlarda bilim ve dil öğrenmek, kutsal yerleri ziyaret etmek, keşif yapmak, gezmek gibi amaçlarla seyahat etmişlerdir. Bu gezginler dışında diplomatik görevler için Osmanlı topraklarına seyahat eden diplomatlar ve ticaret yapmak için ülkeye gelen tacirler de vardır. Bu insanlar, Osmanlı sınırlarında güvenle gezebilmek için yol emri veya tezkeresi almışlar; bu emir sayesinde rahatça seyahat etmişlerdir. Kişilerin seyahatlerinin dışında ülkeler arası ticaret anlaşmaları sayesinde İngiltere, Fransa gibi ülkelere ayrıcalıklar tanınmış; bu ülkelerin vatandaşlarının Osmanlı topraklarında serbestçe dolaşmalarına izin verilmiştir. Ticaret antlaşmalarının dışında yapılan siyasi sözleşmeler de seyahat izinlerini içermiştir. 1700 yılında Rusya ile yapılan İstanbul Barış Antlaşması'nda Rus halkının ve rahiplerinin Kudüs'ü serbestçe ziyaret etmeleri, bu yolcuların seyahatleri sırasında hiçbir şekilde gümrük ve haraç vergilerinin alınmaması, yol kâğıtları için akçe alınmaması, yolcuların güvenle Osmanlı topraklarında seyahat etmeleri gibi maddeler yer almıştır (Sezer, 2003, s. 105-108).

Osmanlı topraklarını ziyaret eden kişiler genellikle asil sınıftan insanlar, bilim adamları ve resmî görevle ülkeye gelen diplomatlar olmuştur. Tıp alanında çalışma yapmak isteyen bilim adamları; İngiltere, Rusya, Danimarka gibi ülkelerden gelen asilzadelerin Osmanlı şehirlerine yapmak istedikleri turistik gezileri, yine bu asilzadelerin kutsal bölgeleri ziyaret etmeleri Osmanlı dönemindeki seyahatlerdendir. Bu seyahatler sırasında İstanbul'daki camiler, saraylar, kültürel kurumlar ziyaret edilmiş; araştırmacılar kütüphanelerde araştırma yapmışlardır (Sezer, 2003, s.111-113).

Osmanlı topraklarında düzenlenen bazı faaliyetler için de birçok kişi ülkeyi ziyaret etmiştir. Örneğin her yıl 8 Eylül'de Meryem ana panayırı düzenlenmiş, bu etkinlik için kara ve deniz yoluyla birçok ziyaretçi ülkeye gelmiştir (Sezer, 2003, s.116).

XIX. yüzyılda Avrupa ülkelerinde üretim için yeni pazarlar bulmak amacıyla birçok fuar düzenlenmiş, Tanzimat Fermanı'ndan sonra Osmanlı Devleti de bu fuarların bazılarına katılım göstermiştir. Bu faaliyetin ardından Osmanlı Devleti de İstanbul'da bir fuar düzenlemiş; bu sayede tüccarlar, iş adamları, gazeteciler şehre seyahat etmişlerdir. Başkent İstanbul'a gösterilen yoğun ilginin ardından İstanbul çevresindeki yerler de ziyaret edilmiş; İzmir, Bursa, Tekirdağ gibi şehirler de bu ziyaretçilerin uğrak

yerlerinden olmuştur. İstanbul'a gelen turistler; şehrin doğal güzelliklerini, müzelerini, dinî merkezlerini ziyaret etmişler; şehirde gerçekleşen Cuma Selamlığı gibi olayları görme fırsatını bulmuşlardır (Yılmaz, 2021, s. 1150-1152).

Osmanlı topraklarında bulunan arkeolojik bölgeler de ülkeye seyahat edilmesine vesile olmuş; bir grup araştırmacı Cezayir-i Bahri Sefîd, İzmir ve Aydın'daki arkeolojik alanları ziyaret etmişlerdir (Yılmaz, 2021, s. 1152). Bunun dışında Yahudilik, Hristiyanlık ve İslamiyet için kutsal olan Kudüs, Filistin, Mekke, Medine gibi kutsal sayılan bölgeler de Osmanlı döneminde sıkça ziyaret edilen yerlerden olmuştur. Bu bölgelerdeki ulaşım ve konaklama hizmetlerinin kısıtlı olmasından dolayı seyahatler uzun bir süre atla yapılmış, XIX. yüzyılın sonlarına doğru çeşitli demir yolu hatlarının açılmasıyla birlikte kutsal topraklara yapılan seyahatler kolaylaşmaya başlamıştır (Forlar Yazıcı, 2022, s. 67).

Osmanlı Devleti'ne yapılan seyahatler ülkedeki turizm algısını geliştirmiş; konaklama evleri, dinlenme tesisleri, oteller, misafirhaneler, hanlar gibi ziyaretçilerin faydalanabileceği işletmeler artmaya başlamıştır. İşletmelerin yaygınlaşmasıyla beraber bu işletmelerle ilgili hükümler, kanunlar, yasalar çıkarılarak denetimler yapılmış; dolayısıyla seyahat kavramı gün geçtikçe birçok alanı etkileyen bir olgu hâline gelmeye başlamıştır (Yılmaz, 2021, s.1155-1156).

İstanbul'da ziyaretçiler tarafından en sık görülen yerler ise Ayasofya, Sultan Ahmet ve Süleymaniye camileri; Kapalı Çarşı, Mısır Çarşısı; birçok han, türbe, mezarlık, çeşme ve sarnıç gibi tarihî yapılar; Topkapı Sarayı ve çevresi gibi yerlerdir. Ayrıca Mevlevi ve Rıfai dervişlerin gösterileri de İstanbul'a gelen ziyaretçilerin görmek istedikleri etkinliklerden olmuştur. Osmanlı Devleti'nin çeşitli uygarlıkların yaşadığı topraklar üzerinde olması dolayısıyla onlardan kalan tarihî eserlerin bulunduğu Müze-i Hümayun da sıklıkla ziyaret edilmiş; Eski Yunan ve Roma döneminden kalan heykeller, mezar taşları gibi antik kalıntılar araştırmacı ziyaretçiler tarafından incelenmiştir. Ziyaretçilerin yaptıkları faaliyetlerden biri de Boğaz turları olmuş, vapurla yapılan seyahatler artmıştır (Forlar Yazıcı, 2022, s. 63-66).

Osmanlı Devleti'nde sıklıkla seyahat edilen yerlerden biri de Bursa'dır. Şifalı termal suları ile ün kazanan Bursa'da imparatorluğun ilk günlerinden beri kaplıcalar inşa

edilmiş; kaplıca çevresindeki han, hamam, türbe gibi yapılar da görülmek istenen yerlerden olmuştur. Bursa dışında Efes Antik Kenti, Artemis Tapınağı gibi yapıların olması dolayısıyla İzmir; Truva harabeleri gibi yapılarıyla da Çanakkale ziyaret edilen yerlerden olmuştur (Forlar Yazıcı, 2022, s. 71-72).

3. Seyahat İmgesinin Klasik Şiire Yansıyan Yönleri

Seyahat kavramı da yol kavramı gibi insanlık tarihinin en önemli konularından biridir. İnsanlar savaş, göç, kıtlık, din gibi sebepler yüzünden sıkça yolculuğa çıktıkları için edebî metinlerde de bu kavram oldukça yer bulmuştur. Klasik Türk şiirinde de şairler, fiziki olarak seyahati anlatmakla birlikte mana âlemine yapılan yolculukları da anlatmaktan geri durmamışlardır. Seyahat onlar için bir macera, bir yerden kaçmak, bir yere ulaşmak, bir şeyi aramaktır. İnsanlar kendilerini ve iç dünyalarındaki soruların cevaplarını yaptıkları arayışlarla bulabilirler. Seyahat, sadece bir yerden başka bir yere gitmek değildir; yaşam, ölüm, cesaret, bilgelik aşk, gönül, din, tasavvuf gibi kavramların da hepsi birer yolculuktur. Şerife Yalçınkaya da *Yol Metaforu ve Klasik Türk Edebiyatında Arayış Yolculukları* başlıklı makalesinde dünya edebiyatındaki arayış yolculuğunu hikâye, masal, destan örnekleriyle anlattıktan sonra klasik Türk şiirindeki seyahat anlayışından bahseder ve yolculuğun, Türk edebiyatının önemli motiflerinden biri olduğunu söyler. *Mantıku't-tayr*, *Nefhatü'l-ezhâr* ve *Hüsn ü Aşk* mesnevilerinden örnekler vererek klasik Türk şiirinin sembolik ve alegorik yol anlatılarıyla dolu olduğunu belirtir. (2007, 251-260)

Seyahat kavramı, klasik Türk şiirinde sefer, göç, ticaret, yeni yerler görme gibi sebeplerle gerçek anlamlarla kullanılır. Bağdatlı Rûhî, sefer sebebiyle vatan topraklarından ayrıldığını söyler ve her ne kadar zahmetli bir yolculuk olsa da bu seyahatin şerefli ve yüce bir iş sebebiyle yapıldığını belirtir:

Koyduk vatanı gurbete bu fikr ile çıkduk

Kim renc-i sefer bâ'is ola 'izz ü 'alâya

Bağdatlı Rûhî, G. 17 / 2 (Erten, 2018, s. 127)

Azîzî, Semerkant ve Buhara şehirlerine seyahat eden birine Anadolu topraklarının yerinin farklı olduğunu belirtmek için "*Öyle bir zaman gelir ki Anadolu topraklarını özlersin, anarsın*." der:

Dem ola kim anasın zevk-ı diyâr-ı Rûmı

Ey seyâhatle Semerkand u Buhârâya düşen

Azîzî, G. 264 / 3 (Özkan, 2019, s. 101)

Yapılan seyahatlerin amaçlarından biri de ticarettir. Balıkesirli Abdülaziz Mecdî de buğday ticaretinin pek karlı bir iş olduğuna değinir ve yaptığı seyahatin amacının ticari olduğunu belirtir:

Bugday idi bâ'is-i seyâhat

Pek fâ'ide-bahş idi ticâret

Balıkesirli Abdülaziz Mecdî, M. 3 / 441 (Karataş, 2015, s. 502)

Bahsedildiği gibi şairler, çeşitli arayışlarla seyahat etmeyi uygun görürler. Kalender olmak; sade yaşayıp mala ve mülke önem vermeyip yolculuk etmek de bu arayışlardan biridir. Gelibolulu Sun'î de kalender olmak için bulunduğu yeri terk etmeyi ve Anadolu'nun çeşitli bölgelerine seyahat etmeyi teklif eder:

Dönelüm Rûm iline yine seyâhat idelüm

Gel kalender olalım terk-i diyâr eyleyelim

Gelibolulu Sun'î, Mur. 8 / IV-2 (Yakar, 2018, s. 40)

Çekilen acılardan kurtulmak için yolculuğa çıkmak da işlenen konulardan biridir. Düşmanın kötülüklerinden ve bundan dolayı oluşan gamdan uzaklaşmak için seyahat etmenin gerekli olduğunu söyleyen Gelibolulu Mustafa Âlî, düşmanın mekânında beklemeyi kötü görür ve ancak yolculuk ederek özgür olunabileceğini belirtir:

Gamdan âzâd olmag istersen seyâhat kıl yüri

Taʿn-ı aʿdâdan mekânın bekleyen rencîdedür

Gelibolulu Mustafa Âlî, Kıt. 209 / 2 (Aksoyak, 2018, s. 1346)

Yolculuk; mecazi anlamlarla da sevgili, gam, aşk, ölüm, din, tevekkül gibi kelimelerle klasik şiirde yer bulur. Şeyhülislam Yahyâ gönlünün, sevgilinin ruhunun seyriyle eğlendiğini söylerken bundan mahrum olma durumunda onun saçının gamıyla Şam'a kadar gideceğinden bahseder. Yani sevgilinin aşkının kederi, onu uzaklara gitmeye mecbur bırakır:

Eglenür seyr-i ruhun fikriyle dil bayrama dek

Yohsa eylerdi sefer zülfün gamıyla Şâma dek

Şeyhülislam Yahyâ, G. 190 / 1 (Kavruk, 2001, s. 214)

Emrî, sevgilinin kıvrım kıvrım dalgalı saçlarının boynunu bir zincir misali bağladığını söyleyerek yolculuğa çıkamamasının nedenini dile getirir. Sevgilinin güzelliği ve aşkının karşısında esaret altında olan şair, ondan kaçamaz ve seyahate çıkamaz:

Çokdan eylerdüm sefer 'azmde velî boynumda şol

Baglanan zencîr-i zülf-i tâb-dâr egler beni

Emrî, G. 555 / 2 (Saraç, 2002, s. 290)

Nedîm, aşkın çaresizliğiyle sabırsız bir ruh hâline büründüğünü, kendinden geçtiğini ifade ederek bu çaresizliği aşmanın iki yolu olduğunu belirtir. Şair ya yolculuğa çıkacaktır ya da bu acıya tahammül edecektir. Fakat seyahate çıkmak da sevgilinin derdine katlanmak da zor seçeneklerdir. Çünkü sevgilisiz bir yaşam, ondan uzaklaşmak başka bir acıyı doğuracaktır ve tahammül etmek, aşkın acısını çekmek de kolay bir iş değildir. Âşık, bu iki yol arasında bir ruh sıkıntısıyla karşı karşıya kalır:

N'ola gitse kendüden hayretle cân-ı nâ-sabûr

Yâ seferdir yâ tahammül çünki 'aşkın çâresi

Nedîm, G. 161 / 6 (Macit, 2017, s. 275)

Şeyh Gâlib, ruhunun huzur bulmasını isteyen kişilerin can diyarına seyahat etmesi gerektiğini ve böylece gönüllerinin açılacağı mekânı göreceklerini söyler. Şair, yolculuğu sadece fiziksel bir olay olarak ele almaz ve seyahatin manevi yönünü de işler. Soyut bir mekân olacak şekilde "can diyarı" kavramını kullanarak gönlün huzur bulacağı bir yolculuk tasvir eder. Bu yolculuk, sevgiliye olabileceği gibi tasavvufi bir anlamla ilahi aşka da olabilir. İnsan, bu manevi seyahatle kendini bulur ve ruhu canlanır:

Bu rûh-efzâ makâm-ı dil-küşâyı eylesin seyrân

Seyâhat ister ise nev-niyâzân kişver-i câna

Şeyh Gâlib, T. XLIV / 14 (Gürer, 1993, s. 178)

Nâ'ilî-i Kadîm, aşk hevesine uyarak sevgilinin köyüne kadar gidebileceğini, hoş bir sabah rüzgârıyla arkadaşlık kurarak bahara kadar bu yolculuğu sürdürebileceğini ifade eder. Şair, manevi bir yolculukla sevgiliye ulaşmaya çalışır ve doğa unsurlarını kullanarak aşkın huzuruna ulaşmaya çabaladığını, bunu umut ettiğini anlatır:

Hevâ-yı ʿışka uyup kûy-ı yâre dek giderüz

Nesîm-i subha refîküz bahâra dek giderüz

Nâ'ilî-i Kadîm, G. 166 / 1 (İpekten, 2019, s. 399)

Haşmet, sevgilinin güzelliğini anlatmak için soyut bir yolculuk tasviri çizer. Sevgilinin boynunun ince hatlarını gören âşık, onun yanaklarından ayrılır ve doğuya yani zarif boynuna doğru yönelerek seyahate çıkar. Şair, sevgilinin güzelliğine olan hayranlığını dile getirmek için onun yanak, gerdan gibi unsurları arasındaki geçişi, yolculuğa çıkma temasıyla bağdaştırarak kullanır:

Hattın görünce Haşmet gerdâna etdi ragbet

Şarka sefer göründü oldu cüdâ-yı 'ârız

Haşmet, G. 127 / 5 (Aksoyak ve Arslan, 2018, s. 180)

Lebîb, gamı bir denize benzeterek kendisinin bu denizde seyahat ettiğinden bahseder ve sürekli yolculuk yapmaktan ellerinde ve ayaklarında güç kalmadığını ifade eder. Aşkın ıstırap ve kederi nedeniyle tükenmişlik hâlini yansıtan şair, çektiği acının büyüklüğünü belirtmek için gam denizinde yol aldığını söyler:

Bahr-i gamda seyâhat etmekden

Kalmadı dest ü pâda tâb u tüvân

Lebîb, K. 23 / 6 (Kurtoğlu, 2017, s. 132)

Bahsedildiği gibi şairler için ölüm de bir yolculuktur ve bu tema da sıkça işlenir. Bâkî, dünyanın gösterişinden ve süsünden el çekmeye niyeti olduğunu söyler ve yakın zamanda yokluk denen bir şehre yolculuğunun olduğundan bahseder. Yokluk şehri, ölümü temsil eder ve şair, yakın zamanda öleceğini düşündüğü için dünyanın her türlü arzu ve zevkinin onun için artık önemsizleştiğini belirtir:

Âlâyiş-i dünyâdan el çekmege niyyet var

Yakında ‘adem dirler bir şehre ‘azîmet var

Bâkî, G. 171 / 1 (Küçük, 2015 s. 207)

Fuzûlî, elbet bir gün ölümle yüzleşip ahirete göç edeceğini bildiğinden bu dünyada boş bir şekilde gezmeyip Allah yolunda hazırlıklı olmak gerektiğinden bahseder. Şair, geçici dünya nimetlerinden arınarak ahiret yolculuğu için takva ile dolu olmanın önemini belirtir:

İy Fuzûlî âhiret milkine lâzımdur sefer

Böyle fârig gezme takvâdan müheyyâ kıl metâ‘

Fuzûlî, G. 137 / 7 (Kılınç, 2021, s. 501)

Nev’î-zâde Atâyî, bedeninin yorgun ve bitkin olduğunu, belinin ise iki büklüm kaldığını söyleyerek ruhunun artık ahirete göçmek istediğini belirtir. Beden güçsüzleştikçe can da

bu güçsüz tenden ayrılmayı diler. Ruh ise senelerdir içinde bulunduğu esaretten kurtulma niyetiyle manevi bir seyahate çıkarak özgürlüğe ulaşma arzusundadır:

Ten zâr u nizâr oldı belüm iki bükildi

Cân rıhlet idüp tayy-ı mekân eylemek ister

Nev'î-zâde Atâyî, G. 72 / 2 (Karaköse, 2017, s. 176)

Seyahat kavramı, dinî ve tasavvufi anlamlarla da kullanılır. Fuzûlî, kurtuluşa ermenin yolunun sabır köyünden geçmek ve dünyevi isteklerden uzaklaşmak olduğunu söyler. İlahi aşka ulaşmak için içsel bir yolculuk yapılması gerektiğini belirten şair, bu seyahatte kurtuluş ve sabır olmak üzere iki soyut mekândan geçileceğinden bahseder ve feragat olmayan yerde ikamet etmenin lüzumsuzluğundan dem vurur:

Fuzûlî geç selâmet kûçesinden sabr kûyından

Ferâgat olmayan yirde sefer yigdür ikâmetden

Fuzûlî, G. 211 / 7 (Kılınç, 2021, s. 581)

Mekkî de kararlılıkla Allah'a güvenen, tevekkül yolunda azimle hareket eden birinin delilinin ve yardımcısının Allah'ın lütfundan başka bir şey olamayacağını belirtir. Şair, tevekkülü bir yol olarak ele alır ve bu yolun geçilmesinin şartının Allah'a teslimiyet, sabır ve gayret olduğunu söyler. Bunu başaran bir insanın Allah'ın yardımını alacağı kesindir:

'Azîmet eyleyenin câdde-i tevekkülde

Delîl ü yâveri lutf-ı Hudâ değil de nedir

Mekkî, G. 10 / 4 (Karapanlı, 2005, s. 226)

Nef'î, miraç inancını kullanarak hayalinin, fikrinin Miraç gecesi yolcusu olduğunu söyler ve sözünün doğruluğunun seher rüzgârı gibi açık bir şekilde anlaşıldığını ifade ederek kendini över. Şair, Miraç sırasında Hz. Muhammed'in göğe yükselme hadisesini, kendiyle bağdaştırarak diğer şairlere üstünlük kurma amacındadır. Yani o, diğerlerinden

o kadar üstün ve doğruluk timsali bir şairdir ki hayal âleminde göğe yükselerek diğerlerinin yapamayacağı bir yolculuğa çıkar:

Ol şebrev-i mi‘râc-ı hayâlim ki cihâna

Sıdk-ı nefesim bâd-ı seher gibi ‘ayândır

Nef‘î, K. 9 / 63 (Akkuş, 2018, s. 53)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULAŞIM

1. Kara Ulaşımı

1.1. Kara Yolu Ulaşımının Tarihî Gelişimi ve Kara Yolu Ulaşım Araçları

Yük taşımayı ilk defa keşfeden Mezopotamyalılar, yük taşımak için ahşap bir düzeneğin bir ucunu sığırlara bağlayıp diğer ucunu yere bıraktıktan sonra yaptıkları aleti sürüklemişler ve taşıma eylemini gerçekleştirmişlerdir. Bir süre sonra Mezopotamyalılar, tekerleği keşfetseler de önceleri bunu ulaşım için kullanmamışlardır. Sümerler, Mezopotamyalıların merdivene benzeyen aracının yerde kalan kısmına tekerleği takarak ilk kağnıyı icat etmişlerdir. Bu, karayolu ulaşımının ilk aracı olmuş ve kağnıların rahatça hareket etmesini sağlamak amacıyla yollar düzleştirilip genişletilmiştir. (Akbulut, 2009, s. 1-2). Sonraki yıllarda yeni buluşların yapılmasıyla ilk asfalt yol, Babil topraklarında kullanılmıştır. Pers İmparatoru I. Darius zamanında Pers hâkimiyetinin sınırları Asya'dan Avrupa kıyılarına dek uzandığından imparator, bir yol yaptırmayı lüzumlu görmüş ve İran'dan Ege kıyılarına kadar uzanan Krallar Yolu'nu yaptırmıştır. Bu yol sayesinde ulaşım zaman açısından bir hayli kısalmış ve yapılan bu yol sonraki dönemlerde de varlığını koruyarak insanlığa hizmete devam etmiştir (Büyüksaraçoğlu, 2009, s. 3-4).

İlk büyük yol sistemi ise Roma İmparatorluğu tarafından yaptırılmıştır. Bu yolun inşa sebepleri arasında imparatorluğa bağlı ülkelere kolayca ulaşmak amacının yanı sıra iktisadi, askerî ve idari nedenler de yer almıştır. (French ve Mitchell, 1977, s. 215).

Avrupa'da ise asfalt yollar, sağlam zemine kaliteli yol yapmayı öğrenen Avrupalılar tarafından yaklaşık bin sene sonra kullanılmaya başlanmıştır. XVIII. yüzyılda Fransızlar, yirmi dört bin kilometrelik bir Kraliyet yolu inşa etmişler ve bunun üzerine yolcu taşıyan toplu taşıma hizmeti hayata girmeye başlamıştır. Yol sisteminin gelişmesi konusunda bütün Avrupa'ya öncülük eden ülke ise İngiltere olmuştur. İngilizler tarafından otuz iki bin kilometrelik bir kara ulaşım ağı kurulmuş ve yeni bir paralı yol sistemi inşa edilmiştir. ABD de benzer bir girişimle XIX ve XX. yüzyıllarda asfaltsız

olan yolları asfaltla kaplayarak üç milyon kilometrelik yol ağını oluşturmuştur (Büyüksaraçoğlu, 2009, s. 4-6).

Kara yolunun gelişmesini etkileyen en önemli etkenlerden biri de motorlu araçların keşfi olmuştur. Bu keşiften sonra kara yolu ulaşım araçlarının sayısı ve çeşidi yükselmiş, kara yolu ulaşımının önemi daha da artmaya devam etmiştir. XX. yüzyılın ilk yarısında ulaşım faaliyetleri hızlanmış, kıtalararası otoyollar kurulmaya başlanmıştır. Sonraki yıllarda üst geçitler, yol ayrımı gibi özellikleri olan modern otoyolları inşa edilmeye başlanmış; İkinci Dünya Savaşı'ndan sonraki dönemde ulaşım ağları daha da genişlemeye başlamıştır (Çetin ve diğer., 2011, s.124).

1.2. Osmanlı Devleti'nde Kara Yolu ve Klasik Şiire Yansıyan Yönleri

Birçok medeniyete ev sahipliği yapmış topraklar üzerinde kurulan ve gelişen Osmanlı'da XIX. yüzyıla kadar yollar açısından büyük bir gelişme yaşanmamıştır. Roma'dan ve Selçuklulardan kalan yolların tamiri ve yeni köprülerin yapımı gibi faaliyetlerin olmasının yanı sıra, ulaşım hızı ve kapsama gücü neredeyse hiç değişmeden XIX. yüzyıla kadar devam etmiştir. Yol yapımı ve tamiri ile ilgili bir kuruma rastlanılmadığı gibi bu konu hakkında yasa ve düzenlemeler de bulunmamaktadır. Osmanlı'da yol hususundaki en önemli nokta, orduların geçebileceği yolların tamir edilmesi ve temizlenmesi olmuştur. Bunun yanında İstanbul-Mekke arasındaki yol önem arz etmiş ve bu yolların açık tutulması için çalışmalar sürdürülmüştür (Ertaş, 2011, s. 628-629).

Osmanlı topraklarında yolların engebeli, çamurlu, taşlık, bozuk olmasından dolayı ulaşım ve taşıma yük arabalarından ziyade at, eşek, katır gibi hayvanlarla sağlanmıştır. Bunun nedeni, yük arabalarının tekerleklerinin zemine uygun olmamasından, diğer yandan hayvanların her türlü koşula uyum sağlayabilmesindendi (Ekin, 2017, s. 389). Vîrânî de bu durumu beyitlerinde yansıtır ve o dönemde yollardan geçen kervanlardan bahsederek bu kervanlarda at, eşek ve katırların da var olduğunu, insanların bu ulaşım araçlarıyla yolculuk yaptığını belirtir:

Gâh olur ki görürem bir kişidür gelüp geçen

Gâh olur ki görürem yüz bin nice kervân geçer

Gâh olur ki şâhlarına kârvân deve heme

At ü katır ü eşek deve nebât ü cân geçer

Vîrânî, 31 / 19-20 (Kaya, 2022, s. 149)

Osmanlı Devleti'nde yolların önemi daha çok savaş zamanlarında belli olmuştur. Padişahın, ordunun, top ve arabaların rahat ve kolay bir şekilde yolculuk edebilmesi için sefer öncesinde yolların durumu hakkında raporlar hazırlanmış; yetkililer tayin edilmiştir. Ordunun geçeceği yolların durumu öğrenildikten sonra gerekirse köprüler yaptırılmış, yollar tamir edilmiştir. Ayrıca ordunun konaklayacağı kervansaraylar tamir ettirilmiş, uzun yıllar boyunca ihmal edilen derbent gibi yapılar onarılmıştır (Ekin, 2017, s. 390-392).

Yolların durumu, uzun bir süre Avrupa'da da farklı olmamıştır. Çalılıklar, bataklıklar, ormanlıklar arasından oluşan toprak yollarla ulaşım sağlanmış; yol inşası ve yapımı önemsenmemiştir (Bozkurt, 2004, s. 93-94).

2. Deniz Ulaşımı

2.1. Deniz Yolu Ulaşımının Tarihî Gelişimi ve Deniz Yolu Ulaşım Araçları

Tarih boyunca kara yolu ile beraber varlığını sürdüren deniz ulaşımı, ilk zamanlarda insanların yolcu ve yük taşımak için ağaç kütükleri ve hayvan derilerinden yararlanmasıyla kullanılmıştır. Mısırlılardan sonra Minoslular, Yunanlar, Fenikeliler ve Romalılar da deniz yolu ulaşımından faydalanmıştır. Deniz ulaşımda büyük bir gelişme göstermiş ilk uygarlık olan Fenikeliler, deniz kıyılarında varlıklarını gösterdiklerinden dolayı ticaretlerini deniz yolu aracılığıyla yapmış ve birçok bölgeye çeşitli ürün yollamışlardır. M.S. IX. yüzyılda pusulanın kullanılmaya başlanmasıyla deniz yolculukları artmış, yeni kayık ve gemi türleri yapılmaya başlanmıştır. Savaşçı bir kavim olan Vikingler gemi yapımına önem vererek sağlam, hızlı ve daha fazla yük ve yolcu taşıma kapasitesine sahip olan gemiler inşa etmişler; hafif yelkenlere sahip karavelaları kullanmışlardır (Öztekin, 2004, s. 227).

X. yüzyıla gelindiğinde Çinliler, Güney Çin denizi ve Hint Okyanusunda bölgesel ticaret ağlarını kurmuşlardı. XV. yüzyılda ise Osmanlı İmparatorluğunun Avrupa'dan İpek Yoluna giden tüm kara yollarını ele geçirmesi ve vergilendirmesiyle deniz yolu ulaşımı artmaya başlamıştı. Bu yüzyıldan sonra yeni yolların arayışı başlamış, coğrafi keşiflerle ticaret ve ulaşım için yeni seçenekler oluşmuştur. İspanya, Portekiz, İngiltere, Hollanda, Fransa gibi ülkeler ilk küresel ticaret ağını kuran ülkelerden olmuştur (Hanilçe, 2009, s. 50-54).

XVI. yüzyılda kalyonların icadıyla ticaret ağı genişlemiş, sonraki yüzyılda da gemilerdeki dümen sistemi ile ilgili gelişmeler olmuş ve firkateyn gibi savaş gemileri ortaya çıkmıştır. (Öztekin, 2004, s. 227).

Sanayi devrimiyle beraber buhar gücünün kullanılması, deniz yolu ulaşım araçlarını da etkilemiştir. Buhar gücünün getirilerinden biri de gemilerin daha uzun mesafeler katetme becerisi olmuştur. Bu nedenle dünya üzerinde yeni kanallar açılmış, demir ve çelik gemilerin kullanılmasıyla deniz ulaşımı ve ticaretine güven artmıştır. XX. yüzyılın başlarından itibaren konteyner taşımacılığı gelişmiş ve deniz ulaşımı uluslararası ticarette en yoğun olarak kullanılan ulaşım biçimi olmuştur (Bozkurt ve diğer., 2018, s. 2).

2.2. Osmanlı Devleti'nde Deniz Yolu ve Klasik Şiire Yansıyan Yönleri

Deniz ulaşımı; kara yollarının emniyetsiz, bozuk, zor ve daha yavaş olmasından dolayı denize kıyısı olan Osmanlı kentlerinde tercih edilen vazgeçilmez bir unsur olmuştur. Osmanlı'nın ilk dönemlerinde bu ulaşım, şehir içi veya şehirlerarası yük ve yolcu taşımacılığında kayıklar sayesinde sağlanmıştır. Kayıkların yanı sıra savaş zamanlarında savaş gemilerinin yapıldığı ve bir donanma kuvvetinin oluşturulduğu, kara ulaşımının yanında denize kıyısı olan kentlerin fethi için deniz yolu vasıtasıyla bu ulaşım araçlarının kullanıldığı bilinmektedir (Öztekin, 2004, s. 228).

Osmanlı'nın başkenti olan İstanbul, doğal bir liman kenti olmasının getirisiyle fethinden önce de sonra da deniz ulaşımının yoğun olarak yaşandığı bir kent olmuştur. Kentte deniz ulaşımı; kentin nüfusunun fazla olmasından, kendi üretiminin yetersizliğinden ve ticarete gereksinim duyulmasından dolayı çok kullanılmıştır. İstanbul'un güvenli ve

korunaklı limanlara sahip olması da deniz yolu ulaşımının tercihindeki en önemli unsurlardan biri olmuştur (Ertuğ, 2015, s. 414). Klasik Türk şairlerinden olan Fatîn de deniz yolu kullanımına bir örnek teşkil edecek şekilde dörtlüğünde, dönemin bir deniz ulaşım aracı olan üç çifte kayığı kullanır ve sevgiliye seslenerek bu kayığın iskelede hazır bir şekilde onları beklediğini, istedikleri zaman Göksu'ya gidebileceklerini söyler:

Zevk-ı mehtâb idelim subha kadar deryâda

Virelim mâ-hasal-ı derd ü gamdan bir bâde

İşte üç çifte kayık iskelede âmâde

Mevsimidir gidelim Göksuya ey çeşm-i kebûd

Fatîn, D. / 2 (Soldan, 2005, s. 267-268)

Kara yollarının elverişsiz olmasından dolayı Hac yolu için de deniz ulaşımından faydalanılmıştır. Hacılar; İskenderiye, Cidde limanlarına giden gemileri tercih etmişler, daha hızlı ve güvenli bir şekilde yolculuklarını yapmışlardır. Osmanlı'da deniz trafiği ise İstanbul merkezli olmuş ve İstanbul- Akdeniz, İstanbul-Karadeniz, İstanbul-Afrika limanları sıkça kullanılmıştır. Özellikle İstanbul-Karadeniz limanları daha çok tercih edilmiş, gemi ve kayıklar vasıtasıyla yük ve yolcu ulaşımı sağlanmıştır (Ertuğ, 2015, s. 414). Gelibolulu Mustafa Âlî de limanların sıklıkla kullanılmasını beytinde işleyerek Akdeniz'den Karadeniz'e kadar gemilerin görüldüğüne; gemi miktarının deniz kadar çok olduğuna değinir:

Akdeniz Karadenizden çekilüp geldükçe

Bahr-ı limânı görinür gemiler deryâsı

Gelibolulu Mustafa Âlî, K. 112 / 11 (Aksoyak, 2018, s. 378)

İstanbul'un fethinin ardından kentte yeni mahalleler kurulmuş; Tophane, Fındıklı, Rumeli gibi sahillerde yeni iskân bölgeleri oluşturulmuştur. Galata, Haliç, Üsküdar, Kadıköy, Boğaziçi gibi iskelelere yakın yerlerde köyler oluşturulmuş ve İstanbul limanlarına gemilerin güvenle yanaşıp yüklerin rahat bir şekilde yükleme-boşaltma

yapmalarına olanak verilmiştir. Yapılan faaliyetler sonucunda ticaret hacmi genişlemiş ve İstanbul güvenilir bir deniz ticareti merkezi olmuştur (Ertuğ, 2015, s. 415). Ravzî de beyitlerinde Galata semtinden bahsederek İstanbul'un güzelliğine olan hayranlığını dile getirir ve semtte kayıklarla yol alınabildiğini ifade eder. Mecazi bir anlatımla hayret kayığı aracılığıyla İstanbul limanlarını dolaşan şair, Galata bölgesinde bir sevgiliyle beraber yalnız kalıp huzurla yürümeyi teklif eder:

Zevrak-ı hayret ile turma Sitanbuldan geç

Bir nigâr ile yüri şehr-i Kalata tenhâ

Ravzî, G. 83 / 4 (Aydemir, 2017, s. 166)

Ravzî, başka bir beytinde de Galata'dan bahsederek neşe ve eğlence kayığıyla bu semte uğradığını ifade eder. Bu semtte eğlenen, manevi bir coşku hâlinde olan şair, yaşadığı zevk ve keyiften dolayı gömleğini yırtma dileğini; yani kendinden geçme isteğini dile getirir:

Zevrak-ı 'îş u neşât ile Kalataya geçüp

Ravziyâ gül gibi çâk eyle girîbânları

Ravzî, G. 642 / 5 (Aydemir, 2017, s. 394)

Fetihten sonraki asırlarda Bahçekapı'dan Unkapanı'na kadar olan sahil, çeşitli yerlerden gelen gemilerle dolmuş; bunlardan vergi tahsil edilmiştir. Ana iskele konumunda olan Bahçekapı civarındaki iskeleler gidilecek yerlere göre sıralanmış ve Üsküdar, Bursa sahillerine, Galata'dan Tophane'ye kadar olan mahallelere kayıklar işlemeye başlamıştır. Ulaşımın sağlandığı yerler şehrin en haraketli bölgeleri olmuş ve buralar deniz ticaretinin en yoğun olduğu mekânlar hâline gelmiştir. İstanbul'daki yerleşkeler arasında ulaşımı sağlayan en kolay araçlar ise kayıklardır. Özellikle Eyüp semti, Eyüp Sultan türbesini barındırdığı için padişahlar ve üst seviye yöneticiler tarafından çeşitli sebeplerden dolayı ziyaret edilen bir yer olmuştur. Bu semte ulaşım ise kayıklar vasıtasıyla sağlanmış ve bu türbe çevresi asırlar boyunca buluşma yerlerinden biri olmuştur (Ertuğ, 2015, s. 415-416). Üsküdarlı Aşkî de beytinde Üsküdar semtinden bahsederek padişahın lütfuyla buradan bir ev aldığını ifade eder. Üsküdar, Eyüp gibi

semtlere olan ilgi arttığı ve kayıklar sayesinde ulaşımın kolaylaşmasından dolayı şair de bu bölgeden bir yer edindiği için sevincini paylaşır:

Pâdişâh-ı berr ü bahrün kıldugı ihsân ile

Üsküder kurbında aldum bir makâm-ı hoş-hevâ

Üsküdarlı Aşkî, Muk. 1 / 8 (Uzun, 2011, s. 651)

XIX. yüzyılın ortalarına kadar deniz ulaşımı mavna, pereme denilen küçük kayıklarla sağlanmış ve deniz yolculuğunun fiyatları devlet tarafından belirlenmiştir. Bu yüzyılda buhar gücüyle çalışan gemiler, yani vapurlar denizlerde boy göstermeye başlamıştır. İlk başlarda yabancılardan satın alınan bu gemilerin sayısı, İngiltere'den makinelerin getirilip tersanede inşa edilmesinin ardından artmaya başlamıştır (Akyıldız, 2015, s. 436).

Vapurla yolcu taşımacılığı ise ilk olarak kapitülasyonların kendilerine bu hakkı verdiğini söyleyen yabancı girişimciler tarafından başlatılmıştır. Hükümet yetkilileri bu girişimcilere yolcu ve mal taşıma haklarının olmadığını söylese de buradaki kârlı durumu gören yabancılar, çeşitli sebeplerle hükümete baskı yaparak istediklerini yaptırmışlardır. Bu gelişmelerden sonra 1844 yılında Kaptanıderya Mehmed Ali Paşa'nın önerisiyle Eser-i Hayr isimli bir vapur, yolcu taşıma işiyle görevlendirilmiştir. Bu vapur, her gün belirli bir güzergâhta yol alacak; halkın güvenli bir şekilde taşınması sağlanacaktı. Bu karardan sonra İstanbul'un ihtiyaçlarının karşılanması için ticaret vapurları oluşturulmuş ve vapurlar Gemlik, İzmit, Bandırma, Tekirdağ gibi belirli limanlarda seyahat ederek güvenlik içerisinde ticaretin yapılması sağlanmıştır (Akyıldız, 2015, s. 436).

1847 yılında vapur ücretlerinin pahalı olması ve halkın bu pahalılıktan dolayı kayıkları tercih etmesi, vapur seferlerinin sonlanmasına sebep olmuştu. Fakat halkın güvenliği, kadınların rahatça seyahat etmesini sağlamak için 1850 yılında vapur seferleri tekrar başlatılmış ve sefer ücretleri düşürülmüştür (Akyıldız, 2015, s. 437).

Vapurların çoğalmasıyla İstanbul'da bir deniz trafiği sorunu meydana gelmiş ve 3 Şubat 1851 tarihli Kayıkçı Esnafı Nizamnamesi ile kayıkçılarla yolcuların uyması gereken

kurallar düzenlenmiştir. Padişah saraylarının önünden geçerken kayıkta şemsiye açmak, tütün içmek gibi olaylar yasaklanmış; trafiğin yoğun olduğu yerlere yaklaşılırken vapurların yavaşlaması, kayıkların kıyıya yakın, vapurların ise açık yerlerde seyahat etmeleri belirlenmiş; sisli havalarda vapurların iskelelerde bekletilmeleri uygun görülmüştür (Akyıldız, 2015, s. 438).

3. Demir Yolu Ulaşımı

3.1. Demir Yolu Ulaşımının Tarihî Gelişimi ve Demir Yolu Ulaşım Araçları

XIX. yüzyıl, demir yolunun gelişimi için bir dönüm noktası olsa da yük taşımak için ray kullanımının çok eskilere dayandığı bilinmektedir. İnsanlar, ilk zamanlarda tahta, demir ve çelik gibi maddeler vasıtasıyla raylar döşemiş; yaptıkları oluklar üzerine araçları koyarak insan ya da hayvanlar yardımıyla taşıma işini gerçekleştirmişlerdir. Orta Çağ'a gelindiğinde ise daha çok demir yollar tercih edilmiş ve maden ocaklarında kömür nakletmek için demir raylarından faydalanılmıştır. Teknik olarak demir yollarından faydalanan ilk devlet ise 1630 yılında "Tramways" adlı araçları kullanan İngiltere olmuştur (Karabulut, 1997, s. 164).

Buharlı makinenin XVIII. yüzyılın sonlarına doğru geliştirilmesiyle özellikle madencilik alanında demir rayların gücünden faydalanılmaya başlanmıştır. Sonraki yüzyıla gelindiğinde ise lokomotif icat edilmiştir. Aslında lokomotiften önce şehirlerde raylar üzerinden atların çekmekte olduğu bir düzenek mevcuttur. Fakat bunların yararı sınırlı olmuştur (Akagündüz, 2016, s. 455).

Demir yollarının maden kömürü taşımak için kullanımının ardından bunların şehir içinde de kullanılması için çalışmalar başlatılmış ve ilk defa kısa hatlar olacak şekilde çok nüfuslu bölgeler birbirine bağlanmıştır. 1850 yılından itibaren birçok ülkede planlı ve plansız demir yolu projeleri hız kazanmaya başlamıştır (Karabulut, 1997, s. 165). Bu yıldan sonra demir yolu, askerî ve siyasi gücünü artırmak isteyen devletler için bir simge hâline gelmiş ve sömürgecilik ile demir yolu birbirine koşut bir çizgide giderek güçlü devletlerin odak noktası olmuştur. Sömürge devletlerinin denetimini eline almak isteyen güçlü devletler, bu ülkelerde demir yolu faaliyetlerine başlamışlar ve Latin Amerika, Afrika, Orta Doğu gibi bölgelerde demir yolu şirketleri aracılığıyla kendi

çıkarlarını korumaya özen göstererek hatlar oluşturmuşlardır. İngilizlerin sömürgelerine demir hatları oluşturduğunu gören ve bunun önemini kavrayan diğer Avrupa ülkeleri de harekete geçmeye başlamışlardır. Ruslar, Orta Asya bölgesine girip oradaki hanlıkları kendi kontrolüne alarak demir yolu çalışmalarına başlamışlardır. İtalya da demir yolu çalışmalarını başlatan ülkelerden biri olmuştur. Fakat ülkedeki siyasi meselelerden dolayı sanayileşme de yavaş gelişmiş ve bunun sonucunda demir yolu faaliyetleri de çağdaşlarına göre yavaş ilerlemiştir (Akagündüz, 2016, s. 456-457).

Demir yolu, sadece ulaşım sahasıyla kalmayıp ülkelerin birçok sistemini de olumlu etkilemiştir. Demir yolları, iktisat üzerindeki etkisini gösterip bankacılık alanını geliştirmiş; ülkedeki demir yolu gelişmişliği, savaş zamanlarında savaşın kazananını belirlemiştir. Ticaretin sağlanması, demir yolları aracılığıyla olmuş; köyler ve kasabalar da ülkenin kalkınmasına yardımcı olmuştur (Akagündüz, 2016, s. 457).

XX. yüzyılın başlarında inşa edilen önemli demir yolu hatlarından biri de Trans-Sibirya hattıdır. Bu hattın açılmasıyla köyden kente büyük bir göç dalgası olmuş, Rusya'nın Avrupa topraklarında işçi sayısı artmış ve Rus sanayisi büyük gelişim göstermiştir. Demiryolları, Sibirya'daki tahıl ve yağ üretimi gücü ülke geneline yayılmasını sağlamış; ülke iktisadına katkıda bulunmuştur. 1870'li yıllarda Almanya da demir yolu yapımına girişmiş, bu girişimlerin sonucunda askerî ve siyasi gücü yüksek bir ülke durumuna gelmiştir. Fakat demir yolları Almanya'da askerî birliklerin daha hızlı hareket etmesi önceliğiyle yapılmıştır. (Akagündüz, 2016, s. 458).

3.2. Osmanlı Devleti'nde Demir Yolu ve Klasik Şiire Yansıyan Yönleri

Osmanlı'da demir yolu çalışmaları genellikle yabancı yatırımcılar vasıtasıyla olmuştur. Osmanlı yöneticileri, demir yollarını medeniyetin bir simgesi, Batılılaşmanın bir aracı olarak görmüşlerdir. Bundan dolayı teknik bilgi ve maddi kaynaktan yoksun olan Osmanlı yöneticileri, yabancıların demir yolu faaliyetlerine her zaman sıcak bakmış; yabancı yatırımcıların imtiyazları kötü emellerle kullanmasına ses çıkarmamışlardır. Bütün olumsuz şartlara ve borçlara karşın yabancıların sürdüğü koşulların kabul edilmesi, Batılı yatırımcıların devletin sınırlı olan imkânlarını sonuna kadar kullanmalarına sebep olmuştur. Batılı devletlere sağlanan bu imtiyazlar sonucunda bu devletler, Osmanlı'yı bir sömürü aracı olarak görmüş ve demir yollarını kendi yöntem

ve isteklerine göre inşa etmişlerdir. Bu girişimler, her ne kadar daha çok Batı'nın işine gelse de Osmanlı için de faydalı olan kısımları da olmuştur. Bu faaliyetler sonucunda Osmanlı'da dış ticaret artmış ve iktisadi durgunluklara rağmen bir canlanma sağlanmıştır. Demir yollarının inşası sonrasında tarım sahasında da gelişme yaşanmış; bir göç dalgası oluşturularak demir yolları boyunca açılan tarım alanlarına, gelen göçmenler yerleştirilerek tarımın canlanması sağlanmıştır. Osmanlı devlet adamlarının demir yollarından yararlanma düşünceleri ise iktisadın yanı sıra, savaş zamanlarında demir yolları sayesinde kolayca asker sevk edebilmek, devlet merkezine uzak yerlerdeki isyanların olduğu bölgelere kolayca ulaşabilmek gibi fikirlerden oluşmaktaydı. İlerleyen zamanlarda yabancı şirketlerin Osmanlı'nın verdiği imtiyazları daha da kötüye kullanmaya başlaması ve bu durumun Osmanlı iktisadına maddi açıdan zarar vermesinden dolayı yabancılara verilen imtiyazlar azalmaya başlamış ve daha dikkatli bir siyaset izlenmiştir. Demir yolu yapımı hakkında bilgi edinilmesi, bu alanda mühendislerin yetişmesi ve işçilerin çoğalmasıyla demir yolu yapımı ve işletimi artık yavaş yavaş Osmanlı denetimine geçmeye başlamıştır (M. C. Yıldız, 2004, s. 196-199).

1850'li yılların başında İngilizler, Akdeniz sahilinden Kızıldeniz'e uzanacak bir demir yolu fikrini gündeme getirmiş ve beş yıllık bir çalışma sonucunda 1856 yılında bitirilen demir yolu hattı işletmeye açılmıştır. İskenderiye-Kahire arasında olan bu hat 211 km. idi ve Osmanlı topraklarında kurulan ilk demir yolu hattıydı. İnşa edildiği tarihlerde konum ve iktisadi olarak büyük bir öneme sahip olan bu hat, 1869 yılında Süveyş Kanalı'nın açılıp iki deniz arasında gemi nakliyatını mümkün kılmasıyla eski önemini kaybetmiştir (Tamçelik, 2000, s. 493-494).

Dünyada demir yollarının yaygınlaşmaya başladığı sıralarda Osmanlı'da tahtta olan Sultan Abdülmecid (ö.1861) de ülkesinde böyle bir gelişimi arzulamıştır. Birçok yeniliklerin getirilmeye başlandığı Tanzimat Dönemi'nde ülke güçlendirilmeye çalışılmış, bunun için birçok faaliyet yapılmıştır. Fakat bu faaliyetler için gerekli teknik bilgi, mühendis ve iş gücünden mahrum olan Osmanlı, demir yolu çalışmalarını da tek başına yapabilecek bir durumda değildi. Bu sebeple yabancı şirketlerin demir yolu çalışmaları değerlendirilmiş ve hat yapımlarında onlardan faydalanılmıştır (Tamçelik, 2000, s. 495-496).

İlk girişimlerden sonra Sultan Abdülaziz (ö.1876) döneminde devlet kendi imkânlarıyla demir yolu tesis etmek için çalışmalara başlamıştır. Ana hedefin İstanbul-Bağdat güzergâhı olduğu ilk girişimde Almanya'dan mühendisler ülkeye davet edilmiş, Demir Yolları İdaresi adıyla bir daire oluşturulmuştu. Fakat sermayesizlik gibi nedenler dolayısıyla girişim başarısız olmuştu (Yıldız, 2022, s. 55).

Sultan II. Abdülhamid (ö.1918) dönemine gelindiğinde ise Osmanlı demir yolları ile tekrar ilgilenmeye başlamıştır. Padişah, demir yollarını askerî bir zorunluluk olarak görmüş; fakat demir yollarının sınır bölgelerinin istilasının kolaylaştıracağını da düşünmüştür. Haydarpaşa'dan başlayıp Konya ve Ankara'ya uzanan demir yolları, sonraki tarihlerde Almanlara daha çok imtiyaz verilmesiyle birlikte artmış; İstanbul-Bağdat arası demir yolu tamamlanmıştır (Yıldız, 2022, s. 55-56).

Yapılan demir yolu hatları dönemin klasik Türk şairleri tarafından da göz ardı edilmemiş ve beyitlerde yer bulmuştur. Fennî, Ankara'ya yapılan demir yolu hattını şu sözlerle beyitlerine aktarır:

Yani yapıp hatt-ı hadîd celb eyledi feyz-i cedîd

Oldu âhâli müstefîd eyler du'â şâm ü seher

Meşkûr ola her gayreti ihyâ etti vilâyeti

'Âlidir 'âli himmeti var olsun ol 'âlî-güher

Târîh-i tâmım Fenniyâ olsun medâr-ı tehniyet

Buldu nevâ-yı yümn ile Ankarayı şimendifer

Fennî, T. O / 11-13 (Karadeniz, 2019, s. 80-81)

Fennî, bu beyitlerde padişahın emriyle bir demir yolu hattının kurulduğunu söyleyerek demir yolunun halka bereket ve bolluk getirdiğinden, halkın bu vasıtadan

faydalandığından ve hattın getirdiği kolaylık sebebiyle padişaha gece gündüz dua ettiğinden bahseder. Şair, sonrasında yine padişahı överek onun vilayeti canlandırdığını belirtir ve halka sunduğu hizmetler dolayısıyla padişaha teşekkür eder. Son beyitte ise bu tarihin yazılmasının sebebi olan Ankara'ya tren hattı yapılması olayını kutlar.

Sultan II. Abdülhamid, 1900 senesinde tamamen Osmanlı Devleti tarafından yapılacak olan bir Hicaz Demir Yolu fikrini ortaya atmıştır. Hicaz Demir Yolu, Osmanlı'nın kendi imkânlarıyla yaptığı ilk demir yolu olmuş ve bu demir yolunun en büyük yararı I. Dünya Savaşı sırasında görülmüştür. İstanbul'dan bölgeye asker sevki kolaylıkla yapılmış ve o bölgelerde direniş gösterilmiştir (Öztürk, 2009, s. 76-79). Yapılan bu demir yolu hattı, Ahmet Rıfat Paşa'nın tarih kıtasında ise şöyle yer bulmuştur:

Gidün çabük edâ-yı Hacca varsa istitâ'at

Sezâ evvel Resûl-i ekremi idün ziyâret

Hadîd râh mürşid-i meslek gibi tayy-ı zemîn eyler

Gidün Sultan Hamîdündür o bir râh-ı hidâyet

Hamîdiyye Hicâz Temür yolı tam müjde hüccâca

Muvaffak oldı Hân 'Abdü'l-hamîd bu 'ulvî minhâca

Ahmed Rıfat Paşa (Batur, 2006, s. 67)

Hicaz Demir Yolu için yazılan bu tarih kıtasında şair, imkânı olan herkesin bu demir yolu hattını kullanarak hacca gitmesi ve Peygamber'i ziyaret etmesi gerektiğini söyler. Hacca gitmesi dolayısı ile bu demir yolunun, mürşitlerin insanları doğru yola ulaştırması gibi yer üzerinden geçerek hidayete götürdüğünü ifade eder ve bu hattı Sultan II. Abdülhamid'in yaptırdığını belirtir. Yapılan demir yolunun hacılar için büyük bir müjde olduğunu söyledikten sonra padişahın bu yüce işi başarıyla tamamladığını

dile getirir. Görüldüğü gibi Ahmed Rıfat Paşa, Hicaz Demir Yolu açılışını böyle bir tarihle kutlar ve dönemin önemli bir olayını beyitlerine yansıtır.

4. Hava Yolu Ulaşımı

4.1. Hava Yolu Ulaşımının Tarihî Gelişimi ve Hava Yolu Ulaşım Araçları

İnsanlığın ilk uçuş denemeleri çok eskilere dayanmakla beraber ilk çağdaş uçuş, balonlar vasıtasıyla XIX. yüzyılda olmuş; havacılığın gelişimi ise XX. yüzyılda hızlanmıştır. Wright Kardeşlerin 1903 senesinde gerçekleştirmiş oldukları ilk havadan ağır motorlu uçuş, hava alanında gelişimlerin olacağının habercisi olmuş ve birkaç kişisel uçuş denemelerinin ardından askerî amaçla kullanılmak için uçuşlar yapılmaya başlanmıştır. Askerî alanda büyük faydaları olan uçaklar, özellikle dünya savaşlarında uçaklara sahip olan ülkelere büyük üstünlük sağlamış; böylece uçakların gelişiminin hızlı olmasının yolu açılmıştır. Sadece askerî alanda değil, sivil havacılıkta da kullanılmaya başlanan uçaklar; hız, konfor gibi birçok yönden üstün oldukları için ülkeler, hava yoluna büyük yatırımlar yapmışlardır (Bakırcı, 2013, s. 342).

1 Ocak 1914'te Florida'yı ayıran bir koyun karşısında ücretli bir yolcuyla gerçekleşen uçuş, dünyanın ilk tarifeli uçuşu olmuştur. Bu tarihten kısa bir süre sonra I. Dünya Savaşı patlak vermiş ve uçakların askerî faaliyetlerde kullanılmaya başlanması, ticari havacılığın da gelişmesine vesile olmuştu. II. Dünya Savaşı öncesinde ise hava yolu büyük gelişme göstermiş, yolcu taşımacılığında büyük bir artış olarak ulaşım hem konforlu hem hızlı olmaya başlamıştır. İlk zamanlarda uzun mesafe uçuş fiyatlarının çok yüksek olması nedeniyle sadece seçkin ve hükümet yetkililerinin kullandığı hava yolu, II. Dünya Savaşı'nın çıkmasıyla daha da gelişmeye başlamış; yeni hava alanları oluşturulmuş, eğitimli pilotlar yetiştirilmiştir. Savaşın ardından hava yolculukları daha yaygın bir hâle gelerek fiyatlar belirli seviyelere gelmiştir (Karakaş-Özür, 2019, s. 26).

II. Dünya Savaşı'ndan sonra hava yolu taşımacılığı sürekli bir gelişim göstermeye devam etmiştir. Bu yıllardan sonra insanların kişi başına düşen gelirinin artması, ulaşımın hızlı ve konforlu olması; insanları deniz aşırı veya uzak mesafedeki ülkelere seyahatlerinin yoğun olmasına vesile olmuştur. Hava yolu; turizm, ticaret gibi nedenlerle uzak mesafedeki yerlere seyahat eden insanların aklına ilk sırada gelmeye

başlamış; taşımacılıkta insanlar açısından büyük öneme sahip olmuştur (Batur, 2008, s. 50-51).

4.2. Osmanlı Devleti'nde Hava Yolu ve Klasik Şiire Yansıyan Yönleri

Türklerin havacılık ve uçma ile ilgili tarihleri oldukça eskidir. Cevherî (ö.1010), 1002-1010 yılları arasında Nişabur'da uçmaya teşebbüs etmiş ve uçmak için kanatlar yapmış; fakat kanatların onu yeterince taşıyamamasıyla yere çarparak vefat etmiştir. 1159 yılında Siraceddin'in (ö.1159) İstanbul'daki uçma denemesiyle hayatını kaybetmesi de Türklerin havacılıkla eskilerden beri ilgilendiğini ortaya koymaktadır. Osmanlı zamanında ise Hezarfen Ahmet Çelebi (ö.1640), bir kanatla Galata Kulesi'nden Üsküdar'a başarıyla uçmuş ve dönemin padişahı Sultan IV. Murad (ö.1640) tarafından ödüllendirilmiştir. Yine bu dönemde Lâgarî Hasan Çelebi'nin (ö.?) barutun itme gücü yardımıyla desteklenen roket-fişekle Sarayburnu'ndan Sinanpaşa Kasrı'na paraşüt benzeri bir sistemle denize başarıyla inmesi, Sultan IV. Murad tarafından mükâfatlandırılmıştır. XIX. yüzyılda Veli Direko (ö.?) ile Ahmet Hoca'nın (ö.?) kuşların kanadından esinlenerek yaptıkları bir uçuş ve 1861 yılında Bebekli Atıf Bey'in (ö.?) kanat takarak bir süre boyunca uçması da uçuş denemelerinin devamı niteliğindedir (Yalçın, 2021, s. 148-150).

XX. yüzyıla gelindiğinde dünyada sömürgecilik yarışları hızlanmış, savaşlarda hava gücünden yararlanılmaya başlanmıştır. Bunun önemini kavrayan Osmanlı idarecileri de gelişmeleri yakından takip ederek havacılığın gerekliliğini savunmuş ve bununla ilgili çalışmalar başlatmışlardır. Wright kardeşlerin ilk uçuş denemesinin ardından 1909 Aralık ayında iki tayyare İstanbul'a gelerek uçuş gösterileri yapmıştı. Bu yıldan itibaren uçakların önemi birçok yönden anlaşılmaya başlanmış, uçakların harp sahasının vazgeçilmez bir unsuru olacağı fikri ayrıca keşif amacıyla da kullanılabileceği düşünesi yaygınlaşmıştır. Bu düşünceler ve gerekçeler sonucunda bir hava teşkilatı kurulmuştur. Bu süreçte öne çıkan isimler ise Harbiye Nazırı Mahmut Şevket Paşa (ö.1913) ve Kurmay Yarbay Süreyya (İlmen) Bey (ö.1955) olmuştur. Bu isimler, hava teşkilatının gelişmesi için birçok tedbir almışlar; planlamalar yapmışlardır. 1 Haziran 1911 tarihinde ise Havacılık-Tayyare Komisyonu kurulmuştur (Yalçın, 2021, s. 150-154).

Osmanlı Devleti'nde ilk uzun hava uçuşu, 24 Ekim 1913 tarihinde yapılmıştır. Babaeski-Çorlu-Çatalca üzerinden Yeşilköy'e inen uçak, 3 saat 5 dakika boyunca havada kalmıştır. Bu ilk uçuştan sonra uçuşlar devam etmiş ve Marmara aşılıp uçuş mesafesi uzatılmıştır. Daha sonra kıtalararası bir İstanbul-Kahire seferi düzenlese de bu seferde birçok sorunla karşılaşılmıştır. Bu uçuş için milletin bağışlarıyla yabancılardan alınan uçaklar arızalanarak farklı bölgelerde düşmüş ve uçağın pilotları şehit olmuştur. Birçok denemeden sonra sefer başarıyla sonuçlanmış ve Şam'a iniş yapan ilk uçuş, Türk uçuşu olmuştur (Yalçın, 2021, s. 161-165).

Osmanlı Devleti I. Dünya Savaşı'nda Almanya yanında savaşa girmiş ve çeşitli cephelerde savaşmıştır. Özellikle Filistin Cephesi'nde Almanların ulaştırdığı ve İngilizlerden ele geçirilen uçaklarla bir hava filosu oluşturulmuş, uçaklar İtilaf Devletleri'ne karşı başarıyla kullanılmıştır. Fakat İngilizler İstanbul'u işgal etmiş, Yeşilköy'deki hava kuvvetlerini dağıtmaya çalışmışlardır. Bu sebeplerden dolayı hava kuvvetleri pilotları ve askerleri, Anadolu'ya gelerek Mustafa Kemal'in ordusunda yer almışlardır. Millî Mücadele döneminde ise 1920 yılında hava teşkilatında değişiklikler yapılmış, Ankara Hükümeti Hava Kuvvetleri Teşkilatı kurulmuştur. Millî Mücadele döneminde İngilizler tarafından desteklenen Yunanların, yüzden fazla uçağının bulunmasına karşın; Türklerin çok az sayıda uçağı vardı. Birçok cephede tek uçakla savaşan Türkler, iyi yetişmiş pilotları sayesinde sayıca çok az olmasına rağmen Yunan uçaklarına karşı başarı göstermişlerdir (Yalçın, 2021, s. 165-170).

Cumhuriyetin ilanından sonra da havacılık faaliyetleri devam etmiş, yasal ve kurumsal düzenlemeler yapılarak tesis ve araç şartları geliştirilmeye çalışılmıştır. 1925 yılında Türk Tayyare Cemiyeti kurularak Türk sivil havacılığının temelleri atılmış, 1933'te ise Türkiye'de sivil hava yolları kurma ve taşıma için Hava Yolları Devlet İşletmesi kurulmuştur (Bakırcı, 2013, s. 343-344).

Hava yolu, Osmanlı Devleti'nin ve klasik edebiyatın son zamanlarına denk geldiği için beyitlerde çok fazla yer bulamamıştır. Hava yolu ile ilgili beyitler, şairlerin o dönemde yeni çıkan ulaşım araçlarına duyduğu hayranlığı dile getirmek ve fen bilimlerini övmek gibi amaçlarla klasik Türk şiirinde kullanılmıştır. Bu beyitler de çalışmanın bir sonraki bölümünde gösterilmiştir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KLASİK TÜRK ŞİİRİNDE ULAŞIM ARAÇLARI

1. Kara Yolu Ulaşım Araçları

1.1. At

Atlar, bir ulaşım aracı olmasının yanı sıra ilk ehlileştirildiği dönemlerden itibaren siyasi, dinî, sosyal ve daha birçok alanda insanların hayatlarında büyük rol oynayan canlılardır. İlk defa Türkler tarafından ehlileştirildiği bilinen atlar, tarih boyunca ulaşımı kolaylaştıran bir hayvan olmasının yanında savaşlarda da kullanılmış; ayrıca etinden ve sütünden de faydalanılan canlılar olmuşlardır. Öyle ki Türkler, hayatlarını hep at sırtında geçirmişler; birçok faaliyetlerini yine at üstünde yapmaya alışmışlardı. Küçük yaşlardan itibaren bir hayat tarzı hâline gelen ata binmek, Türklerde atla ilgili yüksek bir kültür oluşturmuştur. Türkler, at üstünde avlanıyorlar, savaşıyorlar, yemek yiyorlar ve hatta bazı dönemlerde uyuyorlardı. Bunların dışında at üzerinde yapılan spor faaliyetleri de bir hayli fazlaydı. At üzerinde birçok oyun oynanıyor, at yarışları yapılıyordu. İktisadi yönden de birçok faydası olan atın yağı ve sütünden yararlanılarak kımızlar yapılıyor, belirli ticari bölgelerde attan üretilmiş olan bu kımız ve yağların ticareti yapılıyordu. Ayrıca fazlaca olan atlar, Çin gibi ülkelere satılıyor ve karşılığında ipek alınıyordu. Dinî açıdan da önemli bir yere sahip olan atlar, Türklerin manevi âlem inancı sebebiyle çoğu zaman sahipleriyle birlikte gömülmüşlerdir. Atlar, sahipleri öldükten sonra onlarla gömülüyor; bazen de dinî inançlar doğrultusunda Tanrı'ya kurban ediliyorlardı. Türkler, kendi aralarında gerçekleştirdikleri törenlerde ve diğer milletlerle olan toplantılarında at kurban ediyor ve kurban edilen bu at, Türkler tarafından kutlu görülüyordu (Durmuş, 2021, s. 2-4).

Türkler tarafından ata verilen bu değer, Selçuklu ve Osmanlı Devleti'nde de devam etmiştir. Selçuklu ve Osmanlı devlet adamları, saray dışında bir yere gidileceği zaman vasıta olarak sadece at kullanmışlar; attan başka bir ulaşım aracıyla yolculuk yapmayı küçüklük saymışlardır. Bu anlayış uzun bir süre varlığını korumuş; saltanat kayıkları, fayton gibi vasıtalar tasarlanıncaya kadar devlet adamları karada at ile yolculuk yapmışlardır. Osmanlı Devleti'nde askerî birlikler de genellikle atlı askerlerden

meydana gelmiş, savaş sırasında atların düşman eline geçmemesi için tedbirler alınmıştır. At, Osmanlı Devleti'nde savaş sırasında haberleşme ve ulaşımda ana vasıta olarak kullanılmış; Osmanlı haberleşme teşkilatında büyük öneme sahip olmuştur. Bunların dışında atların neslinin korunması ve iyi cins atların yetiştirilmesi için at çiftlikleri kurulmuş, atların bakımı için insanlar çalıştırılmıştır (Halaçoğlu, 1991, s. 29-30).

Klasik Türk şiiri anlayışının oluşmaya başladığı XIV. yüzyıldan etkisini yitirmeye başladığı XX. yüzyıla kadar at, klasik şiirde kelimelerin gittikçe zenginleşmesiyle birlikte birçok farklı kelimeyle karşımıza çıkmaktadır. Esb, rahş, semend, kümeyt, feres, tevsen, eşheb gibi kelimeler en sık kullanılan at isimleri olmuş; bunların dışında Aşkar, Burak, Düldül, Refref, Şebdiz gibi tarihî, dinî ve efsanevi kişilere ait özel at isimleri de var olmuştur. Atlar, klasik Türk şiirinde renkleri, hızlı ve çabuk olmaları, güzellikleri, boyları, cüsseleri, yürüyüşleri gibi birçok bakımdan farklı vasıflarla anılmışlar; sevgiliyi anlatmak, belli duygu ve durumları ifade etmek, tarihî, efsanevi ve dinî şahıslara ait olmaları gibi sebeplerle kullanılmıştır. Bülent Kaya da atların klasik şiirdeki yerini incelediği *Divan Şiirinde At ve Şiirlerde İşlenişi* başlıklı makalesinde atların tarihî geçmişi ve Türkler için önemini anlattıktan sonra atların klasik şiirde birçok isimle anıldığını, çeşitli sıfatlarla beyitlerde yer bulduğunu belirtir ve örnekler verir. (2017, 86-99)

Klasik Türk şairlerinden Hevâyî, bahsedildiği gibi Osmanlı dönemindeki erkeklerin arabaya binmeyi küçüklük olarak görme ve seyahate çıkacakları zaman genellikle atları tercih etme durumunu beytine yansıtır. Edirne yolculuğunu at ile gerçekleştiren şair, yol boyunca arabaya binmekten kaçınmıştır:

Geldikde bu kez Edrineye yolda Hevâyî

Gerdûneye hiç binmedi hep **at** ile geldi

Hevâyî, G. 157 / 5 (Çakır, 1998, s. 82)

Klasik Türk şiirinde atın toynağı, nalı gibi unsurlar şeklinden dolayı hilale benzetilir ve sevgili veya padişah gibi kişileri övmek, güzelliğinden bahsetmek gibi amaçlarla

kullanılır. Bastığı her yere şeref veren ve gökyüzünde seyreden sevgilinin atı, güya gökte nalıyla hilale benzeyen izler bırakır:

Her menzile ki **sümm-i semend**ün şeref vire

Ger ire mâh-ı nev yiri saff-ı ni‘âl ola

Şeyhî, K. 7 / 2 (Biltekin, 2018, s. 65)

Gökyüzünde duran güneş ve ay, sevgilinin hilale benzeyen at nalının izlerine yüz sürse dahi onun değerine ulaşamaz:

Meh ü hûrşid-i felek düşse yüzin sürse n’ola

Anda kim **na‘l-i semend**inden ola **şekl-i hilâl**

Gülşenî, K. 15 / 16 (Kulat, 2010, s. 128)

Beyte göre ay ve Çoban Yıldızı sevgilinin kölesidir. Onların köleliklerine dalalet ise kulaktaki küpedir. Şeklen at nalına benzeyen ay, aynı zamanda kulak biçimindedir ve bir köle gibi kulağına Çoban Yıldızı’ndan bir küpe takmıştır:

Bir şeh-süvâre bende oldı ki mâh u Zühre

Nâ‘l-i süm-i semendin idindi gûşvâre

Gülşenî, G. 16 / 7 (Kulat, 2010, s. 165)

Gökteki hilal, şeklini şehzadenin atının nalından alır:

Şeh-zâde-pâdşâh-ı cihân hân[1] Ahmedün

Na‘l-i semendi ‘aksidür ol görinen **hilâl**

Münîrî, K. 28 / 15 (Ersoy, 2017, s. 123)

[1] Kaynaktaki “hân-ı” ifadesi vezin ve anlam gereği düzeltilmiştir.

Sevgilinin atının nalı, âşığın kanlı gözlerine şafaktaki hilal gibi görünür. Kanlı göz ile şafak vaktindeki kızıllıkla bir benzetme ilişkisi kurulur ve sevgilinin ayrılığı karşısındaki hüzün böyle bir resimle betimlenir:

Gûyâ ki **hilâl** idi görinürdi şafakdan

Kanlu yaşum içinde anun **na'l-i semend**i

Tâcî-Zâde Ca'fer Çelebi, G. 221 / 2 (Erünsal, 2018, s. 500)

At; sevgilinin naz, sitem, güzellik, işve, umursamazlık gibi bazı niteliklerini belirtmek için mecazi anlamlarla da kullanılır. Klasik şiirde sıkça kullanılan motiflerden biri olan sevgilinin nazlı oluşu, bir ulaşım aracı olan at üzerinden de sıkça anlatılır. Sevgili, gönül alan usta bir binicidir ve güzellik meydanında naz atı ile dolaşır. Bu naz atının üstünde gönül çelici hareketlerle âşıkları kendine hayran bırakarak yol alır:

Hüsn meydânında **esb-i nâzıla** cevlân[2] ider

Dil-rübâlar serveri bir şeh-süvârum var benüm

Edirneli Nazmî, G. 4424 / 2 (Üst, 2018, s. 2372)

Sevgili, güzel olması sebebiyle oldukça nazlıdır ve âşığa kolay kolay yüz vermez. Âşık da budan dolayı cefa çeker ve kederli bir hâl takınır. Sevgili, âşığa karşı umursamaz tavrını göstermek için de naz atına biner ve karşısına çıkan âşıkları bu atın ayakları altında ezmek ister:

Dem bu demdir ki bu dem 'âşıkı çignetmek için

Oldı her şâh-ı hasen **eşheb-i nâz**ına süvâr

Hasmî, K. 7 / 32 (Selçuk, 2007, s. 151)

[2] Kaynaktaki "cevelân" ifadesi vezin ve anlam gereği düzeltilmiştir.

Sevgili, güzellik meydanında naz atına binerek güzelliği ve zarafetiyle ilerler. Bu meydanda onun karşısında durabilecek hiçbir şey yoktur. Tüm görkemiyle, çekiciliğiyle ve cilvesiyle âşığa naz ile yaklaşır ve âşığın hayallerinin bile ötesine geçer:

Bine **esb-i nâzına** meydân-ı hüsn içre o şeh

Pâyidâr olmak ne mümkün önüne hayâller

Nûrî İbrahim, G. 62 / 3 (Güngör, 2013, s. 144)

Güzellik arsasında sevgilinin karşısına çıkabilecek; yani onun güzelliğini geçebilecek hiçbir rakip yoktur. Bundan dolayı sevgili, naz atına binmeli ve bu güzellik arsasının meydanında gönül rahatlığıyla at koşturmalıdır:

Yok sabâhat ‘arsasında hîç sana dizgin gerer

Ey süvâr-ı **esb-i nâz**um sür hemân meydâna at

Bolulu Hanif, G. 13 / 2 (Başer, 2018, s. 148)

Adlî, sevgilinin ruhuna bıraktığı etkiyi anlatmak için “can üzengisi” kavramını kullanır ve sevgilinin bu üzengiye basarak naz atına binmesini ister. Sevgili, bu atla güzellik meydanında ayağını sağlam basarak gezmelidir; yani güzelliğine yaraşır bir biçimde davranmalıdır çünkü sevgilinin nazı dolayısıyla âşığın cefa çekmesi, alışılmış bir durumdur:

Ey süvâr-ı **esb-i nâz** olan rikâb-ı câna bas

Hüsn meydânı senindir ayağın merdâne bas

Adlî, Mat. 149 / 1 (Bayram, 2018, s. 186)

Güzeller, naz atına binip siyah kaşlarını âşıklara karşı bükerler ve her yana cilve yaparlar. Sevgili, naz atının üstünde umursamaz tavırlar sergiler ve âşığa yüz vermez:

Semend-i nâza binmişler iderler her yana cilve

Siyâh ebrûlarını çîn idüp şöyle zîbâlar

Sebzî, G. 249 / 3 (Yekbaş, 2011, s. 386)

Bâkî de “naz atı” ifadesini kullanarak sevgilinin onu atının ayakları altında ezdiğini söyler ve ezilen gönlünde yârinin at nalının izlerinin oluştuğunu dile getirir. Sevgili, şairin gönlünü ezip geçer; nazlı davranarak umursamazlığını gösterir. Âşık da sevgilinin açtığı derin yaralarla kahrolur:

Esb-i nâz ile beni yâr kılupdur pâ-mâl

Na‘ller şekli ana sînede olmışdur dâl

Bâkî, G. 294 / 1 (Küçük, 2015, s. 282)

Ahmed Nâmî, lütuf atının ayakları altında ezilmeyi sevgilinin ona reva görmemesini ister. Eğer sevgili naz atının dizginlerini sıkı tutmazsa âşığın yakıcı ahları her yeri saracaktır:

Pâ-mâl-i **esb-i lutf**a revâ görme cevrüni

Şâhâ ‘inân-ı nâzı sakın sûz-ı âh alur

Ahmed Nâmî, G. 94 / 3 (Yenikale, 2017a, s. 146)

Sevgiliyle beraber olmak için hiçbir şeyden çekinmeyen, sadece onunla olmanın hayalini kuran âşık; bu emele atın ayakları altında ezilerek kavuşacak olsa da başına gelecekleri büyük bir hevesle kabul eder. Hayal, bir ahıra benzetilir ve sevgilinin lütuf atının her daim bu ahırda âşığı ezmesi arzulanır:

N’ola pâ-mâl-i **esb-i lutf**ı olsam Haşmetâ her dem

Var ıstabl-ı hayâlinde benim haylî murâdâtım

Haşmet, Muk. 2 / 2 (Aksoyak ve Aslan, 2018, s. 240)

Sevgili, istiğna atına yani umursamazlık atına bindiği için âşığa inatla, hırçınlıkla yaklaşır. Âşık da bu at üzerinde hızla giden sevgilinin durması için naz ve cefadan oluşan at dizginlerini çekmesi, atını yavaşlatması için ona yalvarır:

Niçün ser-keşlük eyler ol süvâr-ı **esb-i istignâ**

‘İnân-ı cevr u nâzı çek diyü ol yâre yalvarsam

Bolulu Hanif, G. 85 / 4 (Başer, 2018, s. 292)

Sevgilinin işveli olma özelliği onun naz atına binmesinden dolayıdır ve bu durum, güzellerin doğasında vardır. Güzeller, bu işve atıyla süratli bir şekilde salına salına yol alırlar ve âşıklar da onların yolunda ezilmeyi göze alıp bundan hoşnut olurlar:

Pâ-mâl-i **esb-i ‘işve** eden Vehbiyâ beni

Dilberlerin hırâm-ı levendâne şeklidir

Sünbülzâde Vehbî, G. 54 / 5 (Yenikale, 2017b, s. 368)

Sevgili, güzellik atının sürücüsü ve padişahların en güzelidir. O, asaleti ve görkemli güzelliğiyle padişaha benzer ve güzellik atının üstünde yol alırken saçları da sağlı sollu bir şekilde hükümdar tuğları gibi salınır:

Şehlerün zeynisin **esb-i hüsn** ile ey şeh-süvâr

İki zülfün sana olmış saglu sollu iki tug

Muhyî, G. 353 / 2 (Arslan, 2020, s. 364)

Sevgili, klasik Türk şiirinde güzelliğinden dolayı büyücü olarak da nitelendirilir. Sevgilinin saçı, gözü, gamzesi gibi güzellik unsurları büyü yapan birer cadıdır. Sebzî’ye göre de sihir atına binen sevgili, saçlarını kamçı olarak kullanarak etrafındakileri kendine çeker. Sevgilinin büyüleyici güzel gözleri, hile yolu ile gönüllere girer:

Semend-i sihre binmişler idüp gîsûların kamçı

İderler mekri halka gözleri sehhâreler gördüm

Sebzî, G. 500 / 2 (Yekbaş, 2011, s. 525)

Lebîb, kasidesinde Çeteci El-Hâc ‘Abdu’llâh Paşa’ya bir düşmanını şikâyet eder ve paşanın böyle hile atına binmiş kişilere dizgin vermemesini ister. Bu kişiler çeşitli

oyunlarla nice insanın hakkına girerler ve onları zayıf düşürürler. Bundan dolayı güç sahibi insanlar mazlumun yanında olmalı ve onların hakkını savunmalıdırlar:

Verme dizgin kerem et böyle sitem-pîşelere

Tevsen-i mekr ile eyler niçesin zâr u nizâr

Lebîb, K. 19 / 27 (Kurtoğlu, 2017, s. 127)

At; saadet, emel, heves, şükür, hışım, cefa, sabır, gam, şevk, cevr vb. kelimelerle belli duyguları ve durumları ifade etmek için de sıkça kullanılır. Bela meydanında zorluklarla mücadele etmek için şevk atına binilmesi gereklidir. Bundan dolayı şair, mert insanlara seslenerek bela avına çıkmayı ister ve yaşadığı zorluklara âdeta meydan okur. Şair, şevk atıyla karşılaştığı sıkıntıları avlayacak ve bela meydanında arzuyla dolaşacaktır:

Meydân-ı ibtilâda sürüp **şevk rahşı**nı

Merdân gelün şikâr-ı belâ idelüm taleb

Hakîkî, K. 58 / 7 (Boz, 2017, s. 125)

Padişah, mutluluk atına binmeli ve meydanda özgürce dolaşmalıdır. Çünkü Allah, talih atını padişaha boyun eğdirmiştir ve meydan artık padişahındır. Hükümdar, gönül rahatlığıyla hür bir şekilde hüküm sürmelidir:

Meydân senündür eyle şehâ şeh-süvârlık

Esb-i sa‘âdeti sana râm itdi çün Hudâ

Kara Fazlî, K. 22 / 22 (Özkat, 2005, s. 190)

Bahtın yıldızlar ordusunun ayakları altında çiğnenen âşık, umut atıyla gökyüzü ovasını dolaşır. Yani şair, yaşadığı talihsizliklerin zorluğuna rağmen umudundan vazgeçmez:

Sipeh-i encüm-i bahtım n’ola pâmâl olsa

Nûriyâ **esb-i emel** deşt-i sipihri tolanur

Nûrî, G. 20 / 9 (Yılmaz, 2010, s. 123)

Abdülmecit Sivâsî, dünyanın geçiciliğini vurgulamak ve her şeyin bir anlık heves olduğunu ifade etmek için "heves atı" kavramını kullanır. Dünyada boş arzulara kapılmamak gerektiğini anlatmak için kendisinin de senelerce anlamsız tutkular peşinde heves atıyla koştuğunu söyler:

Bu dâr-ı fenâ içre bir sâhaya geldim ben

Esb-i hevese bindim birkaç sene yeldim ben

Abdülmecit Sivâsî, 75 / 1 (Ay, 2014, s. 257)

Karşılaşılan belalara karşı sabırla yaklaşılması, her işin sonunun gözetilmesi gerekir. Sabır eyleminin ardından lütfa erilmesi durumunda ise yapılacak en güzel şey şükretmektir. Bunun için de şükür atına binilmeli ve yayan kalınmamalıdır. Yayan kalmamaktan kasıt, başına gelen her türlü iyi ve kötü işlerin Allah'tan geldiğine inanmak ve olayları tevekkülle karşılamaktır. Yani başarılı olunan her işin sonunda kendini ön plana çıkarmamak, bencillik etmemek gereklidir:

Ya'ni sabr eyle belâya her işün sonun gözet

Lutfa irersen **esb-i şükr**e bin sakın kalma yayan

Abdülmecit Sivâsî, 76 / 13 (Ay, 2014, s. 259)

Bursalı Rahmî, padişahın kudretini anlatmak için "öfke atı" kavramını kullanır. Padişahın hışım atı öylesine kudretlidir ki gökteki güneş bile onun korkusundan titrer. Bu öfkeden dolayı çıkan fırtınadan çimen mülkündeki nergis bile korkuyla çırpınır. Şair, padişahı övmek için doğa unsurlarından faydalanır ve onun gücünün, öfkesinin büyüklüğünü beytine yansıtır:

Hışm-ı esbün göricek gökde güneş lerze ider

Sarsar ugrarsa çemen mülkine ditrer nergis

Bursalı Rahmî, K. 9 / 26 (Erdoğan, 2017, s. 77)

Nazlı sevgili, gam yolunda cefa atına binip yalvaran âşıkları ayaklar altına alır. Bundan mutlu olan âşıklar, sevgilinin cefasından çekinmezler ve bunun için yalvarırlar. Sevgilinin cefa atına binmesinden mutluluk duyan âşıklar için en güzel şey, sevgilinin atıyla ezilmektir:

Pâ-mâl eder ‘uşşâk-ı niyâzı reh-i gamda

Şâd ol şeh-i nâz **esb-i cefâ**sına binince

Lâzikîzâde Feyzullah Nâfiz, G. 564 / 5 (Demir, 2017, s. 455)

Âşığın sinesinde oluşan izler yara değildir; gam padişahı onun göğsünde konar göçer bir şekilde yaşadığı için bu izler bela atının nal izleridir:

Zahm-ı ni‘âl-i **esb-i belâ**dur degül o dâg

Ey Şânî sînem üzre şeh-i gam konar göçer

Şânî, G. 54 / 5 (Tunç, 2017, s. 141)

At; yardım, zafer, çaba, fetih, talih gibi anlamlarla da kullanılır. Padişah, dünyayı fethetmek arzusuyla zafer atına biner ve dörtnala koşturur. Hükümdarın sefer için kararlı bir duruş sergilemesi, istediği yerleri çabucak fethetmesini sağlar:

Koşmaga ‘azm-i husrev-i gîtî-sitân ile

Oldı **semend-i nusret**e çâbük-süvâr feth

Üsküdarlı Aşkî, K. 19 / 7 (Uzun, 2011, s. 165).

Üsküdarlı Aşkî, çabalamanın bir yere kadar olduğunu, kadere hoşnutluk ile razı olunması gerektiğini anlatmak için “çaba atı” tamlamasını kullanır. Çaba atıyla ancak belirli bir mesafe alınabilir ve sabır dizginlerinin bir yerden sonra rıza eline teslim edilmesi gerekir. Şair, sabır kavramından da faydalanarak tevekkül etmenin önemini beytinde işler:

Gördüm **semend-i himmet** sa‘y ile menzil almaz

‘Işkî ‘inân-ı sabrı dest-i rızâya virdüm

Üsküdarlı Aşkî, G. 310 / 7 (Uzun, 2011, s. 496).

Padişahın seferde zafer kazanması için Allah’a dua eden Dürrî Ahmet Efendi, onun talih atına binerek fetihlerini gerçekleştirmesini ister. Şair, fetih ve zaferlerin talih atına rehber olacağını düşünmektedir:

Hak Teʿâlâ düşmene dâ’im seni mansûr idüp

Tevsen-i ikbâlüne rehber ola feth ü zafer

Dürrî Ahmed Efendi, K. 44 / 33 (Vural, 2019, s. 205)

Devlet atının dizginlerini zapt etmek zordur ve herkes bunu layığıyla yerine getiremez. Devleti iyi bir şekilde yönetmek için kuvvetli bir olgunluğa, sağlam ve açık bir bahta sahip olmak elzemdir:

Kemâl-i kuvveti bârû-yı bahtı olmayan kimse

Degil şâyeste-i zabt-ı ‘inân-ı **eşheb-i devlet**

Hasmî, G. 35 / 6 (Selçuk, 2007, s. 227)

At, felek ve gökyüzü anlatılarıyla beraber de kullanılır. Ubeydî, âşıkların ahından şüphe edilmemesi gerektiğini vurgulamak için doğa olaylarını kullanarak bir benzetme yapar ve gökte şimşek oluşmasını, feleğin kendi atını kırbaçlaması olarak ifade eder. Âşığın sevgilinin acısından dolayı çektiği sıkıntılar, şimşekten bir kırbaca benzetilir ve felek atı bununla gökte yol alır:

ʿUbeydî kalmasa şübhe biz âh-ı ʿâşıkdan

Felek semendine urmazdı tâziyâne şihâb

Ubeydî, G. 12 / 5 (Arslan, 2013, s. 283)

Güneş, doğudan gökyüzü atına binip batıya doğru bir günlük bir yola çıkarak seyrini tamamlar. Gökyüzü atıyla beraber bir ulak gibi hızlıca yol alır; böylece gündüzün ve gecenin oluşmasını sağlar:

Semend-i âsumân ile diyâr-ı şarkdan hurşîd

Sevâd-ı şâma bir günde varur çâbük ulagundur

Ubeydî, G. 81 / 2 (Arslan, 2013, s. 340)

At, şairin kalemiyle ilgili nitelikleri ifade etmek için de kullanılır. Şair, gücünü ve kuvvetini arzular üzerine yoğunlaştırmaz ve şairlik yeteneğini boş emeller uğruna kullanmaz. Bundan dolayı onun kalem atı; hızlı bir şekilde, emin edalarla meydanda koşturur:

Olaydı tâkat u tâbım murâd üzre eger

Kümeyt-i hâme ider miydi böyle cevlânı

Mehmed Adlî, K. 12 / 31 (Baltalı, 2016, s. 60)

Mehmed Adlî, söz söyleme ustalığını bir meydan tasavvuru içine dâhil ederek bu meydanda kendi söz atının en hızlı at olduğunu söyler. Şair; yaratıcılığını, hayalinin gücü ve sanatkâr doğasını bir ata benzeterek bu atın gümüş bir göğüs zırhı kazandığını, şiirdeki yetenekleri dolayısıyla övgüye mazhar olduğunu ve ödül kazandığını dile getirir:

Bu meydân-ı belâgatde o denlü **yügrük** olmazdı

Semend-i tab‘-ı ‘Adlî aldı sîmîn sîne-bend öndül

Mehmed Adlî, G. 82 / 5 (Baltalı, 2016, s. 100)

Şair, becerikli bir söz ustası olduğu için yazdığı şiirlerin temeli sağlamdır ve sözleri herkese haz verir. Bundan dolayı kalem atının yeteneğini sergilemesi doğru ve uygun bir davranıştır. Kalem atı, şairlik yeteneğinin gösterildiği yerde özgüvenle yol alır:

Münâsibdür **kümeyt-i kilk-i tab‘**um cilvegâh itse

Bu şi‘rün ‘İsmetî hazz eyledüm gâyet zemîninden

İsmetî, G. 71 / 5 (Günaydın, 2020, s. 161)

At, dinî anlatımlarda da yer bulur. Mesela Lebîb, tevekkül etmenin önemini belirtmek için “tevekkül atı” kavramından yararlanır. Dilinde zafer ayetleri, elinde ibadet tesbihi olan kişi, yüce Allah’ın yardımına mazhar olacak ve gösterdiği sadakatin sonunda istediği şeye ulaşacaktır. Böylece kişinin zaferden zafere koşmasının en büyük sebebi de tevekkül atına binerek yol alması olacaktır:

Dilinde âyet-i nusret elinde sübha-i tâʿat

Tevekkül eşhebinde müstaʿîn-i hâlık-ı mifdâl

Lebîb, K. 43 / 9 (Kurtoğlu, 2017, s. 241)

Atın renkleri de klasik Türk şiirinde işlenen konulardan biridir. “Siyah renkli, gül renkli, gece renkli, sarı renkli at” gibi ifadeler beyitlerde birçok konuyu nitelemek için kullanılır. Sabahattin Küçük de *Nefi’de At Sevgisi* başlıklı makalesinde klasik Türk şiirinde adı geçen at isimlerini renklerine göre sıralar ve atların çeşitli anlamlara gelecek şekilde birçok renkle tasvir edildiğini söyler. (1989, 503-516)

Hidayet Çelebi, sevgiliyi kastederek onun da kendi gibi cesaretle etrafta dolaşmasını ister ve gül renkli atın ansızın suyu görüp ürkmesi örneğini vererek yaşanılacak şeylerden korkmamasını öğütler. Gül renkli at, sevgilinin güzelliği ve zarifliği için kullanırken aynı zamanda atın ürkek ve korkak vasıflarına dikkat çekilir:

Yirme iy yir gögsüni men tek o cevlân eylegeç

Olmaya **gülgûn semend**i ürke nâ-geh cû görüp

Hidayet Çelebi, G. 12 / 4 (Sona, 2006, s. 72)

Sevgili, fil gibi kuvvetli bir aslanın misk kokulu ceylanı avlaması gibi güzelliğiyle, kudretiyle âşığı gece renkli bir atla avlar. Bunu sevgiliden başkası yapamaz. Çünkü o, zarifliği ve ihtişamı temsil eden gece rengi bir atla avlanır. Âşık da bu güzellik karşısında zayıf bir av gibi onun tuzağına düşer:

Kanı bir şeh **esb-i şeb-reng** ile senden gayrı kim

Âhu-yı müşgîni şîr-i pîl-zûr ide kemîn

Şevkî, K. / 41 (Durmuş ve Canım, 2018, s. 79)

Tarihî, dinî ve efsanevi karakterlerin atları da kullanılan unsurlardandır. Klasik Türk şairlerinden Sâdık da Hüsrev ve Şirin'in atları Gülgun ve Şebdiz'i beyitlerinde anar. Gülgun'un gül renkli anlamından yola çıkarak bu atı sevgilinin yanağına; Şebdiz'in de gece rengi anlamından faydalanarak onu ayva tüylerine benzetir:

Geçmeye bir Husrev ü Şîrîn dehen meydânda

'Aks-i la'l-i 'ârızı **Gülgûn** hattı **Şebdîz** ola

Sâdık, 398 / 12 (Sunal, 2014, s. 527)

Esb-i Gülgûnunla irişmez 'ızârun lutfına

Bâd-ı subha Husrev-i gül-berg-i ter itse **feres**

Sâdık, 173 / 4 (Sunal, 2014, s. 376)

Burak da anılan bir diğer özel attır. Burak, kaynaklara göre Hz. Muhammed'in Miraç olayı sırasında semaya yükselirken bindiği saf ve parlak renkli attır. Bu at, kaynaklarda beyaz renkli ve çok süratli, katırla eşek arası bir yapıya sahip bir at olarak tasvir edilir (Öz, 1992, s. 417). Klasik şiirde de bu mucize sıklıkla yer alır ve Hz. Muhammed'in bindiği bu at, aşağıdaki beyit örneklerinde olduğu gibi hızı ve güzelliği, gökyüzüne yükselebilen bir at olması gibi özellikleri nedeniyle şiirlere konu olur:

Eylese menzil-be-menzil âsmân-ı hüsni seyr

Tan degül çün **esb**-i hüsn anun **Burâk**ıdur henüz

Muhyî, G. 275 / 8 (Arslan, 2020, s. 294)

Müjde-i vuslat ile da'vete geldi götürüp

Bir hümâ-sâye **Burâk esb**-i hümâyûn-sîmâ

Yahyâ Nazîm, K. 3 / 114 (Çakır, 2018, s. 167)

Rüstem, Behram, Battal Gazi ve Hz. Hamza gibi karakterlerin atı olan Aşkar da şiirlerde boyutu, hızı, gücü, ölümsüzlüğü, nalından kıvılcım çıkartması gibi özellikleriyle işlenir (Kaya, 2017, s. 89). Rüstem'in atı olan Aşkar'ı artık kimse hatırlamaz. Çünkü etrafta onun gibi birçok at dolaşmaktadır:

Rüstemün **Aşkar**-ı dîv-zâdını kim yâd eyler

Kim görürken bu kadar **esb**-i küheylân hâlâ

Nazîr İbrahim, K. 16 / 3 (Şengün, 2006, s. 369)

Bir başka tarihî at olan Düldül, Mısır hükümdarı Mukavkıs'ın Hz. Muhammed'e hediye ettiği bir attır. Kaynaklarda hızlı yürüyüşü ve çevikliğinden dolayı kirpi anlamına gelen "Düldül" adı verildiğinden bahsedilir. Hz. Muhammed, bu atı daha sonra Hz. Ali'ye verir (Yardım, 1994, s. 20). Aşağıdaki beyitlerden de anlaşılacağı üzere bu at, genellikle Hz. Ali'yle beraber anılır. İlk beyitte şair, kendi şiirini övmek amacıyla Hz. Ali'nin atı olan Düldül'ü kullanır. Şair, hüner meydanının Hz. Ali'sidir ve kalemi Zülfikar; atı ise Düldül'dür. Benzer şekilde sonraki beyitte de şair, nazım ülkesinin Hz. Ali'si olduğunu ve atının da Düldül olduğunu ifade ederek kendini över:

Bu meydân-ı hünerde Haydar-ı Kerrârdur 'Adlî

Elinde Zü'l-fekârı hâme **esb-i tıyneti Düldül**

Mehmed Adlî, G. 81 / 5 (Baltalı, 2016, s. 100)

Mülk-i nazmun Hayder-i Kerrârı oldun var ise

Esb-i tab'undur Rehâyî şimdi **Düldül**den garaz

Rehâyî, G. 45 / 5 (Yerdemir, 2007, s. 100)

Refref, Hz. Muhammed'in Miraç sırasında bindiğine inanılan bir diğer atın adıdır. Fakat bu at, ayet ve hadislerde geçmez. Refref'in anlamı parlamak ve süratle hareket etme anlamında olduğu için Peygamber'in asıl atı olan Burak'la beraber de kullanılır

(Taşpınar, 2007, s. 534). Hz. Muhammed, Refref atı vasıtasıyla göğe çıkar ve Allah, Cebrail aracılığıyla derin anlam ve hikmet dolu *Kur'an* ayetlerini ona ulaştırır:

Bist ü Heşt harf oldı Hakdan geldi Cibrîl Ahmede

Harf-i mu'cem **Refref** oldı eyledi mi'râc-ı 'aşk

Muhîtî, G. 119 / 6 (Şahin, 2022, s. 326)

1.2. Eşek / Katır

Eşek, Osmanlı Devleti'nde kara ulaşımı ve nakliyatında genellikle kısa mesafelerde kullanılan hayvanlardan biridir. Eşekler; dayanıklı olmaları, taşıma güçlerinin fazla olması gibi nedenlerle eşya ve insan taşımada kullanılmış; şehir ile köyler arasındaki mesafelerde insanlara yardımcı olmuştur. Ticari amaçla yapılan seyahatlerde kervanları develer, atlar, eşekler ve katırlar oluşturmuştur. Büyük çaptaki kervanlarda yaklaşık iki bin beş yüz, orta çaptakilerde bin, küçük çaptaki kervanlarda ise yüzü bulan sayılarda deve, at ve katır kullanılmıştır. Bu eşek ve katırlar, yaklaşık seksen yedi kilo yük taşıyabilmişlerdir (Öztürk, 2009, s. 11-12).

Klasik Türk şiirinde ise eşek, har, merkep, katır gibi kelimelerle anılan eşek; gerçek ve mecazi olarak birçok farklı anlamda kullanılır. Verdî Kâsım, beytinde çiftçilerden bahsederek onların değirmenlerde çalışmaya gittiklerini fakat altlarında ne eşek ne de at olduğunu, yayan bir şekilde yol almaya çalıştıklarını söyler. Kısa mesafelerde eşeğin bir binek hayvanı olarak kullanılmasını beytine yansıtan şair, hiçbir desteği olmayan insanların sağa sola yalpaladıklarını anlatır. Yeterli beceriye sahip olmayan kişilerin boş hayaller kurması, değirmene varma isteği olarak ifade edilir:

Çiftciden ol garîb saga vü sola çarpanır

Ne atı var ne **eşek** degirmene varsam der

Verdî Kâsım, G. 43 / 5 (Demirkol, 2019, s. 42)

Eşek, beyitlerde genellikle âşığın rakibini tanımlamak için kullanılan sıfatlardan biridir ve bu rakip; sevgilinin peşini bırakmayan, sürekli onun etrafında dönen, âşığa türlü

zorluklar çıkaran bir eşek olarak nitelenir. Sevgili, bir gül bahçesine; rakip ise eşeğe benzetilir. Sevgilinin meclisinde rakibin olmasına şaşılmaması gerekir. Çünkü çiçek bahçelerinde her zaman eşekler bulunur. Eşeklerin bahçelerde otlamaları, sevgilinin yanından ayrılmayan rakibe gönderme yapılarak anlatılır:

Meclisünden hâlî olmazsa rakîb olmaz ʿaceb

Çün meseldür kim **eşek** başısuz olmaz bûstân

Karamanlı Nizâmî, G. 88 / 6 (İpekten, 2020, s. 192)

Feyzî Osman Hüsâm-zâde; âşık, sevgili, rakip üçlüsü durumunu beytine yansıtır ve rakibe "eşek" diye seslenir. Rakip, küstah bir şekilde güzeller şahı sevgiliyi sevdiğini söylerken kendisi daha onun elini öpmekten bile acizdir. Fakat rakip, küstah bir şekilde sevgilinin elini öper ve kaçar, böylelikle istediğini elde eder. Beytini sitem üzerine inşa eden şair, kendisinden daha değersiz olan rakibin hile yoluyla sevgiliye ulaşmasını serzenişle karşılar ve rakibe olan nefretini, şikayetini dile getirir:

O şâh-ı hüsni severmiş **rakîb-i hâr** küstâh

Biz elin öpmede ʻaciz öper kocar küstâh

Feyzî Osman Hüsâm-zâde, G. 12 / 1 (Ercan, 2019, s. 72)

Rakip, sevgilinin ona yüz vermemesinden dolayı gam yarasının izlerini değersiz alnında taşımaktadır ve bu görüntüsüyle âdeta sakar eşeklere benzemektedir:

Dâg-ı gamun nişân uralı kutsuz alnına

Cânâ **sakar eşek** gibi besbellüdür rakîb

Gelibolulu Sürûrî, Müf. 9 (Ünver, 2020, s. 610)

Rakip, eğer sevgilinin gamını çekebileceğini söylerse sevgili durmayıp ona bolca keder yükünü bindirmelidir. Böylece rakip neyi istediğini anlayacaktır ve bundan vazgeçecektir. Çünkü düşman eşek olan rakip, âşığın sevgiliden dolayı çektiği acılara onun gibi dayanamayarak tuttuğu yoldan dönecektir:

Derd ü gamun yükin çekerin dirise eger

Yüklet bir iki virme amân **düşmen-i har**a

Ubeydî, G. 265 / 2 (Arslan, 2013, s. 488)

Uzun kulaklı, büyük gözlü eşek rakip; kıskanç bir tavırla sevgiliyle söyleşen âşığa gözlerini diker ve onların ne konuştuğunu duymak için kulaklarını dört açar:

Yâr ile söyleşür görüp ey dil **rakîb-i har**

Dikdi bize gözini bırakdı kulagını

Ravzî, G. 601 / 6 (Aydemir, 2017, s. 377)

Eşek; şairlerin aşırı dindar, sofu insanları da eleştirmek için kullandığı sıfatlardan biridir. Bâkî, sevgilinin eşiğinde rakibin yerine geçme düşüncesine kapılan sofuyu eleştirerek kimsenin onu eşek yerine kapıda bağlı tutmayacağını söyler. Böylece aşırı dindar sofuları yererek sofuların başkalarının yerine göz dikip makam ve mevki hırsı ile dolmalarına vurgu yapar:

Yâr işiginde rakîbün yirin umma sûfî

Baglamaz kimse seni ol kapuda **har** yirine

Bâkî, G. 422 / 4 (Küçük, 2015, s. 362)

Camî de benzer bir anlamla zahide seslenerek başkalarının yerinde gözü olmamasını ister ve onun makam hırsını eleştirir:

Umma agyâr yirin tutasun ey zâhid-i şehr

Baglamaz kimsene hergiz seni **merkeb** yirine

Camî, G. 197 / 4 (Uzun, 2019, s. 215)

Sofular, sevgilinin zevkinden ne anladığı belli olmayan, nefis atına binerek yol alan ve nefsine yenik düşen kişilerdir. Şairler, sofuların ve zahitlerin aşırı dindar görünümünün arkasında farklı bir kişiliklerinin olduğunu ima edip onları sadece menfaatleri için

cenneti umarak ibadetlerini yerine getiren insanlar olarak görürler ve beyitlerinde asıl onların nefislerine uyduklarına değinirler. Aşırı dindarlara karşı ağır kelimeler kullanarak eleştiri yapan şairler, bu kişilere eşek diyerek onları küçümserler:

Mahbûblarun zevkın bilmem ne hayâl anlar

Nefs atına binmişdür sûfî didügün **merkeb**

Gelibolulu Mustafa Âlî, G. 81 / 2 (Aksoyak, 2018, s. 544)

Şairler, bazen etrafındaki insanları yermek ve eleştirmek amacıyla da eşekten faydalanırlar. Eşekler, bazen sahiplerinin sözlerine uymaz ve inatçılık edip hareket etmezler. Bundan dolayı eşek; inatçı, terbiyesiz, edepsiz gibi anlamları karşılayacak şekilde benzetme yoluyla insanlar için de kullanılır. Şairler de bu ifadeden yola çıkarak halk arasındaki kullanımlara beyitlerinde yer verirler. Mesela İbrahim Tırsî, oğluna "eşek" diyerek oğlunun edepsizliğini, anlayışsızlığını eşek benzetmesi yaparak gözler önüne serer:

Bir zamân besledüm evlâd yerine bir **merkeb**

Kati iz'ânsuz idi hîç yogıdı zerre edeb

İbrahim Tırsî, G. XXIII / 1 (Yılmaz, 2017, s. 55)

Hatice Nakiyye Hanım da yazmış olduğu şarkıda insan için eşek tabirini kullanır ve insanların lanet okuyup beddua ederek boş işlerle uğraşmalarını eleştirir:

Olamaz bir kimse hem-hâlin senin

Yokdur **eşeklik**de emsâlin senin

Geçmede la'net ile sâlin senin

Yokdur **eşeklik**de emsâlin senin

Hatice Nakiyye Hanım, Ş. 8 / 1 (Şentürk, 2010, s. 254)

İnsanlar, boşa emek sarf etme düşünceleriyle hareket etmezler ve eşekler gibi tembelliğe sürüklenirler:

Yel kovanlık itme dirler menzil olmaz boş etme

Oldur ne süridürler sen bir **eşek-i tenbel** ol

İbrahim Tırsî, G. CXXX / 3 (Yılmaz, 2017, s. 141)

Eşek, halk arasındaki bazı deyim ve atasözleriyle de kullanılır. Rakipler, aralarından birileri ölünce sevinirler. Çünkü birbirlerine nefret duyan rakipler, sevgiliye ulaşma yolunda bir düşmandan daha kurtulmuşlardır. Bu durum eşeğin ölümünün köpeğe düğün gibi olması atasözüyle de açıklanabilir:

Olur agyâr ferah bir birinün ölmesine

Ki dimişler **eşek** ölmek ite düğün gibidür

Muhyî, G. 229 / 8 (Arslan, 2020, s. 255)

Alimler bilmediği halde bilmiş gibi davranan, nasihatçiler ise insanlara masallar, efsaneler anlatan kimseler olmuşlardır. Her birine doğruyu anlatma fırsatı verilse dahi onlar anlayış eşeğinden inmezler ve kendi bildiklerini anlatmaya devam ederler:

ʿÂlimân[3] cehl-i mürekkeb nâsıhân efsâne-gû

Her birin söyletsek inmez **merkeb-i idrâk**den

Nâ'ilî-i Kadîm, G. 282 / 7 (İpekten, 2019, s. 490)

At; hüner, dayanıklılık, hız gibi özellikleri dolayısıyla eşeklerden daha üstün sayılır. At, mutluluğun ve başarının simgesi olarak gösterilirken eşek için sitem, serzeniş anlamına gelen melamet kelimesi uygun görülür. Sürekli şikâyet eden kişilerin serzeniş eşeğine binerek yol aldığı sırada mutluluk atıyla yolculuk yapanların eşeği yerden yere vurması

[3] Kaynaktaki " 'Âlimân-ı" ifadesi vezin ve anlam gereği düzeltilmiştir

şaşılacak bir şey değildir. Yani, insanın serzeniş etmesi yanlış bir davranıştır ve kişi, hedefleri doğrultusunda çabalayarak mutluluğa ulaşmaya çalışmalıdır:

Har-ı melâmete binse ‘aceb midür ol kim

Yire urup durur anı sa‘âdetün feresi

Hamdullah Hamdî, G. CLXIV / 3 (Özyıldırım, 1995, s. 105)

Şairin beden eşeği yaşlılık yüzünden zayıf kalmıştır ve kuvveti de tükenmiştir. Fiziksel yorgunluk ve ihtiyarlık yüzünden o, topal eşeğe benzeyen bedeniyle yolculuk etmektedir:

Pîrem za‘îf varmaga yol veh ki kuvvetüm

Yohdur dirîg **merkeb-i ten** leng inilerem

Hakîkî, 424 / 7 (Boz, 2017, s. 624)

Eğer söz konusu sevgilinin âşığa yoldaş olması ise âşığın gönül ve can eşeği, sevgiliye vasıta olur; âşığın kendisi ise yayan bir şekilde yol almaktan çekinmez. Can ve gönül, eşeği ifade edecek şekilde mecazi bir şekilde kullanılır ve âşık, bu can ve gönül eşeğine seve seve sevgiliyi bindirir. Böylece âşık, sevgilinin onun yoldaşı olması için her şeyi göze alır ve yolculuğunda yârinin de yanında olmasını arzu eder:

Ben piyâde olayum pîşrevün hem-rehüm ol

Merkeb-i cân u dile sini süvâr eyleyeyüm

Karamanlı Aynî, G. 348 / 6 (Mermer, 2020, s. 490)

Sâdık, her zaman nefsinin isteklerine uyduğunu belirtmek için nefsi bir “eşek” olarak kullanır. Şair, bu nefis eşeği ile heves yoluna çıkar ve hedefine eşeğinin sakat bir şekilde kalmasıyla ulaşır. Aslında hayatındaki başarısızlıkların, nefsine uyduğu ve yanlış bir şekilde hedefe ilerlediği için başına geldiğini anlatmaya çalışır. Hevesleri ve arzularının peşinde koşanları, nefis eşeğine binen kişiler olarak tasvir eder:

Merkeb-i nefsüm hevâ yolında kalmadı geri

Her nice ‘azm eyledümse menzile irdi sakat

Sâdık, G. 224 / 4 (Sunal, 2014, s. 409)

Eşeklerin ağır yükler taşıdıkları zaman titremeye başlaması gibi şairin beden eşeği de yaşadığı sıkıntılar yüzünden sarsılmaya başlar. Fakat o, bir yandan da alçak nefsinin rehberliğinden, ona uymaktan kaçınmaya çalışır. İnsan, nefsinin arzuları karşısında dikkatli davranmalı ve yaşadığı sorunlar ne kadar büyük olursa olsun dayanıklı olmalıdır:

Bir yanadan **merkeb-i bâr-ı beden**den ihtizâz

Bir yanadan rehber-i nefs-i denîden ihtiyât

Sâdık, G. 228 / 2 (Sunal, 2014, s. 412)

Âşık, sevgilinin ağır eziyetini çekmekten dolayı eşek gibi olmuştur. Fakat o, artık buna katlanmak istemez ve sevgiliden vazgeçme düşüncesindedir. Eşek, ağır yük taşıyabildiği ve yeri geldiğinde yük yüzünden acı çektiği için cefa ile ilişkilendirilerek kullanılır. Şair, taze gül gibi güzel olan sevgilisine şikâyette bulunarak daha ne kadar aşk acısına maruz kalacağını sorgular:

Neçe bir har-vâr **har-vâr-ı cefâ**nı yüklenem

Ey gül-i ter var senden vâz geldüm sevmezin

Hayretî, G. 434 / 3 (Musluoğlu, 2021, s. 429)

Hz. Muhammed’in Miraç olayı sırasında bindiği at olan Burak ve Hz. Ali’nin atı olan Düldül de beyitlerde eşekle birlikte anılır. Düldül, tabii ki her eşekle kıyas edilemez. Erkek aslan ile dişi çakalın aynı kefeye konulamayacağı, denk sayılamayacağı gibi eşekle de at, özellikle de Hz. Ali’nin atı aynı olamaz:

Bulur mı **Düldül-i Haydar** makâmını her **har**

Şagâl-ı mâde olur mı ‘adîl-i şîr-i ner

Âşık Çelebi, 14 / 132 (Kılıç, 2017, s. 67)

Hz. İsa'nın iki öğrencisinden Kudüs'teki köyden bir dişi eşek ve sıpasının getirilmesini istemesi ve daha sonra da eşek yavrusuna binerek Kudüs'e girmesinin anlatıldığı ayetten (İncil, Matta 21: 1-11, 2021, s. 66) dolayı Hz. İsa'nın eşeği de beyitlerde anılır. Kişinin şerefli, asil bir soya sahip olması, onun değerini artırır. Hz. İsa'nın eşeği ile normal bir eşeğin bir olmayacağı gibi kişiler de üstünlük bakımından farklı değerlerdedir:

İntisâb-ı ehl-i 'izzet bâ'is-i 'izzet olur

Gör **har-ı 'Îsî** ile ahad-ı merkeb bir degil

Hasmî, G. 250 / 5 (Selçuk, 2007, s. 362)

1.3. Deve

Orta Asya bozkırlarından beri yük ve taşımada kullanılan deveden Osmanlı döneminde de bu amaçlarla yararlanılmıştır. Türklerde deve; at gibi etinden, sütünden, derisinden ve yününden faydalanılan bir hayvandır. Bu özellikleri dolayısıyla taşıma ve ulaşımın dışında iktisadi bir unsur olarak da göze çarpan deve, Selçuklu ve devamında da birçok yönüyle değerlendirilmiştir. Develer, dayanıklı ve güçlü olmaları sebebiyle kilolarca yükü taşıyabilmiş; yapılarından dolayı günlerce aç ve susuz bir şekilde yolculuğa devam edebilmiştir (Koyuncu Okca, 2021, s. 1120-1121). Develer, Osmanlı ordusunda ağırlıkları taşıyan ana vasıtalardan biri olmuştur. Gidilecek seferin büyüklüğüne göre deve sayısı da değişiklik göstermiş, seferden önce develer yağlanarak her türlü bakımı yapılmıştır. Develerin seferde kullanımının dışında ticari hayatta da büyük önemi olmuştur. Ağır ve hafif olarak ikiye ayrılan deve kervanlarında develer, birbirlerine ince iplerle bağlanmış ve en sondaki devenin boynuna da yol sırasında bir aksilik olma durumunda devecilere haber verilsin diye özel bir çıngırak veya çan takılmıştır (Önkal ve Bozkurt, 1994, s. 225).

Deve; ürkek bir hayvan olması, ağzından köpükler saçması, boynuna çan takılması, kibirli olması, hiçbir şeyi kolay kolay unutmaması gibi nitelikleri sebebiyle klasik şiirde yer alır. Hiclal Demir de develerin klasik şiirdeki yerini anlattığı *Klasik Türk Şiirinde "Deve" ve Çorumîzâde Hasîb'in "Mazmûn-ı Şütürân" Adlı Mesnevisi* başlıklı makalesinde bu özelliklere dikkat çekerek şairlerin, çeşitli hayal ve zengin imgelerle

develeri beyitlerinde işlediğini belirtir. Develerin bu vasıflarının kullanıldığı birkaç beyit örneği verdikten sonra deve ile ilgili yazılmış bir mesneviyi inceler. (2018, 87-104)

Deve; klasik Türk şiirinde deve, cemel, üştür, şütür, naka gibi kelimelerle yer bulur. Taşlıcalı Yahyâ, develerin uzak mesafeleri katettiği bilgisinden yola çıkarak sefer sırasında deve gibi yol aldığını söyler ve seferin meşakkatli oluşuna dikkat çeker:

Süreyin boynı uzak yolları mânend-i **cemel**

Sefere mâh-ı muharrem gibi oldum nigerân

Taşlıcalı Yahyâ, K. 22 / 45 (Bozyiğit, 2021, s. 231)

Develerin çöllerde kaybolmaması için boyunlarına zil takılması gibi âşığın boynuna da sevgilinin saçları dolanır ve âşık başka yerlere gitmek istese dahi bunu başaramaz. Âşığın gözünün sevgiliden başkasını görmemesi, ondan ayrılmak istememesi bundandır:

Salma **deve** gibi gider idüm yabânlara

Boynumda zülf-i yâr ile efsârum olmasa

Muhyî, G. 563 / 6 (Arslan, 2020, s. 550)

Leyla ile Mecnun hikâyesindeki deve de beyitlerde yer bulur. Leyla, deve üstündeki sepete binip çölde bir gezintiye çıkar. Leyla'nın bu yolculuğunu Mecnun'un işitmesi için devenin boynuna asılan çana seslenilir ve onu haberdar etmesi tembihlenir:

Nâka Leylî mahmilin çekmiş beyâbân seyrine

Eyle Mecnûnı bu hâletden haberdâr iy ceres

Fuzûlî, G. 123 / 4 (Kılınç, 2021, s. 487)

Deve, Leyla'nın yolundaki çöp ve dikenleri temizlemelidir. Çünkü Mecnun, Leyla'ya olan aşkını göstermek için onun köyünü tavaf etmek istemektedir. Leyla'nın köyünü

tavaf etmek, Mecnun için bir ibadettir ve bu ibadet yolunun deve tarafından dikenli otların yenmesi suretiyle çer ve çöplerden arındırılması gereklidir:

Sanadur iktidâsı tavf-ı kûy-ı Leyli itmekde

Hâs ü hârı kopar iy **nâka** Mecnûn reh-güzârından

Fuzûlî, G. 214 / 6 (Kılınç, 2021, s. 584)

Deve, Türk mitolojisindeki bir inanış gereği hava olayları için de kullanılmıştır. Türkler, gökyüzünde uçan bir devenin olduğuna ve bu deveye üç kişinin bindiğine inanmışlardır. Bu kişilerden ilki önündeki davulu çalarak gök gürültülerini meydana getirir; ikincisi, elindeki bezi havada sallayarak şimşekleri ve yıldırımları oluşturur; üçüncüsü ise devenin ayağındaki üzengiye dokunarak onu koşturur. Deve, bazen öyle hızlı koşar ki ağzından köpükler saçılır ve bunun sonucunda da dünyaya yağmur ve kar yağar (Ögel, 2010, s. 286-287). Bazı beyitlerde de bu inanışa yer verilerek develer buluta benzetilir ve "dünyanın devesi" şeklinde kullanılır. Dünya devesi, çok içtiğinden dolayı yine sarhoş olmuştur ve ağzından yeryüzüne köpükler saçmaktadır. Bu köpükler de yeryüzüne yağmur ve kar olarak düşmektedir:

Mest olupdur gâlibâ bu **üştür-i gerdûn** yine

Kim dehânından köpükler oldı yine âşikâr

Revânî, K. 8 / 14 (Avşar, 2017, s. 82)

Kar, kış mevsimi olduğu için yağmamaktadır; mitolojideki üçüncü kişinin, devenin üzengisiyle fazla oynamasından dolayı deve coşmuştur ve bu yüzden yeryüzüne devenin köpükleri saçılmaktadır:

Şitâ hengâmıdur karlar yagar zann itme her gerdûn

Şütürdür cûşa gelmiş **kef** saçar gûyâ ki oynar ner

Gelibolulu Mustafa Âlî, K. 81 / 21 (Aksoyak, 2018, s. 293)

Deve sürüleri gökyüzündeki bulutlar olarak da hayal edilir. İnsanların develer ile göç etme görüntüsü, sabah rüzgârıyla yol alan ilkbahar bulutlarına benzer:

Sabâ önince giden ebr-i nev-bahâr gibi

Cemeller ile rahîl oldugını gördün mi

Taşlıcalı Yahyâ, G. 487 / 5 (Bozyiğit, 2021, s. 710)

Develerden oluşmuş sürü görüntüsü, şehirlerdeki kemerlere de benzer ve mitolojideki inanışa da gönderme yapılarak bunların yeryüzünün yağmur bulutları olduğu söylenir:

Deve katârına benzer kemerlerin gördüm

Dedüm ki yer yüzinün budur ebr-i bârânı

Taşlıcalı Yahyâ, K. 5 / 11 (Bozyiğit, 2021, s. 166)

"Feleğin devesi" kavramı, bahsedilen mitolojik anlamın dışında farklı anlamlarda da kullanılır. Deve, yük taşıma özelliğiyle de ele alınır ve fazla yük bindirme durumunda devenin dizlerini bükerek toprağa çökme hâli, sevgilinin âşıktan ayrılma ihtimalinde ona neler olacağını bildirmek için kullanılır. Eğer sevgili, ayrılığın yükünü yüklerse deveye benzeyen felek buna dayanamayarak düşüp yerle bir olacaktır.

Düşüp hâke ber-â-ber olması cânâ mukarrerdür

Eger kim **üştür-i gerdûn**a ursan bâr-ı hicrânı

Azmizâde Hâletî, 855 / 3 (Kaya, 2017, s. 565)

Devenin kinci bir özellikte olması da beyitlerde yer bulur. Aşırı dindarın gönül ehline duyduğu deve kini yersizdir; onun da gönül ehli gibi deve katarına katılıp içki meclisinde eğlenmesi lazımdır:

Zâhid ne lâzım ehl-i dile **kîne-i şütür**

Gir bezm-i 'ayş u işrete sen de kıtâre gel

Bâkî, G. 303 / 2 (Küçük, 2015, s. 287)

Aşırı dindarın ahmaklık şehrinin yolunu bırakması ve kininden vazgeçerek âşıkların deve katarına katılması gereklidir. İçki meclisine girmeyip âşıkları küçümseyerek onlara karşı kin beslememeli ve çölde tek başına anlamsız bir yolda dolaşmamalıdır:

Kîne-i üştür yiter gel gir katâra câhîdâ

Nice bir tutsan gerek şehr-i hamâkat yolların

Süheylî, G. 258 / 4 (Harmancı, 2017, s. 257)

Deve, bazı durum ve duyguları ifade etmek için de mecazi bir anlamda kullanılır. Kara Fazlî, kendine ölümü hatırlatarak bu dünyada fazla kalmayacağını belirtmek için "can devesi" kavramından faydalanır. Şair, develerin kaldıkları ağıllara benzer bir ten hücresinde yaşamaktadır ve artık yaşlandığından dolayı bu eski hücrede kalmak onun için haramdır:

Harâm olur **şütür-i cân**e çünki hücre-i ten

Bu köhne hücreyi kılma **şütür** gibi mesken

Kara Fazlî, K. 5 / 1 (Özkat, 2005, s. 134)

Heves devesinin kaldığı nefis hücresinin yakılması gereklidir. Çünkü oda, fitne ve kavga ile dolmuştur. Deve ise bunlarla sarhoş olmuştur. İnsanın nefis ve heves gibi şeylere kapılmamasının gerekliliği, develerin ağıllarda kalması ve ağzından köpükler saçması niteliklerinden faydalanılarak anlatılır. İnsan da dünyevi arzulara kapılıp coştuğunda develer gibi ağzından köpükler saçar:

Pey it **hevâ şütüri**n nefs hücresin oda yak

Ki **mest**dür **şütür** ü hücre cây-ı şûr u fiten

Kara Fazlî, K. 5 / 9 (Özkat, 2005, s. 134)

Nefis, bir deveye benzer ve bu deve, günahlardan sakınmadığı için takva hücresinde duramaz. Çünkü deve sarhoştur ve hiçbir ip onu bu hücrede tutamaz. Takva da bir hücreye benzer ve nefsine karşı koyamayanlar, burada uzun süre barınamazlar:

Turur mı hücre-i takvâda hîç **üştür-i nefs**

Ki hücre bâr u **şütür mest** ü pâre-kerde resen

Kara Fazlî, K. 5 / 12 (Özkat, 2005, s. 135)

1.4. Arabalar (Gerdûne, Koçu / Koçı, Fayton)

İnsan eliyle yürütülen arabaların yanı sıra at, eşek, katır, öküz, manda gibi binek hayvanlarıyla oluşturulan arabalar uzun yıllar önce kullanılmaya başlanmıştır. Çekçek, el arabası gibi araçlar insan gücüyle yürütülürken; kağnı, koçu gibi araçlar öküz ve manda yardımıyla; fayton, briska, kupa, lando gibi arabalar da atla yürütülmüştür. Arabaların ilk kullanımı ise M.Ö. 3500'lü yıllarda Sümerlere dayanmaktadır. Sümerler ve Hititler, yaban eşeklerinin çektiği tahta tekerlekli bir aracı, savaş arabası olarak; Yunan ve Romalılar ise bu arabaları savaş dışında yük, hasta ve cenaze taşıma, av ve yarış gibi faaliyetlerde kullanmışlardır. İlk başlarda iki tekerlekli olarak kullanılan arabalar, ilerleyen zamanlarda dört tekerlekli arabalar hâline gelmiş; arabaların üstleri kapatılmış ve bu arabalar ulaşımda, savaşta ve taşımada insanlığa hizmet etmiştir. Arabalar, öyle bir konuma gelmiştir ki eski dönemlerde arabaya binmek bir lüks göstergesi sayılmış; bazı toplumlarda sadece üst seviye yöneticilerin ve bazı ayrıcalıklı kesimlerin arabaya binmesine izin verilmiştir (Öztekin, 2004, s. 255).

Osmanlı Devleti'nde ise arabalar, çok eski dönemlerden beri kullanılmaktadır. Anadolu ve Rumeli'de yük taşımacılığında uzun mesafelerde deve, kısa mesafelerde ise arabalar tercih edilmiş; zaman zaman kiralık arabalardan eşya ve erzak taşımakta yararlanılmıştır. Arabalar, ilk dönemlerde savaşlarda sıklıkla kullanılmış; büyük topların nakli için top arabacıları ocağı kurulmuştur. Sefer sırasında cenazelerin, hasta ve yaralıların taşınması için de arabalar mevcuttur. Fakat arabalar, XVI. yüzyılın sonlarına kadar şehir içlerinde pek sık kullanılmamış; genellikle at tercih edilmiştir. Bunun nedeni ise erkeklerin, arabaları bir rehavet sembolü olarak saymaları ve erkeğin bineceği tek vasıtanın at olduğunu düşünmeleridir. Saray hanımları ise XVI. yüzyıla kadar şehir içlerinde çok dolaşmadıkları için arabaları kullanmamışlardır. Fakat XVII. yüzyıl sonlarına doğru saray hanımlarının arabaya binme sıklıkları artmıştır. Arabaların rağbet görmeye başlaması ise Lale Devri'yle beraber olmuştur. İstanbul'da Fransız asilzadeleri

taklit edilerek süslü arabalar yapılmaya başlanmış, bu arabalarla ilgili şiirler yazılmıştır. Sultan III. Ahmed'in (ö. 1736) oğullarının sünnet düğününde de süslü arabalar yaptırılmış, hiçbir masraftan kaçınılmayarak arabalar olabildiğince süslenmiştir. Arabaya binmek, ilk başlarda sadece sadrazam, şeyhülislam, kazasker gibi üst düzey yöneticilerin yapabildiği bir eylem olmakla beraber zamanla memurların ve daha sonra halkın da yapabildiği bir faaliyet olmuş; özellikle Avrupa tipi arabalar İstanbul'da yaygınlaşmaya başlamıştır. XIX. yüzyıla gelindiğinde ise özellikle saray hanımları, süslü arabalarla şehir içinde sıklıkla dolaşmaya başlamışlar; Osmanlı padişahları, cuma selamlığına artık at ile değil, arabalarla gitmeyi âdet edinmişlerdir. XX. yüzyıl başlarında ise saray, konak ve kira arabaları olmak üzere üç çeşit araba vardır. Saray arabaları, çifte dört atla çekilen saltanat arabalarından meydana gelmiş; konak arabaları, farklı değerlere sahip olan birçok çeşit olarak var olmuş; kira arabaları ise lüks ve piyasa arabaları olmak üzere halkın ulaşımında kullanılan araçlar olmuştur (İpşirli, 1991, s. 242-245).

XVIII. yüzyılda Avrupa ile beraber Osmanlı Devleti'nde de bir yükselme dönemine girilmiştir. Ulaşım araçlarına yapılan süslemeler, araçların teknik özelliklerinin değiştirilmesi, renklerinin çeşitlenmesi, birçok araba türünün ortaya çıkmasını sağlamıştır. İki öküzün çektiği koçuların yerini daha süslü, daha zengin araçlar olan kâtipodası, fayton, landon, kupa gibi arabalar almıştır. Fayton; XIX. yüzyılın son çeyreğinde Avrupa'dan ithal edilmiş; iki yanı açık, üstü arkadan körüklü, sadece insan taşımak için kullanılan iki kişilik bir arabadır. Landon; dört kişilik, ön ve arkadan körüklü, üstü kapanan ve karşılıklı iki kanepesi olan bir araba; kupalar ise her yanı ahşap yapım, kapalı, yan pencereleri camlı iki kişilik arabalardır. Bunların dışında koçuya oranla daha kısa ve alçak olan perdeli araba olan talikalar; parlak metalik renkli, karoserli, tek at koşulu, yan yana iki kişi alabilen kabriyoleler de Osmanlı döneminde kullanılan diğer araba çeşitlerinden olmuştur (Gülersoy, 1993, s. 289-290).

Klasik Türk şiirinde karşılaşılan arabalar ise koçı ve gerdunedir. Koçuyu kullanana "koçaş" denilmiştir. Bu arabaların içine üç-dört basamaklı bir merdiven yardımıyla girilir ve iş bittikten sonra da merdiven kaldırılır. At veya öküzlerle çekilen bu arabaların dışı oldukça süslü, kırmızı ya da yeşil atlas kumaş ile örtülmüştür ve içi ceviz kaplamalıdır. Oymalı ve renkli çiçek motifleriyle de işlenen bu arabalar, dört

tekerleklidir ve aynalı kapıları arkadan açılır. Arabanın tabanı ahşaptır ve püsküllerıyle şeritleri minderlerle örtülmüştür. Bu minderlerin kenarlarına ise kadifeden yapılmış yastık ve puflar koyulmuştur (Öztekin, 2004, s. 266-267).

Klasik Türk şiirinde de koçı, gerdune, fayton gibi vasıtalar, genellikle gerçek anlamlarıyla kullanılır ve sefer sırasındaki yardımlarından, üst sınıf kadınların veya âşıkların sevgililerinin yolculuk aracı olarak arabadan yararlanmasından bahsedilir. Koçu, sefer sırasında olmazsa olmaz bir araçtır; insanları ve yükleri taşıdığı için âdeta karaların gemisi gibidir ve pehlivan gibi yiğit, sağlam niteliklere sahiptir. Sefer sırasında merdiven taşıyıcısı olarak da kullanılır ve askerlere büyük kolaylık sağlar:

Gelmez mi ol sefer yolına nerdübân **koçı**

Kara yerün gemisi yüke pehlevân **koçı**

Taşlıcalı Yahyâ, G. 452 / 1 (Bozyiğit, 2021, s. 689).

Koçunun tekerleklerinin dönüşü, gök cisimlerinin dönüşü gibidir. Ayrıca şahin gibi olan askerlere de bir yuva olup sefer sırasında faydalanılır:

Biri birinün üstine döner felek gibi

Şâhînlere seferde olur âşiyân **koçı**

Taşlıcalı Yahyâ, G. 452 / 2 (Bozyiğit, 2021, s. 689).

Koçu arabasının tutulmasını sağlayan öne doğru olan çıkıntı, fildeki hortuma; yürütüldüğü zaman çıkan ses ise aslan kükremesine benzer. Koçu, fil gibi büyük bir araç olduğu için yolda aslan kükremesine benzer bir ses çıkarması da şaşılacak şey değildir:

Hurtûmı ile fîl gibidür ʿaceb degül

Gümürdenürse niteki şîr-i jiyân **koçı**

Taşlıcalı Yahyâ, G. 452 / 4 (Bozyiğit, 2021, s. 690).

Taşlıcalı Yahyâ, padişaha bağlı, sadık bir kul olduğunu belirtmek için koçudan faydalanır. Koçunun sefer ehline yolculuğu kolaylaştırdığı gibi, kendisi de her daim hükümdara hizmet etmek için hazır bir vaziyettedir:

Yahyâ kulun **koçı** dirisidür benüm begüm

Âsân eder göçi sefer ehline cân **koçı**

Taşlıcalı Yahyâ, G. 452 / 5 (Bozyiğit, 2021, s. 690).

Lâzikîzâde Feyzullah Nâfiz, kadınların süslü at arabalarına bindiği ve şehirlerde dolaştığı bilgisini gözler önüne serecek şekilde beytinde parlak bir koçunun içerisinde olan sevgiliden bahseder ve koçuyu altın bir kafese benzetir. Sevgili, bu kafesin içindeki papağandır ve papağanın altından kafeste durup ötmesi gibi sevgili de parlak süslemeli bir arabada durmakta ve tatlı bir sesle söyleşmektedir:

Mücellâ **koçıda** seyr et o sebz-endâmı bî-pervâ

Sana altun kafesde söyle[şi]r bir tûtî-i gûyâ

Lâzikîzâde Feyzullah Nâfiz, G. 3 / 2 (Demir, 2017, s. 165).

Koçaşlar, koçuların tekerlekleri kırıldığında veya çamura saplandığında yolda kalmamaları için koçu arabasını tamir ederler. Arabaların böyle sorunlarla karşılaşma ihtimali olduğundan, bu araçları yalnızca koçaşlar sürebilirler:

Saplanır çamura yâhud kırılır yolda kalır

Koçuyu koşduramaz kimse koçaş olmayıcak

Hevâyî, G. 86 / 2 (Çakır, 1998, s. 44)

Nev'î-zâde Atâyî, beytinde kendini sevgili ile bir gerdune arabasında hayal eder. Şaire göre sevgili, padişah; gerdune ise o padişahın oturduğu bir tahttır. Sevgiliye âşık ve ona tutkun olan şair, sevgilinin yanında kendini değersiz bir dilenciye benzetir. Bu durumu tahtında oturan bir padişah ile dilencinin yan yana gelmesi şeklinde yorumlayarak sevgilinin yanında kendi değersizliğinin ne denli büyük olduğundan bahseder. Gerdune

arabasının, padişah gibi üst seviye yöneticilerin ve saray halkının kullandığı bir araç olmasını beytine yansıtır ve bu aracı padişah tahtına benzeterek aracın önemini vurgular:

Gerdûne içre yâr ile ben mübtelâyı gör

Taht üzre pâdişâh ile kemter gedâyı gör

Nev'î-zâde Atâyî, G. 64 / 1 (Karaköse, 2017, s. 173).

Güzel sevgiliyle, perişan aşığı yan yana görenler, bu durumu değerli Hüma kuşuyla sıradan bir kuşun aynı kafese hapsedilmesine benzetirler:

'Âşıkla dil-beri didi **gerdûnede** gören

Bir murg-ı zâre hem-kafes olmış hümâyı gör

Nev'î-zâde Atâyî, G. 64 / 3 (Karaköse, 2017, s. 173).

Âşığın sevgiliyi görmek için arabalarla yol alarak dağları bir kılıç gibi yarması şaşılacak bir eylem değildir. Sevgilinin hayaliyle arabalarla dağ yollarını kolaylıkla aşan âşık, sevgili için zorlu, tehlikeli yollardan geçer ve her türlü zorluğa katlanır:

'Aceb mi eylesen kat'-ı menâzil görmege yâri

Yine **gerdûnelerle** çarha tutduk tîg-ı kühsârı

Nev'î-zâde Atâyî, G. 247 / 1 (Karaköse, 2017, s. 255).

Yollarda arabalarla öküzlerin kalabalığı, insanların bir yere gitmesine engel olmaktadır:

Zihâmı râhda **gerdûnelerle** gâvlarun

Kişiye mânie olur bir yere 'azîmetde

Arpaemîni-zâde Mustafâ Sâmî, K. 26 / 15 (Kutlar Oğuz, 2017, s. 148).

Arpaemîni-zâde Mustafâ Sâmî, *Târîh-i Gerdûne-i Garrâ Berây-ı Sultân Ahmed Hân-ı Sâlis* başlıklı tarih manzumesinde padişahın ferman vererek hoş bir araba yaptırdığından

bahseder. Gerdunenin iki yanında altından kafesleri, ferah ve açık iki tane penceresi, güneş ve aya benzeyen altın işlemeli kabaraları vardır. Bu hoş gerdune, saltanat arabasıdır ve padişaha layıktır. Ayrıca bu araba, hızı ve heybeti sebebiyle Hz. Süleyman'ın tahtına da benzer ve padişah, bütün yüceliğiyle bu vasıtayla birlikte sokaklarda yol alır:

Fermân idüp yapıldı bu **gerdûne**-i latîf

İtmâmını mübârek ide hazret-i İlâh

Gerdûne sanma taht-ı Süleymân-misâl olur

Bindükçe ferr ü şevket ile ana pâdşâh

Zerrîn kafesleri iki yanında gûyiyâ

Oldı hümâ-yı lâne-i ikbâle cilvegâh

Oldı güşâyiş-i der-i baht-ı şehenşehe

İki güşâde penceresi şâhid ü güvâh

Gerdûn-ı saltanatdur o **gerdûne**-i latîf

Gül-mîh-i zer-feşânı n'ola olsa mihr ü mâh

Arpaemîni-zâde Mustafâ Sâmî, T. 4 / 2-6 (Kutlar Oğuz, 2017, s. 154).

Yahyâ Nazîm'in *Berây-ı Gerdûne* adlı mesnevisinde de yine bir padişah gerdunesi tasvir edilir. Bu gerdune yolda öyle gitmektedir ki yürütülünce yerler titrer. Aynaları güneş ve aya, kapıları da anka kuşunun kanatlarına benzer. Gerdunenin renkleri şafak zamanı

oluşan kızıllığı anımsatır ve bu araba, sultana layık şekilde parlak bir güneş gibidir. Ayrıca bu gerdune de Hz. Süleyman'ın tahtına benzetilir ve sanki Hz. Süleyman'ın cülusu için yapıldığı söylenir:

Bârekallâh zehî **gerdûne**

Lerze virdi revişi gerdûna

Döndi gerdûna bu **gerdûne** meger

İki âyînesidir şems ü kamer

Seyr iden iki kanadın gûyâ

Zann ider şehperin açmış anka

Sürh-pûş olsa sorarlar el-hak

Çarh-ı gerdûn ile mânend-i şafak

Gün gibi anda vücûd-ı sultân

Oldı **gerdûn** ile mihr-i rahşân

İtdi ol şâh-ı sa'âdet-me'nûs

Gûyiyâ taht-ı Süleymâna cülûs

Yahyâ Nazîm, M. 4 / 1-6 (Çakır, 2018, s. 1227-1228).

Arabalar, savaşta kullanılan araçlardır; sefer sırasında askerler, topları gerdunelere yüklerler ve bu araçlar sayesinde uzun mesafelere toplar taşırlar:

İdüp tertîb-i leşker mevzi‘-i ceng eyledi ta‘yîn

Koyuldı toplar **gerdûne**-i gerden-keşân üzre

Diyarbakırlı Hâmî Ahmed, T. 2 / 137 (Yılmaz, 2017, s. 48).

Şeyh Gâlib de yazmış olduğu tarih beyitlerinde padişahın bir gerdune kışlası yaptırdığından bahseder. Gerduneler de koçular gibi askerî faaliyetlerde kullanılır; askerî sistemde top arabacılar ocağı gibi birimler mevcuttur ve bu arabaların ordu için birçok yararı vardır:

Nâsa dedi târîhini tebşîr ile Gâlib

Bu kışla yapıldı yeni **gerdûne** keşâna

Şeyh Gâlib, T. XVI / 20 (Gürer, 1993, s. 143).

İşte bu kışla da **gerdûne**-keşân-ı topa

Oldu bir menzil-i bî-minnet-i âsûde-harîm

Şeyh Gâlib, T. XX / 7 (Gürer, 1993, s. 148).

Çevirüp tıbk-ı salâh üzre tıbâk-ı felegi

Yapdı **gerdûne**-keşân kışlası Sultân Selîm

Şeyh Gâlib, T. XX / 12 (Gürer, 1993, s. 149).

Atla çekilen arabalar dönemin en hızlı kara araçlarından biridir. Fakat vatan için çaba sarf eden insanların dizginleri de öylesine kızgındır ki bu araçlar uçsa dahi onların gölgesine bile yetişemez. Vatan ve toprak sevgisi her şeyin üzerindedir ve konu bu olunca insan, her türlü gayreti gösterir:

Uçsa eremez sâyemize tevsen **gerdûne**

‘Azm-i vatana ol derece germ-‘inânız[4]

Abdî-î Karahisârî, G. 155 / 3 (Sağlam, 2011, s. 341).

Kazasker Mekkî, dünyada binlerce cahil insanın olduğunu belirtmek için faytondan yararlanır. Şaire göre akılsız kişiler, arzu atını hazırlayarak zevk faytonuna binerler. Yani cahil insanlar, bu dünyada kendi mutluluklarından ve zevklerinden başka hiçbir şey düşünmezler ve karşılarına çıkan fırsatları heba ederler:

Hezârân echel-i bî-magz[ı] vardır bu cihânın kim

Biner **fayton**-ı kâma esb-i ikbâlin yedeklerler

Kazasker Mekkî, G. 17 / 4 (Aktaş, 2020, s. 560).

Dekadan kelimesi ile Servet-i Fünûn ve şairlerini eleştiren Edib Harâbî, onların şiir anlayışlarını yermek için faytondan faydalanır. Şaire göre bu geri kalmış şairlerin rüyası yeşil, gecesi kızıldır ve faytonlarını da Refref atı çekmektedir. Şair, Servet-i Fünûn şairlerinin benzetme unsurlarını abartılı bulur ve onların hayalleri doğrultusunda faytonlarının da peygamberin atına atfedilen bir at tarafından çekildiğini söyleyerek şairlerin kendilerini beğenmelerini, hayallerinin süslü olmasını eleştirir:

Rü’yâsı yeşil leyli kızıl **faytonu** Refref

Teşbîhleri gâyetle yamândır dekadanın

Edib Harâbî, G. 294 / 2 (Balaban, 2017, s. 218).

2. Deniz Yolu Ulaşım Araçları

2.1. Sandal / Kayık / Tekne

[4] Kaynaktaki “germ-i ‘anânız” ifadesi vezin ve anlam gereği düzeltilmiştir. İlk mısrada da vezin açısından kusur vardır fakat şair kaynaklı olabileceği için düzeltme yapılamamıştır.

İlk dönemlerde ağaç gövdelerinin içlerinin yakılarak oyulduğu tek kişilik araçlar olarak tasarlanan ve ilk deniz taşıtlarından olan sandal, kayık veya tekne; Osmanlı döneminde uzun bir süre boyunca yolcu ve eşya taşımacılığında kullanılmış; işlevlerine göre birçok isimle anılmıştır. Bu kayıkların süratli oluşu, Osmanlı döneminde deniz ulaşımının tercih sebeplerinden biri olmuş ve İstanbullular, kayığı sadece iş için değil; zevk için de kullanmışlardır. Yüksek mevki sahibi kişiler de arabalar hakkındaki düşüncelerinden dolayı kayıkları sıklıkla tercih etmişlerdir. Kayığın içinin geniş olmasından dolayı kayığa halı veya minder serilip rahat bir şekilde uzanılarak divan ya da yatak hizmeti sunabilmesi gibi sebepler dolayısıyla kayıklar, arabalara oranla yüksek mevkiye sahip kişiler tarafından sıkça kullanılmıştır. Kayıklar, yolcu ve eşya taşımanın yanı sıra yangınlarda tulumbaların ve gerektiğinde askerî mühimmatların yüklenildiği toplantı, ev gezisi, düğün gibi sosyal faaliyetlerde de gösteriş için kullanılan bir ulaşım aracı olmuştur (Ertuğ, 2015, s. 420-421).

Kayıklar; kullanım amaçları, yolcuların kim olduğu, teknik özellikleri gibi sebeplerle birçok isimle anılmıştır. Bunlardan ilki, en çok bilinen saltanat kayığıdır. Saltanat kayıkları, padişah için yapılır ve kayıklar arasında özel bir yere sahiptir. Bu kayıklar, padişah tarafından Eyüp'te düzenlenen "kılıç alayı" adı verilen tahta çıkma merasiminde veya Cuma selamlığı gibi faaliyetlerde kullanılmıştır. Bu kayıklar; büyüklüğü, döşemeleri ve süslemeleriyle diğer kayıklardan ayrılmış ve İstanbul'a gelen yabancı seyyahlar tarafından övgüyle bahsedilmiştir. Saltanat kayıklarından daha büyük, daha ihtişamlı kayık yaptırmak yasaklanmış, yasaklara uymayanlara cezalar da verilmiştir. Kayıkların yaldızlanması sadece padişah ve bazı devlet adamlarına özgü bir olay olmuştur (Genim, 2015, s. 529).

İstanbul'da bulunan farklı ülkelerin elçiliklerinin kullandığı kayıklar ise elçi kayıkları olarak adlandırılmıştır. Osmanlı devlet adamlarının kayıkları ise kayıkların çifte sayılarına; yani oturak sayılarına göre isimlendirilmiş ve bu kayıklar bir çifte, üç çifte, beş çifte ve yedi çifte olarak tasarlanmıştır. Bunların dışında yangınlar için kullanılan ateş kayığı; küçük çapta mal getirip götürebilen pazar kayığı, dalyan kayığı, ağ kayığı gibi kayıklar yapılmış; kayıklar, taşıdıkları yüklere göre odun kayığı, kömür kayığı, kireç kayığı, mezbele kayığı, müskirat kayığı, buz kayığı vb. isimlerle de anılmıştır. Osmanlı tarihi boyunca yolcu taşımacılığında kullanılan kayıklar ise kayık, pereme,

piyade, at kayığı, pazar kayığı, dolmacı kayığı, ateş kayığı, küçük ve büyük piyade, yağlı kayık gibi isimlerle var olmuştur (Ertuğ, 1995, s. 159-161).

Osmanlı döneminde boğazda kullanılan en eski kayık cinsi olan peremeler, yılandili ve kaba pereme olarak çeşitlenmiş; iki, dört ve altı kürekli olarak tasarlanmıştır. Peremeler, genellikle boyları uzun ve genişliği dar olacak şekilde yapılmış; bazılarında ise yelken kullanılmıştır. Peremelerin bu şekilde yapılmasının nedenlerinden biri de su üzerinde çok hızlı bir şekilde hareket edebilmesini sağlamak olmuştur. Bu üstünlüğe rağmen peremeye fazla yük konulduğunda devrilebildiği için çok emniyetli bir araç olarak sayılmamış; güvenli yolculukların yapılabilmesi için peremeye binecek yolcu sayıları, belirli sayılarla sabitlenmiştir. Kullanılan bir diğer kayık çeşidi olan piyadeler ise iki küreklidir ve kürek sayısının azlığından dolayı en ucuz kayıklardan biridir. Bu kayıkların baş ve uç kısımları oldukça uzundur ve zarif bir şekilde kavislenmiştir. Piyadelere en fazla bir veya iki kişi binebilmiş ve bu araçlar deniz yüzeyinde az yer kapladıkları için çok hızlı gidebilmiştir. Piyadelere de peremeler gibi yelken takılmıştır. Fakat küçük oldukları için kolay devrilmişler ve birçok kazaya sebep olmuşlardır. Piyadeler, XVIII. yüzyıl sonlarına doğru halkın kullanımı amacıyla benzer şekillerde iki veya üç çifte olarak tasarlanmış; XIX. yüzyılda ise büyüklükleri ve kürek sayıları bölgelere göre çeşitlenmiştir. Piyadeler, Osmanlı Devleti'nin son dönemine kadar varlığını sürdürmüş. Fakat sandalların rağbet görmeye başlamasıyla XIX. yüzyıldaki zarafet simgesi şeklindeki anlayışını yitirmiştir. Son dönemdeki piyadelerin hususi olanlarına yalı piyadesi, umumi olanlarına ise iskele piyadesi adı verilmiştir. Bu kayıkların dışında mavna adı verilen bir kayık türü de bulunmaktadır. Mavnalar, genellikle sirke, limon suyu veya at nakli sırasında kullanılan bir araçtır. Hantallığı ve büyük olmaları sebebiyle bu türden sayılabilecek pazar kayıkları ise belgelere göre ilk defa Kanuni (ö. 1566) zamanında kullanılmıştır. Bu kayıklar, oldukça yavaş gitmektedir ve alt sınıftaki insanların düğün törenleri için sıkça kiralanıp süslenerek gelin kayığı olarak da kullanılmıştır. Çoğunlukla vakıf malı olan pazar kayıkları, XIX. yüzyılda erkeklerin kayığın kıç tarafında; kadınların ise kayığın ortasında oturması düzenlemesiyle yolcu ve eşya taşımak için sıkça kullanılmıştır. Bir başka kayık çeşidi olan mezbele kayıkları da saraya ait çöpleri nakil işleminde kullanılmıştır. Bunların dışında topluca binilen dört çifte, tek kürekli dolmuş kayıkları; yolcu taşımaya mahsus ateş kayıkları, çeşitli eşyaların taşındığı mavnalar, İstanbul'a yakın adalardan müşteri

alan ada yavrusu kayıkları, balıkçılara özel alamana kayığı, balık kayığı, ağ kayığı, çırnık kayığı, hanım iğnesi kayık gibi kayıklar da Osmanlı döneminde kullanılan kayık çeşitlerdendir (Ertuğ, 1995, s. 161-170).

Klasik Türk şiirinde de kayıklar; kayık, sandal, zevrak, zevrakçe, tekne, fülk, piyade, mavna gibi kelimelerle anılıp çeşitli anlamlara gelecek şekilde kullanılır. Selami Turan da *Divan Şairlerinin "Zevrak" Etrafında Oluşturdukları Benzetme Dünyası* başlıklı makalesinde klasik şiirdeki zevrak kullanımlarına dikkat çekerek belli başlıklar altında şairlerden birkaç örnek beyit verir ve konunun ne denli sıklıkla klasik şiirde işlendiğini gözler önüne serer. (2009, 1007-1039)

Gelibolulu Mustafa Âlî, *Der-vasf-ı Bahr-ı İhsân Aʿni Merhûm Sultân Murâd Han* başlıklı kasidesinde padişah kayığını över ve kayığı birçok benzetmeyle kullanır:

Çekdiler şâha bugün bir yeni şâhâne **kayık**

Döndi altında anun taht-ı Süleymâna **kayık**

Ellerün anda kürek sandugı parmaklarıdur

Eli üstinde tutar ol şehi rindâne **kayık**

Çarpınur her küregi niçe tahassür çekerek

Yanaşınca varup ol dâver-i devrâna **kayık**

Ejderinden bilürüz genci kenâr itdügini

Tutalum saklamış ol şâhı zarîfâne **kayık**

Dürr-i şehvâresidür hazret-i Sultân Murâd

Öginürse n’ola anunla güher-dâne **kayık**

Şeh güneş fülk-i felek necm ü kamer dirse n’ola

Zer-benek örtüye fânûs-ı dırahşâne **kayık**

Şem‘-i ruhsârını gördükçe kanad açmaz idi

O şehün hidmetine olmasa pervâne **kayık**

Âşnâlıklar ider pâdişeh-i bahr u bere

Hâk-i pâyına geçinür yine bigâne **kayık**

Yaş döker her küregi bahre girüp çıkdukça

Agzı suyın akıdur yalmana yalmana **kayık**

Şemsi Paşayı kenâr itdi mukaddem bir gün

Sordı devlet güneşinden o suhan-dâna **kayık**

Kızarup gitdügini gördük anun gül-gûnvâr

Çıkageldi koşarak bâd ile meydâna **kayık**

Şems-i himmet ana bir tâli‘-i sa‘d olmagla

Koşdılar virmedi ön bâd-ı şitâbâne **kayık**

Bir kılıçdur ki iki bölmededür deryâyı

Benzedi cümle kayıklar da kapudana **kayık**

Gelmedi keştiyi îcâd ideli Nûh-ı nebî

Böyle şâhâne kayık böyle emîrâne **kayık**

Ne güzel benzemiş ol kırmızı pârûlarla

Rûy-ı deryâya çıkan pençe-i mercâna **kayık**

Bir balık sanki kanatlanmış uçar bahr üzre

Çekdürüp şöyle gider şevk ile ‘ummâna **kayık**

Kellesi kızdı kızardı yine bostâncılarun

Döndi başdan başa bir lâlelü bustâna **kayık**

Hele çak şöyle bilür hiss ile deryâ ‘ilmin

Kangı yil esse girür bahr-ı firâvâna **kayık**

Cânı yokdur ki ana öyküne bir taht-ı revân

Çıksa deryâ yüzine başlasa cevlâna **kayık**

Bir kayıkdur sanasın yelkene baş indürmez

Rûy-ı deryâda gezer şöyle levendâne **kayık**

Küregin kayduruban turdı birez deryâda

Zülfine sundı deniz mâlikinün şâne **kayık**

Bahr-ı nazmun ne ‘aceb yügrügi kopdun ‘Âlî

Ki sefinen görinür lücce-i ‘ummâna **kayık**

Gemiyi düşde gören mansıba ta‘bir eyler

Göz göre bir sebeb olmaya mı ihsâna **kayık**

‘Ömr-i Nûh ile budur ol şehe târih-i du‘â

Eskide ‘izzet ile öylece bin dâne **kayık**

Gelibolulu Mustafa Âlî, K. 33 / 1-24 (Aksoyak, 2018, s. 162-164)

Sultan III. Murad’ın (ö. 1595) kayığı için yazılan kayık redifli bu kasidenin ilk beytinde padişaha şahane bir kayık yapıldığından ve bu kayığın Hz. Süleyman’ın tahtına benzediğinden bahsedilir. Hz. Süleyman’ın tahtı, rivayetlere göre hava üzerinde süratle süzülen bir tahttır (Kurnaz, 1992, s. 421-422) ve yapılan kayığın hızlı olduğu bu benzetme kullanılarak vurgulanır. Kasidede kişileştirilerek anlatılan kayık, rindane bir

şekilde padişahı eli üstünde tutar. Devrin padişahını gören, ona ulaşmaya çalışan kayık, hasret içerisinde küreklerini çırpmaktadır. Dördüncü beyitten kayığın direğine bir yılan motifi yapıldığı anlaşılmaktadır ve eski bir inanış olan yılanların hazineleri koruma inanışına uygun olarak bu zarif kayık, padişahı korumaktadır. Padişah, yaptırdığı bu inci tanesi kayıkla övünmektedir ve bu kayık; güneş, yıldız, ay gibi gök cisimlerine benzemektedir. Yedinci beyitte *Şem ü Pervane* hikâyesi hatırlatılır ve kayık, pervaneye; padişah ise muma benzetilir. Kayık eğer padişahın hizmetinde olmasaydı bu şekilde kanat açmayacaktı; yani bu kadar güzel ve istekli olamayacaktı. Kayığın küreğinin denize çıkıp girmesi ise onun yaş dökmesi ve ağzının sulanması sebebiyledir. Hz. Nuh'un gemisinden beri böyle şahane bir kayık icat edilmemiştir ve kılıca benzeyen kayık, âdeta Hz. Musa gibi denizi yarmaktadır. Kayık, çok süratlidir ve bir balık gibi kanatlanarak denizde yüzmektedir. Tarağa benzeyen kayığın kürekleri, denizin sahibi olan padişahın saçı için sunulmuştur. Son beyitte ise padişahın yüceliğiyle böyle bin tane daha kayığı eskitmesi için dua edilmektedir.

Edirneli Nazmî de Kanuni Sultan Süleyman (ö. 1566) için yapılan bir kayığa tarih beyitlerinde yer verir. Yapılan kayık çok hoş, güzeldir ve cihan padişahı bu kayıkla dünyayı dolaşmaktadır:

Hazret-i pâdişâh-ı deryâ-cûd

Şeh Süleymân-Sikender-i devrân

Devlet ü 'ömrin ziyâde ide

Ol şehün şevk ü zevkile Sübhân

Bu **kayık** kim yapıldı hûb u latîf

Seyr içün ol şeh-i 'azîmü'ş-şân

Didi bu Nazmî bende târîhinde

Zevrak-ı[5] seyr-i pâdişâh-ı cihân

Edirneli Nazmî T. 274 / 1-4 (Üst, 2018, s. 3949)

Servet, Osmanlı döneminde kullanılan kayık çeşitlerinden olan çifte piyade ve ateş kayığını beytinde gözler önüne serer. Çifte piyade, karşılıklı çift kürekleri bulunan küçük tekne; ateş kayığı ise yangın tulumbalarını taşıyan kayık olup beyitte iki çifte piyade şarap kadehine benzetilir:

Çeksen de yetişmez bir **iki çifte piyâde**

Âteş kayığı mıydı ‘aceb **zevrak**-ı bâde

Servet, Müf. 64 (Özdemir, 2015, s. 477)

Sivaslı İzzet Osman da üç çifteli kayık ile hisar gezintisine çıktığını söyler ve kavuşma zamanlarını hatırlayarak güzel anıları yâd eder:

Üç çifte kayık ile gidüb seyr-i hisâra[6]

Hengâm-ı visâli güzel eyyâma düşürdim

Sivaslı İzzet Osman, G. 87 / 2 (Rashid, 2019, s. 218)

Geleneksel anlayıştaki yedi felek inancına uygun olarak yedi çifteli kayık da beyitlerde yer bulur. Padişahın yüceliğine ancak yedi kat gökten yapılan bir kayık layık olabilir:

Zât-ı ‘âlî-kadrine nisbetle heft eflâkden

Bir **yedi çifte kayık** yapdırsa ger çesbân olur

İzzet, K. 5 / 32 (Kutlar Oğuz, 2019, s. 64)

---

[5] Kaynaktaki “zevrak” ifadesi vezin gereği “zevrak-ı” olarak düzeltilmiştir.
[6] Kaynaktaki “hasârâ” ifadesi vezin ve anlam gereği düzeltilmiştir.

Hanım iğnesi kayık, dönemin toplu ulaşım araçlarından biridir ve bu hanım iğnesi kayığın içinde yol alan, elinde yelpaze olan güzel bir kadın, âşığın dikkatini çekmiştir:

Kimdir o **hanımignesi kayık**la geçenler

Almış ele yelpâze bir âfet var içinde

İzzet G. 118 / 2 (Kutlar Oğuz, 2019, s. 223)

Kayık, sandal zevrak, fülk kelimeleri gerçek anlamlarının dışında soyut anlamlarda da kullanılır. Bu kelimeler; sabır, arzu, hayret, dert, acı, bela, hasret, ümit vb. bazı duygu ve durumları anlatmak için beyitlerde yer alır. Gemileri sabit bir yerde tutmaya yarayan gemi demirleri, akılla birlikte kullanılır. Kayığı veya gemiyi süren kaptanın, şevk kayığıyla denize açılması durumunda akıl demiri de yitirilir. Bir şeyi çok isteme, arzulama durumunda akıl sabit kalamaz; yani böyle durumlarda akıllıca düşünmek oldukça zordur:

Zevrak-ı şevkı sürse bu bahre

Lenger-i ‘aklı yitürür mellâh

Hakîkî 111 / 9 (Boz, 2017, s. 194)

Âşık için sabırlı olmak çok önemlidir. Fakat bu sabrı koruyabilmek de bir o kadar zordur. Ancak artık âşığın sabrı kalmamıştır; sabır kayığı, aşk sevdası yelkenlerini açmıştır ve yokluğa doğru denize açılmıştır:

Zevrak-ı sabrı fenâya gitdi

‘Işk sevdâsı yine açdı şirâ’

Hakîkî G. 268 / 3 (Boz, 2017, s. 412)

Hayretî, beytinde kayıkların veya gemilerin girdaba düşmesi olayını kullanarak bir benzetme yapar. Felek, bir sıkıntı kayığıdır ve rüzgâra kapılan bu kayığın, dönüp durdukça oluşan girdaptan kaçması mümkün değildir. Rüzgâr, “zaman” anlamında da kullanılır ve feleğe yaşatılan bu sıkıntının sorumlusu olarak görülür:

Bu felek bir **fülk-i mihnet**dür döner kılmaz karâr

Düşürüpdür gâlibâ girdâba anı rûzgâr

Hayretî K. 9 / 1 (Musluoğlu, 2021, s. 79)

Hayretî bir başka beytinde de denize soyut bir anlam kazandırır. Felek, âşığın kayığını uçsuz bucaksız bir bela denizine saldığı için gözüne hiçbir sahil ve kenar görünmemektedir. Dünya acı verici, belalı bir yer olduğu için âşık; çaresiz, umutsuz bir hâl içerisinde denizde başıboş dolaşan bir kayıktır:

Bahr-i belâya salmış idi **fülk**ümi felek

Görinmez idi gözüme hîç sâhil ü kenâr

Hayretî K. 14 / 4 (Musluoğlu, 2021, s. 102)

Keyif ve rahatlık kayığı; rüzgârın, zamanın uygun görüp yardım etmesiyle dünyanın kenarına ulaşmıştır. Şair; keyifli, huzurlu bir döneme girer ve bunu kayıkların sahile ulaşması olayıyla bağdaştırarak anlatır. Yolcuların sahil kenarına varıp yolculuklarını tamamlamasından dolayı oluşan mutluluktan benzetme yaparak hedeflerinin ve arzularının karşılığını aldığını ifade eden şair, artık zevk ve sefa içinde olduğunu kayığa yer vererek belirtir:

Zevrak-ı ‘ayş u safâ irdi kenâr-ı çarha

Rûzgâr oldı muvâfık yine el virdi şimâl

Ümîdî K. 2 / 10 (Selvi, 2008, s. 42)

Âşık, rüzgârın şiddetinden dolayı dalgalı bir şekilde olan aşk denizinde hasret kayığıyla gönülden gönle yolculuk eder. Âşığın güzellere olan sevgisi o kadar fazladır ki bu sevginin boyutu, rüzgârın şiddetlendirdiği deniz dalgalarına benzer:

Rûzgârun şiddetinden mevc urur deryâ-yı ‘ışk

Zevrak-ı hasretle ben seyr iderüm dilden dile

Kalkandelenli Mu‘îdî G. 421 / 2 (Tanrıbuyurdu, 2018, s. 362)

Âşık, denizin cevherini istediği için ümit kayığıyla yola çıkmıştır. Fakat kayığı bela girdabına takılmıştır:

Kaldı gird-âb-ı belâda **zevrak-ı ümmid**üm âh

Gerçi kıldum gevher-i deryâ-yı ʿummânı taleb

Celîlî G. 35 / 6 (Kazan Nas, 2018, s. 68)

Gayret kayığı, heves denizine salınır ve Allah’a bu sandalın güvenle istenilen yere, sahile varabilmesi için dua edilir. İstenilen bir şey için yeterli gayreti gösterdikten sonra tevekkül ederek sonucu beklemek çok önemlidir. Arzulanan iş, heves denizi; verilen gayret, çaba kayığı ve ulaşılacak sonuç ise istenilen sahildir:

Çün **zevrak-ı himmet**le heves bahrına salduk

Allâh onara sâhil-i maksûda kenarı

Gelibolulu Mustafa Âlî G. 1416 / 3 (Aksoyak, 2018, s. 1186)

Ravzî, beytinde “*Felaket denizinin karaları görünseydi kurtuluşu serzeniş kayığında bulurduk*.” der ve aslında kötü görülen, sitem edilen, zorlanılan şeylerin sonunun iyi olabileceğinden bahseder. Beyitte insana felaket olarak görülen bir şeyin sonucunun hemen görünmemesinden dolayı sitem içerisinde olunmaması, zorluklara dayanılması gerektiği, kayık ve felaket denizi üzerinden anlatılır. İnsan zorluklarla baş edebilmek için sabırlı davranmalı, tevekkül içinde olmalıdır:

Fülk-i melâmet içre bulurduk selâmeti

Bahr-ı felâketün görineydi karaları

Ravzî G. 612 / 4 (Aydemir, 2017, s. 381)

Âşık, sevgilinin ayrılığı sebebiyle dertlenerek sabır kayığı ile denize açılır. Fakat bu sabır kayığı da bela girdabına yakalanır ve batar. Beyitte sabır, kayığa; bela, girdaba

benzetilirken sevgilinin ayrılığından dolayı acı içinde olunduğu, sabrın tükendiği gözler önüne serilmiş olur:

Gark eyledi gird-âb-ı belâ **zevrak-ı sabrı**

Mihnetde kalup hicr ile deryâlara düşdük

Mânî G. 53 / 2 (Demirel, 2017, s. 111)

Kayık anlamına gelen kelimeler sevgili ve âşığa ait unsurları tanımlamak için soyut anlamlarla beyitlerde yer alır. Klasik Türk şiirindeki sevgilinin yüz vermeme ve âşığa aldırmama tavırları, bu ulaşım aracı vasıtasıyla anlatılır. Sevgilinin ona yakınlık göstermemesi yüzünden çaresiz bir hâlde olan âşığın denize saldığı kayığı, ümitleri gibi suya batmaktadır:

Bir bahre salup **zevrak** iy ‘âşık -ı bî-çâre

Oldun hele müstağrak iy âşık -ı bî-çâre

Hakîkî G. 517 / 1 (Boz, 2017, s. 733)

Âşık, kayığını aşk hevesiyle denize bırakmıştır. Fakat bu kayık, gam deryasında yol almaktadır. Âşıklık, klasik Türk şiirinde bir dert hâlidir ve bu dert bir türlü refaha kavuşamaz. Gönül, bir sandala benzer ve sevgilinin derdi yüzünden bu sandal, dert denizinde başıboş bir şekilde dolaşır; yakınlarda hiç kıyı ve kara görünmez:

Düşeli ‘aşkı hevâsı ile deryâ-yı gama

Görmedi **zevrak-ı dil** hadd ü kenâr u karalar

Mihrî Hatun G. 25 / 2 (Arslan, 2018, s. 63)

Şiirlerde gam denizi, sıkça kullanılan bir kavram olup burada seyreden gönül kayığı, vücut kayığı şeklindeki âşığın hâllerini ifade eden tamlamalar, bir ulaşım aracı olması hasebiyle şiire girer. Soyut bir kavram olarak gönül, derdinden batarak yerle bir olur; vücut ise bu derdin somut bir şekilde yansımasıdır. Sebzî de beytinde vücudunu bir

kayığa benzetir. Bu kayık, sevgilinin gam denizine düştüğü günden beri gün yüzü görmez ve girdaba yakalanarak mahvolur:

Helâk oldı **vücûdum zevrakı** girdâba düşdi âh

Ne günden kim senün bahr-i gamuna âşinâ oldum

Sebzî G. 549 / 2 (Yekbaş, 2011, s. 551)

Kayıkların denizde kayalıklara çarparak kırılması gibi gönül de kırılıp bir kenara düşer. Aynı zamanda âşığın gönlü, bir şişe gibi dayanıksız ve kırılgandır; dolayısıyla gönül, taşlık bir yolda da düşüp kırılır. İnsan, hayatın zorlukları karşısında hassas bir yapıya sahip olmasına rağmen tüm sıkıntılara göğüs gererek yaşam yolculuğuna devam etmektedir:

Yine zevrak-ı derûnûm kırılıp kenâre düştü

Dayanır mı şîşedir bu reh-î seng-sâra düştü

Şeyh Gâlib, G. CCCXIV / 1 (Gürer, 1993, s. 578).

Sevgilinin fiziksel özellikleri de kayık benzetmesiyle beyitlerde yer alır. Sevgilinin yüzü güle, kaşları ise kayığa benzer. Gözler ise sevgilinin güzelliği karşısında sarhoş olur. Ayrıca şarap kadehi de şeklinden dolayı bir kayık gibidir ve bu kayıkla sevgilinin gül renkli şarap denizinden bir yudum almak, âşığın yapabileceği en güzel şeydir:

Ne ser-hoşlardur ol gözler yüzünle **kaşlar**unlan kim

Güle karşu çekerler mey hemîşe iki **zevrak**dan

Hidâyet Çelebi, G. 144 / 2 (Sona, 2006, s. 176)

Üsküdarlı Aşkî de beytinde sevgilinin kaşlarını kayığa benzetir. *"Akşam vakti sevgilinin saçının çevresindeki parlak kaşlarını seyredenler, bu çatık kaşları birbirine yanaşmış iki kayık zannederler."* diyen şair, devrin bir ulaşım aracı olan kayığı kullanarak sevgilinin güzelliğini över. Ayrıca beyitte akşam vakti, devir, parlak ve kayık gibi ifadelerin kullanılmasından dolayı bir ay görüntüsü de akla gelmektedir. Kayıklar, şekli

dolayısıyla ayın hilal evresine de benzetilirler. Sevgili de klasik Türk şiirinin birçok beytinde "parlak ay" olarak ifade edildiği için beyitte hem kaşların övgüsü yapılmakta hem de sevgilinin parlak bir ay olduğu söylenerek sevgili övülmektedir:

Sanur magribde çatmış birbirine iki **kayık**dur

Saçun devrinde seyr idenler ol **ebrû**-yı garrâyı

Üsküdarlı Aşkî, Muk. 6 / 2 (Uzun, 2011, s. 656)

Aşk denizinde iki sandal olan sevgilinin kaşları, aşkının taşkınlığı sebebiyle boğulmakta olan âşığı kurtarmaya ve onu bu denizden çıkarmaya gelmektedir. Bu sefer sevgilinin kaşları kurtarıcı bir rol oynar ve âşığa yardıma gelir:

Garîk-i bahr-i 'ışk olanları ihrâca ey Sâdık

Olupdur kulzüm-i 'ışkında yârun **kaşları sandal**

Sâdık, K. 205 / 2 (Sunal, 2014, s. 763)

Sevgilinin çenesi, gümüş bir kayığa benzer ve bu kayık, güzellik denizi içinde yüzer. Sevgilinin çenesinin kıvrımları, denizde oluşan dalgaları da anımsatır. Sevgilinin çenesi, zarifliği ve parlaklığıyla bir kayığı andırır ve bu kayık, onun güzel hatlı gerdanında yüzer:

Deryâ-yı hüsninde gümüş **zevrak zenahdân**ı anun

Ana gelen bir mevcidür ol bahrün anun gabgabı

Muhyî, G. 651 / 2 (Arslan, 2020, s. 632)

Çene, şekli dolayısıyla şairler tarafından elmayla ilişkilendirilir ve sevgilinin güzellik unsuru olarak kullanılır. Sevgilinin yanağı denize; çenesi ise içi elma dolu bir güzellik kayığına benzer. Bu kayık, sevgilinin yanak denizinin kenarında konumlanmıştır. Ayrıca zevrak, kadeh anlamına gelecek şekilde de kullanılarak içi elma şarabı ile dolu olan bu kadehten içen âşık, sevgilinin güzelliğiyle sarhoş olmuştur:

'Ârızun bahrı kenârında **zenahdân**un senün

Sîb-i nâbile pür olmış bir letâfet **zevrak**ı

Ramazan Behiştî, G. 519 / 3 (Aydemir, 2018, s. 395)

Düşmanının fazla olmasından dolayı âşığın gözyaşları deniz kadar fazladır, âşığın gözleri ise koca bir denizdeki küçük kayıklar gibi sular üzerinde yüzmektedir:

‘Âşıkun düşmeni çok bahre dönüpdür yaşı

İki **zevrak**dur iki dîdesi deryâ gözedür

Bâkî, G. 67 / 6 (Küçük, 2015, s. 142)

Âşık, sevgilinin aşk denizine alışık olduğundan dolayı göz kayığının kana bulanarak denize batmasından çekinmez:

Göreyin kana gark olsun cihânda **zevrak-ı çeşm**üm

Beni deryâ-yı ʿışk-ı yâre çün-kim âşinâ kıldı

Taşlıcalı Yahyâ, G. 453 / 2 (Bozyiğit, 2021, s. 690)

Denizlerde birçok balık olması gibi aşk belası denizinde de bir sürü âşık vardır ve bu denizin sahibi, arzulayanı bu âşıklardır. Bundan dolayı onlar, can ve gönül kayıklarını aşk denizine salmışlardır:

Cân u dil zevrakların deryâ-yı ‘ışka salmışuz

Biz de mâhîler gibi bahr-ı belâya mâliküz

Ravzî, G. 317 / 6 (Aydemir, 2017, s. 262)

Âşık, gözlerindeki yaşlardan dolayı oluşan denizde ten kayığıyla yol alırken bu denizin ortasında kalakalır. Yaşadığı aşk acısı yüzünden bedeni yorgun düşen âşık, beden kayığının girdaba yakalanarak batmasından çekinmektedir:

Eşk-i çeşmüm bahr olup kaldum miyân-ı âbda

Hey dirîgâ **zevrak-ı ten** gark olur girdâbda

Cenâbî, G. 280 / 1 (Kesik, 2018, s. 206)

Âşığın beden kayığı, sevgilinin ona verdiği acılar neticesinde acı denizine salınır. Fakat âşık; şaşkın, başıboş kayığının gam dalgalarından dolayı batacağından korkar:

Zevrak-ı cismin Sehâbî saldı bahr-i mihnete

Mevc-i gamdan korkaram ol **fülk-i ser-gerdân** batar

Sehâbî, G. 82 / 5 (Bayak, 2017, s. 55)

Deniz, sevgilinin ayağını öpmek için dalgalarını yollar ve bindiği kayığı doldurarak onu kucağına çekmek ister. Sevgilisinin kayığının batmasını güzel bir nedene bağlayarak anlatan şair, denizin bile ona âşık olduğunu ima ederek sevgiliyi över:

Salar emvâcı bûs-ı pâyuna meftûn olur deryâ

Seni **zevrak**la âgûşa çeker meşhûn olur deryâ

Ahmed Nâmî, G. 8 / 1 (Yenikale, 2017, s. 108)

Ayrılık rüzgârı, kavuşma kayığını karaya vurmak istemektedir. Bundan dolayı vuslat kayığında yol alan âşık, gideceği yere çabucak ulaşmak için gözyaşlarını deniz gibi coşturmalı ve gözyaşlarının oluşturduğu dalgalarla birlikte yol almalıdır. Kayık, buluşma aracı olarak tanımlanır ve ayrılığın zorluğu, beytin ana konusunu oluşturur:

Bâd-ı fürkat **fülk-i vasl**ı karaya urmak diler

Vaktidür ey seyl-i eşküm cûşa gel deryâ gibi

Şâhî, G. 168 / 6 (Kılıç, 2018, s. 127)

Kayık; şekli, rengi, suda hareket etmesi gibi özellikleriyle felek, ay, güneş, yıldız gibi ifadelerle gökyüzü cisimlerine benzetilerek de kullanılır. Mesela Münîrî beytinde "gümüş kayık" diyerek bir ay tasviri çizer. Bu kayık, felek denizinde yol alır ve her sabah güneşle beraber aceleyle gökyüzünde dolaşır. Beyitte hilal şeklindeki ay, kayığa; felek, denize; nilüfer de yıldızlara benzetilir. Güneş, sabah olunca aceleyle gökteki

nilüfere benzeyen yıldızları toplar. Nilüferin yıldıza benzetilmesinin nedeni ise bu çiçeğin sabahları açıp geceleri kapanmasıdır:

Zevrak-ı sîmîn ile bahr-i felekde seyr idüp

Devşirür ta‘cîl ile her subh nîlûfer güneş

Münîrî, K. 18 / 9 (Ersoy, 2017, s. 83)

Hilal evresindeki aya benzeyen kayık, güneşin doğmasıyla beraber batı sahiline doğru yol almış ve orada batmıştır. Felek denizinde bayram rüzgârlarının esmesiyle beraber ay, yavaş yavaş gözden kaybolur ve onun batmasıyla beraber bayram sabahına uyanılmış olur:

Gark oldı garb sâhiline **zevrak-ı hilâl**

Bahr-i felekde esdügi dem rûzigâr-ı ‘îd

Üsküdarlı Aşkî, G. 37 / 4 (Uzun, 2011, s. 330-331)

Bir paşaya ait olan altın renkli kayık, sahilde tüm ihtişamıyla durmaktadır ve onun parlaklığı, gökyüzünün kenarında bulunan hilalle kıyaslanmaktadır. Bu altın renkli kayık, o kadar parlak ve güzeldir ki onu görenler yeni oluşmuş bir hilale mi, yoksa bir kayığa mı baktıklarını anlayamazlar:

Sâhil-i deryâda **zerrîn-zevrak**-ı Paşa mıdur

Ya kenâr-ı âsmânda gurre-i garrâ mıdur

Sabrî Mehmed Şerîf, K. 11 / 1 (Çeçen, 2010, s. 212)

Kayık; akıl, endişe, fikir gibi tamlamalarla da kullanılır. Âşığın aşk dolu gönlünden dolayı deniz coşar ve dalgalar aracılığıyla akıl kayığını devirir. Şairin aklı ve gönlü, deniz dalgaları gibi çarpışır; sonunda da akıl yitirilir. Âşıklar, çoğu zaman akıl ve gönül arasında kalırlar ve nihayetinde aşk galip gelerek akıl, âşıktan uzaklaşır. Bunun bir sonucu olarak da akıl kayığı, kanlı bir çarpışmanın ardından boğularak denize batar:

Yine bu **zevrak-ı ‘aklı** gönülden cûş iden deryâ

Virür garka ki hûnîndür bu emvâc u telâtumhâ

Hakîkî, G. 40 / 1 (Boz, 2017, s. 99)

Kayığın veya gemilerin demirleri, onların kıyıda sabit bir şekilde durmasını sağlar. Eğer insanlar da mantığıyla hareket etmez ve akıl demirlerini yitirirlerse kayıkları sahilde sabit duramaz; kırılır. Yani insan, akıllıca düşünüp yapmadığı her işin sonunda hüsrana uğrayacaktır. Bundan dolayı ateş denizi içinde akıl demirini kaybeden kayıklar, yüz Nuh tufanında boğulmayı hak ederler:

Lenger-i ‘aklı yitürse sındırup **zevrâk** ne tan

Gark ola bu âteşin bahr içre sad tûfân-ı nûh

Hakîkî, G. 109 / 4 (Boz, 2017, s. 190)

Şair, görünüşte kara bir toprak gibidir. Fakat aslında o, hiçbir düşüncenin onun karasına ulaşamayacağı engin bir deryadır. Yani şairin hayalleri, fikirleri görünenden daha ince, daha anlamlıdır ve hiçbir fikir kayığı onun sahilinin yanına bile yaklaşamaz:

Sûretâ bir kara topragam velî ma’nîde ben

Özge deryâyam ki ermez **fülk-i fikret** karama

Hayretî, 482 / 4 (Musluoğlu, 2021, s. 459)

Kayıkların sahile halatla bağlanma durumu, sevgilinin saçıyla da ilişkilendirilir. Sevgili, güzelliğiyle âşığın aklını yitirmesine sebep olur ve saçlarıyla âşığın idrak kayığını sahile bağlar; bu yüzden de âşık, aklını kullanamaz hâle gelir. Bundan dolayı âşığın akıl kayığının yolu baştan kararmıştır ve hiçbir şekilde başka bir yere doğru yolculuğa çıkamaz:

Zevrak-çe-i idrâkimi başdan kara kıldın

Bend idemedi itdi kemend zülf-i re’isün

Hasmî G. 236 / 6 (Selçuk, 2007, s. 354)

Kayık, ölüm ve hayat unsurlarıyla da kullanılır. Rüzgârın da yardımıyla coşarak denizi fetheden reisler, düşmanın kayıklarını batırır ve savaştan galip çıkarlar:

Serverâ **fülk-i hayât**ını ‘adûnun itdi gark

Bâd-ı nusretle yine cûş eyleyüp ‘ummân-ı feth

Kara Fazlî, K. 10 / 28 (Özkat, 2005, s. 152)

Hilal evresindeki ay, ölüm teknesine benzer ve tabut da şekli itibariyle kayığı andırır. Bu tekne, yokluk denizinde yol alır ve insanı son yolculuğuna doğru götürür:

Âsmânun meh-i nev bana sorarsan nesidür

Birisi bahr-ı fenâ biri **ecel teknesi**dür

Gelibolulu Mustafa Âlî, G. 340 / 1 (Aksoyak, 2018, s. 671)

Tabut, bir kayığa ve kefen ise yelkene benzer. Zulüm ve adaletsizliğin dolu olduğu denizde yolculuk yapan insan, tabut kayığına yatırılmış; kefeni olan ecel yelkenleri açılmış ve son yolculuğuna uğurlanmıştır:

Fülk-i tâbûta ecel açdı kefenden yelken

Yaturuz mazleme deryâsına biz müstagrak

Gelibolulu Mustafa Âlî, G. 656 / 4 (Aksoyak, 2018, s. 824)

Zamana yenik düşen şair, tabut kayığıyla ve kefenden yelkeniyle yokluk denizine salınmıştır:

Bahr-ı fenâya saldı Ziyâ’îyi rûzgâr

Tâbûtı zevrak u kefeni oldı bâd-bân

Mostarlı Hasan Ziyâ‘î, G. 364 / 5 (Gürgendereli, 2017, s. 180)

İnsanın ömrü, gökyüzündeki feleklerin bir doğup bir batma döngüsü gibi ölüm ve hayat arasında gider. Bu döngü bir başka benzetmeyle kayıkların denizde uzaklara gidip gelmesi şeklinde de tasvir edilebilir:

Çerh-i devvâr gibidür yanımda **mevt ile hayât**

Ki ol bahrde gâh gelür gâhi gider bir **zevrak**ım

Seyyid Mehmed Emin Baba, G. 145 / 4 (Kızıltaş, 2011, s. 329)

Kayık, dinî unsurlarla ve bazı inanışlarla beraber de kullanılır. Eğer kurtuluş kayığının yelkeni şeriat olmazsa insan, hata denizinde kimseden yardım bulamayacaktır. Dinin varlığı çok önemlidir ve insanı kurtuluşa götüren yegâne unsurdur:

Şirâ'ı olmasa şer'i **felâh zevrakı**nun

Kimesne bahr-ı hatâdan bulımaz idi necât

Hamdullah Hamdî, G. XVIII / 4 (Özyıldırım, 1995, s. 21)

Sebzî, beytinde "gönül kayığı" ifadesini kullanır ve bela denizine düşen bu kayık Hz. Hızır'dan yardım ister. Beyitte yaygın bir inanış olan Hz. Hızır'ın denizde sıkıntıya düşenlere yardım etmesi inanışı (Kurnaz, 1998, s. 412) hatırlatılarak gönlün huzura ve mutluluğa kavuşması konusu işlenir:

Bahr-i belâya düşdi gönül **zevrakı** meded

Bir **Hızr**-ı pey-huceste bize âşinâ gerek

Sebzî, G. 421 / 6 (Yekbaş, 2011, s. 481)

Karamanlı Sabûhî de benzer bir kullanımla Hz. Hızır'ı anar. Gönül kayığı, gam denizinde girdaba yakalanır; bundan dolayı Hz. Hızır'ın yardım etmesi istenir:

Girdâba düşdi bahr-i gam içinde **fülk-i dil**

Ey Hızr-ı peyhuceste yitiş âşinâlıg it

Karamanlı Sabûhî, G. 30 / 4 (Bal, 2019, s. 178)

İnanç kayığının muhafaza edilmesi gereklidir; aksi durumda nefsin tufanı on sekiz bin âlemi yok edecektir. Klasik edebiyattaki on sekiz bin âlem kavramına (Karaköse, 2016) da gönderme yapılarak dinî inanışlara sahip çıkmayıp onu korumamanın getireceği sonuçlar anlatılır. İnanç, kayığa; nefis ise tufana benzer. Âlemlerin tufanında ancak inançla sağ kalınabilir:

İʿtikâdun fülkini hıfz it sakın zâhid sakın

On sekiz bin ʿâlemi gark-âb ider tûfân-ı nefs

Gelibolulu Mustafa Âlî, G. 581 / 5 (Aksoyak, 2018, s. 788)

Sevgisine, inancına gönül bağlayan birinin endişeleri olmamalıdır; bu kişi, tufan girdabında Hz. Nuh'un kayığının içinde emniyettedir:

Mihrüne dil bağlayan[7] endîşe itmez fitneden

Emndür girdâb-ı Tûfân içre **Nûhun zevrakı**

Meczûb, K. 5 / 7 (Atan, 2019, s. 59)

Eğer günah denizinden kurtulmak istenirse sadakalardan oluşan bir tövbe ağacından yapılmış kayık edinilmesi gereklidir. Yani günahlardan kurtulmanın yolu, sadaka dağıtmak ve tövbe etmektir:

Eger ki bahr-i günehden necât istersen

Tasaddukât ile dâr-ı tevbeyi idin **zevrak**

Zâtî, K. 90 / 36 (Kurtoğlu, 2017, s. 249)

Kayık, şekli dolayısıyla içki kadehine de benzetilir ve bazı beyitlerde zevrak kelimesi, kayık anlamının dışında sadece kap, kadeh anlamında kullanılır. Âşık, biricik inci olan sevgilinin yokluğunda girdaba düşmemesi için kayık kadehini içki denizine salmalıdır.

[7] Kaynaktaki "baklayan" ifadesi anlam gereği düzeltilmiştir.

Yani âşık, sevgilisinin yanında olmaması durumunda tehlikede olur; onsuz içki içerse anlamsızca coşar. Kayık, şarap kadehi; içki de deniz olarak tasvir edilir. Kayıkların girdaba yakalanıp batması gibi sevgilisiz bir yaşam da anlamsız olacaktır:

Düşe gird-âba diyü sensizin ey dürr-i yetîm

Zevrak-ı sâgarı bahr-i meye salmalu degül

Münîrî G. 177 / 4 (Ersoy, 2017, s. 308)

Gece vakti ay ışığı ile yol alan gemiler gibi gamdan kurtulmanın yolu da şarap kadehinden geçmektedir:

Zevrak-ı câmla geç dirim gamdan dâyim

Bahr-i ahzarda hilâl olduğı bu fülk misâl

Kara Fazlî, K. 20 / 9 (Özkat, 2005, s. 182)

Yakînî de şarap kadehi kayığından içki içerek coşmak ister ve sarhoş gönlünün deniz gibi taşmasını diler. Kayığı kadeh anlamına gelecek şekilde kullanırken kayığı ulaşım aracı vasfıyla da anar:

Zevrak-ı câm içürüp şûr u hevâsı var-iken

Dil-i medhûşumı deryâ gibi pür-cûş ideyin

Yakînî, G. 159 / 6 (Zülfe, 2009, s. 241)

Âşık, çok sarhoş olmasına rağmen sakiden kadehle şarap ister. Başındaki dertten dolayı acı içinde olan âşığa, sandal ağacından yapılma şarap bile etki etmez. Çünkü âşığın kederi, deniz kadar fazladır:

Pür-humâram sâkiyâ **zevrak**la sahbâ isterem

Gitmedi sandal şarâbıyla benüm derd-i serüm

Azmizâde Hâletî, G. 524 / 1 (Kaya, 2017, s. 433)

Eğer sevgilinin meclisinde kayık şekilli şarap kadehi yoksa sarhoş âşığın gönlü, sahili göremeyecektir. Zevrak hem kadeh hem kayık anlamında kullanılır ve içki kayığıyla denizde olan âşığın bu kayıkta olmaması hâlinde denizde kaybolacağı, hiçbir kıyıya ulaşamayacağı belirtilir:

Bezminde eger **zevrak**-ı mey olmasa yârün

Görmezdi dil-i ‘âşık-ı ser-geşte kenârı

Azmizâde Hâletî, G. 879 / 4 (Kaya, 2017, s. 575)

Meyhanecinin öğüdünün can kulağı ile dinlenilmesi icap eder ve kayıkla yalı seyri yaparken şarap içilip eğlenilmesi gerekir. Kayık hem ulaşım aracı anlamıyla hem de kadeh anlamıyla kullanılır:

Kulak ur pendini pîr-i mugânun cânıla gûş it

Yalı seyrin idüp **zevrak**la nûş it câm-ı sahbâyı

Cemaleddîn Mahmud Hulvî, G. 247 / 4 (Yavuz, 2012, s. 222)

Kayık, şiir dünyasıyla ilgili anlamlarla da kullanılır. Şairin şiir kayığının gönül deryasına bırakılmaması gerekir. Çünkü sözlerinin güzelliği ve duygularının yoğunluğundan dolayı denizin tutuşabilme ihtimali vardır. Şairin sözleri, gönül denizlerini yakabilecek kadar etkilidir ve onun şiir kayıkları, kesinlikle gönül denizine salınmamalıdır:

Salma **zevrakçe-i nazm**un sakın ‘ummân-ı dile

İhtimâldür ki begüm gâhîce deryâ tutuşur

Benderli Cesârî, G. 224 / 5 (Akkuş, 2010, s. 559)

2.2. Gemi

Gemiler, Osmanlı hâkimiyetinin öncesinde Anadolu’nun beylikler hâlinde olduğu zamandan beri yapılmaktadır. Türk denizciliğinde çok önemli bir yere sahip olan Aydınoğlu Umur Bey, hâkimi olduğu bölgelerde çeşitli gemiler yaptırmış; Rumeli’ye

yerleştikten sonra da Osmanlılar, Gelibolu Tersanesi'ni kurarak donanma meydana getirmişlerdir. XV. yüzyılın ilk yarısına kadar deniz akıncılığı için bir araç olarak görülen Osmanlı gemiciliği, İstanbul'un fethinin ardından tecrübe kazanan kaptanlar sayesinde gerçek bir denizciliğe dönüşmüştür. İstanbul kuşatması sırasında 400 kadar gemisi olan Osmanlı donanması, Sultan II. Bayezid (ö. 1512) döneminde büyük çapta harp gemilerinin inşasıyla beraber gelişmiş ve büyümüş; sonraki padişahlar da İstanbul'daki Haliç Tersanesini genişleterek gemi sayılarını artırmış ve Osmanlı donanması zamanla denizlerin tek hâkimi olmaya başlamıştır (Bostan, 1996, s. 11).

Osmanlı denizcilik tarihinde gemicilik üç aşamada incelenmektedir. İlki, imparatorluğun kuruluşundan XVII. yüzyıla kadar olan kürekli gemiler; ikincisi, XIX. yüzyılın ortalarına kadar devam eden yelkenli gemiler ve sonuncusu da devletin yıkılışına kadar süren buharlı gemiler dönemidir. İlk dönem başlıca gemi türü, kadırgadır. Bu gemiler oldukça uzun ve ensiz, su seviyesinde değecek kadar alçak, hızlı ve kıvraktır. Bir kadırgada yirmi beş oturak, kırk dokuz kürek vardır ve her küreği dört veya beş kişi çeker. Kadırgaların üç yelkeni, iki tentesi, beş lengeri, halat ve toplar için yeteri miktarda yuvarlakları vardır. Barbaros Hayrettin Paşa (ö. 1546), güçlü kadırgalar yapmış ve birçok deniz savaşında kalyonlara üstün gelmiştir. İkinci dönemin en önemli gemileri ise kalyonlar olmuştur. Kalyonlar, genel anlamda bütün yelkenli gemilere denilmektedir ve XV. yüzyılın sonlarından XIX. yüzyılın ortalarına kadar taşımacılıkta ve savaşlarda sıkça kullanılmıştır. Yaptırıldığı ilk zamanlarda kalyonlar, "göke / göğe" gibi isimlerle anılmıştır. Kalyonlar, iki ambarlı veya üç ambarlı olarak tasarlanmış ve büyüklükleri, top sayıları, taşıma kapasitesi gibi özellikleri bu tasarımlara göre değişmiştir. Osmanlı Devleti'nde yeni bir kalyon yaptırılınca bu kalyonun denize indirilmesi sırasında merasim yapılmış; sadrazam, şeyhülislam, kaptan paşa gibi devlet adamlarının katıldığı bu merasim sırasında hilatler dağıtılmıştır. XVII. yüzyıldan sonra savaşlarda artık kadırgaların hafif kalmasından dolayı kalyon yapımı hızla artmış, XVIII. yüzyılda ise üç ambarlı büyük kalyonlar ortaya çıkmıştır. Ayrıca bu dönemde Avrupa ölçütlerine uygun gemiler yapmak amacıyla Avrupa'dan gemi inşa mühendisleri getirtilmiş ve kalyon, firkateyn, korvet gibi gemi türleri inşa edilmiştir. Son dönemde ise Sanayi Devrimi sonucunda buharlı gemiler ortaya çıkmıştır. Osmanlı Devleti, bu gemi türünü 1827 yılında İngiltere'den satın almıştır. Halk, bu tür gemilere "buğu gemisi" demiş ve 1837 yılında Osmanlı'da ilk buharlı gemi yapılmasıyla beraber bu gemiler,

zamanla yelkenli gemilerin yerini almaya başlamıştır. Bu gemiler; deniz ticareti, posta işleri, asker ve eşya taşımı gibi faaliyetlerde kullanılmış; ilerleyen zamanlarda savaş amacıyla çeşitli ülkelerden zırhlı buharlı gemiler satın alınmaya başlanmıştır (Bostan, 1996, s. 11-14).

Osmanlı'da kürekli olsun yelkenli olsun birçok gemi çeşidi vardır ve hepsi de oturak sayısı, taşıma kapasitesi, top sayıları, büyüklük veya küçüklük, uzunluk veya genişlik, teknik özellikler, kullanılan ağaç türü gibi fiziksel özellikler ve kullanım amaçları gibi farklarla birbirlerinden ayrılmaktadır. Kürek dönemi gemilerinden olan çektiri veya kadırganın dışında bu tür gemiler; baştarda, kalite, firkate, pergandi, mavna gibi isimlerle; yelkenli gemiler ise kalyonlar dışında göke, karavele, korvet, firkateyn, gulet gibi isimlerle var olmuştur (Çırpan, 2020, s. 42-51).

Gülay Durmaz da *18. Yüzyıl Divan Şairlerinin Gözünden Kalyonlara Bakış* adlı makalesinde XVIII. yüzyıl Osmanlı tarihini genel hatlarıyla anlattıktan sonra o dönemde yapılan kalyonlardan örnekler vermiş ve kalyonların uzunluk, top miktarları, taşıyabildikleri insan sayıları, denize indirilme tarihleri gibi özelliklerini açıklamıştır. Osmanlı denizciliği ve şiir konusunun ardından XVIII. yüzyılda yaşamış olan padişahların döneminde düşürülen tarih manzumelerinden örnekleri makaleye almış; kalyonların denize indirilme merasimleri sırasında yapılan törenlerden, kurbanlardan ve çeşitli uygulamalardan bahsetmiştir. Bu manzumelerde geçen kalyonların fiziksel özelliklerini de aktardıktan sonra şairlerin hangi imge ve benzetmelerle kalyonlara beyitlerinde yer verdiklerini göstermiştir. (2020, 186-212)

Klasik Türk şiirinde keşti, sefine, fülk gibi gemi anlamını veren kelimelerin yanı sıra bahsedilen gemi türleri de şiirlerde yer alır. Mesela Ebubekir Celâli, tarih manzumesinde Sultan III. Selim (ö. 1808) döneminde yapılmış bir kalyondan bahseder. Yapılan kalyonun üç ambarlı tasarlandığı ve kızaklar yardımıyla denize indirildiği, inşa edilen üçüncü kalyon olduğu beyitlerde gözler önüne serilir:

Üç anbarlı tamâm oldukda eyyâm-ı latîfinde

Kızagın üstüne üstâdlar san'atla bindirdi

Gelüp üçler Celâlî söyledi târîh-i menkûtun

Üçüncü bu **üç anbarlı** Selîm-i sâlis indirdi

Ebubekir Celâli, T. 26 / 2-3 (Sarıkaya, 2008, s. 244)

Nakşî-i Eyyubî de kasidesinde Sultan I. Mahmud (ö. 1754) zamanında yapılan bir kalyondan bahseder. Bahsedildiği gibi kalyonlar, Osmanlı devrinde merasim ile indirilir. Padişah da âlemleri koruması için bina gibi üç ambarlı bir kalyon yapımı emri verir ve bu yüce görünümlü kalyon, törenle denize indirilir:

Hıfz [u] hırâset içün ‘âlemi mahzâ dedi

Tarh ola bir nev **Üç Anbârlıyı fülk**-i surûh

Nutk-ı hümâyûn resh buldı zihi yümnile

Resm olup oldı o nev-**kalyon**-ı ‘âli-vuzûh

Nakşî-i Eyyubî, K. 51 / 6-7 (Açıkgöz, 2016, s. 167)

Önceki kalyon eski olduğu için kırılarak yıkılır ve onun yerine sağlam bir üç ambarlı kalyon yaptırılır:

Buyurdı bir müşeyyed nev **Üç Anbârlı** ola bünyâd

Ki köhne olmagıla eskisi hedme retemlendi

Nakşî-i Eyyubî, K. 29 / 12 (Açıkgöz, 2016, s. 120)

İnşa edilen kalyon sancaklanarak denize indirilir ve onu izleyen insanların gözleri nemlenir:

Donanup nev-meşid eymen **Üç Anbârlı** ‘alemlendi

İnincek bahre birden ‘ayn-ı nâs çün cümle nemlendi

Nakşî-i Eyyubî, K. 29 / 44 (Açıkgöz, 2016, s. 124)

Şahine benzeyen üç ambarlı gemi, denizde kanatlarını açarak ilerler ve ejder yaratılışlı olduğu için bir nefesle hızlıca denizde süzülür. Yapılan bu kalyon o kadar güzel ve hızlıdır ki Avrupa gemilerinin namları bu geminin denize indirildiği gün unutulmuştur:

O **Üç Anbârlı** uçdı açdı per şâhin gibi bahre

Bu ân birden inüp fülkân u sultâna haşemledi

Bihîn ejder-şiyem yek-dem çeküp **fülk-i Üç Anbârlı**

Süzildi bahre birden nûnı arup kapdı yemlendi

Efendim indi **Üç Anbârlı** birden bahre es'âd-bâd

Ser-â-pâ fülk-i Efrencânun ol gün nâmı gümlendi

Nakşî-i Eyyubî, K. 29 / 47-49 (Açıkgöz, 2016, s. 125)

Dürrî Ahmed Efendi de kasidesinde Sultan III. Ahmed (ö.1736) zamanında inşa edilen bir baştardadan söz eder. Bu baştarda, bir savaş gemisi olduğu için ağzından ateşler saçan bir ejder gibidir:

Şimdi bir **baştarda** inşâd itdiler kim dem-be-dem

Ejder-âsâ düşmene agzından âteşler saçar

Dürrî Ahmed Efendi, K. 34 / 13 (Vural, 2020, s. 191)

İbrahim Tırsî, yazmış olduğu gazelinde döneminde olan gemi türlerini sayar ve iyi gemi ustalarının hepsinin tersaneli olduğuna değinir:

Çekdiri kalyeta başdan başa pây-zan iledür

Kalyon erbâbı olan cümlesi tersanelidür

İbrahim Tırsî, G. LXX / 1 (Yılmaz, 2017, s. 93)

İnsanların bir kısmı zindanlarda bir kısmı da kadırgalarda kürek mahkûmudur. Yani dönemdeki herkes sıkıntı ve zorluklarla mücadele etmektedir; insanlar namaz, oruç gibi ibadetleri bile yerine getiremezler ve bundan dolayı da kimsede iman kalmamıştır:

Kimimüz zindân dibinde kimimüz **kadırga**da

Ne oruç var ne namâz bizde nice îmân ola

Beşiktaşlı Yahya Efendi, G. 3 / 2 (Tombul, 2014, s. 160)

Gemi, kayıklarda olduğu gibi gerçek anlamının dışında bazı duygu ve durumları anlatmak için de kullanılır. Emel gemisi sahilde kalmıştır ve heves yelkenlerini bir türlü açamamaktadır. İsteklerin bir türlü gerçekleşmemesi, gemilerin sahil kenarında boş bir şekilde durmasına benzetilir:

Sefîne-i emelim hayf kaldı sâhilde

Güşâde olmadı bir kerre bâd-bân-ı heves

Yahyâ Nazîm, G. 317 / 3 (Çakır, 2018, s. 816)

Âşığın gönlü bir su damlası gibi gözükür. Fakat aslında deniz gibidir ve hiçbir endişe gemisi, onun gönlünde bir sahil bulamaz. Yani şairin gönlünde, çıktığı yol ile ilgili bir korkuya yer yoktur ve bu yüzden "endişe gemisi" diye ifade edilen gemi, onun gönül denizinde asla bir kıyı bulamayacaktır:

Sûretâ katreyüz ammâ ki denizdür dilümüz

Bulımaz **keştî-i endîşe** bizüm sâhilümüz

Hayretî, G. 199 / 1 (Musluoğlu, 2021, 283)

Kayıkta olduğu gibi gemi de şekli itibariyle şarap kadehine benzetilir ve çeşitli soyut deniz mekânları yaratılarak kullanılır. Âşığın altın işlemeli, yaldızlı kadehi, şenlik

gemisine döner ve bu gemi, rüzgârın da yardımıyla sevinç denizinde yol alır. Âşık, içki içtiği için coşarak huzur bulur:

Döndi **safâ sefînesi**ne zer-nigâr câm

Bahr-i neşât buldı gibi rûzgâr câm

Sehi Bey, K. 26 / 1 (Yekbaş, 2020, s. 106)

Hırs ve heves gemisiyle yol alan kişi, denizin ortasında kalakalır ve hiçbir şekilde bir karaya ulaşamaz; yani hırsları ve hevesleriyle hareket eden birisi sonunda elbette zarara uğrayacaktır. Bu yüzden insan, gönlünün arzularına kapılmamalı ve gam denizinde acıların talibi olmamalıdır:

Keşti-yi hırs u hevâ görmez kinârun karasın

Tâlib-i bahr-ı gam olma ey gönül deryâyı ko

Ravzî, G. 468 / 6 (Aydemir, 2018, s. 323)

Azmizâde Hâletî, rüzgârların gemileri hareket ettirmesi durumundan yola çıkarak beytini oluşturur. Arzu gemisini rüzgâr olmadan yürütmek zordur; yani isteklerin peşinden koşulması, sağlam bir dayanak olmadan mümkün değildir. Rüzgâr, gemileri hareket ettireceği gibi, ters yönden gelen bir esinti de varılacak yola ulaşmaya engel olabilir. Şair, bu ikilem arasında kalarak arzuların peşinden gitmeyi istemesine rağmen yolda karşılaşacağı tehlikelerden de çekinir:

Keştî-i ârzûyı yürütmek kolay mıdur

Mümkin midür ki karşu koya rûzgâra hiç

Azmizâde Hâletî, G. 109 / 4 (Kaya, 2017, s. 268)

Âşığın sabır gemisi dalgalara yakalanıp alt üst olmuştur. Uçsuz bucaksız arzu denizinde aşk ehillerinin sabır gemisi dalgalara yakalanır ve âşığın sevgili karşısında sabırlı olamamasının nedeni de budur:

Keşti-i sabrı olur ‘ışk ehlinün zîr ü zeber

Olsa mevc-engîz bahr-i bî-kenâr-ı iştiyâk

Azmizâde Hâletî, G. 380 / 3 (Kaya, 2017, s. 378)

İstek kalyonu her zaman kullanılmaz; bu gemi, ancak merhamet denizi coştuğu zaman denize indirilebilir. Her isteğin bir gerçekleşme zamanının olduğu, kalyonların indirilme günlerine atıf yapılarak anlatılır:

Her zamân kullanılır mı yâ bu **kalyon-ı murâd**

Kulzüm-i merhameti cûş iden eyyâma düşür

Hasmî, G. 91 / 6 (Sevgi, 2007, s. 263)

Ümitsizlik gemisi sefa dalgalarıyla beraber çaba denizine salınmıştır. Hiçbir durumda ümitsizliğe kapılmamak gerekir; bundan dolayı ümitsizlik gemisinin sahillerde yeri yoktur ve huzur dalgalarının da yardımıyla gemi, denize uçurulmalıdır:

Eyyâm-ı devletinde eyâ kulzüm-i himem

Keştî-i ye'si mevc-i safâdan uçurmuşuz

Haşmet, G. 90 / 7 (Aksoyak ve Arslan, 2018, s. 164)

Gemi; sevgilinin fiziksel özellikleri ile aşk, sevgi, âşıklık gibi unsurlarla da kullanılır. Sevgilinin gözleri, güzellik denizinde siyah bir gemi; siyah saçları ise o geminin çapasıdır:

Gözi deryâ-yı hüsn içre **siyeh fülk**

Siyeh zülfi o **fülkün** lengeridür

Muhyî, G. 210 / 6 (Arslan, 2020, s. 238)

Aşk gemisinde sevgilinin aşkı, nice gönülleri esir alır ve bu gemide üsküf takan beyler bile fakirleşir. Sevgili, denizde insanları esir alan bir korsanla ilişkilendirilerek zengin fakir demeden herkesin gönlünü alan, onları esir eden biri olarak tasvir edilir:

Fülk-i ʿışkunda niçe diller esîr olmış-durur

Üsküfe kâdir ganî begler fakîr olmış-durur

Ubeydî, G. 77 / 1 (Arslan, 2013, s. 337)

Hidayet Çelebi, sevgilinin kaş, göz ve kirpik gibi unsurlarını övmek için gemi benzetmesini kullanır. Sevgilinin kaşları, Dicle nehrinde karşılaşan iki gemi gibidir ve şair, sevgiliye hayranlık duyarak bu gemileri gözyaşları eşliğinde izlemektedir:

Kaşlarun ol göz ü kirpükle yaşum içre sagın

Diclede ohlaşuban karşulamış **iki gemi**

Hidayet Çelebi, G. 214 / 3 (Sona, 2006, s. 229)

Göz, şairler tarafından yapısı itibariyle denize benzetilir ve göz bebeği de bu göz denizinin gemisi olarak düşünülür. Kirpikler ise bu göz gemisinin kürekleri olarak beyitlerde yer alır. Göz gemisi kirpikler ile donanır ve denize açılarak sefere çıkar:

Kirpüklerüm ile tonadup **keştî-i çeşmi**

Deryâya meger merdüm-i dîde sefer eyler

Münîrî, G. 108 / 2 (Ersoy, 2017, s. 274)

Sevgilinin ayrılığından dolayı acı içinde olan âşık, bela gemileriyle ah rüzgarları eşliğinde yelken açar ve ayrılık denizinde yüzer. Bela, gemiye; ayrılık, bir denize ve âşığın gözyaşlarındaki hava kabarcıkları ise yelkene benzetilir. Âşığın ahından dolayı gözlerinde oluşan kabarcıkların gözyaşı kabarcıkları sanılmaması gerekir; onlar, sevgilinin ayrılığından dolayı yelken açan bela gemilerinin yelkenleridir:

Habâb-ı eşk sanman bâd-ı âhumla açup yelken

Belâ keştîleri yir yir görindi bahr-i hicrândan

Üsküdarlı Aşkî, G. 325 / 4 (Uzun, 2011, s. 505)

Taşlıcalı Yahyâ, beytinde gözleri bir savaş gemisi olan mavnaya benzetir ve ruhunun güneşinin batıdan doğması durumunda bu geminin içinin gözyaşlarıyla dolacağını

söyler. Ruhunun güneşinin batıdan doğmasından kasıt, sevgilinin âşığa yüz vermemesi durumunda bunun âşık için bir kıyamet olacağı düşüncesidir. Böyle bir durumda sevgiliden ayrı olan âşığın gözlerinin gemisi, gözyaşlarıyla dolar ve gemi batar:

Gözlerün mâʿunası yaşunile tolsa gerek

Şol zemân kim toga rûhun güneşi magribden

Taşlıcalı Yahyâ, K. 33 / 4 (Bozyiğit, 2021, s. 265)

Sevgili, açık denizde durmamalıdır; kenara gelmeli ve sahile gemi yanaşması durumunda bu gemiye binip ayrılık denizine açılmamalıdır. Âşık, sevgilisinin onu terk etmesinden korkar ve ondan ayrılarak başka yerlere veya kimselere gitmesinden dolayı endişeye kapılır:

Lutf it alarga durma kenâra gel ey sanem

Deryâ-yı hicre ursa kaçup salma **kalyete**

Muhitî, G. 183 / 3 (Şahin, 2022, s. 410)

Göz gemisini şairin kirpiklerinden oluşan kürekler çeker ve gözyaşlarını itmek suretiyle denizde yol alır. Gemilerin denizde küreklerle seyretmesi gibi kederli bir hâlde olan âşık da gözyaşlarından oluşan denizde kirpiklerinin yardımıyla yavaş yavaş ilerler:

Yem-i eşkümde gözüm **keştî kürekler kirpük**

Remed ucından o perâkende perâkende çeker

Gelibolulu Sunʻî, G. 68 / 2 (Yakar, 2018, s. 70)

Düşman gemisi rahat bırakmadığı için âşık bir türlü arzu sahiline inemez. Âşığın ahları, sert bir kasırga gibidir ve kurtuluş yolunu arar:

Komaz ki **fülk-i ʻadû** sâhil-i merâma çıkam

Reh-i necâtın alur tünd-bâddur âhum

Ahmed Nâmî, G. 283 / 2 (Yenikale, 2017, s. 234)

Dünya da bazı beyitlerde gemiye benzetilen unsurlardan biridir. Gözyaşlarından oluşan denizde dünya bir gemi; âşığın ahlarının dumanı, geminin direği ve bulut ise onun yelkenidir. Şair, kederli hâlini ve dünyanın zorluklarla dolu olduğunu anlatmak için gemi unsurlarından yola çıkarak benzetmelerle beytini oluşturur:

Yaşum deniz olmışdurur bu **dünye** anda bir **gemi**

Âhum tütüni diregi bulutdur anun yilkeni

Edirneli Nazmî, 6392 / 2 (Üst, 2018, s. 3405)

Padişah öylesine kuvvetlidir ki onun gücü, şerefi kâinat gemisine sığamaz. Hükümdar, tüm görkemiyle dokuzuncu felekteki tahtına oturur ve herkesi o tahttan yönetir:

Bir şâhdur ki kadri **fülk-i cihân**a sığmaz

Bir şeh-nişîn olupdur ol şâha çerh-i tâsiʿ

Zâtî, K. 37 / 9 (Kurtoğlu, 2017, s. 131)

Saltanat tahtı, kan denizinde dolaşan bir gemiye benzer. Padişahlar tahta geçince iktidarlarını sağlamlaştırmak için kardeşlerini katlederler; bundan dolayı bu taht gemisine binenlerin elleri kesinlikle kana bulaşacaktır:

Bilün ki **taht-ı cihân** bahr-ı hûn **sefîne**sidür

Mukarrer ana cülûs eyleyen girer kana

Ramazan Behiştî, G. 464 / 4 (Aydemir, 2018, s. 364)

Gemi, dinî unsurlarla da kullanılır. Gönül, tarikat denizinin dalgalarında şeriat gemisine biner ve Hz. Nuh gibi belalardan kurtularak yol alır. Tarikat, bir denize benzetilerek din de bu denizde giden gemi olarak tasavvur edilir. Hz. Nuh'un tufan olayından kurtulması gibi şairin gönlü de dinle beraber kurtuluşa erer:

Tarîkat bahri mevcinde **şerîʻat fülki**ne binüp

Nebiyullâh Nûh gibi necî olmuş gezer gönlüm

Sarı Müderris Şeyh Sinan, G. 7 / 4 (Sessiz, 2014, s. 172)

Âşığın gözyaşları, çektiği acılardan dolayı çoğalarak bir tufan olabilir; bu yüzden âlem sahibinin bu tufandan kurtulabilmesi için Nuh'un gemisi gibi bir gemi yapması gerekir:

Nûhun gemisin iste gör iy ehl-i 'âlem sakınun

Bir gün gelür Tûfân olur bu gözdeki yaşum benüm

Karamanlı Aynî, G. 337 / 4 (Mermer, 2020, s. 483)

Allah'ın tevhit, birlik gemisine binen ârif, Hz. Nuh gibi selamete erer ve şirki, cahilliği tufanda boğar:

Nûhveş **keştî-i tevhîd**e giren 'ârif bugün

Ehl-i küfr ü şirki cehli gark-ı tûfân eyledi

Muhitî, G. 205 / 3 (Şahin, 2022, s. 433)

Gök cisimleri de gemi benzetmesiyle kullanılır. Felek, gözyaşı denizinde bir gemidir ve bu geminin içinde de hilale benzeyen bir sandal ve parlak bir güneş gemisi daha bulunur. Ay ve güneş, birer ulaşım aracıdır ve bunlar gözyaşı denizinde bir yörünge boyunca yol alır:

Bahr-i eşkümde felek bir **fülk** içinde sandalı

Mâh-ı nevdür **göge**si mihr-i münîr olmış-durur

Ubeydî, G. 77 / 4 (Arslan, 2013, s. 337)

Gökyüzü, yükseklik denizi içinde bir gemidir ve bu geminin kaptanı rüzgâr; yelkeni bulut ve demir çapası ise hilal şeklindeki aydır. Gemi unsurları, gök cisimleriyle ilişkilendirerek gözler önüne serilir:

Rif'atün deryâsı içre bir **gemî**dür **âsumân**

Bâd mellâh ebr yelkendür ana lenger **hilâl**

Mesîhî, K. 3 / 19 (Mengi, 2020, s. 27)

Gemi, şeklinden dolayı tabuta da benzetilir. Şair, sevgilinin gamından dolayı üzgün bir hâlde kavuşma sahilinde durmaktadır ve sevgiliyi son anına kadar bekleyeceğini ifade etmek için sahildeki o gemiyi tabuta; yelkenlerini ise kefene benzetir:

Sâhil-i vaslun gamından iy letâfet menba‘ı

Keştî-i deryâ bana tâbût ü yelkendür kefen

Kalkandelenli Mu‘îdî, G. 342 / 6 (Tanrıbuyurdu, 2018, s. 303)

2.3. Vapur

İngiltere’de buharlı makinenin icadından sonra dünyada Endüstri Devrimi başlamış ve buharla çalışan tren, vapur gibi araçlar ortaya çıkmıştır. Dünyanın ilk buharlı gemisi, Amerikalılar tarafından yapılmış ve ardından İngiltere de yandan çarklı buharlı gemiler tasarlamaya başlamıştır. Osmanlı Devleti’nde ise ilk vapur, İngiltere’den alınma Swift adlı vapurdur ve bu vapur; kırk beygir kuvvetinde makineye, iki çarka, iki kazana ve bir de topa sahiptir. Osmanlı kayıtlarına “buhar ile yürür sefine” olarak geçen vapur, ilk başlarda Boğaz’dan yelkenli gemi ve kayık taşımada kullanılmıştır. Bu vapurun ardından İngiltere’den bir vapur daha satın alınmış ve adına Kebir denilmiştir. İngiltere’den alınan ikinci vapurun başlarda ticaret için kullanılması düşünülse de daha sonra bu vapur, Tersane hizmetinde görev almıştır. Bu iki vapur, bazen yelkenli gemilerin çekilmesinde bazen de yabancı bir görevlinin yolcu edilmesinde veya eşya taşımalarında kullanılmıştır. Bu vapurlar, bazı diplomatik amaçlı seferlerde, Hac mevsiminden önce yola çıkan surre alaylarının eşyalarını Üsküdar’a taşımada, yelkenli gemilerin yedekte çekilmesinde kullanılmış, deniz hizmetinde pek yer almamıştır (Düzcü, 2021, s. 114-121).

Osmanlı Devleti’nde vapurla yolcu taşımacılığı ise yabancı girişimciler tarafından başlatılmış; 1844 yılında tersaneye ait Eser-i Hayr isimli vapurun yolcu taşımak için görevlendirilmesiyle vapurlar, resmî olarak hizmet vermiştir. Bu vapurlar, yolcu taşımanın yanı sıra deniz ticareti, posta işleri, asker ve eşya taşıma gibi amaçlarla da kullanılmıştır (Akyıldız, 2015, s. 436).

Klasik Türk şiirinde vapur, şairleri de cezbeder ve çeşitli anlamlarla beyitlerde yer bulur. Mesela Fatîn, tarih manzumesinde denize iki vapurun indirilmesini anlatır. İndirilen vapurların dayanıklı, sağlam olduğunu söyler ve bu olayı, kendi ifadesiyle gönül alan bir tarih mısraıyla gözler önüne serer:

Didim bir mısra‘-ı dil-cû ile târîh-i rengîn

Bu yıl bahra olundu iki **vapur**-ı metîn ilkâ

Fatîn, Diğer T. / 1 (Soldan, 2005, s. 57)

Racûlî de beytinde gereksiz konuşan insanları eleştirmek için vapurdan faydalanır. Bu kişiler, yalan söylemekte çok maharetlidir ve çene yarışında vapurdan hızlı yol alırlar. Kendilerini Nur Dağı gibi yüce, yüksek bir mertebede görenler, şairin deyimiyle saatte yirmi mil yol gittiklerini sanır ve boş laflarını her yere ulaştırmak isterler:

Çene yarışında **vapur**dan ziyâde yol alur

Kendini kûh-ı Nûr ol sâ‘atde yigirmi mile

Racûlî, G. 235 / 3 (Karakaş, 2008, s. 276)

Vapurlar ilk çıktığı dönemde kömür yardımıyla çalışmakta ve göğe doğru buharlarını saçmaktadır. Bundan yola çıkılarak vapurun görüntüsü, yanardağ görüntüsüne de benzetilir. Ateş saçan bu vapurlar, ayla birlikte gökyüzünü aydınlatır:

Her biri döndü yanardaga dahi **vapur**ların

Âsumâna olarak mehtâb ile âteş-feşân

Trabzonlu Emin Hilmi, K. 2 / 30 (Duman, 2010, s. 111)

Aşk yolunda zamanenin tozundan dolayı âşığın bir zayıflığı olamaz. Çünkü onun aşk yolunun üzerinde çelikten bir vapuru vardır. Bu çelikten yapılma sağlam vapur, bozulmadan aşk yolunda kusursuzca ilerler:

Gubâr-ı dehriden gelmez rekâket sâlik-i ‘aşka

Bu râh üzre bozulmaz **vapur**-ı fûlâdımız vardır

Mislî İsmâ‘îl Hakkı, G. 94 / 2 (Gökçe, 2011, s. 199)

Hz. Nuh'un gemisi, dönemin ulaşım aracına uyarlanıp vapur olarak da beyitlere yansır. Dinin kuralları Hz. Nuh'un gemisine benzer. Tufanda bu din gemisine binmeyenlerin yapıları yıkılmıştır. Bu yüzden dine uymak çok önemlidir ve Nuh'un vapuruna binerek kurtuluşa ermek gereklidir:

Nûh-nebî **vâpur**una benzer bu şer‘in ey şerîf

Binmeyen tûfân-ı tugyânda bünyân n'oldı necâh

Kemahlı İbrahim Hakkı, N. 35 / 2 (Türkyılmaz, 2014, s. 78)

Gönül, bir vapura benzer ve bu vapur, gam ve ayrılık denizine salınır. Bunun sebebi ise güzel sevgilinin gönül vapurundaki sabır çımasını, yani vapurun sabit kalması için kullanılan halatı kesmesidir. Sabrı, bir çımaya; gönlü, vapura; gam ve ayrılığı da denize benzeten şair, sevgilinin aldırmazlığından dolayı sabrı kalmayışını vapur-gönül, sabır-çıma ilişkisi kurarak anlatır:

Kesdi çıma-i sabrımı ol dilber-i ra‘nâ

Vapur-ı gönül bahr-i gam u firkate daldı

Edib Harâbî, G. 247 / 3 (Balaban, 2017, s. 193)

Sevgiliden dolayı âşığın gönlünün yanması, dönemin ulaşım aracı olan vapurla ilişkilendirerek de anlatılır. Sevgilinin ayrılık buharının ateşi, âşığın göğsünü vapurun ateşi gibi yakar. Ayrılık acısı yüzünden âşığın gönlünden bir vapur gibi buhar çıkar ve bu buhar da felekleri döndürür:

Yakdı âteş sîne-i pesmândeler **vapur**-veş

Çarhı gerdân etdi dillerden buhâr-ı firkati

Abdünnâfi İffet Efendi, K. 1 / 23 (Gündüz, 2018, s. 295)

Vapurlar, buharla çalıştığı için eski tip gemiler gibi kürek veya rüzgârın hareketiyle yön verilen yelkene ihtiyaç duymazlar. Bu yüzden âşığın gönlündeki gayret ateşinin rüzgâra ihtiyacı yoktur; ona minnet etmek gereksizdir:

Gönülde nâr-ı gayret rûzgâra minnet etdirmez

Ki yokdur ihtiyâcı yelkene deryâda **vapur**un

Trabzonlu Hazînedar-zâde Âgâh Osman Paşa, G. 95 / 6 (Uzun, 2020, s. 401)

Eğer sabır, gönül vapurunun demir çapası değilse gönlün kaynamasından dolayı ah dumanının göğe çıkması da şaşılacak bir durum değildir:

Çarha çıkdı dûd-ı âhım cûş-ı dîğ-i sîneden

Âh eğer olmazsa lenger sabr **dil vapuru**na

Osman Nevres, G. 266 / 3 (Kaya, 2020, s. 347)

Osman Nevres, bir başka beytinde de *"Vapuru bu şekilde icat eden üstad elbette ki benim ahımın dumanı ve göğsümün ateşini zihninde canlandırarak vapuru tasarlamıştır."* der. Vapurun buharla çalışma mekanizmasını hatırlatıp bunu âşığın acı çekme motifine bağlayan şair, vapurun tasarımının âşıkların gönlünden ilham alınarak yapıldığını belirtir:

Tasavvur etmiş elbet dûd-ı âh u âteş-i sînem

Bu şekl ü vaz' ile îcâd eden üstâd **vapur**u

Osman Nevres, G. 314 / 4 (Kaya, 2020, s. 378)

Ali Emîrî, vapur için özel olarak yazmış olduğu kasidede vapuru çeşitli anlamlara gelecek şekilde şu ifadelerle anlatır:

Âdeme cân veriyor âb ü havâ-yı **vapur**

Bâd-ı cennet mi nedir bâd-ı sabâ-yı **vapur**

Ne güzeldir hele bak Edremidin **vapur**u

Nûrlar neşr ediyor mâh-ı livâ-yı **vapur**

Bahre atmış onu gûyâ feyezân-ı kevser

Kasr-ı cennet gibidir şekl-i binâ-yı **vapur**

Bedr-i tâbân ki felek kubbesini yaldızlar

Nûr olur sâha-i âyîne-nümâ-yı **vapur**

Mevc-i pey-der-pey olur kubbe-i nûr-ı seyyâr

Başkadır manzara-i şevk-fezâ-yı **vapur**

Ne kadar şems-i duhâ-perveri tâbende ise

Öyle rahşende olur bedr-i dücâ-yı **vapur**

Nûrdan servini mehtâb dikince bahre

Oldu bir başka cihân arz u semâ-yı **vapur**

Bir hisâb eyle ki vapur ile deryâ birdir

Yakışır bahre hırâmâne edâ-yı **vapur**

Esb-i çâpük gibi her cânibe cevlân eyler

Denizin her tarafı oldu fezâ-yı **vapur**

Güzerân olmadadır Bahr-i Muhîti bî-pâ

Ara lafzında eğer var ise pây-i **vapur**

Oldu bir mu‘cizesi Nûh-ı neciyyullâhın

Hızr-ı tevfîk oluyor râh-nümâ-yı **vapur**

Sâbitiz biz yürüyor sanki bütün arz u semâ

Olmasın mı buna hayrân ‘urefâ-yı **vapur**

Kuru bir sâde nefesle ediyor nâle vü âh

Çıkıyor göklere gülbâng-i nidâ-yı **vapur**

O da bir bagrı yanık ‘âşık-ı hasret-zededir

Ne içündür deme bu savt u sadâ-yı **vapur**

Semt-i ‘azm oldu bize şimdi de Bâbülmendeb

Oldu hem-sohbetimiz hep zurefâ-yı **vapur**

Her zamân girmez ele böyle safâ-yı deryâ

Durmayın nâtık olun ey bülegâ-yı **vapur**

Kadehin rengini seyr et dönüyor yâkûta

Keyf-i sahbâya bedeldir bize çây-ı **vapur**

Bahtımız yâr idi ârâm u sükûn oldu nasîb

Çok olur fırtına vaktinde cefâ-yı **vapur**

Bâb-ı Mendeb der-i maksûd olur inşâ'allâh

Fâl-i hayr oldu bize zevk ü safâ-yı **vapur**

Cümlesi san'atının ehli halûk u sâdık

Dogrusu hem hademe hem rü'esâ-yı **vapur**

Ederiz sevgili şâhenşeh-i zî-şâna du'â

Toplanıp bir araya hep rufekâ-yı **vapur**

Bakınız işte göründü göze Bâbülmendeb

Kal'ayı seyr ediniz ey üdebâ-yı **vapur**

Bahr-i Ahmer burada oldu hitâma vâsıl

Oldu ‘Ummân Denizi şimdi de cây-ı **vapur**

Hamdülillâh bu kadar merhale cevlân etdik

Görmedik zerre kadar renc ü ezâ-yı **vapur**

Yazdı vapurda bu nazmı Emîrî kalemim

Etse tahmîs sezâdır şu‘arâ-yı **vapur**

Her kazâdan ede Allâh bu vapuru emîn

Farzdır ‘uhdemize hayr du‘â-yı **vapur**

Şevk ile sâhil-i maksûda vusûl oldu nasîb

Burada işte tamâm oldu senâ-yı **vapur**

Ali Emîrî, K. 52 / 1-27 (Yazar ve Uğurlu Aslan, 2020, s. 402-403)

Ali Emîrî, bu kasidede dönemin Edremit vapurunun birçok özelliğini gözler önüne serer. Vapurun havası, suyu insana can verir ve vapurdayken esen rüzgâr da cennet rüzgârı gibidir. Edremit’in vapuru öyle güzeldir ki vapurun sancaklarından nurlar yayılır ve gemi âdeta gökyüzündeki aya benzer. Bu vapur, sanki cennetten bir nehirde yüzer ve şekli de cennet saraylarını anımsatır. Vapurun tavanı ise feleğin parlak ayıyla süslenmiştir ve vapurdaki camlar da nur gibi parlaktır. Vapurun manzarası da farklı bir güzelliktedir ve güneş ışığının parlak olması gibi vapurun ışığı da onun gibi etrafa parıltı saçar. Vapur, ayın denize diktiği bir servidir ve güzelliğiyle dünyayı değiştirir. Vapurlar, hızlı atlar gibi her tarafı dolaşabilir; bundan dolayı Hz. Nuh’un bir mucizesidirler ve onların Hz. Hızır gibi yol göstericilik özellikleri de bulunur. Bu yüzden denizin her tarafı vapurlarla dolmuştur. Vapur gezintisi sırasında insanlar sabittir ama sanki bütün gökyüzü dönüyormuş gibi gözükür. Bundan dolayı vapur, hayran

kalınacak bir icattır. Vapur; bağrı yanık, hasrete düşmüş bir âşık olduğu için onun sesleri ve dumanı, inleme ve ah etme şeklinde duyulur. Vapurdaki deniz sefası o kadar güzeldir ki edipler, güzel söz söyleyenler durmayıp vapuru sürekli övmesi gerekir. Vapurda içilen çay da içki keyiflerine bedeldir. Vapur, aynı zamanda bir sevgili gibidir. Çünkü fırtına vakitlerinde cefası da fazla olacaktır. Hizmetçisinden reisine herkes, vapuru hayranlıkla izler, anlatır. Şair, arkadaşlarıyla vapurda bir araya gelerek padişaha dua ettiğini de belirtir. Vapurun Babülmendep Boğazı'na yaklaştığını söyler ve edebiyatçılara seslenerek oradaki kaleyi de seyretmelerini ister. Devamında Kızıldeniz'in bu bölgede son bulduğunu söyleyerek oradan sonrasının Umman Denizi olduğunu ifade eder. Beyitlerden de anlaşıldığı gibi Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde vapurlarla uzun yollar katedilir. Şair de katedilen bu uzun yol boyunca vapurdan dolayı tek bir sıkıntı görmediğini dile getirir ve bu şiiri vapur yolculuğunda yazdığını belirtir. Son beyitlerde şair, vapurun her kazadan uzak olması için Allah'a dua eder ve vapurun sağ salim bir şekilde ulaşacağı yere geldiğini ima etmek için vapurun sesinin kesildiğini söyler. Görüldüğü üzere vapur yolculuğu esnasında şiirini oluşturan şair, dönemin icadına yabancı kalmayıp vapura beyitlerinde yer verir ve vapuru, klasik Türk şiiri anlayışına uygun olarak çeşitli benzetmeler kurarak ayrıntılarıyla işler.

3. Demir Yolu Ulaşım Araçları

3.1. Şimendifer / Tren / Lokomotif

Dünyadaki ilk demir yolunun 1825 yılında İngiltere'de döşenmesinin ardından ilk lokomotifler de raylar üzerinde hareket etmeye başlamıştır. Osmanlı Devleti de başlatılan bu demir yolu faaliyetlerine yabancı kalmamış, 1830'lu yıllardan itibaren Osmanlı'ya toprağı olan üç kıtada da demir yolu projeleri yapılmaya başlanmıştır. Fakat bu demir yolu projelerinin çoğu, yabancı sermayeler tarafından gerçekleşmiş ve demir yolu neredeyse tamamen yabancılar tarafından işletilerek yönetilmiştir. (Tamçelik, 2000, s. 487) Osmanlı'da "Rayların temasında olan bir ya da daha ziyade çift tekerleği döndüren ve söz konusu raylar üzerinde onları harekete mecbur eden buhar makinasının sade ve maharetli şekli." diye tanımlanan lokomotif, tren veya şimendifer; demir yolu yapımını üstlenen yabancı şirketler tarafından ülkeye getirilmiştir. Demir yolları, özellikle İngilizlerin yardımıyla yapıldığı için ilk lokomotifler de İngilizlerden

alınmıştır. Bu lokomotifler iki dingilli, tek silindirlidir ve on dört sene boyunca kullanılmıştır (Kâhya, 1988, s. 216-217)

Klasik Türk şiirinde ise tren ve şimendifer olarak kullanılan bu ulaşım aracı, klasik edebiyat anlayışının bitmeye yüz tuttuğu XIX. ve XX. yüzyıllara denk geldiği için beyitlerde çok fazla yer bulmaz. Ali Emîrî, beytinde "hayret eserleri" olarak tanımladığı trenlerin buharlı olmasına dikkat çekerek şaşılacak bir yenilik olduğunu söyler ve sonrasında trenlerin süratli bir vasıta olduğuna vurgu yapar:

Kimdir veren buhâra bu âsâr-ı hayreti

Kimdir eden **şimendifer**i böyle tîz-pâ

Ali Emîrî, K. 1 / 32 (Yazar ve Uğurlu Aslan, 2020, s. 199)

Ali Emîrî, bir başka beytinde de vapur, tren, telgraf gibi dönemin icatlarını sıralar. Dünya artık eskisi gibi değildir; çağın getirdiği birçok yenilik, dünyayı da değiştirmiştir:

Vapura bak **şimendiferi** telgrafı gör

Evvel cihân şimdi cihân başka başkadır

Ali Emîrî, G. 424 / 4 (Yazar ve Uğurlu Aslan, 2020, s. 776)

Ali Emîrî, şimendifer için yazmış olduğu şiirinde bu ulaşım aracını birçok benzetmeyle kullanır:

Şimendifer veriyor intizâmı maslahata

Şimendifer veriyor inhizâmı meskenete

Şimendifer ki zemînin demir damarlarıdır

Verir hayât-ı sa'âdet vücûd-ı memlekete

Şimendifer gibi sür‘atle ‘azm-i râh edelim

Vusûl bulmak içün tahtgâh-ı ma‘rifete

Şimendifer eder îsâl bahtiyârânı

Diyâr-i ma‘rifete bârgâh-ı saltanata

Tenezzül etmeyelim merd-i kâm-rân olalım

Güzâf u safsataya ilticâ-yı mel‘anete

Yazık ki nâka-süvâr-ı sefâletiz hâlâ

Şimendifer yapılırken cihânda her cihete

Yine **şimendifer**i vasfa muktedir olamam

Zafer bulursam eğer her nefesde bin lügate

Şimendiferle kemâlâtı nakl-i mülk eyle

Güzel çiçekleri cem‘ et güzîde bir demete

Şimendiferle gidip garba ‘âlim ol ‘âlim

Hüner güherlerini topla kenz-i memlekete

Safâ-yı kalb ile gurbetde başka lezzet var

Hakîkî hasm olalım iştigâl-i şeytanete

Mühîn-i dîn ü vatan olma garbı görmek ile

Vedâ‘ etme hamiyyetle hilm ü merhamete

Nedir bu şetm ü hakâret kibâr-ı eslâfa

Bizi bu hâl eder ilkâ belâ-yı meş’emete

Cenâb-ı Hak bize versin şu‘ûr ile insâf

Müyesser eylesin ahvâl-i mülkü temşiyete

Şimendifer yayalım şeş cihâtına mülkün

Bizim de hakkımız olsun cihânda mefharete

Gazanferâne çalışmak gerekse bakmayalım

Hüzâl-ı servete yâhûd nizâr-ı makderete

Beni ş**imendifer**in vasfı etdi hâdim-i mülk

Emîrî yazsa sezâdır bu nazmı her gazete

Ali Emîrî, G. 826 / 1-16 (Yazar ve Uğurlu Aslan, 2020, s. 1014-1015)

Şimendifer hakkında yazılan bu gazelde şair, şimendiferin faydalı olduğundan; ülkeye düzen getirdiğinden, fakirliği ve miskinliği ortadan kaldırdığından bahsederek gazele başlar. İnsan damarlarını anımsatan tren hatları, damarlardan geçen kanın insana hayat vermesi gibi memlekete hayat vermektedir. Zeminin demir damarları olan bu tren hatları, ülkelerin gelişmişlik düzeyini gösterdiği için çok önemlidir. Tren, aynı zamanda süratli bir araçtır ve başkente ulaşmak için de iyi bir vasıtadır. Altıncı beyitte şair, bir eleştiride bulunarak diğer ülkelerde her yere tren hattı yapıldığını; kendi ülkesinde ise insanların hâlâ deveye bindiklerini söyler. Beyitte şair, ülkenin bu yenilikten geri kalmasını üzülür ve bu durumu "sefaletlik" olarak nitelendirir. Şimendiferin bin dilde anlatılamayacak kadar iyi vasıfları vardır ve bu araçla iyilikler, güzellikler de taşınabilir. Şimendiferle Batı'ya gidilip âlim olunması ve Batı'dan ülkeye cevher diye tanımlanan bilgi birikiminin getirilmesi de gereklidir. Batı'ya gidilip tembellik yapılmaması, şeytana uyulmaması ve böylelikle din ve vatan düşmanı olunmaması lazımdır. Diğer beyitlerde de ülkesini ve insanlarını eleştiren şair, insanların bilinçlenmesi ve ülkesinin ilerlemesi, gelişmesi için Allah'a dua eder. On dördüncü beyitte ise Osmanlı mülkünün altı tarafına da şimendifer yapılmasını ve böylece ülkede kendilerinin de övünülecek bir şeyleri olmasını ister. Bunun için ülkenin zayıflığına, paranın yokluğuna bakılmadan gelişmek amacıyla kahramanca mücadele edilmesi icap etmektedir. Son beyitte ise şair, şimendiferin özelliklerinin, onu ülkesi için hizmete şevk ettiğini söyler ve bu şiirin her gazetede yayımlanması gerektiğini belirtir.

Ali Emîrî, başka bir beytinde de dünyanın geçici bir mutluluktan ibaret olduğunu söyledikten sonra sevgili ile trende karşılaştığından bahseder. Trenlerin demir yollarında bir anda görülüp hemen yola koyulmasını ve gözden kaybolmasını dünyanın faniliği ile ilişkilendiren şair, sevgili ile trende karşılaşıp bir anda mutlu olmasını da böyle bir benzetmeyle ifade eder. Ayıca beyitten o dönemde halkın erkekli kadınlı bir şekilde treni kullandığı da çıkarılır:

Dünyâ safâsı dogrusu pek bî-karâr imiş

Bir gün **şimendife**rde görüşdüm nigâr ile

Ali Emîrî, G. 829 / 2 (Yazar ve Uğurlu Aslan, 2020, s. 1014-1017)

Tren sevgilinin köyüne gitmektedir ve âşık, ona sevgiliyle karşılaşıp karşılaşmadığını sorar. Tren kişileştirilir ve sevgilinin köyüne gitme mazmunu, güncel bir ulaşım aracı yoluyla beyte aktarılır:

Kûy-i nigâra gitmedesin ey **şimendifer**

Hîç var mı gördüğün o nigâr-ı müzeyyeni

Ali Emîrî, G. 892 / 2 (Yazar ve Uğurlu Aslan, 2020, s. 1014-1017)

Hamâmîzâde İhsân, beytinde dönemin yeniliklerinden biri olan tren vagonlarını, "katâr" kelimesi ile kullanır. Trenin yapısal özelliklerinden faydalanıp bir ilişki kurarak beytini oluşturan şair, ilk mısrada "hamam ocağı, kor ateşi" anlamında kullanılan "külhan" kelimesiyle trenin çalışması için kullanılan kömürü kasteder. Tren, o dönemde buharla çalışan bir ulaşım aracıdır ve çalışması için kömüre ihtiyaç vardır. Âşığa artık aşk kömürü fazla gelmeye başlamıştır; yani âşık yeteri kadar acıya dayanmıştır ve sevgilisinin vagonuna yetişmek için gerekli olan her şeye sahiptir. O, artık sabırsız bir şekilde trenin onu sevgiliye götürmesini beklemektedir:

Hamâmîzâdeye artık yeter bu külhen-i 'aşk

Katâr-ı yâre erişsin **tren tren** diyerek

Hamâmîzâde İhsân, G. Diyerek / 11 (İsen ve Canım, 2019, s. 346)

3.2. Tramvay

Raylı ulaşım sistemlerinden biri olan tramvay, ilk olarak atların yardımıyla çekilmiştir. Atlı tramvaylar, 1830'lu yıllarda Amerika'da kullanılmaya başlanmış; kısa sürede Avrupa ülkelerine de yayılmıştır. İstanbul'da ise 1869 yılında kullanılmaya başlanan atlı tramvaylar, şehir içlerinde yolcu ve yük taşımak için kullanılmıştır. İlerleyen tarihlerde buhar, basınçlı hava ve gaz ile çalışan tramvaylar icat edilmiş; hayvanlarla çekilen tramvayların kullanımı sona ermiştir. Kısa bir süre sonra da elektriğin birçok bakımdan daha yararlı olduğunu gören ülkeler, elektrikli tramvaylara geçmişlerdir. Dünyada ilk defa 1881 yılında Berlin'de elektrikli tramvay kullanılmaya başlanmış, bunu Londra ve Amerika takip etmiştir. Amerika ve Avrupa'da yaygınlaşan bu tramvaylar, İstanbul'a

ancak 1914 senesinde girmiştir. O yıllara kadar ise İstanbul'da atlarla çekilen tramvaylar kullanılmıştır (Çolak, 2003, s. 177-181).

Klasik Türk şiirinde de bu araçlar "tramvay" kelimesi ile anılır. Hamâmîzâde İhsân, beytinde tramvay ve onu süren memur olan kondüktörden bahsederek dönemin yeniliğini gözler önüne serer. Şair, yaşadığı sıkıntılar nedeniyle suskun bir hâle gelir; iç dünyasına yönelir ve sessizlik tramvayını sürerek bu tramvayla suskunluk denizinin dibine doğru yol alır. Şair, divanının dipnot kısmında beyitteki "deryâ" kelimesinin yerine cehennem kuyusu anlamına gelen "gayyâ" sözcüğünün kullanımının da uygun olduğunu söyler (İsen ve Canım, 2019, s. 338). Şair, sessizlik tramvayıyla suskunluk kuyusunun dibine yolculuk yapmaktadır ve buradan yola çıkarak da tramvayların o dönemde yerin altından gittiği bilgisine ulaşılabilir:

Kondüktörüsün sanki **tramvây**-ı sükûtun

İndin çabucak ka'rına deryâ-yı sûkûtun

Hamâmîzâde İhsân, Mşt. Beraber Terennüm 13 / 3 (İsen ve Canım, 2019, s. 338)

Hamâmîzâde İhsân, başka bir beytinde de klasik Türk şiirinin en çok benzetilen unsurlarından biri olan âşık-gönül ilişkisini, dönemin yeniliği olan tramvayla beraber işler. Gönül, beyitte tramvayın özelliklerinden biri olan hızlı gitmesi özelliğinden faydalanılarak kullanılır. Şevkle hızlanarak giden gönül tramvayı, sevgilinin aldırmazlığından dolayı âşığın dayanma gücünü bitirir ve bu durum, tramvayın frenleyerek yavaşlamasına benzetilir:

Gönül **tramvay**ı hızlandı gitti şevkinden

Kesildi tâkat-ı 'âşık fren fren diyerek

Hamâmîzâde İhsân, G. Diyerek / 3 (İsen ve Canım, 2019, s. 345)

4. Hava Yolu Ulaşım Araçları

4.1. Hava Balonu / Zeplin

1783 yılında Montgolfier kardeşlerin ilk balon uçuşu denemesinin ardından Avrupa'da balonların yaygınlaşmasıyla beraber Osmanlı Devleti de farklı milletlerin baloncularını İstanbul'a davet ederek gösteriler yapmasını istemiştir. Osmanlı topraklarındaki ilk balon uçuşunu yapan İranlı baloncu, yanındaki bostancılarla beraber Kadıköy'e başarılı bir şekilde iniş yapmış ve bu balon, padişahın emriyle Ayasofya Camii'ne asılmıştır. Bu uçuştan sonra İngilizler ve daha sonra Fransızlar Osmanlı topraklarında balon uçuşları yapmışlardır. Osmanlı Devleti'nde görülen balon uçuşları, eğlenceden öteye geçememiş, 1909 yılında yolcu taşınarak yapılan üç balon uçuşundan başka bu balonlardan faydalanılmamıştır (Arı, 2017, s. 15-18)

Klasik Türk şiirinde de bu araçlar "balon" ve "jeplin" kelimeleriyle işlenir. Devrin gelişmelerinden biri olan balona yabancı kalınmaz ve bu icadın önemi beyitte vurgulanır. Gelişim, yükselme erbapları yeryüzüne sığmamıştır; gökyüzünü de hedef almışlar ve balonu icat etmişlerdir. Yeni ve güzel şeyler de ancak gökyüzüne yükselmek suretiyle balonla olabilir. Ülkenin ilerlemesi ancak böyle sağlanabilir; medeniyetler, bu işi bilenlerin yeryüzünde kalmayıp gökyüzüne çıkmasıyla gelişmişlerdir:

Erbâb-ı terakkî sıgamaz rûy-i zemîne

Balonla olur 'âric-i bâlâ-yı bedâyi'

Ali Emîrî, G. 609 / 10 (Yazar ve Uğurlu Aslan, 2020, s. 888)

Balıkesirli Abdülaziz Mecdî, fen bilimleri alanındaki buluşların değerinin yüceliğini, gökyüzünde zeplin ile uçanlardan sorulması gerektiğini söyler ve bilime verdiği önemi beytinde ortaya koyar. Buluşlar sayesinde ülkelerin yükseldiğini gören şair, bilimin ehemmiyetinin ancak onlar tarafından bilindiğine değinir ve o dönem yeni ortaya çıkan zeplini beytinde işler:

Fünûnun ihtirâ'âtın 'uluvv-i kadrini ancak

Semâlarda bugün **jeplîn** ile tayyâr olandan sor

Balıkesirli Abdülaziz Mecdî, Mşt. 42 / 14 (Karataş, 2015, s. 613)

4.2. Tayyare

Osmanlı Devleti, baloncu gösterileri gibi tayyare gösterileri için de yurt dışından tayyarecileri İstanbul'a davet etmiş; Belçikalı ve Fransız tayyareciler birçok uçuş denemesi yapmışlardır (Arı, 2017, s. 21-22) Osmanlı yöneticileri, bu uçuş denemelerinin ardından bu gelişmeye ilgi göstermiş ve komisyon kurarak uçakların durumu hakkında değerlendirmelerde bulunmuşlardır. Uçakların büyük bir gelişim göstereceği, ileride savaş sahasında kullanılabileceği gibi düşüncelerle uçakla ilgili çalışmalar başlatmışlardır. Avrupa'dan tayyareler temin edilmiş ve deneyimli pilotlar İstanbul'a getirtilmiştir. 1912 yılında Hava Okulu kurulmuş ve Osmanlı subayları, pilotluk eğitimi almak için yurt dışına gönderilmiştir. Balkan Savaşları sırasında on yedi uçağa sahip olan Osmanlı Devleti, bu savaştan sonra kurulan Hava Okulu'nu modernize etme çabalarına girişmiş; daha çok uçak ve personel temin edilmeye çalışılmıştır (Yalçın, 2016, s. 198-202)

Tayyarenin XX. yüzyılda gelişen bir araç olmasından dolayı klasik Türk şiirinde bu araca çoğunlukla son dönem şairlerinde rastlanır. Nigârî, beytinde dosta seslenip uçağın istediği yere hızlıca ulaşmasından yola çıkarak artık kadeh sunan kişinin kendisi olduğunu; her yerde bulunabileceğini söyler ve "anlam uçağı" ifadesini kullanarak uçma işini en iyi kendisinin yapacağını dile getirir. Şair, tasavvufi bir anlamla beytini oluşturur ve mana âlemine kolayca yolculuk edebileceğini düşündüğü için insanlara yol gösterme görevini en iyi kendisinin yapabileceğini anlatmak ister. Tasavvufi inançlarını anlatmak için dönemin icatlarından birini beytinde gözler önüne serer:

Her yerde kadeh-endâz imdi benem ey dem-sâz

Tayyâre-i ma'nâyam erbâb-ı tayam imdi

Nigârî, G. 635 / 5 (Bilgin, 2017, s. 374)

Ali Emîrî, *Tayyare Hakkında* adlı şiirinde döneminin yeni bir icadı olan uçağı çeşitli benzetmelerle anlatır:

Kasdın ey **tayyâre** sırrullâhı söyletmek midir

Remz ile her 'ârif-i âgâhı söyletmek midir

‘Âlemin fevkinde ‘âlemler seyâhat eyleyip

Nev-zuhûr ahbâr ile efvâhı söyletmek midir

Ey Burâk-ı berk-sür‘at i‘tilâdan maksadın

Bahs-i venşakka’l-kamerde mâhı söyletmek midir

Böyle taklîd-i Burâk u Refref etmekden garaz

‘Aşk ile hurşîd-i gerdûn-câhı söyletmek midir

Münkir-i mi‘râca hark-ı ‘âlem-i bâlâ ile

Çâre-i imkân-ı ‘azm-i râhı söyletmek midir

Cevv-i a‘lâya su‘ûd ile nuzûlünden merâm

‘Ârifân-ı kurbe ‘ilmullâhı söyletmek midir

Râz-ı eflâki Mesîhâ-yı mu‘allâ-menzile

Yûsuf-ı Ken‘âna sırr-ı çâhı söyletmek midir

Vâlihâne tavr ile ey tâ’ir-i Refref-edâ

Şiblî vü Mansûr u Fazlullâhı söyletmek midir

Böyle ey **tayyâre** bâlâya su‘ûdundan murâd

Halka mi‘râc-ı Resûlullâhı söyletmek midir

Ahmed-i mürseldeki cevlân-ı ‘arş-ı a‘zamı

Sendeki ‘azm-i reh-i kûtâhı söyletmek midir

Böyle cevlân eylemekden kasdın ey peyk-i zafer

Na‘t-i pâkinde dil-i pür-âhı söyletmek midir

Hem ümîd-i feyz-i istikbâl olan nev-resleri

Hem şüyûh-ı muhterem-dergâhı söyletmek midir

Hâsılı na‘t-i Peyemberde lisân-ı hâl ile

Hâs ile ‘âmı fakîr ü şâhı söyletmek midir

Sâha-i Sînâda ey **tayyâre** gezmekden murâd

Müjde-i Tûr-ı tecellîgâhı söyletmek midir

Böyle teklîf-i gazelden kurretü’l-‘aynim Celâl

Maksadın ‘abd-i teveccüh-hˇâhı söyletmek midir

Ali Emîrî, G. 493 / 1-15 (Yazar ve Uğurlu Aslan, 2020, s. 816-817)

Tayyare hakkında yazılan bu gazelde şair, uçağa sorular sorarak onu kişileştirir. İlk beyitte uçağa Allah'ın sırlarını açığa çıkarmaya çalışmak ve bilginlerin bildiklerini söyletmeye çalışmak gibi amaçlarının olup olmadığı sorulur. Uçak, o dönemin en yeni icatlarından biri olduğu ve gökyüzünde serbestçe süzülebildiği için onun çok yükseklere çıkabilmesi şairde böyle bir imge ortaya çıkarır. Uçağın yükseklere çıkabilmesi, şair tarafından onun dünyanın ve insanın sırlarına ulaşabilmesi şeklinde de yorumlanır. Uçak, yükseklere uçup âlemlere seyahat eder ve yeni haberleri hızlıca dünyaya yayar. Şimşek hızlı Burak olan uçağın, aya yükselerek miraçtaki ayın yarılma olayını aya anlattırmak gibi emelleri vardır. Görüldüğü üzere dinî bir olay uçakla ilişkilendirilir ve uçağın süratiyle oldukça yükseklere çıkması gibi özellikleri mübalağa yoluyla anlatılır. Uçak; Burak ve yine peygamberin miraç sırasında binmiş olduğu bineklerden biri olan Refref'i taklit etmektedir; bundan dolayı ona amacının güneşe ulaşmak mı olduğu sorulur. Ayrıca uçak, ariflere Allah'ın ilmini anlattırmak ister; İsa Peygamberin göğe çıkarılması ve Hz. Yusuf'un kuyuya atılmasının sırlarına da vakıf olmak ister. Sonraki beyitlerde de Hz. Muhammed'in miraç olayına atıf yapmaya devam eden ve uçağın bu olayı anlattırmak, halka yaymak istediğini ifade eden şair; on dördüncü beyitte uçağın, Sina ve Tur dağlarında gezdiğini söyler ve bu vesileyle Hz. Musa'yı ve Allah'ın tecellisinin görünmesi kıssasını da anar. Son beyitte ise gazelin yazılma amacına gönderme yaparak gazeli bir şahsın isteği üzerine yazdığını belirtir.

Ali Emîrî, tayyare için yazmış olduğu bir başka şiirinde de uçağın niteliklerini bazı benzetmelerle kullanır:

Tayyâreye binmişdi bugün nâz ile cânân

Seyr eyler idi sanki felekde meh-i tâbân

Derdi bana mihmân geliyor işte o meh-rû

Mesrûr idi eflâkde hurşîd-i dırahşân

Tayyâreyi gördükçe havâda sanırım ben

Gûyâ ki havâ üzre gezer taht-ı Süleymân

Kuşlar kadar olsun yog imiş kudretimiz âh

Hâlî duruyordu göz önünde koca meydân

Erbâb-ı fünûn eyledi **tayyâre**yi îcâd

Şimdi ederiz ‘âlem-i bâlâları seyrân

İnsânlara verdin ne büyük kudret İlâhî

Îcâd ediyor ma‘rifetinle neler insân

Gûyâ arıyorlar eser-i pây-i Burâkı

Tayyâreler oldukça havâ üzre şitâbân

Biz de edelim gayret edip bir hüner ibdâ‘

Vâsi‘ duruyor sâhire-i ‘âlem-i ‘irfân

Bir necm-i münevver görünür her biri gûyâ

Tayyâreler etdikçe şu âfâkda cevlân

Yâ her biri **tayyâre**lerin bir gül-i şâhî

Âfâk-ı ‘avâlim dahi şâhâne gülistân

Lâyık mı Emîrî sana hâlâ hünerin yok

Doldu hüner ü san‘at ile sâha-i imkân

Ali Emîrî, G. 753 / 1-11 (Yazar ve Uğurlu Aslan, 2020, s. 974-975)

Ali Emîrî, gazele sevgilinin naz ile tayyareye bindiğini ve sanki parlak ayı seyrettiğini söyleyerek başlar. Tayyarenin o dönemde daha yeni çıktığı ve savaşlarda denendiği göz önünde bulundurulduğunda şair, beyitte mecazi bir anlamla sevgilinin uçağa bindiğini söyler. Sonraki beyitte de yine uçağın aya kadar ulaştığından bahsedilerek güneşin bundan mutluluk duyduğu söylenir ve uçak mübalağa ile anlatılır. Üçüncü beyitte havanın üstünde gezdiği ifade edilen uçak, Hz. Süleyman’ın zamanı ve mekânı aşarak hava üzerinde gezdiğine inanılan tahtına benzetilir. Kuşlar senelerdir hava meydanına sahip olmuşlardır; bu yüzden insanın bu zamana kadar kuşlar kadar bile kudreti olmamıştır. Fakat bilim insanlarının uçağı icat etmesi sayesinde artık tüm âlem seyredilebilir. Bu kudret de insanlara Allah tarafından verilmiştir ve insan da marifetiyle bu icadı gerçekleştirmiştir. Ayrıca tayyareler havada süzülerek sanki Burak atının izini de aramaktadırlar. İrfan âlemi daha nice genişliktedir ve bundan dolayı gayret edilerek yeni icatlar yapmak gereklidir. Tayyareler ufukta gözüken parlak yıldızlara da benzer ve bu uçaklar, gökyüzünün gül bahçesinde gezen güller gibidir. Uçakların her biri padişah gülleri gibi güzeldir ve gökyüzünde bir gül bahçesi oluşturarak âlemlerin ufuklarını süslemektedir. Şair, son beyitte de kendisinin hiçbir hüneri olmadığını söyleyerek imkân sahasının hüner ve sanat ile dolduğuna değinir ve gazelini bitirir.

Ali Emîrî, başka bir gazel beytinde de tayyareyi yine Hz. Süleyman’ın tahtına benzetir. Gönül, onun rüzgârıyla dolar ve sevgili ile havada uçaklarla gezer. Dönemin modern ulaşım aracını klasik şiir anlatılarıyla birleştiren şair, mutluluk arayışını bir vasıta yoluyla somutlaştırarak belirtir:

Gûyâ bu gönlüm oldu Süleymân-ı rûzgâr

Tayyârelerle gezdi havâda o yâr ile

Ali Emîrî, G. 829 / 3 (Yazar ve Uğurlu Aslan, 2020, s. 1017)

Âşığın gönlünün huzur bulabilmesinin yollarından biri, belki de uçak ile gökyüzüne yükselmektir. Bundan dolayı âşık, bunu arzular. Şair, insanın en büyük arzularından biri olan huzura kavuşma isteğini döneminin en yeni ulaşım aracı olan uçakla anlatmak ister ve manevi bir ihtiyacını maddi bir vasıtayla açıklar:

Tayyârelerle çarha su‘ûd etmek isterim

Belki bulur gönül orada cây-ı eymeni

Ali Emîrî, G. 892 / 3 (Yazar ve Uğurlu Aslan, 2020, s. 1051)

Ali Emîrî, yazmış olduğu tahmiste bir savaş görüntüsü oluşturarak deniz, kara ve havadan düşmanın orduya yaklaştığını, sataştığını söyler ve uçağı da “kanlı tayyare” olarak ifade eder. Şiirden Osmanlı Devleti’nin son dönemlerinde uçakların savaşlarda kullanılmaya ve yeni bir güç olarak ülkelerce denenmeye başladığı da anlaşılır. Uçaklar kanlıdır ve birçok can alır. Fakat Allah’ın yardımıyla bu bela da atlatılır. Askerlerin her biri, demir gibi bedenleriyle ülkeyi canla başla savunur:

Bahrden zırhlı donanma yanaşıp ordumuza

Karadan leşker-i hûn-küşte üşüp ordumuza

Kanlı **tayyâre** havâ[da]n sataşıp ordumuza

Lâkin imdâd-ı İlâhî yetişip ordumuza

Oldu her bir neferi kal‘a-i pûlâd-beden

Ali Emîrî, Tah. 54 / 2 (Yazar ve Uğurlu Aslan, 2020, s. 1204)

SONUÇ

XIV. ve XX. yüzyıllar arasındaki 291 divanın tarandığı bu çalışmada klasik Türk şiirinde yol, seyahat ve ulaşım araçları konularının şiirlerde nasıl işlendiği, hangi benzetmeler ve imgelerin kullanıldığı gösterilmeye çalışılmıştır.

Yol kavramı, klasik şiirin erken dönemlerinde somut anlamlarda yolların kötülüğünden ve tekinsizliğinden yakınmak amacıyla beyitlerde yer bulur. Bakımı ve güvenliği konusu aksatıldığı için yolların çoğunlukla olumsuz özelliklerinden bahsedildiği, Osmanlı Devleti sınırları içinde özellikle kara yolunda seyahat etmenin ne kadar güç olduğu vurgulanır. Yol yapım ve bakım çalışmalarına XVIII. yüzyıldan sonra önem verilmeye başlandığı için kara ve demir yolu ile ilgili olumlu anlamlar da bu yüzyıldan sonra görülür. Demir yolu ulaşımı ise yabancı sermayelerin katkılarıyla halka sunulduğu için beyitlerde pek fazla anılmaz. Osmanlı Devleti'nin kendi imkânlarıyla yapmış olduğu demir yolundan tarih kıtalarında bahsedilerek yolu yaptıran padişah övülür. Deniz yolu, yolculukların kötü hava şartlarında yapılması nedeniyle bazı beyitlerde olumsuz nitelikleriyle ifade bulsa da kara yoluna oranla çok daha yararlı olarak yansıtılır. Genel bir değerlendirme yapıldığında ise yol kavramı, şiirlerde daha çok soyut manalarla işlenir. XVIII. yüzyıla kadar içsel arayış, kendini bulma, hayatın amacı, ölüm, din gibi maneviyat içerikli soyut manalarda kullanılan yol kavramı; bu yüzyıldan sonra değişen yaşam şartlarıyla beraber yola ait eski benzetmeler yeni bakış açılarıyla değerlendirilir.

Şiirlerde dik, engebeli, çukur, dağlardan geçmesi gibi fiziksel özellikleri ile söz konusu edilen yol; bazen hava durumundan kaynaklı bazen de hayatın güçlüklerini anlatmak amacıyla geçilmesi zor engelleri ifade eder. Ayrıca seyahatler sırasında karşılaşılan haydut saldırıları yüzünden "felaket yolu" olarak tanımlanan yollar, sevgilinin nazı ve umursamazlığı sonucu oluşan duygusal ıstırabı ifade etmek üzere "aşk yolu" şeklinde de betimlenir. Aşk uğruna çıkılan bu yolun oldukça zorlu olduğu, yol boyunca sadece acıların yer aldığı fakat bu yolda can vermenin de âşıklar için tercih edilen bir durum olduğu da sıklıkla vurgulanır. Bunlar dışında göz de güzellerin görüntüsünü gönle ulaştırdığı için bir yol olarak düşünülür. "Vefa yolu" imgesiyle sevgilinin bu yolu bilmediğinden yakınılır. Sevgilinin yolunun toprağı, tozu olmak da sıkça görülen

ifadelerden biridir. Tevekkül, şeriat, Allah, Hak, hidayet, sevap, Mevlevilik gibi dinî ve tasavvufi ifadeler de yol olarak ele alınarak bu yolda yolculuk yapmanın önemi üzerinde durulur. Bunlar dışında, söz, fikir, nazım ve anlam gibi ifadeler de birer yol olarak tasvir edilerek şairlerin kendi şiirlerini övmek amacıyla çeşitli örneklerle beyitlerde yer bulur.

Seyahat kavramı; sefer, göç, ticaret gibi fiziksel bir hareketliliği ifade eden anlamlarda yer etse de daha çok soyut manalarıyla beyitlerde göze çarpar. Tasvir edilen yolculuklar, mekân değiştirmekten çok şairin hayal dünyasını anlatmak amacıyla ifade bulur. Klasik şiirin erken dönemlerinde ve yükselişte olduğu XVI ve XVIII. yüzyıllar arasında genellikle bireylerin iç dünyasını, acılarını, hayallerini anlatmak için seyahat kavramından faydalanılır; son dönemlerde ise teknolojik gelişmelerle beraber daha çok somut yolculuklardan bahsedilir. Ticaret sebebiyle yapılan seyahatler, beyitlerde daha çok görülür. Vapur seyahatleri, demir yolu ile gerçekleştirilen Hac yolculukları, askerî faaliyetler, halkın şehir içi ulaşımı gibi konular beyitlerde daha fazla işlenir. Genel bir değerlendirme yapıldığında ise kara yollarının elverişsiz olmasından dolayı seyahatler beyitlere olumsuz bir şekilde yansır. Yol ve seyahat kavramının işlendiği beyitlerden yola çıkarak deniz yolu ulaşımı ve araçlarının büyük oranda daha fazla tercih edildiği söylenebilir. Kara yolunun aksine deniz yoluyla yapılan seyahatler, yararlı yönleriyle ortaya konulurken sıklıkla övülür. Demir yoluyla yapılan seyahatler ise çoğunlukla gerçek anlamlarda kullanılır. Fakat klasik şiirin son dönemlerinde ortaya çıktığı için demir yolunu konu edinen beyit sayısı oldukça azdır. Hava yolculuğu, XX. yüzyılın başlarında geliştiği için şiirlerde pek fazla iz bırakmaz. Ancak zaman zaman şairlerin hayal dünyasında birtakım benzetme ve imgelerle yararlandıkları bir seyahat yolu olur. Seyahat kavramı, büyük bir çoğunlukla gerçek bir yolculuktan çok soyut anlamlarda görülür; son dönemlerde ise değişen toplum, kültür, sosyal yapı ve çağdaş yaşamı yansıtmak için gerçek anlamlarla beyitlerde işlenir.

Sefer, göç, ticaret, ruhsal arayışlar, aşk gibi konularla beyitlerde rastlanılan seyahat kavramı ise mekân değiştirmeyi vurgulamak adına ele alınır. Ayrıca bireylerin içsel yolculuklarını anlatmak için de çeşitli imgelere konu olur. Kalender olmak, hayatın amacını bulmak, yaşama bir anlam katmak, yaratıcı ile bir bağ kurmak için soyut yolculukların tasvir edildiği beyitlerde bu yolculuklarda karşılaşılan mücadeleler anlatılır. Acı çekmekten kurtulmak ve özgür olmak için de yolculuk yapan şairler;

sevgilinin güzelliğinden ve mutluluğundan mahrum olma durumlarında çareyi uzak diyarlara seyahat etmekte bulurlar. Sevgilinin zincire benzeyen saçları, âşıkları ondan uzaklaşmaktan alıkoyan bir güzellik ve esaret unsuru olur; boyun, yanak, çene, gerdan gibi güzellik unsurları ise âşıklar için seyahat edilecek en güzel mekânlar olarak tasvir edilir. Âşık, sevgilinin aşkı uğruna acılar içinde sürekli çaba sarf ettiği için "gam denizi" gibi soyut ortamlarda seyahat eder. Hayat ve ölüm de yolculuktan sayıldığı için "yokluk şehri" gibi mekânlar, âşığın ölüm yolculuğuna hazırlıklı olması için hatırlatma unsurudur. Ruhun, bedenin içinde yaşam boyunca hapsolduğu ve yaşamın sonunda ahirete doğru bir seyahat için özgür kaldığı da aktarılır. Dinî konulara işaret etmek için asıl önemli olanın ilahi aşka ulaşmak olduğu söylenerek insanın içsel bir yolculuğa çıkmasının gerekliliği üzerinde durulur. Tevekkül de bir yol olarak ele alınarak yapılan işlerde başarıya ulaşmak için bu yolda yolculuk etmenin önemi belirtilir. Şairlerin kendi şiirlerini övebilmek için sadece kendilerinin seyahat edebilecekleri soyut mekânlar yarattıkları da görülür.

Klasik Türk şiirinde kara yolu ulaşım aracı olarak at, eşek, deve, gerdune, koçu ve fayton tespit edilen vasıtalardandır. At, tarih boyunca Türkler için en önemli değerlerden biri olduğundan dolayı kara yolunda en sıklıkla tercih edilen vasıtadır. Ata binmek bir soyluluk göstergesi sayıldığı için şairlerin veya önemli devlet adamlarının seyahat esnasında atı tercih ettikleri görülür. Atların savaşlarda veya seyahatlerde mesafe katetmek için kullanılan birincil ulaşım aracı oldukları beyitlerle kanıtlanır. At, ulaşım aracı olmasının dışında görkemli ve güzel bir hayvan olması sebebiyle sıklıkla sevgiliyi veya padişahı övmek için beyitlere konu olur. Atın nalları, yeni doğan hilale benzetilir; renkleri ise güzellik, zariflik, ihtişam, sevgilinin yanak ve ayva tüyleri gibi unsurları anlatmak için söz konusu edilir. Belirli özellikler at ile bağdaştırılarak sevgili anlatılmak istenir; "naz atı", "sitem atı", "güzellik atı", "istiğna atı", "lütuf atı", "işve atı", "sihir atı" gibi tamlamalardan yararlanılarak güzellik meydanlarında dolaşan sevgili betimlenir. Bunların dışında insana ait mutluluk, heves, şevk, cefa, sabır gibi duygular da at olarak hayal edilir ve insanların bu atlara binerek türlü ruh hâllerine büründükleri anlatılır. Hem bir benzetme hem de ulaşım aracı olarak mesafe katetme düşüncesiyle oluşturulmuş beyitlerde yardım, çaba, fetih, talih gibi benzetmelerle at tasviri yapılır ve bu atlarla alınacak yolların doğruluğundan, kolaylığından dem vurulur. At; ayrıca güneş, felek, gökyüzü ve gök cisimlerinin hareketleri gibi imgelerle gözler önüne serilir. At,

hızlı olması gibi özellikleri nedeniyle şairlerin kendi kalemlerini övmek amacıyla da sıklıkla anılır. At; Gülgün, Şebdiz, Burak, Aşkar, Düldül, Refref gibi tarihî, dinî ve efsanevi karakterleri hatırlatmak için de beyitlerde göze çarpar. Genel bir değerlendirme yapıldığında somut anlamın yanı sıra at, çoğunlukla soyut anlamlarda göze çarpar. Aşk, savaş, kahramanlık, cesaret, asalet, din gibi konularla imgeleştirilerek bireyin iç dünyasını ve hayallerini anlatmak için bir araç olur. XIV. yüzyıldan XX. yüzyıla kadar her bir dönemde at, eski benzetmeler ve tasvirlerle tekrar tekrar kullanılır. At ile yapılan fiziksel yolculuklar ise kara yolunun elverişsiz olmasından dolayı beyitlere yansımaz. Yollar; bakımsız, kötü, hayvanlar vasıtasıyla yol alınacak şekilde geniş ve düzenli olmadığı için at; halkın şehir içinde faydalandığı bir araç olarak tasvir edilmektense daha çok soyut manalarla şiirlerde işlenir. Soyut manaların daha çok kullanılmasının bir başka sebebi ise şairlerin sanat anlayışındandır. Klasik Türk şairleri çevrelerindeki olayları ve durumları iç dünyalarına yönelik bireysel bakış açılarıyla yorumladıkları için ulaşım araçlarını da soyut olacak şekilde imgeleştirmeyi tercih etmişlerdir. At, eşek ve deveyi çeşitli hayallerle imgeleştirerek soyut bir şekilde anlatmak; şairlerin görüşlerini, düşüncelerini ve duygularını belirtmek için onlar adına en uygun dil olmuştur.

Eşek ise kısa mesafelerde tercih edilen bir ulaşım aracı olmakla birlikte şiirlerde ondan genellikle âşık-sevgili-rakip üçlemesinde rakibi temsil etmek için faydalanılır. Eşek; söz dinlememe, tembel davranma, ağır yükleri taşımak istememe, gözlerini dikerek bakma, güzel mekânlarda otlama isteği gibi davranışları sebebiyle âşıkların sevgili konusunda kendilerine düşman olarak belledikleri rakibe uygun bir benzetme unsurudur. Küstah, sakar, düşman eşek gibi nitelemelerle rakipler eleştirilir. Rakip dışında aşırı dindar insanlar için de "eşek" kelimesi tercih edilir; bu insanların hırslarından ve inatlarından bahsedilerek doğru yolda olmaları öğütlenir. Eşek imgesi, genel anlamda bazı kötü tutumlar sergileyen insanlar için, bu insanların tembellik, inatçılık, edepsizlik gibi davranışlarını vurgulamak adına beyitlerde yer alır. Bunların dışında idraksizlik, melamet, isyan, nefis, cefa gibi benzetmelerle kişilerin kötü huyları eleştirilir. Ayrıca övgü kaynağı olan at ile değer bakımından ona eş değer olmayan eşek kıyaslanarak insanlar ve durumlar bu benzetmeler üzerinden karşılaştırılır. Eşek imgesi de yol alma anlamının dışında genellikle eleştiri amacıyla soyut manalarda dikkati üzerine çeker.

Deve, dayanıklılığından dolayı uzun mesafeleri katettiği için sefer veya göç gibi olaylar sırasında ulaşım aracı olarak yararlanılan bir araçtır. Devenin çölde kaybolmaması için boynuna takılan zilden ilham alan şairler, sevgilinin güzel saçlarıyla âşıkların boyunlarını sardıklarını söyleyerek sevgiliden ayrılamama nedeni de buna bağlarlar. Deve, klasik Türk şiirindeki önemli mesnevilerden biri olan *Leyla ile Mecnun*'da da sıklıkla söz edilen hayvanlardan biri olduğu için beyitlerde bu mesnevideki karakterlerle beraber de anılır. Ayrıca deve, Türk mitolojisindeki yerinden dolayı dünya, bulut, gökyüzü, yağmur, kar gibi kelimelerle bağdaştırılır. Devenin ağzından köpükler saçarak sarhoş insanları andırması, çok kindar olduğu için sofu insanlara benzetilmesi dışında develerin kaldıkları ağıllar da şairlerde birtakım imgelerin oluşmasına sebep olur. Şaire göre nefislerine uyarak doğru yoldan sapan insanlar, develer gibi ağıllarda ağızlarından köpükler saçmaktadır. Klasik şiirde deveden sıklıkla soyut anlamlarda yararlanıldığı, son dönemlere doğru devenin beyitlerde yer alma oranının düştüğü görülür. Çünkü XVII. yüzyıldan itibaren deniz yolu ulaşım araçlarının çeşitlerinin artması ve deniz yolunun artık çok daha fazla tercih edilen bir yol olması, bu araçlarla yeni hayaller ve anlatımlar sunmak isteyen şairlerce kara yolunun ve araçlarının ikinci plana atılmasına sebep olur.

Arabalarda ise öncelikle koçu, sefer sırasında bir destek aracı olmasından dolayı sefere çıkan şairler tarafından bahsedilir. Sefer sırasında ağır yükleri taşıdığı için pehlivana; büyüklüğü, özellikleri ve çıkardığı sesten dolayı da fil ve aslana benzetilir. Gerdune ve koçu olarak da anılan at arabaları, soylu kadınların şehirlerde yol aldıkları bir ulaşım aracı olması nedeniyle sevgili bu arabaların içinde hayal edilir. Tarih ve kaside beyitlerinde geçen padişahların yaptırdıkları özel gerduneler de fiziksel özellikleriyle güneş, ay, anka kuşuna benzetilerek padişahları övme vesilesi yapılır. Gerdune, hızı ve heybetiyle Hz. Süleyman'ın uçan tahtına da benzetilir. Bir başka araba olan fayton ise insanların şehirlerde yol aldıkları yeni bir at arabası olarak beyitlere aktarılır ve "zevk faytonu" ifadesi ile arzularına kapılan ve kendilerini üstte gören insanları yermek maksadıyla söz edilir. Arabalar; ne kadar görkemli, ihtişamlı, güzel araçlar olarak tasvir edilse de şiirlerde yeteri kadar anılmaz. Kara yolundaki aksaklıklar, kara yolu ulaşımının düzensizliği, sokakların ve caddelerin kara araçları için elverişsiz olması yüzünden at, eşek, deve ve arabalar halk tarafından şehir içi yolculuklarda pek fazla kullanılamamış; bu durum da beyitlerde bu araçların somut anlamlarda yer almasını

engellemiştir. Şairler, dönemini ve dönemlerinde gerçekleşen olayları, şiirlerine yansıttıkları için bu araçların gerçek anlamlarda beyitlerde pek fazla görülmemesinin birincil nedeni kara yolundaki geri kalmışlık olabilir.

Klasik Türk şiirinde deniz yolu ulaşım aracı olarak sandal, tekne, kayık, gemi ve vapur tespit edilen ulaşım araçlarındandır. Kayık, öncelikle padişahların özel olarak yaptırdıkları kayıkların bahsinde kaside veya tarih beyitlerinde göze çarpar. İnsanlara ait özelliklerden yola çıkılarak kişileştirme ve benzetme yoluyla padişahı övmek için kayıktan yararlanılır. Süratli olmaları sebebiyle Hz. Süleyman'ın tahtına benzetilen kayıklarla padişahların dünyayı gezdikleri söylenir. Beyitlerden anlaşıldığı üzere ateş kayığı, hanımiğnesi, piyade gibi kayıklar, toplu taşıma görevi görerek insanların şehir içinde yolculuk yapmak için başvurdukları araçlardır. "Gam denizi" imgesiyle soyut bir mekân yaratılarak sabır, arzu, çaba, acı, bela, hasret gibi duygular, yeni benzetmeler ve imgeler vasıtasıyla kayıklarla ilişkilendirilir. Sevgilinin umursamazlığı, derdi, hasreti gibi durumlar; çeşitli kayık imgelerinin yaratılmasına vesile olur. Ayrıca sevgilinin yüz, göz, kaş, çene gibi fiziksel özellikleri de kayıklar ile bağdaştırılır. Kayıklar; şekilleri dolayısıyla hilal, güneş, yıldız gibi gök cisimlerine ve ölümü hatırlatacak şekilde tabuta da benzetilir. Hz. Hızır, Hz. Nuh, itikat, felah gibi kelimelerle dinî anlatımlarda da kullanılan kayıklar; yine şekillerinden dolayı şarap kadehini de anımsatır ve içki içmeyi övmek için faydalanılan bir vasıta olur.

Gemiler; klasik şiirde kadırga, üç ambarlı, kalyon, kalyeta, baştarda gibi çeşitli türleriyle anılır. Denize indirilme günleri, tarih ve kaside beyitlerine aktarılır. Gemiler; süratli olduğu için onlara ejder, şahin gibi benzetmeler uygun görülür. Gemiler de kayıklarda olduğu gibi emel, endişe, sefa, hırs, heves gibi duyguları anlatmak için imgeleştirilir. Soyut bir deniz mekânı yaratılmasının yanı sıra sevgilinin fiziksel özellikleri de deniz ve gemiler üzerinden övülür. Tevhit, şeriat, Hz. Nuh gibi ifadelerle dinî anlatımlar, gemiler yardımıyla dile getirilir. Aynı kayıklar gibi gemiler de tabuta ve ay, güneş, bulut gibi gökyüzü ile ilgili unsurlara benzetilir.

Vapur, öncelikle gemilerde olduğu gibi denize indirilme merasimlerini anmak amacıyla yazılmış şiirlerde göze çarpar. Buharla çalışan yeni bir ulaşım aracı olduğu için süratiyle şairlerin dikkatini çeken vapur, gökyüzüne doğru buhar saçması sebebiyle onlarda bir yanardağ hayalini doğurur. Beyitlerde vapurların sağlamlığından yola çıkarak âşıkların

aşkının da böyle sağlam olduğu ve vapurlarda sarf edilen kömürün gönül gibi yandığı vurgulanır. Hz. Nuh'un gemisi, dönemin yeni bir icadı olan vapura uyarlanarak dinî öğütler verilir. Vapur, kişileştirmeler ve çeşitli benzetmelerle son dönem şairlerinin beyitlerinde bu icada duyulan yoğun ilgi vesilesiyle aktarılır.

Deniz yolu ulaşım araçlarıyla ilgili genel bir değerlendirme yapıldığında ise beyitlerde bu araçlarla ilgili olumlu anlamlar göze çarpmakta ve kara yoluna nispeten çeşitlilik görülmektedir. Deniz yolu ulaşımı daha rahat ve halk tarafından şehir içi ulaşımda iyi bir seçenek olarak görüldüğü için bu yolun ulaşım araçları sıklıkla beyitlerde yer alır ve birçok ayrıntı da gözler önüne serilir. Yaptırılan özel padişah kayıkları, denize kıyısı olan semtler arası ulaşım, merasimle denize indirilen gemiler ve vapurlar gibi konularda bu ulaşım araçları gerçek anlamlarıyla kullanılır. Fakat beyitlerde çoğunlukla soyut anlamlar ağır basar. XIV. ve XVII. yüzyıllar arasında kayıkların ve gemilerin çeşitleri az olduğu için bu araçlar, daha sonraki yüzyıllardan farklı olarak çoğunlukla soyut anlamlarla işlenir. XVII. yüzyıldan sonra özellikle XVIII. ve XIX. yüzyıllarda çeşitli kayık ve gemi türleri gerçek anlamlarıyla beyitlerde görülmeye başlar. Bu araçlar, padişah veya devlet büyükleri tarafından yapılan deniz sefalarıyla şiirlerde anılır. Vapur, XIX. ve XX. yüzyıl klasik şiirlerinde boy göstererek şairlerin hayranlıkla bahsettikleri araçlardan biri olur. Bu yüzyıllarda deniz yolu, kara yolundan çok daha gelişmiş olduğu için son dönem şiirlerde vapurla yolculuk öne çıkartılarak vapurlardan halkın yararlandığından, bu araçların gelişimi için çabalar gösterildiğinden ve halkın lehine kararlar verildiğinden bahsedilir. Dolayısıyla beyitlerden elde edilen verilerle XVIII. ve XIX. yüzyıllarda deniz yolunun kara yolu üzerinde büyük bir üstünlük kurduğu söylenebilir. Ayrıca klasik Türk şiirinin İstanbul merkezli bir şiir anlayışı olması da beyitlerde deniz yolunun kara yoluna oranla fazla görülmesini açıklayabilir. Şairler daha çok İstanbul çevresinde yaşadıkları ve oradaki gelişmeleri yakından takip ettikleri için deniz yoluna ilgi de daha yoğundur. Çünkü İstanbul bir liman kentidir ve uzun yıllar boyunca şehir içi ve dışı ulaşımlar deniz yolu araçlarıyla sağlanır. İstanbul dışına çok çıkmayan, sıklıkla deniz araçlarını kullanan ve kullanıldığına şahit olan şairlerin de bu yola önem vererek beyitlerde daha fazla işlemeleri gayet doğaldır.

Demir yolunda ise şimendifer ve tramvay klasik şiirde işlenen araçlardandır. Klasik şiirin son döneminde icat edilmiş yeni bir araç olan şimendifer, demiryolu hatlarının

yapımını konu alan şiirlerde Osmanlı Devleti'nin Batı karşısındaki konumunun gösterilmesi açısından önemlidir. Beyitlerde trenler, hayret edilecek yeni bir icat olarak tanımlanarak dönemdeki diğer icatlarla beraber dünyayı değiştirdiği fikriyle ifade bulur. Yapılan demir yolu hatları, insan damarlarına benzetilir; bu aracın ülkeye hayat verdiği, ülkenin gelişmesi için her yere demir yolu hattının yapılmasının gerekliliği anlatılır. Sevgilinin köyüne gitme mazmunu da tren aracılığıyla beyitlere aktarılır. Tramvay, yerin altından giden bir demir yolu ulaşım aracı olduğu için sessizlik ve şairin iç dünyasına çekilmesi ile ilgili bir imgedir. Şimendifer ve tramvay, birkaç soyut imge dışında çağdaş yaşamın izlerini yansıtacak şekilde gerçek anlamlarda kullanılır. Şairlerin demir yolundan pek fazla bahsetmemeleri; tren, tramvay, şimendifer gibi icatların klasik şiirin son dönemlerine denk gelmesi nedeniyledir. Ayrıca bu araçların Batı icadı olması, şairlerin yabancıları övmemek adına konuya mesafeli durmalarına da sebep olmuş olabilir.

Hava yolunda bulunan vasıtalar ise hava balonu ve tayyaredir. Hava balonu veya zeplin, fen bilimlerinin övgüsünün yapıldığı beyitlerde yer bulur. Ülkelerin gelişmesi için yüksekleri hedef almanın zorunluluğunu anlatan şairler, ülkelerinin ilerlemesi için hava yoluna ayrı bir dikkat verilmesini öğütlerler. Tayyare ise mana âlemine yolculuk yapabilmek için iyi bir vasıta olarak düşünülür ve tasavvufi düşünceleri yaymak için kullanılabilecek bir araç olarak tasvir edilir. Çok yükseklerde uçabildiği için gizli bilgileri açığa çıkarabilecek bir araç olarak görülen tayyare; miraç, Hz. Yusuf kıssası, Hz. İsa'nın göğe çıkarılması gibi bazı dinî olayların sırlarını başkalarıyla paylaşmak isteyen bir vasıtadır. Hz. Süleyman'ın tahtına, gökte süzülen yıldıza, gül bahçesine de benzetilen bu araç, Burak atının izini aramaktadır. Gökte yol aldığı için huzur temasıyla da ilişkilendirilerek anlatılan uçaklar, savaş zamanında ise çok can aldığı için "kanlı" olarak nitelendirilir. Hava yolu ulaşım araçları XX. yüzyılın ilk yarısında ortaya çıktığı için klasik şiirde pek fazla yer almaz, bu konu birkaç şairin beyitleriyle sınırlıdır. Hava yolu ile alakalı beyitler daha çok somut manalarda kullanılarak eski hayaller ve imgeler, yeni çağa uyarlanır.

KAYNAKLAR

Abdülkadiroğlu, A. (1997). *Kültürümüzden esintiler*. İzmir: Dağıtım Akademi Kitabevi.

Acar, D. (2020). Turizmin tarihî kökenleri – I: Eski çağlar – Mezopotamya uygarlıkları. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi,* 31(3), 307-313. https://doi.org/10.17123/atad.843960

Acar, D. (2021a). Turizmin tarihî kökenleri – III: Antik Çağ'da Yunan ve Roma uygarlıkları. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi,* 32(1), 119-125.

Acar, D. (2021b). Turizmin tarihî kökenleri – IV. *Anatolia: Turizm Araştırmaları Dergisi,* 32(2), 294-303. https://doi.org/10.17123/atad.1024328

Açıkgöz, C. (2016). *Nakşî-i Eyyûbî [Ö. 1764] hayatı, sanatı ve divanı (İnceleme-transkripsiyonlu metin, nesre çeviri)* (Tez No. 453067). [Yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Akagündüz, A. (2016). Demiryollarının dünyadaki gelişimi ve bu gelişimin Türkiye'ye ilk yansımaları. *Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi, 4*(36), 452-472. 10.16992/ASOS.11804

Akbulut, U. (2009). Karayolları ilk kez Mezopotamya'da gelişti. Yazılar. https://uralakbulut.com.tr/?p=33&lang=tr

Akkuş, M. (2018). *Nefi dîvânı* (Yayın no: 3571). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-206118/nefi-divani.html

Akkuş, Y. (2010). *Benderli Cesari'nin (ölüm: 1829) divanı ve divançesi (İnceleme-tenkitli metin)* (Tez No. 277558). [Doktora tezi, Marmara Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Aksoyak, İ. H. (2018). *Gelibolulu Mustafa Âlî dîvânı* (Yayın no: 3583). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-208602/gelibolulu-mustafa-ali-divani.html

Aksoyak, İ. H., & Arslan, M. (2018). *Haşmet dîvânı* (Yayın no: 3199). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-204116/hasmet-divani.html

Aktaş, M. M. (2020). *Kazasker Mekkî divanı (İnceleme-tahlil-metin)* [Yayınlanmamış Doktora tezi, Giresun Üniversitesi].

Akyıldız, A. (2015). Osmanlı İstanbul'unda deniz ulaşımı (Modern dönem). İçinde *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi.* (Cilt 6, s. 436-479).

Anhegger, R. (2012). 16. asır şairlerinden Za'ifî. *Türk Dili ve Edebiyatı Dergisi*, 4(1-2).

Arı, F. (2017). *Osmanlı Devleti'nde havacılığın doğuşu ve tayyare alımı için yapılan ianeler (1911-1918)* (Tez No. 452054). [Yüksek lisans tezi, Mehmet Akif Ersoy Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Arslan, M. (2018). *Mihrî Hâtun dîvânı* (Yayın no: 3580). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-208575/mihri-hatun-divani.html

Arslan, M. (2020). *Muhyî dîvânı* (Yayın no: 3691). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-277417/muhyi-divani.html

Arslan, Ö. (2013). *Ubeydi divanı (Metin ve inceleme)* (Tez No. 340454). [Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Aslan, S. (2013) "Houari Touati, Ortaçağ'da İslam ve seyahat, bir âlim uğraşının tarihi ve antropolojisi, Çev: Ali Berktay, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2004", İ. Ü. *Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi,* S: 55 (2012/1), 2013, s. 199-204.

Atan, M. (2019). *Meczûb divanı* (Tez No. 586176). [Yüksek lisans tezi, Düzce Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Avşar, Z. (2017). *Revânî dîvânı* (Yayın no: 3145). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-196374/revani-divani.html

Ay, A. (2014). *Abdülmecid Sivasi divanı (İnceleme-metin)* (Tez No. 382027). [Yüksek lisans tezi, Cumhuriyet Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Aydemir, Y. (2017). *Ravzî Dîvânı* (Yayın no: 3192). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-196580/ravzi-divani.html

Aydemir, Y. (2018). *Ramazan Behiştî dîvânı* (Yayın no: 3566). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap.https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-199899/vizeli-ramazan-behisti-divani.html

Bakırcı, M. (2013). Ulaşım coğrafyası açısından Türkiye'de havayolu ulaşımının tarihsel gelişimi ve mevcut yapısı. *Marmara Coğrafya Dergisi*, (25), 340-377.

Bakkaloğlu, A., & İncekara, A. (2017). Osmanlı'dan modern Türkiye'ye ulaştırma. *Kapadokya Akademik Bakış*, *1*(2), 54-73.

Bal, E. (2019). *Karamanlı Sabûhî divanı (İnceleme, tenkitli metin ve dil içi çeviri)* (Tez No. 609388). [Yüksek lisans tezi, İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Balaban, Y. (2017). *Edib Harâbî divanı (Karşılaştırmalı metin)* (Tez No. 461424). [Yüksek lisans tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Baltalı, S. (2016). *Mehmed Adlî divanı* (Tez No. 438377). [Yüksek lisans tezi, Kırklareli Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Başer, R. (2018). *Bolulu Hanif divanı* (Tez No. 529816). [Yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Batur, Atilla (2006). Hicaz demir yollarının açılışına Ahmet Rıfat Paşa'nın düşürdüğü tarihler, *Akademik Araştırmalar Dergisi = Journal of Academic Studies*, 2005-2006, cilt: VII, sayı: 27, s. 61-70.

Batur, B. S. (2008). *Hava yolcu ve kargo taşımacılığı; dünyada ve Türkiye'de uygulamalar* (Tez No. 226839). [Yüksek lisans tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Bayak, C. (1998). *Sehâbî dîvânı ve konu indeksi* (Tez No. 420965). [Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Bayram, Y. (2018). *Adlî dîvânı (Dîvân-ı Sultân Bâyezîd-i Sânî)* (Yayın no: 3614). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-215522/adli-divani.html

Bazna, A. Y. (2023). Tanzimat Dönemi Osmanlı yol çalışmaları örnekleminde İnebolu yolu yapım faaliyetleri (1862-1876). *Vakanüvis- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 8(1), 232-291. https://doi.org/10.24186/vakanuvis.1250054

Berk, F. M. (2020). Göç fenomeni: Tarihsel perspektif bağlamında ilk insan göçleri. *OANNES- Uluslararası Eskiçağ Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 2(2), 115-134.

Bilgin, A. (2017). *Nigârî dîvânı.* (Yayın no: 3289). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-194361/nigari-divani.html

Biltekin, H. (2018). *Şeyhî dîvânı* (Yayın no: 3608). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-215511/seyhi-divani.html

Bostan, İ. (1996). Gemi: Osmanlı dönemi. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. (Cilt. 14, s. 11-15).

Boz, E. (2017). *Hakîkî dîvânı* (Yayın no: 3116). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-194363/hakiki-divani.html

Bozkurt, C., Pelit, İ., Irmak, E. (2018). *Türkiye ve dünyada denizyolu taşımacılığı*. 3. Uluslararası Sosyal Beşeri ve Eğitim Bilimleri Kongresi.

Bozkurt, İ. M. (2004). *İstanbul kentiçi kara toplu ulaşım hizmetlerinin başlaması ve gelişimi: 1850- 1900* (Tez No. 148695). [Doktora tezi, Marmara Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Bozyiğit, E. (2021). *Taşlıcalı Yahyâ Bey divanı (İnceleme-tenkitli metin-nesre çeviri-sözlük)*. [Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi].

Büyüksaraçoğlu, Y. (2009). *Asfalt yol inşaatının tedarik zincirinin simülasyon tabanlı modellenmesi.* [Yüksek lisans tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi]. http://hdl.handle.net/11527/6450

Çakır, M. S. (2018). *Yahyâ Nazîm divanı (İnceleme-tenkitli metin)* (Tez No. 512574). [Doktora tezi, Sivas Cumhuriyet Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Çakır, Z. V. (1998). *Hevayi (Abdurrahman, Kuburi-zade) divanı'nın tenkidli metni ve incelenmesi* (Tez No. 71976). [Yüksek lisans tezi, Trakya Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Çallı, D. S. (2015). Uluslararası seyahatlerin tarihî gelişimi ve son seyahat trendleri doğrultusunda Türkiye'nin konumu. *Turar Turizm ve Araştırma Dergisi,* 4(1), 4-28.

Çeçen, M. K. (2010). *Sabrî Mehmed Şerîf hayatı, sanatı, divanı'nın tenkitli metni ve tahlili* (Tez No. 253985). [Doktora tezi, Fırat Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Çetin, B., Barış, S., & Saroğlu, S. (2011). Türkiye'de karayollarının gelişimine tarihsel bir bakış. *Çankırı Karatekin Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi, 1*(1), 123-150.

Çırpan, M. (2020). Osmanlı Devleti'nde gemi tipleri ve gemi kazaları ile ilgili değerlendirmeler. *GİDB Dergi* (19), 41-58.

Çolak, M. (2003). XX. yüzyıl başlarında İstanbul'da trafik ve tramvay. *Osmanlı Araştırmaları*, 22(22).

Demir, H. (2017). *Lâzikîzâde Feyzullah Nâfiz ve dîvânı* (Yayın no: 3516). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-191378/lazikizade-feyzullah-nafiz--divan.html

Demir, H. (2018). Klasik Türk şiirinde "Deve" ve Çorumîzâde Hasîb'in "azmûn-ı Şütürân" adlı mesnevisi. *Abdulkadir Ozulu'ya Armağan* (1. Baskı, s. 87-104) içinde Çorum Belediyesi Kültür Yayınları.

Demirel, Ş. (2017). *16. yüzyıl şairlerinden Mânî Dîvân ve Şehr-engîz-i Bursa* (Yayın no: 3290). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-194359/divan-i-mani-ve-sehr-engiz-i-bursa.html

Demirkol, E. M. (2019). *Verdî Kāsım divanı (Transkripsiyonlu metin, sözlük, dizin)* (Tez No. 581161). [Yüksek lisans tezi, Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Doğan, M. N. (2011). Yol ve yolcu metaforu bağlamında klasik şiiri anlamak. *Gazi Türkiyat*, 1(8), 145-164).

Duman, M. (2010). *Trabzonlu Emin Hilmi, hayatı, eserleri, edebi kişiliği ve divanın metni* (Tez No. 277158). [Yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Durmaz, G. (2020). 18. yüzyıl divan şairlerinin gözünden kalyonlara bakış. O. Ünlü ve A. F. Altuntaş (Ed.), *Türk dili ve edebiyatı araştırmaları -kültürel okumalar-* içinde (s. 186-212). Eğitim Yayınevi.

Durmuş, İ. (2021). Türk kültür çevresinde at. *Asya Araştırmaları Uluslararası Sosyal Bilimler Dergisi*, 5(1), 1-12.

Durmuş, T. I. ve Canım, R. (2018). *Şevkî dîvânı* (Yayın no: 3592). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-210484/sevki-divani.html

Düzcü, L. (2021). Osmanlı'nın endüstri devrimine ilk adımları: Küçük ve büyük vapur. *Kadim*. (2), 113-128.

Ekin, Ü. (2017). Klasik dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda karayolu ulaşımını ve nakliyatı etkileyen faktörler (1500-1800). *Belleten, 81*(291), 387-418. https://doi.org/10.37879/belleten.2017.387

Ercan, Ö. (2019). *Feyzî Osman Hüsâm-zâde divanı (Hayatı-metin-dizin)*. Gaye Kitabevi.

Erdoğan, M. (2017). *Bursalı Rahmî dîvânı* (Yayın no: 3363). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-195643/bursali-rahmi-divani.html

Ersoy, E. (2017). *Münirî divanı* (Yayın no: 3557). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-196156/muniri-divani.html

Ertaş, M. Y. (2011). *Savaşlarla şekillenen yollar: Osmanlı Devleti'nde yol sistemi*. CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri, *1*, 625-652, İzmir.

Erten, S. R. (2018). *Kayseri Raşit Efendi Eski Eserler Kütüphanesi'ndeki Bağdatlı Rûhî dîvânı nüshası (Metin-inceleme)* (Tez No. 533498). [Yüksek lisans tezi, Yozgat Bozok Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Ertuğ, H. N. (1995). *Osmanlı ulaşım sisteminde kayıkçılık* [Yayınlanmamış Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi].

Ertuğ, H. N. (2015). Klasik dönem Osmanlı İstanbul'unda deniz ulaşımı. İçinde *Antik Çağ'dan XXI. Yüzyıla Büyük İstanbul Tarihi.* (Cilt 6, s. 414-435).

Erünsal, İ. E. (2018). *Tâcî-Zâde Ca'fer Çelebi dîvânı* (Yayın no: 3601). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-211662/taci-zade-cafer-celebi-divani.html

Forlar Yazıcı, Ö. (2022). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Turizm (1850-1923)* [Yüksek lisans tezi, Hacettepe Üniversitesi]. http://hdl.handle.net/11655/25790

French, D. D. H., & Mıtchell, S. (1977). Roma imparatorluğunun ilk devirlerinde Pisidia'da yollar ve ulaşım. *Türk Arkeoloji Dergisi*, (41), 213-222.

Genim, M. S. (2015, 25-26 Mayıs). *İstanbul'da kayık* [Bildiri sunumu]. Uluslararası Osmanlı İstanbul'u Sempozyumu III, İstanbul. 521-534. https://osmanliistanbulu.org/tr/uluslararasi-osmanli-istanbulu-sempozyumu-3/

Gökçe, E. (2011). *Mislî İsmâ'îl Hakkı ve divanı* (Tez No. 278858). [Yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Gülersoy, Ç. (1993). Arabalar. *Dünden Bugüne İstanbul Ansiklopedisi, I*, İstanbul.

Gülgendereli, M. (2017). *Mostarlı Hasan Ziyâ'î divânı* (Yayın no: 3195). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-196834/mostarli-hasan-ziyai-divani.html

Günaydın, E. (2020). *İsmetî divanı (İnceleme-metin-dizin)* [Yayınlanmamış yüksek lisans tezi]. Bursa Uludağ Üniversitesi. http://hdl.handle.net/11452/15600

Gündüz, E. (2018). *Abdünnafi İffet Efendi ve divanı (İnceleme-metin)* (Tez No. 501066). [Yüksek lisans tezi, Atatürk Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Güngör, E. (2013). *Nûrî İbrahim divanı* (Tez No. 385564). [Yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Gürer, A. (1993). *Şeyh Gâlib dîvânı: İnceleme-metin)* (Tez No. 26007). [Doktora tezi, Atatürk Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Halaçoğlu, Y. (1991). At: İslami devir. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. (Cilt. 4, s. 28-31).

Hanilçe, M. (2009). Coğrafi keşiflerin nedenlerine yeniden bakmak. *Tarih Okulu Dergisi, 2010*(7), 47-70.

Harmancı, M. E. (2017). *Süheylî dîvânı* (Yayın no: 3189). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-194364/suheyli-divani.html

İncil-Yeni Ahit (2021). Dorlion Yayınları.

İpekten, H. (2019). *Nâ'ilî-i Kadîm* (Yayın no: 3645). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-247199/naili-i-kadim-divani.html

İpekten, H. (2020). *Karamanlı Nizâmî dîvânı* (Yayın no: 3665). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-265523/karamanli-nizami-divani.html

İpşirli, M. (1991). Araba. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. (Cilt. 3, s. 242-245).

İsen, M. & Canım, R. (2019). *Hamâmîzâde İhsan dîvânı.* (Yayın no: 3638). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-240980/hamamizade-ihsan-divani.html

Kâhya, E. (1988). Türkiye'de ilk demiryolları. *Belleten*, 52(202), 209-218.

Karabulut, Y. (1997). Türkiye'de demiryolu ulaşımı. *Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi*, (6), 163-187.

Karadeniz, Ş. (2019). Fennî divanı şerhi (Gazeller dışındaki şiirler) (Tez No. 591996). [Yüksek lisans tezi, Yozgat Bozok Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Karakaş, E. (2008). Raculî, hayatı, edebî kişiliği ve divanı [Yüksek lisans tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi]. http://hdl.handle.net/11630/3267

Karakaş-Özür, N. (2019). Küreselleşme bağlamında Dünya'da ve Türkiye'de hava ulaşımının gelişimi. *Coğrafi Bilimler Dergisi, 17*(1), 25-54. https://doi.org/10.33688/aucbd.544763.

Karaköse, S. (2016). Klâsik edebiyatımızda on sekiz bin âlem mefhumu. *Uluslararası Türkçe Edebiyat Kültür Eğitim Dergisi*, 5(2), 687-704

Karaköse, S. (2017). *Nev'î-zâde Atâyî dîvânı* (Yayın no: 3537). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-194357/nevi-zade-atayi-divani.html

Karapanlı, G. (2005). *Mekkî divanı ve tahlili* (Tez No. 217297). [Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Karataş, İ. (2015*). Balıkesirli Abdülaziz Mecdî ve divanı* (İnceleme-Metin) (Tez No. 413785). [Yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Karataşer, B., & Öztürk, S. (2018). Osmanlı dönemi ulaşımında raylı sistemler üzerine bir inceleme: İstanbul tramvay örneği. *Balkan Sosyal Bilimler Dergisi*, 7(14), 51-59.

Kavruk, H. (2001). *Şeyhülislam Yahyâ divanı*. Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.

Kaya, B. (2017). Divan şiirinde at ve şiirlerde işlenişi. *TÜBAV Bilim Dergisi*, 10(3), 86-99.

Kaya, B. A. (2017). *Azmizâde Hâletî dîvânı* (Yayın no: 3524). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-196456/azmizade-haleti-divani.html

Kaya, B. A. (2020). *Osman Nevres dîvânı* (Yayın no: 3678). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-273352/osman-nevres-divani.html

Kaya, T. T. (2022). *Viranî divanı (İnceleme-metin)* (Yayın no: 17589). [Doktora tezi, Sivas Cumhuriyet Üniversitesi]. https://biblioacademy.com.tr/tezlerview/17589?showdetail=

Kazan Nas, Ş. (2018). *Celilî dîvânı* (Yayın no: 3602). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-211944/celili-divani.html

Kesik, B. (2018). *Cenâbî dîvânı* (Yayın no: 3596). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-215706/cenabi-divani.html

Kılıç, F. (2017). *Âsık Çelebi dîvânı* (Yayın no: 3184). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-195827/asik-celebi-divani.html

Kılıç, F. (2018). *Şâhî dîvânı* (Yayın no: 3604). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-212025/sahi-divani.html

Kılınç, A. (2021). *Fuzûlî dîvânı*. Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları.

Kızıltaş, A. (2011). *Seyyid Mehmed Emin Baba: Hayatı edebi kişiliği divanı ve incelemesi* (Tez No. 296362). [Yüksek lisans tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Koyuncu Okca, A. (2021). Geleneksel deve güreşleri ve halı gecesi. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 8(3), 1117-1135.

Kulat, Ö. (2010). *Gülşeni Saruhani divanı ve tahlili* (Tez No. 263579). [Yüksek lisans tezi, Fırat Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Kurnaz, C. (1992). Belkıs. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. (Cilt. 5, s. 421-422).

Kurtoğlu, O. (2017). *Lebîb dîvânı* (Yayın no: 3369). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-194358/diyarbakirli-lebib-divani.html

Kurtoğlu, O. (2017). *Zâtî dîvâni (Gazeller dışındaki şiirler)* (Yayın no: 3545). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-195592/zati-divani.html

Kutlar Oğuz, F. S. (2017). *Arpaemîni-zâde Mustafâ Sâmî dîvânı* (Yayın no: 3554). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-196126/arpaemini-zade-mustafa-sami-divani.html

Kutlar Oğuz, F. S. (2019). *Dîvân-ı İzzet ve Nigâr-Nâme (Tezkire-i Nigâriyye)* (Yayın no: 3651). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-254685/divan-i-izzet-ve-nigar-name.html

Küçük, S. (1989). Nefi'de at sevgisi. *Erdem*, 5(14), 503-516.

Küçük, S. (2015). *Bâkî dîvânı (Tenkitli basım)*. Türk Dil Kurumu Yayınları.

Macit, M. (2017). *Nedîm dîvânı* (Yayın no: 3371). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-196897/nedim-divani.html

Mengi, M. (2020). *Mesîhî dîvânı* (Yayın no: 3677). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-272452/mesihi-divani.html

Mermer, A. (2020). *Karamanlı Aynî dîvânı* (Yayın no: 3682). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-275960/karamanli-ayni-divani.html

Musluoğlu, F. (2021). *Hayretî divanı (Tenkitli metin-dil içi çeviri)* [Yayınlanmamış doktora tezi]. Marmara Üniversitesi.

Onhan, M. E., Yıldız, Z. ve Güneş, İ. (2018). Turizm sektörünün gelişimi üzerine bir değerlendirme: İlk çağdan 19. yüzyıla. *İlkçağlardan Modern Döneme Tarihten İzler* (1. Baskı, s. 263-280) içinde Ankara: Berikan Yayınevi.

Ögel, Bahaeddin (2010). *Türk mitolojisi*, II. Cilt. Ankara: Atatürk Kültür, Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yayınları.

Önkal, A. ve Bozkurt, N. (1994). İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. (Cilt. 9, s. 222-226).

Öz, M. (1992). Burak. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. (Cilt. 6, s. 417).

Özdemir, F. M. (2015). *Servet dîvânı (İnceleme-metin)* (Tez No. 422205). [Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Özkan, A. (2019). *Azîzî Divanı'nın tahlili* (Tez No. 621834). [Yüksek lisans tezi, Kütahya Dumlupınar Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Özkat, M. (2005). *Kara Fazlî'nin hayatı, eserleri, edebî kişiliği ve dîvânı (İnceleme-tenkitli metin)* (Tez No. 209772). [Yüksek lisans tezi, Marmara Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Öztekin, Ö. (2004). *XVIII. yüzyıl divan şiirinde toplumsal hayatın izleri: Divanlardan yansıyan görüntüler* (Tez No. 144128). [Doktora tezi, Hacettepe Üniversitesi]. Yükseköğretim Kurulu Ulusal Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Öztürk, İ. (2009). *Osmanlı İmparatorluğu'ndan günümüze demiryollarının gelişimi* (Tez No. 261902). [Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Özyıldırım, A. E. (1995). *Hamdullah Hamdî divanının tenkitli metni* (Tez No. 41598). [Yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Rashid, A. N. (2019). *Sivaslı İzzet Osman divanı* (Tez No. 538432). [Yüksek lisans tezi, Atatürk Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Sağlam, H. (2011). *Abdî-i Karahisârî ve divanı* (Tez No. 306382). [Yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Saraç, M. A. Y. (2002). *Emrî dîvânı*. Eren Yayıncılık.

Sarıkaya, E. (2008). *Ebubekir Celalî divanı: Karşılaştırmalı metin-inceleme* (Tez No. 235664). [Yüksek lisans tezi, İstanbul Kültür Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Selçuk, E. (2007). *Hasmi divanı (İnceleme-metin)* (Tez No. 217476). [Doktora tezi, Selçuk Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Selvi, M. (2008). *Ümîdî, hayatı, eserleri, edebi kişiliği ve dîvânı* (Tez No. 219839). [Yüksek lisans tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Sessiz, E. (2014). *Sarı Müderris Şeyh Sinan ve divanı inceleme- metin – dizin incelemesi* (Tez No. 375877). [Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Sezer, H. (2003). Osmanlı İmparatorluğu'nda Seyahat İzinleri (18-19.Yüzyıl). *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 22(33), 105-124. https://doi.org/10.1501/Tarar_0000000146

Soldan, U. (2005). *Fatîn divanı inceleme-metin* (Tez No. 188088). [Yüksek lisans tezi, Gaziantep Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Solmaz, A. S. (2019). "Turizmin doğuşu: Sosyolojik bir olgu olarak turizm nasıl ortaya çıktı?", *Journal Of Social, Humanities and Administrative Sciences*, 5(19): 867-882

Sona, İ. (2006). *Hidayet Çelebi ve divanı* (Tez No. 190724). [Yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Sunal, A. (2014). *Sâdık divanı (inceleme-metin)* [Yayınlanmamış doktora tezi]. Bursa Uludağ Üniversitesi. http://hdl.handle.net/11452/6338

Şahin Utku, N. (2018). İlk ve Orta Çağ'da yerleşim yerleri arasındaki yolların yapımı ve bakımı: Genel bir karşılaştırma (Construction and maintenance of roads between towns in the ancient and middle ages: a general comparison). *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 17(33), 315–355.

Şahin, G. (2022). *Muhîtî divanı (inceleme-tenkitli metin)* [Yayınlanmamış doktora tezi]. Balıkesir Üniversitesi. https://hdl.handle.net/20.500.12462/12658

Şahin, T. (2020). İpek yolu: Tarihsel geçmişi, kültürü ve Türk dünyası için önemi. Tarih Araştırmaları Dergisi, 39(67), 71-97. https://doi.org/10.35239/tariharastirmalari.644530.

Şengün, N. (2006). *Nazir İbrahim ve divanı (Metin-muhteva-tahlil)* (Tez No. 189763). [Doktora tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Şentürk, D. (2010). *19. yüzyıl şairlerinden Hatice Nakiyye Hanım'ın Divanı'nın transkripsiyonlu metni ve incelenmesi* (Tez No. 264906). [Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Tamçelik, S. (2000). Osmanlı dönemi demiryollarının tarihî gelişimi içerisinde siyasî, iktisadî ve sosyal etkiler. *Erdem*, *12*(35), 483-535.

Tanrıbuyurdu, G. (2018). *Kalkandelenli Mu'îdî dîvânı* (Yayın no: 3612). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-215366/kalkandelenli-mu39idi-divani.html

Taşpınar, İ. (2007). Refref. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. (Cilt. 34, s. 534).

Tombul, E. (2014). *Beşiktaşlı Yahya Efendi divanı: Metin ve inceleme* (Tez No. 376508). [Yüksek lisans tezi, Boğaziçi Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Tunç, A. T. (2017). *Şani divanı (İnceleme-metin)* (Tez No. 459940). [Yüksek lisans tezi, Çukurova Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Turan, S. (2009). Divan şâirlerinin "zevrak" etrafında oluşturdukları benzetme dünyası. *Journal of Turkish Studies*. 4 (2), 1007-1039. http://dx.doi.org/10.7827/TurkishStudies.661

Türkyılmaz, N. (2014). *Kemahlı İbrahim Hakkı ve divanı* (Tez No. 371236). [Yüksek lisans tezi, Uşak Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Uzun, K. (2019). *Câmî divanı inceleme-metin-indeks* (Tez No. 602987). [Yüksek lisans tezi, Ankara Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Uzun, S. (2011). *Üsküdarlı Aşkî divanı tenkitli metin, nesre çeviri ve 16. yy. Osmanlı hayatının divandaki yansımaları* (Tez No. 287732). [Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Uzun, S. (2020). *Trabzonlu Hazînedar-Zâde Âgâh Osman Paşa Divanı (İnceleme-tenkitli metin)* (Tez No. 624157). [Yüksek lisans tezi, Atatürk Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Ünver, N. (2020). *Gelibolulu Sürûrî dîvânı* (Yayın no: 3673). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-271852/gelibolulu-sururi-divani.html

Üst, S. (2018). *Edirneli Nazmî dîvânı* (Yayın no: 3364). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-206284/edirneli-nazmi-divani.html

Vural, R. (2019). *Dürrî Ahmed Efendi divanı (İnceleme-metin)* (Tez No. 556909). [Yüksek lisans tezi, Akdeniz Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Yakar, H. İ. (2018). *Gelibolulu Sun'î dîvânı* (Yayın no: 3197). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-204115/gelibolulu-suni-divani.html

Yalçın, O. (2016). Havacılık, hava gücünün doğuşu ve birinci dünya savaşına etkisi. *Atatürk Yolu Dergisi, 15*(59), 181-236. https://doi.org/10.1501/Tite_0000000455.

Yalçın, O. (2021). Osmanlı İmparatorluğu dönemi Türk askeri havacılığı. *Bilig TBMM'nin 100. Yılı Özel Sayısı*, (96), 147-176. https://doi.org/10.12995/bilig.9606

Yalçınkaya, Ş. (2007). Yol metaforu ve Klasik Türk edebiyatında arayış yolculukları, *Türk Dili ve Edebiyatı Araştırmaları Dergisi* 13, s. 251- 260.

Yardım, A. (1994). Düldül. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*. (Cilt. 10, s. 20).

Yavuz, S. (2012). *Cemaleddin Mahmud Hulvi divanı; metin-inceleme* (Tez No. 303702). [Yüksek lisans tezi, İstanbul Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Yazar, S., & Arslan, M.U. (2020). *Ali Emîrî dîvânı*. Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları: İstanbul.

Yekbaş, H. (2011). *Sebzî divanı (İnceleme- tenkitli metin)* (Tez No. 280753). [Doktora tezi, Cumhuriyet Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Yekbaş, H. (2020). *Sehî Bey dîvânı* (Yayın no: 3679). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-273692/sehi-bey-divani.html

Yenikale, A. (2017a). *Ahmed Nâmî dîvânı* (Yayın no: 3194). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-196583/ahmed-nami-divani.html

Yenikale, A. (2017b). *Sünbülzâde Vehbî dîvânı* (Yayın no: 3374). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-196833/sunbulzade-vehbi-divani.html

Yerdemir, F. (2007). *Rehâyî divanı (İnceleme- metin- dizin)* (Tez No. 205608). [Yüksek lisans tezi, Gazi Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Yıldırım, M. (2022). Ortaçağ'da ticaret (yollar, şehirler ve ürünler) hakkında bir değerlendirme (Bizans-Avrupa-İslam dünyası). *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,* 7(2), 192-201. https://doi.org/10.33905/bseusbed.1119985

Yıldız, G. (2022). Osmanlı'dan Cumhuriyet'e Türkiye'de yerli üretim ve millî teknoloji geliştirme hamleleri (1860-1960). *Milli teknoloji hamlesi* (1. Baskı, s. 49-64) içinde Ankara: Türkiye Bilimler Akademisi.

Yıldız, M. C. (2004). Osmanlı'dan günümüze demiryolu politikalarına genel bakış. *EKEV Akademi Dergisi- Sosyal Bilimler, 8*(19), 195-208.

Yılmaz, A. (2010). *Nûrî, hayatı, edebi kişiliği, divanı ve divanının incelenmesi* (Tez No. 265265). [Yüksek lisans tezi, Afyon Kocatepe Üniversitesi]. YÖK Tez Merkezi. https://tez.yok.gov.tr/UlusalTezMerkezi/

Yılmaz, İ. (2021). Osmanlı'da turizmin doğuşu ve gelişimi. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi,* 23(3), 1149-1158. https://doi.org/10.32709/akusosbil.863942

Yılmaz, K. (2017). *İbrahim Tırsî ve dîvânı* (Yayın no: 3547). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-195645/tirsi-divani.html

Yılmaz, K. H. (2017). *Diyarbakırlı Hâmî Ahmed divanı* (Yayın no: 3554). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap. https://ekitap.ktb.gov.tr/TR-196122/diyarbakirli-hami-ahmed-divani.html

Zülfe, Ö. (2009). *Yakînî dîvân* (Yayın no: 3187). Kültür ve Turizm Bakanlığı e-kitap.