

HATIRA PARALARI TASARIMLARINDA TARİHTEKİ ÜNLÜ DENİZCİLERİMİZ VE GEMİ TASVİRLERİ

Mustafa Gürbüz BEYDİZ*

Öz

Para kavramı hayatımıza girdiği dönemden itibaren farklı millet ve dönemlerde değişen ekonomik düzenler içinde hayatımız için ne kadar değerli olduğunu göstermektedir. Para hepimiz için ihtiyaçlarımızı gidermek amacıyla kullandığımız tek değişim unsurudur. Banknotlar ortaya çıkmadan önce sikke adı verilen metal para birimleri günümüzde madeni para olarak varlığını sürdürmektedir. Eski dönemlerde altın, gümüş, bakır, elektron gibi çeşitli madenlerden üretilen sikkeler hammaddesine göre de değerli sayılmıştır. Günümüzde de hatıra parası olarak adlandırılan özel günlere veya şahsiyetler adına bastırılan özel paralar bulunmaktadır. Ülkemizde de bu amaçla çok sayıda hatıra parası bastırılmıştır ve konunun uzmanı Hakkı Baha Çavuşgil'in tasarımlarıyla da hayat bulmuştur. Denizcilik tarihimizde isimlerini hep andığımız Barbaros Hayreddin Paşa, Piri Reis, Seydi Ali Reis, Turgut Reis, Cezayirli Gazi Hasan Paşa ve Çaka Bey adına da basılmış hatıra paraları bulunmaktadır. Tasarımları Hakkı Baha Çavuşgil ve Darphane ve Damga Matbaası Genel Müdürlüğü tarafından ismi belirtilmemiş diğer sanatçılar tarafından yapılmıştır. Büyük denizcilerimizin şanını yaşatmak için bastırılan paralar üzerindeki gemi tasvirlerinin değerlendirilmesi yapılacaktır. Paralar basım tarihleri itibariyle kronolojik olarak sıralanarak denizcilerimizin yaşadığı çağda kullanılan gemi tiplerinin hatıra paraları üzerindeki durumu araştırılacaktır.

Anahtar Kelimeler: *Para, Darphane ve Damga Matbaası Genel Müdürlüğü, Hatıra Para Tasarımları, Gemiler ve Kaşifler Serisi, Gemi Tasvirleri*

OUR HISTORICAL NAVAL FIGURES AND SHIP DEPICTIONS ON MEMORIAL COINS

Abstract

Since the first time we had interaction with money, the existence of a wide range of different economic systems across eras and territories show how important money is for us. Money is the only means of exchange we use for fulfilling our needs. Metal currencies that

* Dr. Öğretim Üyesi, Çankırı Karatekin Üniversitesi Güzel Sanatlar Fakültesi Temel Sanat Bilimleri Bölümü, beydizg@gmail.com

existed long before banknotes, which used to be named as sikke, are now in the form of coins. The sikkes, which were once made of metals such as gold, silver, copper, and electron, had different values depending on the raw material used. Today, there are memorial coins minted for special days or in the name of certain figures. The designs of Hakkı Baha Çavuşgil, a specialist on this subject, provide contemporary examples of such memorial coins. We also have memorial coins minted in the name of some important figures of our naval history, such as Barbaros Hayreddin Paşa, Piri Reis, Seydi Ali Reis, Turgut Reis, Cezayirli Gazi Hasan Paşa, and Çaka Bey. They were designed by Hakkı Baha Çavuşgil and other artists whose names are not referred by the General Directorate of Minting and Printing. In this study, the ship depictions on the coins minted in order to glorify our great sailors will be examined. Within this context, the coins will be listed chronologically per their dates of minting, and how those types of ships reflect on the coin depictions will be investigated.

Key Words: Money, General Directorate of Minting and Printing, Memorial Coin Designs, The Serial of Ships and Explorers, Ship Depictions

Giriş

1) Para ve Sikke Hakkında

Para, alışveriş ve ticarete kullanılan bir değer ölçüsü olup değişim ve ödeme aracıdır. İlk zamanlarda paranın yerine tahıl, hayvan, alet vb. gibi eşyalar değiş tokuş aracı olarak değer görmüştür. Bu tür malzemelerin bir yerden bir yere taşınmasının, parçalara ayrılmasının güçlüğünden dolayı çeşitli madenlerden (altın ve gümüş) para basılmaya başlanmıştır (Tekin,1998:3). Ağırlığı ve içindeki değerli maden miktarının belli olduğu, üzerinde kendisi basıp piyasaya çıkartan ve istendiğinde tekrar geri almaya garanti eden devletin arma veya işaretini taşıyan ufak, yuvarlak ve metalden imal edilmiş olan ödeme aracına ise sikke adı verilmektedir (Tekin,1998:2). M.Ö. 5. yüzyılda yaşamış olan Heredotos'tan alınan bilgiler çerçevesinde altın ve gümüşten ilk sikke basan ve kullanan milletin Lidyalılar olduğu bilinmektedir. Her ne kadar Heredotos altın madeninden yapıldığından bahsetse de altın ile elektronu karıştırdığı düşünülmektedir çünkü ilk sikkelerin elektron madeninden yapıldığı anlaşılmıştır. M.Ö. 2. yüzyılda yaşamış olan Pollux'ta sikkeyi kimin icat ettiği konusu üzerine sorduğu soruya karşılık, Kolophonlu Ksenophes'in sözlerinden referans alarak yine Lidyalılar tarafından icat edildiğini aktarmıştır. (Tekin,1998:5-6).

Tesadüfi olarak aynı dönemde Çin’de de bronzdan yapılmış sikkelerin görüldüğünden bahsedilmiştir (Eagleton ve Williams.,2011:13).

Anadolu Selçuklu Döneminde ele geçen buluntular ışığında özellikle Orta ve Doğu Anadolu’da gümüş sikke basan ilk darphanelerin ve gümüş sikkelerin 13. yüzyılın ortalarından itibaren yaygınlaştığı söylenmiştir. Darphanelerin sayısı 1240 yılında 3 iken, 1255 yılından sonra 9’a yükselmiş, yüzyılın geri kalan bölümünde ise 6 ile 15 arasında değişmiştir. (Pamuk,2000:31)

Osmanlıların ilk sikkeyi H.727/1326-27 yıllarında bastırıldığı somut kanıtlarla bilinmektedir. Bu sikkeler üzerinde “*Orhan halledallahü mülkehü*” (Allah mülkünü daim kılsın) veya “*es-Sultan’ül-a’zam Orhan bin Osman halledallahü mülkehü*” yazmaktadır (Pamuk,2000:33-34). Osmanlılar ise kendi adlarına “*sultani*” ya da “*hasane-i sultaniye*” adını verdikleri ilk altın sikkeleri H.882/1477-78 yılında İstanbul’da bastırmıştır. Sikkelerin ön tarafında “*Sultan Mehmed bin Murad han azze nasruhu Kostantiniye duribe fi 882*” (zaferi şerefli olsun, 882 yılında Kostantiniye’de darbedilmiştir), arka tarafında ise “*dâribü’n-nadr sahibü’l-izz ve’n-nasr fi’l-berr ve’l-bahr*” (altını basan, denizde ve karada Tanrı’nın yardımına mazhar, sabır sahibi) ifadeleri yer alırken; II. Bayezid (1481-1512) döneminden itibaren sultanilerin arka tarafından “*sultanü’l-berreyn ve hakanü’l-bahreyn es-Sultan bin es-Sultan*” (iki karanın sultanı, iki denizin hakani, sultan oğlu sultan) ifadesi yer almıştır (Pamuk,2000:66).



Resim 1: Solda “*Kayı*” boyunun amblemi olan II. Murad’a ait olan sikke (İnalçık,2009:41).

Osmanlı’da “*kaime*” verilen ilk banknot 1840 yılında I. Abdülmecid zamanında basılmıştır. Özgün adı da “*Kaimeinakdiyeimutebere*”dir. İlk etapta el ile yapılan kaimenin taklitleri çoğalınca 1842 yılından itibaren matbaada bastırılmıştır. (Yanardağ,2015:919). Osmanlı Devleti’nin sikke kullanımı da I. Dünya Savaşı yıllarına kadar sürmüştür. 1916 yılında yürürlüğe giren Tevhid-i Meskukat Kanunu ile 1844 yılından önce kalma sikkeler tedavülden kaldırılmıştır. Savaş boyunca günlük alışverişlerin büyük çoğunluğu en küçüğü 1 kuruştan başlayan kâğıt paralarla yapılmıştır.

Dolayısıyla Osmanlı para düzeni altın sikkelerle itibari değerleri üzerinden tedavül eden ancak altına çevrilmeyen kâğıt paralardan oluşmuştur. (Pamuk,2000:241).

Hatıra para basma girişimleri için 26 Eylül 1996 tarih ve 22769 Sayılı Resmi Gazete’de “*Madeni Hatıra Para ve Madalyonu Basımı ve Satışı Hakkında Yönetmelik*” yayımlanmıştır.

2) Hatıra Paralarında Çizilen Gemi Tipleri

a. Kadırga:

XVII. yüzyılın sonlarına kadar Osmanlı donanmasında en önemli vurucu güçlerinden biri olan kadırgalar XVIII. yüzyılda önemini kaybederek yerini kalyona bırakmıştır. Kadırga tipi gemiler yelkenli çektiri sınıfında olup antik Yunan döneminden, Roma, Bizans, Selçuklu, Osmanlı ve diğer Akdeniz medeniyetlerine kadar uzanan uzun bir tarihi süreçte varlığını korumuştur. Kadırganın Osmanlı donanmasında uzun süre tercih edilmesinin nedeni Barbaros Hayreddin Paşa’dır. Akdeniz bölgesinde gemi teknolojisini çok yakından takip ederek donanmada kalyondan ziyade kadırgaların kullanılmasını istemiştir. Kadırgalar su seviyesine oldukça yakın gemilerdir ve uzun, dar yapıları vardır. Savaş veya limana yanaşma sırasında kürekleriyle, açık denizde seyir halindeyken eğer yelkenlerini şişirecek rüzgâr varsa yelkenleriyle hareket eder. Kürek ve kürekçi sayıları da değişmektedir. Örneğin Osmanlı’da yirmi beş oturak bulunmakta olup kürekçi sayısı yüz doksan altı veya iki yüz kırk beş kadardır. 1560 yıllarında bir İspanyol kadırgasında bu sayı yirmi dört oturak ve her oturakta üçer kişiden yüz kırk dört kürekçi bulunurken Venedik kadırgasında bu sayı yirmi yedi oturak yüz altmış dört kürekçiden oluşmaktadır (Bostan,2007:114-117). Ayrıca, iki bodoslama arasının yaklaşık olarak 41-42m, uzun, ensiz ve hemen hemen su seviyesine yakın bir mesafede olduğu, kıçlarının pupasına göre daha yüksekte yapıldığı ve baş bodoslamaları omurgalarına dikey inen, manevra kabiliyeti yüksek gemiler olarak da tanımlanmıştır (Sancar,2010:352).

b. Karavele:

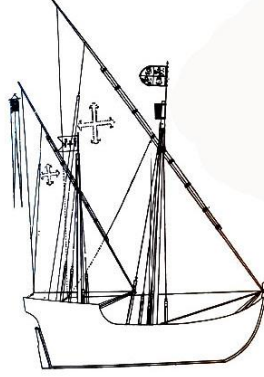
Karavele hakkındaki bilgiler özellikle tarihsel belgelerde ve ikonografik çizimlerde karşımıza çıkmaktadır. En çok XV. ve XVI. yüzyıllarda kullanılan bir gemi tipidir. Keşifler Çağı olarak bilinen dönemde Christopher Columbus, Antonio Pigafetta ve Ferdinand Magellan gibi kişiler seyahatlerinde ve keşiflerinde bu gemileri kullanmışlardır. Gerçek şu ki karavele ile ilgili günümüzde henüz bir

arkeolojik buluntuya rastlanmamıştır, bu nedenle de yapı planları hakkında bilgi sahibi olunamamıştır. Kullanıldığı dönemdeki gemi inşa sözleşmeleri gibi bazı belgelerin kayıp olmasından dolayı da bilgilerimiz sınırlıdır. Ancak sonuçta XV. yüzyılda kullanılan karavelenin tip olarak 5000 yıl önce Mısır'da kullanılan mavnalara benzer olduğu bilinmektedir (Schwarz,2008:3).

Karavelenin kökeni konusunda oldukça karışık teoriler vardır. Güney Avrupa'da gelişim gösterdiği bilinse de ilk kökeni konusunda muhtemelen Arap kökenli bir balıkçı kayığı olduğu düşünülmektedir ancak bunun XIII. yüzyıldaki form olduğu kesin olarak bilinmemektedir. Bir kaplama tipini içerdiği için belki de ilk karavele ismi kullanılmış olabilir. Portekiz hükümeti Prens Henry tarafından yönetilen ve Afrika kıyılarının keşfi için görev yapacak bir gemiye ihtiyaç duymuştur. O dönem kâşifler yaklaşık 25 tonluk gemiler kullanmıştır. Bunlar tek yelken direklidir, İskandinav ve İngiliz yük gemilerine çok fazla benzemektedir. Kâşifler için bu gemiler artık küçük gelmektedir ve 1440 yıllarında karavele Portekiz'den Adriyatik denizinin güneyine kadar seyahatler için denizlere katılmıştır. Bu dönemde kullanılan karaveler yaklaşık 20-30 metre uzunluğunda 4-5 metre genişliğindedir ve 50 ton ağırlığında gemilerdir. İki direkli ve latin yelkenlidir, draftı azdır. Yüksek manevra gücüne sahiptir (Unger,1980:212).

Guilmartin, karaveleyi ilk olarak Atlantik ve Akdeniz'in gemi tasarım ilkelerini bünyesinde barındıran ve Adriyatik'te kullanılan bir balıkçı gemisi olarak yorumlamıştır. XIV. yüzyılda belirgin bir tip olarak tespit edilebileceğini, en küçüğünün tek direkli ve açık bir tekne formunda olduğunu belirtmiştir. Tespit edilebilen tanımlayıcı özellikleri arasında düz kaplamalı (armuz kaplama yöntemiyle inşa edilen), kıçtan takma dümenli, latin yelkenli ve manevra kabiliyeti yüksek gemilerdir. Guilmartin devamına, gövdesinin boy-en oranının yaklaşık olarak beşte biri kadar, çoğunun üç en büyüklerinin ise dört direkli olduğunu söyleyerek Hindistan'a kadar gitmeyi başarabildiğini, eklemiştir (Guilmartin,2010:94-95).

İdris Bostan, Osmanlı'da 1496'da Anadolu Beylerbeyi Ahmed Paşa'nın harami korsanlarını araştırmak için Akdeniz'e bir karavele gönderdiğini anlatarak, karavelenin Osmanlı donanmasında ilk kullanımını bu tarihe dayandırmaktadır. Ayrıca, XVI. ve XVII. yüzyılda Osmanlı donanmasında varlığına rastlanmadığından ancak XVIII. yüzyılda tekrar görülmeye başlandığından ve bazen de karavele kalyonu olarak belgelerde isminin geçtiğini söylemiştir. (Bostan,2005:357).



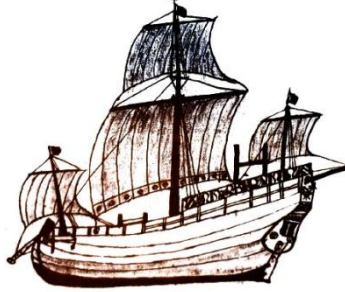
Fotoğraf 1: Christopher Columbus'un kullandığı latin yelkenli "Nina" karavelesi (Unger,1980:213)



Fotoğraf 2: Piri Reis'in çizimiyle karavele tasviri (Bostan,2005:357)
c. Karaka/Barça:

Karakalar bindirme, armuz veya her ikisi kaplanarak inşa edilmiş yüksek yelkenli gemilerdir. Öne çıkan yüksek baş kasarası ve çanaklığı sayesinde taktik avantaj sağlayan karakalar erken dönemde tek ya da çift direkli olarak inşa edilmişlerdir. Karavele tipi gemilerin yerini alan karakaların asıl ortaya çıkış amacı ticarete korsanlara karşı güvenli yük taşımaktır. Baş kasara bölümleri genelde kış kasara bölümlerinden daha yüksektedir ve bu da savaş sırasında avantaj sağlamaktadır. Portekiz denizciler karavelenin yerine uzak denizlere daha dayanıklı olan karakaları XVI. yüzyılda daha fazla tercih eder olmuştur. Topların karakalara tam olarak ne zaman yüklendiği veya kaldırıldığı tam bilinmemektedir. Ancak, İskoçya Kralı IV. James'in 1504 yılında İskoçya'nın Batı Adaları kıyısında en yakın kara parçasına bir mili aşkın uzaklıktan gemilerden ateş ettiğine dair bilgiler yer almaktadır (Guilmartin,2010:104-105). XV. ve XVI. yüzyıllardaki bazı metinlerde de gökeler için barça/karaka tabiri kullanılmıştır. 1524 yılında Osmanlı'nın Rodos müdafaasında iki adet

barça güvenlik amaçlı bırakılmıştır ve ayrıca 1527 yılında da Galata tersanesinde sekiz barçanın tamir edildiğine dair bilgiler mevcuttur. Bu bilgiler ışığında Osmanlı'da XVI. yüzyılda çok sayıda barça olduğu düşünülmektedir (Bostan,2005:274).



Fotoğraf 3: XVI. yüzyıl Hollanda karakası (Unger,1980:207).
d. Göke:

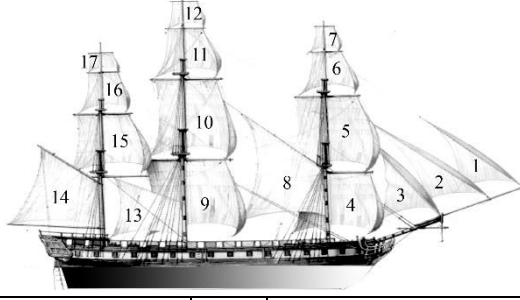
Kalyon sınıfında büyük yelkenli savaş gemisidir. Osmanlı'da Katip Çelebi'nin çizimlerinden tanıdığımız gökeler Kemal ve Barak Reis nezaretinde Sinop'ta 1496 yılında iki adet inşa edilmiştir. Gelibolulu Mustafa Ali'nin bildirdiğine göre 1499 yılında yapılan bu gökenin her biri 26m uzunluğunda 13m enindedir ve her birine bin asker yerleştirilmiştir (Bostan,2007:141). Katip Çelebi, göke için, altı mavna üstü kalyon demiş ve "Yani" ismiyle tanımlamıştır (Çelebi,2007:36). Ceneviz ve İspanyol gemi teknolojisinden etkilenen Osmanlı'nın denizlerdeki gücünü arttırmak için göke inşa ettiği söylenmiştir (Bostan,2005:38) (Fotoğraf 10). Avrupalı denizciler Kâtip Çelebi'nin göke tanımıyla çizmiş olduğu ve kontra mizana randa yelkeni bulunan yelkenlilere kalyon olarak tanımlamıştır. II. Bayezid zamanında inşa edilen gökelerin 53m uzunluğunda, 22.74m genişliğinde, 15.16m kış yüksekliğinde olduğu söylenmiştir. Kadırgalar gibi 23-26 oturaklı olduğu ancak her bir küreğini yedi kişinin çektiği, kürek ambarının üstünde top ambarının yer aldığı, üst güvertesinin ise kafes gibi yapıldığı belirtilmiştir. Her birinin dört direği vardır. Ayrıca, en büyük direğinin 53m uzunluğunda 100cm çapındaki grandi olduğu, çanaklığında ise 30 okçunun rahatlıkla durabildiği, ifade edilmiştir (Güleryüz,2004:47).



Fotoğraf 4: Kontra mizana randa yelkenli kalyon tasviri
(Landström,1981:120)

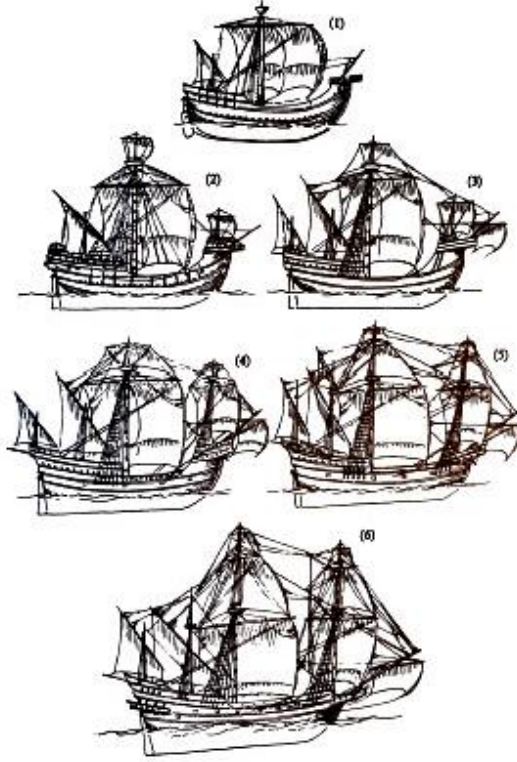
e. Kalyon:

Pruva, grandi ve mizana direkleriyle üç direkli yelkenli gemi sınıfındadır. XVI. yüzyılda inşa edilmiş kalyonların ağırlıkları 1000 ton veya daha fazladır. Avrupa'da XVI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren sadece savaş gemisi olarak inşa edilmemiştir (Unger,1980:258). Ticaret amaçlı kullanılmış olsa da ülke donanmalarını savaşlarda güçlü kılmıştır. Osmanlı'da XVI. yüzyılın başlarından XVII. yüzyılın ortalarına kadar süre içinde ticaret amaçlı hizmet vermiştir. Girit savaşının başladığı 1645 yıllarında ise donanmaya katılmıştır (Bostan,2005:278). XVII. yüzyılın başlarında kullanılan gemilerdeki yelkenlere bakıldığında trinket yelkeni, pruva gabya yelkeni, pruva babafingo yelkeni, mayıstra yelkeni, grandi gabya yelkeni, grandi babafingo yelkeni, randa yelkeni, mizana gabya ile mizana babafingo yelkenlerinin olduğu görülmektedir (Fotoğraf 5). Yelkenli gemilerin direk sayıları ile yelken sayıları yüzyıllar itibarıyla farklılık göstermektedir (Fotoğraf 6). Yüzyıllar içinde gemilerdeki yelken sayısı artmış ve büyük yelkenli gemi sınıfındaki kalyon tipi gemiler denizlerde daha fazla boy göstermeye başlamıştır. Osmanlı'da kalyonların donanmanın esasını tam anlamıyla oluşturması 1682 yılında başlamıştır (Arı,2009:130).



1	Kontra Flok	10	Grandi Gabya Yelkeni
2	Dış Büyük Flok	11	Grandi Babafingo Yelkeni
3	İç Büyük Flok	12	Grandi Kontra Yelkeni
4	Trinket Yelkeni	13	Pokrava Yelkeni
5	Pruva Gabya Yelkeni	14	Randa Yelkeni
6	Pruva Babafingo Yelkeni	15	Mizana Gabya Yelkeni
7	Pruva Kontra Yelkeni	16	Mizana Babafingo Yelkeni
8	Veleistralya Yelkeni	17	Mizana Kontra Yelkeni
9	Mayıstra Yelkeni		

Fotoğraf 5: XVII. yüzyılda kalyonlarda kullanılan yelken donanımları (Beydiz,2014:41)



Fotoğraf 6: (1) 1430, (2) 1450, (3) 1500, (4) 1530, (5) 1560, (6) 1600 yıllarına ait gemilerdeki yelken donanımları (Unger,1980:229)

3) Hatıra Paraları ve Gemiler

Katalog 1: Turgut Reis adına bastırılmış olan hatıra parası	
Metal	Gümüş 925
Çap	38.61 mm.
Ağırlık	23.33 gr.
Baskı Özelliği	Özel Baskı
Kenar	Tırtıllı
Maksimum Baskı	2.000

Sanatçı	Hakkı Baha ÇAVUŞGİL ¹
Tedavül Süresi	1985 -
Yurtiçi Satış Adedi	1.690
Yurtdışı Satış Adedi	225



Fotoğraf 7: Turgut Reis adına bastırılan hatıra para

Amiral Turgut Reis, bugün Muğla Bodrum'un (Karabağ) Turgutreis kazası olarak bilinen ve Osmanlı kayıtlarında Svralos²/Karabağ olarak adlandırılan yerde takriben 1485 yılları civarında doğmuştur (Yemişçi,2013:163-164). 25 Haziran 1565 tarihinde katıldığı ikinci Malta kuşatmasında şehit olmuştur (Önalp,2013:45). Amiral Turgut Reis'in denizlerde hâkimiyet gösterdiği dönem XVI. yüzyıldır. Dolayısıyla hatıra parasında çizilmiş olan gemi incelendiğinde kalyon tarzı bir gemi olduğu görülmektedir. Yelken donanımları XVII. yüzyılda kalyonlarda kullanılan yelkenlerdir. Pruvadan çizilmiş olan kalyonda kare yelkenlerin açık olduğu trinket, pruva gabya ve pruva babafingo yelkenleri görülmektedir. Bu yelkenler Amiral Turgut Reis'in yaşadığı dönemde hem gemi teknolojisi anlamında hem de döneme ait çeşitli minyatür ve gravürlerde görülmemektedir. Benzer hatalı yelken donanımlarına sahip sanat eseri de amiralin doğduğu topraklarda bulunan anıt heykelinde de vardır. Anıt heykel, Tülin Atalay tarafından 2005 tarihinde yapılmıştır. Anıt heykelde Amiral Turgut Reis'in arkasında görülen yelkenler de yaşadığı dönemle uyumlu

¹ 1924 yılında Harput'ta doğmuştur. Maliye Meslek okulunu bitirdikten sonra bir süre memurluk yapmış ve daha sonrasında Güzel Sanatlar Akademisi Heykel Bölümüne girmiştir. Belling ve Zühtü Müritoğlu'nun öğrencisi olarak 1954 yılında mezun olmuştur. Daha sonra seramik bölümünü okuyarak İtalya'ya gitmiş ve orada seramik ve madalya üzerine çalışarak yurda dönmüştür. Roma, Milano, Spoleto, San Francisco, Boston ve Paris'te karma sergilere katılmıştır (Berk ve Gezer,1973:185-187)

² Geç Dönemde ismi Karatoprak'tır. 1973 yılından sonra da Turgutreis ismiyle devlet kayıtlarına geçmiştir. Günümüzde Muğla ili Bodrum ilçesinin bir mahallesi konumundadır.

değildir. Ayrıca anıtın arkasında bulunan alçak rölyef tekniğinde yapılmış tasvirler de benzer yelken donanımlarına sahip gemiler görülmektedir (Fotoğraf 8).



Fotoğraf 8: Turgut Reis anıtı

Katalog 2: Piri Reis adına bastırılmış olan hatıra parası	
Metal	Gümüş 925
Çap	38.61 mm.
Ağırlık	31.47 gr.
Baskı Özelliği	Özel Baskı
Kenar	Tırtıllı
Maksimum Baskı	15.000
Sanatçı	Hakkı Baha ÇAVUŞGİL
Tedavül Süresi	1995 -
Yurtiçi Satış Adedi	2.000
Yurtdışı Satış Adedi	11.923



Fotoğraf 9: Piri Reis adına bastırılan hatıra para

Büyük Türk denizcisi Piri Reis'in, doğum tarihi kesin olarak bilinmemekle birlikte 1465-1470 yılları arasında Gelibolu'da dünyaya geldiği belirtilmiştir. (İnan,1954:6). 1554 yılında da vefat etmiştir (İnan,1954:19). Hatıra parası üzerinde görülen gemi tasviri göke yelkenlisidir. Kâtip Çelebi'nin Tuhfet'ül-Kibâr adlı eserinde bulunmaktadır. II. Bayezid zamanında yaptırılan gökeler XVII. yüzyılın sonunda betimlenmiştir. Gökelerin kullanım çağı olarak Osmanlı'da XV. yüzyılın sonları ile XVI. yüzyıl olduğu

düşünüldüğünde Piri Reis'in yaşadığı dönemle çağdaştır. Ancak kullanılan göke tasviri XVII. yüzyılda Kâtip Çelebi tarafından çizilmiştir. Piri Reis'in haritalarında kendi eliyle çizdiği bir geminin kullanılmasının daha uygun olacağı düşünülmüştür. Piri Reis adına bastırılan 1995 ve 1996 yıllarındaki Gemiler ve Kaşifler Serisi No.1 olarak altından yapılmış diğer hatıra paralarında da benzer göke tasviri görülmektedir.



Fotoğraf 10: Kâtip Çelebi'nin Tuhfet'ül-Kibâr'daki XVII. yüzyıl sonu göke tasviri (Bostan,2005:273)

Katalog 3: Barbaros Hayreddin Paşa adına bastırılmış olan hatıra parası	
Metal	Gümüş 925
Çap	38.61 mm
Ağırlık	31.47 gr
Baskı Özelliği	Özel
Kenar	Tırtıllı
Maksimum Baskı	
Sanatçı	Hakkı Baha ÇAVUŞGİL
Tedavül Süresi	1997-
Yurtiçi Satış Adedi	2.623
Yurtdışı Satış Adedi	4.434



Fotoğraf 11: Barbaros Hayreddin Paşa adına bastırılmış hatıra para

Barbaros Hayreddin Paşa'nın asıl adı Hızır'dır ve 1483 (?) ile 1546 yılları arasında yaşamıştır. Osmanlı'da Kaptan-ı Derya olarak denizlerde boy göstermiş büyük Türk amiralidir. Din ve devlet adına başarılar kazandığı için Kanuni Sultan Süleyman tarafından kendisine "Hayreddin" adı verilmiştir (Karal,1979:311). Gemiler ve Kâşifler Serisi No:3 olarak tedavüle sürülen Barbaros Hayreddin Paşa adına bastırılan hatıra parasında Hüsnü Tengüz albümünde bulunan XVII. yüzyıla ait iki ambarlı kalyon betimlenmiştir (Fotoğraf 12). Kalyon tipi yelkenli büyük gemiler XVI. yüzyılda kullanılmıştır ve denizlerde boy göstermişlerdir. Ancak, Fotoğraf 6'da görüldüğü üzere yelken donanımları hatıra parası üzerindeki kalyondaki gibi henüz gelişmemiştir. Osmanlı'da kalyon kullanımı da yaklaşık olarak Girit Seferine denk gelmektedir. Hatıra parası üzerinde kullanılan kalyon tarzı gemi Barbaros Hayreddin Paşa'nın yaşadığı dönemle ilişkili değildir.



Fotoğraf 12: XVII. Yüzyıl iki ambarlı kalyon (Hüsnü Tengüz Albümü)
(Bostan,2005:330)

Katalog 4: Piri Reis'in Dünya Haritasının 500. Yılı Hatıra Parası	
Metal	925 Ayar Gümüş
Çap	38,61 mm
Ağırlık	31,10 gr
Baskı Özelliği	Proof
Kenar	Tırtıllı
Maksimum Baskı	2.000

Hatıra Paraları Tasarımlarında Tarihteki Ünlü Denizcilerimiz ve Gemi Tasvirleri

Sanatçı	?
Tedavül Süresi	25.01.2013 - 25.01.2015
Yurtiçi Satış Adedi	784
Yurtdışı Satış Adedi	-



Fotoğraf 13: Piri Reis'in hatıra parası ve üzerinde görülen karaka/barça ile karavele tasvirleri

Piri Reis'in Dünya haritasının 500. Yılı münasebetiyle bastırılmış olan hatıra parasında Piri Reis'in haritasında bulunan karaka/barça ve karavele gemileri kullanılmıştır (Fotoğraf 13). Piri Reis'in kendi çizimlerinden referans alınarak hazırlanan tasarımda kullanılan gemilerin tipolojik olarak Piri Reis'in yaşadığı dönemi işaret ettiği görülmektedir. Piri Reis'in 1513 tarihli olan dünya haritası aynı zamanda günümüzde tedavülden kalkmış olan 10.000.000TL'lik banknotların arka yüzünde de betimlenmiştir (Fotoğraf 14).



Fotoğraf 14: 10.000.000 Türk Lirasının arka yüzünde betimlenen Piri Reis haritası

Katalog 5: Seydi Ali Reis'in Hatıra Parası	
Metal	925 Ayar Gümüş
Çap	38,61 mm
Ağırlık	31,10 gr
Baskı Özelliği	Proof
Kenar	Tırtıllı
Maksimum Baskı	2.000
Sanatçı	?
Tedavül Süresi	03.04.2013 - 03.04.2015
Yurtiçi Satış Adedi	597
Yurtdışı Satış Adedi	-



Fotoğraf 15: Seydi Ali Reis'in hatıra parası

Seydi Ali Reis'in doğum tarihi ile ilgili tam kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Galata'daki Dâr-ül-sınâ'a-i Âmire kethudası olan Hüseyin'in oğlu olup XVI. yüzyılın başlarında doğduğu ifade edilmiştir. Ölümü için de Diyarbakır'da timar deftarlığında görevli iken 970 Cemâziyel Evveli (27 kânûn I. 1562 - 25 kânûn II. 1563) tarihleri verilmiştir (Turan,1979:528,530). Bir başka kaynakta da Seydi Ali Reis'in doğum yılının tam olarak bilinmediği ve ölüm yılının ise Kınalı-zâde tarafından 970 senesinin Cumâdi'l-ülâsında ikinci günü yevmü'l-isneyn olarak bildirilmiştir (Erarslan,1968:41). Hatıra parasında kullanılan gemi tasviri XVII. yüzyıla ait bir kalyon tasviridir. (Bostan,2005:104).



Fotoğraf 16: XVII. yüzyıl kalyon tasviri (Bostan,2005:104)

Katalog 6: Cezayirli Gazi Hasan Paşa Hatıra Parası	
Metal	925 Ayar Gümüş
Çap	38,61 mm
Ağırlık	31,10 gr
Baskı Özelliği	Proof
Kenar	Tırtıllı
Maksimum Baskı	2.000
Sanatçı	?
Tedavül Süresi	12.05.2014 - 12.05.2016
Yurtiçi Satış Adedi	653
Yurtdışı Satış Adedi	-



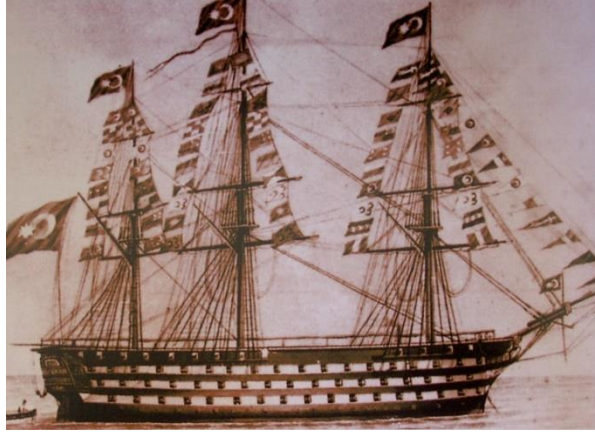
Fotoğraf 17: Cezayirli Gazi Hasan Paşa adına bastırılan hatıra para

Cezayirli Gazi Hasan Paşa, Tekirdağ'da Hacı Mehmed veya Hacı Osman isminde bir tüccarın kölesidir ve onun yanında manevi evlat gibi büyümüştür. Doğum tarihi tam olarak bilinmemektedir. Ölümü ise 14 Receb 1204 (30 Mart 1790) olarak belirtilmiştir (Uzunçarşılı,1942:17,37). XVIII. yüzyılda yaşamış olması nedeniyle kalyon tarzı gemiler daha önceki yüzyıllara göre Osmanlı'da sayıca daha fazladır. Bu dönemde genellikle iki ambarlı, üç direkli, kabasorta yelkenli gemiler vardır (Fotoğraf 18). Hatıra parasında kullanılan tasvir edilen kalyon için iki ihtimal söz konusudur.

Bunlardan biri 1829 yılı tarihli ve Kırım Savaşına katılmış olan Mahmudiye kalyonudur (Fotoğraf 19), diğeri ise 1841 tarihinde Sinop'ta inşa edilmiş olan Peyk-i Zafer kalyonudur (Gülen,2001:107) (Fotoğraf 20). Hatura parasındaki kalyon tasviri tam olarak anlaşılammaktadır. Bu nedenle iki ihtimal üzerinde durulmuştur ancak her iki ihtimalde de Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın yaşadığı dönemle çelişmektedir.



Fotoğraf 18: 1787 tarihli Kapudâne-i Humâyûn gemisi
(Bostan,2005:280)



Fotoğraf 19: 1829 inşa tarihli Mahmudiye Kalyonu (Polat,2003:30)



Fotoğraf 20: Peyk-i Zafer kalyonu (Bostan,2005:314-315)

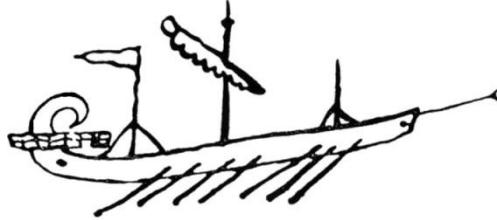
Katalog 7: Çaka Bey Hatıra Parası	
Metal	925 Ayar Gümüş
Çap	38,61 mm
Ağırlık	31,10 ± %1 g
Baskı Özelliği	Proof
Kenar	Tırtıllı
Maksimum Baskı	2.000
Sanatçı	?
Tedavül Süresi	09.09.2016 - 09.09.2018
Yurtiçi Satış Adedi	-
Yurtdışı Satış Adedi	-



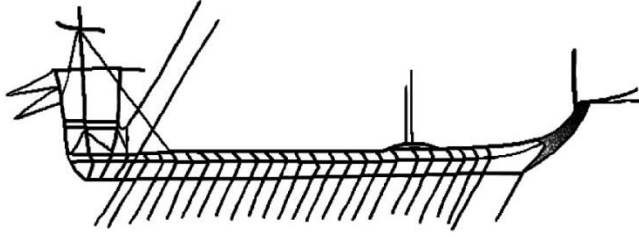
Fotoğraf 21: Çaka Bey adına bastırılan hatıra para

Türk tarihinde planlı ve teşkilatlı olarak denizcilik faaliyetlerini başlatan ilk Türk büyüğü Çaka Bey'dir. İzmir'i almış, gemi yapımından anlayan bir usta bularak 40 gemiden oluşan bir filo hazırlatmıştır. İzmir ve civarında denizciliğe meraklı yerli ve Türklerden gemi mürettebatı ve asker toplayarak sahilleri Türk toprağı yapmıştır. Doğum tarihi ile ilgili net bir bilgi yoktur. Bir davet sırasında Kılıç Arslan tarafından 1095 yılında öldürülmüştür

(Geyikoğlu,2003:255,257). Çaka Bey ile ilgili olarak bir diğer kaynakta, Türklerin, Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harp Tarihi başlangıcının, 1081 yılında Çaka Bey'in 17'si çektiri, 33'ü de yelkenli olmak üzere toplam 50 parçadan oluşan ilk Türk donanmasını İzmir'de denize indirmesi olarak kabul edildiği söylenmektedir (Sancar,2010:36-37). Kurat, Çaka Bey hakkında Hayati Tezel'den şu bilgileri aktarmaktadır; Çaka Bey'in Bizans'tan kaçtıktan sonra güçlü bir donanma ihtiyacının farkına vararak İzmir'e yerleşince ilk işi olarak tersane kurmuş, İzmir'de gemiler yapabilecek yerli bir usta bulmuştur ancak bu ustanın adı bilinmemektedir ve o dönem için ustanın işinde oldukça ehli biri olarak tanındığını anlatmıştır ve ayrıca ilk Türk donanmasının kırk parçadan ibaret üstü kapalı gemilerden meydana geldiğini, ifade etmiştir.(Kurat,2002:28). Hatıra parasında kadirga tipi çektiri sınıfındaki bir gemi betimlenmiştir. Anadolu Selçuklu Döneminde kullanılan gemilerin latin yelkenli çektiri sınıfı olduğu düşünülmektedir ancak bu konuyla ilgili çok net bir bilgi yoktur. XIII. yüzyıla tarihlendirilen ve Yunanistan Selanik'te bulunan bizim kadirga olarak tanımladığımız "katergon?" tipi grafiti gemi çizimi, Akdeniz'de boy gösteren gemiler hakkında az çok bilgi sahibi olmamıza olanak sağlamaktadır (Fotoğraf 22). Ayrıca Trabzon Ayasofya Müzesi'ndeki XIV. yüzyıla tarihlendirilen tasvir (Fotoğraf 23) ve İstanbul Ayasofya Müzesi'nde bulunan XV. yüzyıla tarihlendirilen grafitilerde de (Fotoğraf 24) kürek sayısı daha fazla betimlenmiş gemi tasvirleri göze çarpmaktadır. Hatıra parasında kullanılan gemi tasviri kadirgadır ancak kürek sayılarına ve kadirganın tipolojik yapısına bakıldığında XV. veya XVI. yüzyıl kadirgalarına benzediğini söylemek mümkündür. Özellikle XVI. yüzyılda Matrakçı Nasuh'un minyatürlerinde görülen kadirga tasvirlerine tip olarak daha yakındır. Matrakçı Nasuh'un kadirga tasvirlerinde köşk görülmektedir ve beşik çatı örtülüdür. Hatıra parası üzerinde köşk bölümü yer almamaktadır.



Fotoğraf 22: Selanik'te bulunan XIII. yüzyıla tarihlenen "katergon?" tipi çektiri (Pryor ve Jeffreys.,2006:419)



Fotoğraf 23: Trabzon Ayasofya Müzesi'nde bulunan XIV. yüzyıla tarihlendirilen kadırğa tasviri (Pryor ve Jeffreys,2006:421)



Fotoğraf 24: İstanbul Ayasofya Müzesi'nde bulunan XV. yüzyıla tarihlendirilen kadırğa tasviri (Özdaş,2007:64)



Fotoğraf 25: XVI. Yüzyıl Matrakçı Nasuh'un çizdiği kadırğa tasviri (Bostan,2005:190)

Sonuç

Hatıra paralarının büyük Türk denizcileri anısına basılması, tasarımlarının milli ve tarihsel bilinç yükünü daha fazla arttırmaktadır. Tasvir edilen gemilerin hatıra paraları üzerindeki tarihi kişiliklerin yaşadığı yüzyıllarla çağdaş dönemi yansıttığı söylenemez. Turgut Reis'in parası üzerinde bulunan yelkenli kalyon

tasvirinin en azından XVII. yüzyıldan sonra Osmanlı'da hizmet ettiği ifade edilebilir. Aynı hata maalesef Turgut Reis'in anıt heykelinde de bulunmaktadır. Piri Reis'in Gemiler ve Kaşifler Serisi No.1 serisinden olan hatıra parasındaki gemi Katip Çelebi'nin çizdiği göke tasviridir. Piri Reis iyi bir denizci ve haritacı olduğu kadar çok iyi bir çizerdir. Haritalarında görülen gemiler dönemin denizlerdeki realitesini bize yansıtmaktadır. Bu nedenle bu serideki hatıra parası üzerinde Piri Reis'in denizci karakterine uygun olacak şekilde kendi çizdiği gemi tasvirlerinden birine yer verilmemiştir, dolayısıyla anlam ve kompozisyon açısından zayıftır. Ancak, Piri Reis'in Dünya Haritasının 500. Yılı münasebetiyle bastırılan hatıra parası bu anlamda en başarılı örnektir. Barbaros Hayreddin Paşa'ya ait hatıra parasında ise Hüsnü Tengüz'ün albümünde yer alan XVII. yüzyıla ait bir kalyon tasviri yer almaktadır. Bu açıdan Barbaros Hayreddin Paşa'nın yaşadığı dönemde Osmanlı'nın kullandığı gemilerle çok ilgisi bulunmamaktadır. Aynı durum Seydi Ali Reis'in hatıra parası için de geçerlidir. Cezayirli Gazi Hasan Paşa'ya ait hatıra parasında ise XIX. yüzyılda Osmanlı'da hizmet vermiş olan anlaşıldığı kadarıyla ya Mahmudiye ya da Peyk-i Zafer kalyonuna ait tasvir kullanılmıştır ki bu gemiler de Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın yaşadığı dönemle çağdaş değildir. İlk Türk filosunu kuran Çaka Bey'e ait hatıra parasında görülen kadirga çiziminin o dönemi biraz da olsa yansıttığı söylenebilir ancak en erken XIII. yüzyıl Bizans grafitilerine bakıldığında bu dönemde daha küçük, tek serenderli, latin yelkenli ve az sayıda küreğe sahip gemilerin varlığı görülmektedir. Kürek sayıları ve gemilerin boyları daha ilerleyen dönemlerde artmıştır. Özellikle XVI. yüzyıl Matrakçı Nasuh'un kadirga tasvirlerinden bunu anlamak mümkündür. Hatıra parası üzerinde kadirgada sayılabildiği kadarıyla 20-24 arası kürek vardır. Bu kürek sayıları da XVI. yüzyılda kullanılan kadirgalarda olması muhtemel sayıya işaret etmektedir. Bu nedenle Çaka Bey'in yaşadığı dönemi yansıttığı konusunda da şüpheler uyandırmaktadır. Darphane ve Damga Matbaası Genel Müdürlüğü'nün tarihi önemli kişileri yaşatmak adına üstlendiği misyon milletimiz adına son derece önemlidir. Bu amaçla omuzlarındaki yük daha fazladır. Bundan sonraki süreçte bastıracağı tarihi konularla ilgili hatıra paralarında tasarım aşamasında tarih veya sanat tarihi mezunu uzmanlardan teknik destek alması veya kurumunda görevlendirmesi, benzer hataların önüne geçilmesi adına öneme alınması gereken bir konudur.

Kaynakça

-
- ARI KEMAL (2009), “Yelkenliden Buharlıya Geçiş”, (Ed.) Zeki Arıkan, Lütfü Sancar, *Türk Denizcilik Tarihi*, C.2, s.125-145
- BERK Nurullah, Hüseyin GEZER (1973), *50 Yılın Türk Resim ve Heykeli*, İstanbul
- BEYDİZ Mustafa Gürbüz (2014), *Osmanlı Gemi Tasvirleri*, İstanbul
- BOSTAN İdris (2005), *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, İstanbul
- BOSTAN İdris (2007), *Osmanlılar ve Deniz Organizasyonu, Teşkilat ve Gemiler*, İstanbul
- ÇELEBİ Kâtip (2007), *Deniz Savaşları Hakkında Büyüklere Armağan: Tuhfetü'l -Kibâr Fî Esfâri'l- Bihâr*, (Çev.) Orhan Şaik Gökyay, Kabcacı Yayınevi, İstanbul
- EAGLETON Catherine, Jonathan WILLIAMS (2011), *Paranın Tarihi*, (Çev.) Fadime Kâhya, İstanbul
- ERARSLAN Kemal (1968), “Seydi Ali Reis'in Çağatayca Gazelleri”, *TDED*, s.41-54
- GEYİKOĞLU Hasan (2003), “Selçukluların Deniz Politikası ve Denizcilik Faaliyetleri”, *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S.22, s.251-267
- GUILMARTIN John F. Jr. (2010), *Kalyonlar ve Kadırgalar*, (Çev.) Ali Özdamar, İstanbul
- GÜLEN Nejat (2001), *Şanlı Bahriye, 1773-1973, Türk Bahriyesinin İkiyüz Yıllık Tarihiçesi*, İstanbul
- GÜLERYÜZ Ahmet (2004), *Osmanlı'da Yelken: Mikyas-ı Sefain*, İstanbul
- İNALCIK Halil (Eylül 2009), “1302 Bapheus Zaferi, Hanedanın Başlangıcıdır”, *NTV Tarih Dergisi*, S.8, s.41-43
- İNAN Afet (1954), *Piri Reis'in Amerika Haritası*, Ankara
- KARAL Enver Ziya (1979), “Barbaros Hayreddin Paşa”, *MEB İslam Ansiklopedisi*, C.2, s.311-315
- KURAT Akdes Nimet (2002), *Türk Denizcilik Tarihi*, (Ed.) Kemal Arı, T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları, Ankara
- LANDSTRÖM Björn (1981), *La Nave*, (İt. Çev.) Aldo Fraccaroli, Milano
- ÖZDAŞ Harun (2007), “İstanbul Ayasofya Müzesi Duvarlarında Bulunan Kazıma Tekniğinde Yapılmış Gemi Tasvirleri”, *Türk Arkeoloji ve Etnografya Dergisi*, S.7, s.59-68
- PAMUK Şevket (2000), *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, İstanbul
- POLAT Soner (Ed.) (2003), *Turkish Naval Forces*, Ankara
- PRYOR H. John, Elizabeth M. JEFFREYS (2006), *The Age of The ΔROMWN, The Byzantine Navy ca 500-1204*, Boston
-

-
- SANCAR Erdiñç (2010), *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*, İstanbul
- SCHWARZ George Robert (2008), "The History And Development of Caravels", *University of Cincinnati, Submitted to the Office Graduate studies of Texas A&M University in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Master of Arts*
- TEKİN Oğuz (1998), *Eskiçağda Para, Antik Nümismatiğe Giriş*, İstanbul
- TURAN Şerafettin (1979), "Seydi Ali Reis", *MEB İslam Ansiklopedisi*, C.10, s.528-531
- UNGER Richard W. (1980), *The Ship in The Medieval Economy 600-1600*, Montreal
- UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı (1942), "Cezayirli Gazi Hasan Paşa'ya Dair", *Türkiyat Mecmuası*, C.VII-VIII/1,s.17-40
- YANARDAĞ M. Özgür (2015), "19. Yüzyıl Osmanlı Devleti Para Düzeni: Kâğıt Para Kullanımına Geçiş Aşamalarının İktisadi Analizi", *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C.8, S.36, s.918-933
- YEMİŞÇİ Cihan (1-4 Kasım 2013), "Turgut Reis'in Etnik Menşei", *2. Turgut Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Uluslararası Sempozyumu, Bildiriler*, C.1, (Ed.) Cihan Yemişçi, Tarık Çakır, Mustafa Gürbüz Beydiz, Cezmi Çoban, Turgutreis Bodrum