



**YAYGIN KULLANILAN TÜRKÇE DENİZCİLİK
TERİMLERİNİN RUSÇA KARŞILIKLARI VE
OLUŞTURULMA YÖNTEMLERİNE GÖRE ANALİZİ**

Burak KAĞITCI

**Yüksek Lisans Tezi
Rus Dili ve Edebiyatı Ana Bilim Dalı
Dr. Öğr. Üyesi Muhammed TAŞKESENLİGİL
2025
Her Hakkı Saklıdır**

T.C
ATATÜRK ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
RUS DİLİ VE EDEBİYATI ANA BİLİM DALI

Burak KAĞITCI

YAYGIN KULLANILAN TÜRKÇE DENİZCİLİK TERİMLERİNİN
RUSÇA KARŞILIKLARI VE OLUŞTURULMA YÖNTEMLERİNE
GÖRE ANALİZİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ YÖNETCİSİ
Dr. Öğr. Üyesi Muhammed TAŞKESENLİGİL

ERZURUM-2025



TEZ BEYAN FORMU

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

BİLDİRİM

Atatürk Üniversitesi Lisansüstü Eğitim ve Öğretim Uygulama Esaslarının ilgili maddelerine göre hazırlamış olduğum "YAYGIN KULLANILAN TÜRKÇE DENİZCİLİK TERİMLERİNİN RUSÇA KARŞILIKLARI VE OLUŞTURULMA YÖNTEMLERİNE GÖRE ANALİZİ" adlı tezin/raporun tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin/raporumun kâğıt ve elektronik kopyalarının aşağıda belirttiğim koşullarda saklanması için verdiğimi onaylarım.

Gereğini bilgilerinize arz ederim *.

- ☐ Tezimin/Raporumun tamamı her yerden erişime açılabilir.
- ☐ Tezimin/Raporumun makale için **altı ay**, patent için **iki yıl** süreyle erişiminin ertelenmesini istiyorum.

06.05.2025

Burak KAĞITCI

Aslı ıslak imzalıdır

*** LİSANSÜSTÜ TEZLERİN ELEKTRONİK ORTAMDA TOPLANMASI, DÜZENLENMESİ VE ERİŞİME AÇILMASINA İLİŞKİN YÖNERGE**

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

Çeşitli ve Son Hükümler

Lisansüstü tezlerin erişime açılmasının ertelenmesi **MADDE 6– (1)** Lisansüstü teze ilgili patent başvurusu yapılması veya patent alma sürecinin devam etmesi durumunda, tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulu iki yıl süre ile tezin erişime açılmasının ertelenmesine karar verebilir.

(2) Yeni teknik, materyal ve metotların kullanıldığı, henüz makaleye dönüşmemiş veya patent gibi yöntemlerle korunmamış ve internetten paylaşılması durumunda 3. şahıslara veya kurumlara haksız kazanç imkanı oluşturabilecek bilgi ve bulguları içeren tezler hakkında tez danışmanının önerisi ve enstitü anabilim dalının uygun görüşü üzerine enstitü veya fakülte yönetim kurulunun gerekçeli kararı ile **altı ayı aşmamak üzere tezin erişime açılması engellenebilir.**

Gizlilik dereceli tezler MADDE 7– (1) Ulusal çıkarları veya güvenliği ilgilendiren, emniyet, istihbarat, savunma ve güvenlik, sağlık vb. konulara ilişkin lisansüstü tezlerle ilgili gizlilik kararı, tezin yapıldığı kurum tarafından verilir. Kurum ve kuruluşlarla yapılan işbirliği protokolü çerçevesinde hazırlanan lisansüstü tezlere ilişkin gizlilik kararı ise, ilgili kurum ve kuruluşun önerisi ile enstitü veya fakültenin uygun görüşü üzerine üniversite yönetim kurulu tarafından verilir. Gizlilik kararı verilen tezler Yükseköğretim Kuruluna bildirilir.

(2) Gizlilik kararı verilen tezler gizlilik süresince enstitü veya fakülte tarafından gizlilik kuralları çerçevesinde muhafaza edilir, gizlilik kararının kaldırılması halinde Tez Otomasyon Sistemine yüklenir.



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Graduate School of Social Sciences

TEZ KABUL TUTANAĞI

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Dr. Öğr. Üyesi Muhammed TAŞKESENLİĞİL danışmanlığında, Burak KAĞITCI tarafından hazırlanan bu çalışma 06/05/2025 tarihinde aşağıda isimleri yazılı jüri tarafından Rus Dili ve Edebiyatı Ana Bilim Dalı'nda Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan: Dr. Öğr. Üyesi Murat YILMAZ

İmza: Aslı ıslak imzalıdır

Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Muhammed TAŞKESENLİĞİL

İmza: Aslı ıslak imzalıdır

Jüri Üyesi: Dr. Öğr. Üyesi Rahman ÖZDEMİR

İmza: Aslı ıslak imzalıdır

Prof. Dr. Hanifi ŞAHİN

Enstitü Müdürü

Aslı ıslak imzalıdır

OF27b_V4_03.11.2019

İÇİNDEKİLER

ÖZET.....	III
ABSTRACT	V
TABLolar DİZİNİ	VI
ŞEKİLLER DİZİNİ	VII
KISALTMALAR DİZİNİ	VIII
ÖNSÖZ.....	IX
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TERİM BİLİMİ VE TERİM OLUŞTURMA SÜREÇLERİ: GENEL ÖZELLİKLERİ, OLUŞTURMA YÖNTEMLERİ VE KAPSAMI

1.1. TERİMLERİN GENEL ÖZELLİKLERİ	6
1.2. TERİM OLUŞTURMA YÖNTEMLERİ	8
1.2.1. Türetme Yöntemi	12
1.2.2. Ödünçleme (Alıntılama) Yöntemi	12
1.2.3. Birleştirme Yöntemi.....	13
1.2.4. Kısaltma Yöntemi	13
1.2.5. Anlam Aktarımı Yöntemi	14
1.2.6. Çeviri Yöntemi.....	15
1.3. TERİM OLUŞTURMADA AMAÇ VE KAPSAM	15
1.3.1. Bilgi Aktarımı ve İletişimde Netlik Sağlama.....	15
1.3.2. Dilsel ve Kültürel Uyarlama	16
1.3.3. Yeni Kavramların ve Teknolojik Gelişmelerin İfadesi.....	16
1.3.4. Standartlaşma ve Terminoloji Yöntemi	17
1.3.5. Disiplinler Arası İletişimi Güçlendirme.....	17
1.3.6. Toplumsal Anlayış ve Eğitim	18

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZCİLİK TARİHİ, KÜLTÜRÜ VE DİLİ BAĞLAMINDA TÜRK VE RUS DENİZCİLİĞİ

2.1. DENİZCİLİK VE DENİZCİLİK TARİHİ.....	19
---	----

2.1.1. Türk Denizcilik Tarihi.....	20
2.1.2. Rus Denizcilik Tarihi	26
2.2. DENİZCİLİK KÜLTÜRÜ	30
2.3. DENİZCİLİK DİLİ.....	34

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKÇE VE RUSÇA DENİZCİLİK TERİMLERİNİN EŞDEĞERLİĞİ, OLUŞUM SÜREÇLERİ VE YAPILANDIRMA YÖNTEMLERİ

3.1. TÜRKÇE DENİZCİLİK TERİMLERİNİN OLUŞUM SÜRECİ.....	39
3.2. RUSÇA DENİZCİLİK TERİMLERİNİN OLUŞUM SÜRECİ	42
3.3. TÜRKÇE VE RUSÇA DENİZCİLİK TERİMLERİNİN KARŞILIKLARI ...	46
3.4. DENİZCİLİK TERİMLERİNİN OLUŞTURULMA YÖNTEMLERİNE GÖRE ANALİZİ	101
3.4.1. Birleştirme Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri.....	101
3.4.2. Birleştirme Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri	105
3.4.3. Alıntı Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri	107
3.4.4. Alıntı Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri	114
3.4.5. Türetme Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri	119
3.4.6. Türetme Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri.....	120
3.4.7. Çeviri Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri.....	122
3.4.8. Çeviri Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri	122
3.4.9. Anlam Genişlemesi Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri ...	122
3.4.10. Anlam Genişlemesi Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri...	124
3.4.11. Etkileşime Uğramamış Türkçe Denizcilik Terimleri.....	125
3.4.12. Etkileşime Uğramamış Rusça Denizcilik Terimleri	126

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BULGULAR	128
SONUÇ.....	134
KAYNAKÇA	138
ÖZGEÇMİŞ.....	146



ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

YAYGIN KULLANILAN TÜRKÇE DENİZCİLİK TERİMLERİNİN RUSÇA KARŞILIKLARI VE OLUŞTURULMA YÖNTEMLERİNE GÖRE ANALİZİ

Burak KAĞITCI

Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Üyesi Muhammed TAŞKESENLİĞİL

2025, 146 Sayfa

Jüri: Dr. Öğr. Üyesi Muhammed TAŞKESENLİĞİL

Dr. Öğr. Üyesi Rahman ÖZDEMİR

Dr. Öğr. Üyesi Murat YILMAZ

Bu çalışmada, Türkçe ve Rusça denizcilik terimlerine ilişkin olarak, her iki dilin birbirlerinin anlamsal bağlamda karşılayıp karşılamadıkları ve günümüzde kullanılan bu oluşum yöntemleri analiz edilecektir. Çalışmanın amacı, Türkçe denizcilik terimlerinin Rusça karşılıklarının bulunması ve nasıl bir etkileşime girerek şu an kullanılan formun oluştuğu yönündedir.

Global dünyada toplumların seyir halinde iken işlerin muntazam yürümesini sağlamak ve koordineli bir çalışma yürütebilmek adına denizde ortak iletişim diline ihtiyaç duyulmuştur. Özellikle denize kıyısı bulunan toplumlar için büyük öneme sahip olan deniz kültürü, kendine has olan denizcilik dilini meydana getirmiş ve kullanılan spesifik kavramlar, yan anlamlardan bağımsız oldukları için oluşabilecek kargaşayı ortadan kaldırmıştır. Denizcilik dili hem sözlü hem de yazılı mecralarda kullanımıyla, sorunsuz bir iletişimi desteklemek amacıyla meydana gelmiş, geçmişten bugüne farklı toplumların etkileşimi sonucunda şekillenerek günümüzdeki halini almıştır. Bu çalışmada, denizcilik faaliyetlerinin eksiksiz etkileşime girme amacıyla Türkçe denizcilik terimlerinin Rusça karşılıklarının bulunması hedeflenmiştir. Denizcilik terimlerinin sentezlerden oluştuğu düşünüldüğünde oluşum yönüne göre analizi merak uyandırmaktadır. Çalışmada iki ulusun denizcilik hususunda etkileşiminin terimlere nasıl yansıdığı incelenmiştir. Yapılan literatür taraması, adı geçen konuyu kapsayan çalışma bulunmadığını göstermektedir. Bu bağlamda; çalışma sadeleştirilmiş ve evrenselleştirilmiş denizcilik terimlerinin Rusça karşılıkları ve oluşum yöntemleri analizinden oluşmuştur. Bahse konu terimlerin incelenmesi için hazırlanan bu çalışmanın, denizcilik terimleriyle ilgili yapılacak müteakip çalışmalara katkıda bulunacağı düşünülmektedir.

Türk ve Rus dillerindeki denizcilik terimlerini tespit etmek amacıyla çeşitli bilimsel çalışmalar taranmış, M. Fasmer, M. Pultar, M. Zaloğlu, K. İ. Samoylov ve Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın sözlüklerinden yararlanılmıştır. Elde edilen bilgiler ve tespit edilen veriler değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik, Terim, Dilbilim, Rusça, Türkçe, Dil Etkileşimi.

ABSTRACT**MASTER THESIS****AN ANALYSIS OF COMMONLY USED TURKISH MARITIME TERMS AND
THEIR RUSSIAN EQUIVALENTS BASED ON METHODS OF FORMATION****Burak KAĞITCI****Advisor: Assist. Prof. Dr. Muhammed TAŞKESENLİGİL****2025, 146 Pages****Jury: Assist. Prof. Dr. Muhammed TAŞKESENLİGİL****Assist. Prof. Dr. Rahman ÖZDEMİR****Assist. Prof. Dr. Murat YILMAZ**

In this study, the semantic correspondence between Turkish and Russian maritime terms will be analyzed, along with the methods of term formation currently in use in both languages. The aim of the study is to identify the Russian equivalents of Turkish maritime terms and to examine how the interaction between the two languages has shaped the current forms of these terms.

In today's globalized world, a common maritime communication language has become essential to ensure the smooth operation of tasks and coordinated work while at sea. For coastal societies, maritime culture holds significant importance, and has given rise to a distinct maritime language. This language, composed of specific terms that are free from connotations, eliminates the potential for confusion. Maritime language, used in both oral and written forms, was developed to support effective communication, evolving over time through the interaction of different cultures. This study aims to identify the Russian equivalents of Turkish maritime terms in order to facilitate seamless interaction in maritime activities. Given that maritime terminology often results from conceptual synthesis, analyzing these terms according to their methods of formation becomes a point of interest. The study investigates how the maritime interaction between the two nations is reflected in their terminology. A review of the literature reveals a lack of comprehensive studies on this specific topic. Therefore, this research presents an analysis of simplified and standardized Turkish maritime terms, their Russian counterparts, and their methods of formation. It is believed that the study will contribute to future research on maritime terminology.

In order to identify maritime terms in the Turkish and Russian languages, various scholarly studies were reviewed, and dictionaries by M. Fasmer, M. Pultar, M. Zaloğlu, K. I. Samoylov, as well as the Turkish Coast Guard Command, were utilized. The information obtained and the data identified were subsequently evaluated.

Keywords: Maritime, Term, Linguistics, Russian, Turkish, Language Interaction.

TABLOLAR DİZİNİ

Tablo 3.1. Türkçe Denizcilik Terimleri ve Rusça Açıklamalı Karşılıkları	47
Tablo 3.2. Birleştirme Yöntemiyle Oluşan Türkçe Denizcilik Terimleri	101
Tablo 3.3. Birleştirme Yöntemiyle Oluşan Rusça Denizcilik Terimleri	103
Tablo 3.4. Alıntı Yöntemiyle Oluşan Türkçe Denizcilik Terimleri	108
Tablo 3.5. Alıntı Yöntemiyle Oluşan Rusça Denizcilik Terimleri.....	114
Tablo 3.6. Türetme Yöntemiyle Oluşan Türkçe Denizcilik Terimleri.....	120
Tablo 3.7. Türetme Yöntemiyle Oluşan Rusça Denizcilik Terimleri	120
Tablo 3.8. Çeviri Yöntemiyle Oluşan Türkçe Denizcilik Terimleri	122
Tablo 3.9. Çeviri Yöntemiyle Oluşan Rusça Denizcilik Terimleri	122
Tablo 3.10. Anlam Genişlemesi Yöntemiyle Oluşan Türkçe Denizcilik Terimleri.....	123
Tablo 3.11. Anlam Genişlemesi Yöntemiyle Oluşan Rusça Denizcilik Terimleri	124
Tablo 3.12. Etkilişime Uğramamış Türkçe Denizcilik Terimleri.....	125
Tablo 3.13. Etkilişime Uğramamış Rusça Denizcilik Terimleri	126
Tablo 4.1. Oluşturulma Yöntemlerine Göre Sınıflandırılmış Denizcilik Terimleri.....	129

ŞEKİLLER DİZİNİ

Şekil 3.1. Terim Oluşturma Yöntemlerine Göre Türkçe ve Rusça Terim Sayıları

Grafiği..... 133



KISALTMALAR DİZİNİ

Bkz.	: Bakınız
IMO	: International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü)
ISO	: International Organization for Standardization (Uluslararası Standartlar Teşkilatı)
İng.	: İngilizce
Örn.	: Örneğin
Ru.	: Rusça
SMCP	: Standard Marine Communication Phrases (Standart Deniz İletişimi İfadeleri)
Tr.	: Türkçe
Vb.	: Ve benzeri
Vd.	: Ve diğeri
Vs.	: Vesaire

ÖNSÖZ

Deniz, insanlık tarihinin en eski keşif alanlarından biri olmuş; kültürleri ve medeniyetleri birbirine bağlayan bir yaşam kaynağı olarak varlığını sürdürmüştür. Bu engin dünyanın kendine özgü bir dili vardır: denizcilik terminolojisi. Söz konusu terimler yalnızca teknik birer ifade değil; aynı zamanda denizcilerin bilgi birikimini, geleneklerini ve kültürünü kuşaktan kuşağa aktaran bir mirasın taşıyıcılarıdır. Bu tez, Türkçe ve Rusça denizcilik terimleri arasında karşılaştırmalı bir analiz yaparak, bu eşsiz denizcilik dilinin oluşumunu, kökenlerini ve yapı özelliklerini incelemeyi amaçlamaktadır. Çalışma, her iki dildeki denizcilik terimlerinin etimolojik, kültürel ve yapısal özelliklerine odaklanarak, iki denizci milletin bilgi dünyaları arasındaki benzerlikleri ve farklılıkları ortaya koymayı amaçlamıştır.

Tezimin hazırlanmasında bilgi ve deneyimiyle yolumu aydınlatan, her aşamada rehberliğini esirgemeyen değerli danışman hocam Dr. Öğr. Üyesi Muhammed TAŞKESENLİĞİL'e teşekkürlerimi sunarım. Ayrıca değerli katkıları ve yapıcı değerlendirmeleriyle tez sürecime bilimsel derinlik kazandıran saygıdeğer jüri üyeleri Dr. Öğr. Üyesi Rahman ÖZDEMİR ve Dr. Öğr. Üyesi Murat YILMAZ'a da teşekkür ederim.

Bu süreçte her zaman yanımda olan ve bana koşulsuz destek veren aileme minnettarım. Özellikle sevgili annem Mine KAĞITCI ile kıymetli babam Nejat KAĞITCI'ya, bana olan inançları, sevgileri ve sabırlarıyla her zaman güç verdikleri için en derin teşekkürlerimi sunuyorum. Hayatım boyunca rehberliğini esirgemeyen ablam Burçin KAĞITCI YILDIZ'a ise bana kattığı değer, ilham ve desteği için ayrıca müteşekkirim. Onların varlığı bu çalışmanın arkasındaki en büyük güç olmuştur.

Bu çalışmanın, denizcilik terminolojisi alanında yapılacak yeni akademik araştırmalara katkı sağlamasını ve Türkçe ile Rusça arasındaki bilimsel iletişime ışık tutmasını temenni ederim.

GİRİŞ

Terim, belirli bir mesleki alanında kavramlar sistemine dahil olan bir kelimenin sözlü ve yazılı bir tanımıdır. Terimler, sosyal olarak bağlayıcı bir karaktere sahiptirler. Terim; belirli bir bilim, teknoloji, üretim alanı ile ilgili terminolojik sistemin üyesidir ve kavramsal içeriği sistemdeki yeri ile belirlenir. Terimler, gündelik kelimelerin aksine, terminolojik alanlarda genellikle kesindir; aynı kelime farklı bilgi alanları için bir terim olabilir ancak bu çok anlamlılık değil, eş anlamlılıktır. Terimlerin yan anlamlar taşımaması, iletişim sırasında ortaya çıkabilecek anlam karmaşalarını önlemeye yardımcı olmaktadır. Bu bağlamda, denizcilik sektörünü incelediğimizde, ilk deniz yolculuğundan bu yana günümüzde denizci dili olarak adlandırdığımız deniz kültürü oluşmuştur. Günümüzde teknolojik gelişmelerin kesintisiz biçimde sürdüğü küresel ölçekte, denizcilik sektörü stratejik önemini her geçen gün artırmaktadır. Söz konusu sektör yalnızca ulaşım ya da ticaretle sınırlı kalmayıp; amatör denizcilik, balıkçılık, deniz madenciliği gibi sivil faaliyetlerin yanı sıra, askerî harekâtlar, politik ve uluslararası ticaretin düzenlenmesi gibi çok çeşitli alanda etkinlik göstermektedir. Bu çok yönlü faaliyetlerin aksamadan sürdürülebilmesi, ortak bir denizcilik dilinin korunması ve etkin bir şekilde kullanılmasıyla mümkün olmaktadır. Her ne kadar Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO), İngilizceyi denizciler için resmî iletişim dili olarak kabul etmiş olsa da özellikle Karadeniz gibi çok uluslu seyir alanlarında ve limanlarda kesintisiz iletişim sağlanabilmesi adına, bölgesel etkileşimde bulunan taraflar arasında dilsel uyumun sürdürülmesi büyük önem arz etmektedir. Ayrıca, askeri tatbikatlar ve deniz harekâtları sırasında kullanılan ortak dil, operasyonel başarıyı ve güvenliği doğrudan etkilemektedir.

Çalışmanın analiz konusu: Türkçe ve Rusça denizcilik terimlerinin karşılaştırılması ve bu terimlerin oluşturulma süreçlerinin derinlemesine incelenmesidir. Bu kapsamda, denizcilik sektöründeki uluslararası iletişimin güçlenmesi hedeflenmektedir. Özellikle küresel deniz taşımacılığındaki büyüme ve Türkiye ile Rusya arasındaki artan ekonomik ilişkiler, bu çalışmanın hem akademik hem de sektörel açıdan büyük bir güncelliğe ve öneme sahip olmasını sağlamaktadır. Ayrıca, denizcilik tarihindeki kültürel ve dilsel etkileşimlerin daha iyi anlaşılmasını sağlayarak, Türkoloji ve Slavistik alanlarında yeni bir perspektif sunmayı amaçlamaktadır. Bu çalışma,

denizcilik terminolojisinin dilsel evrimi ve iki dil arasındaki karşılıklı etkileşimi ele alarak, alandaki literatüre katkı sunmayı hedeflemektedir.

Çalışmanın temel amacı: Denizcilik alanındaki çok dilli iletişim gereksinimlerini karşılamak ve etkileşimin sorunsuz şekilde sürdürülebilmesini sağlamak amacıyla Türkçe denizcilik terimlerinin Rusça karşılıklarının tespit edilmesi bu çalışmanın temel hedeflerinden biri olmuştur. Çalışmada iki ulusun denizcilik hususunda etkileşiminin terimlere nasıl yansıdığının incelenmesini müteakip terimlerin oluşturulma yöntemleri analiz edilerek geçmişten bu yana nasıl bir etkileşime girdiği tespit edilecektir.

Çalışmanın bilimsel yeniliği: Yapılan literatür taramasında, adı geçen konuyla ilgili herhangi bir çalışma bulunmamasıyla ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda, Türkçe ve Rusça denizcilik terimlerinin karşılıklarının karşılaştırılması, çalışmanın bilimsel yeniliğini oluşturmakta ve alandaki literatüre önemli bir katkı sağlayacağı düşünülmektedir. İki dildeki denizcilik terimlerinin karşılaştırılması, sadece dilbilimsel değil, aynı zamanda kültürel ve sektörel açıdan da önemli bir boşluğu doldurmaktadır. Bu çalışma, denizcilik terimleri üzerine yapılacak ileri düzey çalışmalara zemin hazırlayacak ve gelecekteki araştırmalara ışık tutacaktır.

Çalışmanın güncelliği: Küreselleşen dünyada, disiplinler arası farklı diller arasındaki terminolojik eşleşmelerin, denizcilik gibi uluslararası sektörlerde doğru iletişim sağlamak açısından kritik olduğu aşikardır. Ayrıca denizcilik terminolojisi üzerine yapılan çalışmaların genelde İngilizce odaklı olduğu bir dünyada, Türkçe ve Rusça arasındaki terminolojik ilişkiyi inceleyen bir çalışma öncülük görevini görecektir.

Çalışmanın materyali: Çalışmamızın büyük bir kısmını terimler oluşturduğu için sözlüklerden daha fazla yararlanılmıştır. Çalışmanın hazırlanmasında başvuru kaynakların başında gelen eserler şunlardır: Sahil Güvenlik Komutanlığı - *Denizcilik Dili*, M.Baş - *Denizcilik sözlüğü*, M.Fasmer - *Etimologičeskiy slovar' russkogo yazıka*, M.Pultar - *Denizlük – Büyük Deniz Sözlüğü*, K.I. Samoylov - *Morskoy slovar'*, M.Zaloğlu - *Gemici Dili*.

Çalışmanın yöntemi: Bu çalışmada, Türkçe ve Rusça denizcilik terimleri karşılaştırmalı yöntemle incelenmiştir. Terimler, oluşturulma biçimleri açısından sınıflandırılarak analiz edilmiştir. Karşılaştırmalı değerlendirme ile iki dildeki terminolojik benzerlikler ve farklılıklar ortaya konmuştur. Tez kapsamında kullanılan

Rusça kaynaklar tarafımda Türkçeye çevrilmiş olup çevirilerde anlam bütünlüğü ve terminolojik tutarlılık korunmaya özen gösterilmiştir.

Çalışmanın şekil yapısı: Tezimiz; tablolar dizini, şekiller dizini, özet, giriş, üç bölüm, bulgular, sonuç ve kaynakçadan oluşmaktadır. Tez çalışmasının birinci bölümünde; terim ve terminoloji kavramları incelenerek günümüzdeki etkileri ve kullanım alanları konularına değinilmektedir. Ayrıca terim oluşturmadaki amaç, kapsam ve oluşturma özellikleri konusu üzerinde durulmaktadır. Konu kapsamında genel bir döküman taraması yapılarak yabancı kaynaklar dilimize çevrilmiştir.

Tez çalışmasının ikinci bölümünde; Denizcilik ve Denizcilik tarihine odaklanılarak, Türk ve Rus denizcilik tarihleri farklı dönemler temelinde karşılaştırmalı olarak ele alınmaktadır. Bu bağlamda, Denizcilik kültürünün oluşum süreci ile bu kültürün sürdürülebilirliğine ilişkin dinamikler incelenmiş; denizcilik dilinin oluşumuna yönelik amaçlar ve kapsam ayrıntılı biçimde değerlendirilmiştir.

Tez çalışmasının üçüncü bölümünde; Türkçe ve Rusça denizcilik dillerinin oluşum süreçlerine ilişkin kuramsal çerçeve sunulmuş; bu iki dildeki denizcilik terimlerinin tarihsel gelişimi ve günümüzdeki kullanımları incelenmiştir. Bu kapsamda, günümüzde kullanılan Türkçe denizcilik terimlerinin Rusça karşılıkları çeşitli sözlükler aracılığıyla taranarak karşılaştırmalı olarak değerlendirilmiştir. Tarihsel süreçte oluşan ve günümüzde geçerliliğini sürdüren Türkçe ve Rusça denizcilik terimlerinin anlam bakımından örtüşüp örtüşmediği analiz edilmiştir. Bölümün devamında, elde edilen veriler anlam bütünlüğü ve terminolojik tutarlılık açısından değerlendirilmiş; kullanılabilirliklerine göre alfabetik olarak sınıflandırılmıştır. Bu sınıflandırmanın ardından, terimlerin oluşturulma yöntemleri doğrultusunda ayrıntılı analizleri gerçekleştirilmiştir.

Bu çalışmada, Rusça denizcilik terimlerine hâkimiyetin, özellikle çok uluslu denizcilik faaliyetlerinde terminolojik uyumun sağlanması, fikir birliğinin geliştirilmesi ve etkin iletişimin kurulması açısından önemli katkılar sunabileceği değerlendirilmektedir. Yapılan literatür taraması sonucunda, Türkçeden Rusçaya denizcilik terimlerini sistemli biçimde ele alan herhangi bir kaynağa ulaşılamamış; bu durum alandaki önemli bir boşluğu ortaya koymuştur. Bu bağlamda, söz konusu

Çalışmanın mevcut literatürdeki bu eksikliği giderme potansiyeline sahip olduğu ve denizcilik terminolojisi alanına katkı sunacağı öngörülmektedir.



BİRİNCİ BÖLÜM

TERİM BİLİMİ VE TERİM OLUŞTURMA SÜREÇLERİ: GENEL ÖZELLİKLERİ, OLUŞTURMA YÖNTEMLERİ VE KAPSAMI

Terim; belirli bir fikri, kavramı veya nesneyi temsil etmek için kullanılan bir kelime veya ifadedir. Terimler; özellikle bilim, teknoloji, kültür ve diğer alanlarda basitleştirmeye ve doğru şekilde iletişim kurmaya hizmet ederler. Karmaşık fikirleri kısa ve net bir şekilde ifade etmenize yardımcı olurlar. Terim, “Bir bilim, sanat, meslek dalıyla veya bir konu ile ilgili özel ve belirli bir kavramı karşılayan kelime, ıstılah anlamına gelmektedir” (TDK, 2005). Bu tanımla bağlantılı olarak terim bilimi, “Bilim dalları, sanat kolları ve çeşitli uzmanlık alanlarıyla ilgili kavramları tespit edip bunları adlandırmaya yarayan terimleri türetmeyi, terimlerle ilgili sorunları incelemeyi amaç edinmiş dil biliminin bir dalı, terminoloji anlamına gelmektedir” (TDK, 2005). H. Zülfikâr (1991:20), “Latince ‘son, sınır’ anlamına gelen ‘*terminus*’ kelimesine benzetilerek, derlemek fiilinin eski biçimi olan *termek* fiilinden ‘-im’ ekiyle türetilmiştir. Bu terim, Türk Cumhuriyetlerinde ise Rusçadaki biçimiyle ‘*termin*’ olarak kullanılmaktadır.” şeklinde ifade etmiştir. Agop Dilaçar, terim olacak kelimenin konnotasyonlardan yani yan anlamlardan kurtulmuş olması gerektiğini vurgular (Dilaçar, 1957: 64). “Derleyip toplamak, bir araya getirmek, derli toplu kılmak” anlamlarına gelen, “*termek*” (dermek) fiilinden türemesi ise görüşler arasında yer almaktadır (Pilav, 2008: 268). A. Köksal (2003: 51)’a göre terimler, dil bilgisi ve söz dizimi bakımından genel dildeki herhangi bir sözcükten farklılık göstermez. Ancak anlam düzleminde, bilimsel ya da teknik nitelikli, anlaşılması zor olabilecek unsurları açık bir şekilde ifade eden özel kavramlar olarak öne çıkar.

Dilbilimci A.A. Reformatzkiy, terimi “terimler, belirli bir amacı olan, özel görevleriyle sınırlı sözcüklerdir; kavramları açık bir şekilde ifade etmeye ve nesneleri adlandırmaya çalışan tek anlamlı sözcüklerdir” şeklinde ifade etmiştir (1967: 542). Bir başka dilbilimci O.S. Ahmanova’nın (1986: 448) sözlüğünde “özel kavramları açık biçimde ifade etmek ve özel nesneleri adlandırmak amacıyla oluşturulan (benimsenen, ödünç alınan vb.) özel (bilimsel, teknik vb.) dile ait bir sözcük ya da sözcük grubudur” şeklinde karşılık bulur.

Yukarıdaki belirtilere dayanarak terimin, belirli anlamları kapsayan, fikirlerin ifadesinde açıklık ve kesinlik sağlayan bir dil aracı görevi gördüğü söylenebilir. Önemi, karmaşık kavramları net bir şekilde iletme, belirsizliği azaltma ve bir çalışma veya uygulama alanındaki bireyler arasında ortak bir anlayışı teşvik etme becerisinde yatmaktadır. Terimlerin standartlaştırılması ve anlamlandırılması, dili kullananlar arasında etkili bir iş birliği sağlamakta ve dilin güçlü bir iletişim aracı olarak işlevini sürdürmesine olanak tanımaktadır. Terimlerin dikkatli bir şekilde tanımlanması ve uygulanması yoluyla, anlamlı söylem ve inovasyonun temeli sürekli olarak güçlendirilir.

1.1. TERİMLERİN GENEL ÖZELLİKLERİ

Terim üzerine yapılmış çalışmalarda terimlerin farklı özellikleri üzerinde durulmuştur. Terimler tek bir anlamı ifade etmeli, yoruma kapalı olmalıdırlar. Günlük dildeki sözcükler gibi terimlerin ikinci, üçünü anlamı söz konusu olamaz. Dilbilimci Berke Vardar (2007: 192), gündelik dilde yaygın olan çok anlamlılığın aksine, terim alanında tek anlamlılığa yönelimin dikkati çektiğini belirtir. Terimlerde tek anlam olması gerektiği görüşüne katılan bir diğer araştırmacı Nurettin Koç ise (1992: 258), terimlerin genellikle tek anlamlı olduğunu; anlayış ve düşüncede birliğin sağlanması için bunun bir gereklilik olduğunu düşünmektedir.

Terimler, dilin söz varlığı içinde kendine özgü bir yere sahiptir. Dilbilimci Zülfikar (1991: 20-30)'ın da belirttiği üzere terimlerin en belirgin özellikleri, bir bilimsel kavramı kesin bir şekilde ifade etmeleridir. Günlük dildeki kelimeler, cümledeki bağlamlarına göre anlamlarını değiştirebilir ve farklı nüanslar kazanabilirken, terimlerin anlamları sabit ve yoruma kapalıdır. Terimler; bir kavramı açıkça ve kesin bir şekilde karşılar, bu nedenle anlam karmaşasına yol açmazlar. Günlük hayatta sıkça kullanılan bazı kelimeler zamanla terim niteliği kazanabilir, ancak bu süreç, terimin belirli bir uzmanlık alanında kullanılmasını gerektirir. Terimler, halkın gündelik söz varlığına doğrudan dahil olmasa da dilin bilimsel ve teknik iletişimde vazgeçilmez bir araç olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle, terimlerin sabit anlamları ve özel kullanımları, onların dilin diğer unsurlarından ayrışmasını sağlar ve bilimsel düşüncenin berrak bir şekilde aktarılmasına katkıda bulunur.

Bilgiyi ifade etmenin çeşitli yolları vardır ve bu yollar bilgi içeriğine ve kullanım amacına bağlıdır. Özel bilgiyi ifade etmenin bir yolu terimlerdir (Volodina, 1996: 14). Burada terim, özel (bilimsel, teknik vb.) dildeki, özel kavramların doğru bir şekilde ifade edilmesi ve özel nesnelerin tanımlanması için oluşturulan kelime ya da kelime grubunu ifade eder ve tanıma dayalıdır (Ahmanova, 1966: 472). Özel kavramların mümkün olduğunca doğru bir şekilde ifade edilmesi, terimin özel ve ana işlevidir.

Terimin en önemli özelliklerinden biri, çağdaş dilbilimde aktif bir şekilde tartışılan sistemliktir. F.D. Saussure (1977: 147), “dil bir sistemdir, her bir eleman bütün oluşturur ve bir elemanın anlamı yalnızca diğerlerinin aynı anda varlığına dayanır” şeklinde belirtmiştir.

Terim sistemi, bütünlük, yapısal düzen, bağlılık ve nispi kararlılık gibi özelliklere sahiptir. Bu sistem, belirli bir alandaki görüşlerin bir yansımasıdır ve o alandaki tüm gerekli elemanları içerir. Terim sisteminin yapısı, önemli bir yönüdür, çünkü bu sistemin elemanları arasında zorunlu ve ayrılmaz bağlar vardır.

Terimler, belirli bir bağlam veya çalışma alanı içinde belirli anlamlar taşıyan uzmanlaşmış kelimeler veya ifadelerdir. Gündelik kelimelerin aksine, terimler karışıklığı önlemek ve çeşitli alanlarda etkili iletişimi kolaylaştırmak için açık, belirsiz olmayan bir anlam iletmek üzere tasarlanmıştır. Terimler konuya bağlıdır, çünkü anlamları kullanıldıkları duruma bağlı olarak değişebilir. Genellikle uzmanlar arasında tutarlılık ve karşılıklı anlayışı sağlamak için belirli bir alan içinde standartlaştırılırlar. Buna ek olarak terimler dinamikdir, bir alandaki bilgi ilerledikçe ve yeni kavramlar ortaya çıktıkça gelişir. Terimler karmaşık fikirleri özlü bir şekilde ifade etmek için etkili araçlar olarak hizmet ederken, bunların doğru tanımı ve kullanımı, netliği korumak ve bilgilerin farklı bağlamlarda doğru bir şekilde iletilmesini sağlamak için çok önemlidir. Değişik bilim dallarının, sanat ve meslek kollarının özel kelimeleri olarak tanımlanabilecek terimler, ilgili meslek mensuplarının aralarında kısa yoldan ve kolayca anlaşmalarına yarayan, anlamları dar ve sınırları olan kelimeler olarak da tarif edilebilir (Pilav, 2008: 268). Bu kullanım ve tanımlamalarda, normal sözcüklerden farklı olarak terimlerin spesifik sözcükler olduğu görülmektedir. Zira terimler, belirli bir ifade ile yalnızca tek bir anlamı karşılar. Oysa kelimelerin sinonimleri (eş anlamlıları) mevcuttur. Ayrıca terimlerde anlam, sıkıştırılmış olarak bulunmaktadır.

Zülfikar'a (1990: 20-21) göre terimler, bir bilimsel kavramı ifade etmek için kullanılan, özel ve anlamı sabit kelimelerdir. Bu sabitlik, terimlerin herhangi bir bağlamda farklı anlamlara bürünmesini engelleyerek netlik sağlar. Terimler bilimsel ve teknik iletişimde, belirli bir kavramı yalnızca tek biçimde karşılayan, yoruma kapalı, anlamı sabit sözcüklerdir. Bu yönüyle, terimler bağlama göre anlam değiştirmez ve anlam aktarımlarında açıklık ile tutarlılığı sağlar. Ayrıca, halk arasında kullanılmakta olan kimi ifadelerin zaman içinde bilimsel bağlamda terimleşmesi, terimlerin durağan değil, dinamik bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir.

1.2. TERİM OLUŞTURMA YÖNTEMLERİ

Terim oluşturma süreci, yeni kavramların adlandırılması ve dilin bilimsel ve teknik gelişmelere uyum sağlaması açısından büyük bir öneme sahiptir. Bu süreç, dilin canlılığını koruyarak özellikle bilimsel iletişimin açık ve doğru bir şekilde gerçekleşmesini destekler. Terim oluşturma yöntemleri, dilin yapısına ve kullanım alışkanlıklarına bağlı olarak farklılık gösterebilir. Çeşitli araştırmacılar bu konuda farklı yaklaşımlar benimseyerek terim oluşturma süreçlerini kategorilere ayırmışlardır.

E. Özdemir (1973: 19), terim oluşturma yöntemlerini dört temel başlık altında ele almaktadır: türetme, birleştirme, birden çok sözcükle karşılama ve anlam aktarımı. Benzer şekilde, Türk Dil Kurumu (TDK) bünyesinde önemli terminoloji çalışmaları yürüten Zülfikar (1991: 149), sekiz farklı terim oluşturma yönteminden bahsetmektedir. Bunlar; örnekseme, yapım ekleriyle kök ve gövdelerden terim üretme, kelime birleştirme, kelime türlerini değiştirme, genel dilden kelime aktarma, halk ağızlarından kelime aktarma, tarihi Türkçe metinlerden kelime aktarma ve çağdaş Türk lehçelerinden yararlanmadır.

Terim oluşturma süreçlerine dilbilimsel ve terminolojik bir perspektiften yaklaşan araştırmacılar arasında Juan C. Sager (1990) ve Maria Teresa Cabré (1999) öne çıkmaktadır. Bu bağlamda, Burcu Karaman'ın *Terim Oluşturma Yöntemleri* (2009) adlı çalışması, bahsi geçen araştırmacıların farklı yöntemlerini bir araya getirerek terim oluşturmayı iki ana kategoriye ayırmaktadır: dil içi terim oluşturma ve diller arası/çeviri odaklı terim oluşturma.

Dil içi terim oluşturma süreci, var olan kaynakların kullanılması, mevcut kaynakların değiştirilmesi ve yeni kaynaklardan yararlanılması şeklinde üç alt başlığa ayrılmaktadır. Mevcut kaynakların kullanımı, çok anlamlılık ve eş adlılık gibi yöntemleri içerir. Mevcut kaynakların değiştirilmesi ise dönüştürme, sıkıştırma (başharfleme, kısaltma, kırpma), takılama/türetme, özelleme ve birleşik terim oluşturma gibi yöntemleri kapsar (Karaman, 2009: 46). Bu yöntemler, mevcut kelimeler üzerinde değişiklikler yaparak yeni terimler türetmeye olanak tanır. Yeni kaynakların kullanımı ise oluşturma (neoloji) ve ödünçleme gibi yöntemlerle yeni kelimelerin dil sistemine kazandırılmasını sağlar.

Diller arası veya çeviri odaklı terim oluşturma sürecinde ise ödünç terim kullanımı ve ödünç terim yerine oluşturma yöntemleri öne çıkar. Ödünçleme, yabancı dillerden alınan terimlerin dilde doğrudan kullanılması anlamına gelirken, ödünç terim yerine oluşturma yöntemi, yabancı kelimelerin yerine Türkçe kökenli yeni terimler türetme çabasını içerir. Açıklama, ödünç çeviri, birleştirme, özelleme, anlam katma, niteleme, takılama/türetme, dönüştürme ve sıkıştırma gibi yöntemler de çeviri odaklı terim oluşturma sürecinde sıkça başvurulmuş teknikler arasındadır.

Dilbilimci Roman Jakobson (2000: 115), terim oluşturma ve dildeki dönüşüm süreçlerine dair yaptığı çalışmalarda, her bilişsel deneyimin farklı bir dile çevrilebileceğini ve belirli kurallar çerçevesinde yeniden düzenlenebileceğini belirtmektedir. Ancak, bazı durumlarda terimlerin doğrudan aktarılmadığını, bunun yerine öykünme, yeni kelime üretme, anlam değişimi veya dolaşık anlatım gibi yöntemlerle şekillendirilebileceğini vurgulamaktadır. Benzer şekilde dilbilimci Karaman (2009: 47-48), terim oluşturma yöntemlerini yeniden anlamlandırma, takılama (türetme), birleştirme (birleşik terim), örnekleme, birebir çeviri ve uluslararasılaştırma olarak sıralamaktadır.

Diğer taraftan, Alain Rey (1979: 55) terim türetme sürecinin tek bir yöntemle sınırlı olmadığını, aksine çok yönlü bir yapı sergilediğini ifade etmektedir. Ona göre, bu süreç içerisinde kısaltma, çeviri, birleştirme, ödünçleme, terimleştirme ve türetme gibi çeşitli yöntemler yer almaktadır.

Rusçadaki terim oluşturma yöntemleri genel olarak morfolojik, sözdizimsel, anlamsal, morfolojik-sözdizimsel yöntem ve ödünç alma olmak üzere beş ana başlık

altında toplanabilir (Grineviç, 2008: 123-124). Morfolojik yöntem, kelime türetmenin temel yöntemi olup, ekler (ön ekler, son ekler vb.) aracılığıyla yeni kelimeler oluşturmaya içerir. Sözdizimsel yöntem, birden fazla kelimenin belirli dil kuralları çerçevesinde birleşmesiyle kompleks terimlerin oluşturulmasını kapsar. Anlamsal yöntem ise mevcut kelimelerin anlamlarının genişletilmesi, daraltılması ya da metaforik/metonimik değişiklikler yoluyla yeni terimlere dönüşmesini içerir. Bu yöntemler, Rusça terminolojisinin şekillenmesinde önemli bir rol oynar ve farklı disiplinlerde terim oluşturma'nın temel taşlarını oluşturur. Aşağıda, bu yöntemlerin Rusça terminolojiye nasıl katkıda bulunduğu daha ayrıntılı bir şekilde ele alınacaktır.

Rusçadaki morfolojik yöntem, kelime türetmenin temel yöntemidir. Morfolojik kelime türetme kuralları, dilin tamamı için geçerli olan genel kurallardır (Danilenko 1977: 107). Terimler, genel dildeki kelimelerle aynı kelime türetme modelleri ve ekleri kullanılarak oluşturulur

Rusça, diğer dillere göre ekler bakımından oldukça zengindir. Her kategorik gruptaki eklerin sayısı, diğer dillerdeki karşılıklarının sayısını önemli ölçüde aşar (Grineviç, 2008: 130). Burada belirli eklerin belirli kavram kategorilerine bağlanma eğilimleri izlenebilir ve kişilik, araçsallık, süreçsellik, nitelik gibi kategorileri ifade eden ek grupları öne çıkmaktadır.

Ön ekle terim oluşturma yöntemiyle oluşturulan terimlerin sayısı çok daha azdır (Danilenko, 1977: 111). Çoğu borç alınan ön ek, Latince'den alınmıştır. Ön ekle terim oluşturma'nın tipik özelliği, bu yöntemle hiponimik (tür-alt tür) ilişkilerin ifade edilebilmesidir. (Grineviç, 2008: 134). Örneğin: *перепрызка* (*peregruzka*) yük aktarma, yeniden yükleme anlamlarını taşımaktadır.

Ön ek ve son ek kombinasyonu ile terim oluşturma yöntemi yalnızca Rus terminolojisinde kullanılır ve sınırlı sayıda terimi kapsar (Jerebilo, 2010: 27). “Bu, iki ekin - bir ön ek ve bir son ek - kombinasyonu ile kelime türetme yöntemlerinden biridir: *под* (*pod*) ve *ник* (*nik*) ekleriyle *подводник* (*podvodnik*) kelimesinin türemesi”.

Modern bilim ve teknik kavramları arasındaki karmaşık içsel ilişkiler, Rus dilinde terimlerin oluşturulmasında geleneksel olarak kullanılan kelime gruplarını (sözdizimsel terim oluşturma yöntemi) en üretken yöntemlerden biri haline getirmiştir (Danilenko 1977: 103).

Sözdizimsel yöntemle, çok sayıda bileşik terim veya terim-kelime grubu oluşturulur ve bu yöntem, yüksek verimliliğe sahip temel yöntemlerden biri (anlamsal ve morfolojik yöntemlerle birlikte) olarak kabul edilir (Arakin, 2005: 129). Bileşik terimler, sözdizimsel seviyede birimler olup, belirli bir sözdizimsel ilişkiye dayalı olarak birleştirilen iki veya daha fazla anlamlı kelimenin birleşiminden oluşur ve adlandırma işlevi görürler.

Semantik terim oluşturma, bilim dilinde özel yöntemler kullanmaktan ziyade, genel edebiyat dilinde kullanılan kelime oluşturma yöntemlerini kullanarak, bu kelimeleri terminolojiye uygun şekilde dönüştürmeyi içerir. Bilim dilinde semantik terim oluşturma, özel bir anlam taşır. Bu yöntem, terminolojik adların oluşturulmasında ilk kullanılan kelime oluşturma tekniklerinden biri olmuştur.

Bu yöntem, dilde daha önce var olan kelimelerin anlamlarının değiştirilmesi yoluyla yeni terimlerin oluşturulmasına dayanır. Buna, genel dilde kullanılan kelimelerden ödünç alınması, anlam genişlemesi, daralması ve kayması gibi süreçler, ayrıca diğer terminolojilerden terim ödünç alınması da dahil edilebilir.

Semantik terim oluşturma ile konuşma dilinde kelimeler oluşturma arasındaki büyük fark, uygulama alanının farklı olmasıdır. Dilbilimci V.P. Danilenko'ya göre (1977: 102), “genel dilde semantik dönüşümler, kelimenin uzun bir evrim sürecinin sonucu olarak ortaya çıkar ve genellikle eşanlamlı kelimelerin oluşmasıyla sona erer. Terminolojik kelime oluşturmada ise bu yöntem niteliksel olarak farklı bir karakter taşır. Mevcut kelimelerin uzun bir evrim sürecine girmeksizin uyarlanması söz konusu olur.”

Morfolojik-sözdizimsel terim oluşumu, kelime öbeklerinden tek kelimelik terimler türetme yöntemleri grubuna girer ve sözdizimsel ve morfolojik dönüşümleri içerir. Bu yöntemler şunlardır: eksiltme, birleşik kelime oluşturma ve kısaltma (Grineviç, 2008: 134).

Ödünçleme yöntemi ise yabancı dillerden terim ödünçleme şeklinde gerçekleştirilir ancak Rus dilinde ödünçleme meselesi her zaman leksikolojide en tartışmalı konulardan biri olmuştur (Grineviç, 2008: 136). Günümüzde farklı yazarlar ödünçleme sürecine dair tamamen zıt değerlendirmeler sunmaktadır. Bazı yazarlar, yabancı terimlerin artmasını anormal bir durum olarak görmekte ve bunun dili “kırlettiğini” ve kelime türetme olanaklarını engellediğini savunmaktadır.

1.2.1. Türetme Yöntemi

Takılama ya da türetme de denilen bu yöntemde kelimeye takı ilave edilerek terim oluşturulmaktadır. Yapısal açıdan değerlendirilecek olursa Türkçede ara ek veya son ek kullanma sonucu yeni bir terim oluşur.

Türkçede sıkça kullanılan bir yöntem olarak türetme, var olan kelime köklerine ekler eklenerek yeni kelimeler oluşturmayı ifade eder. Bu süreç, ad ve eylem köklerine ya da gövdelerine yapım ekleri eklenerek yeni terimlerin oluşturulmasını sağlar (Özdemir, 1973: 24). Rusçada ise Türkçeye ilaveten ön ek alarak da türetme yöntemi gerçekleştirilir (Jerebilo, 2010: 206). Örnek olarak şu kelimeleri verebiliriz: *aynalık*: ayna + lık (son ek eklenerek isimden isim türetilmiş); Rusça kelimelerden ise *npomer* (promer): npo- + mep (ön ek alarak fiilden isim türetilmiş).

Türetme yöntemi, dilin kendi iç dinamiklerini kullanarak yeni kelimeler oluşturmayı mümkün kıldığı için yabancı kelimelere alternatif Türkçe ve Rusça terimler oluşturulmasında önemli bir rol oynar.

1.2.2. Ödünçleme (Alıntılama) Yöntemi

Ödünçleme yöntemi, başka dillerden kelimeler alarak dilimize kazandırma sürecini ifade eder. Özden (2014: 161), bu süreci, dilin her türlü kültürel, sanatsal ve dini değişimlerden etkilenmesi; toplumun bilinmeyen nesneleri kullanmaya başlaması ya da değişen ihtiyaçları gibi nedenlerle başka dillerden kelime ödünç alınması olarak tanımlamıştır. Özellikle ticaret, bilim, teknoloji ve uluslararası etkileşimlerin yoğunlaştığı dönemlerde bu süreç hızlanmış; toplumlar, yeni kavramları ifade etmek için başka dillerden kelimeler almak durumunda kalmıştır.

Z. Korkmaz (1992: 6) ödünçlemeyi, “bir dile başka bir dilden girmiş ve o dilde benimsenmiş olan kelime” olarak tanımlarken, Vardar (2007: 15) ise “başka bir dilden öge alma” şeklinde açıklamaktadır. Kaynak dilden doğrudan yapıdana doğrudan ödünçleme, başka bir dil aracılığı ile yapıyorsa dolaylı ödünçleme olarak adlandırılmaktadır (Sager, 1990: 85).

Ödünçleme yöntemi, yabancı dillerden terim ödünçleme, ana dilin kendi kelime oluşturma yöntemlerinden farklı olan özel bir kelime hazinesi genişletme yoludur

(Grineviç, 2008: 136). Örneğin: “*fırkateyn*” (tr), “*фрегат (fregat)*” (ru) terimi İtalyanca orjinli “*fregata*” teriminden ödünç alınmıştır.

Bilimsel ve teknolojik gelişmeler genellikle yabancı kaynaklardan geldiği için ödünçleme yöntemiyle terim oluşturma sıkça başvurulan bir yöntemdir. Ödünçleme yöntemi, özellikle uluslararası kavramların daha anlaşılır olmasını sağlar.

1.2.3. Birleştirme Yöntemi

Birleştirme ya da Birleşik Terim Oluşturma (compounding) yöntemiyle sözcükler birleştirilerek yeni sözcükler oluşturulur (Sager, 1990: 72). Birleştirmede, terimler birden çok sözcüğün birleştirilmesiyle elde edilir (Özdemir, 1973: 22). Zülfikar (1991: 165)’a göre, iki sözcüğün bir arada bir kavramı karşılaması, o kavramın tek sözcükle ifade edilemediği durumlarda başvurulan bir yoldur. Rus dilinde terimlerin oluşturulmasında geleneksel olarak kullanılan kelime gruplarını (sözdizimsel terim oluşturma yöntemi) en üretken yöntemlerden biri haline getirmiştir (Danilenko, 1977: 103): “*deniz*” ve “*altı*” kelimelerinin birleştirilerek “*denizaltı*” kelimesinin türemesi; *крыло мостика* (kırilo mostika) kelimesi de *крыло* + *мостик* kelimelerinin birleşmesiyle türemiştir.

Birleştirme yöntemi, karmaşık kavramların daha anlaşılır bir şekilde ifade edilmesini sağladığı için teknik alanlarda sıkça kullanılır. Bu yöntemle üretilen terimler, yeni kavramlara açıklık kazandırırken, kullanımı da pratik hale getirir.

1.2.4 Kısaltma Yöntemi

Kısaltma yöntemi, uzun terimlerin daha kolay kullanılabilmesi için başvurulan bir yöntemdir. Sıkça başvurulan ve oldukça verimli olan diğer bir yöntem ise kırpma (*clipping*) ya da başka adıyla kısalamak (*shortening*) olarak kullanılmaktadır (Sager, 1990: 79). Bu yöntemde sözcüklerden harfler veya heceler atılmakta ve ortaya yeni bir terim çıkmaktadır.

Bu yöntem, bir sözcüğün ya da sözcük grubunun tamamını temsil edecek şekilde kısaltılmasını kapsar (Quirk vd., 1985: 1580). Kısaltma, dili daha pratik ve ekonomik bir şekilde kullanmayı sağlar ve bu yönüyle hem yazılı hem de sözlü iletişimde önemli bir rol oynar. Örnek olarak: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, “*DZKK*” olarak kısaltılırken;

büyük denizaltı savar gemisi anlamına gelmekte olan “*большой противолодочный корабль* (bolşoy protivolodočnyy korabl’)” kelimesi “*БПК*” olarak kısaltılmaktadır.

Kısaltma yöntemi, terimlerin kullanımını kolaylaştırırken, aynı zamanda dilin pratik kullanımına da katkı sağlar. Ancak kısaltmaların anlamının herkes tarafından anlaşılması bazen zorluk yaratabilir.

1.2.5. Anlam Aktarımı Yöntemi

Mevcut bir kelimenin anlamının genişletilmesi ya da daraltılması yoluyla terim oluşturma yöntemidir. Anlam aktarımı, yeni bir terime karşılık bulmak amacıyla, genel dilde kullanılan bir kelimenin anlamının bir yönünü terimsel bir anlamla sınırlandırma sürecidir (Özdemir, 1973: 28). Başka bir ifadeyle, gündelik dilde kullanılan sözcüklerden amaca uygun olanı alınır ve herhangi bir bilim dalında terim olarak kullanılır (Zülfikar, 1991: 173). Anlamın daraltılması (uzmanlaşma) yoluyla çok sayıda terim oluşur. Genel dildeki kelimelerin anlamlarının daraltılması yoluyla terim oluşturulması, herhangi bir terminolojinin genel dilden ayrılmaya başladığını ve özel bir dilsel katman olarak kabul edilmeye başlandığını gösterir. Geçmişte, genel dil ile bilimsel terimler arasındaki sınır o kadar belirgin değildi. Bu nedenle, erken dönemlerde bu şekilde oluşturulan terimlerin çoğu, özellikle metaforik anlam kaymasıyla, dışsal benzerliklere dayalı özelliklere dayanıyordu. Ancak günümüzde bu tür terimlerin kullanımı daha az aktiftir (Grineviç, 2008: 127). Örnek olarak şu kelimeleri verebiliriz: “*dil*” kelimesi, gündelik dilde konuşma ve tat alma organı olarak kullanılırken denizcilik dilinde ise makaralarda yön veren ince parça olarak kullanılır; “*нос*” (nos) kelimesi ise gündelik dilde burun anlamı taşıırken denizcilikte geminin ön tarafını ifade etmektedir.

Bu yöntem, mevcut kelimelere yeni anlamlar kazandırarak dilin esnekliğini artırır. Özellikle teknik ve bilimsel alanlarda, bilinen kavramlara yeni işlevler yüklenmesi sıklıkla başvurulmuş bir yöntemdir. Karaman (2009: 29)’a göre, anlam aktarımına zorunlu kalmadıkça başvurulmamalıdır çünkü terim biliminde her kavram tek bir terimle (tek anlamlılık), her terim de tek bir kavramla (tek adlılık) karşılanmalıdır.

1.2.6. Çeviri Yöntemi

Bu yöntem, bir terimin başka bir dildeki karşılığını, anlamını ve yapısını koruyarak hedef dile çevirmek suretiyle yeni bir terim üretme sürecidir. Farklı dillerde kullanılan terimlerin anlaşılır hale getirilmesi ve hedef dilde bir karşılık bulması amaçlanır. Dil bilimci Vardar (2002: 156), bu durumu “Bir dilden öbürüne, genellikle sözcüğü sözcüğüne çeviri yoluyla içerik ve -bileşik biçimler söz konusu olduğunda-sıralanış düzeni aktarma; bu işlem sonunda ortaya çıkan biçim.” şeklinde açıklamıştır. Örnek verecek olursak: “*life jacket*” (ing) kelimesi, Türkçeye “*can yeleği*”, Rusçaya ise “*спасательный жилет*” (spasatel’nyı jilet) olarak doğrudan çevrilmiştir.

Çeviri yöntemi, yabancı kaynaklı kavramların Türkçe ve Rusça karşılıklarının bulunmasında önemli bir rol oynar. Ancak çevirilerin doğru yapılması, anlam kaybını önlemek için kritik bir öneme sahiptir.

1.3. TERİM OLUŞTURMADA AMAÇ VE KAPSAM

Bilimsel ve sanatsal alanlardaki gelişmelerin artış göstermesi, insanın kelimelerle olan bağıını da değiştirmiştir. “Terimler; bilim, teknik, sanat dallarında; öğrenimde, felsefe ve dinde, genel kültür dilindeki sözcüklerden daha önemli bir yer tutar. Bilim ve teknik adamları, filozoflar, sanatçılar, birbirlerinin dilinden anlamaz olurlar; ortak anlaşma aracı ve dayanışma ortadan kalkar” (Dizdaroğlu, 1988: 12). Terimler kendi başına bir amaç değildir ancak sosyal ihtiyaçları ele alır ve doğrudan veya tercümanlara ya da bir dilin standartlaştırılmasıyla ilgilenen topluluklara yardım sağlayarak uzmanlar ve profesyoneller arasındaki iletişimi en iyi hale getirmeye çalışır. (Cabr , 1999: 10). Terim oluşturmanın, iletişimi kolaylaştırmak ve belirli bir alanın kavramlarını daha net ifade etmek için önemli olduğu düşünülebilir ve dilin standartlaştırılmasında ve toplumsal ihtiyaçların karşılanmasında da rol oynadığını söylememiz mümkün olacaktır. Terim oluşturmadaki amaç ve kapsamları birkaç alt başlıkla sıralayabiliriz.

1.3.1. Bilgi Aktarımı ve İletişimde Netlik Sağlama

Terim oluşturma sürecinde bilgi aktarımı ve iletişimde netlik sağlama, karmaşık kavramların açık ve anlaşılır bir şekilde ifade edilmesini amaçlar. M.T. Cabre’ye (1999: 45) göre, her toplum farklı sosyal katmanlardan oluşur ve bu katmanlar bir dil topluluğu

yaratır. Bu yapının amacı, ortak bir dilde birleşmeyi sağlamak ve böylece iletişimin temel özelliği olarak, özel dillerin genel dilden ayrılmasını sağlayarak, dilin daha anlaşılır olmasına katkıda bulunmaktır. Bu bağlamda; terminoloji çalışmaları, uluslararası standartlaşmayı destekler. Bu yöntem, bilgi aktarımını daha net ve anlaşılır hale getirmeyi amaçlayan önemli bir süreç olarak değerlendirilebilir. Uluslararası düzeyde kullanılan terimlerin tutarlılığı, farklı dillerdeki uzmanların ortak bir dil geliştirmesine katkıda bulunur. Bu sayede, terimlerin doğru ve standart bir şekilde kullanımı hem bilimsel hem de mesleki iletişimde anlaşılabilirliğini artırıp, iş birliğini güçlendirdiğini söyleyebiliriz. Denizcilik alanında kullanılan ve genellikle balıkçıların kullandığı bir ağ türü olan “*gırgır*”, aynı zamanda bir temizlik ekipmanı olarak da kullanılabilmektedir.

1.3.2. Dilsel ve Kültürel Uyarlama

Terim oluşturma aynı zamanda kültürel ve dilsel uyarlama sürecini içerir. Bir kavramın bir dilde ifade edilmesi, o dilin yapısına, kültürel kodlarına ve kavramsal çerçevesine bağlıdır. Ancak bu, aynı kavramların farklı dillerde farklı biçimlerde ifade edilebileceği anlamına gelir (Picht & Draskau, 1985: 12-13). Bu durumda, terimlerin ulusal dillerin yapısına uyarlanması büyük önem taşır. Örneğin, Batı dillerinden alınan bilimsel terimler, Türkçe’ye uyarlanırken dilimizin eklemeli yapısı göz önünde bulundurulur. Aksi takdirde, anlamını yitirmesi göz önünde bulundurulmalıdır. Bu nedenle bir terimin, uluslararası düzeyde tanınmasını sağlamak için, o terimin ulusal dilin özelliklerine uygun bir şekilde uyarlanması gereklidir. Dilsel ve kültürel farklılıkların dikkate alınması hem yerel hem de uluslararası iletişimde terimlerin anlaşılabilirliğini artırır. Bu süreç, terimlerin hem yerel ihtiyaçlara uygun hem de küresel standartlarla uyumlu olmasını sağlar; İtalyanca “*rotta*” kelimesinin, Türkçe’ye “*rota*” olarak geçmesi.

1.3.3. Yeni Kavramların ve Teknolojik Gelişmelerin İfadesi

Teknolojik ilerlemeler ve bilimsel keşifler, dilin genişlemesi ve yeni terimlerin ortaya çıkmasını zorunlu kılar. Yeni teknolojiler ve buluşlar genellikle önce İngilizce gibi global dillerde adlandırılır ve ardından bu terimler diğer dillere uyarlanır. Bu süreçte, ödünçleme ve çeviri gibi yöntemlerle terimler diller arasında taşınır (Temmerman, 2000: 214). Dilin kendi ihtiyaçlarına bağlı olarak yeni kavramları ifade etme gerekliliğidir.

Özellikle teknolojik ilerlemeler ve toplumsal değişimler, dile pek çok yeni kelimenin dahil olmasında etkili olan başlıca unsurlardır (Günay, 2007: 221). Bu ifadelerden yola çıkarak dillerin, toplumların ihtiyaçlarına ve değişen dünyaya ayak uydurabilmek için sürekli olarak yenilendiğini ve teknolojik gelişmelerin yalnızca günlük hayatı değil, aynı zamanda dilin yapısını ve kelime hazinesini de etkilediğini söyleyebiliriz: su altındaki nesneleri tespit etmek için kullanılan akustik sistem anlamına gelen “sonar” (ing) kelimesi, Türkçe ve Rusça dillerine olduğu gibi “*сонар*” (ru), *sonar* (tr) şekliyle geçmiştir.

1.3.4. Standartlaşma ve Terminoloji Yöntemi

Terim oluşturma bir diğer önemli amacı da standartlaşmadır. Dilbilimci Felber (1984: 1), terminolojinin bir uzmanlık alanındaki kavramları tanımlayan terimlerin bütünü olduğunu belirtirken, bu alanın hem disiplinler arası hem de disiplinler üstü bir niteliğe sahip olabileceğini ifade eder.

Uluslararası düzeyde bilimsel çalışmaların ve teknolojik gelişmelerin ortak bir dilde yürütülebilmesi için terimlerin bir standarda oturtulması gereklidir (ISO 704, 2000: 29). Bu standartlaşma, disiplinler arası iletişimi kolaylaştırırken, bilimsel doğruluğun korunmasına da katkı sağlar. Özellikle mühendislik, tıp, denizcilik gibi disiplinlerde terimlerin anlamlarının açık ve sabit olması, farklı ülkelerde aynı terimin aynı anlamda kullanılmasını sağlar. Örneğin: *IMO* (International Maritime Organization) terimi, Uluslararası Denizcilik Örgütü’nü temsil etmektedir.

1.3.5. Disiplinler Arası İletişimi Güçlendirme

Terim oluşturma kapsamı sadece bilim ve teknoloji ile sınırlı değildir. Sosyal bilimler, hukuk ve sanat gibi alanlar da terim oluşturma süreçlerinden etkilenir. Terminoloji, bazen üzerinde çalıştığı konular ve faaliyet gösterdiği alanlardan etkilenir ve bu nedenle disiplinler arası bir yaklaşım olarak değerlendirilir (Sager, 1990: 3). Her disiplinin kendine özgü terimlerinin olması, o disiplinin içindeki iletişimi kolaylaştırdığı gibi disiplinler arası iletişimi de mümkün kılar (Cabr  , 1998: 32). Bir disiplinin terimleri, başka bir disipline ge  erken, yeni anlamlar kazanabilir veya aynı kavramın farklı disiplinlerde farklı terimlerle ifade edilmesi gerekebilir. Bu nedenle, disiplinler arası i  

birliklerinde tutarlı ve anlaşılır bir terminoloji oluşturulması hayati öneme sahiptir. Örneğin: Denizcilikte taşınan mal ya da eşya anlamına gelen “yük”, lojistikte taşıma planlaması, ekonomide ise mali ve finansal yük anlamında kullanılır. Aynı terim farklı disiplinlerde hem fiziksel hem soyut anlamlar kazanabilir.

1.3.6. Toplumsal Anlayış ve Eğitim

Son olarak, terim oluşturma'nın toplumsal bir boyutunun olduğundan söz edebiliriz. Yeni kavramlar ve teknolojiler topluma kazandırılırken, terimlerin doğru ve net bir şekilde ifade edilmesi, eğitimin kalitesini de artırır. Eğitimde kullanılan terimlerin standartlaşması, öğrencilerin ve toplumun genel anlamda yeni bilgileri daha iyi anlamasını sağlar (Cabre, 1999: 10). Denizcilik alanında “*Mavi Vatan*” terimi; toplumsal bilinç, jeopolitik ve ulusal güvenlik alanlarında sıkça görülmektedir. Ayrıca denizlerin ve kıyı bölgelerinin stratejik önemini vurgulayan bir kavram olarak kullanılmaktadır.

İKİNCİ BÖLÜM

DENİZCİLİK TARİHİ, KÜLTÜRÜ VE DİLİ BAĞLAMINDA TÜRK VE RUS DENİZCİLİĞİ

2.1. DENİZCİLİK VE DENİZCİLİK TARİHİ

Denizler; tarih boyunca medeniyetleri birbirine yaklaştıran, kültürel alışverişi mümkün kılan ve sosyal, ekonomik, teknik gelişmelerin yayılmasına katkı sağlayan önemli bir araç olmuştur. Aynı zamanda, devletlerarasındaki siyasi ilişkileri düzenlemeye de önemli bir rol oynamıştır. Karaları çevreleyen denizler, insan topluluklarının ortak yurdu olarak kara yollarının bittiği noktada birleştirici özelliklerini en net biçimde sergiler (Bostan, 2009: 11). Bu nedenle, denizler sadece kara ticaret merkezlerinin ve yollarının bittiği noktalar değil, aynı zamanda bu ticaretin ve ulaşımın başladığı yerler olarak kabul edilir.

Denizcilik; deniz üzerinde gerçekleştirilen ticaret, ulaşım, askeri operasyonlar, balıkçılık ve deniz yolculukları gibi faaliyetleri kapsayan geniş bir alandır. Bu kavram, tarih boyunca denizle olan insan ilişkilerini, deniz araçlarıyla seyahat, deniz güvenliği, deniz ticareti, deniz hukuku ve denizcilik kültürünü de içerir. Denizcilik, insanlık tarihinin ilk dönemlerinden bu yana ticaretin, keşiflerin ve savaşların önemli bir unsuru olmuştur. Denizler, medeniyetler arası iletişim ve kültürel etkileşimde de büyük rol oynamıştır.

Tarih araştırmacısı F.C. Domingues (2011: 785-798), denizcilik tarihinin temel amacı, insan topluluklarının denizle olan ilişkilerini anlamak ve bu ilişki biçimlerinin zaman içindeki değişimini analiz etmek olduğunu ifade etmiştir. Geçmişte, denizcilik tarihi çoğunlukla limanlar, ticaret yolları, balıkçılık faaliyetleri gibi ekonomik temelli konulara odaklanmış; deniz savaşları ve gemi teknolojisi gibi konular ise ayrı bir disiplin olan deniz savaşları tarihi altında incelenmiştir. Bu ayrım, kuramsal olarak gereksiz bölünmelere yol açmış, disiplinler arası bir yaklaşımın gerekliliğini ortaya koymuştur.

Bir başka tarih araştırmacısı olan Beatrice Nicolini (2013: 91-106) ise yalnızca bir ekonomik yapı değil; aynı zamanda politik, kültürel ve diplomatik ilişkilerin şekillendiği bir sistem olduğunu savunmuştur.

Tarihsel süreç, denizcilik faaliyetlerinin devletlerin dünya hâkimiyeti kurmasında kritik bir rol oynadığını göstermektedir. Denizcilik kimi zaman ekonomiye katkı sunmuş, kimi zaman da devletin savunmasını sağlamada önemli bir araç olmuştur. Bu faaliyetler, birçok insan farkında olmasa da hem geçmişin hem bugünün hem de geleceğin ayrılmaz bir parçası olmayı sürdürmektedir.

Denizler, iletişim ağı olmasının yanı sıra kültür ve bilimin yayılmasına zemin hazırlamış; ticaret yollarının korunması ise ilkçağlardan itibaren daima önem taşımıştır. Bu durum, tarihsel sürecin şekillenmesinde dönüm noktaları yaratarak, denizcilik gücünü değişimin vazgeçilmez ve etkili bir unsuru haline getirmiştir (Özdemir, 2012: 318). Bu süreç, denizciliğin, sadece coğrafi keşifleri değil; aynı zamanda kültürel ve bilimsel değişimleri yönlendiren bir güç haline geldiğini göstermektedir.

Geçmişten günümüze yaşanan bu süreçte denizcilik tarihi her ulus için farklı sonuçlar doğurmuştur. Bir sonraki bölümde Türk ve Rus denizcilik tarihleri incelenecektir.

2.1.1. Türk Denizcilik Tarihi

Türklerin binlerce yıllık geçmişe sahip denizcilik tarihi, Anadolu'nun fethiyle başlamıştır. Orta Asya'daki Türk devletlerinde dikkate değer bir denizcilik faaliyetine rastlanmamaktadır. Bu devletler, genellikle kara üzerinde yaşamlarını sürdürmüş, denizden kaynaklanan bir tehdit ile karşılaşmadıkları için denizcilik konusunda bir gereksinim duymamışlardır (Sancar, 2006: 17-25). Türkiye'nin denizcilik tarihi, coğrafi konumu ve sahip olduğu kıyı şeridi sayesinde oldukça köklü bir geçmişe dayanır. Tarih araştırmacısı Ü. Özdemir (2015: 423), Türklerin denizlere yönelik devlet politikaları izlemeye başlamasının, büyük ölçüde Anadolu'ya kesin olarak yerleşmelerini takip eden 16. yüzyıl sonlarında gerçekleştiğini ifade eder.

Türklerin denizi stratejik bir unsur olarak devlet politikasına dahil etmeleri, 1071 Malazgirt Zaferi'nin ardından Anadolu'nun fethedilmesiyle gerçekleşmiştir. Türk denizciliğinin başlangıcı, Selçukluların Anadolu'ya girişiyle 1076 yılında Süleyman Şah'ın İznik'i fethederek Marmara Denizi'ne ulaşmasıyla atılmıştır. Süleyman Şah, gücünü artırarak 1077'de Anadolu Selçuklu Devleti'ni kurmuş, kısa süre içinde sınırlarını genişleterek Akdeniz, Marmara ve Karadeniz'e ulaşmıştır (Uyaniker, 2019: 2).

1081’de Türkmen beyi Çaka Bey, İzmir’de beylik kurmuştur. Kısa sürede İzmir ve Efes’te tersaneler inşa ettirmiş, kürek ve yelken gücüyle hareket eden 50 gemi yaptırarak ilk Türk Donanması’nı oluşturmuştur (Kurat, 2002: 17-46). Bu sebeple, 1081 yılı Türk Deniz Kuvvetleri Komutanlığı’nın kuruluş yılı olarak kabul edilir. Çaka Bey’in oluşturduğu donanma, Türk denizcilik tarihinde büyük bir önem taşımaktadır. Bu donanma sayesinde, Ege ve Akdeniz’deki bazı adalar Türkler tarafından ele geçirilmiş ve Çaka Bey tarihe adını yazdırmıştır. Çaka Bey’in vefatından sonra Türkler, donanmaya gereken ilgiyi gösterememiş, Haçlı Seferleri nedeniyle kıyıları terk ederek iç kesimlere çekilmek zorunda kalmışlardır. Bu durum, Türk denizciliğinin birkaç yüzyıl boyunca duraklama dönemine girmesine yol açmıştır (Turan, 1996: 88).

Fatih Sultan Mehmet döneminde (1451-1481), Osmanlı denizciliği en parlak dönemlerinden birini yaşamıştır. Osmanlı donanmasının denizlerdeki gücü, 1453’te Fatih Sultan Mehmet’in İstanbul’u fethetmesiyle daha da artmıştır. Bu zaferin ardından Fatih, “Sultan-ı Berru Bahr” unvanını alarak kara ve denizlerin hâkimi olarak anılmaya başlanmıştır (İnalcık, 2003: 395). Tarih araştırmacısı N. Tarakçı’ya (2009: 5-26) göre Osmanlı denizciliğinin gelişimini gösteren önemli olaylar arasında donanmanın İstanbul’un fethine katkısı, Haliç’te tersane inşası, Sinop, Amasra ve Trabzon Rum İmparatorluğu’nun Osmanlı topraklarına katılması, Kırım seferiyle Cenevizlerden yeni bölgelerin alınması ve İtalya’daki Otranto’nun ele geçirilmesi sayılabilir.

II. Bayezid döneminde (1481-1512), Osmanlı deniz gücü büyük bir ilerleme kaydetmiştir. 1484’te Kili ve Akkerman limanlarının Osmanlı hakimiyetine girmesiyle Karadeniz ticaretinin çıkış noktaları tamamen kontrol altına alınmış ve Doğu Akdeniz’de Osmanlı egemenliği pekiştirilmiştir (Kisling, 2002: 107-118). Stratejik öneme sahip Mora Yarımadası’ndaki İnebahtı’nın 1499 yılında, müteakip dönemde ise Modon, Koron ve Navarin’in fethedilmesi, Osmanlı’nın denizlerdeki üstünlüğünü gösteren en önemli gelişmelerden biri olmuştur. Bu dönemde Osmanlı Devleti’nin denizlerdeki sınırları, kara sınırlarına kıyasla daha hızlı genişlemiş ve donanmanın gücü, kara ordusunun önüne geçmiştir.

Kanuni Sultan Süleyman döneminde (1520-1566), Osmanlı donanması denizlerde tam anlamıyla hâkimiyet kurmuş ve Avrupa devletlerinin bile önüne geçmiştir (İnan, 1987: 9). Barbaros Hayrettin Paşa, Turgut Reis ve Uluç Ali Reis gibi büyük denizciler,

kazandıkları zaferlerle bu döneme damga vurmuştur (Bostan, 2009: 143-153). Osmanlı, bu süreçte Kızıldeniz, Hint Okyanusu, Karadeniz ve Akdeniz’de söz sahibi bir güç hâline gelmiştir (Gencer, 1999: 20-24). Preveze ve Cerbe Deniz Savaşları’nın kazanılması ile Hint Deniz Seferleri’nin düzenlenmesi, Osmanlı’yı güçlü bir deniz devleti yapmıştır.

II. Selim döneminde (1566-1574), Osmanlı donanması Akdeniz’de büyük bir üstünlük kurmuş ve Osmanlı İmparatorluğu’nun denizlerde yenilmez olduğu düşüncesi yaygınlaşmıştır (Gencer, 2001: 19). Özellikle 1571’de Kıbrıs’ın fethi ve ardından gerçekleşen İnebahtı Deniz Savaşı’ndaki Osmanlı yenilgisi sonrası, Kılıç Ali Paşa’nın (1571-1587) Kaptan-ı Derya olarak atanmasıyla Osmanlı denizciliğinde büyük bir başarı yakalanmıştır.

Gerileme döneminde, Barbaros Hayrettin Paşa ve Turgut Reis gibi tecrübeli denizcilerin yerine, donanmanın yönetimi saray tarafından atanan yeniçeri kökenli kişilere bırakılmıştır. Bu durum, Osmanlı deniz gücünün zayıflamasına neden olmuştur. Ancak kalyon tipi yelkenli gemiler sayesinde Osmanlı donanması, 1770 yılında Çeşme Deniz Muharebesi’ne kadar yaklaşık 80 yıl boyunca Akdeniz’de yeniden hâkimiyet sağlamıştır (İnalcık, 2002: 141-144). 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı sırasında gerçekleşen Çeşme Deniz Muharebesi’nde Osmanlı donanması tamamen yok edilmiştir. 1774’te imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması ile Kırım Osmanlı egemenliğinden çıkmış, Rus ticaret gemileri boğazlardan serbestçe geçiş hakkı kazanmış ve 1788’de Osmanlı-Rus deniz savaşının kaybedilmesiyle Osmanlı denizciliğinde gerileme devam etmiştir (İnci, 2005: 107-123).

III. Selim döneminde (1789-1807), Osmanlı denizciliğini güçlendirmek amacıyla tersaneler modernize edilmiş, birçok yeni gemi inşa edilmiş ve Bahriye Nizamnamesi yürürlüğe konularak bahriyeye ait tüm birimler sistemli bir yapıya kavuşturulmuştur (Yaman, 2019: 6-7). Bu reformlar Osmanlı denizciliğinde toparlanma sürecini başlatmıştır.

1827’de gerçekleşen Navarin Baskınında Osmanlı donanmasının büyük bir kısmının yakılması, Osmanlı denizciliğini ciddi şekilde zayıflatmış ve neredeyse yok olma noktasına getirmiştir. 1830’dan itibaren Osmanlı’nın denizlerdeki kayıpları hızlanmış, Fransa’nın Cezayir’i işgali ve Mehmet Ali Paşa’nın Mısır İsyanı sırasında donanmanın Mısır’a götürülmesi Osmanlı’yı savunmasız bırakmıştır. Bu süreçte

Osmanlı'nın gerileme süreci ivme kazanmış ve çöküş dönemi başlamıştır (Atmaca, 2016: 302-315). Akdeniz ve Karadeniz'de hâkimiyet kurmuş olan Osmanlı donanması da bu çöküşten büyük ölçüde etkilenmiştir.

Tanzimat Dönemi'nde gerçekleştirilen reformlar kapsamında, 1845 yılında Bahriye Meclisi kurulmuş ancak bir yıl içinde başarısız olduğu gerekçesiyle kapatılmıştır (Gencer, 1991: 501-509). Daha sonra Daimî Bahriye Meclisi oluşturularak, Osmanlı donanmasında yapılan reformların sürdürülebilir ve kalıcı olması hedeflenmiştir.

Bu dönemde Osmanlı'yı en çok meşgul eden devlet Rusya olmuştur. 1853 yılında Rusya'nın gerçekleştirdiği Sinop Baskını sonucunda Osmanlı donanması büyük zarar görmüş ve neredeyse tamamen yok olmuştur. Osmanlı'nın denizcilik alanındaki bu gerileyişine Sultan Abdülaziz (1861-1876) son vermek istemiş ve modern bir donanma oluşturulması için çalışmalar başlatmıştır (Arıkan ve Sancar, 2009: 147). Bu doğrultuda, buharlı ve zırhlı gemiler inşa edilmiş, İngiltere ve Fransa'dan satın alınan gemilerle Osmanlı donanması güçlendirilmiştir. Neticede Osmanlı, İngiltere ve Fransa'dan sonra Akdeniz'in en büyük ikinci, dünyanın ise üçüncü büyük donanmasına sahip olmuştur. Bu donanma, Girit İsyanı sırasında aktif olarak kullanılmış, isyanın bastırılmasında büyük rol oynamış ve donanmanın stratejik önemi görülmüştür.

1877-1878 Osmanlı-Rus Savaşı'ndan sonra II. Abdülhamid, mali sorunları göz önünde bulundurarak donanmayı Haliç'te tutma kararı almış ve kara ordusunun modernizasyonuna öncelik vermiştir. Bununla birlikte, donanmanın tamamen ihmal edilmemesi için çeşitli girişimlerde bulunulmuş, Haliç ve İzmit tersanelerinde gemi inşa projeleri devam ettirilmiş, Fransa ve İtalya'dan muhrip, gambot ve torpidobot siparişleri verilmiştir (Uyanıker, 2009: 51-60). 1886-1887 yıllarında envantere giren Abdülhamid ve Abdülmecid denizaltıları ile 1904'te donanmaya katılan Hamidiye ve Mecidiye kruvazörleri Osmanlı deniz gücünün önemli unsurları olmuştur.

Millî Mücadele Dönemi'nde, TBMM Hükûmeti tarafından denizcilik faaliyetlerini yürütmek amacıyla 10 Temmuz 1920'de Ankara'da Umuru Bahriye Müdürlüğü kurulmuştur. Müdürlük, Millî Mücadele'ye katılan gemiler ve limanların yönetimini sağlamak, deniz ulaştırmasını düzenlemek, gemilerin bakım ve onarımını yapmak, bütçeyi yönetmek, denizcilikle ilgili yasa tasarıları hazırlamak ve kaçak nakliyatı önlemek gibi görevlerle yükümlü olmuştur (Atabey, 2023: 319). Müdürlüğün

karargâhı altı daireden oluşmaktaydı: Personel, Harekât, Levazım ve İkmal, Limanlar ve Deniz Ticareti, Muhasebe ve Tahakkuk ile Sıhhiye Dairesi (Çetin, 2014: 57). Ayrıca, Trabzon, Ereğli, Amasra, Samsun, İzmit ve Fethiye gibi farklı bölgelerde deniz nakliyatı ve savunmasını organize eden kumandanlıklar kurulmuştur.

17-24 Ağustos 1920 tarihlerinde TBMM Hariciye Vekili Bekir Sami Bey'in Rusya ile yaptığı görüşmeler sonucunda, sekiz maddelik bir yardım anlaşması imzalanmış ve bu anlaşmayla birlikte deniz taşımacılığına olan ihtiyaç artmıştır (Doğanay, 2002: 195-196). Deniz subay ve er sayısının fazlalaşması nedeniyle mevcut teşkilat yapısının genişletilmesi gerekmiştir.

Bu gelişmeler sonucunda, 1 Mart 1921'de Umuru Bahriye Müdürlüğü'nün adı değiştirilerek "Bahriye Dairesi" yapılmış ve Deniz Kuvvetleri'nin harekât ve idari faaliyetlerinden sorumlu hale getirilmiştir. 14 Kasım 1922'de Bahriye Dairesi, İstanbul Bahriye Komutanlığı'na dönüştürülerek küçük gemilerin bakım ve onarımına odaklanmıştır.

Denizcilik eğitimi alanında da gelişmeler yaşanmış, Heybeliada Bahriye Mektebi 1921-1927 yılları arasında eğitim faaliyetlerini sürdürmüş ve 27 Mayıs 1928'de Deniz Lisesi olarak adlandırılmıştır. Eğitim, öğretim ve disiplin konularında Genelkurmay Başkanlığı ile mali ve idari işler konusunda ise Millî Savunma Bakanlığı ile bağlantılı hale getirilmiştir (Özel, 1999: 153).

Cumhuriyet Donanması, onarım gerektiren 11-30 yaşları arasında 5 adet muhrip, 1 adet savaş gemisi, 5 adet kruvazör, 3 adet mayın gemisi, 17 adet ganbot, 8 adet torpidobot ve yardımcı sınıf gemilerden oluşmuştur (Terzioğlu, 1965: 85). 1924 yılının Şubat ayı başında onarımı bitirilen ilk büyük savaş gemisi olan Hamidiye kruvazörü, aynı yıl içinde altı ay süren Akdeniz, Marmara ve Karadeniz'de bulunan limanları ziyaret etmiştir. Bu ziyaretler kapsamında Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk, halkın güvenini kazanmak ve daha yakın ilişkiler kurmak amacıyla 29 Ağustos 1924 tarihinde Dumlupınar'dan yurt gezisi başlatmış, 18 Ekim 1924 tarihinde biten gezi 50 günde sonuçlanmıştır. Karadeniz gezisi, 11-24 Eylül 1924 tarihleri arasını kapsamış ve gezide Hamidiye Kruvazörü kullanılmıştır (Kostak, 2023: 87). Kurtuluş Savaşına büyük hizmetleri olan ve Atatürk inkılapları ile özdeşleşen Samsun, Ordu, Giresun, Trabzon ve Rize gibi Karadeniz'in önemli limanlarının ziyaret edildiği bu gezi boyunca

Cumhurbaşkanı Gazi Mustafa Kemal Atatürk, askerî denizciliğin geldiği noktayı yakından incelemiştir. Cumhurbaşkanı Atatürk, Hamidiye kruvazöründeki subaylarla geleceğin Türk Donanması ile ilgili de birçok görüşme yapmıştır (Hergüner, 2011: 187). Deniz meselelerini yakından inceleyen Atatürk, bu gezi esnasında gemi komutanı Binbaşı Hüsamettin (Ünsel) Bey'e söylediği sözler Atatürk'ün Cumhuriyet Donanması'na bakışının bir yansımasıdır. Bu sözleri: *“Gezim sırasında gördüğüm düzen, disiplin ve eğitim bana geleceğin Cumhuriyet Donanması adına çok kuvvetli ümitler vermiştir. Ben daha yakından ilgili olarak Cumhuriyet Donanması'nın oluşumuna yardım edeceğim...”* şeklindedir (Büyüktuğrul, 2006: 51).

İkinci Dünya Savaşı sırasında 1941 yılında Deniz Harp Okulu, Deniz Lisesi ve Deniz Astsubay Hazırlama Okulu'nun güvenli bölge olarak değerlendirilen Mersin'e taşınması kararı alınmış ve taşınma işlemleri 27 Mayıs 1941 tarihinde tamamlanmıştır (Yıldırım, 1999: 275). 1946 yılında Deniz Harp Okulu ve Lisesi Heybeliada'ya, Deniz Astsubay Hazırlama Okulu ise İstanbul Kasımpaşa'daki Divanhane binasına geri taşınmıştır.

Türkiye Cumhuriyeti'nin 18 Şubat 1952 tarihinde NATO topluluğuna katılması, 1950-1960 yılları arası dönemde Deniz Kuvvetleri'nin değişim yaşamasına etki eden en önemli gelişme olmuştur. Donanmada dönüşüm süreci, NATO üyeliği sonrasında hız kazanmıştır. Bu dönemde, ABD Deniz Yardımı Programı çerçevesinde Türk Deniz Kuvvetleri'ne gücünü artırmak amacıyla birçok denizaltı, denizüstü ve mayın tarayıcı gemiler verilmiştir. Cumhuriyet Donanması, genellikle İngiltere menşeli gemilerden teşekkül ederken, NATO üyeliği sonrasında ABD menşeli gemilere geçilmiştir. Deniz Kuvvetleri teşkilat yapısında düzenleme yapılmış, öğretim sisteminde yenilikler gerçekleştirilmiştir (Kostak, 2023: 307). Türkiye Cumhuriyeti, deniz alanlarında caydırıcı nitelikte bir deniz gücü oluşturmuş, Akdeniz ve Ege'deki çıkarlarını koruyarak düşman tehditlerine yönelik deniz gücü kapasitesini artırmıştır.

Bu süreçlerin sonunda Türklerin denizcilik politikaları, yalnızca askeri üstünlük sağlamakla kalmamış, aynı zamanda ekonomik, ticari ve teknolojik gelişmelerin önünü açmıştır. Deniz ticaret yollarının kontrolü, Osmanlı'nın küresel ticarete önemli bir güç haline gelmesini sağlamış, limanların genişlemesi ve gemi inşa sanayisinin ilerlemesi bu gücü desteklemiştir. Ayrıca, denizcilik faaliyetleri kültürel etkileşimleri artırarak Türk

toplumunun denizcilik kültürünü zenginleştirmiştir. Bu gelişmeler, Türkiye'nin denizciliğe bakış açısını, denizden beklentilerini ve denizin sunduğu olanakları değerlendirme biçimlerini şekillendirmiştir; bu da günümüz denizciliğinin mevcut yapısını oluşturmuştur.

2.1.2. Rus Denizcilik Tarihi

Rusya'nın denizcilik tarihi, yalnızca coğrafi sınırlarını genişletme çabası değil, aynı zamanda ulusal kimliğini güçlendirme ve modernleşme yolunda attığı stratejik bir adım olarak değerlendirilebilir. Denizcilik, Rusya'nın Avrupa ile bağlarını kuvvetlendirmesini, ekonomik ve askeri alanda söz sahibi bir devlet haline gelmesini sağlayan temel unsurlardan biri olmuştur. Tarih boyunca denizlerde hakimiyet kuran devletlerin gücünü fark eden Rusya, bu alandaki ilerlemelerini sadece askeri üstünlükle sınırlı tutmayarak kültürel ve teknik bir miras haline getirmiştir. Rusya'nın denizcilik tarihini anlamak, onun uluslararası alandaki yükselişinin temel dinamiklerini ve modernleşme sürecindeki rolünü keşfetmek için önemli bir anahtardır.

Donanmanın kurulması ve düzenli yerli gemi yapımının başlaması, Reformcu Çar'ın ilk başarılı devlet çapındaki projesi olmuştur. İ.M. Gostev'e (2022: 6-24) göre, Rusya'da denizciliğin doğuşu ve gelişimi, gemi inşası ve tersanelerin kurulmasını, deniz bilimleri ve teknolojilerinin öğrenilmesini, Rusya'da denizcilik eğitiminin temellerinin atılmasını, I. Petro'nun denizlere açılma mücadelesini (Azak Seferleri, Sankt-Petersburg'un ve Baltık Filosunun kurulması), deniz savaşlarını ve Petro'nun deniz filosunun zaferlerini içermektedir.

Petro'nun denizcilik faaliyetlerinin her biri oldukça kapsamlıdır. Bunlar, donanmanın inşasının tarihi yönlerini ve onun Azak seferlerinde, Kuzey Savaşı'nda (1700-1721) Pers Seferi'nde (1722-1723) ve diğer operasyonlardaki kullanımını içermektedir ve bunun bir sonucu olarak, yerli denizcilik sanatının ortaya çıkışına zemin hazırlamıştır (Mozgovoy, 2022: 412). Ayrıca, Petro'nun denizlerin ve okyanusların araştırılması ile deniz ticaretinin geliştirilmesine olan ilgisi de bu süreçte önemli bir yer tutar.

Rusya'nın denizcilik gücünü artıran en önemli liderlerden biri I. Petro olmuştur. I. Petro, Batı Avrupa'daki gelişmeleri yakından takip ederek Rus donanmasını modernize

etmeye çalışmıştır. 1696 yılında Azak Kalesi'ni Osmanlı'dan alarak Azak Denizi'ne inen ilk Rus donanmasını kurmuş ve ardından Baltık Denizi'nde etkin bir deniz gücü oluşturmuştur (Anderson, 1995: 35). I. Petro'nun denizcilik reformları, Rusya'nın Batı'ya açılan penceresi olan St. Petersburg'un kurulmasına ve ülkenin denizcilik gücünün temellerinin atılmasına olanak sağlamıştır.

1696 yılında I. Petro'nun emriyle Azak Filosunun inşası başlamıştır. Kuzey Savaşı sırasında, nispeten kısa bir sürede Baltık Filosu oluşturulmuş ve bu filo, İsveç'e karşı kazanılan zaferde önemli bir rol oynayarak Rusya'yı güçlü denizci devletlerarasına taşımıştır. Donanmanın kurulması ve Finlandiya Körfezi kıyısında kale ile şehir inşa edilmesi, Petro'nun "Avrupa'ya açılan pencereyi" aralamasını, düşmanı yenmesini ve Rusya'yı modernize etmesini sağlamıştır. Böylece Rusya, güçlü ülkeler arasına katılmıştır (Mozgovoy, 2021: 8-32). I. Petro'nun Azak Filosunun inşası ve Baltık Filosunun oluşturulması gibi hamleleri, Rusya'nın deniz gücü olarak yükselişinin temelini atmıştır. Bu girişimler, yalnızca askeri zaferler elde etmeyi değil, aynı zamanda Rusya'yı modernleşme ve uluslararası arenada güçlenme yolunda ileri taşımayı amaçlamıştır. I. Petro'nun vizyoner liderliği sayesinde, denizcilik alanında yapılan bu atılımlar, Rusya'nın modern bir imparatorluğa dönüşmesinin anahtar unsurlarından biri olmuştur.

I. Petro sayesinde Rusya'da denizcilik, devlet düzeyine taşınmıştır; denizcilik faaliyetlerini yöneten kurumlar kurulmuş, gemi yapımı başlamış, düzenli bir askeri filo oluşturulmuş, ticaret filosunun ortaya çıkması ve denizlerin araştırılması, kıyıların haritalanması için zemin hazırlanmıştır (Monakov ve Ovçinnikov, 2022: 26). I. Petro'nun denizcilik faaliyetlerini devlet düzeyine taşıması Rusya'nın yalnızca askeri gücünü değil, aynı zamanda ekonomik, bilimsel ve kültürel kapasitesini artıran köklü bir reform olarak değerlendirilmelidir. Bu dönüşüm, Rusya'nın tarihsel olarak kara gücü odaklı bir stratejiden denizlere açılan bir imparatorluğa dönüşmesinde kilit bir rol oynamıştır.

Petro, donanmanın personel temini konusuna da özel önem vermiştir. O dönemin ilk gemileri, Preobrajenski ve Semenovski muhafız alaylarının subay ve askerleri ile ücretli yabancılardan oluşturuluyordu. Kadırgalarda ise ilk başta kürekçiler olarak mahkûmlar ve esir Türkler kullanılmış, daha sonra ise ücretli işçiler ve askerler görevlendirilmiştir. Ancak 1700 yılına gelindiğinde, donanmada 1.000 civarında Rus

denizci bulunmaktaydı. 1702 yılında donanmaya asker alımı (özellikle denizcilikle uğraşan nüfus arasından) uygulamasının başlatılmasının ardından bu sayı önemli ölçüde artmış ve 1715 yılı itibarıyla donanmadaki denizcilerin büyük bir kısmı Ruslardan oluşmaya başlamıştır (Kallistov vd., 2022: 127). Bu dönüşüm, Rus denizciliğinin gelişmesinin yanı sıra, Rusya'nın uluslararası deniz gücünü inşa etme hedefinde önemli bir adım olmuştur. Mahkûmlar ve esirler gibi zorunlu işgücü yerine, yerli halkın denizcilik faaliyetlerine katılımının artırılması hem donanmanın sayısını hem de niteliğini iyileştirmiştir.

I. Petro'nun girişimleriyle denizcilik ve diğer bilim alanlarında sistemli bir bilgi birikimi oluşmaya başlamış; bu çerçevede çeşitli belgeler hazırlanmıştır. Özellikle ilk denizcilik yönetmeliğini kaleme alan kişilerin yerli denizcilik bilimine katkıları, kavramların sistematikleştirilmesi ve denizcilik terminolojisinin temellerinin atılması bakımından son derece önemli bir gelişme olarak değerlendirilmektedir (Monakov, 2011: 81). Bununla birlikte, Petro'nun donanma personelinin temininde gösterdiği titizlik, Rusya'nın denizcilik alanındaki yükselişine doğrudan etki etmiş; bu süreçte Rus donanması yalnızca bir askerî güç unsuru değil, aynı zamanda ulusal kimliğin inşasında sembolik bir yapı hâline gelmiştir.

Petro döneminde ortaya çıkan denizcilik teorisi; filonun inşası, eğitimi, günlük ve savaş faaliyetlerinin organizasyonu için gerekli bilgi sistemini içermekteydi. Bu teori sayesinde her olaya karşın uygun reaksiyon gösterilebilmekteydi. Denizdeki savaş görevlerine bağlı olarak, Çar farklı türde gemi filolarını kullanmıştır. Örneğin, Kuzey Savaşı'nın başlangıcında savunma amaçları doğrultusunda küçük kürekli gemilerin inşasına öncelik verilmiştir. Ancak savaşın son aşamasında, Baltık'ta düşmanla mücadele etmek ve onun deniz iletişim hatlarını kesmek gibi hedefler doğrultusunda, yelkenli savaş gemilerinin inşası yoğun bir şekilde başlamıştır (Monakov ve Ovçinnikov, 2022: 28). Bu yelkenli gemiler, kara kuvvetlerine destek sağlamak amacıyla kürekli gemilerle birlikte başarıyla kullanılmıştır. Kara ordusu ile deniz filosu arasında stratejik ve taktik iş birliğinin ustalıkla organize edilmesi, Rus askeri sanatının önemli bir birikimi olarak tarihteki yerini almış olması altı çizilmesi gereken bir gerçektir.

Petro, yeni toprakların keşfi ve tanımlanması için önemli adımlar atmıştır. Onun döneminde ayrıntılı haritaların hazırlanması için tedbirler alınmış, keşif seferleri

düzenlenmiştir. XVIII. yüzyılın ilk çeyreğinde Hazar Denizi'nin incelenmesi ve haritalanması için bir dizi keşif düzenlenmiştir (Mozgovoy, 2022: 413). Bu çalışmalar, Rusya'nın deniz gücünü ve sınırlarını daha iyi koruyabilmesini sağlamış, uluslararası alanda daha fazla güven kazandırmıştır. Ayrıca, haritalama faaliyetleri, Rusya'nın teknik altyapısını güçlendirerek, keşif ve araştırmalar için daha köklü bir temel oluşturmuştur.

1722 yılında “Tersane ve Tersane Yönetimi Hakkında Yönetmelik” adlı özel bir düzenleme yayımlanmıştır. Bu düzenlemenin 20. bölümünün 25. maddesi şu şekilde ifade edilmiştir: “Herhangi bir gemi inşa edilirken, gemiyi inşa eden ustaya, tahtadan yapılmış bir yarı ölçekli model teslim edilmesi emredilmeli ve bu model, geminin denize indirilmesiyle ve çizimiyle birlikte Denizcilik Okulu'na teslim edilmelidir.” Bahsi geçen tarihten itibaren tüm modeller ve çizimler buraya gönderilmeye başlanmıştır (Ogorodnikov, 1909: 16). Petro'nun bu sistematik yaklaşımı, kurumsallaşma ve ileride olabilecek problemlere karşı ön alma eğilimi göstermekte olup aynı zamanda denizcilikte çağdaşlaşmanın da somut bir örneği olmuştur.

I. Petro'nun Rus Donanması'nın temellerini atmasında ve denizcilik mirasını koruma yönünde attığı adımlar, bugün Rus halkı için şu şekilde anlam bulmaktadır: “Denizlerin keşfi ve korunması yolunda biriken deneyimler sadece güçlü bir donanma değil, aynı zamanda maddi ve manevi kültürel mirasın değerli öğelerini de insanlığa kazandırmıştır” (Mozgovoy, 2021: 101). Denizciliğe ilgi duyan nüfus, yerel halk arasında denizcilik kültürünü yayarak, ulusal bir kimlik ve denizcilik geleneği oluşturulmasına katkı sağlamıştır. Bu durum, Rusya'nın hem ekonomik hem de askerî açıdan denizcilik alanındaki bağımsızlığını ve sürdürülebilirliğini güçlendirmiştir.

Kırım Savaşı (1853-1856), Rusya'nın Karadeniz'deki hâkimiyetini sağlamaya yönelik en önemli savaşlardan birisidir. Bu savaşta Rusya; Osmanlı İmparatorluğu, İngiltere ve Fransa'ya karşı savaşmıştır. Karadeniz üzerindeki kontrol mücadelesi, Rusya'nın stratejik çıkarlarını savunması açısından önemli bir yer tutmaktadır (Lambert, 2020: 32). Bu doğrultuda Rusya, Karadeniz filosunu genişletmeye devam etmiş ve limanlar inşa ederek donanmasını güçlendirmiştir.

Karadeniz hem Türkiye hem de Rusya için stratejik bir bölge olmuştur. Osmanlı İmparatorluğu döneminde Karadeniz, İstanbul Boğazı'nın kontrolü sayesinde

Osmanlı'nın kontrolü altındaydı. Araştırmacı Lambert (2020: 35), Rusya'nın genişlemesi ve Kırım'ın ilhakı (1783) ile Karadeniz'deki dengelerin değiştiğine vurgu yapmıştır.

Sovyetler Birliği döneminde denizcilik, askerî açıdan büyük bir önem kazanmıştır. Özellikle Soğuk Savaş döneminde Sovyet donanması, Atlantik ve Pasifik okyanuslarında kapsamlı bir strateji izlemiştir (Holloway, 1996: 239-241). Bu dönemde Sovyet Deniz Kuvvetleri, Amerika Birleşik Devletleri ile denizlerde stratejik rekabet içindeydi. 1950'lerde ve 60'larda Sovyetler, nükleer denizaltılar ve uçak gemileri inşa ederek denizlerdeki etkinliğini artırmıştır.

Rusya'nın denizcilik tarihi, yalnızca bir coğrafi genişleme çabası değil, aynı zamanda ulusal kimlik inşasının, modernleşmenin ve küresel güç olma hedefinin stratejik bir parçası olarak değerlendirilmelidir. I. Petro'nun reformlarıyla başlayan bu süreç, tersanelerin kurulmasından donanma inşasına, denizcilik eğitiminin temellerinden deniz savaşlarındaki başarılar kadar birçok alanda köklü bir dönüşüm yaratmıştır. Petro, sadece askerî bir donanma değil, aynı zamanda bilimsel, teknik ve kültürel bir denizcilik mirası inşa etmiş; denizciliği devlet politikası haline getirmiştir. Dolayısıyla Rus denizciliğinin evrimi, yalnızca askerî ya da coğrafi kazanımlar değil, aynı zamanda bir ulusun çağdaş dünyada yer edinme çabasının bir göstergesi olarak da değerlendirilmelidir.

2.2. DENİZCİLİK KÜLTÜRÜ

Kültür, bir toplumun kimliğini oluşturur ve onu diğer toplumlardan ayıran en temel unsurdur. Toplumun yaşayış ve düşünüş tarzını yansıtan kültür, sabit bir yapıya sahip değildir; aksine, akışkan ve değişime açık bir süreçtir. Bu bağlamda, deniz kültürü gibi kavramlar, kültürün dinamik bir yapı olduğunu ve bireylerin genel kültür bilgisi arttıkça kültürel olarak yeniden şekillendiklerini vurgular. Kültürel değişim, toplumların diğer kültürlerle etkileşim kurmaya başlamasıyla hızlanır; bu etkileşim, bireylerin dünya görüşlerini doğdukları kültürün sınırlarının ötesine taşıyarak zenginleştirir.

Denizcilik kültürü, politikalara uyularak oluşturulur. Olumlu bir denizcilik kültürü, bir gemide etkili iletişime bağlıdır. Bu da tüm mürettebat ve komuta kademesinin ilgili tüm tarafların hedefleri ve iş gereksinimleri konusunda bilgi sahibi olmasını sağlamak için düzenli toplantılar düzenleyerek gerçekleştirilebilir.

Deniz ve denizcilik kültürü, aynı zamanda bir devletin ve halkın denizcileşme sürecinin de yansımasıdır. Denizcileşmek, denizcilik gücüne hayat veren tüm alanlarda katma değer yaratma sürecidir. Bu süreç; devletin siyasi, askeri, ekonomik ve kültürel güç alanlarında denizin öncü rolünü benimsemesiyle başarıya ulaşır (Gürdeniz, 2022: 28). Deniz ve denizcilik kültürü, ulusal gücün en önemli unsurlarından psiko-sosyal güç alanının da önemli bir parçasıdır. Deniz ve denizcilik kültürü mavi uygarlığın, gelişmişliğin omurgasıdır (Gürdeniz, 2022: 20). Amiral Alfred Thayer Mahan (1890: 51), denizi yalnızca askeri boyutuyla değil aynı zamanda kültürel boyutuyla kazanmanın önemini vurgulamış, halkın ve hükümetin karakteri olarak nitelendirmiştir. C. Gürdeniz (2022: 23), insanın büyük mücadeleler yaşadığı okyanus ve denizlerde çeşitli etkileşimlere girdiğinden bahsetmiş ve bu etkileşimin kendine özgü bir denizcilik kültürü yarattığını vurgulamıştır.

Denizcileşme sürecinde ekonomik güç, pek çok imkânı sağlayabilir; ancak deniz bilinci, deniz tarihine dayalı birikim ve denizcilik kültürü olmadan bu gücün anlamı sınırlı kalır. Denizcilik kültüründen yoksun bir denizcilik gücü, derinlikten yoksun, ruhsuz bir yapı olacaktır. Bu nedenle, denizcilik kültürünün geliştirilmesi ve geniş kitlelere yayılması büyük bir önem taşımaktadır (Gürdeniz, 2022: 27). Denizcilik okulları da bu değerlerin korunması ve geliştirmesi açısından etkili bir rol oynamaktadır. Bu okullar sadece gemi sevk ve idaresine yönelik subay ve astsubay değil aynı zamanda denizciliğe ait teori, konsept ve doktrinleri öğretir.

Deniz ve denizcilik kültürünün somut örneklerini edebiyatta, denizci dilinde, resimde, müzikte, sinema gibi alanlarda görebilmemiz mümkündür. Bu alanlardaki faaliyetler, insanlara kültürü aşlamayı hedeflemektedir. Ülkemiz üç tarafı denizlerle çevrili bir coğrafyaya ve köklü bir deniz tarihine sahiptir. Bu coğrafyanın değerini bilmenin denizcilik kültürünü geliştirmekle mümkün olacağını söylemek yerinde bir tespit olacaktır.

Deniz, insan ruhunda derin izler bırakan ve hayal gücünü besleyen bir yaşam alanıdır. İnsanlık tarihinin en eski kültürlerine ev sahipliği yapmış olan deniz, edebiyat dünyasında da farklı dönemlerde kalıcı izler bırakmıştır. Jules Verne'in *Denizler Altında Yirmi Bin Fersah*, Daniel Defoe'nun *Robinson Crusoe* ve Herman Melville'in *Moby Dick*

gibi eserleri, bu ilhamın örnekleri arasında sayılabilir. Türk edebiyatında ise Halikarnas Balıkcısı'nın eserleri, deniz temasını ön plana çıkararak önemli bir yer tutar.

Müzik, tıpkı edebiyat gibi denizcilikte önemli bir yere sahiptir. Denizin güzelliklerine duyulan hayranlığın melodiler ve sözlerle dışa vurumu olarak değerlendirilebilir. Pek çok eserde "Boğaziçi", "Adalar" ve "Bahriye" gibi kelimeler ön plana çıkarılarak denizin etkileyici yönleri sanatla buluşturulmuştur.

Denizcilik kültürünün yaygınlaşmasında en önemli araçlardan biri şüphesiz sinema ve televizyondur. Birçoğumuz, denizcilere ait ritüelleri ve deniz hayatını bu filmler aracılığıyla öğrenmişizdir. *Potemkin Zırhlısı* ve *Titanik* gibi filmler, denizcilik kültürünün önemli temsilcileri olarak hayatımıza yerleşmiş eserler arasında sayılabilir.

Denizcilik kültürünün ayrılmaz diğer bir parçası ise batıl inançlar ve ritüellerdir. Bu inanç ve ritüeller, denizcilerin karşılaştıkları tehlikeli durumlarla başa çıkma yolları olarak ortaya çıkmıştır. Açık denizlerde yaşanan belirsizlikler ve doğanın güçlerine karşı duyulan çaresizlik, denizcileri farklı inanışlara ve uygulamalara yönlendirmiştir. Kimisi, uğur getirdiğine inandığı bir eşyayı yanında taşıırken kimisi ise koruyucu bir etkisi olduğuna inanarak dövme yaptırmıştır. Bu tür inançlar ve ritüeller, sadece bireysel birer güvence sağlamakla kalmamış, aynı zamanda denizciler arasında ortak bir kültürel miras oluşturarak topluluk ruhunu da güçlendirmiştir.

Bir toplumun kültürünü, mutfağına bakarak da anlamak mümkün olacaktır. Her toplum, kendine özgü bir yemek ve mutfak kültürüne sahiptir. Ancak, bazı toplumlar doğanın sunduğu ürünleri öyle bir şekilde işleyip şekillendirmiştir ki, bu durum yemek kültürlerini yalnızca bir ihtiyaç olmaktan çıkararak aynı zamanda estetik bir değer, keyif ve sanatın bir yansıması haline getirmiştir (Akkor ve Çakmakçı, 2013: 112). Bir toplumun kültürünün mutfağına yansıdığı göz önüne alındığında, denizle iç içe olan bir kültürün mutfağında deniz ürünlerinin önemli bir yer tutması kaçınılmazdır (Bucak ve Taşpınar, 2014: 552). Bu büyük imparatorluğun üç tarafının da denizlerle çevrili olması ve çok sayıda akarsu ve göllerin yer alması, su ürünlerinin çeşitliliğini dolayısıyla deniz mutfak kültürünün zenginleşmesini sağlamıştır (Marianna, 2005: 58). Bu kadar çok su ürününün yer aldığı coğrafyada pişen birçok yemek, balıklarla şekillenmiştir.

Türklerde tarihsel süreç içinde şekillenen denizcilik kültürü, coğrafi konumun getirdiği zorunluluklar ve erken dönemlerden itibaren sürdürülen ticaret, korsanlık ve

savaş faaliyetleriyle organik bir şekilde gelişmiş ve toplumsal yapının ayrılmaz bir parçası haline gelmiştir. Buna karşılık Rusya’da denizcilik kültürünün oluşumu, tarihsel olarak daha geç bir dönemde, büyük ölçüde yukarıdan aşağıya gerçekleştirilen devlet politikaları ve askerî hedefler doğrultusunda inşa edilmiştir. Bu bağlamda, Rus denizciliğinin temelleri, spontane bir kültürel birikimden ziyade, modernleşme süreci içerisinde özellikle Çar I. Petro’nun girişimleriyle şekillenen planlı ve kurumsal bir dönüşümün sonucu olarak ortaya çıkmıştır. Rusya’da denizcilik kültürü, öncelikle askerî deniz gücü oluşturma gerekliliği üzerinden yapılandırılmış; sivil ve kültürel yönleri ise bu askerî temel üzerine sonradan eklenmiştir. Bu durum, Rus denizcilik anlayışının Türk denizcilik geleneğinden ayrıldığı önemli yapısal farklılıklardan birini teşkil etmektedir.

Rusya’da demokratik gelişmelerle birlikte bireyin genel kültür düzeyinin yanı sıra yönetim kültürü, üretim kültürü, ticaret kültürü ve tarım kültürü gibi alanlarda da gelişim teşvik edilmektedir. Aynı şekilde, askerî denizcilik kültürü de bu gelişimin önemli bir parçasıdır.

Tarihsel olarak bakıldığında, denizcilik kültürünün gelişimi yelkenli filo dönemine kadar uzanmaktadır (Suhotski, 2007: 4). O dönemde geminin dış görünümü, yelkenlerin düzeni ve mürettebatın manevra yapma becerisi yüksek denizcilik kültürünün bir göstergesiydi. Zamanla bu becerilere, topçuluk (silah kullanma sanatı) da eklenmiştir.

Rus donanmasında her gemi, yalnızca bir savaş aracı değil, aynı zamanda devletin onurunu temsil eden bir yapıdır. Gemiye gösterilen özen, donanmanın genel seviyesini ve ahlaki değerlerini yansıtır (Radziyeski, 1984: 110). Yüksek deniz kültürüne sahip bir mürettebat, uluslararası sularda devletini en iyi şekilde temsil eder. Bu durum, yabancı limanlarda özellikle belirginleşir. Mürettebatın davranışları, halkla ilişkileri ve gemi üzerindeki genel tutumları, devletin diplomatik etkisini doğrudan etkileyebilir.

Rus denizcilik gelenekleri, denizcilik öncesi dönemlerde başlayan ritüel ve batıl inanç sistemlerine dayanır. İlk denizciler, teknolojik yetersizlikler nedeniyle yaşamlarını korumak için belirli ritüeller oluşturmuşlardır. Bu sistemler, zaman içinde teknik gelişmelere rağmen kaybolmamış, aksine gerçekliğe uyarlanarak günümüze kadar ulaşmıştır.

Günümüzde de bu gelenekler sürmektedir. Geminin hangi limana gideceği limana varana kadar seyir defterine yazılmaz. Limana ilk ayak basan kişi her zaman kaptan olur

(Tretyakova, 2007: 261). Giriş-çıkış anlarında sesli anons yapılır, top atışları tek sayıda olmalıdır. Denizaltı mürettebatı, görev boyunca tıraş olmaz, dönüşte ise kızartılmış domuz ile karşılanır. Yeni denizciler için başlangıç ritüelleri de hâlâ geçerlidir: vinçler arasında yürüme, deniz suyu içme ya da sallanarak gelen balyozu öperek durdurma gibi sınavlar uygulanır. Tüm bu görevleri başarıyla tamamlayanlar denizcilik kimliği ile ödüllendirilir.

Pazartesi günü ise mitolojik ve dini nedenlerle “kötülüklerin başlangıcı” sayılmıştır; bu nedenle denizciler “пусть выйдем в 00.03, а это уже вторник” (00.03’te çıkarız, bu ise Salı’dan sayılır) gibi uygulamalara başvurmuştur (Kabanova, 2008: 3). Buna karşılık, pazar günü denize açılmak hayırlı kabul edilir: “в воскресенье поплывешь – никогда не пропадешь.” (Pazar günü açılırsan asla kaybolmazsın).

Bir diğer gelenek, gemiye at nalı çakılmasıdır (Dıgalo, 1985: 144). Bu uygulama hâlâ kaptan köşküne, direklere veya kamaralara yapılmaktadır. Ayrıca “kadın uğursuzluk getirir” inancı da sürmektedir.

Deniz ve denizcilik, bir toplumun kültürünün birçok yönünü, müzikten sinemaya, edebiyatından mutfağına kadar derinden etkiler. Toplumların coğrafi koşullarına bağlı olarak şekillenen kültürler, denizle kurdukları ilişkiyle daha da zenginleşir. Bu bağlamda, denizcilik kültürünün sadece denizle doğrudan temas eden bireyleri değil, aynı zamanda tüm toplumu etkileyen bir güç olduğu söylenebilir. Denizcilik kültürünün temel taşlarından biri, denizin insan yaşamındaki vazgeçilmez rolünün fark edilmesidir. Gürdeniz (2022: 32)’in de belirttiği gibi, deniz bilinci ve denizcilik kültürü, yalnızca bir ihtiyaç değil; aynı zamanda bir devletin ulusal gücünün ve halkın karakterinin ayrılmaz bir parçasıdır. Sonuç olarak; denizcilik kültürü, bir toplumun yaşamını şekillendiren dinamik bir yapıdır.

2.3. DENİZCİLİK DİLİ

Denizcilik dili; tarihsel olarak dünya ticaretinin, savaşlarının ve keşiflerinin deniz yoluyla yapılması nedeniyle gelişmiş, küresel bir iletişim dilidir. Bu dilin oluşumu, denizde güvenli ve etkin iletişimi sağlamak, uluslararası ticareti kolaylaştırmak ve denizcilikteki karmaşık operasyonları yönetmek amacıyla şekillenmiştir.

İngilizce, İspanyolca, İtalyanca, Fransızca ve Rusça gibi diğer denizcilik dilleri arasında, kullanım yaygınlığı göz önüne alındığında, denizde uluslararası iletişim dili işlevi görmektedir. Günlük konuşmadan yazılı ve sözlü bilgi aktarımına, belgelerden bilimsel sunumlara kadar uzanan geniş bir yelpazede iletişim aracı olarak büyük ölçekte gelişim göstermiştir.

Araştırmacı K. Pejaković (2015: 112)’e göre İngilizcenin aksine, yerel denizcilik dilleri küresel denizcilik iletişimde önemli bir role sahip değildir. İşlevi yalnızca yerel kullanım alanıyla sınırlıdır. Gelişimsel olarak özgün bir yapıya sahip olan denizcilik dili hem dilbilimciler hem de denizcilik uzmanları için ilgi çekici bir inceleme konusudur. Bu dilin temel özelliği, geçmiş yüzyıllarda özellikle İtalyanca, günümüzde ise büyük ölçüde denizcilik İngilizcesinden yapılan alıntılarla şekillenmesi ve buna karşın yerel ifadeleri koruma çabasıyla zenginleşmesidir. Ayrıca günümüz denizci dili, Adriyatik kıyılarının tamamından gelen sözcük mirasına dayanmakta; bu da dile anlamsal ve üslupsal zenginlik, çeşitlilik ve esneklik kazandırmaktadır.

Denizcilik dilinin büyük bir kısmı, İngiltere’nin denizcilik gücünün zirvede olduğu dönemde İngilizce terimler üzerine kurulmuştur. Bostan (2008: 207), 17. ve 18. yüzyıllarda İngiltere’nin dünya ticareti üzerindeki hakimiyeti ve denizcilikteki öncü rolü nedeniyle, İngilizce denizcilik terimlerinin küresel ölçekte kabul görmeye başladığını belirtmiştir. Ancak gerek donanma gerekse ticaret filolarında kullanılan denizci dili olarak adlandırdığımız terimlerin bir sentezden oluştuğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bu dilde kültürler arası ödünç kelime alışverişi yaşanmıştır (Pultar, 2019: 7). Örnek verecek olursak: *lif* (Arapça), *tersane* (Cenevizce), *usturmaça* (İtalyanca) dillerindedir.

Rusçadaki denizcilik terimleri ise tarihsel olarak hem yerli Slav kökenli kelimelerden hem de yabancı dillerden yapılan alıntılardan oluşmuştur. Özellikle I. Petro döneminde Batı Avrupa denizcilik sistemlerinden büyük ölçüde etkilenilmiştir (Yakovlev, 2021:22). I. Petro’nun Hollanda, İngiltere ve Almanya’daki gözlemleri sonucunda Rusya’da modern bir donanma kurulmuş ve bu süreçte pek çok denizcilik terimi Felemenkçe, Almanca, İngilizce ve Fransızcadan doğrudan ya da uyarlanarak Rusçaya geçmiştir. 19. ve 20. yüzyıllarda ise bilimsel gelişmelerle birlikte yeni teknik kavramlar türetilmiş; bazı terimler birleşik sözcükler ya da anlam genişlemesi yoluyla

oluşturulmuştur. Günümüzde ise Rus denizcilik dili, uluslararası terminolojiyle büyük ölçüde uyumlu, standartlaşmış ve teknik bir yapı kazanmıştır.

Denizcilik dilinin modern anlamda standartlaşması, 20. yüzyılda International Maritime Organization¹ (IMO) tarafından gerçekleştirilmiştir. IMO, denizcilik operasyonları sırasında kullanılan dilin yanlış anlaşılmalara yol açmaması için Standard Marine Communication Phrases (SMCP)² adını verdiği bir dizi terim ve ifadeyi 2001 yılında yayımlamıştır (IMO, 2001: 11). Bu standart cümleler, uluslararası sularda faaliyet gösteren gemi mürettebatının farklı diller konuşmalarına rağmen, ortak bir dil üzerinden etkin iletişim kurmasını sağlamaktadır.

Denizcilik dilinin oluşum süreci çok uluslu bir etkileşim ve denizcilik operasyonlarıyla doğrudan ilgilidir. Farklı kültürler ve milletler arasındaki ticari, askeri ve keşif faaliyetleri, bu dilin gelişmesine katkı sağlamıştır. Örneğin, Akdeniz’de kullanılan birçok denizcilik terimi, İtalyanca, İspanyolca ve Fransızca kökenlidir. Bu dillerden alınan terimler diğer denizci milletler tarafından da benimsenmiştir.

Günümüzde denizcilik dili hem ulusal hem de uluslararası düzeyde büyük ölçüde standartlaşmış ve teknik bir yapıya kavuşmuştur. Uluslararası deniz taşımacılığının artışı ve küresel gemicilik faaliyetlerinin genişlemesiyle birlikte, denizcilik terimleri genellikle İngilizce başta olmak üzere, ortak bir dil çerçevesinde kullanılmaktadır. Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO) tarafından belirlenen standart terimler, farklı ülkelerde benzer anlamlarla kullanılmakta, bu sayede deniz üzerindeki iletişimde hata riski minimuma indirilmektedir. Ancak, ülkeler kendi dillerindeki karşılıkları da kullanmaya devam etmekte, ancak bu terimler genellikle uluslararası standartlarla uyumlu olacak şekilde düzenlenmektedir. Teknolojik gelişmeler, otomasyon sistemleri ve dijitalleşme gibi faktörler, denizcilik diline yeni terimler kazandırarak dilin teknik yönünü daha da ön plana çıkarmıştır. Günümüzde denizci dili, köklü bir geleneksel terminolojiye sahip olmakla birlikte, modern denizcilik ihtiyaçlarına da cevap verecek şekilde sürekli olarak evrilmektedir.

¹ Uluslararası Denizcilik Örgütü’nün kısaltmasıdır ve küresel denizcilikte emniyet ve güvenliğin sağlanması ile gemilerin neden olduğu deniz ve atmosfer kirliliğinin en aza indirilmesiyle görevlidir.

² Standart Deniz İletişimi İfadeleri’nin kısaltmasıdır ve uluslararası toplumlar tarafından denizde kullanılmak üzere desteklenen İngilizce dilindeki bir dizi anahtar ifadedir.

Bu evrimde, yapay zekanın rolü giderek artmaktadır. Yapay zekâ, denizcilik dilinde hem iletişimde hem de terminoloji üretiminde önemli bir araç haline gelmiştir. Yapay zekâ, denizcilik eğitimi ve öğretimine entegre edildiğinde sektördeki çeşitli eksiklikleri gidermeye yardımcı olmakta; öğretim yöntemlerini geliştirmekte ve yeni öğrenme yaklaşımlarını beraberinde getirmektedir. Örnek verecek olursak, *The Maritime and Naval English Guide* adlı sohbet robotu interaktif rol yapma senaryoları, telsiz konuşmaları için ses tanıma ve teşvik edici geri bildirimler sunarak denizcilik personelinin iletişim becerilerini geliştirmeyi amaçlamaktadır (Troukhanova, 2024: 359). Kullanıcılar, acil çağrı veya gemiden-gemiye iletişim gibi senaryoları simüle ederek gerçek iletişim kabiliyetlerini artırabilmektedirler.

Ayrıca, yapay zekâ sistemleri; seyir güvenliği, gemi yönetimi, bakım sistemleri ve yük operasyonlarında kullanılan teknik terimlerin doğru, tutarlı ve bağlamsal olarak uygun biçimde kullanılmasını sağlamak amacıyla metin analizi, sınıflandırma ve öneri sunma gibi işlevler görmektedir. Dijital denizcilik sözlükleri, yapay zekâ sayesinde sürekli olarak güncellenmekte ve yeni terimlerin oluşturulmasında dilsel ve teknik bağlam analizlerinden faydalanılmaktadır. Yapay zekâ, denizcilik dilinin daha sistematik, erişilebilir ve dinamik bir hale gelmesine katkı sağlarken, terminolojinin global düzeydeki standartlarla uyumlu ve teknolojik gelişmelerle uyumlu olmasına da olanak tanımaktadır.

Yukarıda ele alınan veriler ışığında, denizcilik dilinin oluşumunda, tarihsel sürecin etkisiyle farklı dillerden alınan terimlerle ilk temellerinin atıldığı görülmektedir. Denizcilik terimlerinin; Türk ve Rus dillerinde, deniz ve denizciliğin varoluşuyla birlikte şekillenen köklü bir geçmişe sahiptir. Bu terimlerin oluşumunu etkileyen faktörler; kültürel, siyasi, askeri, ticari ve dini ilişkiler gibi bir dizi dinamikten kaynaklanmaktadır. Koşullar değiştikçe bu dil de kendini geliştirmiş ve günümüzdeki halini almıştır. Bu bağlamda, Rusça ve Türkçe Denizcilik terimlerinin oluşum süreçlerini incelemek, her iki dilde yaşanan gelişmeleri gün yüzüne çıkaracaktır. Bu etkileşimlerin derinlemesine analiz edilmesi, denizcilik dilindeki benzerliklerin ve farklılıkların daha iyi anlaşılmasına olanak tanıyacaktır.

Çalışmanın sonraki bölümünde, Türkçe ve Rusça denizcilik terimlerinin oluşum süreçleri incelenecek, eşdeğerliği tespit edilecek ve oluşturulma yöntemleri analiz

edilecektir. Bu inceleme, yalnızca dilbilimsel bir çözümleme sunmakla kalmayıp, terimlerin kültürel bağlamda taşıdığı derin anlamları da ortaya koyacaktır.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRKÇE VE RUSÇA DENİZCİLİK TERİMLERİNİN EŞDEĞERLİĞİ, OLUŞUM SÜREÇLERİ VE YAPILANDIRMA YÖNTEMLERİ

3.1. TÜRKÇE DENİZCİLİK TERİMLERİNİN OLUŞUM SÜRECİ

Türklerin, Orta Asya’da yaşarken denizle doğrudan ilişkili olmadıkları bilinmektedir. Ancak denizlerle çevrili yeni bir coğrafyada devlet kurmalarıyla birlikte denizcilik zorunlu bir uğraş haline gelmiştir. Denizcilik, ekonomik, siyasi, sosyal ve kültürel açılarından önemli bir yer edindi. Türkler, başlangıçta denizcilik konusunda deneyimsiz olduklarından, bu mesleği denizcilikte öncü olan Yunan ve İtalyanlar gibi milletlerden öğrenmişlerdir (Parlar, 2022: 358). Bu nedenle, denizcilik terminolojisinin temel kelime dağarcığında yabancı kökenli kelimelerin yoğunluğu dikkat çekmektedir.

Türk devletlerinin denize uzak coğrafyalarda yaşam sürmeleri elbette ki dilin söz varlığına da yansımıştır. Örneğin Türkçenin söz varlığında atıcılık terimlerinin hem sayıca fazla olması hem de yabancı dilden alıntılanmalarının denizcilik terimlerinden az olması Türklerin yaşadıkları coğrafya ve buna bağlı olarak gelişen yaşam şekilleriyle izah edilebilir. Türkler için “denizcilik”, Anadolu Yarımadası’na göçten çok sonraları bir uğraş haline geldiğinden, denizciliğe dair Türk dilinin söz varlığında bulunan pek çok terim, tarihte denizcilikle ünlenmiş uluslardan alıntılanmış ve Türkçe’ye uyarlanmıştır (Yarkın, 2018: 64). Buna bağlı olarak da bugün denizcilik terimlerinin içinde İtalyanca ve Venedikçe başta olmak üzere çokça batı kökenli sözcüğün bulunması şu şekilde açıklanabilir: Asya’dan göç eden Türkler, ilk önceleri Anadolu Yarımadası’nın iç bölgelerine yerleştiklerinden uzunca bir süre deniz ve denizcilikle hiçbir ilişkileri olmamıştır. Türklerin, Selçuklar adı altında ilk kez denizle tanışmaları 13. yüzyılda, Akdeniz’de Alanya ve Antalya liman kentleri ile Karadeniz’de Sinop’un ele geçirilmesi sonucunda başlamıştır. Bu bağlamda, güneyde İtalyan/Cenevizli tüccarlarla başlayan ilişkiler, Venedik dili ve İtalyancada yer alan birçok terimin kazanılmasına, günlük konuşma içerisinde kullanılmalarına neden olmuştur (Yarkın, 2018: 65).

Her ne kadar bir Türk dilinde Akdeniz denizcilik terimlerine dair en erken kayıtlar Kıpçak boylarının 13. ve 14. yüzyıllarda Akdeniz ile kurduğu ilk temaslara dayansa da

bu etkileşimlerin Oğuz Türkçesinde bir denizcilik terminolojisinin oluşumu üzerinde belirgin bir etkisi olmadığı görülmektedir (Kahane vd., 1958: 4). Anadolu'nun ana kıyı bölgelerinin, Selçuklu ve erken Osmanlı dönemlerinde 14. yüzyıla kadar Türk hâkimiyetinde olmaması, bu dönemin denizle tamamen bağlantısız olduğu anlamına gelmemektedir.

Türkçede bazı kelimeler, zamanla kara yaşamına ait anlamlarını genişleterek denizcilik bağlamında kullanılmaya başlanmıştır (Kahane vd., 1958: 6-7). Örneğin, “alçak” kelimesi başlangıçta fiziksel bir konumu ifade ederken zamanla “ufuk” anlamında kullanılmıştır. “burun” kelimesi insan yüzündeki organı tanımlarken, coğrafi bir terim olarak “çıkıntı, kıyı uzantısı” anlamını kazanmıştır. “yatak” kelimesi başlangıçta “yatılacak yer” olarak kullanılırken, zamanla “demirleme yeri” anlamında benimsenmiştir. “doldurmak” fiili başlangıçta “bir şeyi doldurmak” anlamına sahipken, denizcilikte “gerginleştirmek” anlamında kullanılmaya başlanmıştır. “kullanmak” fiili genel anlamıyla “bir şeyi kullanmak” anlamına gelirken, denizcilikte “yelkenli bir gemiyi yönetmek” anlamına evrilmiştir.

14. yüzyıla ait Eski Osmanlı metinlerinde Yunanca kökenli yalnızca dört kelime kaydedilmiştir: “foryaz” kuzey veya kuzeydoğu yönünü ifade ederken, “iskele” gemiye biniş ve iniş için kullanılan bir tahta köprüyü tanımlamaktadır. “Kürfüz” kelimesi körfez veya büyük koy anlamında kullanılmış, “limun” ise liman anlamına gelmiştir (Kahane vd., 1958: 10).

İstanbul'un fethedilmesiyle Osmanlılar, Karadeniz ve Ege Denizi'ni kontrol altına alarak Balkanlar ve Anadolu'da dengeli bir hâkimiyet sağlamışlardır (Kahane vd., 1958: 13). Ancak, Peloponez'in önemli liman şehirleri ve adaların büyük bir kısmı hâlâ Venedik ve Ceneviz yönetimi altında kalmıştır. Osmanlı donanması, bu dönemde önemli ölçüde gelişmiş ve yüzyılın sonuna gelindiğinde ilk kez Venedik filosuyla rekabet edebilecek seviyeye ulaşmıştır. Osmanlı denizciliğinin gelişimine İtalyan gemi yapımcıları katkıda bulunurken, Yunanlılar, Türklerin balıkçılık ve kıyı seyrüseferi konusunda ustalaşmasında önemli bir rol oynamıştır. Bu süreçte, özellikle Venedik lehçesi ve Pontus Yunancası başta olmak üzere, İtalyanca ve Yunanca kökenli terimlerden alınan kelimelerle denizcilik terminolojisi önemli ölçüde zenginleşmiştir (Kahane vd., 1958: 15). Bu döneme ait Osmanlı kaynaklarındaki denizcilik terimleri hâlâ oldukça sınırlı olup,

genellikle savaş gemilerinin listelerini, vergilendirme unsurlarını ve kanun koleksiyonlarını içeren arşiv belgelerinde yer almaktadır.

15. yüzyıla ait, özellikle Yunanca kökenli terimler, rüzgârlar, limanlar, gemi türleri, denizcilik aletleri ve deniz savaşıyla ilgili kelimeleri içermektedir. 14. yüzyıldan beri kaydedilen Yunanca kökenli kelimeler arasında fener, iskele, limun, foryaz, sandal, kadirga gibi terimler bulunmaktadır. Venedik İtalyancasından geçen kelimeler arasında *kapudan* ‘kaptan’ (*capitan*), *barça* ‘bir tür tekne’ (*barza*), *kalyon* ‘büyük savaş gemisi’ (*galion*), *iskandil* ‘iskandil kurşunu’ (*scandiglio*) bulunmaktadır (Kahane vd., 1958: 481). Bu dönem, Osmanlı İmparatorluğu’nun Akdeniz ve Karadeniz’deki kara ve deniz gücünün zirveye ulaştığı dönemi işaret etmektedir. 15. yüzyılın sonunda, Ege’deki Venedik adaları, Rodos, Sakız Adası ve Kıbrıs Osmanlılar tarafından fethedilmiş veya işgal edilmiştir. Aynı zamanda, İspanya’dan gelen önemli demografik akış, yani 1501’de Katolik Krallar tarafından Müslüman nüfusun sürülmesi ve Anadolu’daki dini sınırların kaybolması, farklı dilsel geçmişe sahip kıyı bölgelerinden gelen erkeklerin yeni Türk denizcilik imparatorluğunda kariyer yapmak için başvurmalarına yol açmış, bunların çoğu da korsan olarak görev almıştır (Kahane vd., 1958: 18). Bu akış sayesinde, İtalyanca ve Yunanca unsurların Osmanlı denizcilik dilindeki varlığı pekişmiş ve diğer yandan, Türkçe kendi denizcilik terminolojisini geliştirmemiştir. Bununla birlikte, çoğu korsan ve donanma mürettebatı, Türk olmayan kökenli mürtetler olmasına rağmen, Türkçe, gemilerde ana dil olarak kalmış ve böylece Arapça başta olmak üzere Türk olmayan deniz terimlerinin daha da yayılmasına aracılık etmiştir.

Osmanlı Devleti’nin denizlerdeki hâkimiyetinin artmasıyla, Türklerin denizcilik faaliyetlerinde önemli ilerlemeler kaydettiği gözlemlenmiştir (Bostan, 2009: 327). 16. yüzyılın ilk yarısında, Osmanlılar geçmişten gelen bilgileri kendi kültürleriyle harmanlayarak denizcilik alanında özgün ve güçlü bir konuma ulaşmışlardır. Bu dönemde, Osmanlı devletinin özellikle denizcilik alanındaki siyasi, ekonomik ve sosyal gelişimi, denizcilik terimleriyle ilgili mevcut kaynakların büyük bir miktarda bulunmasında kendini göstermektedir. Bu alandaki en önemli eserler, ünlü *Kitâb-ı Bahriye* ve *Muhîr* olarak öne çıkmaktadır (Kahane vd., 1958: 22-24). Ayrıca, kanun kitapları veya idari belgeler gibi arşiv materyalleri de ek kaynaklar olarak hizmet etmektedir. Buna ek olarak, bu döneme ait pek çok Osmanlı şiir metni, şaşırtıcı bir şekilde denizcilik terimleri için değerli materyaller sunmaktadır.

18. yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun siyasi gerilemesi ve coğrafi statik durumu nedeniyle denizcilik terminolojisi daha fazla gelişim göstermemiştir. Yeni tür büyük yelkenli gemilerin tanıtılmasıyla bu gemilerin isimleri benimsenmiş, ancak galera türü gemiler ve onlara bağlı terimler geçerliliğini kaybetmiştir; yine de yelkenli gemiler ve savaşla ilgili çok az yeni kelimeye ihtiyaç duyulmuştur (Kahane vd., 1958: 30). Bununla birlikte, 17. yüzyıl ve 18. yüzyıl kaynakları, aksesuarlar ve tersanelerle ilgili daha fazla terim içermektedir. 1776'da kurulan deniz mühendisliği okulu ve 1795'te eklenen seyir bölümü için Avrupa'dan, özellikle Fransa'dan eğitmenler ve teknisyenler getirilmiştir. Donanmanın batılılaşması, İtalyancanın önemini azaltmış ve ortak dilin çöküşünün başlangıcını işaret etmiştir. Sadece balıkçılık terminolojisi, çoğunlukla Yunanca olarak kalmıştır. 18. yüzyıl, önemsiz birkaç denizcilik hesabı ve belgesi dışında önemli bir kaynak eklememiştir.

Türkçe denizcilik terimlerinin oluşum süreci, Türklerin denizle karşılaşmalarına paralel olarak gelişmiş ve büyük ölçüde yabancı dil etkisiyle şekillenmiştir. Başlangıçta denizcilikten uzak bir kültür yapısına sahip olan Türkler, Anadolu'ya yerleşmeleriyle birlikte denizcilikle tanışmış, özellikle Yunanca, İtalyanca, Venedikçe, Arapça gibi dillerden çok sayıda terimi ödünç almıştır. Osmanlı döneminde artan denizcilik faaliyetleriyle birlikte bu terimler kurumsallaşmış, *Kitâb-ı Bahriye* gibi eserler aracılığıyla yazılı dile de aktarılmıştır. Ancak terimlerin büyük kısmı alıntı yoluyla kazanılmış, Türkçenin bu alandaki üretkenliği sınırlı kalmıştır. Yine de bazı yerli kelimeler, anlam genişlemesi yoluyla denizcilik bağlamında teknik kullanıma kavuşmuştur. Bu süreç, Türk denizcilik terminolojisinin çok dilli ve tarihsel olarak katmanlı bir yapı kazanmasına yol açmıştır.

3.2. RUSÇA DENİZCİLİK TERİMLERİNİN OLUŞUM SÜRECİ

Rus denizcilik terimlerinin ortaya çıkışı, Eski Rus dönemine kadar uzanmaktadır. Eski Rus metinleri ve tarihî kaynaklar, askeri denizcilik terminolojisinin, Eski Rusçadaki denizcilik ve kara ordusuna ait askeri kelime dağarcığı temelinde şekillenmeye başladığını göstermektedir (Gorban, 2008: 161). Ancak bu dönemde henüz özgün bir askeri denizcilik terminolojisi geliştirilmemiştir. Bunun temel nedeni, Eski Rusların denizcilik faaliyetlerinin çoğunlukla nehircilik ve kabotaj taşımacılığı ile sınırlı olmasıdır.

Tarihçilere göre, yerli deniz kuvvetleri bağımsız ve özgün bir şekilde gelişmiş olup, oluşumu ticari deniz taşımacılığı ile bağlantılıdır. Diğer ülkelere giden gemiler yalnızca ticari bir işlevi değil, aynı zamanda askeri-savunma işlevini de yerine getirmekteydi (Viskovatov, 1994: 17). Bu faktörler, Rus dilindeki denizcilik terimlerinin oluşumunu belirlemiştir.

Rusların Bizans ile ilişkileri, denizcilik terimlerinin oluşumuna önemli bir katkı sağlamıştır. Bu dönemde, корабль (korabl') "gemi", парус (parus) "yelken", якорь (yakor') "çapa" gibi Yunanca kökenli terimler Rusçaya girmiştir (Smorgonskiy, 1936: 55). Bu terimler ya doğrudan Yunancadan ödünç alınmış ya da daha önce var olan ve onlarla benzer ses yapısına sahip Eski Rusça kelimelerle örtüşerek gelişmiştir (Gudziy, 1962: 7-9). Eski Rus metinlerinde, Rusların diğer kavimler ve halklarla yaptığı deniz savaşlarına dair kayıtlar yer almakta ve bu belgelerde hem askeri hem de denizcilik terimlerinin birlikte geçtiği görülmektedir.

Özgün bir askeri denizcilik terminolojisi sisteminin oluşumu, 17. yüzyılın sonu ile 18. yüzyılın başlarında düzenli bir Rus savaş filosunun kurulmasıyla gerçekleşmiştir. Bu süreç, büyük ölçüde I. Petro'nun reformları ile şekillenmiştir (Yakovlev, 2021: 21). 1697 yılında, I. Petro Batı Avrupa ülkelerinin ileri seviyedeki denizcilik bilgilerini öğrenmek amacıyla Hollanda ve İngiltere'yi ziyaret etmiştir. Rusya'dan 100 genç, gemi inşası, navigasyon ve diğer denizcilik alanlarında eğitim almak üzere bu ülkelere gönderilmiştir. Bu dönemde Felemenkçe, İngilizce, Almanca ve İtalyanca dillerinden yoğun bir şekilde terimler ödünç alınmıştır. Özellikle gemi donanımıyla ilgili terimler büyük ölçüde Felemenkçeden, gemi inşasıyla ilgili terimler ise çoğunlukla İngilizceden alınmıştır.

Bu dönemde, Rus donanmasının ilk kaptanları Hollandalı, İngiliz, Danimarkalı, Venedikli ve Yunan denizciler arasından seçilmiştir (Yakovlev, 2021: 23). Bu yabancı uzmanlar, sadece denizcilik bilgi ve geleneklerini değil, aynı zamanda Avrupa denizcilik terminolojisini de Rusya'ya taşımıştır.

I. Petro döneminde denizcilik faaliyetlerinin gelişmesinin başlıca sebepleri arasında, deniz sınırlarını güçlendirme ve ticaret ilişkilerini genişletme isteği olmuştur. I. Petro'nun katkılarıyla, Matematik ve Navigasyon Bilimleri Okulu, Topçuluk Okulu, Askeri Mühendislik Okulu, Tercümanlar Okulu ve Denizcilik Akademisi kurulmuştur

(Yakovlev, 2021: 22). Bu kurumlarda, Rus deniz subayları ve mürettebatı eğitilmiş, yabancı terminoloji kalıcı hale gelmiştir.

1720 yılına kadar, Rus denizcilik terminolojisine 3 binden fazla yabancı kelime, özellikle Felemenkçe ve İngilizceden girmiştir (Gorban, 2007: 179). Ancak bu tarihten sonra yabancıların Rus donanmasında görev yapması sınırlandırılmış ve yerli denizcilerin eğitimi öncelik kazanmıştır.

18. yüzyıldan sonraki dönemler, askeri denizcilik terminoloji sisteminin gelişimi, mükemmelleştirilmesi ve modernizasyonu sürecine sahne olmuştur. Bu süreç, bir yandan filonun gelişimi ve modernizasyonu gibi dil dışı faktörler, diğer yandan terminoloji sistemindeki üst-alt kavram ilişkilerinin gelişimi gibi dil içi faktörlerle şekillenmiştir. 20. yüzyılda askeri denizcilik dili terminoloji sistemi hem niceliksel hem de niteliksel olarak önemli ölçüde değişmiştir. Bu sistemin yapısal özellikleri arasında tek kelimelik adlandırmalar, isim tamlamaları ve isim bileşikleri öne çıkmaktadır. 18-19. yüzyıllarda Rusçaya giren ve tamamen uyum sağlayan terimler, modern askeri denizcilik terminolojisinin temelini oluşturmaktadır.

18. yüzyıldan itibaren, Rus askeri denizcilik terminolojisi gelişmeye, modernleşmeye ve sistematik hâle gelmeye başlamıştır. Terminoloji sistemindeki üst-alt kavram (hiperonomi-hiponomi) ilişkileri gelişmiş, terimler arasında daha net bir hiyerarşi oluşmuştur. 19. yüzyılda, Rusçaya giren yabancı terimler büyük ölçüde benimsenmiş ve standartlaşmıştır (Gorban, 2005: 13-17). Bu dönemde askeri denizcilik terminolojisi, monoleksem (tek kelimelik adlandırmalar), isim tamlamaları ve isim bileşikleri gibi yapısal özellikler kazanmıştır. 20. yüzyılda, askeri denizcilik dilinde mesleki jargonlar aktif olarak oluşmaya başlamıştır. Bu durum, askeri denizcilik hizmetinin kendine özgü nitelikleriyle doğrudan ilişkilidir.

Teknolojik yeniliklerle birlikte, gençlik ve suç argoları da denizcilerin dilinde giderek yaygınlaşmıştır. Ancak dilin temel yapısı, hâlâ I. Petro zamanında kurulan düzenli deniz filosunun terminolojisine dayanmaktadır. Modern Rus askeri denizcilik terminolojisi, tarihsel gelişim süreci boyunca şekillenen bir yapıya sahiptir. Dilde ekonomiklik ve güçlü anlatım gibi özellikler, askeri denizcilik terminolojisinin belirgin unsurlarındandır.

Bir diğerk belirgin özellik, askeri denizcilerin davranışlarında ve dilinde, denizcilik dışındaki kişilere karşı duyulan küçümseme arzusudur (Yakovlov, 2023: 24). Bunun kanıtı olarak, denizciler tarafından sıkça söylenen şu tür deyimler verilebilir: “*кто в море не бывал, тот горя не знавал*” (Denizde bulunmayan, dertleri bilmez), “*то в море не был, тот не знает цены берега*” (Denizde olmayan, kıyının kıymetini bilmez), “*женщина на корабле – к беде*” (Gemide kadın, felakettir) Askeri günlük konuşmalara da yerleşmiş birçok deyim bulunmaktadır. Örneğin: “Плавали – знаем” (Yüzdük, biliyoruz): zor durumlardan geçmiş birinin tecrübeli olduğunu vurgular. “Все. Приплыли.” (Tamam, geldik): umutsuz bir durumu ifade eder.

Bu tür deyimler ve gelenekler, denizcilerin sert koşullarına, arkadaşlık bağlarına, mizahlarına ve zorlayıcı görevlerine dayanmaktadır. Zamanla bu gelenekler, halk arasında da yaygınlaşmış, kültürün bir parçası haline gelmiştir. Denizin zorlayıcı ve tehlikeli doğası, bu tür dilsel ifadeleri şekillendirmiştir, bu yüzden gemicilikle ilgili pek çok deyim ve gelenek günlük yaşamda hala etkisini sürdürmektedir.

Denizcilik terimlerinin halk arasında yaygınlaşması, Rus toplumunun askeri denizcilik geçmişiyle olan derin bağıny yansıtmaktadır (Yakovlov, 2023: 25). Günümüzde de bu terimler, yalnızca denizciler tarafından değil, geniş halk kitleleri tarafından da kullanılmaktadır.

Rusça denizcilik terminolojisinin oluşum süreci, Eski Rus döneminde nehircilik ve kabotaj taşımacılığına dayalı sınırlı denizcilik faaliyetleriyle başlamış, zamanla askeri ve ticari ihtiyaçlar doğrultusunda zenginleşmiştir. Başlangıçta Yunanca kökenli kelimeler Bizans etkisiyle dile girerken, 17. yüzyılın sonlarında I. Petro’nun Batı Avrupa ile kurduğu ilişkiler sonucunda Rusça denizcilik terminolojisine Felemenkçe, İngilizce, Almanca ve İtalyanca kökenli çok sayıda terim katılmıştır. I. Petro’nun reformlarıyla birlikte kurumsal bir filo ve eğitim sistemi oluşturulmuş, bu da terminolojinin sistematik bir yapıya kavuşmasını sağlamıştır. 18. ve 19. yüzyıllarda bu terimler benimsenmiş, yapılandırılmış ve modernize edilmiştir. 20. yüzyıldan itibaren ise teknolojik gelişmeler, mesleki jargonlar ve halk deyimleri aracılığıyla terminoloji hem genişlemiş hem de halk diliyle iç içe geçmiş; böylece Rus askeri denizcilik dili, tarihsel, toplumsal ve kültürel katmanları barındıran dinamik bir sistem hâline gelmiştir.

Sonuç olarak, Türkçe ve Rusça denizcilik terimlerinin oluşumu, her iki toplumun tarihsel gelişim süreçleri, kültürel temasları ve denizcilik faaliyetleri doğrultusunda şekillenmiştir. Türkçede, denizcilikle geç tanışılması ve bu alanın büyük ölçüde dış etkileşimle gelişmesi sebebiyle, terminolojinin önemli bir bölümü Yunanca, İtalyanca ve Arapça kökenli alıntı kelimelerden oluşurken; Rusçada ise Eski Rus dönemindeki sınırlı denizcilik faaliyetlerinden sonra I. Petro dönemiyle birlikte sistemli bir terminoloji oluşturulmuş ve bu süreçte Batı Avrupa dillerinden geniş ölçüde yararlanılmıştır. Her iki dilde de terimlerin oluşumunda yalnızca dil içi değil, aynı zamanda sosyo-kültürel ve tarihsel etkenler belirleyici olmuştur.

Çalışmanın devamında, Türkçe denizcilik terimlerinin Rusçadaki karşılıkları ele alınacak, her iki dildeki terimlerin yapısal özellikleri ve oluşturulma yöntemleri karşılaştırmalı olarak analiz edilecektir.

3.3. TÜRKÇE VE RUSÇA DENİZCİLİK TERİMLERİNİN KARŞILIKLARI

Denizcilik, teknik boyutu kadar kültürel ve tarihsel yönleriyle de çok katmanlı bir alandır. Bu bağlamda, denizcilik terminolojisi farklı diller arasında yalnızca kelime düzeyinde değil, aynı zamanda kavramsal düzeyde de önemli benzerlikler ve farklılıklar gösterebilmektedir. Picht ve Draskau (1985: 12)'nin bu durumu eserinde “Terimlerin anlamı yalnızca ait oldukları disiplin içerisinde değil, aynı zamanda o disiplinin dilsel, kültürel ve tarihsel bağlamı içinde şekillenir” şeklinde ifade etmiştir. Bu doğrultuda, farklı dillerdeki denizcilik terimlerinin karşılaştırılması, sadece dilsel eşdeğerlikleri değil, aynı zamanda kavramsal ve kültürel aktarımı da değerlendirmeyi gerektirir.

Bu bölümde, çalışmanın önceki kısımlarında ele alınan tarihsel ve yapısal değerlendirmeler ışığında, Türkçe denizcilik terimlerinin Rusça karşılıkları karşılaştırmalı olarak sunulmaktadır. Terimler, Zülfikar (1991: 20)'ın belirttiği şekilde uzmanlık alanlarında iletişimi mümkün kılan sistematik ve standardize edilmiş öğeler olarak değerlendirilmiş ve anlam açısından eşdeğerlik ilkesi gözetilerek eşleştirilmiştir. Amacımız, iki dil arasındaki terminolojik örtüşmeleri ve ayrışmaları ortaya koymak, çeviri sürecinde karşılaşılabilecek olası kavramsal boşlukları ve farklılıkları göz önüne sermektir.

Çalışma kapsamında belirlenen Türkçe denizcilik terimlerinin Rusça karşılıkları, tablo formatında teknik açıklamalarıyla birlikte sunulmuştur. Her iki dile ait terimlerin açıklamaları, bağlamsal kullanımlarını ve alan içindeki anlamlarını daha sağlıklı kavrayabilmek amacıyla hazırlanmıştır. Terimler arasındaki bu karşılaştırmalı yaklaşım, Türkçe ve Rusça denizcilik terminolojileri arasında yalnızca dilsel bir köprü kurmakla kalmayıp, aynı zamanda anlam düzeyinde örtüşen ya da ayrışan yönleri de ortaya koymayı hedeflemektedir.

Tablo 3.1. Türkçe Denizcilik Terimleri ve Rusça Açıklamalı Karşılıkları

A	
abli: seren ve bumba cundalarından aşağı iki tarafa inen halatlar. (Zaloğlu, 1988: 4)	оттяжка (гика): снасть, служащая для оттягивания в сторону того или иного предмета при его подъеме или спуске. (Samoylov, 1941: 588)
abluka: abluka, her tabiyetten gemilerin abluka altına alınan bir liman girişini veya deniz sahalarına girip çıkmalarını önlemek maksadıyla harp gemileri veya diğer harp vasıtaları ile denizde meydana getirdikleri karakol hattıdır. (Zaloğlu, 1988: 4)	блокада морская: вид военных действий на море, посредством которых блокирующий флот стремится не выпускать блокируемого флота противника из его баз и не допускать к его берегам и в порты торговых судов. (Samoylov, 1941: 83)
aborda: bir deniz aracının diğer bir deniz aracına bordasını vermek suretiyle yanaşması. (Zaloğlu, 1988: 5)	борт о борт: говорят о судах, когда они располагаются бортами (напр., при буксировке или у пристани) в непосредственной близости и параллельно друг другу. (Samoylov, 1941: 88)
abramak: Fırtınalı havalarda veya kaba dalgalı denizlerde gemi veya bir deniz aracının iyi bir şekilde kullanılması. (Zaloğlu, 1988: 5)	управлять кораблем: править, давая ход, направление; распоряжаться, быть распорядителем, командовать. (Samoylov, 1941: 943)

acente: gemi nakliyat şirketlerinin, gemilerini işlettikleri limanlarda gemilerine navlun temin etmek ve ticari işlerini yürütmek maksadıyla bulundurdıkları yetkili şahıslar. (Zaloğlu, 1988: 5)	агентство: первичная береговая оперативно-хозяйственная единица, обслуживающая суда и пассажиров. (Samoylov, 1941: 584)
acente ücreti: Limanlarında kaldığı sürece gemilerin her türlü işlerini gören acentelere verilen ücret. (Zaloğlu, 1988: 5)	агентское вознаграждение: плата, взимаемая морским агентством за обслуживание судна, направленного по его адресу. (Samoylov, 1941: 13)
açık deniz: kıtalar arasındaki büyük denizler. (Zaloğlu, 1988: 5)	открытое море: все морское пространство вне территориальных вод. (Samoylov, 1941: 584)
açıkta eylenmek: bir teknenin sahilden veya iskeleden ya da limandan açıkta beklemesi. (Zaloğlu, 1988: 6)	отваливать: отходить, отойти катеру (шлюпке) от стенки (пирса) или борта корабля. (Samoylov, 1941: 581)
admiraltı demiri: demir çeşidi (Zaloğlu, 1988: 6)	адмиралтейский якорь: тип железа (Samoylov, 1941: 1055)
ağırlık merkezi: gemiyi oluşturan bütün zerrelere üzerindeki yerçekimi etkilerinden oluşan bileşkenin uygulama noktası. (Zaloğlu, 1988: 7)	центр тяжести корабля: точка приложения равнодействующей сил тяжести, действующих на все элементы корабля. (Samoylov, 1941: 989)
ağız kuşağı: armuz kaplamanın en üst sırası. (Zaloğlu, 1988: 7)	ширстрек: пояс обшивки у бимсов верхней непрерывной палубы. (Samoylov, 1941: 1012)
alabanda: gemi ve deniz araçlarının su kesiminden yukarıda bulunan iç kısmı. (Zaloğlu, 1988: 8)	крыло мостика: часть мостика, выдающаяся в сторону наружного борта. (Samoylov, 1941: 417)
alabura: altüst olma, teknenin ters çevrilmesi. (Zaloğlu, 1988: 8)	опрокидывать(ся): перевернуть вверх дном. (Samoylov, 1941: 571)

alesta: bir işin yapılmasına hazır olunması. (Zaloğlu, 1988: 10)	приготовиться: приготовление к действиям. (Samoylov, 1941: 311)
ambar: gemilerdeki eşyaların, yüklerin muhafaza edildikleri gemi dahilindeki bölmeler. (Zaloğlu, 1988: 11)	трюм: внутреннее помещение корабля, лежащее ниже самой нижней палубы. (Samoylov, 1941: 922)
ambarağzı: gemi ambarlarına yük koymak ve çıkarmak için güverte üzerlerine açılmış olan ve etrafı mezarnalı kare veya dikdörtgen şeklindeki boşluklar. (Zaloğlu, 1988: 11)	люк: вырез в палубе для сообщения с нижерасположенными помещениями. (Samoylov, 1941: 463)
ambargo: savaşın yakın olduğu seferberlikte veya savaş zamanında limanlarda bulunan gemi veya deniz araçlarına devlet tarafından el konulması. (Zaloğlu, 1988: 12)	эмбарго: принудительное задержание (арест) государственной властью имущества (обычно судов и грузов), принадлежащего иностранному государству. (Samoylov, 1941: 1048)
amora yakası: dört köşe bir yelkenin alt ve ön tarafındaki yakakarula yakası. (Ian ve Peter, 1997)	лисель-блок: на ноках брам- и марс-реев для лисель-фалов. (Samoylov, 1941: 451)
ana güverte: gemnin en üstte bulunan ve baştan kıça devam eden güvertesi. (Pultar, 2022: 458)	главная палуба: третья снизу палуба на больших судах флота. (Samoylov, 1941: 202)
ana yelkenler: Ana serenler üzerine açılan yelkenlerdir. Bu yelkenler açıldıkları ana serenlerin isimleri ile anılırlar. Trinket yelkeni, mayistra yelkeni, foa yelkeni. (Zaloğlu, 1988: 13)	грот: прямой парус, самый нижний на второй мачте от носа (грот-мачте). (Samoylov, 1941: 220)
anele: halatları bağlamak veya zincirleri kilitlerle kilitlemek için sağlam bir yere monte edilmiş mapaların, demirlerde bedenlerinin üst taraflarında bulunan	рым: металлическое кольцо, закрепленное в обухе. В зависимости от места его крепления предназначается для швартовки судов, удобства транспортировки грузов и

deliklerden geçirilmiş oynayabilir demir halka. (Zaloğlu, 1988: 13)	выполнения такелажных работ. Рымом называют так же кольца, закрепленные на киле шлюпки для ее подъема. (Samoylov, 1941: 771)
anele bağı: Bir halatı aneleye veya aneleye benziyen bir yere bağlamak için yapılan bağ. (Zaloğlu, 1988: 13)	скоба якоря: скоба, введенная своим болтом в проушину веретена якоря; служит для присоединения к якорю цепных канатов или перлиней. (Samoylov, 1941: 26)
apiko: vira demir esnasında, zincir uzunluğunun deniz derinliğine eşit olduğu andır. Bu durumda demir deniz dibine yatmış vaziyettedir. (Zaloğlu, 1988: 14)	панер: положение якоря при его выбирании, когда якорная цепь смотрит вертикально, сам же якорь еще не отделился от грунта. (Samoylov, 1941: 598)
arma: Gemi güvertesinden yukarıda bulunan direklere, serenlere, yelkenlere ve bunların üzerlerinde bulunan bütün halatlara ve donanımlarına denir. (Zaloğlu, 1988: 15)	такелаж: общее название снастей (цепей, тросов, канатов, лопарей) на корабле (судне), используемых для крепления рангоута, постановки и уборки парусов, управления ими, грузовых операций, подъема сигналов. (Samoylov, 1941: 882)
armuz: Güverte döşeme tahtalarının veya ahşap teknelerde borda kaplama tahtalarının uzunlamasına birleştiği yer. (Zaloğlu, 1988: 16)	шов: соединение двух стальных листов обшивки или настилки. (Samoylov, 1941: 1022)
arya: bir halat vasıtasıyla yukarıdaki bir yere çekilmiş olan seren, yelken flama, fors flandra, işaret sancağı, milli sancak gibi şeylerin aşağıya indirilmesi. (Zaloğlu, 1988: 16)	спускать: спуск флага с того места, где он находился. (Samoylov, 1941: 837)

aşoz: kaplama tahtaları için omurga ve bodoslamalar açılan oyuklar. (Zaloğlu, 1988: 17)	шпунт: специальная выемка на нижней части форштевня, в которую входит плоский киль. (Samoylov, 1941: 1027)
avara: bağlı bulunduğu yerden açılmak. (Pultar, 2022: 92)	отваливать: отходить, отойти на судне (шлюпке) от пристани или борта другого судна. (Samoylov, 1941: 581)
ayı bacağı: yelkenlerin farklı konralarda açılması, pupa seyir. (Zaloğlu, 1988: 18)	бабочка: расположение косых парусов на судне, при котором носовые и кормовые паруса развернуты на разные борта. (Samoylov, 1941: 39)
aynalık: filikalarda kış bodoslaması üzerine bağlanan tahta. (Pultar, 2022: 98)	транец: доска, образующая кормовой срез у гребных шлюпок: барказов, полубарказов, катеров, гичек и ялов. (Samoylov, 1941: 911)
aynalık tahtası: ufak deniz araçlarının havuzlusunda oturanların arkalarını dayamaları için kemere istikametinde konulan alabandadaki yuvalarına girip çıkabilen tahta. (Zaloğlu, 1988: 13)	заспинная доска: доска за кормовым сидением на шлюпке. (Samoylov, 1941: 298)
B	
baba: halatların volta edilmesi için kullanılan, zemine sağlamca bağlanmış ve demirden yapılmış silindir şeklindeki cisimler. (Zaloğlu, 1988: 35)	кнехт: парные стальные (иногда литые чугуны) цилиндрические тумбы, закрепленные на общем фундаменте прочно с вязанные с корпусом судна. (Samoylov, 1941: 366)
babafingo: gabya çubukları üzerine sürülen çubukların ve bu çubuklar üzerine açılan yelkenlerin genel adı.	брамсель: прямой парус, поднимаемый на брамстеньге над марселем, получае

Bulundukları ana direklerin isimleri ile anılırlar. (Zaloğlu, 1988: 35)	т название той мачты, на которой ставится. (Samoylov, 1941: 93)
baca: kazanlarda yanan yakıt dumanlarının çıkması için konulmuş ve iç içe geçirilmiş iki silindirden ibaret olan borular. (Zaloğlu, 1988: 36)	дымовая труба: труба для отвода газообразных продуктов сгорания из топочного устройства в атмосферу. (Samoylov, 1941: 271)
bağ: kullanıldıkları yerin hususiyetine göre muhtelif çeşitleri olan, yapılması ile çözülmesi kolay ve kuvvet sarfını gerektirmeyen gemici düğümü. (Zaloğlu, 1988: 36)	узел: всякая схватка или петля, сделанная на снасти или вокруг чего-либо; связка концов тросов между собой. (Samoylov, 1941: 936)
bahriye: bir devletin deniz kuvvetleri ile ilgili bütün kuruluşlarına ve deniz kuvvetlerine denir. (Zaloğlu, 1988: 36)	военно-морской флот: вид вооруженных сил, способный решать стратегические и оперативные задачи на океанских и морских театрах военных действий. (Samoylov, 1941: 962)
bakla: zincirleri oluşturan oval ve dökme demirden yapılmış halkalardır. (Zaloğlu, 1988: 36)	звено: якорные цепи. (Samoylov, 1941: 302)
balb: gemilerin baş bodoslamalarının su içindeki kısmında bulunan şişkinlik. (Zaloğlu, 1988: 13)	бульб: кругловидное утолщение на одной из кромок профильной стали. (Samoylov, 1941: 110)
bandra: gemilerin, milliyetlerini belirtmek üzere kış gönder veya gize çektikleri millî sancak. (Zaloğlu, 1988: 37)	флаг государственный: флаг, являющийся символом суверенитета того или иного государства. (Samoylov, 1941: 958)
bank: deniz yüzeyine yakın ve zaman zaman tepeleri su yüzeyine çıkan sığlık ve kayalık yerler. (Zaloğlu, 1988: 37)	банка: участок дна, глубина над которым заметно меньше окружающих глубин. (Samoylov, 1941: 48)
baratarya: gemide bulunan malın gemi personeli tarafından kazaya uğramış gibi	баратрия: всякое сознательно совершенное капит

gösterilmesi, satılması veya diğer bir takım hilelere baş vurulmasını ifade eden terim. (Zaloğlu, 1988: 38)	аном или командой неправильное действие, направленное в ущерб интересам судо- или грузовладельца. (Samoylov, 1941: 50)
barbarişka: volta edilmekte olan bir halatın kaçmaması için bir halatla üzerine meze volta alınıp halatın üzerine sarılması suretiyle meydana getirilen bosaya denir. (Zaloğlu, 1988: 38)	стопорный узел: узел в виде утолщения на конце троса для удержания или закрепления его коренного конца. (Samoylov, 1941: 937)
barograf: muayyen bir zaman süresi içindeki atmosfer basıncını devamlı olarak kendiliğinden kaydeden ve bir saat makinası ile çalışan barometre. (Zaloğlu, 1988: 38)	барограф: самозаписывающий барометр. (Samoylov, 1941: 54)
baston: ana cıvadranın üzerinden ileriye doğru uzatılmış çubuklarla cunda yelkenlerini açmak üzere serenlerin cundalarından sürülen çubuklar. (Zaloğlu, 1988: 38)	лисель-спирт: тонкие рангоутные деревья на фока- и грота-реяx и на фор- и грот-марса-реяx, служащие для постановки лиселей. (Samoylov, 1941: 451)
baş: bir teknenin ön ve ileri kısmı. (Zaloğlu, 1988: 39)	голова: верх, иногда передняя часть. (Samoylov, 1941: 208)
baş bodoslama: gemi ve deniz araçlarının baş taraflarından yukarıya doğru uzanan direkler. (Zaloğlu, 1988: 39)	форштевень: деревянная или стальная балка в носу корабля, на которой закреплена наружная обшивка носовой оконечности корпуса и которая в нижней части переходит в кил. (Samoylov, 1941: 971)
baş omuzluk: teknenin bordasının pruvadan 45° geriye kadar olan bölümü. (Pultar, 2022: 137)	нос: передняя оконечность судна как надводная, так и подводная. (Samoylov, 1941: 546)

başüstü: gemi ana güvertesinin gemi pruvasında kalan kısmı. (Zaloğlu, 1988: 41)	полубак: Надстройка в носовой части палубы. (Samoylov, 1941: 41)
bindirme kaplama: borda kaplama tahtalarının döşenmesinde kullanılan bir usuldür. (Zaloğlu, 1988: 43)	обшивка внутренняя: стальная или деревянная настилка, поставленная на набор корпуса судна с внутренней стороны. (Samoylov, 1941: 558)
bita: gemi veya yelkenli gemilerde halatların veya yelkenlerin iskotalarını volta etmek üzere güverte üzerine konulmuş küçük babalar. (Zaloğlu, 1988: 43)	битенг: деревянная или металлическая тумба на палубе корабля для крепления тросов. (Samoylov, 1941: 70)
bocurum: yelkenli teknelerde kış aynalığa yakın veya kış aynalık üzerinde bulunan direk. (Zaloğlu, 1988: 44)	бизань-мачта: третья мачта, считая с носа. (Samoylov, 1941: 67)
borda: gemilerin veya teknelerin dış tarafta ve su kesiminden yukarıda kalan yan kısımları. (Zaloğlu, 1988: 47)	борт: боковая сторона поверхности судна. (Samoylov, 1941: 88)
borda feneri: gemilerin sancak ve iskele taraflarını belirtmek üzere yakılan ve hususî yerlerine takılan seyir fenerlerinden sancak taraftaki yeşil, iskele taraftaki kırmızı renktedir. (Zaloğlu, 1988: 47)	огни судовые: огни, зажигаемые на судах с заходом солнца на все темное время и служащие для указания местакорабля, его состояния, а иногда и назначения. (Samoylov, 1941: 561)
borda iskelesi: personelin gemiye girip çıkmaları için gemilerin kış taraflarına yakın yerlere ve bordalara konulan iskele. (Zaloğlu, 1988: 48)	сходня: устройство для входа на корабль (судно), стоящий у причала (пирса). (Samoylov, 1941: 878)
boş: herhangi bir yere verilmiş olan halatın gergin vaziyette bulunmayışına ve	слабина: обвислость, провисание, излишек нетуго натянутой снасти. Слабину выбрать

bir geminin yüklü olmayışıdır. (Zaloğlu, 1988: 49)	– не тянуть снасть, а лишь подтянуть ее провисание. Дать слабинку – ослабить снасть, ее натяжение, чтобы она обвисла. (Samoylov, 1941: 812)
boş almak: bir yere verilmiş olan halatın gergin vaziyette durması için sarkan kısmının alınması için verilen komuta. (Zaloğlu, 1988: 49)	выбирать слабинку: подтягивать снасть настолько, чтобы она не провисала. (Samoylov, 1941: 172)
boş vermek: volta edilmiş veya tutulmakta olan bir halatın gerektiğinde salınması için verilen komuta. (Zaloğlu, 1988: 49)	травить: выпускать, ослаблять трос или снасть. (Samoylov, 1941: 909)
branda: eskiden yelken yapılan bir cins kumaş yada kumaştan yapılan ve gemicilerin hamak olarak kullandıkları yatak. (Zaloğlu, 1988: 50)	бресент: сшитые вместе полотна парусины, употребляемые для подстилки или накрывания предметов или грузов. (Samoylov, 1941: 96)
bumba: genel manada yatay olarak kullanılan serenlerdir. (Zaloğlu, 1988: 51)	гик: горизонтальное рангоутное дерево, прикрепленное к мачте на небольшой высоте над палубой и обращенное свободным концом к корме судна. (Samoylov, 1941: 199)
burgata: lif halatların kalınlıkları burgata ile ifade edilir. bir halatın çevresinin uzunluğu o halatın burgatasını gösterir. bir burgata 1 pus veya 2,54 santimetreye tekabül eder. (Zaloğlu, 1988: 52)	дюйм: старая английская единица длины, равная 25,4 мм. широко применялась для измерения калибра орудий. (Samoylov, 1941: 272)
bükün: halatın veya bir yomanın sağa veya sola doğru kollarının bükülmesi. (Zaloğlu, 1988: 52)	кабельная работа: выражение "трос кабельной работы" означает, что он спущен (свит) из стрендей против солнца. (Samoylov, 1941: 324)
С	

camadan: fırtınalı havalarda yelkenlerin sathını küçültme işlemi. (Zaloğlu, 1988: 71)	риф: одна из поперечного ряда продетых сквозь парус завязок, подтягивая которые можно уменьшить площадь паруса. (Samoylov, 1941: 748)
camadan bağı: yelkenleri camadana vurmak için kullanılan camadan halatlarının seren üzerine gelen kısımlarında veya aynı burgatadaki iki halatı birbirine eklemek için yapılan bağ. (Zaloğlu, 1988: 71)	рифовый узел: особый способ завязывания рифсезней. (Samoylov, 1941: 937)
cankurtaran filikası: denizde, cankurtarma maksatları için ağaç veya saçtan yapılmış yüzücü gücü fazla olan tekne. (Zaloğlu, 1988: 71)	шлюпки спасательные: шлюпки (обычно вельботы и катера), у которых под банками, в носу и в корме, или вдоль борта помещаются воздушные ящики (поплавки). (Samoylov, 1941: 1020)
cankurtaran roketi: kıyıya yakın bulunan kazazede gemideki personelin kurtarılması için gerekli varagele halatını donatmak için kılavuz halatını sahilden gemiye veya gemiden sahile atmak için kullanılan roket. (Zaloğlu, 1988: 72)	ракета спасательная: специальная ракета, служащая для переброски на берег или другой корабль линя для устройства леерного сообщения в случае аварии и необходимости переправить с корабля личный состав. (Samoylov, 1941: 728)
cankurtaran simidi: mantar veya yüzücü kabiliyeti fazla olan hafif ağaçlardan simit şeklinde yapılmış ve üzeri sağlam bezle kaplanmış, etrafında can halatı bulunan kurtarma vasıtası. (Zaloğlu, 1988: 72)	спасательный буй: средство для спасения человека, упавшего за борт. (Samoylov, 1941: 830)
can yeleği: yüzücü kabiliyeti fazla olan maddelerden yapılmış olan ve insanın beli ile omuzları arasını saran, yelek gibi	спасательный жилет: стеганный капковый жилет, надеваемый гребцами спасательных шлюпок; служ

giyilen veya kemer gibi bel ile koltuk altına sarılan kurtarma aracı. (Zaloğlu, 1988: 72)	ит также индивидуальным спасательным средством на судах. (Samoylov, 1941: 831)
cayro pusula: cayroskop esasından faydalanılarak yapılmış olan ve hakiki kuzeyi gösteren pusula. (Zaloğlu, 1988: 72)	гирокомпас: навигационное гироскопическое устройство для указания направления географического меридиана. (Samoylov, 1941: 201)
ceviz: halatların çımlarına, halat kollarının örülmesi suretiyle yapılan düğümler. (Zaloğlu, 1988: 73)	узел: место, где связаны концы чего н. (веревки, канатов, ниток), или завитое в петлю и стянутое место на веревке, канате, нитке. (Samoylov, 1941: 936)
civadra: gemilerin baş taraflarında ileriye doğru uzatılan çubuklar. (Zaloğlu, 1988: 73)	бушприт: рангоутное дерево, укрепленное на носу судна в диаметральной плоскости горизонтально или под некоторым углом к горизонтальной плоскости. (Samoylov, 1941: 113)
cunda: uç demektir. Direk cundası, seren cundası, bumba cundası. Cunda yakası: yelkenin seren yakalarına gelen uçlarına denir. (Zaloğlu, 1988: 74)	пик: собственно концевые заострения судна и отсюда концевые отсеки: форпик в носу от форштевня до таранной переборки и ахтерпик – в корме от ахтерштевня до крайней кормовой переборки. (Samoylov, 1941: 622)
cunda bastıkası: cundalara kanal açılarak ortasına yerleştirilen dilden meydana gelen sabit makara. (Zaloğlu, 1988: 74)	гинь-блок: трехшкивный блок, применяющийся для гиней. (Samoylov, 1941: 200)
Ç	
çapa: gemileri su üzerinde sabit tutmak için bir halat veya zincire bağlı olarak	якорь: приспособление для удержания судна на месте при стоянке

denize bırakılan ve muhtelit şekil ve gemilerin ağırlıklarına göre değişik ağırlıkta olan demirlerdir. (Zaloğlu, 1988: 82)	на свободной воде. (Samoylov, 1941: 1054)
çarmık: ana direkleri ve gabya çubuklarını borda istikametinde tutmak için kendir veya tel halatlardan yapılmış donanım. (Zaloğlu, 1988: 82)	ванты: снасти стоячего такелажа, которыми укрепляются мачты, стеньги и брам-стеньги с боков. (Samoylov, 1941: 118)
çatlak: dalgaların sahil ve kayalara çarpması veya sığıklara yığılması. (Zaloğlu, 1988: 84)	прибой: явление набегания волны на береговую черту. (Samoylov, 1941: 684)
çipo: demirin kollarına dik olarak demir bedeninin üst tarafında ve anelenin altında bulunan kol. (Zaloğlu, 1988: 86)	шток якоря: см. якорь адмиралтейский, якорь мартина и др. (Samoylov, 1941: 850)
çiseleme: çok ince ve toz halinde yağan yağmur. (Zaloğlu, 1988: 86)	морось: довольно равномерные осадки, состоящие из бесчисленного множества мельчайших капелек диаметром менее 0,5 мм или из мельчайших ледяных зернышек, которые как бы взвешены в воздухе, переносятся вместе с ним и лишь очень медленно оседают. (Samoylov, 1941: 510)
çubuk: ana direkler üzerindeki ikinci, üçüncü ve dördüncü direklere denir. (Zaloğlu, 1988: 87)	стеньга: рангоутное дерево, служащее продолжением мачты и идущее вверх от нее. (Samoylov, 1941: 850)
D	
dabilbatım: gemilerin duruş kabiliyetlerini artırmak üzere sintine döşekleri üzerindeki kaplama saçları ile döşekleri yanlarından ve boydan boya	двойное дно: днищевое перекрытие, состоящее из днищевой обшивки и расположенного над ней настила второго дна, подкрепленного набором

kaplayan saçlarla karına saçları arasında kalan ve perdelerle bir çok bölmelere ayrılmış geminin iç kısmı. (Zaloğlu, 1988: 95)	(вертикальным килем, днищевыми стрингерами, флорами, ребрами жесткости). (Samoylov, 1941: 240)
dalga: deniz yüzeyinin doğa etkinleri veya suni hareketlerden kaynaklanan, tepe ve çukurlardan oluşan periyodik hareketleridir. (Zaloğlu, 1988: 95)	волна: процесс распространения колебаний в какой-нибудь среде, частицы которой связаны силами взаимодействия. (Samoylov, 1941: 161)
dar boğaz: gemilerin serbestçe hareket etmelerine olanak vermeyen su geçitleri. (Zaloğlu, 1988: 95)	пролив: узкие водные пространства между морями, морем и заливом, морем и океаном и т. д., также называют сужения озер. (Samoylov, 1941: 701)
dedveyt tonajı: bir geminin taşıma kapasitesidir. (Zaloğlu, 1988: 96)	дедвейт: полная грузоподъемность судна. (Samoylov, 1941: 243)
demir: gemi ve deniz araçlarını istenilen yerde sabit tutmak için halat veya bir zincire bağlı olarak denize bıraktıkları özel biçimde dökme demir veya çelikten yapılmış ağırlıklar. (Zaloğlu, 1988: 96)	якорь: устройство для удержания корабля (судна, плавучего средства) на месте. (Samoylov, 1941: 1054-1055)
demir feneri: demirli gemilerin baş gönder veya istiralya üzerinde arya sancakla birlikte yaktıkları ve ufkun her tarafından görülebilen beyaz bir fenerdir. (Zaloğlu, 1988: 96)	огни-якорные: гакабортный и штаговый огни, зажигаемые на кораблях (судах), стоящих на якоре. (Samoylov, 1941: 562)
demirlemek: gemilerin bir yerde sabit olarak tutulmaları için demirlerinin usulüne uygun olarak denize bırakılması. (Zaloğlu, 1988: 97)	отдать якорь: опустить якорь в воду. (Samoylov, 1941: 582)
demir memesi: demir kollarının bedenle birleştiği yerin alt kısmındaki çıkıntı veya yuvarlaklık. (Zaloğlu, 1988: 97)	пятка якоря: нижняя часть якоря, которой он коснет

	ся земли, если его поставить вертикаль но. (Samoylov, 1941: 714)
demir nöbetçisi: demirin denizdeki durumunu kontrol etmek ve başüstünün emniyetini sağlamak üzere başüstüne konulan silahlı nöbetçi. (Zaloğlu, 1988: 97)	якорная вахта: особый вид дежурства, назначаемый для поддержания установленной боевой готовности корабля и обеспечения его внешней безопасности. (Çernavin ve diğ., 2010: 68)
demir şamandırısı: demirin denizdeki yerini belli eden ve demir anelesine bağlı bir halat ucundaki şamandıradır. bu şamandırılar saçtan yapıldığı gibi ağaçtan da yapılır. (Zaloğlu, 1988: 97)	томбуй: деревянный, металлический или пробковый поплавок, служащий для указания места нахождения отданного якоря. (Samoylov, 1941: 901)
demir zinciri: gemi demirlerinin bağlandığı zincir. (Zaloğlu, 1988: 98)	якорная цепь: цепи, служащие для соединения якоря с судном. (Samoylov, 1941: 1053)
dışarı rüzgar: sahillerden denizlere doğru esen rüzgâr. (Zaloğlu, 1988: 100)	бриз: ветер на побережье с регулярной сменой направления, возникающий от неодинаковости нагревания суши и воды. (Samoylov, 1941: 98)
dikiş: bir halatın çımasını kendi bedeni üzerine kasa yapmak için kendi kolları vasıtasıyla tutturmak veya iki halatı birbirine eklemek için halat kollarını bedeni üzerine muhtelif usullerle tutturmak. (Zaloğlu, 1988: 101)	сплесень: сrostok; соединение троса в месте разрыва; место и плетение, в котором веревка сращена. (Samoylov, 1941: 834)
dil: makaraların ve bastıkların kanalları içinde bulunan ve ortasından geçirilen bir mil üzerinde dönen, çevreleri halatların oturacağı şekilde oyulmuş tekerleklerdir. (Zaloğlu, 1988: 100)	шкив: колесо, сидящее на валу и непосредственно принимающее или передающее усилия при помощи бесконечного ремня (или каната) с целью передачи движен

	ия с одного вала на другой. (Samoylov, 1941: 1015-1016)
direk: gemilerin güvertesinden yukarıya doğru dikilen ve serenlerle yelkenlerin ve armaların donatıldığı çubuklardır. (Zaloğlu, 1988: 101)	рангоут: круглые деревянные или стальные трубчатые части вооружения судов, предназначенные для постановки и растягивания парусов. (Samoylov, 1941: 730)
donanma: devletlerin deniz alâka ve menfaatlerini korumak maksadıyla deniz savaşlarında kullanılmak üzere askerî gemiler topluluğudur. (Zaloğlu, 1988: 103)	флот военно-морской: часть вооруженных сил государства, и меющая своим назначением действова ть в пределах морской части театра вое нных действий. (Samoylov, 1941: 962)
döküntü: deniz sathına yakın sığılıklarla kaya kümeleri. (Zaloğlu, 1988: 103)	гряда: скопление камней по всей ширине рек и. (Samoylov, 1941: 232)
dümen: deniz araçlarının rotalarını değiştirmek için teknelerin kıç taraflarında bulunan dikey satırlardır. (Zaloğlu, 1988: 104)	руль: вертикальная пластина (перо руля), поворачивающаяся на оси (баллере) в кормовой подводной части судна, служит для поворота судна в ту или иную сторону. (Samoylov, 1941: 1074)
dümen evi: dümen boğazının tekne içine girdiği ve yeke dairesine kadar uzanan silindir şeklindeki kısım. (Zaloğlu, 1988: 105)	ходовая рубка: специальное помещение в корабельно й надстройке, из которого ведется упр авление кораблем на ходу. (Samoylov, 1941: 753)
dürbün: uzak mesafelerdeki cisimleri görmek için mercek ve pirizmalardan yapılmış yaklaştırma aleti. (Zaloğlu, 1988: 105)	бинокль: оптический инструмент, состоящий из двух соединенных зрительных труб, дл ярассматривания удаленных предмето в. (Samoylov, 1941: 69)
Е	

eğlenmek: hareket halinde bulunan bir geminin herhangi bir sebeple makinelerini stop ederek durması veya pek ağır yolla seyretmesi. (Zaloğlu, 1988: 122)	лежать: расположить паруса относительно ветра таким образом, чтобы судно не имело хода вперед и оставалось почти на месте. (Samoylov, 1941: 442)
el incesi: gemiden gemiye, sahile veya sahilden herhangi bir yere verilmesi güç olan ve mesafesi fazla olan yerlerde kalın halatları vermek için atılan 1, 1.5 burgata kalınlığındaki halat. El incelerinin aynı istikamette ve uzak mesafeye gitmelerini sağlamak için atılan taraftaki çımasına yeteri kadar ağırlık konulur. (Zaloğlu, 1988: 122)	бросательный конец: лить, имеющий на одном конце парусиновый, набитый песком и оплетенный сверху мешочек (грузик). С помощью бросательного конца подаются на причал (или с причала на судно) швартовные тросы. (Samoylov, 1941: 103)
el iskandili: derinlik ölçmekte kullanılan basit bir alet. (Zaloğlu, 1988: 122)	ручной лот: лот, использование которого производится вручную без применения каких-либо машин или особых приспособлений. (Samoylov, 1941: 770)
en: bir geminin mastori postaları arasındaki genişliği, gemilerin en geniş yeri. (Zaloğlu, 1988: 123)	бимсы: поперечные связи судна, служащие как для поддержания палуб и находящихся на них грузов, так и для сопротивления поперечным усилиям, действующим в плоскостях шпангоутов истремящимся сблизить или раздвинуть борта судна. (Samoylov, 1941: 69)
F	
faça: serenleri prasya ederek yelkenlerin toplanması. (Zaloğlu, 1988: 126)	обстенить паруса: положить паруса на стеньгу, т. е. поставить их так, чтобы

	ветер дул в их переднюю сторону и тем самым нажимал их на стены. (Samoylov, 1941: 556)
façuna etmek: halatların fazla sürtünmeye maruz olan kısımlarının yıpranmalarını önlemek için bu kısımlar üzerine gırcala veya mürnel sararak halatın korunmaya alınması. (Zaloğlu, 1988: 126)	найтовить: соединять (связывать) при помощи троса (найтова) двух или нескольких частей рангоута, тросов и др. (Samoylov, 1941: 527)
farş tahtaları: filika gibi ufak deniz araçlarında postalardan dolayı meydana gelen iç bükeyliği ortadan kaldırmak ve düz bir zemin temin etmek için sintineye konulan düz ve ensiz tahtalar. (Zaloğlu, 1988: 126)	обшивка внутренняя: стальная или деревянная настилка, поставленная на набор корпуса судна свнутренней стороны. (Samoylov, 1941: 558)
fener: gemiden bir yere verilmiş olan halatların boşunu almak veya fora edilmiş bir halatı gemiye almak için halatın gemide kalan kısmının satıldığı alt ve üst tarafları şişkince silindirler. (Zaloğlu, 1988: 126)	шпиль: особый ворот, устанавливаемый на судах для выхаживания якорных цепей, тяги перлиней, выбирания ката и для других тяжелых работ по тяге тросов и цепей. (Samoylov, 1941: 1025)
feribot: iki sahil arasında yolcu ve kara aracı taşıyan özel surette yapılmış gemi. (Zaloğlu, 1988: 127)	паром: плавучее сооружение в форме плота для перевозки людей, лошадей, скота, повозок, автомобилей и пр. через реки и небольшие озера или морские проливы между двумя определенными точками берега. (Samoylov, 1941: 602)
firdöndü: biri döndüğü zaman diğeri dönmeyen iki bakla, firdöndüler daha ziyade gemi demirlerinin zincirle birleştiği zincir çımasına konur.	вертлюг: приспособление для соединения двух частей якорной цепи, позволяющей одной из них вращаться вокруг своей оси; приспособление у

Fırdöndü, gemi demirliyken zincirin gamba almamasını sağlar. (Zaloğlu, 1988: 128)	талей, гаков, кранов и др. применяется для предупреждения закручивания. (Samoylov, 1941: 127)
fırıška: hızı saniyede 5-12 metre olan hafif rüzgar. (Zaloğlu, 1988: 128)	ветер легкий: ветер силой в 2 балла и скоростью в 1,8-3,3 м/сек, или примерно в 6 мор. миль в час. (Samoylov, 1941: 133)
fırtına: orta yükseklikteki dalgaları oluşturan ve hızı saniyede 12-20 metre olan rüzgâr. (Zaloğlu, 1988: 128)	шторм жестокий: по шкале бофорта ветер в 11 баллов и скоростью 25,2–29,0 м/сек, или примерно 50-56 мор. миль в час. (Samoylov, 1941: 1031)
filika: eski gemilerde personelin sahile gidip gelmeleri ve ikmal işleri için kullanılan ağaçtan yapılmış kürek ve yelkenle hareket eden büyük tekne. (Zaloğlu, 1988: 129)	шлюпка: общее название всех гребных, а равно мелких паровых и моторных судов. Первые называются гребными. (Samoylov, 1941: 1020)
filo: belirli savaş maksadına yönelik savaş gemileri flotillalarının oluşturduğu taktik kuvvet. (Zaloğlu, 1988: 130)	флот: оперативное объединение военно-морского флота, предназначенное для ведения военных действий на морском (океанском) театре. (Samoylov, 1941: 962)
filotilla: muhrip ve muhripten daha küçük gemilerden teşekkül eden taktik birlik. (Zaloğlu, 1988: 130)	флотилия: отряд небольших военных кораблей (преимущественно канонерских лодок, мониторов и т. п.), предназначенных для действий на реках, озерах и на второстепенных морских театрах. (Samoylov, 1941: 962)
firengi: güvertedeki suyun denize akıtılabilmesi için yalı kütükleri üzerinden bordaya açılan oluklu delikler. (Zaloğlu, 1988: 130)	шпигат: отверстие в фальшборте и палубе (ватервейсе) корабля для стока воды. (Samoylov, 1941: 1024)

flama: haberleşme için kullanılan, çeşitli biçimlerde bayrak. (Pultar, 2022: 391)	вымпел: узкий, длинный, раздвоенный на конце флаг. (Samoylov, 1941: 175)
flok: pruva direği ile cıvadra arasındaki larmolar (ıstıralyalar) üzerine açılan üç köşeli yelken. (Zaloğlu, 1988: 131)	кливер: косой треугольный парус, ставящийся впереди фок-мачты; от стень-такелажа на нок утлегаря проводится леер, по которому кливер поднимается и опускается. (Samoylov, 1941: 363)
fora etmek: bir yere bağlanmış veya kasası geçirilmiş, bir halatın bağının çözülmesi veya kasasının çıkarılması. (Zaloğlu, 1988: 131)	отвернуть снасть: отдать, освободить снасть. (Samoylov, 1941: 581)
fundo (funda): bir şeyi denize atmak veya bırakmak. (Zaloğlu, 1988: 132)	отдать: отдать якорь – опустить якорь в воду. (Samoylov, 1941: 582)
G	
gabya: ana direkler üzerinde bulunan direklere ve bu direkler üzerindeki serenlerdir. (Zaloğlu, 1988: 146)	марс: на парусных судах – площадка, накладываемая на лонга-салинги мачты. марс служат для разноса стень-вант, а также для разных работ по управлению парусами. (Samoylov, 1941: 476-477)
gabya direği: ana direk üzerine sürülen çubuk. Gabya çubukları üzerinde bulundukları ana direklerin isimleri ile anılırlar. (Zaloğlu, 1988: 146)	стенъга: рангоутное дерево, служащее продолжением мачты и идущее вверх от нее. в зависимости от принадлежности к мачте называются: на фок-мачте - фор-стенъга, на грот-мачте - грот-стенъга и т. д. (Samoylov, 1941: 850)
gaga: demir kollarının üst kısımlarında bulunan sivri kısım. (Zaloğlu, 1988: 146)	носок: острие у лапы якоря. (Samoylov, 1941: 547)

gamba: tel veya lif halatların bedenleri üzerinde büzülmelerine ve zincirin deniz içinde dolaşması. (Zaloğlu, 1988: 147)	кенъга: случайный завиток либо закрут у снасти, мешающий ей свободно проходить через блок или шкив. (Samoylov, 1941: 329)
gemi: tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan, denizde hareket imkânına sahip bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne. (Zaloğlu, 1988: 147)	судно: судном в общем значении этого слова называется сооружение, способное плавать по воде и перемещаться по ней, неся на себе сверх собственного веса все грузы, предназначенные для этого сооружения по роду его службы. (Samoylov, 1941: 871)
gemi yükü: bir limandan diğer bir limana nakledilmek üzere gemiye yüklenen ticari mallar. (Zaloğlu, 1988: 148)	груз: общее название всех предметов (товаров), погруженных на судно. (Samoylov, 1941: 225)
gerdel: gemi ve teknelerde kullanılan tahta kova. (Zaloğlu, 1988: 148)	бадьа: захватное приспособление, употребляемое для погрузки или выгрузки разных сыпучих грузов. (Samoylov, 1941: 40)
giz: yan yelkenlerin seren yakalarının bağlandığı, ana direkler üzerindeki yarım serenler. Gizler üzerine açıldıkları yan yelkenlerinin isimleri ile anılırlar. Gemilerin seyir halindeyken milli sancaklarını çektikleri yarım serenlere de giz denir. (Zaloğlu, 1988: 149)	гафель: наклонный рей, закрепленный нижним концом в верхней части мачты, к которому пришнуровывается верхняя кромка косого трапециевидного паруса. Для постановки и уборки этого паруса гафель поднимается и опускается, принимает название мачты, на которой он находится (например, гафель на грот-мачте называется грота-гафель). (Samoylov, 1941: 192)

gomina: bir deniz milinin onda birine eşit olan uzunluk. Gominaların uzunlukları her milletin kabul ettiği ölçülere göre değişik olur. (Zaloğlu, 1988: 149)	трос кабельной работы: (растительный или синтетический) окружностью более 350 мм. бывают крученые, плетеные и невитые; применяются для буксировки, швартовки кораблей, подъема грузов и т. д. (Samoylov, 1941: 918)
gönder: güvertede dik konumlanmış ve milli sancak çekilen yuvarlak direk. (Zaloğlu, 1988: 150)	флагшток: древко, установленное на оконечности кормы корабля, на котором поднимается (прибивается) кормовой флаг. (Samoylov, 1941: 960)
göz demiri: bir geminin büyük ana demirlerinin her biri. (Pultar, 2022: 275)	якорь становой: большой якорь, который спускается с судна или плота на продолжительной стоянке. (Samoylov, 1941: 1058)
gradin yakası: kare yelkenlerin güverteye dik olan kenarları. (Zaloğlu, 1988: 151)	шкаторина: кромка паруса, обшитая ликтросом. (Samoylov, 1941: 1014)
grandi direği: üzerinde ana direk, gabya ve babafingo çubukları olan ve pruvadan itibaren ikinci durumda bulunan direk. (Zaloğlu, 1988: 153)	грот-мачта: вторая мачта, считая от носа корабля. (Samoylov, 1941: 222)
gulet: pruva direği kabasorta, grandi direği sübye donanımlı iki direkli yelkenli gemi. (Pultar, 2022: 451)	бригантина: двухмачтовое судно с прямыми парусами на фок-мачте и косыми на грот-мачте. (Samoylov, 1941: 98)
gurcata: ana direk üzerindeki çubuğun armasını yapmak ve üzerlerine çanaklık kurmak için mauna kollarının üstüne ve omurgaya aykırı konulan ağaç kütükler. (Zaloğlu, 1988: 154)	салинг: деревянная или стальная конструкция, служащая для соединения стены. (Samoylov, 1941: 774)

güverte: bir geminin içindeki ve dışındaki düz kısımlardır. Güverteler gemi içindeki ve dışındaki yerlerine göre isim alırlar. (Zaloğlu, 1988: 154)	палуба: сплошное горизонтальное перекрытие на судне. Пол на судне; на больших военных судах устраивается три непрерывных палубы: верхняя, средняя и нижняя. (Samoylov, 1941: 595)
Н	
halat: çeşitli lifleri örerek ya da birlikte bükerek yapılan iplerin genel adı. (Pultar, 2022: 458)	трос: общее название всякой веревки, применяемой на судах флота. (Samoylov, 1941: 918)
halat bosa: yelkenli teknelerde ve ufak deniz araçlarında demir atıldıktan ve yeteri kadar kaloma verildikten sonra zincir ağırlığının ırgat üzerine binerek ırgatı zedelememesi için bir çıması güverte üzerindeki mapaya kilitlenmiş ve diğer çımasında bir ceviz bulunan kısa ve kalın halat. (Zaloğlu, 1988: 162-163)	стопор: снасть, один конец которой закреплен за что-либо неподвижное, а другой берется временно за снасть или цепь, чтобы остановить ее движение. (Samoylov, 1941: 853)
halat merdiven: borda iskelesini indirmeden gemiye girip çıkmak için bordadan sarkıtılan veya mataforaya bağlayan araç personelinin gemiye girmesi veya araca inmesi için mataforadan sarkıtılan yanları halattan, basamak yerleri enli veya yuvarlak tahtalardan yapılmış merdiven. Bunlara şeytan çarmığı da denir. (Zaloğlu, 1988: 163)	штормтрап: веревочная лестница с деревянными ступеньками, опущенная по наружному борту или подвешенная квыстрелу и служащая для подъема на корабль. (Samoylov, 1941: 1032)
hale: ayın etrafında görülen daire şeklindeki yaygın ışık. Ay etrafında hale görülmesi yakın bir zamanda fırtına çıkacağına işaretidir. (Zaloğlu, 1988: 163)	гало: светлые или радужные круги большого диаметра вокруг солнца и луны, отделенные от светила темным промежутком; наблюдаются часто в

	тех случаях, когда солнце и луна бывают видны через легкие перистые облака или через пелену тумана, состоящего из плавающих в воздухе ледяных кристалликов. (Samoylov, 1941: 187)
haliç: uzunluğu genişliğine nazaran fazla olan ve karaların içine doğru uzayan deniz kısmı. (Zaloğlu, 1988: 163)	бухта: небольшой залив, защищенный от ветра, открытый к морю с одной какой-либо стороны и удобный для стоянки суда. (Samoylov, 1941: 113)
hamak: gemilerde personelin yatması için kullanılan asma yatak. (Zaloğlu, 1988: 163)	койка: постели на кораблях; кровать без матраса. (Samoylov, 1941: 371)
hamla: kürek palalarının pruvaya doğru getirilip suya daldırılması ve kış taraftan çıkarılması. (Zaloğlu, 1988: 164)	удар: гребок веслом. (Samoylov, 1941: 934)
hamlacı: kürekli teknelerde serdümene en yakın kürekçi. (Zaloğlu, 1988: 164)	гребец: человек, гребуший на шлюпке веслом или гребком. (Samoylov, 1941: 218)
havuz güverteli: köprüüstü ile kış kasara birleşik olarak inşa edilmiş gemiler. (Zaloğlu, 1988: 166)	колодезные суда: морские грузовые суда, имеющие сравнительно короткое пространство верхней палубы между полубаком и средней надстройкой (или между нею и полуютом), огражденное высоким прочным фальшбортом. (Samoylov, 1941: 373)
hidrografi: kıyıların biçimini, denizlerin derinliğini, met ve cezir yüksekliğini, deniz akıntıları gibi denizlerle ilgili hususları inceleyen bilim dalı. (Zaloğlu, 1988: 166)	гидрография: раздел гидрологии, изучающий и описывающий размеры, режим, физико-географические условия океанов, морей, озер, рек,

	водохранилищ и их отдельных частей. (Samoylov, 1941: 198)
hisa etmek: herhangi bir şeyi yukarıya kaldırmak, çekmek. (Zaloğlu, 1988: 167)	поднимать: взнести, втащить, отделить силой от места, повисить. (Samoylov, 1941: 647)
I	
ırgat: demirli gemilerin zincirini almada, sahile verilmiş halatların boşunu almada kullanılan stim, motor, elektrik veya elle çalışan güverte makinesi. (Zaloğlu, 1988: 170)	брашпиль: якорная машина для подъема якорей с горизонтальным валом в отличие от шпилей, имеющих вертикальный вал; брашпили бывают ручные, паровые и электрические. (Samoylov, 1941: 96)
ırgat palamar babası: sahile verilmiş halatların boşunu alarak halatı germek için halatın gemide kalan kısmının sarıldığı ırgat üzerindeki yanları çıkıntılı yatay veya dikey vaziyetteki silindir. (Zaloğlu, 1988: 170)	шпиль: особый ворот, устанавливаемый на судах для выхаживания якорных цепей, тяги перлиней, выбирания ката и для других тяжелых работ по тяге тросов и цепей. (Samoylov, 1941: 1025)
ıskaç: direk ve cıvadraların alt başların alt başlarındaki topukların yerine oturması için açılmış olan yuva. (Zaloğlu, 1988: 170)	крен: положение судна, при котором его диаметральной плоскость отклонена на некоторый угол от вертикали и поверхности воды. (Samoylov, 1941: 410)
ıskalarya: yelkenli gemilerde direklere çıkmak için çarmıkların aralarına yatay olarak bağlanmış ince halat veya demir çubuklar. (Zaloğlu, 1988: 170)	выбленки: концы тонкого троса, укрепленные по перек вант, параллельно друг другу, и выполняющие роль ступенек для влезания по ним людей на верхние части мачт и стенок. (Samoylov, 1941: 172)
ıskanca: değiştirmek. (nöbet, vardiya, kürek vs.) (Pultar, 2022: 315)	сменять: заменить, назначить одного вместо другого, заступить самому на чье-либо место или заменить кого-

	либо собой. Сменить вахту, караул, дежурство, сменить вахтенного, часового, дежурного, дневального, сменить такелаж, паруса, рангоут. (Samoylov, 1941: 816)
iskarmoz: küreklerin çekilmesi için kürek kayışlarının geçirildiği küpeşteye dik olarak sokulmuş ağaç çubuk. (Zaloğlu, 1988: 170)	уключина: металлическая двурога развилка для упора весла, которое вкладывается в уключину веретеном. Сама уключина вставляется штырем в отверстие планширя шлюпки. Чтобы предотвратить потерю, уключину привязывают к борту шлюпки. (Samoylov, 1941: 939)
iskota: seren yelkenlerinin alt, yan yelkenlerin kış alt köşesi. (Pultar, 2022: 315)	шкот: снасть, которой растягиваются нижние углы парусов. Принимает название того паруса, к которому она прикрепляется. (Samoylov, 1941: 1016)
İ	
іç liman: her türlü liman kolaylıklarının bulunduğu, hava tesirlerine karşı korunmalı denizden uzak liman. (Zaloğlu, 1988: 177)	внутренний рейд: водное пространство внутри порта для стояния судов, иногда для выполнения на плавугрузовых операций. (Samoylov, 1941: 147)
іç omurga: Ağaç teknelerde döşekler ve baş kış yığmaları üzerine binen ve baştan kışa kadar uzanan ikinci omurga. (Zaloğlu, 1988: 177)	кильсон: продольная связь на судах с ординарным дном, соединяющая днищевые части и шпангоутов. (Samoylov, 1941: 356)
іğnecik: dümeni kış bodoslamaya bağlayan erkek ve dişi іğnecikler. (Zaloğlu, 1988: 177)	штыры руля: болты, посредством которых руль выступами рудерписа подвешивается к петлям ахтерштевня. (Samoylov, 1941: 1035)

ilerleme payı: geminin, dümene basıldığı noktadan itibaren esas rota üzerinde aldığı mesafe. (Zaloğlu, 1988: 178)	аванс: путь, проходимый кораблем за один оборот винта (винтов). (Samoylov, 1941: 6)
iskandil: denizin derinliklerini ölçmek için kullanılan alet. (Zaloğlu, 1988: 179)	промер: совокупность действий для измерения глубины. (Samoylov, 1941: 702)
iskandil kurşunu: iskandilin ucunda bulunan kurşun ağırlık. (Pultar, 2022: 30)	лот ручной: состоит из свинцовой или чугунной гири – лота и лотлиня, который размечен на сажени или метры кожаными ленточками. (Samoylov, 1941: 459)
iskandil savlosu: ucuna iskandil kurşununun bağlandığı ve üzerinde derinlikleri gösteren işâretler bulunan halat. (Pultar, 2022: 956)	лотлинь: линь для ручного лота со специальными марками по всей длине через 20 и 50 см, имеющими различную форму и окраску для быстрого определения длины вытравленного лотлиня на данной глубине. (Samoylov, 1941: 459)
iskele: geminin baş tarafına dönüldüğü zaman sol tarafla kalan kısım. (Zaloğlu, 1988: 179)	левый борт: борт, сторона судна, находящаяся по левую руку, если стоять в диаметральной плоскости лицом к носу. (Samoylov, 1941: 437)
iskele: gemilerin yük ve alıp vermeleri için bir ucu sahile irtibatlı ağaç veya demir kazıklar üzerine veya beton bloklar üzerine oturtulmuş çıkıntılar. (Zaloğlu, 1988: 179)	порт: герметически закрывающиеся вырезы в борту корабля для грузовых операций - грузовой порт, для входа и выхода пассажиров - пассажирские порты. (Samoylov, 1941: 670)
istif: yükü gemiye düzenli ve gerektiği biçimde yerleştirme. (Pultar, 2022: 328)	укладка трюма: погрузка судна. (Samoylov, 1941: 938)
istif planı: yüklerin istif edilmiş oldukları gemi iç kısımlarını ve	грузовой план: изображение в схематическом виде продольного

varacakları limanları belirten plan. (Zaloğlu, 1988: 181)	разреза судна с указанием предполагаемого размещения грузов по трюмам. (Samoylov, 1941: 228)
istikamet: bulunduğumuz mevki ile varmasını arzu ettiğimiz mevkiyi birleştiren doğrunun, bulunduğumuz mevkiden geçen meridyen ile yaptığı açı. Bu açı saat yelkovanı istikametinde 000 dereceden 360 dereceye kadar ölçülür, istikamet rota'yı belirtir. (Zaloğlu, 1988: 181)	курс корабля: угол, составляемый диаметральной плоскостью корабля с меридианом. Курс корабля выражается или в румбах и их долях (старое деление картушки), или в градусах и долях градуса, считая от n по движению часовой стрелки до 360°, или в четвертях горизонта и градусах, причем четверти. (Samoylov, 1941: 426)
istinga: yelkenleri toplamak için kullanılan selviçe, hareketli donanım. (Zaloğlu, 1988: 181)	гитовы: снасти летучего такелажа, служащие для уборки прямых парусов и триселей. Гитовы прямых парусов подтягивают к рею шкотовые углы паруса. Гитовы триселей подтягивают парус к гафелю и мачте. (Samoylov, 1941: 202)
istralya: direk ve çubukları baş taraflarından gemi omurgası istikametinde tutan sabit armalardır. (Zaloğlu, 1988: 181)	штаги: снасти стоячего такелажа, расположенные в диаметральной плоскости и поддерживающие мачты, стеньги, бушприт и др. рангоутные деревья спереди. (Samoylov, 1941: 1074)
ışkampavya: yedi çifte kürekten daha fazla kürekle, motor veya yelkenle seyreden filikadan büyük tekne. Büyük harp gemilerinde personel taşımada ve gerektiğinde demir atmada kullanılır. (Zaloğlu, 1988: 182)	барказы: самые большие шлюпки (22-14-весельные), служащие для перевозки большого числа команды, тяжелых грузов, для завозки верпов и т. п. (Samoylov, 1941: 53)

К	
kabadalga: dalga yüksekliği 5-9, dalga boyu 7-14 fit olan ve gemiyi rahatsız eden dalga. (Zaloğlu, 1988: 186)	волнение: образуется благодаря сцеплению частиц жидкости и воздуха; скользя по гладкой поверхности воды, воздух сначала порождает рябь, а затем, действуя на ее наклонные поверхности, развивает постепенно волнение. (Samoylov, 1941: 161)
kabasorta arma: direkleri serenli, serenleri üzerine açılan yelkenleri kare yelken olan cıvadralı ve üç direkli yelken gemisi. (Zaloğlu, 1988: 186)	парусное вооружение судна: совокупность парусов, рангоута и такелажа, воспринимающих и передающих ветровую энергию парусному судну для приведения его в движение. Тип парусного вооружения судна (корабля) определяется видом парусов (прямое, косое). (Samoylov, 1941: 607)
kaburga: bir geminin gövdesini meydana getiren postaların tümü. (Zaloğlu, 1988: 186)	нервюр: балочки, соединяющие лонжероны и удерживающие их на определенном расстоянии друг от друга. (Samoylov, 1941: 538-539)
kalafat: su geçirmezliğini kaybeden güverte döşeme tahtaları ile borda kaplama tahtalarının armuz ve sugralarına üstübü sıkıştırılarak üzerlerine katran dökülmesine denir. (Zaloğlu, 1988: 186)	конопатить: наполнять смоляной паклей пазы и стыки деревянных палуб и наружной обшивки деревянных судов для достижения водонепроницаемости. (Samoylov, 1941: 382)
kalastra: filika, patalya ve motorların yerleştirilmesi için yapılmış özel sehpa. (Pultar, 2022: 343)	крачес: род деревянных или железных книц, служащих соединением бортов деревянного судна в корме при

	поворотных шпангоутах и гасписах. (Samoylov, 1941: 408)
kalkan: denizli havalarda baştan gelen deniz sularının gerilere doğru gelmesini önlemek için genellikle ırgatın gerisine konulmuş olan v şeklindeki yüksek kısım. (Zaloğlu, 1988: 187)	волноотвод: полукруглый парпет из листовой стали с надлежащими подкреплениями, устраиваемый в носовой части судна (на баке) и предохраняющий во время хода судна верхнюю палубу от заливания волной. (Samoylov, 1941: 162)
kamara: gemi personelinin yatmaları ve müstakil olarak çalışmaları için gemi dahilinde ayrılmış müstakil odalar. (Zaloğlu, 1988: 187)	каюта: жилое помещение на корабле (судне) для проживания офицеров (командного состава), старшин (членов экипажа). (Samoylov, 1941: 349)
kana rakamları: gemilerin su çekimlerini gösteren ve gemilerin, baş ve kıç bodoslamalarının her iki taraflarına yazılan rakamlar. (Zaloğlu, 1988: 188)	грузовая марка: нанесенная на обеих бортах торгового судна фигура, состоящая из пересеченного горизонтальной чертой круга (диск плимсолля) и вертикальной гребенки. (Samoylov, 1941: 226)
kanca: herhangi bir şeyi kaldırmak veya tutmak için bir tarafı analeli, diğer tarafı daire şeklinde ve uç tarafı açık demir veya pirinçten yapılmış araç. (Zaloğlu, 1988: 188)	гак: стальной кованый крюк на корабле (судне) для подъема грузов, закрепления цепей, тросов и др. (Samoylov, 1941: 184)
kandilisa: yatay serenlerle yan yelkenlerini yerlerine kaldırmakta kullanılan halatlar. (Zaloğlu, 1988: 189)	гардель: снасть бегучего такелажа на судах с прямым парусным вооружением, служащая для подъема нижнихреев или гафел ей. (Samoylov, 1941: 190)

kapaklanmak: şiddetli rüzgârlar sebebi ile bir teknenin albura olması. (Zaloğlu, 1988: 189)	опрокидывать: перевернуть вверх дном. (Samoylov, 1941: 571)
kapele muşamba: direklerde en üst çubuğun tepesine yerleştirilen dâiresel parça. (Pultar, 2022: 356)	чехол: специально сшитые из парусины покрышки на различные предметы судового вооружения и снабжения. (Samoylov, 1941: 999)
kaplama: geminin postaları üzerine vurulan ve su geçirmezliği sağlayan enleri dar ve uzun tahtalar. (Zaloğlu, 1988: 190)	пояс обшивки: ряд обшивочных листов, идущих один за другим по длине судна. (Samoylov, 1941: 672)
kaporta: alt güvertelere, ambarlara ve diğer bölümlere geçiş ya da ışık sağlayan açıklık. (Pultar, 2022:360)	люк световой: устройство в палубе для доступа света и воздуха в нижележащие помещения, а также и само отверстие в палубе. (Samoylov, 1941: 463)
karanfil: üzerine bir şey bağlamak veya asmak için iki yer arasına gerilen halat. (Zaloğlu, 1988: 191)	штаг-карнак: снасть из проволочного троса, заводимая между мачтами. (Samoylov, 1941: 1028)
karantina: hastalıklı personeli bulunan gemileri, geçici bir süre için tecrit etmek. (Zaloğlu, 1988: 192)	карантин: срок, в течение которого судно находится в изоляции впредь до удаления с него лиц, больных инфекционными болезнями, как из состава экипажа, так и из числа пассажиров. Местостоянки судна во время к. также называется карантинном. (Samoylov, 1941: 339)
karina: gemilerin, su kesimlerinin altında bulunan dış kısımları. (Zaloğlu, 1988: 192)	днище: нижняя, почти горизонтальная часть обшивки судна от киля до скулы. (Samoylov, 1941: 260)

karina etmek: gemi veya ufak teknelerin karinalarını temizlemek için gemi içindeki ağırlıkların bir tarafa alınması suretiyle teknenin bir tarafa yatırılarak karinanın su üstüne çıkması. (Zaloğlu, 1988: 192)	кренговать: кренить, наклонять судно набок в целях осмотра, окраски и исправления подводной его части. (Samoylov, 1941: 410)
kasa: halatların çımlarına açılmayacak şekilde yuvarlak şekilde yapılan ve dikişle emniyete alınan yuvarlak büyük halkalar. (Zaloğlu, 1988: 193)	огон: кольцо из самой снасти, сделанное на конце или в середине ее. (Samoylov, 1941: 562)
kasara: tüm gemi boyunca devam etmeyen kısmî güverte. (Pultar, 2022: 370)	надстройка: всякого рода закрытые помещения, сооружаемые на верхней (основной) палубе судна и простирающиеся от борта до борта. (Samoylov, 1941: 526)
kastanyola: ırgatta zincirin, vinçte telin akışını denetlemek için yapılmış fren donanımı. (Pultar, 2022: 371)	тормоз: приспособление для уменьшения скорости или для полной остановки движения механизма или машины путем искусственного введения добавочного сопротивления движению. (Samoylov, 1941: 904)
kavanca: yelken bumbasının dönüşlerde bir taraftan diğer tarafa geçmesi. (Zaloğlu, 1988: 194)	перекинуть парус: перекинуть паруса на другой галс – перенести п. на повороте, когда они сами не идут. (Samoylov, 1941: 617)
kemere: geminin kaburgasını meydana getiren postaların karşılıklı olanlarının üst taraflarını birleştiren ve üzerine güverte kaplama tahtaları veya saçlarının döşendiği ağaç, demir kütükler. (Zaloğlu, 1988: 195)	бимсы: поперечные связи судна, служащие как для поддержания палуб и находящихся на них грузов, так и для сопротивления поперечным усилиям, действующим в плоскостях шпангоутов и стремящимся сблизить

	или раздвинуть борта судна. (Samoylov, 1941: 68-69)
kerte: pusula kartının ayrılmış olduğu 11 derece 15 dakikalık 32 kısımdan bir tanesi. (Zaloğlu, 1988: 195)	румб: одно из 32 направлений компаса, подразделяемых еще на половины и четверти. Часть горизонта = 11,25 град. или 1/32 окружности. (Samoylov, 1941: 759)
kerteriz: herhangi bir maddenin bir tekneden olan yönünü mıknatıs veya cayro pusula ile tayin etmek veya ölçmek. (Zaloğlu, 1988: 196)	пеленг: направление от наблюдателя на какой-либо объект, определяемое углом между вертикальными плоскостями истинного (истинный пеленг), магнитного (магнитный пеленг) или компасного (компасный пеленг) меридиана и вертикальной плоскостью, проходящей через место наблюдателя (центр картушки компаса) и наблюдаемый объект. (Samoylov, 1941: 610)
kerteriz almak: herhangi bir maddenin gemi pruvasına göre açısını ölçmek. (Zaloğlu, 1988: 196)	запеленговать: определить направление на предмет по компасу. (Samoylov, 1941: 296)
kerye: tel halatların çımalarına düz kasa veya radansalı kasa yapmak için kullanılan madeni kilitlerdir. (Zaloğlu, 1988: 196)	клемма: зажим, гайка на винте, служащая для прикрепления электрического провода к медной пластинке. (Samoylov, 1941: 361)
kıç: teknelerin genellikle kıç omuzluklarının gerisinde kalan kısmı. (Zaloğlu, 1988: 196)	корма: задняя оконечность судна, как надводная, так и подводная. (Samoylov, 1941: 391)
kıç bodoslama: gemi ve deniz araçlarının kıç taraflarından yukarıya doğru uzanan ağaç veya demirden	ахтерштевень: конструктивное оформление кормовой оконечности

yapılmış kalın direk. (Zaloğlu, 1988: 196)	судна в виде продолжения кия. (Samoylov, 1941: 36)
kıç gönderi: gemilerin kıç taraflarında güverteye dik veya dike yakın bir meyille konulmuş ve üzerinde sancak savloları, liman feneri, rota fenerlerinin bulunduğu gönder. (Zaloğlu, 1988: 196)	флагшток: вертикально укрепленный шест, древко, служащее для подъема флага. Флагшток на судне. (Samoylov, 1941: 960)
kilit: bir tarafı yuvarlak diğer tarafı açık demir veya çelikten yapılmış u şeklinde ve açık olan tarafındaki deliklerden geçirilen vidalı bir harbi ile kapatılan, gemicilikte çokça kullanılan bağlaç. (Zaloğlu, 1988: 199)	скоба соединительная: скоба, с помощью которой соединяются между собой смычки якорной цепи. Она представляет собою подковообразно согнутый стержень с отверстиями на концах, через которые пропущен замыкающий их болт. (Samoylov, 1941: 806)
kinistin valfi: deniz suyunun geminin içine alınabilmesi için karınaya yerleştirilen valf. (Pultar, 2022: 679)	кингстон: всякий клапан в подводной части, служащий для доступа забортной воды внутрь судна. (Samoylov, 1941: 356)
koç boynuzu: halatların volta edilmeleri için gerekli yerlere konulan madenden yapılmış boynuz şeklindeki araç. (Zaloğlu, 1988: 199-200)	утка: специальная двурогая отливка или точеная деревянная планка, закрепленная неподвижно и служащая для завертывания за нее снастей. (Samoylov, 1941: 948)
kol: yan yana getirilmiş birçok lif ve tellerin hep birden bir tarafa bükülmesi ile meydana gelen halat. (Zaloğlu, 1988: 200)	прядь: несколько каболок или проволок, свитых вместе. Из пряди спускается трос, называемый тросом тросовой работы или прямого спуска. (Samoylov, 1941: 709)
koltuk halatı: gemilerin baş ve kıç taraflarından sahile verdikleri halatlar. (Zaloğlu, 1988: 200)	шпринг: растительный, или стальной трос, закрепленный одним концом на корме, а другим соединенный со

	становым якорем или якорной цепью, чтобы при переменах ветра или течения удержать корабль (судно) лагом к ветру или течению. (Samoylov, 1941: 1027)
kontra mizana direği: dört direkli yelken gemilerinde mizana direğinden sonra gelen dördüncü direk. (Zaloğlu, 1988: 202)	джиггер: добавочная мачта. Кроме того, на небольших парусных судах и некоторых баржах д. называют небольшую мачту, прикрепляемую совсем у транца, парус которой работает, как воздушный руль. (Samoylov, 1941: 251)
kontra omurga: omurganın su içindeki dikey mesafesini, dolayısıyla sathını büyütmek üzere omurgaya ilâve edilen kısım. (Zaloğlu, 1988: 203)	киль выдвижной: деревянная или металлическая пластина, выдвигаемая под дном парусной шлюпки или парусного судна для увеличения их остойчивости и улучшения их мореходных качеств. (Samoylov, 1941: 355)
köprü üstü: geminin sevk ve idare edildiği, bu maksatlar için her türlü cihaz ve aletlerle donatılmış, görüş imkânı bir engel ile kapatılmamış geminin yüksek yeri. (Zaloğlu, 1988: 204)	мостики судовые: возвышенные легкие надстройки над верхней палубой, защищенные от ветра и волны, на которых сосредоточиваются все приборы, необходимые для управления судном на ходу. (Samoylov, 1941: 515)
kör kapak: gemilerin karartılmasında geceleri dışarıya ışık sızmaması, herhangi bir sebeple lumbuz camı kırıldığında içeriye suların girmemesi için gemi içinden lumbuzun üzerine kapatılan madeni kapak. (Zaloğlu, 1988: 205)	глухарь: внутренняя металлическая крышка у иллюминаторов, которой закрываются в штормовую погоду иллюминаторы, расположенные близко от воды. (Samoylov, 1941: 206)

kuntra: yapma bir direğin dördüncü çubuğu ya da tek parça babafingo çubuğunun ikinci bölümü. (Pultar, 2022: 424)	галс: снасть, крепящая к мачте нижний передний угол косых парусов или нижние углы прямых парусов, не имеющих нижнего рея. (Samoylov, 1941: 188)
kurt ağzı: halatların babalara volta edilmeden evvel içinden geçirildiği güverte üzerine sağlamca bağlanmış demir veya dökme demirden yapılmış, iç kısımları halatların yıpranmaması için yuvarlatılmış ağız kısımları açık veya kapalı güverte üstü araçları. (Zaloğlu, 1988: 206)	киповая планка: специальная отливка, заменяющая собой швартовные или буксирные клюзы в тех местах, где не имеется фальшборт а. (Samoylov, 1941: 357)
küpeşte: rüzgarlı ve denizli havalarda denizlerin güverteye girmemesi için bordaların ana güverteden yukarı doğru uzatılması suretiyle meydana gelen ve geminin etrafını kısmen kuşatan yükseklikler. (Zaloğlu, 1988: 207)	фальшборт: легкий пояс бортовой обшивки, возвышающийся над верхней палубой. Служит для ограждения края палубы и меньшей ее заливаемости. (Samoylov, 1941: 952)
kürek lumbarı: filikalarda küreklerin çekilmesi için küpeşte tahtası üzerine açılmış yarım daire şeklindeki oyuklar. (Zaloğlu, 1988: 208)	уключина: металлическая двурогая развилка для упора весла, которое вкладывается в уключину веретеном. Сама уключина вставляется штырем в отверстие планширя шлюпки. Чтобы предотвратить потерю, уключину привязывают к борту шлюпки. (Samoylov, 1941: 939)
L	
laçka: herhangi bir yere verilmiş olan halatın boş bırakılması, gevşetilmesi, bırakılması. (Zaloğlu, 1988: 233)	отдавать: отвернуть снасть с кнехта (утки, нагеля), за который она была завернута, или выпустить ее, если она

	держалась в руках. (Samoylov, 1941: 582)
lale halatı: filika ve geçme dümenli küçük vasıta dümenlerinin fırtınalı ve denizli havalarda iğneciklerden çıkarak denize düşmelerine mani olmak için dümen yelpazesindeki delikten geçirilip araç içindeki bir yere bağlanan halat. (Zaloğlu, 1988: 233)	румпель-тали: тали, которые закладываются на румпель для управления рулем при повреждениях штуртроса. На небольших судах р.-т. применяются в качестве постоянного средства управления рулем. (Samoylov, 1941: 768)
larmo: flokların açıldığı ıstralya. (Zaloğlu, 1988: 233)	штаги: снасти стоячего такелажа, расположенные в диаметральной плоскости и поддерживающие мачты, стенки, бушприт и др. рангоутные деревья спереди. (Samoylov, 1941: 1028)
lava etmek: boş al ve ger komutu. (Zaloğlu, 1988: 234)	тянуть: ухватив, тащить, волочить. Тянуть снасть – тащить плавно, не дергая. Тянуть судно снастью – протягивать, выбирая снасть. (Samoylov, 1941: 928)
lif: maddeleri oluşturan ince ve uzun ipliksi parça; fiber. (Pultar, 2022: 444)	нить: каболка в лине. (Samoylov, 1941: 543)
limbo: gemi yükünün gemiden sahile, bir gemiden diğer bir gemiye veya bordasında bulunan bir deniz aracına kendi imkanları ile aktarılması. (Zaloğlu, 1988: 235)	перегрузка: перемещение груза из судна в склад и обратно, из судна в судно, из судна в вагон или обратно. (Samoylov, 1941: 616)
loça: bodoslamanın her iki tarafında bulunan ve içerisine zincir ve demir bedeninin girdiği oyuk. (Zaloğlu, 1988: 235)	клюз: отверстие в борту или углубление в палубе для пропуска якорной цепи или буксирного каната, обрамленное литой конструкцией,

	предохраняющей корпус от повреждений. (Samoylov, 1941: 365)
lumbar ağzı: gemilerin sancak ve iskele taraflarında bulunan borda, iskelelerinin üst tavanlarının bulunduğu yer hizasındaki güverte kısmı. Gemilere giriş ve çıkış yerini belirten lumbar ağzı terimi kara birliklerinde de benimsenmiş ve birlik, kurumların giriş ve çıkış kapılarına da lumbar ağzı denilmiştir. (Zaloğlu, 1988: 236)	сходня: доска с набитыми поперек ее брусками (ступеньками). Составляет принадлежность военной шлюпки и служит для схода на берег. (Samoylov, 1941: 878)
lumbuz: gemilerin iç kısımlarını aydınlatmak için bordalara ve güvertelere açılmış olan yuvarlak delikler. (Zaloğlu, 1988: 236)	иллюминатор: круглое окно на судне. (Samoylov, 1941: 314)
М	
manika: gemilerin iç kısımlarını, makine ve kazan dairelerini havalandırmak için güverte üzerine konulan ağızları geniş ve istenilen derinliğe kadar uzatılan madeni borular. (Zaloğlu, 1988: 245)	виндзейль: длинный парусиновый рукав со вставленными внутрь деревянными или металлическими обручами; служит для вентиляции внутренних помещений судна. (Samoylov, 1941: 141)
mapa: gemiciliğin gerektirdiği birçok yerlerde kullanılan güverteye, alabanda ve bordalara veya rıhtımlar üzerine sağlam bir şekilde tespit edilen ve bir delik içinden geçen serbest hareketli madenî halkadan ibaret sistem. (Zaloğlu, 1988: 246)	обух: болт, у которого вместо головки сделано кольцо или специальная поковка с проушиной в верхней своей части. (Samoylov, 1941: 557)
martin demiri: çiposuz ve kolları bedene dik olarak hareket edebilen bir demir. (Pultar, 2022: 167)	якорь мартина: делается всегда со штоком; веретено четырехгранное, имеющее сверху отверстие для болта

	скобы якоря, а внизу утолщение, через которое пропущены лапы. Обе лапы выделаны из одного куска; середина их цилиндрической формы, вследствие чего лапы могут свободно вращаться в нижней, также цилиндрической, части веретена. (Samoylov, 1941: 1057)
mastalya: tahta leğen. (Zaloğlu, 1988: 247)	бадьа: захватное приспособление, употребляемое для погрузки или выгрузки разных сыпучих грузов (угля, зерна, руды, соли и пр.). (Samoylov, 1941: 40)
mastori postası: gemi ve deniz araçlarının en geniş yerine isabet eden posta. (Zaloğlu, 1988: 247)	мидель-шпангоут: кривая, получаемая при рассечении поверхности судна в середине его или в самом широком месте поперечной плоскостью, перпендикулярной к диаметральной. (Samoylov, 1941: 498)
matafora: gemi araçlarının gemiye alınmaları veya denize indirilmeleri için kullanılan demirden yapılmış, baş tarafları dairevi şekildeki kaldırma aracı. (Zaloğlu, 1988: 247)	шлюпбалка: стальная балка на палубе у борта корабля (судна) для спуска на воду и подъема на борт шлюпок. Применяются в паре – носовая и кормовая. (Samoylov, 1941: 1019)
matafyon: yelken ve tentelerin delik açıldığında yırtılmaması için delik etrafının takviye edildiği aleminyum veya halat yassı halka. (Zaloğlu, 1988: 247)	коуш: металлическое кольцо с желобом на наружной стороне. Коуш вкладывают в петлю троса, чтобы предохранить его от истирания. (Samoylov, 1941: 399)
mil (deniz mili): denizdeki uzunluk ölçüsü. (6080 feet = 1852 mt). (Zaloğlu, 1988: 250)	миля: единица для измерения расстояний на море, равная длине дуги земного меридиана в 1'. в различных странах миля определяется на разных

	широтах, поэтому она имеет неодинаковые значения. В России морская миля берется по широте 44°30' и составляет 1852 м. (Samoylov, 1941: 500-501)
mizana direği: üzerinde ana direk, gabya ve babafingo çubukları olan ve pruvadan itibaren üçüncü durumda bulunan direk. (Zaloğlu, 1988: 253)	бизань-мачта: третья мачта, считая с носа. (Samoylov, 1941: 67)
N	
navlun: bir sözleşme ile taşınmak üzere gemiye alınan yük. (Pultar, 2022: 494)	фрахт: плата за перевозку грузов или пассажиров морским путем или за пользование морскими судами по договору (чартеру). (Samoylov, 1941: 974)
navlun mukavelesi: donatan ile kiracı arasında, bir yükün denizden taşınması için muayyen bir navlun ücretinin ödenmesine karşılık geminin tamamen veya kısmen kiralayıcıya tahsis edildiğini belirten mukavele. (Zaloğlu, 1988: 272)	фрахтование: сделка, в силу которой судовладелец предоставляет своему контрагенту судно или определенную его часть для перевозки грузов. (Samoylov, 1941: 974-975)
nispi kerteriz: kara veya denizdeki bir maddenin, geminin pruvasına nazaran olan istikameti. (Zaloğlu, 1988: 273)	курсовой угол: угол, составляемый диаметральной плоскостью корабля с направлением на какой-либо предмет. (Samoylov, 1941: 427)
nöbet: Gemide çeşitli yerlerde sıra ile yapılan iş, vardiya. (Pultar, 2022: 499)	вахта: особый вид дежурства на судне, для не сения которого выводится часть лично го состава наопределенные посты и на несколько часов в сутки. (Samoylov, 1941: 120)
O	

omurga: gemi postalarının alt uçlarının üzerinde birleştiği pruvadan pupaya kadar uzanan çelik veya en sağlam ağaçtan yapılmış olan geminin en sağlam kısmı. (Zaloğlu, 1988: 277)	киль: продольная связь, устраиваемая в диаметральной плоскости при днище судна и простирающаяся до штевней. Служит для обеспечения продольной прочности судна. (Samoylov, 1941: 354)
omurga aşozu: kaplama tahtalarının omurgaya girmesi için omurga üzerinde açılmış olan girintiler. (Zaloğlu, 1988: 277)	шпунт: продольный выступ в доске или брус, соответствующий углублению (пазу) соединяемого с ним соседнего бруса или доски. (Samoylov, 1941: 1027)
omuzluk: borda kaplamalarının baş ve kış bodoslamalara doğru eğimlenmiye başladığı yer ile bodoslamalar arasında kalan kısım. (Zaloğlu, 1988: 277)	скула: изгиб на корпусе судна, где борт, закругляясь, переходит в носовую заостренную часть. (Samoylov, 1941: 812)
orsa: yelken iskotalarını mümkün olduğu kadar lava ederek yelken sathını rüzgârın estiği tarafa doğru çoğaltmak suretiyle yapılan seyir. (Zaloğlu, 1988: 277)	наветренная сторона: сторона судна, подверженная действию ветра; так, напр., если судно идет правым галсом, то правая сторона и будет в этом случае наветренной. (Samoylov, 1941: 523)
orsa yakası: dört köşe yelkenlerin rüzgâr üstünde kalan, üç köşe yelkenlerin istiralya tarafından kalan yakaları. (Zaloğlu, 1988: 278)	крамбол: на парусных деревянных судах – толстый короткий брус в виде консоли, выходящий за борт и поддерживаемый снизу кницею, называемой сапортус. (Samoylov, 1941: 404)
ortala: dümen yelpazesinin omurga hattı istikametinde olması için serdümene verilen komuta. (Zaloğlu, 1988: 278)	мидель: слово, обозначающее "средний", напр. мидель-шпангоут – средний по длине судна шпангоут. (Samoylov, 1941: 498)
Ö	

öksüz kemere: ambar ağızları ve güverteler üzerine açılmış kaportalar dolayısı ile alabandadan alabandaya kadar uzamayan ve bir uçları ambar veya kaporta hizasında kesilen kemereler. (Zaloğlu, 1988: 282)	полубимс: бимс в районе грузовых трюмов, кожухов, люков, перерезанный пополам и идущий отборта до карлингса. (Samoylov, 1941: 660)
öksüz vardiya: üç vardiya ile tutulan nöbetlerde bir vardiyaya hep aynı saatlerin gelmemesi için 16-18 ve 18-20 saatleri arasında tutulan ikişer saatlik nöbetler. (Zaloğlu, 1988: 282)	вахта собачья: так в старом флоте называлась в. с полуночи до четырех часов. (Samoylov, 1941: 120)
ölüdeniz: fırtınaların dinmesi ile denizin çatlaksız dalgalı hali. Rüzgâr olmadığı halde fırtına sebebiyle oluşmuş dalgalar hareketlerine devam eder. (Zaloğlu, 1988: 282)	зыбь: волнение без ветра, достигающее иногда крупных размеров. Наблюдается или после продолжительного ветра, когда море еще не успокоилось, или перед ветром, когда последний с силой дует по соседству и гонит перед собой волну. (Samoylov, 1941: 309)
ölü navlun: bir gemiye bilfiil yüklenmeyen navlundur. Eğer kiracı taahhüt ettiği yükün tamamını gemiye yüklememişse yüklenmeyen yüke ölü navlun denir. (Zaloğlu, 1988: 233)	фракт мертвый: фракт, уплаченный за зафрахтованное, но не использованное под груз место на судне. (Samoylov, 1941: 974)
Р	
palamar: bir rıhtıma aborda veya kıçtan kara olmuş gemilerin, geminin yanaştığı bordasından sahile vermiş olduğu kalın halatlar. (Zaloğlu, 1988: 283)	швартов: трос или цепь, с помощью которого судно привязывается к берегу, стенке, пристани или другому судну. (Samoylov, 1941: 1006)
palanga: iki makara ve bu makaralardan donatılan halat ile teşkil edilen donanım.	тали: грузоподъемное приспособление, состоящее из двух блоков (подвижного и неподвижного),

Genelde ağırlık kaldırmada kullanılırlar. (Zaloğlu, 1988: 283)	соединенных между собой тросом; один конец последнего (коренной) укреплен неподвижно у одного из блоков, а за другой конец (ходовой конец, или лопарь) тянут для подъема груза. (Samoylov, 1941: 884)
patalya: küçük gemilerin deniz aracı ihtiyacını karşılayan 12 kadem boyunda ve iki çifte kürekli ağaçtan yapılmış ufak tekne. (Zaloğlu, 1988: 284)	верейка: небольшое парусное судно со значительной седловатостью по длине и острым образованием днища; форштевень, откинутый вперед, корма прямоугольная. В петровские времена – большие суда, употреблявшиеся даже при осаде крепостей. (Samoylov, 1941: 125)
patrisa: direk ya da çubuk başlarından kıça doğru küpeştelere indirilen ıstralya. (Pultar, 2022: 855)	Бакштаги: снасти стоячего такелажа, поддерживающие с боков рангоутные деревья, боканцы, шлюпбалки, стеньги, дымовые трубы и пр. (Samoylov, 1941: 44-45)
pik yakası: bir yan yelkenin en üst ve kıç taraftaki yakası. (Pultar, 2022: 866)	топсель: рейковый парус, поднимаемый под рейковым же парусом или над косым (гафельным). (Samoylov, 1941: 904)
piyan: halat çımalarının açılmaması için halatların çımalarının gircıla veya ispavlo ile sarılarak bağlanması. (Zaloğlu, 1988: 286)	гордень у паруса: снасть, с помощью которой подтягивают парус к рею. (Samoylov, 1941: 212)
porsun ambarı: gemicilikle ilgili alet, malzeme ve diğer malzemelerin muhafaza edildiği ambar. (Zaloğlu, 1988: 287)	шкиперская: специальное хранилище на судне для всех припасов, находящихся в ведении шкипера. (Samoylov, 1941: 1016)

posta: gemi ve deniz araçlarının dış kısımlarını şekillendiren sac veya ağaçtan yapılmış ve alt uçları omurgaya bağlanan eğriler. (Zaloğlu, 1988: 287)	шпангоут: ребро судового остова. На деревянных судах делаются из деревьев, имеющих уже естественную кривизну; на металлических - из угольников, приклепанных к обшивке. (Samoylov, 1941: 1023)
pruva: bir gemi veya deniz aracının baş tarafı. (Zaloğlu, 1988: 287)	нос: передняя оконечность судна как надводная, так и подводная. (Samoylov, 1941: 546)
pruva direği: gemilerde pruvadan itibaren ilk durumda bulunan direk. (Zaloğlu, 1988: 288)	фок-мачта: передняя мачта на судне, т. е. первая, считая от носа к корме. (Samoylov, 1941: 963)
puntel: tehlike sınırlarını belirtmek üzere küpeşteler hizasına ve diğer tehlikeli olabilecek yerlere konulan dikmeler. (Zaloğlu, 1988: 290)	пиллерс: вертикальная стойка, являющаяся элементом корпусных конструкций, предназначена для восприятия и передачи вертикальных нагрузок. Устанавливается между палубами, опирается на такие элементы набора, как карлингсы, шпангоуты, стрингеры. (Samoylov, 1941: 622)
pusula: geminin üzerinde seyrettiği istikameti gösteren alet. (Zaloğlu, 1988: 290)	компас: мореходный инструмент, служащий для непрерывного указания в море компасного курса корабля и для определения в случае надобности направлений на различные видимые с корабля земные предметы или небесные светила. (Samoylov, 1941: 377)
pusula kartı: pusula taşı içindeki mıknatısların asıldığı, alüminyumdan yapılmış ve üzerine yıldızdan 000	картушка: главная составная часть магнитного компаса, указывающая страны света. к. представляет собой

dereceden, saat yelkovanı istikametinde 360 dereceye kadar derece ve dakika taksimatları bulunan yuvarlak kart. (Zaloğlu, 1988: 290)	диск с делениями, разделенный на 360°, на котором, кроме того, имеются надписи главных и четвертных румбов. (Samoylov, 1941: 344)
pusula tası: pusula suyunu, pusula kartını, pusula milini ve gemi pruvasını gösteren işareti içinde bulunduran ve üzeri kalın bir cam ile kapatılmış olan yarımküre şeklindeki tas. (Zaloğlu, 1988: 291)	котелок: одна из главных составных частей магнитного компаса. Она представляет собой медный к., в центре которого укрепляется на колонке медная шпилька, оканчивающаяся стальным или иридиевым острием, на котором свободно сидит картушка компаса. (Samoylov, 1941: 398)
R	
radansa: halat çımlarına yapılan kasaların iç taraflarına, konulan ve halatın yıpranmasına mani olan madenden yapılmış damla şeklinde oluklu halka. (Zaloğlu, 1988: 300)	коуш: металлическое кольцо с желобом на наружной стороне. Коуш вкладывают в петлю троса, чтобы предохранить его от истирания. (Samoylov, 1941: 399)
randa yelkeni: mizana ana direğinin gerisinde bulunan ve randa bumbası ile randa gizi üzerine açılan dört köşeli yelken. (Zaloğlu, 1988: 300)	бизань: парус, который заменил собой драйвер. Верхняя шкаторина этого паруса привязывалась к рейку, который на фале подымался к бизань-рю, нижний задний угол притягивался шкотом к ноку гика, а передний нижний – галсом притягивался к мачте. (Samoylov, 1941: 67)
roda: fabrikalarda yapılan ve düzgün şekilde üst üste sarılan halat yumağı. (Zaloğlu, 1988: 301)	бухта троса: трос или снасть, свернутая цилиндрами, кругами или восьмеркой. (Samoylov, 1941: 113)

rota: seyir halinde bulunan gemilerin izlediği hat. (Zaloğlu, 1988: 301)	курс: угол, составляемый диаметральной плоскостью корабля с меридианом. (Samoylov, 1941: 426)
rüşvet güverte: güverte üzerinde yer işgal etmemeleri için filikaların veya serenlerin konulması için güverteye istinat eden punteller üzerine yapılan ve alabandalara yakın olan ufak güverteler. (Zaloğlu, 1988: 301)	бот-дек: палуба пассажирского судна, на которой размещены спасательные шлюпки и устройства для их спуска и подъема. (Samoylov, 1941: 90)
rüzgar altı: rüzgarın estiği yönün aksi. (Zaloğlu, 1988: 301)	подветренная сторона: сторона, противоположная той, в которую дует ветер. (Samoylov, 1941: 643)
rüzgar yakası: flok, velen ve yan yelkenlerinin kış tarafa bakan yakaları. (Zaloğlu, 1988: 302)	шкаторина: кромка паруса, обшитая ликтросом. (Samoylov, 1941: 1014)
rüzgarüstü: rüzgarın esmekte olduğu taraf. (Zaloğlu, 1988: 302)	наветренная сторона: сторона судна, подверженная действию ветра. (Samoylov, 1941: 523)
S	
safra: yüksüz olarak çıkması gereken gemilerin denge durumlarını artırmak ve pervanenin 2/3 nün suyun içinde bulunmasını temin etmek için gemi içine alınan ağırlık veya tanklara doldurulan su. (Zaloğlu, 1988: 308)	балласт: жидкий или твердый груз (вода, чугунные и свинцовые болванки, камень, песок и пр.), принимаемый на суда для придания ему надлежащих мореходных качеств. (Samoylov, 1941: 45)
sağanak: rüzgarın arada bir kuvvetli olarak esme hali. (Zaloğlu, 1988: 309)	шквал: внезапно налетающий ветер большей или меньшей силы, продолжающийся короткое время. (Samoylov, 1941: 1015)
salma: rüzgar etkisi ile demir çevresinde dönme. (Pultar, 2022: 920)	рыскать: незначительно уклоняться на судне от курса то в одну, то в другую сторону. Рыскать – говоря о

	парусном судне, – кинуться к ветру. (Samoylov, 1941: 772)
salma omurga: ufak yelkenli teknelerin rüzgar tesiri ile bayılmalarına mani olmak için omurga istikametinden denize indirilen saçtan yapılmış kuntra omurgalarıdır. Tekne içine su girmemesi için salma omurganın etrafı ayrı bir muhafaza tertibatı ile kapatılır. (Zaloğlu, 1988: 309)	киль выдвижной: деревянная или металлическая пластина, выдвигаемая под дном парусной шлюпки или парусного судна для увеличения их остойчивости и улучшения их мореходных качеств. Часто называется швертом. (Samoylov, 1941: 355)
sancak: pruvaya dönüldüğünde geminin sağ tarafında kalan kısım. (Zaloğlu, 1988: 310)	правая сторона судна: сторона по правую руку, если встать в диаметральной плоскости лицом к носу судна. (Samoylov, 1941: 679)
sancak gönderi: millî sancakları toka etmek için gemilerin kıç taraflarında bulunan demir veya ağaçtan yapılmış gönder. (Zaloğlu, 1988: 310)	флагшток: древко, установленное на оконечности кормы корабля, на котором поднимается (прибивается) кормовой флаг. (Samoylov, 1941: 960)
savlo: millî sancakların göndere, işaret sancaklarının serenlere çekilmesi için donatılan ince halatlar. (Zaloğlu, 1988: 311)	шнур: лить, которым привязывают паруса к реям, гафелям и пр. (Samoylov, 1941: 1022)
selviçe: sabit olmayan, hareket eden halatlara ve bu şekildeki halatlardan meydana gelen donanımlar. (Zaloğlu, 1988: 311)	бегучий такелаж: такелаж (снасти), находящийся в движении и предназначенный для обслуживания и изменения положения частей рангоута, а также подъема и спуска грузов, катеров, шлюпок, трапов, сигналов, парусов. (Samoylov, 1941: 882)
seren: gemi direkleri üzerine yelken açmak, işaret sancaklarını çekmek için direk üzerine su yüzeyine paralel olmak	рей: металлический или деревянный брус, прикрепленный к мачте (стенге) горизонтально к палубе и

üzere konulan gönderler. (Zaloğlu, 1988: 312)	перпендикулярно к диаметральной плоскости корабля. Служит для крепления к нему прямых парусов. (Samoylov, 1941: 740)
sığ su: derin olmayan su. (Pultar, 2022: 958))	мелководье: малые или относительно малые глубины. (Samoylov, 1941: 490)
silyon feneri: borda fenerlerinin ortasında ve yukarısında bulunan fener genel olarak pruva direği üzerinde bulunur. (Zaloğlu, 1988: 315)	клотиковый фонарь: сигнальный прибор для световой сигнализации. Состоит из двух или трех ламп, из которых одна красная, а остальные белые. (Samoylov, 1941: 365)
sintine: gemi makine ve kazanlarının bulunduğu kısmın zemininin altında, genellikle ambar güvertesinin altında kalan ve gemi içinden sızan sularla, makine ve kazan dairelerinden akan yağ yakıtların toplandığı en alt kısım. (Zaloğlu, 1988: 316)	трюм: внутреннее помещение в судне, лежащее ниже самой нижней палубы (между днищем и платформой). Служит для укладки грузов (грузовой т.), для размещения машин и котлов (машинный т.) и т. п. (Samoylov, 1941: 922)
sis işareti: sis sırasında seyir halindeki gemilerin yerlerini belirtmek üzere verdikleri işaret. (Pultar, 2022: 540)	сигналы туманные: сигналы, подаваемые в море маяками и судами во время туманной погоды в целях обеспечения безопасности мореплавания. (Samoylov, 1941: 795)
sis kampanası: sis sırasında geminin konumunu belirtmek için çalınan kampana. (Pultar, 2022: 569)	колокол судовой: небольшой колокол для подачи сигналов в тумане при стоянке на якоре и для «отбивания склянок». (Samoylov, 1941: 374)
su hattı: gemi bordasının su yüzeyi ile kesiştiği çizgi. (Zaloğlu, 1988: 317)	ватерлиния: кривая, получаемая при пересечении поверхности корпуса судна горизонтальной плоскостью, параллельной уровню воды. (Samoylov, 1941: 119)

suga etmek: bir şeyi sonuna kadar sıkmak, akışını durdurmak. (Zaloğlu, 1988: 317)	подтягивать: тянуть или подбирать кверху, подымать, притянуть поближе к чему-либо, выбрать слабинку. (Samoylov, 1941: 650)
sülyen: pastan koruyucu ve astar olarak kullanılan, kırmızı renkli toz hâlindeki kurşun oksit boyası. (Pultar, 2022: 1013)	сурик свинцовый: краска оранжево-красного цвета, получаемая большей частью путем окисления массикота (оксида свинца в виде аморфного порошка). (Samoylov, 1941: 407)
§	
şaft: gemi makinelerindeki krankın çevrimsel hareketini pervaneye ileten çelikten yapılmış silindirik şeklindeki çubuk. (Zaloğlu, 1988: 328)	баллер: кованый или литой монолитный вал для вращения пера руля или барабана шпиля. (Samoylov, 1941: 46)
şalopa: ambarsız, iki direkli ve on iki toplu yelken gemisi. (Zaloğlu, 1988: 328)	шлюп: трехмачтовый военный корабль второй половины XVIII-начала XIX в. с прямым парусным вооружением. Водоизмещение до 900 т. вооружение 10-28 пушек. (Samoylov, 1941: 1019)
şamandıra: kullanılış şekline göre değişik biçimlerde yapılmış ve su geçirmezliği temin edilerek yüzme kabiliyeti artırılmış sac veya ağaçtan yapılmış sarnıçlar. (Zaloğlu, 1988: 328)	буй: плавучее средство ограждения опасностей, устанавливаемое в открытых морских районах. б. представляют собой бочки различных форм с надстройками для установки освещения или отличительных знаков. (Samoylov, 1941: 106)
şapka: Direklerin üst uçlarına geçirilmiş yuvarlak tabla. (Pultar, 2022: 1017)	погон: металлический прут, по которому скользит блок какой-нибудь снасти при переносе паруса с одного борта на другой. (Samoylov, 1941: 640)

şemsiye demiri: şamandıraları sabit tutmada kullanılan iç tarafları boş yarım küre şeklindeki demirler. (Zaloğlu, 1988: 328)	грибовидный якорь: нижняя часть его представляет собою сегмент, которым якорь зарывается в грунт. веретено имеет массивное утолщение, сделанное для того, чтобы своим весом оно заставляло веретено лежать горизонтально. (Samoylov, 1941: 1059)
şeytan çarmıhı: yan yana getirilmiş iki halatın arasına ağaç basamaklar konulmak suretiyle yapılan merdiven. (Zaloğlu, 1988: 328)	штормтрап: веревочная лестница с деревянными ступеньками. Опускается вдоль борта или с выстрела. Служит для подъема и посадки людей на шлюпки и катера. (Samoylov, 1941: 1032)
T	
tarak gemisi: limanları ve geçitleri derinleştirmek için kepçeli olarak yapılmış özel gemi.	экскаватор одночерпаковый: землечерпательный снаряд, представляющий собой поворотный кран, установленный на понтоне и снабженный особым захватным прибором. (Samoylov, 1941: 1049)
tayfa: kaptan ve zâbitan dışındaki tüm gemi adamları. (Pultar: 2022, 1046)	команда: экипаж корабля, исключая средний и вышестоящий начальствующий состав. (Samoylov, 1941: 375)
tente: gemi güvertelerini güneş ve yağmurdan korumak için güverteler üzerine muayyen yükseklikte serilen ve etekleri tente puntellerine bağlanan branda örtü. (Zaloğlu, 1988: 333)	тент: парусина, растягиваемая над палубой с удна для защиты от солнца или дождя. (Samoylov, 1941: 891)
tersane: gemi yapım ve bakım yeri. (Pultar, 2022: 1062)	верфь: производственное предприятие для постройки и ремонта судов,

	расположенное на берегу моря, реки или озера. (Samoylov, 1941: 128)
tırnak: demir kollarının uç taraflarında bulunan yassı ve uca doğru sivrilen kısım. (Zaloğlu, 1988: 334)	лапа у якоря: оконечности рогов якоря, служащие для забираяния якорем грунта. (Samoylov, 1941: 433)
tirenti: halatların makaralardan çıkan ve çekilen kısmı. (Zaloğlu, 1988: 335)	лопарь: ходовой или внешний конец как у талей, так и у всякой снасти, напр. кат-лопарь, винт-лопарь и пр. (Samoylov, 1941: 457)
U	
ufki dümen: denizaltı gemileri ile torpidoların deniz içinde aşağı ve yukarı hareketlerini sağlayan ve deniz yüzeyine paralel durumda bulunan dümen. (Zaloğlu, 1988: 342)	горизонтальные рули: рули, дающие возможность подводной лодке забирать глубину при погружении и поддерживать ее. (Samoylov, 1941: 213)
uskuna: pruva direği kabasorta armalı, grandi direği sübye armalı iki direkli yelkenli tekne. (Zaloğlu, 1988: 342)	пинас: открытая гребная шлюпка английского военного флота. (Samoylov, 1941: 623)
uskundura: çift pervaneli gemilerin pervaneleri hizasında ve su kesiminin biraz yukarısında bulunan ve küçük deniz araçlarının su çekmesi sebebiyle pervanelere yaklaşmalarını önleyen yarım daire şeklindeki çıkıntılar. (Zaloğlu, 1988: 342)	отводы кормовые: дуги из фасонной стали, укрепленные горизонтально по бортам в местах расположения гребных винтов. (Samoylov, 1941: 582)
usturmaça: deniz araçlarının rıhtımlara, iskelelere ya da birbirlerine aborda olmaları sırasında, bordalarının zarar görmemesi için araya konulan, çeşitli biçim ve malzemeden araç. (Pultar, 2022: 1106)	кранец: устройство, устанавливаемое временно или постоянно вдоль борта судна и предназначенное для смягчения ударов судна бортом о причал или о борт другого судна. (Samoylov, 1941: 406)

uzade kolu: sekstant yayının üzerinde hareket eden ve yayın merkezine irtibatlandırılmış kol. (Zaloğlu, 1988: 343)	алидада: линейка на секстане (см.), посредством которой поворачивают большое зеркало, укрепленное около оси вращения а., перпендикулярно к плоскости лимба. (Samoylov, 1941: 20)
V	
varagele: iki nokta arasında gidip gelmeyi sağlamak üzere gerilmiş bir halattan oluşan donanım. (Pultar, 2022: 1121)	абгалдырь: конец или цепочка с гаком, а также железный прут с рукояткой на одном конце и с крючком на другом, применяющиеся для работы с якорной цепью. (Samoylov, 1941: 5)
vardavela: seren yelkenlerini bağlamak için serenlerin üzerine çakılan mapalardan geçirilerek bir cundadan diğer cundaya uzanan gergin halat ya da ince demir ya da ağaç çubuk. (Pultar, 2022: 1123)	поручни: перила ограждений верхней палубы, надстроек, мостиков, трапов, машинных площадок и др., изготавливаются из дерева или металла. (Samoylov, 1941: 672)
varil: Silindir biçiminde, altı düz fiçı. (Pultar, 2022: 1125)	барель: ертикальный барабан шпиля, насаженный на ось или шпиндель шпиля. (Samoylov, 1941: 46)
veleistralye yelkeni: pruva direğinden sonra gelen direk üzerine açılan yan yelkenin sereni. (Zaloğlu, 1988: 346)	фок: прямой парус, самый нижний на передней мачте (фок-мачте) судна. Привязывается к фока-рею. (Samoylov, 1941: 963)
velena: direkler arasındaki istiralyalar üzerine açılan ve açıldıkları direk ve çubukların isimleri ile anılan üç köşeli yelkenler. (Zaloğlu, 1988: 346)	стаксель: парус треугольной формы, ставится впереди фок-мачты, между фок- и грот-мачтами, между грот- и бизань-мачтами. (Samoylov, 1941: 840)
vento: dikme, gönder ve bumbaların cundalarından alınan ve bunları istenilen yöne çevirmeye ya da o yönde	оттяжка: снасть, служащая для оттягивания в сторону того или иного

sâbitlemeye yarayan selviçe. (Pultar, 2022: 1129)	предмета при его подъеме или спуске. (Samoylov, 1941: 588)
vira: çevirme, döndürme, çekme eylemi. (Pultar, 2022: 1135)	снятьсѧ: открепиться от чего-нибудь. Снятьсѧ с <i>якорѧ</i> – поднять якорь. (Samoylov, 1941: 821)
viya: dümenle döndürölmekle olan bir geminin istenilen rotaya gelindiğinde dümenin bu rotada tutulması için verilen komuta. (Zaloğlu, 1988: 346-347)	устойчивость на курсе: свойство судна сохранять направление своего движения. (Samoylov, 1941: 947)
volta: bir halatın herhangi bir yere bir defa dolaştırılması ya da sarılması. (Pultar, 2022: 1137)	шлаг: оборот снасти вокруг чего-либо. (Samoylov, 1941: 1018)
Y	
yalpa: denizlerin bordalar istikametinden gelmesi sonucunda geminin kemereleri istikametinde hareket etmesi. (Zaloğlu, 1988: 351)	рыскать: незначительно уклоняться на судне от курса то в одну, то в другую сторону. Рыскать – говоря о парусном судне, – кинуться к ветру. (Samoylov, 1941: 772)
yalpa omurgası: gemilerin yalpalamasını önlemek maksadıyla sintine dönümüne yakın dış kaplamaya dikey olarak konulmuş, baş ve kış istikametinde uzayan kanat şeklinde çıkıntılar. (Zaloğlu, 1988: 351)	киль боковой: особое устройство на судах, служащее для уменьшения размахов боковой качки. Боковые кили состоят из выступающего ребра, укрепленного на скуле нормально к наружной обшивке судна. (Samoylov, 1941: 354)
yan yelkenler: hafif havalarda pupa seyirinde iken serenlerin ucundan sürölen ek serenlere açılan kare yelken.	паруса косые: паруса, которые ставятся вдоль судна и ходят по штагам и леерам или привязаны к гафелям. (Samoylov, 1941: 604)
yarım oturak: oturaklara oturan kürekçilerin kürek çekerken kuvvet almaları için ayaklarını dayandıkları,	упорки: деревянные поперечные планки, устанавливаемые по дну шлюпки и служащ

alabandalardaki yuvalarına oturan ensiz tahtalar. (Zaloğlu, 1988: 352)	ие для упора ног гребцов. (Samoylov, 1941: 942)
yeke: dümeni istenen yöne çevirmek için başına takılan manevele. (Pultar, 2022: 1165)	румпель: одноплечий или двухплечий рычаг, насаженный на голове руля. (Samoylov, 1941: 768)
yoma: üç veya dörtkollu, sağa bükümlü olarak yapılmış halat. (Zaloğlu, 1988: 354)	проводники: тонкие тросы, служащие для передачи с помощью их более толстых тросов одного судна на другое, на стенку, пристань и т. д. (Samoylov, 1941: 697)
yürya: bir halatı veya bir palanganın tirentisini aralık vermeden devamlı olarak çekmek. (Zaloğlu, 1988: 355)	тянуть: ухватив, тащить, волочить. Тянуть снасть – тащить плавно, не дергая. (Samoylov, 1941: 928)
Z	
zaman mukavelesi: tayin edilen bir zaman süresince bir gemiyi kiralayan ile kiraya veren arasında yapılan ve içinde karşılıklı hükümler bulunan sözleşmedir. (Zaloğlu, 1988: 364)	тайм-чартер: договор на аренду судна на определенный срок времени, обычно не свыше двенадцатимесяцев. (Samoylov, 1941: 882)
zaman işaretleri: işaret sancakları ile zamanı bildirmektir. (Zaloğlu, 1988: 365)	сигналы времени: в наиболее важных портах для удобства мореплавателей ежедневно показывается особым условным сигналом момент среднего местного или поясного, а в некоторых пунктах и среднего гринвичского полдня. (Samoylov, 1941: 794)
zaman poliçesi: belirli bir süre için yapılan sigorta poliçesidir. (Zaloğlu, 1988: 365)	полис на срок: морской страховой полис, покрывающий страхование на определенный срок, в отличие от страхования на определенные рейсы

	(рейсовые полисы). (Samoylov, 1941: 656)
zehirli yel: halk dilinde "sam yeli" olarak bilinen rüzgardır. (Zaloğlu, 1988: 365)	сирокко: очень теплый и влажный ветер от южной четверти горизонта, дующий над центральной частью средиземного моря, италией и далмацией, сопровождающийся значительной облачностью и осадками. (Samoylov, 1941: 799)
zeval: öğle zamanı. (Zaloğlu, 1988: 365)	полдень: момент верхней кульминации солнца. (Samoylov, 1941: 655)
zıpkın: büyük balıkları avlamakta kullanılan; birer uçları damaklı diğer uçları halkalı kargılara denir. (Zaloğlu, 1988: 365)	гарпун: оружие для боя водных животных. Род остроги, копья или дротика на длинной веревке с тем отличием от них, что наконечник соединяется с древком не наглухо и снабжается зубцами, загнутыми назад; при этом веревка привязывается одним концом к древку, а другим к наконечнику. (Samoylov, 1941: 19)
zincir: baklaların birbirine eklenmesi suretiyle meydana gelen ve çeşitli maksatlar için kullanılan çekme gücü kuvvetli madeni halkalar dizisi. (Zaloğlu, 1988: 366)	цепь: гибкая связь, состоящая из ряда соединенных между собой звеньев. Различают обыкновенную ц., звенья которой имеют овальную форму и которая находит применение в качестве грузовой цепи в подъемных машинах для малых и средних нагрузок. (Samoylov, 1941: 991)
zincir gomina: gemilerde, demirleme zinciri olarak kullanılan özel yapılmış ve denenmiş zincirler. (Zaloğlu, 1988: 367)	канат якорный: так называют якорную цепь (якорь-цепь). В военном флоте название якорный канат

	сохраняется только для тросовых канатов, имеющих применение на некоторых классах морских и речных кораблей и судов. (Samoylov, 1941: 333)
zincirlik: demir zincirinin bulunduğu sintineye yakın bölme. (Zaloğlu, 1988: 233)	цепной ящик: подпалубное помещение в носовой части корабля (судна) для размещения, крепления и хранения якорной цепи. (Samoylov, 1941: 1063)

3.4. DENİZCİLİK TERİMLERİNİN OLUŞTURULMA YÖNTEMLERİNE GÖRE ANALİZİ

Türkçe ve Rusça denizcilik terimlerinin yapısal ve terim oluşturma yönünden incelenmesi amaçlanmaktadır. Terimler; türetme, birleştirme, anlam genişlemesi yoluyla türeyenler, alıntı ve çeviri şeklinde dile girenler olmak üzere çeşitli yollarla oluşturulmuştur. Bu analiz, terimlerin biçimsel yapılarını ve anlam oluşum süreçlerini ortaya koyarak denizcilik dilinin söz varlığını şekillendiren temel dilsel mekanizmaları göstermeyi hedeflemektedir.

3.4.1. Birleştirme Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri

Birleştirme yöntemi, iki veya daha fazla sözcüğün anlam birliği içinde bir araya gelerek yeni bir terim oluşturması esasına dayanır. Türkçenin yapısal özellikleri gereği, bu yöntemle türetilmiş terimlerin sayısı oldukça fazladır. Denizcilik alanında da işlevsel ve açıklayıcı yapıları nedeniyle sıkça tercih edilen bu terimler, genellikle nesnelerin yerini, işlevini veya kullanım amacını doğrudan yansıtan bileşik ifadelerden oluşmaktadır. Aşağıdaki tabloda, bu yöntemle oluşturulmuş Türkçe denizcilik terimleri listelenmiştir.

Tablo 3.2. Birleştirme Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri

Terim	Bileşenler	Birleştirme Yöntemi
acente ücreti	acente + ücret	isim + isim

ambar ağızı	ambar + ağız	isim + isim
ana güverte	ana + güverte	sıfat + isim
ana yelkenler	ana + yelkenler	sıfat + isim
anele bağı	anele + bağ	isim + isim
aynalık tahtası	aynalık + tahta	sıfat + isim
açık deniz	açık + deniz	sıfat + isim
açıkta eylemek	açık + eylemek	zarf + fiil
ağırlık merkezi	ağırlık + merkez	isim + isim
ağız kuşağı	ağız + kuşak	isim + isim
baş bodoslama	baş + bodoslama	isim + isim
baş omuzluk	baş + omuzluk	isim + isim
baş üstü	baş + üstü	isim + isim
bindirme kaplama	bindirme + kaplama	isim + isim
borda feneri	borda + fener	isim + isim
borda iskelesi	borda + iskele	isim + isim
boş almak	boş + almak	sıfat + fiil
boş vermek	boş + vermek	sıfat + fiil
camadan bağı	camadan + bağ	isim + isim
cankurtaran filikası	cankurtaran + filika	isim + isim
cankurtaran simiti	cankurtaran + simit	isim + isim
cunda bastıkası	cunda + bastika	isim + isim
dar boğaz	dar + boğaz	sıfat + isim
demir feneri	demir + fener	isim + isim
demir memesi	demir + meme	isim + isim
demir nöbetçisi	demir + nöbetçi	isim + isim
demir zinciri	demir + zincir	isim + isim
demir şamandırısı	demir + şamandıra	isim + isim
dümen evi	dümen + ev	isim + isim
dışarı rüzgar	dışarı + rüzgar	zarf + isim
el incesi	el + ince	isim + isim
el iskandili	el + iskandil	isim + isim

gabya direği	gabya + direk	isim + isim
gemi yükü	gemi + yk	isim + isim
göz demiri	göz + demir	isim + isim
halat merdiven	halat + merdiven	isim + isim
havuz güverteli	havuz + güverte	isim + isim (sıfatlaşmış)
ilerleme payı	ilerleme + pay	isim + isim
kıç bodoslama	kıç + bodoslama	isim + isim
iskandil kurşunu	iskandil + kurşun	isim + isim
iskandil savlosu	iskandil + savlo	isim + isim
istif planı	istif + plan	isim + isim
iç liman	iç + liman	sıfat + isim
iç omurga	iç + omurga	sıfat + isim
kabadalga	kaba + dalga	sıfat + isim
koltuk halatı	koltuk + halat	isim + isim
kontra mizana direği	kontra + mizana + direk	zincirleme isim tamlaması
kontra omurga	kontra + omurga	sıfat + isim
koç boynuzu	koç + boynuz	isim + isim
kurt ağzı	kurt + ağız	isim + isim
köprü üstü	köprü + üstü	isim + isim
kr kapak	kr + kapak	sıfat + isim
kürek lumbarı	kürek + lumbar	isim + isim
lale halatı	lale + halat	isim + isim
martin demiri	martin + demir	özel isim + isim
navlun mukavelesi	navlun + mukavele	isim + isim
nispi kerteriz	nispi + kerteriz	sıfat + isim
omurga aşozu	omurga + aşoz	isim + isim
orsa yakası	orsa + yaka	isim + isim
palamar babası	palamar + baba	isim + isim
pik yakası	pik + yaka	isim + isim
pruva direği	pruva + direk	isim + isim
pusula kartı	pusula + kart	isim + isim

pusula tası	pusula + tas	isim + isim
rüzgar altı	rüzgar + alt	isim + isim
rüzgar yakası	rüzgar + yaka	isim + isim
rüzgar üstü	rüzgar + üst	isim + isim
rüşvet güverte	rüşvet + güverte	isim + isim
salma omurga	salma + omurga	isim + isim
sancak gönderi	sancak + gönder	isim + isim
sis işareti	sis + işaret	isim + isim
sis kampanası	sis + kampana	isim + isim
su hattı	su + hat	isim + isim
sığ su	sığ + su	sıfat + isim
tarak gemisi	tarak + gemi	isim + isim
ufki dümen	ufki + dümen	sıfat + isim
uzade kolu	uzade + kol	isim + isim
varagele	var + gel	kök + kök
yalpa omurgası	yalpa + omurga	isim + isim
yan yelkenler	yan + yelken	sıfat + isim
yarım oturak	yarım + oturak	sıfat + isim
zaman işaretleri	zaman + işaret	isim + isim
zaman mukavelesi	zaman + mukavele	isim + isim
zaman poliçesi	zaman + poliçe	isim + isim
zehirli yel	zehirli + yel	sıfat + isim
zincir gomina	zincir + gomina	isim + isim
öksüz kemere	öksüz + kemere	sıfat + isim
öksüz vardiya	öksüz + vardiya	sıfat + isim
ölü navlun	ölü + navlun	sıfat + isim
ölüdeniz	ölü + deniz	sıfat + isim
ırgat palamar babası	ırgat + palamar + baba	zincirleme isim tamlaması
şemsiye demiri	şemsiye + demir	isim + isim
şeytan çarmıhı	şeytan + çarmık	isim + isim

3.4.2. Birleştirme Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri

Rusçanın sözdizimsel ve morfolojik yapısı, bileşik terimlerin üretimine büyük ölçüde olanak tanımaktadır. Özellikle denizcilik gibi karmaşık ve çok bileşenli bir alanda, bu tür terimler nesnelerin teknik özelliklerini, işlevlerini ve bağlamsal rollerini doğrudan yansıtmak amacıyla kullanılmaktadır. Aşağıdaki tabloda bu yöntemle oluşturulmuş Rusça denizcilik terimleri sunulmuştur.

Tablo 3.3. Birleştirme Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri

Terim	Bileşenler	Birleştirme Yöntemi
бегущий такелаж	бегущий + такелаж	sıfat + isim
борт о борт	борт + о + борт	isim + edat + isim
бросательный конец	бросательный + конец	sıfat + isim
бухта троса	бухта + трос	isim + isim
веревка такелажная	веревка + такелажная	isim + sıfat
вертлюг	вертлюг	basit terim
ветер легкий	ветер + легкий	isim + sıfat
военно-морской флот	военно-морской + флот	bileşik sıfat + isim
внутренний рейд	внутренний + рейд	sıfat + isim
волноотвод	волно + отвод	kök + kök
выбирать слабиную	выбирать + слабиную	fiil + isim
грузовая марка	грузовая + марка	sıfat + isim
грузовой план	грузовой + план	sıfat + isim
гордень у паруса	гордень + парус	isim + edat + isim
грибовидный якорь	грибовидный + якорь	sıfat + isim
двойное дно	двойное + дно	sıfat + isim
дымовая труба	дымовая + труба	sıfat + isim
заспинная доска	заспинная + доска	sıfat + isim
кабельная работа	кабельная + работа	sıfat + isim
канат якорный	канат + якорный	isim + sıfat
киловатт мощность	киловатт + мощность	isim + isim
киль боковой	киль + боковой	isim + sıfat

киль выдвижной	киль + выдвижной	isim + sıfat
киповая планка	киповая + планка	sıfat + isim
клотиковый фонарь	клотиковый + фонарь	sıfat + isim
колокол судовой	колокол + судовой	isim + sıfat
крыло мостика	крыло + мостик	isim + isim
курсовой угол	курсовой + угол	sıfat + isim
курс корабля	курс + корабль	isim + isim
мелководье	мел + вод	kök + kök
левый борт	левый + борт	sıfat + isim
лапа у якоря	лапа + якорь	isim + edat + isim
петля якорная	петля + якорная	isim + sıfat
плавучесть судна	плавучесть + судно	isim + isim
площадь паруса	площадь + парус	isim + isim
погружение судна	погружение + судно	isim + isim
подветренная сторона	подветренная + сторона	sıfat + isim
полис на срок	полис + срок	edatlı tamlama
пояс обшивки	пояс + обшивка	isim + isim
правый борт	правый + борт	sıfat + isim
правая сторона судна	правая + сторона + судно	zincirleme isim tamlaması
разность широт двух мест	разность + широта + место	zincirleme isim tamlaması
рифовый узел	рифовый + узел	sıfat + isim
руль горизонтальный	руль + горизонтальный	isim + sıfat
румпель-тали	румпель + тали	bağlama (bitişik isimler)
ручной лот	ручной + лот	sıfat + isim
сигналы времени	сигнал + время	isim + isim
сигналы туманные	сигнал + туманный	isim + sıfat
скоба соединительная	скоба + соединительная	sıfat + isim
скоба якоря	скоба + якорь	isim + isim
стопорный узел	стопорный + узел	sıfat + isim

спасательный буй	спасательный + буй	sıfat + isim
сурик свинцовый	сурик + свинцовый	isim + sıfat
трос кабельной работы	трос + кабельная + работа	isim + sıfat + isim
укладка трюма	укладка + трюм	isim + isim
управлять кораблем	управлять + корабль	fiil + isim
устойчивость на курсе	устойчивость + курс	edatlı tamlama
вахта собачья	вахта + собачья	sıfat + isim
флаг государственный	флаг + государственный	isim + sıfat
флот военно-морской	флот + военно-морской	bileşik sıfat + isim
фрахт мертвый	фрахт + мертвый	isim + sıfat
ходовая рубка	ходовая + рубка	sıfat + isim
штыри руля	штыри + руль	isim + isim
штиль полный	штиль + полный	isim + sıfat
шток якоря	шток + якорь	isim + isim
шторм жестокий	шторм + жестокий	isim + sıfat
штаг-карнак	штаг + карнак	isim + isim
шлюпки спасательные	шлюпка + спасательный	sıfat + isim
экскаватор одночерпаковый	экскаватор + одночерпаковый	sıfat + isim
якорная вахта	якорь + вахта	sıfat + isim
якорная цепь	якорь + цепь	sıfat + isim
якорь мартина	якорь + мартин	isim + isim
якорь становой	якорь + становой	isim + sıfat
центр тяжести корабля	центр + тяжесть + корабль	zincirleme isim tamlaması

3.4.3. Alıntı Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri

Alıntı yöntemi, teknik bir kavramın başka bir dilden, genellikle biçim ve anlam bütünlüğü korunarak alınması yoluyla yeni bir terimin oluşturulması sürecidir. Türk denizcilik terimleri tarihsel süreçte başta İtalyanca ve Venedikçe olmak üzere yabancı

dillerden yoğun biçimde etkilenmiştir. Özellikle Osmanlı döneminde Akdeniz havzasındaki denizcilik faaliyetlerinin ve yabancı donanma ilişkilerinin bu alandaki terminolojiye önemli katkı sağladığı görülmektedir. Aşağıdaki tabloda, alıntı yöntemiyle oluşturulan Türkçe denizcilik terimleri sıralanmıştır.

Tablo 3.4. Alıntı Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri

Türkçe Terim	Kaynak Dildeki Latinleştirilmiş Biçimi	Kaynak Dil	Kaynak
Lif	Lif	Arapça	Nişanyan, 2001: 529
Safra	Safra	Arapça	Nişanyan, 2001: 743
Bahriye	Bahriyya	Arapça	Nişanyan, 2001: 72
Bakla	Bakila	Arapça	Nişanyan, 2001: 73
Hale	Hâle	Arapça	Pultar, 2022: 473
Haliç	Halic	Arapça	Pultar, 2022: 473
İstikamet	İstikamat	Arapça	Nişanyan, 2001: 396
Nöbet	Nawbat	Arapça	Nişanyan, 2001: 636
Tayfa	Taifa	Arapça	Nişanyan, 2001: 854
Yoma	Yürya	Arapça	Nişanyan, 2001: 976
Zeval	Zawāl	Arapça	Nişanyan, 2001: 974
Hamak	Hammak	Arapça	Pultar, 2022: 475
Hamla	Hamla	Arapça	Pultar, 2022: 475
Tersane	Tersaná	Cenevizce	Pultar, 2022: 1074
Mapa	Mappa	Cenevizce	Pultar, 2022: 765
Baca	Bāca	Farsça	Nişanyan, 2001: 68
Camadan	Cāmedān	Farsça	Pultar, 2022: 200
Dürbün	Dūrbīn	Farsça	Nişanyan, 2001: 212
Kilit	Kilīd	Farsça	Nişanyan, 2001:460
Zincir	Zancir	Farsça	Nişanyan, 2001: 976
Çarmık	çārmīḫ	Farsça	Nişanyan, 2001: 131
Ambargo	Embargo	Fransızca	Pultar, 2022: 61
Flama	Flamme	Fransızca	Pultar, 2022: 391
Gulet	Goélette	Fransızca	Pultar, 2022: 451

Hidrografi	Hydographie	Fransızca	Pultar, 2022: 500
Mil	Mille	Fransızca	Pultar, 2022: 798
Bandra	Bande	Fransızca	Pultar, 2022: 156
Boma	Bumba	Fransızca	Pultar, 2022: 191
Balb	Bulb	İngilizce	Pultar, 2022: 116
Bank	Bank	İngilizce	Pultar, 2022: 122
Dabilbatım	Double Bottom	İngilizce	Pultar, 2022: 254
Dedveyt	Deadweight	İngilizce	Pultar, 2022: 266
Kinistin valfi	Kingston valve	İngilizce	Nişanyan, 2001: 922
Porsun	Bosun	İngilizce	Pultar, 2022: 898
Şaft	Shaft	İngilizce	Nişanyan, 2001: 743
Feribot	Ferry.	İngilizce	Pultar, 2022: 378
Fırtına	Furta	İtalyanca	Pultar, 2022: 385
Filika	Feluca	İtalyanca	Pultar, 2022: 388
Savlo	Sagola	İtalyanca	Pultar, 2022: 960
Şalopa	Scialuppa	İtalyanca	Pultar, 2022: 1025
Abluka	A Blocco	İtalyanca	Pultar, 2022: 11
Aborda	Abbordo	İtalyanca	Pultar, 2022: 11
Acente	Agente	İtalyanca	Pultar, 2022: 12
Alabanda	Alabanda	İtalyanca	Pultar, 2022: 41
Alesta	Allestare	İtalyanca	Pultar, 2022: 49
Anele	Anello	İtalyanca	Pultar, 2022: 66
Apiko	A Picco	İtalyanca	Pultar, 2022: 71
Arya	Arria	İtalyanca	Pultar, 2022: 79
Aşoz	Asola	İtalyanca	Kahane vd., 1958: 30
Barbarişka	Barbaresca	İtalyanca	Pultar, 2022: 123
Bitä	Bitta	İtalyanca	Pultar, 2022: 160
Borda	Bordo	İtalyanca	Pultar, 2022: 168
Branda	Brandire	İtalyanca	Nişanyan: 2001: 115
Cıvadra	Civada	İtalyanca	Pultar, 2022: 212

Faça	În Faccia	İtalyanca	Pultar, 2022: 368
Façuna	Fascina	İtalyanca	Pultar, 2022: 368
Filotilla	Flottiglia	İtalyanca	Pultar, 2022: 394
Fora Etmek	Fuori	İtalyanca	Pultar, 2022: 395
Gabya	Gabbia	İtalyanca	Pultar, 2022: 400
Gamba	Gamba	İtalyanca	Pultar, 2022: 403
Giz	Ghis	İtalyanca	Pultar, 2022: 434
Gomina	Gómena	İtalyanca	Pultar, 2022: 435
Gradin	Gradin	İtalyanca	Pultar, 2022: 448
Grandi	Grande	İtalyanca	Pultar, 2022: 448
Hisa	İssa	İtalyanca	Pultar, 2022: 501
Iskalarya	Scalera	İtalyanca	Pultar, 2022: 510
Iskanca	Scangiar	İtalyanca	Pultar, 2022: 510
Iskota	Scotta	İtalyanca	Pultar, 2022: 512
İskandil	Scandiglio	İtalyanca	Pultar, 2022: 532
İstinga	Stinga	İtalyanca	Pultar, 2022: 542
İstralya	Straglio	İtalyanca	Pultar, 2022: 544
İşkampavya	Scampavia	İtalyanca	Pultar, 2022: 551
Kalastra	Calastra	İtalyanca	Pultar, 2022: 567
Kana	Canna	İtalyanca	Pultar, 2022: 578
Kapele	Capello	İtalyanca	Pultar, 2022: 589
Kaporta	Boccaporto	İtalyanca	Nişanyan, 2001: 427
Karina	Carena	İtalyanca	Pultar, 2022: 608
Kasa	Cassa	İtalyanca	Nişanyan: 2001: 436
Kastanyola	Castagnola	İtalyanca	Pultar, 2022: 613
Kavanca	Caveza	İtalyanca	Pultar, 2022: 618
Kerte	Quarta	İtalyanca	Pultar, 2022: 637
Kerye	Kerteriz: Cartare	İtalyanca	Pultar, 2022: 638
Kontra	Contra	İtalyanca	Pultar, 2022: 673
Lava Etmek	Levar	İtalyanca	Pultar, 2022: 729
Limbo	Limbo	İtalyanca	Pultar, 2022: 740

Lumbar	Rombaglio	İtalyanca	Pultar, 2022: 745
Manika	Manica	İtalyanca	Pultar, 2022: 761
Matafyon	Matafioni	İtalyanca	Pultar, 2022: 772
Palanga	Palanco	İtalyanca	Pultar, 2022: 854
Patalya	Battella	İtalyanca	Pultar, 2022: 872
Patrisa	Paterassa	İtalyanca	Pultar, 2022: 874
Piyan	Legatura İn Piano	İtalyanca	Pultar, 2022: 890
Puntel	Puntale	İtalyanca	Pultar, 2022: 907
Pusula	Bussola	İtalyanca	Nişanyan, 2001: 715
Radansa	Radancia	İtalyanca	Pultar, 2022: 912
Randa	Randa	İtalyanca	Pultar, 2022: 914
Rota	Rotta	İtalyanca	Pultar, 2022: 924
Selviçe	Servizi	İtalyanca	Pultar, 2022: 967
Sintine	Sentina	İtalyanca	Pultar, 2022: 992
Suga	Assuca	İtalyanca	Pultar, 2022: 1014
Tirenti	Tirante	İtalyanca	Pultar, 2022: 1082
Uskuna	Schooner	İtalyanca	Pultar, 2022: 1116
Uskundura	Scontro	İtalyanca	Pultar, 2022: 1117
Usturmaça	Stramazzo	İtalyanca	Pultar, 2022: 1118
Vardavela	Vardavela	İtalyanca	Pultar, 2022: 1135
Veleistralye	Vela Di Straglio	İtalyanca	Pultar, 2022: 1140
Velena	Velaccio	İtalyanca	Pultar, 2022: 1140
Vento	Vento	İtalyanca	Pultar, 2022: 1141
Vira	Vira	İtalyanca	Pultar, 2022: 1147
Viya	Via	İtalyanca	Pultar, 2022: 1148
Volta	Volta	İtalyanca	Pultar, 2022: 1149
Çapa	Zappa	İtalyanca	Pultar, 2022: 222
Çipo	Ceppo	İtalyanca	Pultar, 2022: 245
Avara	Varare	İtalyanca	Pultar, 2022: 92
Iskaça	Scazza	İtalyanca	Pultar, 2022: 510
Orsa	Orza	İtalyanca	Pultar, 2022: 840

Fırışka	Fresco	İtalyanca	Pultar, 2022: 382
Fırdöndü	Fior di vento	İtalyanca.	Pultar, 2022: 380
Abramak	Abura	Moğolca	Pultar, 2022: 12
Amora	Amura	Portekizce	Pultar, 2022: 63
Karantina	Cuarantína	Venedikçe	Nişanyan: 2001: 430
Larmo	Arma	Venedikçe	Pultar, 2022: 727
Alabura	Alborar	Venedikçe	Pultar, 2022: 42
Arma	Arma	Venedikçe	Pultar, 2022: 76
Babafingo	Papafigo	Venedikçe	Pultar, 2022: 101
Bandra	Bandiera	Venedikçe	Nişanyan, 2001: 77
Baratarya	Barataria	Venedikçe	Pultar, 2022: 123
Baston	Baston	Venedikçe	Pultar, 2022: 132
Bosa	Bosa	Venedikçe	Kahane vd., 1958: 32
Burgata	Purgada	Venedikçe	Pultar, 2022: 193
Cunda	Zonta	Venedikçe	Pultar, 2022: 214
Dümen	Timón	Venedikçe	Kahane vd., 1958: 650
Filo	Filo	Venedikçe	Pultar, 2022: 387
Firengi	Veríngola	Venedikçe	Pultar, 2022: 389
Flok	Floco	Venedikçe	Pultar, 2022: 393
Fundo (Funda)	Fondar	Venedikçe	Pultar, 2022: 399
Gurcata	Croseta	Venedikçe	Pultar, 2022: 451
Güverte	Coverta	Venedikçe	Pultar, 2022: 458
İstif	Stiva	Venedikçe	Pultar, 2022: 541
Kabasorta	Cavo A Sorda	Venedikçe	Pultar, 2022: 559
Kamara	Cámara	Venedikçe	Pultar, 2022: 574
Kandilisa	Candelizza	Venedikçe	Pultar, 2022: 583
Kasara	Cássaro	Venedikçe	Pultar, 2022: 612
Lačka	Lasca	Venedikçe	Nişanyan: 2001: 518
Loça	Ocio	Venedikçe	Pultar, 2022: 742

Lumbuz	Rombo	Venedikçe	Pultar, 2022: 746
Mastalya	Mastela	Venedikçe	Pultar, 2022: 770
Matafora	Metifora	Venedikçe	Pultar, 2022: 771
Mizana	Mezána	Venedikçe	Pultar, 2022: 801
Pruva	Prova	Venedikçe	Pultar, 2022: 904
Roda	Roda	Venedikçe	Pultar, 2022: 923
Silyon	Signál	Venedikçe	Pultar, 2022: 990
Sülyen	Sulian	Venedikçe	Kahane vd., 1958: 732
Vardiya	Vardia	Venedikçe	Pultar, 2022: 1136
Varil	Varéli	Yunanca	Nişanyan:2001: 924
Armuz	Armos	Yunanca	Pultar, 2022: 78
Barograf	Báros	Yunanca	Nişanyan, 2001: 80
Bocurum	Epidromos	Yunanca	Pultar, 2022: 163
Bodoslama	Podostamo	Yunanca	Pultar, 2022: 163
Cayro	Giros	Yunanca	Pultar, 2022: 202
Farş Tahtaları	Faras	Yunanca	Pultar, 2022: 371
Gemi	Stivi	Yunanca	Nişanyan, 2001: 297
Gerdel	Kardari	Yunanca	Pultar, 2022: 425
Gönder	Kontáron	Yunanca	Nişanyan, 2001: 308
Halat	Kalodion	Yunanca	Pultar, 2022: 466
Irgat	Ergátis	Yunanca	Nişanyan, 2001: 386
Iskarmoz	Skarmos	Yunanca	Pultar, 2022: 511
İskele	Skala	Yunanca	Pultar, 2022: 534
Kalafat	Kalafatizo	Yunanca	Pultar, 2022: 566
Kemere	Kamari	Yunanca	Pultar, 2022: 634
Küpeşte	Kupasti	Yunanca	Pultar, 2022: 720
Mastori	Mastoris	Yunanca	Pultar, 2022: 770
Navlun	Navlon	Yunanca	Pultar, 2022: 820
Palamar	Palamarin	Yunanca	Pultar, 2022: 853
Yeke	Iakion	Yunanca	Pultar, 2022: 1177

Şamandıra	Çamadura	Yunanca	Pultar, 2022: 1025
Abli	Apli	Yunanca	Pultar, 2022: 10
Fener	Pharos	Yunanca	Pultar, 2022: 362

3.4.4. Alıntı Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri

Rusça denizcilik terminolojisi tarihsel olarak özellikle Hollanda, İngiltere, Almanya ve Fransa gibi güçlü denizcilik geleneklerine sahip ülkelerin etkisinde kalmıştır. 18. yüzyıldan itibaren Çarlık donanmasının modernizasyon süreciyle birlikte, bu dillerden çok sayıda denizcilik terimi Rusçaya geçmiştir. Bu terimlerin bir kısmı biçimsel olarak özümsemiş, bir kısmı ise özgün yapısını büyük ölçüde koruyarak dilde yerleşik hâle gelmiştir. Aşağıdaki tabloda, alıntı yöntemiyle oluşturulmuş Rusça denizcilik terimleri sunulmuştur.

Tablo 3.5. Alıntı Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri

Rusça Terim	Kaynak Dildeki Latinleştirilmiş Biçimi	Kaynak Dil	Kaynak
Баллер	Baller	Almanca	Fasmer, 1986a: 117
Барказ	Barke	Almanca	Fasmer, 1986a: 127
Блокада	Blockade	Almanca	Fasmer, 1986a: 176
Бухта	Bucht	Almanca	Fasmer, 1986a: 256
Вахта	Wacht	Almanca	Fasmer, 1986a: 280
Компас	Kompass	Almanca	Fasmer, 1986b: 323
Лебедка	Kran	Almanca	Fasmer, 1986b: 470
Фальшборт	Falschbord	Almanca	Fasmer, 1987b: 184
Шлаг	Schlag	Almanca	Fasmer, 1987b: 452
Шнур	Snuor	Almanca	Fasmer, 1987b: 462
Шпунт	Spunt	Almanca	Fasmer, 1987b: 475
Клемма	Klemme	Almanca	Fasmer, 1986b: 243
Бизань-Мачта	Besanmast	Almanca	Fasmer, 1986a: 129
Бимс	Balc	Anglo-Sakson	Fasmer, 1986a: 116

Корма	Кръма	Eski Slavca	Fasmer, 1986b: 329
Тормоз	Turmaz	Eski Türkçe	Fasmer, 1986a: 318
Бадья	Badia	Farsça	Fasmer, 1986a: 104
Выбленка	Weveling	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 367
Коуш	Kous	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 320
Рангоут	Rondhout	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 442
Банка	Bank	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 120
Тали	Tali	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 15
Ахтерштевень	Achtersteven	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 98
Бакштаг	Bakstag	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 111
Балласт	Ballast	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 117
Бизань	Bezaan	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 164
Битенг	Beting	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 169
Борт	Boord	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 176
Брамсель	Bramzeil	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 207
Брашпиль	Braadspil	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 208
Брезент	Presenning	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 211
Буй	Boei	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 234
Бушприт	Boegspriet	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 228
Вант	Wandt	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 204
Верфь	Werf	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 301
Виндзейль	Windzeil	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 316
Вымпел	Wimpel	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 368
Гак	Haak	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 384
Галс	Hals	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 389
Гардель	Kardeel	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 393
Гик	Gijk	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 405
Гинь-Блок	Gijnblok	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 407
Гитов	Geitouw	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 406
Гордень	Gording	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 440
Грот	Groote	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 461

Грот-мачта	Grote mast	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 461
Дюйм	Duym.	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 560
Каюта	Kajuit	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 216
Киль	Kiel	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 233
Кнехт	Knecht	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 262
Кливер	Kluiver	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 250
Клюз	Kluis	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 257
Койка	Kooi	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 280
Крамбол	Kraanbalk	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 367
Кранец	Krans	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 366
Кренговать	Krengen	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 371
Лисель	Lijzeil	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 500
Лисель-Спирт	Lijzeilspier	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 500
Лопарь	Looper	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 518
Лот	Lood	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 522
Люк	Luik	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 545
Марс	Mars	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 575
Матрос	Matroos	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 583
Мидель	Middel	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 619
Мидель-Шпангоут	Middelspanthout	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 619
Отлинь	Loodlijn	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 523
Панер	Openneer	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 80
Паром	Praam	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 332
Пеленг	Peiling	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 229
Рей	Ree	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 463
Рейд	Reede	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 463
Риф	Reef	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 486
Рубка	Roef	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 511
Руль	Roer	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 516
Румпель	Roerpen	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 517

Рым	Ring	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 528
Салинг	Zaling	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 550
Сплесень	Splitsen	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 736
Стаксель	Stagzeil	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 743
Стеньга	Steng	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 755
Стопор	Stopper	Felemenkçe	Fasmer, 1987a: 767
Томбуй	Tonneboei	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 75
Топсель	Topzejl	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 80
Трос	Tros	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 106
Трюм	Ruim	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 112
Флагшток	Vlagge-Stock	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 198
Фок	Fok	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 200
Фок-Мачта	Fokkemast	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 200
Форштевень	Voorstevan	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 205
Фрахт	Vracht	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 206
Швартов	Zwaartouw	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 418
Шкаторина	Schoothorn	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 447
Шкив	Schijf	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 448
Шкот	Schoot	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 450
Шлюп	Sluipen	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 456
Шлюпбалка	Sloepbalk	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 456
Шлюпка	Sloep	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 455
Шпангоут	Spanthout	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 470
Шпигат	Spiegat	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 472
Шпиль	Spijl	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 473
Шпринг	Spriettouw	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 475
Штаг	Stag	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 477
Шток	Stock	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 198
Шторм	Storm	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 479
Штормтрап	Stormtrap	Felemenkçe	Fasmer, 1987b: 94
Курс	Koers	Felemenkçe	Fasmer, 1986b: 428

Гарпун	Harpoen	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 397
Гафель	Gaffel.	Felemenkçe	Fasmer, 1986a: 402
Аванс	Avancer	Fransızca	Fasmer, 1986a: 58
Алидада	Alidade	Fransızca	Fasmer, 1986a: 65
Барель	Baril	Fransızca	Fasmer, 1986a: 126
Бинокль	Binocle	Fransızca	Fasmer, 1986a: 166
Бриз	Brise	Fransızca	Fasmer, 1986a: 216
Жилет	Gilet	Fransızca	Fasmer, 1986b: 55
Иллюминатор	Illuminateur	Fransızca	Fasmer, 1986b: 92
Карантин	Quarantaine	Fransızca	Fasmer, 1986b: 192
Нервюр	Nervure	Fransızca	Fasmer, 1987a: 64
Пик	Pique	Fransızca	Fasmer, 1987a: 260
Пинас	Pinasse	Fransızca	Fasmer, 1987a: 263
Полис	Police	Fransızca	Fasmer, 1987a: 309
Судно	Vaisseau	Fransızca	Fasmer, 1987a: 796
Тальвег	Commande	Fransızca	Fasmer, 1986b: 300
Флот	Flotte	Fransızca	Fasmer, 1987b: 199
Крен	Carène	Fransızca	Fasmer, 1986b: 371
Дедвейт	Deadweight	İngilizce	Fasmer, 1986a: 494
Бульб	Bulb	İngilizce	Ishlinskiy, 2004: 56
Кильсон	Keelson	İngilizce	Fasmer, 1986b: 233
Порт	Port	İngilizce	Fasmer, 1987a: 334
Шквал	Squall	İngilizce	Fasmer, 1987b: 447
Абгалдырь	Upholder	İngilizce	Fadeyev, 1959
Гирокомпас	Gyrokompass	İngilizce	Fadeyev, 1959
Бот-дек	Boat-deck	İngilizce	Fasmer, 1986a: 200
Ватерлиния	Waterline	İngilizce	Fasmer, 1986a: 278
Верейка	Wherry	İngilizce	Fasmer, 1986a: 295
Джиггер	Jigger	İngilizce	Fasmer, 1986a: 510
Кингстон	Kingston	İngilizce	Fasmer, 1987b: 199
Пиллерс	Pillar	İngilizce	Fasmer, 1987a: 229

Тайм-чартер	Time charter	İngilizce	Fasmer, 1987b: 12
Тент	Tent	İngilizce	Fasmer, 1987b: 42
Транец	Transom	İngilizce	Fasmer, 1987b: 93
Флотилия	Flotilla	İspanyolca	Fasmer, 1987b: 199
Канат	Canapo	İtalyanca	Fasmer, 1986b: 178
Конопатить	Calafatare	İtalyanca	Fasmer, 1986b: 311
Бригантина	Brigantin	İtalyanca	Fasmer, 1986a: 214
Кеньга	Gamba	İtalyanca	Fasmer, 1986b: 231
Команда	Comando	İtalyanca	Fasmer, 1986b: 300
Сирокко	Scirocco	İtalyanca	Fasmer, 1987a: 627
Агенство	Agens	Latince	Uşakov, 1935: 12
Гало	Halos	Latince	Fasmer, 1986a: 389
Гряда	Grunda	Latince	Fasmer, 1986a: 467
Звено	Genū	Latince	Fasmer, 1986b: 87
Миля	Milia	Latince	Fasmer, 1986b: 622
Огонь	İgnis	Latince	Fasmer, 1987a: 119
Румб	Rhombus	Latince	Fasmer, 1987a: 516
Якорь	Ancora	Latince	Fasmer, 1987b: 553
Узел	Vqzlъ	Proto-Slavca	Fasmer, 1987b: 154
Шов	Šьвѣ	Proto-Slavca	Fasmer, 1987b: 463
Бабочка	Ψυχάρι (Psychári)	Yunanca	Fasmer, 1986a: 100
Сурик	Συρικόν (Syrikon)	Yunanca	Fasmer, 1987a: 806
Барограф	Báros	Yunanca	Fasmer, 1986a: 164

3.4.5. Türetme Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri

Türetme yöntemi, bir kök sözcüğe ekler getirilerek yeni anlamlar ve kullanım alanları kazandırılmasıyla oluşur. Türkçede fiil ve isim köklerine getirilen yapım ekleri aracılığıyla türetilen terimler, denizcilik bağlamında teknik işlevleri ve nesneleri tanımlamak için kullanılmaktadır. Aşağıdaki tabloda, türetme yoluyla oluşturulan terimler listelenmiştir.

Tablo 3.6. Türetme Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri

Terim	Kök	Aldığı Ek	Türetme Yöntemi / Açıklama
Aynalık	Ayna	-lık	İsimden isim türetilmiş
Bükün	Bük-	-ün (-ın)	Fiilden isim türetilmiş
Çiseleme	Çiselemek	-me	Fiilden fiil türetilmiş
Demirlemek	Demir	-le + -mek	İsimden fiil türetilmiş
Dikiş	Dik-	-iş	Fiilden isim türetilmiş
Döküntü	Dök-	-üntü (-ti)	Fiilden isim türetilmiş
Hamlacı	Hamla	-cı	İsimden isim türetilmiş (meslek/kişilik bildirir)
İğnecik	İğne	-cik	Küçültme ekiyle isimden isim
Kaplama	Kapla-	-ma	Fiilden isim türetilmiş
Omuzluk	Omuz	-luk	İsimden isim türetilmiş
Ortala	Orta	-la	İsimden fiil türetilmiş
Zincirlik	Zincir	-lik	İsimden isim türetilmiş (yer veya aitlik bildiren)

3.4.6. Türetme Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri

Rusçada türetme, özellikle fiil köklerine çeşitli ön/son ek ve yapım ekleri getirilerek gerçekleştirilir. Bu yöntemle oluşturulan terimler, denizcilikte gerçekleşen eylemleri, işlevleri veya araçları betimlemek için kullanılır. Aşağıdaki tabloda, türetme yöntemiyle oluşturulmuş Rusça terimler sunulmuştur.

Tablo 3.7. Türetme Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri

Terim	Kök	Aldığı Ek	Türetme Yöntemi / Açıklama
Волнение	волн	-ени-	İsim yapım ekiyle fiilden türetilmiş
Днище	дно	-ище	İsimden türetilmiş
Запеленговать	пеленг	за-, -ова-, -ть	Ön ek + fiil kökü + fiilleştirme eki

Картушка	карта	-к	İsimden küçültme ekiyle türetilmiş
Кренговать	крен	-ова-, -ть	Fiilden fiil türetilmiş
Надстройка	строй	над-, -к	Ön ek + isim türetme eki
Опрокидывать	кид	о-, про-, -ыва-, -ть	Çoklu örnek + geniş zaman + fiilleştirme
Отваливать	вал	от-, -ива-, -ть	Fiil ön eki + yineleme eki + fiilleştirme eki
Оттяжка	тяж	от-, -к	Önek + isim yapım eki
Перегрузка	груз	пере-, -к	Ön ek ve son ekle fiilden isim türetilmiş
Подтягивать	тяг	под-, -ива-, -ть	Fiil ön eki + geniş zaman eki + fiilleştirme eki
Полдень	день	пол-	Ön ek ile isimden isim türetilmiş
Полубак	бак	полу-	Ön ek ile isimden isim türetilmiş
Полубимс	бимс	полу-	Ön ek ile isimden isim türetilmiş
Поручень	руч	по-, -ень	Ön ek + isim yapım eki
Прибой	бой	при-	Ön ekle fiilden isim türetilmiş
Приготовиться	готов	при-, -и-, -ть	Ön ek + yardımcı ses + fiilleştirme
Проводник	вод	про-, -ник	Fiilden isim türetilmiş
Промер	мер	про-	Ön ekle fiilden isim türetilmiş
Слабина	слаб	-ина	Sıfattan isim türetilmiş
Сходня	ход	с-, -н	Ön ek + isim yapım eki
Упорка	упор	у-, -ка	Ön ek + adlaştırma eki
Фрахтование	фрахт	-ова-, -ние	Fiil kökü + adlaştırma eki
Шкиперская	шкипер	-ск-	İsimden sıfat türetilmiş

3.4.7. Çeviri Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri

Çeviri yöntemi, kavramsal olarak karşılık bulmuş olan teknik terimlerin hedef dilde anlam bütünlüğü korunarak yeniden ifade edilmesini amaçlar. Ancak denizcilik alanında bu yöntemin kullanımının sınırlı olduğu gözlemlenmiştir. Bu bölümde yer alan terimler, bu yöntemin örneklerini oluşturmaktadır.

Tablo 3.8. Çeviri Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri

Terim	Orijinal Terim (İngilizce)	Köken	Aktarma Yolu
Cankurtaran roketi	Lifesaving rocket	İngilizce	Doğrudan çeviri
Can yeleği	Life jacket	İngilizce	Doğrudan çeviri

3.4.8. Çeviri Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri

Çeviri yöntemiyle oluşturulan bu tür terimler, daha çok modern dönemde standartlaşmış bazı teknik kavramların karşılığı olarak kullanılmaktadır. Aşağıdaki tabloda, çeviri yöntemiyle oluşturulmuş Rusça denizcilik terimleri ve okunuşları yer almaktadır.

Tablo 3.9. Çeviri Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri

Terim	Orijinal Terim (İngilizce)	Köken	Aktarma Yolu
Ракета спасательная	Lifesaving rocket	İngilizce	Doğrudan çeviri
Спасательный жилет	Life jacket	İngilizce	Doğrudan çeviri

3.4.9. Anlam Genişlemesi Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri

Anlam genişlemesi yöntemiyle bir sözcük, teknik bağlamda yeni bir işlev ya da nesneyi tanımlayacak şekilde yeniden anlamlandırılır. Bu yöntemle oluşturulan terimler, günlük dile ait olmalarına karşın denizcilik bağlamında özel bir terminolojik değer taşımaktadır.

Tablo 3.10. Anlam Genişlemesi Yöntemiyle Oluşturulan Türkçe Denizcilik Terimleri

Terim	Genel Dildeki Anlamı	Denizcilik Terminolojisindeki Anlamı
Baba	Erkek ebeveyn	Halat/zincir sabitlemeye yarayan metal yapı
Baş	Vücudun en üst bölümü	Geminin ön kısmı (pruva)
Ceviz	Sert kabuklu bir meyve	Halatların bağlanma biçimlerinden biri olan düğüm türü
Demir	Metal türü	Geminin sabitlenmesini sağlayan çapa
Dil	Konuşma ve tat alma organı	Makaralarda yön veren ince parça
Eğlenmek	Hoşça vakit geçirmek	Gecikmek, beklemek
İskele	Kıyıya yanaşan gemilerin bağlanmasına olanak sağlayan sabit ya da yüzer platform	Geminin sol tarafı
Kaburga	Göğüs kafesini oluşturan kemik	Gemi omurgasını destekleyen enine yapı elemanları
Kapaklanmak	Yüzüstü düşmek	Teknenin devrilmesi veya yan yatması
Karanfil	Çiçek türü	Halatları sabitlemekte kullanılan düğüm

Kol	Omuzla el arası vücut uzvu	Bağlama, çekme ve yelken donanımındaki halatlar
Omurga	Bel kemiği	Geminin merkez hattı boyunca uzanan taşıyıcı yapı
Sancak	Bayrak	Geminin sağ tarafı
Seren	Bir şeyin serildiği yer	Yelken taşıyan yatay direk parçası
Şapka	Başa takılan aksesuar	Fener, baca veya direk gibi yapıların üstünü örten kapak
Tırnak	Parmak ucundaki sert yapı	Çapanın deniz tabanına tutunan sivri uçları
Yalpa	Dengesiz/eğik hareket	Geminin dalgada sağa sola sallanması

3.4.10. Anlam Genişlemesi Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri

Anlam genişlemesi yöntemiyle, bağlama bağlı olarak bir sözcüğe özgün bir anlam yüklenir. Bu şekilde oluşan terimler, kullanımda uzmanlık alanının diline dâhil olur. Aşağıdaki tabloda anlam genişlemesi yoluyla oluşturulan Rusça denizcilik terimleri ve anlamları yer almaktadır.

Tablo 3.11. Anlam Genişlemesi Yöntemiyle Oluşturulan Rusça Denizcilik Terimleri

Terim	Genel Dildeki Anlamı	Denizcilik Terminolojisindeki Anlamı
Глухарь	Orman kuşu ya da içine kapanık kişi	Çözülmeyen sıkı bağ (глухой узел – kör düğüm)
Голова	Baş, kafa	Halat veya zincirin ön ucu
Котелок	Küçük çömlek, kazan	Manyetik pusulanın bir bileşeni

Лежать	Yatmak, uzanmak	Geminin sabit, hareketsiz halde bulunması
Нос	Burun	Geminin ön kısmı (pruva)
Носок	Çorap veya ayakkabının ucu	Halat ya da yelkenin uç kısmı
Отдавать	Vermek	Halatı çözmek, bırakmak
Отдать	Vermek, teslim etmek	Halatı veya demiri serbest bırakmak
Погон	Askerî rütbe işareti	Ekipman hareket mekanizması
Рыскать	Araştırmak, sağa sola bakınmak	Geminin yön kontrolünü kaybedip yalpalaması
Скула	Yanak kemiği	Geminin yan tarafı, bordası
Сменять	Yerini almak, değiştirmek	Vardiya değiştirmek
Сняться	Kalkmak, yerinden ayrılmak	Geminin demirden ayrılıp hareket etmesi
Спускать	İndirmek, salmak	Bot ya da yelkeni suya indirmek
Травить	Zehirlemek	Halatı kontrollü biçimde boşaltmak
Тянуть	Çekmek	Halat, yelken veya zinciri çekmek
Утка	Ördek	Halatların bağlandığı sabit demir eleman (baba)

3.4.11. Etkileşime Uğramamış Türkçe Denizcilik Terimleri

Türkçede tamamen yerli kaynaklardan türemiş, başka dillerden etkilenmeden kullanılan denizcilik terimleri ele alınmıştır. Bu terimler, genellikle eski Türkçe kökenli olup, denizcilik kültürünün kendi söz varlığı içinden geliştirdiği kavramları ifade eder. Sayıca sınırlı olan bu terimler, dilin kendi dinamikleriyle terminoloji üretme kapasitesine örnek teşkil etmektedir.

Tablo 3.12. Etkileşime Uğramamış Türkçe Denizcilik Terimleri

Kelime	Köken	Genel/Denizcilik Anlamı
Bağ	Türkçe	İki nesneyi bir araya getirme eylemi
Boş	Türkçe	İçinde bir şey bulunmayan ya da gergin olmayan
Çatlak	Türkçe	Küçük yarık, ayrıklık
Çubuk	Türkçe	İnce ve uzun nesne
Dalga	Türkçe	Suyun yüzeyindeki salınımlar
Direk	Türkçe	Uzun ve dik duran destek çubuğu
Donanma	Türkçe	Hazırlık yapma, araç-gereç topluluğu, filo
En	Türkçe	Yatay genişlik ölçüsü
Gemi	Türkçe	Deniz ulaşım aracı
Kalkan	Türkçe	Koruma aracı
Kanca	Türkçe	Uç kısmı kıvrık tutucu metal parça
Kıç	Türkçe	Bir nesnenin arkası
Sağanak	Türkçe	Aniden başlayan şiddetli yağış
Salma	Türkçe	Aşağı bırakma eylemi
Yelken	Türkçe	Rüzgârla şişerek hareket sağlayan kumaş
Zıpkın	Türkçe	Balık avlamak için kullanılan sivri uçlu alet

3.4.12. Etkileşime Uğramamış Rusça Denizcilik Terimleri

Bu bölümde, başka dillerin etkisine maruz kalmadan Rusçanın kendi bünyesinde geliştirdiği gündelik anlam ile denizcilik anlamında fark taşımayan denizcilik terimlerine yer verilmiştir. Bu terimler, tarihsel olarak Rusçanın söz varlığı içinde var olmuş, teknik bağlamda kullanım kazanmış ifadelerdir.

Tablo 3.13. Etkileşime Uğramamış Rusça Denizcilik Terimleri

Kelime	Köken	Genel/Denizcilik Anlamı
Палуба	Rusça	Geminin güvertesi
Морось	Rusça	İnce ve sürekli yağmur

Волна	Rusça	Deniz yüzeyinde oluşan dalga hareketi
Найтовить	Rusça	Halatla sabitlemek veya bağlamak
Паром	Rusça	Deniz aracı
Груз	Rusça	Yük
Уключина	Rusça	Küreklerin yerleştirildiği yer
Чехол	Rusça	Kılıf, örtü
Прядь	Rusça	İplik demeti
Обух	Rusça	Kesici aletin kör tarafı
Зыбь	Rusça	Yüzeydeki hafif dalgalanma
Цепь	Rusça	Zincir
Нить	Rusça	İplik

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

BULGULAR

Bu çalışmada 318 adet denizcilik terimine yer verilmiştir. Veriler, her iki dilde de en yaygın terim oluşturma yönteminin alıntı olduğunu ortaya koymaktadır. Türkçede 178, Rusçada ise 160 terim bu yolla dile girmiştir. Bu durum, denizcilik gibi teknik ve uluslararası etkileşime açık bir alanın, farklı dillerden ödünçleme yoluyla zenginleştiğini göstermektedir. Birleştirme yöntemi, Türkçede 93 terimle ikinci sırada yer alırken, Rusçada da benzer şekilde 74 terimle önemli bir yer tutmaktadır. Bu bulgu, her iki dilin de mevcut sözcükleri bir araya getirerek yeni terimler üretme kapasitesine sahip olduğunu göstermektedir. Ancak Türkçede bu yöntemin daha yaygın olması, yapısal olarak birleşik kelime türetmeye daha elverişli bir morfolojik yapının göstergesi olarak değerlendirilebilir. Türetme yöntemi, Rusçada 24, Türkçede ise yalnızca 12 terimle temsil edilmektedir. Bu fark, Rusçanın sözcük köklerinden yeni kavramlar üretmeye daha açık bir yapıya sahip olduğunu, buna karşılık Türkçede türetme yoluyla denizcilik terimlerinin sınırlı kaldığını göstermektedir. Anlam genişlemesi yöntemi ise her iki dilde eşit sayıda (17 terim) gözlenmekte; bu durum, her iki dilde de mevcut kelimelere yeni anlamlar yüklenerek denizcilik terminolojisinin zenginleştirildiğine işaret etmektedir. Çeviri yoluyla oluşturulan terimlerin sayısı ise her iki dilde de 2 terimdir. Bu bulgular, denizcilik terminolojisinin doğrudan çeviri yerine daha çok alıntı, türetme ve anlam genişletme gibi yöntemlerle oluşturulduğunu göstermektedir. Son olarak, basit ve etkileşime uğramamış terimler Türkçede 16, Rusçada ise 13 örnekle temsil edilmektedir. Bu tür terimler, dillerin doğal söz varlığı içinde yer almakla birlikte, terminolojik dönüşüme maruz kalmamış biçimleriyle dikkat çekmektedir. Buna ek olarak, Türkçe denizcilik terimlerinin bir bölümü, kapsayıcı anlam yapıları nedeniyle Rusçadaki birden fazla terimin karşılığı olarak işlev görebilmektedir. Bu durum, Türkçede bazı terimlerin daha genel anlamda kullanıldığını ve bağlama göre farklı Rusça terimlerle eşleştirilebildiğini göstermektedir.

Aşağıdaki tablo, Türkçe ve Rusça denizcilik terimlerinin oluşturulma yöntemlerine göre dağılımını göstererek, her iki dilin terminolojik yapısı ve terim üretme eğilimleri hakkında karşılaştırmalı bir perspektif sunmaktadır.

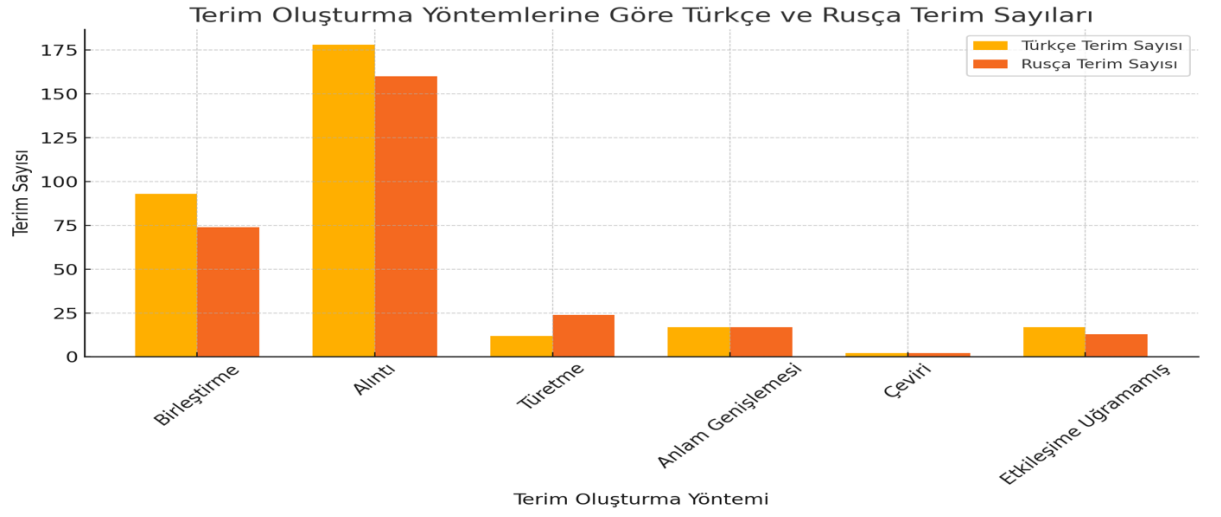
Tablo 4.1. Oluşturulma Yöntemlerine Göre Sınıflandırılmış Denizcilik Terimleri

Terim Oluşturma Yöntemi	Türkçe Terimler ve Sayıları	Rusça Terimler ve Sayıları
Birleştirme Yöntemi	acente ücreti, ambar ağzı, ana güverte, ana yelkenler, anele bağı, aynalık tahtası, açık deniz, açıkta eylenmek, ağırlık merkezi, ağız kuşağı, baş bodoslama, baş omuzluk, baş üstü, bindirme kaplama, borda feneri, borda iskelesi, boş almak, boş vermek, camadan bağı, cankurtaran filikası, cankurtaran simiti, cunda bastikası, dar boğaz, demir feneri, demir memesi, demir nöbetçisi, demir zinciri, demir şamandırması, dümen evi, dışarı rüzgar, el incesi, el iskandili, gabya direği, gemi yükü, göz demiri, halat merdiven, havuz güverteli, ilerleme payı, kış bodoslama, iskandil kurşunu, iskandil savlosu, istif planı, iç liman, iç omurga, kabadalga, koltuk halatı, kontra mizana direği, kontra omurga, koç boynuzu, kurt ağzı, köprü üstü, kör kapak, kürek lumbarı, lale halatı, martin demiri, navlun mukavelesi, nispi kerteriz,	бегучий такелаж, борт о борт, бросательный конец, бухта троса, веревка такелажная, вертлюг, ветер легкий, военно-морской флот, внутренний рейд, волноотвод, выбирать слабину, грузовая марка, грузовой план, гордень у паруса, грибовидный якорь, двойное дно, дымовая труба, заспинная доска, кабельная работа, канат якорный, киловатт мощность, киль боковой, киль выдвижной, киповая планка, клотиковый фонарь, колокол судовой, крыло мостика, курсовой угол, курс корабля, мелководе, левый борт, лапа у якоря, петля якорная, плавучесть судна, площадь паруса, погружение судна, подветренная сторона, полис на срок, пояс обшивки, правый борт, правая сторона судна, разность широт двух мест, рифовый узел, руль горизонтальный, румпель-тали, ручной лот, сигналы времени, сигналы туманные, скоба

	omurga aşızu, orsa yakası, palamar babası, pik yakası, pruya direği, pusula kartı, pusula taşı, rüzgar altı, rüzgar yakası, rüzgar üstü, rüşvet güverte, salma omurga, sancak gönderi, sis işareti, sis kampanası, su hattı, sığ su, tarak gemisi, ufki dümen, uzade kolu, varagele, yalpa omurgası, yan yelkenler, yarım oturak, zaman işaretleri, zaman mukavelesi, zaman poliçesi, zehirli yel, zincir gomina, öksüz kemere, öksüz vardiya, ölü navlun, ölüdeniz, ırgat palamar babası, şemsiye demiri, şeytan çarmıhı; 93	соединительная, скоба якоря, стопорный узел, спасательный буй, сурик свинцовый, трос кабельной работы, укладка трюма, управлять кораблем, устойчивость на курсе, вахта собачья, флаг государственный, флот военно-морской, фрахт мертвый, ходовая рубка, штыри руля, штиль полный, шток якоря, шторм жестокий, штаг-карнак, шлюпки спасательные, экскаватор одночерпаковый, якорная вахта, якорная цепь, якорь мартина, якорь становой, центр тяжести корабля; 74
Alıntı Yöntemi	lif, safra, bahriye, bakla, hale, haliç, istikamet, nöbet, tayfa, yoma, zeval, hamak, hamla, tersane, mapa, baca, camadan, dürbün, kilit, zincir, çarmık, ambargo, flama, gulet, hidrografi, mil, bandra, boma, balb, bank, dabilbatım, dedveyt, kinistin valfi, porsun, şaft, feribot, fırtına, filika, savlo, şalopa, abluka, aborda, acente, alabanda, alesta, anele, apiko, arya, aşoz, barbarişka,	баллер, барказ, блокада, бухта, вахта, компас, лебедка, фальшборт, шлаг, шнур, шпунт, клемма, бизань-мачта, бимс, корма, тормоз, бадья, выбленка, коуш, рангоут, банка, тали, ахтерштевень, бакштаг, балласт, бизань, битенг, борт, брамсель, брашпиль, брезент, буй, бушприт, вант, верфь, виндзейль, вымпел, гак, галс, гардель, гик, гинь-блок, гитов, гордень, грот, грот-мачта,

bita, borda, branda, cıvadra, faça, façuna, filotilla, fora etmek, gabya, gamba, giz, gomina, gradin, grandi, hisa, iskalarya, iskanca, iskota, iskandil, istinga, istralya, işkampavya, kalastra, kana, kapele, kaporta, karina, kasa, kastanyola, kavanca, kerte, kerye, kontra, lava etmek, limbo, lumbar, manika, matafyon, palanga, patalya, patrisa, piyan, puntel, pusula, radansa, randa, rota, selviçe, sintine, suga, tirenti, uskuna, uskundura, usturmaça, vardavela, veleistralye, velenä, vento, vira, viya, volta, çapa, çipo, avara, iskaça, orsa, fırışka, firdöndü, abramak, amora, karantina, larmo, alabura, arma, babafingo, bandra, baratarya, baston, bosa, burgata, cunda, dümen, filo, firengi, flok, fundo (funda), gurcata, güverte, istif, kabasorta, kamara, kandilisa, kasara, laçka, loça, lumbuz, mastalya, matafora, mizana, pruva, roda, silyon, sülyen, vardiya, varil, armuz, barograf, bocurum, bodoslama, cayro,	дюйм, каюта, киль, кнехт, кливер, клюз, койка, крамбол, кранец, кренговать, лисель, лисель-спирт, лопарь, лот, люк, марс, матрос, мидель, мидель- шпангоут, отлинь, панер, паром, пеленг, рей, рейд, риф, рубка, руль, румпель, рым, салинг, сплесень, стаксель, стеньга, стопор, томбуй, топсель, трос, трюм, флагшток, фок, фок- мачта, форштевень, фрахт, швартов, шкаторина, шкив, шкот, шлюп, шлюпбалка, шлюпка, шпангоут, шпигат, шпиль, шпринг, штаг, шток, шторм, штормтрап, курс, гарпун, гафель, аванс, алидада, барель, бинокль, бриз, жилет, иллюминатор, карантин, нервюр, пик, пинас, полис, судно, тальвег, флот, крен, дедвейт, бульб, кильсон, порт, шквал, абгалдырь, гирокомпас, бот-дек, ватерлиния, верейка, джиггер, кингстон, пиллерс, тайм-чартер, тент, транец, флотилия, канат, конопатить, бригантина, кеньга, команда, сирокко, агенство, гало, гряда, звено, миля, огонь, румб, якорь,
---	---

	farş tahtaları, gemi, gerdel, gönder, halat, ırgat, iskarmoz, iskele, kalafat, kemere, küpeşte, mastori, navlun, palamar, yeke, şamandıra, abli, fener; 178	узел, шов, бабочка, сурик, барограф; 160
Türetme Yöntemi	aynalık, bükün, çiseleme, demirlemek, dikiş, döküntü, hamlacı, iğnecik, kaplama, omuzluk, ortalı, zincirlik; 12	волнение, днище, запеленговать, картушка, кренговать, надстройка, опрокидывать, отваливать, оттяжка, перегрузка, подтягивать, полдень, полубак, полубимс, поручень, прибор, приготовиться, проводник, промер, слабина, сходня, упорка, фрахтование, шкиперская; 24
Anlam Genişlemesi Yöntemi	baba, baş, ceviz, demir, dil, eğlenmek, iskele, kaburga, kapaklanmak, karanfil, kol, omurga, sancak, seren, şapka, tırnak, yalpa; 17	глухарь, голова, котелок, лежать, нос, носок, отдавать, отдать, погон, рыскать, скула, сменять, сняться, спускать, травить, тянуть, утка; 17
Çeviri Yöntemi	cankurtaran roketi, can yeleği; 2	ракета спасательная, спасательный жилет; 2
Etkileşime Uğramamış Basit Terimler	bağ, boş, çatlak, çubuk, dalga, direk, donanma, en, gemi, kalkan, kanca, kış, sağanak, salma, yelken, zıpkın; 16	палуба, морось, волна, найтовить, паром, груз, уключина, чехол, прядь, обух, зыбь, цепь, нить; 13



Şekil 3.1. Terim Oluşturma Yöntemlerine Göre Türkçe ve Rusça Terim Sayıları Grafiği

SONUÇ

Bu tez çalışmasında, Türkçe denizcilik terimlerinin Rusça karşılıkları karşılaştırmalı bir yaklaşımla incelenmiş; her iki dilin denizcilik terminolojisi, tarihî ve kültürel bağlamlarıyla birlikte ele alınarak, terimlerin oluşum süreçleri dilbilimsel açıdan değerlendirilmiştir. Araştırma kapsamında yürütülen çözümlemeler, terim bilim çerçevesinde hem yapısal hem işlevsel özellikleri ortaya koymayı amaçlamış, bunun yanı sıra terimlerin ait olduğu denizcilik alanının kültürel sürekliliğine ve çok dilli yapısına da dikkat çekmiştir.

Tezin birinci bölümünde, terim bilgisi (terminoloji bilimi) kuramsal açıdan ele alınarak, terimlerin genel tanımı, özellikleri, sınıflandırmaları ve oluşturulma yöntemleri açıklanmıştır. Terimlerin uzmanlık alanlarına hizmet eden, anlamı belirli ve bağlama özgü sözcükler oldukları vurgulanmış; özellikle denizcilik gibi teknik bir alanda, terim üretiminin sistematik ve ihtiyaç odaklı ilerlediği ortaya konmuştur.

İkinci bölümde, denizcilik tarihi, deniz kültürü ve denizcilik dili odaklı olarak Türk ve Rus denizciliği tarihsel bağlamda ele alınmıştır. Osmanlı ve Çarlık dönemlerinden başlayarak modern döneme uzanan süreçte, her iki toplumun denizle kurduğu ilişki, denizcilik kurumlarının gelişimi, donanma yapıları ve bu sürecin dil üzerindeki etkileri değerlendirilmiştir. Bu bağlamda, denizcilik dilinin yalnızca teknik bir araç değil, aynı zamanda kültürel bir aktarım ve tarihî süreklilik göstergesi olduğu vurgulanmıştır. Terimlerin kökeninde yer alan kültürel temaslar, dış alıntılar ve kavramsal aktarımlar, terminolojiye yön veren belirleyici etkenler olarak öne çıkmıştır.

Üçüncü bölümde ise, Sahil Güvenlik Komutanlığı'nın *Denizci Dili* elektronik sözlüğünden alınmış olan Türkçe denizcilik terimlerinin, Rus dilindeki karşılıklarının bulunmasını müteakip oluşum süreçleri detaylı biçimde incelenmiş, bu terimler hem yapı bakımından hem de içerik yönünden karşılaştırılmıştır. Terimlerin oluşturulma yöntemleri altı başlıkta (birleştirme, türetme, alıntı, anlam genişlemesi, çeviri ve etkileşime uğramamış terimler) sınıflandırılmış ve her iki dildeki örnekler karşılıklı olarak değerlendirilmiştir. Çalışmanın bulguları, Türkçe ve Rusça denizcilik terimlerinin oluşum süreçlerinde bazı yapısal ve kültürel farklılıklara sahip olduğunu göstermektedir. Türkçede birleştirme, Rusçada türetme daha sık tercih edilmekte; ancak her iki dilde de

alıntı terimlerin baskınlığı, uluslararası etkileşimin bu alandaki belirleyiciliğini açıkça ortaya koymaktadır.

Çalışma süresince ulaşılan sayısal veriler (bkz: Tablo 4.1.), her iki dil için en yüksek değerin alıntı yöntemine ait olduğu görülmektedir (Türkçe: 178, Rusça: 160). Bu durum, denizcilik gibi uluslararası terminolojiye açık bir uzmanlık alanında, yerel dillerin büyük ölçüde yabancı kaynaklardan beslenerek terim üretme yoluna gittiğini göstermektedir. Türkçede İtalyanca, Fransızca ve Arapça; Rusçada ise Almanca, İngilizce ve Felemenkçe etkisinin güçlü olduğu görülmektedir.

Grafikte (bkz: Şekil 4.1.) ikinci sırada yer alan yöntemin birleştirme yöntemi olup terim sayısının Türkçede 93, Rusçada ise 74 olduğu görülmektedir. Her iki dilde de bu yöntemin yaygın şekilde kullanılması, birleştirme yoluyla terim üretiminin hem Türkçede hem de Rusçada önemli bir yapılandırma aracı olduğunu göstermektedir.

Her iki dilde de anlam genişlemesi yoluyla oluşturulan terim sayısı eşittir (17 terim). Bu terimler, genel dilde farklı alanlarda kullanılan kelimelerin denizcilik bağlamında teknik veya özel bir anlam kazanması ile ortaya çıkmaktadır. Örneğin, Türkçedeki “baba” ve “demir” ya da Rusçadaki “голова (baş)” ve “утка (ördek)” terimleri, denizcilik alanında özgün karşılıklar kazanmıştır. Bu durum, her iki dilin de kendi söz varlığı içinden anlam kaydırmalarıyla yeni terim üretme kapasitesine sahip olduğunu göstermektedir.

Türkçede 17, Rusçada ise 13 terimin etkileşime uğramamış, yani tamamen kendi anlamıyla kullanıldığı tespit edilmiştir. Bu sınırlı sayı, her iki dilin denizcilik alanında özgün terim üretiminden çok, dış kaynaklı terimlerle beslenmiş olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla, denizcilik gibi evrensel etkileşime açık bir alanda, ulusal dillerin özgün üretim gücü sınırlı kalmıştır.

Verilere bakıldığında, en düşük değerlerin çeviri yöntemiyle oluşturulan terimlere ait olduğu görülmektedir (her iki dilde 2 terim). Bu bulgu, teknik terminoloji üretiminde doğrudan çeviri yerine alıntı ve yeniden yapılandırma yöntemlerinin tercih edildiğini ortaya koymaktadır. Bu durum, denizcilik gibi yüksek derecede uzmanlık gerektiren bir alanda, anlam ve kavram aktarımının sadece kelime düzeyinde değil, bağlamsal düzeyde de önem kazandığını göstermektedir.

Bu çalışma kapsamında yapılan analizler neticesinde, Türkçe denizcilik terimlerinin Rusça karşılıklarının tespit edilmesi, yalnızca iki dil arasında teknik terminolojik eşdeğerlik sağlamaktan öte, çok dilli denizcilik iletişiminin güvenli ve etkili bir biçimde yürütülmesine katkı sunmaktadır. Bu karşılaştırmalar sonucunda ulaşılan eşdeğer terimlerin büyük ölçüde anlam bakımından örtüşmesi, iki dildeki kavramsal yapının örtüşebilirliğini göstermesi açısından da değerlidir. Özellikle, denizcilik gibi uluslararası iş birliklerine açık ve terminolojik açıdan yüksek hassasiyet gerektiren bir alanda, bu eşdeğerlikler çeviri çalışmalarında, eğitim materyallerinin hazırlanmasında, uluslararası sözleşmelerin yorumlanmasında ve gemi adamı eğitiminde doğrudan işlevsellik kazandırmaktadır.

Türkçe ve Rusça denizcilik terimlerinin oluşturulma yöntemleri karşılaştırmalı olarak incelenmiş, her iki dilde kullanılan yöntemlerin dağılımı grafik ve tablolarla somutlaştırılmıştır. Yapılan sınıflandırma ve karşılaştırma, Türkçe ve Rusça denizcilik terimlerinin sadece biçimsel yapılarını değil, aynı zamanda bu terimlerin ortaya çıkış süreçlerindeki dilsel ve toplumsal dinamikleri de ortaya koymaktadır.

Bu çalışmanın önemi, yalnızca denizcilik terimlerini betimlemekle sınırlı kalmayıp, aynı zamanda terim bilimi (terminoloji), uygulamalı dil bilimi, çeviri çalışmaları ve alan sözlükçülüğü gibi disiplinlere de katkı sağlamasında yatmaktadır. Türkçe’de bu alanda yapılan çalışmaların sayıca sınırlı olduğu göz önünde bulundurulduğunda, özellikle iki dilli (Türkçe–Rusça) denizcilik terminolojisine yönelik bu çalışma, önemli bir boşluğu doldurmakta ve bu alanda yapılacak yeni araştırmalar için referans niteliği taşımaktadır.

Ayrıca, denizcilik gibi teknik ve uluslararası iş birliği gerektiren bir sektörde, terimlerin doğru, işlevsel ve karşılaştırmalı biçimde analiz edilmesi, iletişim güvenliği ve mesleki yeterlilik açısından da büyük önem arz etmektedir. Bu nedenle çalışma, sadece akademik değil, aynı zamanda mesleki uygulamaya dönük bir değer de taşımaktadır.

Sonuç olarak, bu tez çalışması, Türkçe ve Rusça denizcilik terimlerinin yalnızca sözlük karşılıklarını ortaya koymakla kalmamış, aynı zamanda bu terimlerin oluşum süreçlerini, yapısal özelliklerini ve kültürel arka planlarını disiplinlerarası bir yaklaşımla değerlendirmiştir. Bu kapsamlı inceleme, iki dilin terminolojik yapısını ve denizcilik bağlamındaki kültürel etkileşimlerini daha iyi anlamamıza olanak tanımış; böylece

terminoloji bilimine çok dilli ve karşılaştırmalı bir perspektif kazandırarak, denizcilik iletişimi ve eğitimi alanında yapılacak gelecekteki araştırmalar için hem yöntemsel hem de içeriksel güçlü bir zemin sunmuştur.



KAYNAKÇA

- Ahmanova, O. S. (1966). *Slovar' Lingvističeskiy Terminov*. Moskva: Sovetskaya Entsiklopediya.
- Ahmanova, O. S. (1986). *Slovar' Omonimov Russkogo Yazıka*. Moskva: Rus.
- Akkor, Y. E. Ve Çakmakçı, Z. P. (2013). *Osmanlı Deniz Mutfağı*. İstanbul: Alfa Yayınları.
- Aksan, D. (1979). *Her Yönüyle Dil: Ana Çizgileriyle Dilbilim*. Türk Dil Kurumu Yayınları.
- Aksan, D. (2021). *Türkçenin Söz Varlığı*. Ankara: Bilgi Yayınevi.
- Anderson, M. S. (1995). *Peter The Great*. Longman.
- Arakin, V. D. (2005). *Sravnitel'naya Tipologiya Angliyskogo İ Russkogo Yazıkov: Učebnoe Posobie* (Ed. M. D. Rezvetsova). Moskva: Fızmatlit.
- Arıkan, Z., & Sancar, L. (2009). *Türk Denizcilik Tarihi* (C. 2). İstanbul: Deniz Basımevi.
- Atabey, F. (2023). "Cumhuriyet Donanması'nın Oluşum ve Gelişim Süreci (1923–1938)". *Selçuk Türkiyat Dergisi*, (59), 317–340.
- Atmaca, G., & Tanrıverdi, D. (2016). *Türklerin Tarihinde Otuz Büyük Deniz Savaşı*. İstanbul: Denizler Kitabevi.
- Baş, M. (2001). *Denizcilik Sözlüğü*. Akademi Denizcilik.
- Bostan, İ. (1992). *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: Xvii. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*. Türk Tarih Kurumu Yayını.
- Bostan, İ. (2008). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. Kitap Yayınevi.
- Bostan, İ. (2009). "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler". İ. Bostan ve S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi I* (Ss. 335–336). İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Bostan, İ., Özbaran, S., Arıkan, Z., Sancar, L. (2009). *Türk Denizcilik Tarihi*. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.

- Bucak, T. Ve Taşpınar, O. (2014). “Türk Mutfağı Tarihinde Deniz Kültürünün Yeri ve Önemi”. *International Journal Of Human Sciences*, 11(1), 551–568.
- Büyüktuğrul, A. (2006). *Büyük Atamız ve Türk Denizciliği*. İstanbul: Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Yayınları.
- Cabré, M. T. (1999). *Terminology: Theory, Methods, And Applications*. John Benjamins Publishing.
- Chernavin, V. N. (Ed.). (1990). *Voyenno-Morskoy Slovar'*. Voennoe İzdatel'stvo.
- Chudinov, A. N. (1910). *Slovar' Inostrannykh Sloz, Voshedshikh v Sostav Russkogo Yazıka*.
- Çetin, S. (2014). *İkinci Dünya Savaşı'nda Türk Ordusu: Aktif Tarafsızlık Siyaseti Çerçevesinde Askerî Hazırlıklar* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). Ankara: Ankara Üniversitesi Türk İnkılâp Tarihi Enstitüsü.
- Danilenko, V. P. (1977). *Russkaya Terminologiya: Opit Lingvističeskogo Opisaniya*. Moskva: Nauka.
- Dear, I., & Kemp, P. (1997). *An A-Z Of Sailing Terms*. Oxford: Oxford University Press.
- Domingues, F. C. (2011). “Maritime History And Maritime Archaeology”. In B. Ford, D. L. Hamilton, & A. Catsambis (Eds.), *The Oxford Handbook Of Maritime Archaeology* (Pp. 785–798). Oxford University Press.
- Dizdaroğlu, H. (1988). *Terimler Üzerine. Dil Yazıları I*. Ttk Basımevi.
- Doğanay, R. (2002). Millî Mücadele'nin Deniz Cephesi. İçinde *Türkler Ansiklopedisi* (C. 16, Ss. 183–199). Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Dygalo, V. A. (1985). *Tak Povelos' Na Flote*. Moskova: İzdatel'stvo Dosaaf Sssr.
- Fasmer, M. (1986). *Etimologičeskiy Slovar' Russkogo Yazıka* (Vol. 1). Progress.
- Fasmer, M. (1986). *Etimologičeskiy Slovar' Russkogo Yazıka* (Vol. 2). Progress.
- Fasmer, M. (1987). *Etimologičeskiy Slovar' Russkogo Yazıka* (Vol. 3). Progress.
- Fasmer, M. (1987). *Etimologičeskiy Slovar' Russkogo Yazıka* (Vol. 4). Progress.
- Favorov, P. A. (1977). *Anglo-Russkiy Morskoy Tekhničeskiy Slovar'*. Moskva: Voennoe İzdatel'stvo Ministerstva Oborony Sssr.

- Felber, H. (1984). *Terminology Manual*. Paris: Unesco; Vienna: Infoterm.
- Finney, B. R. (1994). *Voyages Of Rediscovery*. Berkeley: University Of California Press.
- Gencer, A. İ. (1991). “Bahriye”. İçinde *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 4, Ss. 501–509). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- Gencer, A. İ. (1999). “Türkiye’de Denizcilik ve Türklerin Denizciliğe Verdiği Önem”. İçinde *İkinci Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu* (Ss. 12–24). İstanbul.
- Gencer, A. İ. (2001). *Bahriye’de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezareti’nin Kuruluşu (1789–1867)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Gorban, L. V. (2005). “Formirovanie Leksiki Voennykh Moryakov”. *My Sokhranim Tebya, Russkaya Rech: Regionalnaya Nauchno-Prakticheskaya Konferentsiya, 18–19 Maya 2005 G., Sbornik Dokladov* (Ss. 13–17). Murmansk: Mgounb.
- Gorban, L. V. (2007). “Istoriya Voenno-Morskikh Terminov v Russkom Yazıke”. *Iv Ushakovskie Chteniya: Sbornik Nauchnykh Statey* (Ss. 179–185). Murmansk: Mgpu.
- Gorban, L. V. (2008). “Formirovaniye Voenno-Morskoy Leksiki v Russkom Yazıke”. *Vestnik Kostromskogo Universiteta İm. N. A. Nekrasova*, 14(1), 161–163.
- Gostev, I. M. (2022). “Arkhangelsk Petra I – Kolybel’ Rossiyskogo Voenno-Morskogo Flota”. *Elaginskie Chteniya. Sbornik Statey* (Vyp. X1, Ss. 6–24). Federal’noe Arkhivnoe Agentstvo; Rossiyskiy Gosudarstvennyy Arkhiv Voenno-Morskogo Flota.
- Grinev-Grineviç, S. V. (2008). *Terminovedeniye: Uchebnoye Posobiye*. Moskva: Akademiya.
- Gudzij, N. K. (1962). *Khrestomatiya Po Drevney Russkoy Literature XI–XVII Vv.* Moskva: Uchpedgiz.
- Günay, V. D. (2007). *Sözcük Bilime Giriş*. İstanbul: Multilingual.
- Gürdeniz, C. (2022). *Kültür ve Görgüsüyle Denizcilik*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Hergüner, M. (2011). *İkinci Dünya Savaşı’nda Türk Denizciliği* (1. Baskı). İstanbul: Kastaş Yayınları.

- Hoffer, B. (2002). Language Borrowing And The Indices Of Adaptability And Integration. *International Journal Of Language And Communication*.
- Holloway, D. (1996). *Stalin And The Bomb: The Soviet Union And Atomic Energy, 1939–1956*. New Haven: Yale University Press.
- International Maritime Organization. (2001). *Standard Marine Communication Phrases (SMCP)*.
- International Organization For Standardization. (2000). *Iso 704: Terminology Work–Principles And Methods*.
- Ishlinskiy, A. Yu. (2000). *Novyi Politekhnicheskii Slovar'*. Moskva: Nauchnoe Izdatel'stvo.
- İnalcık, H. (2002). Barbaros'tan İnebahtı (Lepanto)'Ya Akdeniz. İçinde *Türk Denizcilik Tarihi*. Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları.
- İnalcık, H. (2003). “Mehmed II”. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 28, Ss. 395–407). Ankara: Türkiye Diyanet Vakfı Yayınları.
- İnan, A. A. (1987). *Piri Reis'in Hayatı ve Eserleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İnci, T. (2005). *Deniz Tarihimizin Şeref Sayfaları*. İstanbul: Deniz Basımevi Müdürlüğü.
- Jakobson, R. (2000). On Linguistic Aspects Of Translation. L. Venuti (Ed.), *The Translation Studies Reader*. London; New York: Routledge.
- Jerebilo, T. V. (2010). *Slovar' Lingvističeskikh Terminov*. Nazran: Pilgrim.
- Journal Of Marine And Island Cultures. (2023). Role Of Seafaring Legends And Social Cohesion İn Seafaring Communities. *Journal Of Marine And Island Cultures*. Elsevier.
- Kabanova, İ. (2008). Potseluy Kuvaldy, İli Podvodniki – Brat'ya Navek. *Nedelya Oblasti*,
- Kahane, H., Kahane, R., & Tietze, A. (1988). *The Lingua Franca İn The Levant*. İstanbul: Abc.
- Kallistov, N. D., Lebedev, A. I., & Novikov, N. V. (2022). *Istoriya Imperatorskogo Rossiyskogo Flota*. Moskva: Eksmo.

- Karaman, B. İ. (2009). “Terim Oluşturma Yöntemleri”. *Türk Dili Araştırmaları Yıllığı - Belleten*, 57(2), 45–59.
- Kerimoğlu, H. T. (2010). “Türk Deniz Ticareti Sempozyumu”. *ÇTTAD*, VIII/18-19, (2009/Bahar-Güz), 323–329.
- Kisling, H. J. (2002). “Sultan II. Bayezid’in Deniz Politikası”. *Türk Denizcilik Tarihi* (ss. 107–118). Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları.
- Korkmaz, Z. (1992). *Gramer Terimleri Sözlüğü*. Ankara: Tdk Yayınları.
- Kostak, E. (2023). *Soğuk Savaş Döneminde Türkiye’nin Askerî Teknoloji Kaynakları (1946–1990)*. Çanakkale: Paradigma Akademi Yayınları.
- Kovačević Pejaković, S. (2015). “Maritime English Language – General Features”. *European Journal Of Language And Literature Studies*, 1(3), 45–51.
- Kurat, A. N. (2002). Çaka Bey. İçinde *Türk Denizcilik Tarihi*. Ankara: T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı Yayınları.
- Kuznetsov, B. T. (2000). *Bol'shoy Tolkovyy Slovar' Russkogo Yazıka*.
- Lambert, A. (2020). *The Crimean War*. The History Press.
- Lysenko, V. A. (1998). *Russko-Angliyskiy Morskoy Tekhnicheskii Slovar'*.
- Mahan, A. T. (1890). *The Influence Of Sea Power Upon History*.
- Marianna, Y. (2005). *500 Years Of Ottoman Cuisine*. İstanbul: Boyut Yayınları.
- Monakov, M. S. (2011). *Voenno-Morskaya Nauka v Rossii: Proiskhozhdenie, Vozniknoveniye I Stanovleniye Natsional'noy Sistemy Znaniy O Vooruzhennoy Bor'be Na More*.
- Monakov, M. S., & Ovchinnikov, V. D. (2022). “Petr Velikiy – Chelovek-Epoha”. *Morskoy Sbornik*, 6, 25–30.
- Mozgovoy, S. A. (2021). *Morskoe Kul'turnoe Nasledie Rossii: Izuchenie, Sokhranenie, Muzeifikatsiya*. Institut Naslediya.
- Mozgovoy, S. A. (2022). “Morskoe Nasledie Petra Velikogo: Struktura i Soderzhanie”. *Morskie Issledovaniya i Obrazovanie (Maresedu)–2022: Trudy XI*

- Mezhdunarodnoy Nauchno-Prakticheskoy Konferentsii* (Ss. 412–415). Ooo Polipress.
- Nicolini, B. (2013). Oman's Maritime Activities Throughout The Indian Ocean (1650–1856 Ce). In D. Redford (Ed.), *Maritime History And Identity: The Sea And Culture In The Modern World* (Pp. 91–106). I.B. Tauris.
- Nişanyan, S. (2001). *Sözlerin Soyağacı: Çağdaş Türkçenin Etimolojik Sözlüğü*. İstanbul: Adam Yayınları.
- Ogorodnikov, S. F. (1909). *Model Kamera, Vposledstvi Morskoy Muzey İmeni Imperatora Petra Velikogo: Istoričeskiy Oчерk. 1709–1909*. Spb.
- Özdemir, E. (1973). *Terim Hazırlama Kılavuzu*. Ankara: Türk Dil Kurumu Yayınları.
- Özdemir, Ü. (2012). “Türkiye’de Gemilerden Kaynaklı Deniz Kirliliğinin İncelenmesi”. *Batman Üniversitesi Yaşam Bilimleri Dergisi*, 1(2), 373–384.
- Özdemir, Ü. (2015). Tarihte Türk Denizcilik Faaliyetleri ve Günümüz Limanlarının Gelişim Sürecine Olan Etkisinin İncelenmesi. *Ordu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 5(12), 421–441.
- Özden, H. İ. (2014). *Kmü Sosyal ve Ekonomik Araştırmalar Dergisi*, 16 (Özel Sayı I), 160–165.
- Özel, M. (1999). *Türk Ordusu*. Ankara: T.C. Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Parlar, Z. (2022). “Denizcilik Terimlerinden Argoya Geçen Söz Varlığı”. *Avrasya Uluslararası Araştırmalar Dergisi*, 10(33), 424–451.
- Parlar, Z. (2023). T’ürkçe Denizcilik Terimleri”. *Rumelide Dil ve Edebiyat Araştırmaları Dergisi*, (32), 358–380.
- Picht, H., & Draskau, J. (1985). *Terminology: An Introduction*. University Of Surrey.
- Pilav, S. (2008). “Terim Sorunu ve Eğitim Öğretimde Terimlerin Yeri Ve Önemi”. *Kastamonu Education Journal*, 16(1), 267–276.
- Pultar, M. (2019). *Denizlük – Büyük Deniz Sözlüğü*. İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Pultar, M. (2019). Türk Gemici Dilinin Kaynakları. *Gemici Dili Çalıştay*. İstanbul.

- Quirk, R., Greenbaum, S., Leech, G., & Svartvik, J. (1985). *A Comprehensive Grammar Of The English Language* (2nd Ed.). Pearson Longman.
- Radziyevskiy, S. İ., Sıromyatnikov, A. S., & Yakimov, V. A. (1984). *Spravochnik Po Jivuçesti Korablya*. Moskova: Voenizdat.
- Rey, A. (1979). *La Terminologie: Noms Et Notions*. Paris.
- Riformatskiy, A. A. (1967). *Vvedeniye V Yazıkovedeniye: Uçebnik Dlya Filologičeskih Fakul'tetov Pedagogičeskih Institutov* (4. Basım, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş). Moskva: Prosveşçeniye.
- Sager, J. C. (1990). *A Practical Course İn Terminology Processing*. John Benjamins Publishing.
- Sahil Güvenlik Komutanlığı, *Denizcili Dili*. <https://www.sg.gov.tr/denizci-dili> (Erişim Tarihi: 20.01.2021)
- Samoylov, K. I. (1941). *Morskoy Slovar'*. Gosudarstvennoe Voenno-Morskoye Izdatel'stvo Nkvmf Soyuza Ssr.
- Sancar, E. (2006). *21. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi* (1. Baskı). İstanbul: İq Kültür Sanat Yayıncılık.
- Saussure, F. (1977). *General Linguistics*. London: Peter Owen.
- Sertkaya, O. F. (2012). "Etimoloji Nedir - Ne Değildir ve İsimden İsim Yapan +Ay / +Ey Eki Üzerine". *Türkoloji Dergisi*, 19(1), 43–72.
- Skryagin, L. M. (1984). *Morskie Uzly*. Transport.
- Smorgonskiy, I. K. (1936). *Korablestroyitelnye İ Nekotorye Morskiye Terminy Nerusskogo Proiskhozhdeniya*. Moskva–Leningrad: Akademiya Nauk Sssr.
- Suhotski Vd. (2007). *Morskaya Kultura: Osnovnye Ponyatiya*. Sankt-Peterburg.
- Tarakçı, N. (2009). *Deniz Gücünün Osmanlı Tarihi Üzerindeki Etkileri*. İstanbul: Deniz Basımevi.
- Temmerman, R. (2000). *Towards New Ways Of Terminology Description: The Sociocognitive Approach*. John Benjamins Publishing.
- Terzioğlu, S. A. (1965). *Türk Ordusu*. İstanbul: Başnur Matbaası.

- Troukhanova, N. (2024). *Education And Science Of Today: Intersectoral Issues And Development Of Sciences*. In *Proceedings Of The International Scientific And Practical Conference "Education And Science Of Today"* (Pp. 358–360). Logos Publishing.
- Tretyakova, I. A. (2007). *Muzeyi Voennno-Morskogo Flota Rossii V Xix–Xx Vv.: İstoriya Sozdaniya, Stanovleniya İ Razvitiya*. Moskova.
- Turan, O. (1996). *Selçuklular Zamanında Türkiye*. İstanbul: Boğaziçi Yayınları.
- Unctad. (2020). *Review Of Maritime Transport 2020*. United Nations Conference On Trade And Development.
- Uşakov, D. N. (1935–1940). *Tolkoviy Slovar' Usakova*.
- Uyaniker, F. (2019). *II. Dünya Savaşı Sürecinde Türk Donanmasındaki Gelişmeler* (Yayınlanmamış Doktora Tezi). İstanbul: Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü.
- Viskovatov, A. V. (1994). *Kratkiy İstoriçeskiy Obzor Morskikh Pokhodov Russkikh İ Morekhodstva İkh Voobsche Do İskhoda Xvii*. Sankt-Peterburg.
- Volodina, M. N. (1996). *Termin Kak Sredstvo Spetsial'noy İnformatsii*. Moskva: İzd-Vo Mgu.
- Yakovlev, A. (2021). "Pyotr Velikiy İ Yazık Moryakov Rossii". *Viktoriya*, (4), 20–25.
- Yaman, M. S. (2019). *Türk Kurtuluş Savaşı'nda T.B.M.M.'Ye Bağlı Deniz Kuvvetleri Teşkilatının Kuruluşu* (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Kırıkkale: Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
- Yarkın, D. Ş. (2018). "Denizcilerin Türkçeye Kazandırdıkları İki Terim: "Sütliman" ve "Körbaston". *Türk Dili Araştırmaları Yıllığı - Belleten*, 66(1), 63–71.
- Yıldırım, H. (1999). "Deniz Harp Okulu Mersin'de". İçinde *Altıncı Askeri Tarih Semineri Bildirileri-II* (Ss. 275–279). Ankara.
- Zaloğlu, M. (1988). *Gemici Dili*. İstanbul: Türk Deniz Kuvvetlerini Güçlendirme Vakfı.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler	
Adı Soyadı	Burak KAĞITCI
Doğum Yeri ve Tarihi	
Eğitim Durumu	
Lisans Öğrenimi	Rus Dili ve Edebiyatı
Y. Lisans Öğrenimi	Rus Dili ve Edebiyatı
Bildiği Yabancı Diller	İngilizce – Rusça
Bilimsel Faaliyetleri	
İletişim	
E posta Adresi	
Tarih	