

DOI No: <http://dx.doi.org/10.14225/Joh1418>

Geliş Tarihi: 24.09.2018

Kabul Tarihi: 22.11.2018

OSMANLI DONANMASINDA KADIRGALAR

Mehmet TAŞ¹

Öz

Osmanlı donanması, uzun süre çağının en etkili donanmalarından birisiydi. Başlıca faaliyetleri; ülkenin deniz, kıyı ve su yollarını korumak, düşman donanmasına karşı koymak, kara ordusunun asker, ikmal ve savaş malzemelerini taşımak, düşmana ait denize komşu şehirleri denizden kuşatarak kara ordusuyla koordinasyon halinde fethetmekti. Osmanlı donanması, bu fonksiyonlarını başarıyla yerine getirdiği için kuruluş ve yükselme dönemlerinde devletin hızlı bir biçimde büyüyen İstanbul, Kırım, Belgrad ve Kıbrıs gibi önemli kale ve şehirleri fethettiğini söylemek mümkündür.

Osmanlı donanması; kalyete, kadirga, kalyon, şayka, uskuna, karamürsel gibi farklı hacim ve ağırlıkta gemilerden oluşuyordu. Bu gemiler birbiriyle bağlantılı farklı tersanelerde imal ediliyor ve farklı yerlerden temin edilen malzemelerle donatılıyordu. Bu gemiler içinde kadirgaların özel bir yeri vardı. Bu gemiler çok uzun bir zaman Osmanlı donanmasının ana savaş gemisi olarak görev yaptı. Bunun sebebini onun ana işlevine uygun geliştirilen inşa biçiminde aramak icap eder. Bu gemiler hafif tonajlı, en olarak dar ancak uzunluk olarak büyük ve direklerini indirerek kolayca saklanabilen gemilerdi. Bu yüzden sığ sulara girebilir, denizde ani manevralar yapabilir ve hızlı hareket ederek düşmanından kaçabilirdi.

Kadirgaları anlamak Osmanlı donanmasını anlamaya katkı sağlayacaktır. Bu gemilerin teknik özelliklerini, personel sayısını, işlevlerini ve inşasında kullanılan malzemeleri tanımak onu anlamaya yardımcı olacaktır. Ayrıca bir kadirganın inşa aşamasından denize iniş aşamasına kadar geçen sürede gerçekleşen işbölümü ve organizasyonu kavramak Osmanlı devlet aklı hakkında ipuçları verecektir.

Anahtar Kelimeler: Kadirga, Tersane, Osmanlı Devleti, Kaptan Paşa, İstanbul

¹ Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Tarih Ana Bilim Dalı Doktora Öğrencisi/Tarih Öğretmeni

The Galleys In The Ottoman Navy

Abstract

The Ottoman navy was one of the most effective navies of its era for a long time. Main activities; to protect the sea, coastal and waterways of the country, to oppose the enemy navy, to carry troops, replenishment and war materials of the land army, to conquer the neighboring cities belonging to the sea and to conquer in the coordination with the army. Since the Ottoman navy successfully accomplished these functions, it is possible to say that the state rapidly grew and conquered important fortresses and cities such as Istanbul, Crimea, Belgrade and Cyprus during the establishment and rise periods.

Ottoman navy; It consisted of ships of different volumes and weights such as kalyete, galley, galleon, shayka, uskuna, karamursel. These ships were manufactured in interconnected shipyards and equipped with materials from different locations. The galleys had a special place in these ships. These ships served as the main battleship of the Ottoman navy for a very long time. The reason for this should be searched for in the form of a building that is developed according to its main function. These ships were light tonnage, the narrowest in length but large in length and could easily be stored by lowering their masts.

Understanding the galleys will contribute to understanding the Ottoman navy. Recognizing the technical characteristics of these ships, the number of personnel, the functions and the materials used in the construction will help to understand it. In addition, from the construction phase of a galley to the landing stage, the division of labor and the organization to understand the Ottoman state will give clues about the mind.

Key Words: Kadirga, Shipyard, Ottoman Empire, Kaptan Pasa, Istanbul

Giriş

Anadolu coğrafyasının en bariz özelliklerinden birisi üç tarafının denizlerle çevrili olmasıdır. Bu durum Anadolu'yu elinde tutan siyasi gücün denizlerde de etkili olması mecburiyetini beraberinde getirmiştir. Anadolu'ya hâkim olan güçler bu sebeple donanma sahibi olmayı ve denizlerde kontrolü ellerinde bulundurmaya özen göstermişlerdir. Tarih, Anadolu'nun kaderini onu çevreleyen denizlerle birlikte örmüştür. Ne Anadolu'yu çevreleyen denizler onun kaderinden ne de onlar Anadolu'nun kaderinden bağımsız düşünülebilir. Denizlerin kaderi Anadolu'nun kaderidir. Denizler Anadolu'nun yükselmek için kullandığı kanatları, ileri karakolu ve hayat sahasıdır. Buralar sadece askeri ve siyasi anlamda değil ticari ve iktisadi yönlerden de önemlidir. Türkler Anadolu'ya geldiklerinden itibaren bu gerçeğin bilincine vararak daha Çaka Bey döneminden itibaren 11. yüzyılın sonlarında denizlerde donanma bulundurmaya başlamışlardır. Osmanlılarla ise bu alandaki güçlerinin doruğuna ulaşmışlardır. Osmanlılar kendilerini çevreleyen denizlerde uzun yüzyıllar boyu hâkimiyet bayraklarını dalgalandırmışlardır. Daha kuruluş döneminde Orhan Bey'in(1324-1362) hükümdarlığı döneminde donanma sahibi olarak denizlerde varlık göstermeye başlamışlardır. Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) döneminde Karadeniz ve Ege Denizi'ne hâkim olurlarken Yavuz Sultan Selim (1512-1520) ve Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566) döneminde Akdeniz'e hâkim olmayı başarmışlardır. Devletin büyüyüp gelişmesiyle donanmanın büyüyüp gelişmesi arasında paralel bir bağ olduğu gibi devletin gerilemesiyle de donanmanın gerilemesi arasında birbirini besleyen paralel bir bağ vardır. Geniş toprak parçaları üzerindeki hâkimiyet, deniz, göl ve nehirler üzerindeki hâkimiyeti beraberinde getirirken, buralar üzerindeki hâkimiyetin yitirilmesi ise bahsedilen toprak parçaları üzerindeki hâkimiyetin yitirilmesini de beraberinde getirmiştir. Anlamı olan deniz savaşları vardır. Örneğin 1538 Preveze Deniz Zaferi denizlerdeki gücün doruğunu, 1571 İnebahtı Savaşı bu gücün azalmasını, 1770 Çeşme Baskını ise bu gücün kaybını ifade eder. 1783'te Kırım'ın kaybında daha önce Karadeniz'de Çeşme Baskını'yla hâkimiyetini yitiren Türk donanması gerçeği vardır. Yunanistan'ın bağımsız olmasının öncesinde 1827'de Navarin Baskını'nda Osmanlı donanmasının yakılması hadisesi bulunur. Cezayir, Tunus, Kıbrıs, Mısır ve Trablusgarp gibi ülkelerin kaybında Akdeniz'de eski gücünün çok uzağında, caydırıcılığını çoktan kaybetmiş bir Osmanlı donanması gerçeği yatar.

Osmanlı donanması sadece deniz akınları için dizayn edilmiş bir donanma değildi. Gerek donanım ve teçhizat gerekse de bu donanmanın faaliyetlerini sürdürmesi için gerekli olan örgütlenmeyi kapsayan, meselenin askeri, siyasi, iktisadi ve lojistik boyutları vardı. Herşeyden önce Osmanlı donanması Osmanlı kara ordusunun tamamlayıcı bir öğesiydi. Ordunun ağırlıklarının taşınması, kale kuşatmalarının tamamlanması, kuşatılan şehrin dışarıdan yardım almasının engellenmesi, Osmanlı kalelerindeki personelin takviye, iاشة ve ibatesi, devletin hasmı olan devletlerle denizlerde mücadele etmek, düşmanı caydırmak onun gözle görünür faaliyetleriydi. Ama onun hayat verdiği ve onun sayesinde ayakta duran sektörler de vardı. Kereste, halat, sicim, kalafat, zift, üstüğü, yelken bezi sektörleri ya da dokumacılar, iplikçiler, hallaçlar, ip eğiriciler, pamuk üreticileri, nakliyeciler vs. binlerce insan bu donanma sayesinde istihdam ediliyor, iş sahibi oluyor, meslek erbabı olarak toplum ve devlet nezdinde kimlik kazarak üretim faaliyetleri içerisindeki yerini alıyordu.

1.Tanım Ve Gelişimi

Osmanlı donanmasının uzun zaman asli savaş gemisini oluşturan kadirga kavramı sözlüklerde farklı biçimlerde tanımlanmıştır. Örneğin Metin Karayazgan kadirgayı özellikle Akdeniz'de kullanılan kürekli ve iki direkli yelkenli savaş gemisi şeklinde tanımlarken² Lütfi Gürçay, kürek ve yelkenle idare edilen hızlı ve idaresi kolay bir sınıf eski savaş gemisi olarak tanımlamış,³ Süleyman Nutki ise onu hem kürek hem de yelkenle idare edilen hızlı ve idaresi kolay, günümüzün kruvazörlerine eş değer bir savaş gemisi olarak tanımlamıştır.⁴ Bu tanımlardan çıkan ortak sonuç bu gemilerin hızlı yol alabilen, kolay idare edilebilen ve yelken ile küreği aynı anda ya da sırayla kullanabilen gemiler olduklarıdır.

Kadirgalar Osmanlı donanmasının uzun zaman asli savaş unsurunu oluşturduğu için daha kuruluş devrinden itibaren birçok savaş, sefer ve kuşatma harekâtının içinde onları görmek mümkündür. Üstelik onu tek kullanan sadece

²Metin Karayazgan **Denizci Sözlüğü (Gemici Dili)**, Terimler Deyimler, 1981, s.64

³ Lütfi Gürçay, **Gemici Dili**, Deniz Basımevi, İstanbul, 1962, s.220

⁴ Süleyman Nutki, **Kamus-i Türki**, Derleyen Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011, s. 140

Osmanlı Donanmasında Kadırgalar

Osmanlılar da değildi. Venedik ve Bizanslıların da kullanmış oldukları kadırgaları vardı. Örneğin 1453'te İstanbul Fatih Sultan Mehmet tarafından kuşatıldığında Bizans İmparatorluğu'nun 7 kadırgası Boğaz'da demirliydi. Fatih Sultan Mehmet'in kızaklar üzerinden yürüterek Haliç'e indirdiği gemiler kadırgalardı. 1538'de Preveze Deniz Savaşı'nda müttefik donanmanın elinde 80'i Venedik, 36'sı Papalığın ve 50'si İspanyolların olmak üzere toplam 166 kadırga bulunuyordu. 1570'de Kıbrıs'ın fethi için sefere çıkan Osmanlı donanmasında 180 kadar kadırga vardı. 1571'de İnebahtı Deniz Savaşı'ndan imha edilen Osmanlı donanmasını yeniden inşa sürerken sadece Sinop tersanesinde 17 kadırga yapılmış ve toplamda 200'den fazla kadırga yeniden inşa edilerek Kaptan Paşa'nın emrine verilmişti. 1656'da Osmanlı donanması Kenan Paşa'nın kumandasında Akdeniz'e hareket ettiğiinde 45 kadırga, 7 mavna ve 27 kalyondan oluşuyordu.

Kadırga gemisi Osmanlı donanmasını oluşturan barça, işkompiye, uskuna, karamürsel, mavna, kalyon ve kalyete gibi yelkenli ve kürekli savaş gemilerinden birisi gibi gözüke de işlevleri itibarıyla 17.yüzyılın ikinci yarısına kadar en çok tercih edilen gemiydi. İdris Bostan'a göre 17.yüzyıl sonlarına kadar Osmanlı donanması savaş gemileri içinde en çok kullanılan ve vurucu gücü teşkil eden kadırgalardır.⁵Kadırga gemisi denizde ilerlemek için kürekler kullanan bir donanma gemisiydi. Ama küreklerin yanında yelkenler de kullanılmış olsa bile bu tür gemiler hareket için asıl gücünü insanların çektiği küreklerden alıyordu. Hafif olması ona hem nehir ağzı ile kanallar gibi sığ noktalara yaklaşma imkânı veriyor hem de düşman gemileri karşısında ani manevralar yapmasına imkân sağlıyordu. Kâtip Çelebi, Fatih Sultan Mehmet'in Amasra, Sinop ve Trabzon seferini anlatırken Mahmut Paşa'nın "**yüz parça, yel gibi giden kadırgalar donatıp**" diyerek kadırganın hafif ve hızlı oluşuna vurgu yapar.⁶

Mısırlıların ilk kadırgalarına okçular için ön ve arka güverteleri ile bunları tamamlayan küpeşterler⁷ yerleştirilmiş, daha sonra ise küpeşterler

⁵ İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, Küre Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 2010, s.114

⁶ Katip Çelebi, **Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l Bihar**, Kabalcı Yayınevi, I. Baskı, İstanbul, 2007, s. 30

⁷ Güverte hizasından iskarmoz başlarına mihlanan dikmelerin dış yüzlerine kaplanan, kaplamaların teşkil ettiği siperlere, borda kaplamaların en üst güverteden yukarı kalan aksamına denir. Bunların üzerine boydan boya konan kalın ve iki tarafı çıkıntılı ağaca de(küpeşte tirizi)denilmektedir. (Bkz.Lütfi Gürçay, **a.g.e.**, s. 266)

okçuların işini kolaylaştıracak biçimde yükseltilmişti. Küpeştelere esasında okçuları korumak için yapılmıştı.⁸ Bu ilk kadirgalar, her iki yönde çok sayıda küreğe sahipti. Kürek için Latince Remus tabiri kullanılıyordu. Bririme yani pereme isimli gemiler M. Ö. 18.yüzyılda Yunanlılar tarafından benimsenip Fenikeliler tarafından geliştirildi. Peremeler her bir tarafında iki kürek sırasına sahipti. Yunan peremeleri yaklaşık 24 metre uzunluğundaydı. Bir yüzyıl içinde ortaya çıkan tireme kadirgaya tercih edilmeye başlandı. Tireme, yelken için tek bir direğe sahipti. M. Ö. 5.yüzyıla kadar Yunan tiremeleri, Perslilerle savaşırken yaklaşık olarak 38 m uzunluğundaydı. Bu gemilerde yaklaşık 200 kürekçi bulunuyor ve subaylarıyla beraber silahlandırılmış küçük bir denizci grubunu bu tiremeler taşıyabiliyorlardı. Geminin kürekçileri gemideki savaşçıların sayısından fazlaydı. Görüldüğü üzere insan ögesi ağır basan kadirgalarda yelken bir güç kaynağı olarak ikinci planda geliyordu.

Eski Yunan'da kadirga gemisi gelişiminin en üst düzeyini M.Ö. 5. y.y. ve M.S.1. y.y. arasında yaşadı. Kadirga gemisinin kullandığı savaş taktiği tiremeye dayanıyordu. Rampalama⁹ tekniği de kullanılmasına rağmen ana taktik bodoslama¹⁰ idi. Koçla donatılmış tiremeler, olağanüstü çeviklikleriyle yandan bindirme yaparak düşman gemilerini kullanılmaz hale getiriyorlardı. Romalılar Akdeniz dünyasının kontrolünü sağlayınca kadirgalar hem sayıca azaldı hem de hacimce küçüldü. Ortaçağ boyunca kadirgaların kullandığı toslama taktiği terk edildi.

Haçlı seferlerinden sonra Avrupa'da yeniden canlanmaya başlayan ticaret sonucunda 13. yüzyılda kadirgalar yeniden önem kazanmaya başladı. Çünkü Avrupa'da oluşturulan kadirga filoları ticaret filolarını koruma görevini yerine getiriyorlardı. Bu ticarettten aslan payını alan Venedikliler 3000 kadar

⁸ Shalini Saxena, **The History Of Navies Around The World**, Rosen Publishing, New York, 2014, s. 27

⁹ Rampa olmak eski deniz savaşlarında savaşarak zapt edilmek istenen bir düşman gemisi üzerine hücumla borda bordaya gelip bağlamaktır.Bu esnada düşman gemisinden yapılacak asker saldırısını önlemek için güverteye yayılmış silahlı kimselere de rampacı denirdi.(Bkz.Lütfi Gürçay,**a. g. e.** , s.329)

¹⁰ Bodoslama teknik bir kavram olarak gemi omurgasının baş ve kıç taraflarından yukarıya doğru uzanan ağaç direklerden her birine verilen isimdir. Yanlardaki kereste ve ahşap bölümler geminin baş ve kıç kısmında yer alan ve adına bodoslama denen direklerde birleşirler. Fiil olarak ise bodoslama, bu ön ve arka taraftaki dikey yönlü büyük direklerin olduğu kısım ile düşman gemisine saldırmaktır.

ticari kadırgaya sahip oldukları gibi bunları Müslüman denizcilerin ya da korsanların saldırılarından koruyacak yeterli miktarda kadırgaya da sahiptiler.¹¹ Topla silahlandırılmış kadırgalar 1600'lerin başlarına kadar Akdeniz'de yaşanan bütün savaflara hâkim oldular. Kızıldeniz'de, Akdeniz'de, İnan Körfezi'nde, Karayielerde ve Hindistan sularında kullanıldılar. 1540'tan sonra Baltık Denizi'nde ortaya çıktılar ve burada 18. yüzyıl boyunca kullanıldılar.¹²

Osmanlılar tarafından uzun süre kullanılmasında Barbaros Hayrettin Paşa'nın önemli bir rolü olmuştur. Çünkü o, daha korsanlık döneminde Akdeniz'deki gemi modellerini yakından incelemiş ve kalyon gibi büyük ve ağır yelkenlerle hareket eden gemiler yerine kadırga ve kalyete gibi küçük gemilerde karar kılmıştı. Kadırgalarla kalyonlar arasındaki en önemli çatışma Preveze Deniz Savaşı'nda (1538) yaşanmış ve Barbaros Hayrettin Paşa'nın taktiksel hamleleriyle kadırgaların lehine sonuçlanmıştır. Böylece kürekli savaş gemileri lehine yüz yıldan fazla sürecek bir döneme kesin biçimde geçilmiş oldu. 7 Ekim 1571'de yaşanan İnebahtı Deniz Savaşı, kadırgalar arasında yaşanan son büyük savaştır. Venedik, İspanyol, Cenova ve Papalık devletlerinin oluşturduğu koalisyon ve Osmanlı Devleti arasında yaşanan ve dört saat süren bu savaşın sonunda koalisyon, 117 Türk kadırgasını ele geçirmiş ve Doğu Akdeniz'deki Osmanlı hâkimiyetine büyük bir darbe vurmuştur. Kesin bir sınır çizilemese de bu savaştan sonra kadırgaların yerini yelkenlerin birinci planda kullanıldığı kalyonlar almaya başlamıştır.

17.yüzyılın ikinci yarısından itibaren donanmada kadırgadan kalyona geçiş iki aşamada gerçekleşmiştir.1650-1662 seneleri arasındaki birinci aşama deneme mahiyetinde olup kadırgaya geri dönülmüştür.1682 de başlayan ikinci aşama ise kalyon dönemini kalıcı kılmıştır.¹³1645-1669 Osmanlı-Venedik savafları sırasında verilen kayıplar yüzünden bahriyede ıslahata girişen Fazıl Ahmet Paşa,1661'de Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'yı Kaptan-ı Deryalığa getirmiş ve tekrar kadırgalardan müteşekkil bir donanma oluşturulmasını emretmişti. Bu donanma devletin 40 ve derya beylerinin 40 kadırgası olmak üzere toplam 80 kadırgadan meydana gelecekti. Venediklilerin İngiliz ve İspanyollar gibi diğer Avrupalı denizci toplumlardan kiraladıkları kalyonlarla Çanakkale boğazını abluka altına alarak Girit savaşında üstünlük sağlamaları

¹¹ Shalini Saxena, a. g. e. , s. 33

¹² Shalini Saxena, a. g. e. , s. 18-19

¹³ Yusuf Alperen Aydın, **Sultanın Kalyonları**, Küre Yayınları, I.Baskı, İstanbul, 2011, s. 25

Osmanlı devlet ricalinde, kadirga ve kalyonların kıyaslanmasına neden olmuştur. Merzifonlu Kara Mustafa Paşa, yaşanan olaylardan alınan derslerin de sonucu olarak zamanla kalyonun üstünlüğüne inanmış olacak ki sadrazamlığı sırasında 1682'de 10 kalyonun inşasını emrederek daha önce başlayan ikinci aşamayı kadirgadan kalyona geçişle sonuçlandırmıştır.¹⁴Bu geçişin mutlak bir geçiş olmadığını,1701 Bahriye Kanunnamesinden sonra bile tersanelerde kadirga inşaatının devam ettiğini ancak donanmanın vurucu gücünü bu tarihlerden sonra kalyonların oluşturduğunu belirtmek lazımdır.

Osmanlı Devleti'nde kadirgaların ikinci plana düşüşünün sınırlar ötesinden kaynaklanan teknolojik ve iktisadi gelişmelere bağlı nedenleri vardır. Buna göre kadirgayı ikinci planda bırakan teknolojik gelişme barutun Avrupa'da yaygınlaşarak toplarla birlikte gemilerde kullanılmaya başlanması ve mancana, mayestra, gabya ve trinkete gibi yelken direklerinin geliştirilmesi iken bu alanda yaşanan iktisadi gelişme ise coğrafi keşifler sonucunda okyanus ötesi ülkelere ulaşmak için uzun süre denizlerde kalmaya imkân verecek gemilerin inşasına duyulan ihtiyaçtır. Bütün bu ihtiyaçlara cevap verecek vasıfları üzerinde taşıyan gemi sınıfı ise kalyonlardır. Kalyonlar büyük bordaları ve içinde barındırdığı çok sayıda ambarla okyanuslarda aylarca kalabilmeyi mümkün kılacak su ve yiyeceği depolamaya imkan verirken yelken direkleri ve bunlara asılan yelkenler kürekçileri ortadan kaldırarak insan gücüne ihtiyaç duymadan denizlerde yol alabilme imkanı vermiştir.Barut ise bu büyük cüsseli bu gemileri savaş makinesine dönüştürerek denizcilere dünyanın her denizinde korsanlarla başa çıkabilme imkanını sağlamıştır.

Osmanlı donanmasının gelenekleri, kanunları, bölümleri ve bölgeleri vardı. Buna göre donanma dört filonun birleşmesinden oluşuyordu. Birinci filo Tersane-i Amire'den çıkan filo, ikinci filo Kaptan Paşa eyaletindeki sancaklarla bazı eyalet ve adalardan çıkan derya beylerinin gemilerinden oluşan filo, üçüncü filo Mısır filosu, dördüncü filo ise Garb Ocakları filosu idi. Bunlardan birincisi olan İstanbul filosu Kaptan Paşa kumandasında Haliç'ten çıktıktan sonra önce Beşiktaş önüne gelir buradan askerlerini yerleştirmek için Yedikule'ye hareket eder daha sonra da Akdeniz'e ulaşmak için yol almaya başladılar. Çanakkale Boğazı'ndan çıktıktan sonra donanmaya katılmaları

¹⁴ Yusuf Alperen Aydın, **a. g. e.**, s. 26

emrolunan derya beyleri ve Garb Ocakları filoları bu donanmaya katılırlardı.¹⁵1621 yılında derya beylerinden Rodos beyi ve Menteşe beyinin toplam 7 kadırgası, Sakız sancak beyinin 7 kadırgası, Kıbrıs beylerbeyinin 1 kadırgası, Mora sancak beyinin 2 kadırgası, Mısırda bulunan Dimyat sancak beyinin 6 kadırgası bulunmaktaydı.¹⁶

Donanma; Tersane-i Amire'den sefere çıkacağı için günler öncesinden Kaptan Paşa'dan çavuş, kâtip, zuama, mutasarrıf ve erbab-ı tımar ünvanlarını taşıyan savaşçı unsurlarıyla Nevruz-Firuz'da Tersane-i Amire'de hazır bulunması istenirdi. Kaptan Paşa, derya beylerinin adı geçen tarihte toplanması ve hazır bulunması için gerekli olan fermanın çıkarılmasını bir yazıyla rica ederdi.¹⁷ Derya beylerine eğer verilen emre itaat etmezlerse ellerindeki zeamet ve tımarın alınarak başka birisine verileceği hatırlatılırdı. Derya beyleri suça bulaşır ya da ferman ve hükümlere karşı itaatsizlik ederlerse gemilerine takımlarıyla birlikte devlet adına kaptan paşa vasıtasıyla el konularak başka bir kişiye verilir. Örneğin Aralık/Ocak 1694/1695da derya kaptanlarından Dervişağazade Mehmet kaptanları ayartmak ve fesat çıkarmakla suçlanarak Sultanhisarı kalesine kalebend¹⁸ edilirken bütün gemilerine de devlet tarafından el konularak bir devlet görevlisine verilmişti.¹⁹

2.Kadırgaların Teknik Özellikleri

Kadırgalar oldukça uzun ve dar, kısmen su seviyesinde denecek kadar alçak ve hareketleri hızlı gemilerdi. Limanlara giriş ve çıkışta ve düşman gemisine saldırı esnasında, kürekle denize açıldıktan sonra ve hava rüzgârlı iken

¹⁵ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **Osmanlı Tarihi**, III. Cilt, II. Kısım, 4. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara,1988, s.318

¹⁶ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **a. g. e.**, s.319

¹⁷ BOA. A. DVNS. MHM. d. 089. 0053

¹⁸ Kaleye bağlanmış, bir kale içinde yaşamaya hüküm giymiş kimse. (Bkz: Ferit Develioğlu, a. g. e. , s. 483)

¹⁹ "...Ümera-i deryadan Dervişağazade Mehmed ve Sarı Ahmed menba-ı fesad olub daima Donanma-i Hümayunumun ihtilaline bais ve nice mekr ve hile ile kapudanları kendilere... gelen kapucubaşılardan haber ve sair bazı kimesnelerden haber alınub ma'lum-ı hümayunum olduğundan sonra şer'i şerife ve hatt-ı hümayun şevketmakrunuma ve evamir-i aliyeye ita'at itmedükleri için mezburlar ahz ve haklarında lazım gelen cezaları virülmek için Sultanhisarı kalesinde kalabend ve gemileri takımlarıyla taraf-ı miriden bir kimesneye virülüb der devletmedarına arz ve gemileri takımından hariç olan nü kud vesair eşyaları başka başka defter ve hıfz olunmak üzere..."(BOA. A.DVNS. MHM. d.105.0047)

yelkenle hareket ederdi. Bir Osmanlı kadırgasının iki bodoslaması arası 17.yüzyılın ortalarına kadar 41,5 metre iken bu dönemden itibaren ise 42,5 metre olarak belirlenmişti. Bir kadırga ne kadar uzun olursa o derece iyi görünüyordu.²⁰Kadırganın en sağlam yeri pruva denen baş kısımlarıydı. Pruvanın iki yanındaki sivri çıkıntıları yani mahmuzları kadırga hücumu geçtiğinde düşman gemisinin bordasını parçalamaya yarıyordu. Osmanlı kadırgaları emsali olan Venedik ve İspanyol gemilerine göre daha sadeydi. Osmanlıların hayat anlayışına uygun olarak kaptan köşkü ve diğer kamaraları gayet basit ve gösterişten uzak olduğu gibi gereksiz eşyalarla dolu değildi. Bununla beraber bütün gemilerde olduğu gibi Osmanlı kadırgalarında da taş ve çakıldan oluşan bir miktar safra²¹ bulunurdu.²²

Kadırgalar uzunlukları fazla olduğu için iyi havada hızlı hareket edip güverteleri su seviyesine yakın olduğu için sert havalarda limana sığınıp direklerini yatırırlar, böylece uzaktan fark edilmeleri zor olduğu için saldırdıkları yer düşman sahili ise yakıp tahrip ederek hızla geri dönebilirlerdi. Bir kadırganın iki sabit ve kısa direği vardı. Bunlara uzun bir seren takılırdı. Havasına göre 800-1400 zıraa (606 metre-1060 metre) genişliğinde üç köşeli bir yelken açılırdı. Ön direkte trinkete denilen dört köşeli bir yelken daha bulunurdu. Kalyonlardan farklı olarak genişlikleri kısa olduğu için sert havalarda yelken kullanmaz kürekle yol alırdı. Rüzgârlı sert havalarda kürek kullanmaz da yelken de ısrar ederlerse genişlik ve uzunlukları tezat teşkil ettiğinden ortadan kırılarak batma tehlikesi yaşarlardı.²³

Bir kadırgada 25 oturak, her oturağın iki tarafında birer kürekte toplam 49 kürek bulunurdu. Kürekler güverte hizasını aşan kürek küpeştelere takılıyordu. Her küreği de duruma göre 4 ya da 5 kişi çekiyordu. Bir küreği 4 kişinin çekmesi halinde 196 küreği, 5 kişinin çekmesi halinde 245 küreğe ihtiyaç oluyordu. Kürekçiler esas itibarıyla ocaklık olarak veya ücret karşılığında halktan temin edildiği gibi esirler ve kürek cezasına çarptırılmış suçlulardan da sağlanıyordu. Kürekçilerin oturdukları oturaklar meşin ile

²⁰ İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s.117

²¹ Safra denizcilikte denge elde etmek için gemilerin ve her türlü deniz aracının dip bölümlerine konulan ağırlık demektir.(Bkz: Metin Karayazgan, **a. g. e.** , s. 110)

²² İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s.118

²³ Mehmet Zeki Pakalın, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, II. Cilt, Millî Eğitim Basımevi, İstanbul, 1983, s. 129

kaplıydı. İsmail Hakkı Uzunçarşılı'ya göre baştarde olarak isimlendirilen ancak ondan hacim olarak daha büyük olduğu halde kadırğa sınıfına dâhil edilen gemilerde hem personel sayısı fazla hem de oturak sayısı 26-30 arasında değişiyordu. Kaptan Paşa tarafından kullanılan baştardesinin boyu 52-55 metre kadar olup kürekçi sayısı 500 idi. Baştardede kürekçiden başka 216 savaşçı ve topçu personel bulunuyordu. Osmanlı kadırgaları bilhassa 17.yüzyılda pek hafif ve süratli olup yetenekli kürekçileriyle hızlı manevralar yaparlardı. Ortalama bir kadırgada 100 savaşçı personel ile 3 top bulunuyordu.²⁴

Kâtip Çelebi, Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar isimli eserinde kadırğa halkını anlatırken onların 1 reis 20 halatçı,2 dümenci,1 yelkenci 2 kalafatçı,2 kürek yapıcısı,2 marangoz,196 kürekçi ve 100 savaşçı olmak üzere toplam 330 kişiden oluştuğunu söyler.²⁵Bu kadırganın ortalama bir kadırğa olduğunu varsayarsak daha büyük ya da daha küçük kadırgalarda bu sayının ufak farklarla değişebileceğini varsaymak yanlış olmayacaktır.

Bir kadırgada savaşçı olarak tımarlı sipahiler yanında Yeniçeri, cebeci ve topçular yer alıyordu.17.yüzyıldan itibaren ise kadırgalar leventler katılmaya başlamıştır. Savaşçılar kadırganın iki küreği arasında manga denilen boşlukta duruyor ve her mangada ikisi tüfekli biri oklu olmak üzere üç asker bulunuyordu. Yine Kâtip Çelebi'ye göre 17.yüzyılda her kadırgada 100 savaşçı ile birlikte 196 kürekçi,20 halatçı,2 marangoz ve bütün mürettebatın üstünde bir reis olmak üzere 328 kişi mevcuttu. Kadırğa reisinin harita ve pusula kullanmasını bilen tecrübeli biri olması gerekiyordu.²⁶Top olarak ise 15.yüzyıl sonlarında bir büyük top ile 4 darbzen ve 8 prangı topu bulunmaktaydı. Daha sonraki devirlerde ise birisi başta, ikisi yanda olmak üzere 3 top vardı.17.yüzyılın başlarında bir kadırganın maliyeti inşaat için lüzumlu kereste, çivi, zift, katran, üstübü gibi malzeme masrafları yanında marangoz, bıçkıcı demirci gibi usta ücretleri ile birlikte 236.500 akçeye ulaşıyordu.²⁷

²⁴ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, **a.g.e.**, s. 320

²⁵ Katip Çelebi, **a. g. e.**, s.182-183

²⁶ İdris Bostan, **Osmanlılar ve Deniz**, s. 119

²⁷ İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire**, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2003, s. 85-86

3.Kadırgaların Donatılması

Kadırgaların da dâhil olduğu Osmanlı donanmasının Kasım ayından Mart ayına kadar geçecek dönemde donatılmadan sefere çıkması uygun görülmediği için tam olarak donatım üzerinde sıkça durulan bir konuydu. Bu durum donanmanın işlevi ile ilgili bir konuydu. Çünkü donanmanın denizlerde düşman donanmalarına karşı koymaktan nehirlerde kara ordusunun ağırlıklarını ve erzakını taşımaya varıncaya kadar bir dizi görevi vardı. Bu görevlerin aksaması ülke savunması açısından vahim sonuçlara yol açacağından onun eksiksiz biçimde sefere çıkması gerekiyordu. Kadırgalar yukarıdaki hizmetlerin yanı sıra Osmanlı ordusunun Marmara Denizi'nde Rumeli'den Anadolu'ya, ya da Anadolu'dan Rumeli'ye geçişinde rol oynuyorlardı. Örneğin Bursa'nın korunması için görevlendirilen Osmanlı askerlerinin Mudanya'ya geçirilmesinde yetersiz kalınca Donanma-i Hümayun'un diğer gemileri Marmara'ya gönderilmişti.²⁸

Mükemmel ve tam donanmış halde sefere çıkarak kendisinden beklenen hizmetleri ifa etmek Tuna, Fırat ve Nil donanmaları için de geçerliydi. Haziran/Temmuz 1700'de Basra valisi vezir Ali Paşa'ya yazılan hükümde Araban eşkiyasının ortadan kaldırılması için Rakka'da inşa olunan donanmanın levazım ve ikmal yönünden tamam olduktan sonra Rıdvaniye İskelesi'ne doğru hareket etmesi emrediliyordu.Hükümde geçen *"...sefinelerin mühimmat ve levazımının henüz tekmil olunmamış var ise dahi bir gün evvel tatmim ve tekmil ve bir nesnesi küsur ve kusur kalmamak üzere.."* ibaresi²⁹ devletin bu konudaki duyarlılığını yansıtmaktadır.³⁰Donatımda eksik görülen malzemeler

²⁸ "Kapudan Paşa'ya hükümki. Bursa muhafazasına tayin olunan Asakir-i İslam'ı muaccelen Mudanya'ya geçirmeye kadırgalar lazım olub ve hâlâ Tersane-i Amire'de hazır mükemmel çokluk kadırga olmamağla te'hir ve tevakkuf itmeyüb Donanma-i Hümayunum ile ber vech-i isti'cal Südde-i Saadet'ime gelesiz. Bursa muhafazasına tayin olunan Asakir-i İslam'ı Mudanya'ya geçireler. Bu babda sana hatt-ı hümayun saadet makrunum dahi gönderilmiştir. Asakir-i İslam muaccelen Bursa imdadına yetişmek mühimmattandır. Saire kıyas eylemeyüb ale't-ta'cil gelüb yetişesin. İhmal ve müsaheleden ziyade hazer eylesesin."(BOA. A. DVNS. MHM. d. 076.0003)

²⁹ BOA. A. DVNS. MHM. 00111. 00178

³⁰ Yaklaşık bir yüz yıl sonra Muharrem 1200'de aynı duyarlılık devam etmekteydi. Örneğin "...Emr-i şerifim vardıgı gibi vech-i meşruh üzere haber ve âgâh olub Tersane-i Amire'm yanında mevcut olan ümera sefineleri ve kalyon ve karındaşları mükemmel ve müretteb donatub ve hazır ve amade olub yevm-i mezburda Donanma-i Hümayunumun Tersane-i Amire'mde mu'tad-ı kadim üzere ihraç ..." (BOA. A. DVNS. MHM. 00098. 00090)

bir tersaneden diğer bir tersaneye yine gemiler kullanılmak suretiyle transfer edilebiliyordu. Örneğin Garb Ocakları filosunda görev yapan kadırgaların küreği kalmadığında Ahyolu'ndan 1500 küreğin bu filoya ücreti karşılığında verilmesi emredilmişti.³¹

Kadırgaların inşa edildiği yer devletin Samsun, Sinop³², İzmir, Antalya, Süveyş, Ahyolu, Sudebolu ve Rodos gibi şehirlerinde mevcut bulunan tersanelerdi. İstanbul'da bulunan Tersane-i Amire ise tersanelerin en büyüğü ve donanmanın asıl lojistik merkeziydi. Buralarda devlet tarafından inşa edilen miri kadırgaların dışında derya beyleri olarak isimlendirilen Cezayir-i Bahr-i Sefid eyaletinin Eğriboz, Mizistre, Karlılı, Sakız, Midilli, Limni, Rodos, Kıbrıs ve Mora gibi sancaklarının yöneticisi olan kişilerin inşa ettirdiği kadırgalar da vardı. Bu kişilerin inşa ettirdiği kadırgaların masrafını ilgili derya beyi karşılarken ihtiyaç duyulan kereste, zift, katran, don yağı, organ, ispavlî ve yelken bezi gibi donatım malzemeleri parası kendileri tarafından ödenmek koşuluyla devletçe kendilerine verilirdi. Bazen de sefere katılmak amacıyla inşa ettikleri kadırganın masrafları için sonradan ödenmek koşuluyla devletten borç aldıkları görülürdü.²⁷ Şubat 1610'da bunun bir örneği yaşanmıştı. Buna göre Kıbrıs beylerbeyi iken devletten 290.000 akçe para alarak kadırgasını inşa eden ve sefer zamanında kadırgasının bütün ihtiyaçlarını kendi karşılayan Memi Bey, Eğriboz'da vefat ettiği zaman onun mirasçıları bu borcun affedilmesini istemişlerdi. Çünkü Memi Bey borçlu olarak öldüğü için mirasına devletçe el konması söz konusu idi. Mirasçıların bu talebi Memi Bey'in donanma seferi sırasında gösterdiği yararlılıklar ve sefer sırasında kadırgasının peksimed dahil bütün masraflarını kendisi karşıladığı için kabul edilmişti. Derya beylerinin vazifesi "ruz-ı hızır" yani donanmanın sefer zamanı olan mart ayı geldiğinde

³¹ "Ahyolu kadısına hüküm ki. Cezayirgarb Trablus beylerbeyisi Turgud dame ikbalühü adem gönderüb gittiği yanında olan kadırgaların küreği kalmayub gayet ile ihtiyaç olduğunu bildirmeğin akçesiyle bin beşyüz küreği almasını emr idüb buyurdum ki hükmi şerifimle adamı vardukta emrim üzere bin beş yüz kürek almak istediklerinde hilaf-ı emr kimesneye dahl ittürmeyesin. Ve bu bahane ile kimesneye zulm ve hayf olmaktan hazer eylesesin.15 Rebiülevvel 972/21 Ekim 1564" (BOA. A. DVNS. MHM. 00006. 00087)

³² Sinop'un coğrafi olarak Kastamonu, Samsun ve Trabzon'a yakın olması burada inşa edilecek gemiler için usta ve malzeme tedarikinde büyük kolaylıklar sağlıyordu. Marangoz, oymacı, burgucu v.s. ustalar ile üstübü, organ, kendir ve tel gibi malzemeler Sinop'tan Trabzon'a kadar olan bölgede kolaylıkla sağlanabiliyordu. Sinop örneğinden yola çıkarak tersanelerin seçiminde bunların lojistik malzemelere ve kalifiye işgücü piyasasına erişim imkanı dikkate alınmıştır iddiası rahatlıkla dile getirilebilir.

"*mükemmel*" "*müretteb*" ve "*donanmış*" gemileri ile sefer tarihinden bir gün önce Tersane-i Amire'de hazır bulunmaktı.³³Donanmanın Ruz-ı Hızırdan (21 Mart) iki gün sonra Recep ayının 25.günü sefere çıktığına dair kayıtlar vardır.³⁴Ancak 20 Aralık 1570 tarihli bir hükümde geçen "*...Donanma-i Hümayunum Nevruzdan mukaddem deryaya çıkmak lazım ve mühim olmağın...*"³⁵ ifadesi bu konuda kesin bir tarih olmadığını padişahın iradesi ve günün koşullarına göre bu tarihin değişebileceğini ancak genel bir kural olarak Nevruz ayı içerisinde donanmanın İstanbul'dan sefere çıktığını göstermektedir. Kanunla belirlenmiş tarihten önce ya da sonra sefere çıkmanın derya kaptanları ya da Kaptan Paşa için ciddi sonuçları vardı. Katip Çelebi, Yavuz Sultan Selim'in Rodos Adası için sefere çıkmaya hazırlanırken; "*Tesadüf bir gün, ileri gelen adamlarıyla Eba Eyyub Ensar türbesine ziyaretine gittiler. Ya Vedüd Tekkesi'ne bitişik yüksek bir kubbe karşısına gelince durup fatiha okudular; çünkü dadılarının mezarıydı. Ve deniz tarafına bakup gördüler ki kapudana mahsus yeni yapılmış kadirgalarından biri çektiüp gelir. Hemen öfkelenüp "bu kadirgayı kimin emriyle denize saldular, henüz sefer kararlaşmadı" diye Kapudan Cafer Ağa'nın öldürülmesine ferman ettiler.*" der.³⁶

Bir tersanede kadirga inşa olacağı zaman çeşitli kazaların kadılarına hükümler yazılarak kaza içinde bulunan nahiye, kasaba ve köylerde yaşayan burgucu, oymacı, marangoz ve baltacıların alet ve eşyalarıyla birlikte defterleri çıkarılarak kadirga inşa sahasına gönderilmeleri emr olunurdu. 5 Ekim 1613'te Üsküdar, Erikli, Samako ve Akçaşehir kadılarına bu yönde bir hüküm gönderilmişti.³⁷

³³ "Sen ki mirmiran-ı mumailihsin. Rûz-ı Hızır hulul idüb Donanma-i Hümayunumun ruy-i deryada bulunması mühüm ve muktezi olmağla imdi emr-i şerifim vardıği gibi asla tehir ve tevakkuf itmeyüb beşer dane forsa ve yüz ellişer güzide levendat ile mükemmel ve tertib ve donanmış çektiri sefinen ile bir gün evvel Tersane-i Amire'me gelüb mevcut bulunub düstur-ı mükerrerrem müşir-i mufahham nizamü'l- âlem vezirim El Hac Yusuf Hüseyin Paşa edamallahü teala iclalehünün re'y-i savab didi üzere hidemat-ı aliyemde bezl-i makdur eylesesin deyu yazılmıştır. Evahir Ramazan 1106/Nisan-Mayıs 1695" (BOA. A. DVNS. MHM. d. 106. 0035)

³⁴ BOA. A. DVNS. MHM. 00098. 00090

³⁵ BOA. A. DVNS. MHM. 00012. 00012

³⁶ Katip Çelebi, **a. g. e.** , s. 41

³⁷ "...buyurdum ki vusul buldukta bu babda her biriniz bizzat onat vechle mukayyed olub emrim üzere taht-ı kazanıza tabi kasabat ve nevahi ve kurrada sakın olan neccar ve marangozan ve kesan ve baltacı her ne kadar var ise cümle cem' ve defter idüb dahî âlât ve esbab ve

Kalifiye işgücü farklı tersaneler için farklı bölgelerden karşılanıyordu. Örneğin Basra'da inşa olunacak 8 kadırga için ihtiyaç duyulan marangoz Antepten;³⁸ den gelmişti. Ahyolu ve Sudebolu'da marangoz, burgucu ve kalafatçıya ihtiyaç artınca Vize ve Pınarhisarı'ndan bu ustaların temin edilmesi yoluna başvurulmuştu.³⁹Varna'da inşa edilen gemilerin kerestesi için ihtiyaç duyulan marangoz İstanbul'dan yollanmıştı. Tersanelerin bulunduğu bölgelerde mevcut işgücünde uzmanlaşmaya yol açarak buraya yeni işgücü akınına başlatacağını varsayacak olursak yukarıdaki örneklerde görülen işgücü transferlerinin savaş öncesi ya da sonrası ihtiyaç duyulan yeni gemiler inşası için işgücü talebindeki artışla alakalı olduğunu düşünmek de mümkündür. Öyle anlaşılıyor ki tersanelerin kurulduğu yerler seçilirken marangoz, burgucu, üstübücü, vs.uzman işgücünün demografik olarak yoğun olduğu yerler değil fakat bu gemilerin inşasında kullanılan kereste, yelken bezi, üstübü, zift, katran vs.inşa malzemelerine yakınlık dikkate alınmıştı. Karadeniz sahillerinde bulunan Sinop, Kastamonu ve Samsun tersaneleri bunu göstermektedir. Gemi inşasında görev alan marangoz ve burgucuların geldiği yerlerin başında ise Sakız Adası⁴⁰ geliyordu.

Kadırga donatımı beraberinde işçilik, ustalık, malzeme ücretleri vs. büyük masrafları getiriyordu. Bunların karşılanması ise büyük gelir kaynaklarıyla mümkündü. Kadırgaların donatım masraflarının ana karşılama kaynaklarından birisi avarız vergileriydi. Bazı kazalarda yaşayan belli sayıda hanelerin avarız akçeleri bu iç için yapılan harcamalara sarf edilirdi. Örneğin 23 Haziran 1628'de Sinop iskelesinde yapılan iki aded kadırga için Kastamonu sancağı sınırları içinde kalan İnebolu kazasından 170 hane, Sorgun kazasından 48 hane ve Daday kazasından 121 hane bu için avarızla yükümlü tutulmuşlar ve her hane başına 300 akçe hesabıyla toplanan avarız akçelerinin bu işe kullanılması emredilmişti.⁴¹Kıbrıs beylerbeylerinin sahip oldukları forsa kadırgalarının altı aylık peksimet ve dokuz aylık nafaka giderleri Kıbrıs hazinesinden verilirdi.⁴²Ayrıca Tire, Birgi, Güzelhisar, İne, Akçaşehir

levazimatlarıyla mahal-i memure irsal idüb avk ve tehirden ziyade ihtiyat üzere olan kadırgalar binası sair umura kıyas olunur değildir." (BOA. A. DVNS. MHM. d. 080. 00134)

³⁸ BOA. A. DVNS. MHM. 00027. 00115

³⁹ BOA. A. DVNS. MHM. 00016. 00073

⁴⁰ BOA. A. DVNS. MHM. 00094. 00014

⁴¹ BOA. A. DVNS. MHM. d.83. 0027

⁴² BOA. A. DVNS. MHM. d. 078. 0321

(Akçakoca) ve Ayasluğ kazalarının mukataa gelirlerinin Tersane-i Amire'nin kendir, kirpas, balmumu ve sair diğer ihtiyaç malzemeleri için kullanıldığı zamanlar da vardır.⁴³1575/1576'da Delvine, Avlonya, Ohri ve Karlili'den temin edilecek peksimed'in ücretinin mukataat akçesi yetmezse haraç akçesi ile ödenmesi emredilmişti.⁴⁴Yine bu tarihte Birecik İskeleyi'nde inşa edilmesi emredilen 22 aded kadirganın lengerleri için ihtiyaç duyulan para Haleb hazinesinden alınmıştı.⁴⁵ Tek bir kaynak yerine farklı gelir kaynaklarının bu iş için seferber edilmesi istikrar ve güvenlik kaygısından kaynaklanmış gibidir. Çünkü bu kadar yüksek masrafları olan bir işin tek bir gelir kaynağı ile finanse edilmesi o gelir kaynağı açısından ya mümkün olmadığı gibi bu kaynağın azalması ya da kuruması halinde donanma işlerinin aksaması riski vardır. Bu usulle bu türden olumsuz durumlar bertaraf edilmiştir.

Kadirgalar asıl hareket gücünü insan kol gücünden aldığı için kürekçi temin edilmesi gerekiyordu. Belli kasaba ve köyler avarız vergilerinin karşılığı olarak belli miktarlarda kürekçi temin etmekle yükümlüydü. Bunun için baş muhasebeye kaydedilen mühürlü ve nişanlı mevkufat defterleri hazırlanmıştı. Sadece Türkler değil Ermeni, Rum ve Yahudi cemaatleri de kürekçi temin etmekle yükümlü tutulmuşlardı.Örneğin12 Nisan 1667'de İstanbul'un Balat semtinde yaşayan Ermeni cemaati her sene 100 kadar kürekçi verdiklerini ancak kendilerinden bir de kürekçi akçesi istendiğini bunun ise eskiden beri süregelen uygulamaya aykırı olduğunu ileri sürerek bunun kaldırılmasını istemişlerdi.⁴⁶Bazı yerleşim yerleri ise kürekçi göndermek yerine kürekçi akçesi olarak bilinen akçeyi öderlerdi. Yedi haneden bir kürekçi yazılırken kürekçi akçesi dönemlere göre değişmekle birlikte kürekçi başına bazen 1200 akçe ⁴⁷ bazen de kaza başına 500 kuruş⁴⁸ kadardı.27 Nisan 1667 tarihli bir hükme göre ise Bolu sancağında bazı kazalar ahalisi hane başına 5'er kuruş kürekçi bedeli ödemekteydiler.⁴⁹ Kürekçilerin temin edildiği yerlerin başında ise Bolu, Kastamonu, Hüdavendigâr, Kütahya, Aydın, Saruhan, Menteşe, Karahisar-ı

⁴³ BOA. A. DVNS. MHM. 00053. 00085

⁴⁴ BOA. A. DVNS. MHM. 00027. 00088

⁴⁵ BOA. A. DVNS. MHM. 00027. 00162

⁴⁶ BOA. MAD. d. 09848. 00048

⁴⁷ BOA. A. DVNS. MHM. 090. 0026

⁴⁸ BOA. A. DVNS. MHM. d. 092. 0017

⁴⁹ BOA. MAD. d. 09848. 00054

Sahib,⁵⁰ Priştine,⁵¹ Filorina,⁵² Karesi ve Çankırı⁵³ ile Karadağ gelmekteyken kürekçi akçesinin temin edildiği yerlerin başında ise Kocaeli,⁵⁴ Bolu,⁵⁵ ve Drama gelmekteydi.⁵⁶ Kürekçilerin teslim edildikleri kadırgalardan ya da İstanbul'a giderken yolda firar etmeleri en büyük sorunlardan birisini oluşturuyordu. Kürek çekme işi sevimli ve yüksek getirileri olan bir iş değildi. Kürekçileri gönderen kazaların kadıları kürekçilerin firar etmeden İstanbul'a ulaşmalarından sorumluydu. Şayet kürekçi firar ederse bulunduğu ondan ya da ailesinden kürekçi akçesi tahsil edilirdi.⁵⁷ Filorina kazasından toplanan 181 kürekçiden 9'u yolda, 20'si ise teslim edildikten sonra olmak üzere toplam 42 nefer kürekçi firar etmişlerdi.⁵⁸

Bazen de kürekçi akçesi kanuni oranların üzerinde ailelerden tahsil edilir bu da yeni şikâyetlere yol açardı. Mesela Drama'da ahali her 7 haneden bir hane kürekçi akçesi öderken Drama kadısı Ahmed, 4-5 haneden bir kürekçi tahsil ettiğinde Drama ahali İstanbul'a arzuhal göndererek durumdan şikâyetçi olmuştu.⁵⁹ Bu sorunların dışında kürekçi akçesi ödemesi gereken yerlerin bunu ödememesi devlet hazinesine zarar vererek onda eksilmeye neden olduğu için kadılardan zimmette kalan bu miktarı tahsil etmeleri istenirdi.⁶⁰

Gemi personelinin ihtiyaç duyduğu peksimed; Semendire,⁶¹ Mısır,⁶² Delvine,⁶³ Samsun,⁶⁴ Trabzon,⁶⁵ Avlonya, Karlılı,⁶⁶ Erzurum,⁶⁷ Karahisar-ı

⁵⁰ BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00152

⁵¹ Buradan, 5 Zilkade 973'te (24 Mayıs 1566) 434 kişi kürekçi olarak seçilmişti. (Bkz: BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00308)

⁵² BOA. A. DVNS. MHM. d. 091. 0043

⁵³ BOA. MAD. d. 09848. 00054

⁵⁴ BOA. A. DVNS. MHM. d. 092. 0017

⁵⁵ BOA. A. DVNS. MHM. d. 095. 0015

⁵⁶ BOA. A. DVNS. MHM. d. 090. 0026

⁵⁷ BOA. A. DVNS. MHM. d. 091. 0019

⁵⁸ BOA. A. DVNS. MHM. d. 091. 0043

⁵⁹ BOA. A. DVNS. MHM. d. 090. 0026

⁶⁰ BOA. MAD. d. 09848. 00054

⁶¹ "Semendire beyine hüküm ki. Haliya Karadeniz'de bazı kadırgalar ile Kocaeli sancağı beyi dame izzühü marifetiyle geçmek emrim olmuştur. Ol gemilerde olanlara peksimed lazım olmağın vusul buldukta mezkurlar için 1000 kantar peksimedi ihzar eyleyesin. 28 Receb 973/18 Şubat 1566" (BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00190)

⁶² BOA. A. DVNS. MHM. 00027. 00072

⁶³ BOA. A. DVNS. MHM. 00027. 00042

⁶⁴ "Samsun kadısına hüküm ki. İnşallahü teala ol baharda deryaya çıkacak Donanma-i Hümayun'um mühimmi için peksimed tedarik ve ihzar olunmak için mukaddema hük-m-i şerifim

Şarki,'den⁶⁸ geliyordu. 11 Temmuz 1645'te Gelibolu ve İstanbul'da hazırlatılan peksimed'in masrafı için Sofya'dan 1.200.000,Niğbolu'dan 400.000,Filipe'den 400.000 ve Sirozdan 800.000 akçe para toplanıp İstanbul Gümrük Emini Ali Ağa eliyle sarf edilmişti.⁶⁹

4.Kadırga İnşa Malzemeleri

Bu malzemelerin başlıcaları kereste, kendir, katran, zift, yelken bezi, üstübü ve donyağıdır. Bu malzemelerin bir kısmı Tersane-i Amire'den kadırganın inşa edildiği tersaneye gönderilirken bir kısmı bu gemilerin inşa edilmekte olduğu tersaneye yakın olan yerlerden temin edilmeye çalışılmıştır. Hatta gemi kazası, iklim koşulları ve sair nedenlerle batan ya da karaya oturan gemilerin bile malzemeleri denizden çıkarılarak tersanelerde değerlendirilmeye çalışılmıştır. Örneğin 3 Şubat 1566'da Eğriboz kadısı ve Kızılcahisar kadısından Kızılcahisar yakınlarında karaya vuran bir kadırganın işe yarar küreklere, organları, direkleri, keresteleri, lengerleri, topları, yelkenleri ve diğer malzemeleri koruma altına alarak Kaptan Paşa'ya teslim etmeleri emredilmişti.⁷⁰Nisan/Mayıs 1666'da Erikli yakınlarında batan bir kadırganın kereste ve çarmlık zincirlerini bulup alarak Tersane-i Amire'ye getirmesi için

gönderilmişti. İmdi ol emr-i şerifim mukarrer olub ferman olunan peksimed Nevruzda dergah-i muallama vasıl olmak lazım gelmiştir."(BOA. A. DVNS. MHM. 00027. 00087)

⁶⁵ "Trabzon beyi Ömer Bey'e hüküm ki. İnşallahü teala ol bahar hüccet asarda deryaya çıkacak Donanma-i Hümayun mühimmi için peksimed lazım olmağın emr-i sabık üzere sancağına müteallik iskelelere gelüb inen zahreden peksimed tedarik olunmasını emr idüb buyurdum ki..."(BOA. A. DVNS. MHM. 00027. 00087)

⁶⁶ BOA. A. DVNS. MHM. 00027. 00088

⁶⁷ BOA. A. DVNS. MHM. 00027. 00098

⁶⁸ "Karahisar-ı Şarki beyine hüküm ki.Bundan akdem hüküm-i şerifim gönderilüb Donanma-i Hümayun'um mühimmi için peksimed pişürdüb ve İstanbul zahiresi için tereke gönderesün deyum emrim olmuştu.Ol emr-i şerifim kemakân mukarrerdir. Buyurdum ki vusul bulduкта tehir itmeyüb emr-i sabık mucebince tayin olunan miktar peksimedi muaccelen İstanbul'a irsal eyleye.. 24 Zilkade 983/24 Şubat 1576" (BOA. A. DVNS. MHM. 00027. 00147)

⁶⁹ AE. SİBR. 00002. 00166. 001. 001

⁷⁰ "...ve deryada kalan lengerleri ve paralanmış organları ve gemi teknesi Hisar müstahfizlarına memleket reayası cem' ittirüb ve sandallar getürdüb üç lengeri denizden çıkardub birinin bir paresi ve birinin bir paresi ve birisi dahi sağ çıkıp ve 500-600 kulaç miktarı paralanmış organlar çıkub ve gemi kendisini paralayıp 30 kantar eğrisi çıkub Cebhane'de zapt olunmak ve organlar ve amele yarar ağaçlar ve kadırga direği ve..." (BOA. A. DVNS. MHM. 0005. 00169)

İstanbul'dan bir memur gönderilmişti.⁷¹Yine burada 1675/1676'da batan kadırgaların bir tanesinin kereste, sopa ve zincirlerinin ahali tarafından alınmış olduğu anlaşılınca İstanbul'dan bir memur gönderilerek ondan bu malzemeleri ahaliden toplayıp defter edip mühürleyerek Tersane-i Amire'ye göndermesi istenmişti. Tersane Emini Hayreddin'in padişaha sunduğu arzuhalle başlayan bu süreçte Erikli kadısına bu konuda görevlendirilen memura yardımcı olması için hüküm gönderilmişti.⁷²Ancak bu konuda bazı memurların aşırıya kaçarak ahaliden bazı kimseleri batan ya da karaya vuran gemiden eşya almakla suçlayarak onların mallarına el koymaları şikâyetlere yol açıyordu. Bunun üzerine görevlilere hitaben böyle kimselerin bu tür suçlamalarla mağdur edilmemesi için hükümler gönderiliyordu.⁷³

4.1.Kereste: Katran (Sedir),ladin, köknar, çam ve meşe⁷⁴ en çok kerestesi kullanılan ağaçlardı. Pelit olarak belgelerde adı geçen ancak palamut meşesi olarak bilinen ağacında da kerestesi kadırga inşasında kullanılmaktadır. Yukarıda adı geçen ağaçların büyük kısmı ise yağışlı ve gölgesi bol olan yerlerde yetişmekte boyları normal ağaçlara göre daha uzun olmaktadır. Bu malzeme ise en çok Samsun,⁷⁵ Kastamonu⁷⁶Maraş,⁷⁷Kocaeli,⁷⁸ Lapseki,⁷⁹Kandıra, Kaymaz, Şeyhler (Kaynarca), ⁸⁰Balıkesir, Biga Manyas, Kirmasti, Gönen, Bergama, Aydıncık, Tırhala, Gökçedağ, Güvercinlik, Sudebolu, Ahyolu⁸¹ Dulkadir,⁸²kazalarından temin edilirdi.⁸³Kereste kesimi

⁷¹ BOA. A. DVNS. MHM. 00094. 00008

⁷² BOA. A. DVNS. MHM. d. 091. 0008

⁷³ "...Zikr olunan kadılar ahalisi südde-i saadetime arzuhal idüb bundan akdem derya yüzünde bi-emrillehi tela iki pare kadırga paralanmağla daima nazır olanlar kadırga icarelendiği zaman siz varub mismar vesair alatından külli nesne almışsız deyu reyanın kimisinin öküzünü ve keçilerini ve ineklerini satturub yigirmi bin beş yüz akçe cerimelerini alub zulm ve ta'addisinin nihayeti olmamağla reaya, nazırların zulmüne takat getüremeyüb perakende ve perişan olmaları muhakkak oldığını bildirüb min ba'd ol vechle dahl ve rencide ittürülmeyüb men' ü def olunmak babında hük-ü hümayunum rica eylediklerinden..." (BOA. A. DVNS. MHM. d. 088. 0016)

⁷⁴ BOA. A. DVNS. MHM. d. 085. 0131

⁷⁵ BOA. A. DVNS. MHM. 00078. 00297

⁷⁶ BOA. A. DVNS. MHM. 00058. 00178

⁷⁷ "Birecik beyine ve kadısına hüküm ki. Birecik'te bina olunacak kereste gemilerine Maraş dağlarından irsal olunan kerestenin hıfzı..." (BOA. A. DVNS. MHM. 00027. 00115)

⁷⁸ BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00128

⁷⁹ BOA. A. DVNS. MHM. d. 085. 0131

⁸⁰ BOA. A. DVNS. MHM. d. 076. 00057

⁸¹ BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00210

⁸² BOA. A. DVNS. MHM. 00016. 00044

bahar gelmeden önce doğru zamanda yapılırdı. Bu zaman ağaçların yapraklarının tomurcuklanmadan yani "ağaçlara su yürümeden" önceki zamandır.⁸⁴Bu zamana dikkat edilmezse hem ağaç ağırlaşır, böylece taşıma maliyeti artar, hem de güneşte kuruma zamanı uzadığı için işin zamanında bitirilmesi zorlaşır. Kereste kurumadan gemi inşasında kullanılırsa bu defa güneşin tesiriyle çekmeye başlar ve geminin gövdesinde keresteler arası boşluklar oluşmaya başlar ki bu da geminin direnme ve savunma gücüne zarar verir.

Farklı tersanelere kereste farklı bölgelerden gelirdi.Örneğin Gemlik tezgahına Domaniç ve Bursa dağlarından nakledilirken,Çanakkale'ye Biga ormanlarından,Limni adası tezgahına Taşöz'den ve Gümülcine'den getirilmekteydi..Midilli'de inşa edilecek gemiler içinse bu adadaki yerel ormanların yanı sıra Kazdağlarından getirilen çam kerestesi,Bodrum tezgahına Menteşe ormanlarından kesilen kereste taşınmaktaydı.Karadeniz Ereğlisi tezgahına ise Bolu'dan taşınırken,Sinop'a Kastamonu dağlarından kereste sağlanıyordu.⁸⁵

Devletin donanma gemileri için kereste temin ettiği ormanları korumacı bir refleksle rençberlere, konar-göçerlere ve kaza ahalislerine karşı muhafaza etmeye çalıştığını gösteren hükümler vardır. Mesela 2 Haziran 1568'deRodos sancağının limanlarına ve yalılarına yakın dağlardaki ağaçlar rençberler tarafından kesilip başka yerlere götürülmeye başlanınca Rodos sancak beyi bunu İstanbul'a rapor ettiğinde hem kadiya hem de bu yalı ve limanlara yakın yerlerdeki köylerin ahalisine rençberleri ve başkalarını uzak tutmak suretiyle bu dağlardaki ağaçların kadirga malzemesi olarak korunması emredilmişti.⁸⁶1579/1580'lerde Ahyolu, Sudebolu ve Varna kadılarına gönderilen hükümde, bu kazalardan Tersane-i Amire için kereste kesilen dağlardan ferman olmadıkça kereste kesilmez iken birçok kimse tarafından şimdi kanuna aykırı biçimde buralardan kereste kesiminden duyulan rahatsızlık anlatılmaktadır.⁸⁷

⁸³ BOA. A. DVNS. MHM. d. 081. 00116

⁸⁴ BOA. A.DVNS. MHM. 00021. 00052

⁸⁵ Ali Fuat Öreñ, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harb Sanayii," **Dünya Savaş Tarihi, Osmanlı Askeri Tarihi, 1792-1918**, (Editör: Gültekin Yıldız),Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 124

⁸⁶ BOA. A. DVNS. MHM. 00007. 00270

⁸⁷ BOA. A. DVNS. MHM. 00040. 00120

Bu iş için güvenilir kimselerden mübaşir sıfatı taşıyan dergâh-ı mualla çavuşlarından⁸⁸ kişiler tayin edilir, mübaşire Tersane-i Amire tarafından verilen defter gereğince ilgili kazalarda yaşayan insanlara adalet esasına göre keresteler kestirilip taşınması uygun iskelelere taşıttırılırdı.⁸⁹ Taşıma için en çok başvuru hayvan karasığır olarak isimlendirilen hayvanlardı. Kaza içindeki karasığır çiftleri bu iş için yeterli olmazsa kaza dışında bu hayvanlar gönderilirdi. 1580/1581'de Biga kazasında kereste taşıma hizmetinde kullanılmak için 150 çift karasığırın Gelibolu İskeleyi'nden geçirilmesi emredilmişti.⁹⁰ Kereste taşımak için normal kaza ahalesinin dışında ücreti ödenmek koşuluyla eşkinçi, doğancı, yörük, voyruk, bağcı ve akıncı gibi insanların hizmetine başvurulurdu.⁹¹ Bunların sefer zamanında yaşadıkları yerlerden ayrılmaları ise işgücünde boşluk yarattığından işin zamanında bitirilememesine neden oluyordu.⁹² Kazalarda görev yapan sipahilerden de kereste taşımada yararlandığı anlaşılmaktadır. Ancak bu duruma şiddetli kış nedeniyle kereste kesim ve taşıma işinin kesintiye uğradığı zamanlarda istisnai bir uygulama olarak başvurulmaktadır. Örneğin 20 Ocak 1566'de Sudebolu ve Ahyolu ve Sudebolu da inşa olunan 20 adet kadırganın kerestesi kış koşulları nedeniyle Vize'de gecikince Vize kadısından sancak içindeki sipahileri bu iş için kullanması istenmişti.⁹³

Kereste açısından gemiler arası geçişkenlik fazlaydı. Kesilen kereste kadırga için olsa bile bunun mavna gemisi inşa etmek için de kullanıldığı

⁸⁸ "Sudebolu ve Ahyolu kadırlarına hüküm ki. Taht-ı kazanızda kadırga kerestesi cem idüb getürmek için irsal olunan çavuşlar hâliya sefer-i hümayunuma gelüb irişmelerini emr idüb buyurdum ki..." (BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00210)

⁸⁹ BOA. A. DVNS. MHM. d. 081. 00116

⁹⁰ BOA. A. DVNS. MHM. 00035. 00019

⁹¹ BOA. A. DVNS. MHM. 00012. 00012

⁹² BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00308

⁹³ "Vize beyine hüküm ki. Vize kadısı mektup gönderüb haliye Sudebolu ve Ahyolu beyinden binası ferman olunan yigirmi kıta kadırgalarına binasına emr-i şerif üzere mübaşeret olunub reyayı sürüb kereste kesilüb bina mahallerine itmek üzere mübaşeret olub ve kesilüb tahta üzere iken şiddet-i şita bahanesiyle reaya tekasül üzere olub Vize kazasında hayli kereste olub sürmekten Vize sancağı sipahileri muavenet idesiz. İmdi sancağına tabi olan müsellemler ki otuz dokuz ocaktır. Bundan akdem sefere ihraç idesiz deyu emrim olmuştu. Haliya gemi kerestesi hizmetine tayin idüb müşarunileyh kadısına eğer ki keserlerken ve eğer sürülürken de varub....itmeyeler. İdenleri ele getürüb buyurdum ki hüküm-i şerifim varıcak. Tehir itmeyüb sancağında müteallik olan otuz dokuz ocak müsellemleri kanun üzere çeribaşlarıyla ihraç idüb müşarunileyhe gönderesin. Varub gemi kerestesi hizmetinde olasız. 28 Cemaziyelahir 973/20 Ocak 1566" (BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00163)

olurdu. Örneğin 11 Ekim 1574'de Ahyolu kadısı kadirga kerestesi kadirga inşası için kullanılır diyerek mavna için kadirga kerestesi kesimine izin vermeyince kendisi uyarılmış ve bir mavnanın uzunlukça bir kadirga kadar uzun olduğu dolayısıyla da bir mavna kerestesinin uzunluğunun 1.5-2 kadirga kerestesi kadar olduğu söylenmiştir.⁹⁴

Tevzi tezkerelerinde kazalar ahalisinden kimin ne kadar süreyle kaç liraya kereste keseceği ve taşıyacağı ayrıntılı biçimde gösterilirdi. Bazı kazaların ahalilerinin kendilerinden talep edilen kereste hizmetini kabul etmek istemediklerinde eda tezkirelerini yırttıkları ve bunun üzerine ilgili kazanın kadısına bu kişi ya da kişileri cezalandırılmak üzere İstanbul'a gönderilmesini emreden hüküm örnekleri de vardır.⁹⁵Bazı durumlarda mübaşir bu işi takip etmesi için yerine bir naip tayin ederdi. Kadıların da bu naibin masraflarını fazla bulup kendi naiplerini onun yerine atadıkları örneklere sınırlı sayıda bile olsa rastlanmaktadır.⁹⁶Kesilen kerestelerin Tersane-i amire tarafından önceden belirtilen özelliklere uygun olup olmadığının denetimi için sayısı hükümlerle tayin olunmuş bir ya da birden fazla ehl-i vukuf olarak isimlendirilen bilirkişiler atanırdı. Bunlar genelde kereste kesilen kazaların kadısı olan kişilerin naipleriydi.⁹⁷Dağlardan kesilip sığır arabalarıyla çekilen keresteler iskelelere taşınırdı. Buradan da rençber ya da taş gemileriyle⁹⁸ Tersane-i Amire'ye nakledilirdi. Kaza ahalisi gibi yerleşik toplulukların dışında konar-göçer aşiretlere de kereste kestirildiğine dair örnekler vardır.Mesela Şamlı aşireti 10 kadar kadirganın kerestesinin kesilmesinden ve naklinden bir dönem sorumlu tutulmuştur.⁹⁹

⁹⁴ BOA. A. DVNS. MHM. 00026. 00122

⁹⁵ BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00117

⁹⁶ "Sinop kadısına hüküm ki.Ol canibte binası ferman olunan gemiler hidmetine tayin olunan Dergah-ı Muallam çavuşlarından Mehmed zide kadrühü yediyle koşulan Mahmud nam naibin şimdiye değin olan masarifin yazub defter idüb hâliya yerine ahir naib tayin itmişsiz.İmdi bu makule husus yerlerinde ta'mik lazım olmağın buyurdum ki hük-m-i şerifim varıcak. Hidmed-i mezbureye girü mezbur mahmudu tayin eyleyesin ki itmama irişe."(BOA.A.DVNS.MHM.00005.00264)

⁹⁷ "Pınarhisar kadısına hüküm ki. Naibin Muslihiddin için ehl-i vukuf olub edaları lazım olan kerestenin itmamında lazım idüğün bildirdüğün ecilden buyurdum ki varıcak zikr olunan gemi mühimmatı tamam olmayınca mezkuru gayriyi koyuvermeyüb istihdam eyleyesin. 9 Şaban 973/1 Mart 1566" (BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00212)

⁹⁸ BOA. A. DVNS. MHM. 00103. 00027

⁹⁹ BOA. A. DVNS. MHM. 081. 00116

Kereste kesim ve taşıma işi belli bir ücret karşılığı yaptırılmaktaydı. Bu yükümlülük kürekçi temininde olduğu gibi akçeye dönüştürüleliyordu.¹⁰⁰Kanunla tayin edilmiş herkes belli bir ücret karşılığında bu yükümlüğünü ifa etmekle sorumluydu. Örneğin Üsküdar kadısına gönderilen bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla bu Kandıra, Kaymaz ve Şeyhler nahiyelerinden kestirilecek kereste işinde kişi başına 7 akçe karşılığında 200 kadırğa döşeği, 8' er akçeye 400 kadırğa abaküsü 5'er akçeye 200 kadırğa vanası 2'şer akçeye 300 tomruk ve 15'er akçeye 200 aded siyah yarma kereste kestirilmesi emredilmişti.¹⁰¹Ancak işçilik ücreti olarak ödenen bu miktar oranı devletçe belirlenen ve daha çok piyasa rayicinin altında seyreden bir paraydı. Paranın değerinin yüksek enflasyon koşullarında sürekli eridiği dönemlerde bu miktarlar sabit kaldığı için kereste kesen ve nakledenler açısından bir şikayet sebebiydi.Daha Ekim/Kasım 1565'te İznik kazası ahalisi kadı huzuruna çıkarak kendilerine teklif olunan keresteyi kesip iskelelere taşımaya iktidarlarının olmadığını bildirmişlerdi.¹⁰²

Devletin en güçlü olduğu zamanlarda bile kereste temininde sorunlar eksik olmamıştır. Bu sorunların bir kısmı devletin atadığı memurlarla ilgiliyken bir kısmı bu hizmetle yükümlü olan ahalıyla ilgilidir. Devlet kaynaklı kereste temininde yaşanan sorunlardan birisi bu işe memur edilen görevlilerin kanun dışı hareketleriyle işleyen düzene zarar vermeleriydi. Örneğin Sapanca kazasında sancak beyinin adamları kaza ahalisini kendi hizmetlerinde kullanmışlar ve bir de paralarını almışlardı.¹⁰³Ahali kaynaklı sorunların başında ise bu hizmetle yükümlü olan kazaların ahalilerinden bir kısmının kendilerini kendir, urgan, üstübü v.s.hizmetle yükümlü oldukları iddiasını ileri sürmeleridir. Bu iddianın ileri sürülmesi işin gecikmesine yol açtığı için sancakların kadılarına gönderilen hükümlerde kimsenin bu tür iddialarına kulak verilmemesi aksi takdirde devlet işinin gecikmesine sebep oldukları için sorumlu tutulacakları hatırlatılıyordu.¹⁰⁴Ahali kaynaklı başka bir sorun da kereste kesilen dağlara bitişik olan yalı ya da iskelelerde ahalden bazı

¹⁰⁰ "...bu makule kadırğa kerestesi akçe alınır tekâlif değildir..." (BOA. A. DVNS. MHM. d. 080. 0122)

¹⁰¹ BOA. A. DVNS. MHM. d. 076. 00057

¹⁰² BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00113

¹⁰³ BOA. A. DVNS. MHM. 00028. 00197

¹⁰⁴ BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00264

kimselerin gemi inşa etmesidir. Örneğin 11 Kasım 1568'de Kocaeli'de yer alan Eşme Dağı ve Kuruca Dağ'dan eskiden beri hassa kadırgaları için kereste kesile gelmiş iken İznikmid kazasında mevcut bazı yalılarda gemi yapan insanların varlığından yakınılmış ve İznikmid kadısından buna engel olması istenmişti.¹⁰⁵ Kereste kaynağının bu şekilde kontrolsüzce tüketilmesinden rahatsız olan devlet bunun donanması için sebep olacağı sorunları önceden görmüş ve yasaklar getirerek bu sorunu çözmeye çalışmıştır. Meselenin keresteyi ilgilendiren boyutunun dışında mevcut işgücünü de ilgilendiren bir boyutu daha vardır. Çünkü devlete ait olmayan yeni gemilerin inşası demek bu alanda uzmanlaşmış işgücü olan marangoz, kalafatçı, yelkenci, burgucu, oymacı ve marangoz gibi insanların mevcut işgücünden bu alanlara kayması dolayısıyla devletin dilediği anda ve miktarda bu işgücüne erişememesi anlamına geliyordu. Devletin bu sorunlar karşısında bazen esnek bir tavır takınarak kereste yükümlüğü getirdiği kazaların ahalisinden kürekçi göndermek yükümlüğünü kaldırdığı bazen de kereste yükümlüğünü kaldırdığı kazalara kürekçi göndermek yükümlülüğü getirdiği görülür. 16 Mart 1574'de Geyve de bu uygulamaya gidilmişti.¹⁰⁶ Bazen de kereste kesip taşıyacak kaza ahalisinin fakir olmaları ya da bu hizmeti görecek öküz ve çiftlerinin olmaması halinde kereste yükümlülüğünün kaldırılarak avarız yükümlüğüne dönüldüğü görülür. Örneğin 6 Mart 1574'de Kandıra ahalisinin kereste hizmeti yerine avarız akçesi ödemesi usulüne dönülmüştü.¹⁰⁷

30 Ekim 1614'te Aydıncık kadısına yazılan bir hükümde yaklaşan sefer için 10 aded kadırgaya yetecek kadar kereste temin olunması emredildiği halde Aydıncık kazası ahalisinin "*avarız ve tekâlif mukabelesinde Matbah-ı Amire'me tavık virürüz deyu* " diyerek muhalefet etiklerinden bahsedilmektedir.¹⁰⁸ Ahalinin kereste kesme ve taşıma işinden kaçınmasının en büyük nedeni bu iş için katlandıkları bedelin iş sonunda elde ettikleri kazanımdan daha ağır olmasıydı. Yani kendilerine bu iş için ödenen ücretin mevcut iş gücü piyasasında paranın değer kaybetmesinin de bir sonucu olarak oldukça küçük kalmasıdır. Kamusal yükümlülüklerden bir kaçınma biçimi olan

¹⁰⁵ BOA. A. DVNS. MHM. 00007. 00453

¹⁰⁶ BOA. A. DVNS. MHM. 00021. 00113

¹⁰⁷ BOA. A. DVNS. MHM. 00021. 00123

¹⁰⁸ BOA. A. DVNS. MHM. d. 080. 0122

bu davranışın bir benzeri yelken bedeli temininde başka bir biçimde yaşanıyordu. Buna göre Gelibolu, Sultaniye, Sultanhisarı, Seddülbahir ve Kilitbahir'de yaşayan yelken bezi dokuyucuları bu için kendilerine devletçe yapılan iplik, bükme ve dokuma ücretlerinin devletçe sabitlenmesi sonucunda piyasa koşullarında küçülmesinin sonucunda yelken bezindeki argaç ve erişlik düğüm ve ilmiklerin sayısını azaltmışlar böylece yelken bezinin ağırlığı düşmüştü. Yapılan ürünün kalitesini düşürmek şeklinde ortaya çıkan bir pasif direniş şekliydi. Yelken bezinin ağırlığı ve diğer bütün nitelikleri kanunla belirlendiğinden buna karşı çıkmaları cezai müeyyidelerle karşılaşmaları anlamına geliyordu.

4.2.Kendir: Kendir tellerinden halat yapılan bir bitkinin adıdır.¹⁰⁹ Ancak kendir kavramı denizcilikte genelde halat yerine de kullanılır ve özellikle yelkenlerin bağlanmasında, gemide taşınan eşyaların gemiye birbirine ya da bir noktaya tutturulmasında, eşya ve yük taşımada, küreklerin çekilmiş oldukları yerlere sabitlenmesinde kullanılmaktadır. En çok temin edildiği yerlerin başında Canik Kazası,¹¹⁰ Sinop, Samsun,¹¹¹ Siroz, Selanik ve Manastır¹¹² geliyordu. Ege bölgesinde yer alan Tire¹¹³ de kendirin temin edildiği yerlerdendi. Bu işin kadırgalarda yapılması için dergâh-mualla kapıcıbaşısı sıfatı taşıyan mübaşir, kendir müfettişi veya emini tayin edilirdi. Bunlardan işin tamamlanmasına gayret ve itina göstermeleri istenirdi. Bu konuda çıkan en büyük sorunlardan birisi bazı kendir yükümlülerinin kendilerinin derbentçi ya da çeltikçi olduklarını söyleyerek muafiyet iddia etmeleriydi. Kendir eminleri ve müfettişlerinden istenen muafiyet iddialarına itibar etmeksizin işi geciktirmeden tamamlamalarıydı.¹¹⁴ Bazen de bu iş için görevlendirilen mübaşir vaktinde

¹⁰⁹ Süleyman Nutki, a. g. e. , s. 156

¹¹⁰ BOA. A. DVNS. MHM. d. 110. 0005

¹¹¹ BOA. A. DVNS. MHM. 00018. 00024

¹¹² BOA. A. DVNS. MHM. 00021. 00060

¹¹³ BOA. A. DVNS. MHM. 00023. 00119

¹¹⁴ "...muaccelen tedarik idüb itmama iriştirmenüz hususunda bezl-i makdur ve sarf-ı kudret eyleyesiz. Bu hususlar umur-ı mühimmedendir. Sair zaman kıyas olunmayub ihmal ve müsahaleden ziyade hazer eyleyesiz. İtmam-ı maslahat enva-i ikdam ve hüsn-i ihtimamınız vücuda getüresiz. Şöyleki sene-i sabıkada oldığı üzere tekasül olunub maslahat avk ve tehir olub celb ve ahz olundığı istima' oluna. Asla bir ferdin beyan ideceği özri makbul olmak ihtimali yoktur. Eşed i'kaba muateb olmak mukarrerdir. Ana göre basiret üzere olub ihmalden hazer eyleyesiz. Aninki gibi derbentçi ve çeltükçi vesair muafiyet davası idenlerden bulunursa taleb olundıkta virmeyüb inad ve muhalefet eyleyeler olmayalar. Asla taallül ve niza' ittirmeyüb her

kendiri yükümlülerinden tahsil edip İstanbul'a ulaştıramazdı.¹¹⁵Devlet bu son durumda suçu kendir müfettişlerine ya da kendir eminlerine atarak bu durumu onların ihmal ve açgözlülüğüne bağlardı.¹¹⁶

Kendirin toplandıktan sonra İstanbul'a eksiksiz ve tam biçimde ulaştırılması gerekiyordu. Bunun için gemi ya da gemiler kiralanır, yağmur, kar ya da deniz suyu gibi kendiri çürüterek direncini azaltacak faktörlere karşı üzeri örtülür, korsanların saldırısına karşı da içlerine silahlı muhafızlar konarak İstanbul'a gönderilirdi.¹¹⁷Kendir toplanmasında karşılaşılan sorunlardan birisi ahalinin bu konudaki muhalefeti idi. Bazı kazaların ahaliyi kendilerinin eşkinci, doğancı, yörük, akıncı, bağcı, olduklarını ileri sürerek avarız hanesinden olduklarını söylüyorlardı. Bunların sefer zamanı orduyla hareket etmesi gerekirken yaşlılık, hastalık, maluliyet vesair nedenlerle geride kalanlara bu hizmet teklif olunduğunda bu iddiayı dile getiriyorlardı. İstanbul'daki merkezi yönetim ise bunlardan güçleri yetenlerin ücreti karşılığında kendir toplama ve taşıma hizmetinde çalışmalarını gerektiği düşüncesindedir.¹¹⁸

Kâtip Çelebi, her yıl bazı kazaların kendir temin etmek için kendir ocaklığı olarak tayin edildiğini bildirir. Buna göre Samsun'dan her yıl 7.000 kantar (394.240 kg) ve Ahtabolu'dan 30 kantar (1689 kg) kendir ocaklık olarak tayin edilmişken Menemen, Mihalic, İnebolu, Selanik, Misivri ve Bartın'da daha düşük miktarda kendir ocaklık tayin edilmiştir.¹¹⁹

4.3.Katran: Katran, çam ağaçlarından ve maden kömürlerinden üretilen bir karışımdır. Sabit armalar üzerine ve geminin su içinde kalan kısımlarına sürülür.¹²⁰Katranın asıl işlevi geminin suya temas eden kısımlarında çürümeyi önlemek, geminin içine su sızmasına mani olmak ve bunların dışında geminin ahşap kısımlarını böcek ve tahta kurdu benzeri haşerelerin tahrip etmesini engellemektir. Osmanlı kadırgaları inşasında kereste yoğun biçimde kullanıldığı için katran kullanımını gerektiriyordu. Katran ve ondan elde edilen zift en fazla

kimde olursa olub akçe ile alıverüb emrime mugayir kimesneye ta'allul ittürmeyesin. 3Cemaziyelahir 979/23 Ekim 1571" (BOA. A. DVNS. MHM. 00016. 00044)

¹¹⁵ BOA. A. DVNS. MHM. d. 108. 0049

¹¹⁶ BOA. A. DVNS. MHM. 00018. 00024

¹¹⁷ BOA. A. DVNS. MHM. 00023. 00137

¹¹⁸ BOA. A. DVNS. MHM. 00010. 00126

¹¹⁹ Katip Çelebi, a. g. e., s. 186

¹²⁰ Lütü Gürçay, a. g. e., s. 239

Biga, Bayramiç, Tuzla, Edremid, Ezine, Çan ve Kazdağı bölgesinden¹²¹ belli bir ücret karşılığında temin edilmekteydi.

Kalyonlar çağına geçildiği ancak kadırgaların da tamamen kullanımdan kalkmadığı ileri bir tarihte örneğin 26 Nisan 1774'de Biga, Bayramiç Edremid ve Kazdağı bölgesinden 3.000 kantar (168.960 kg) katran ve 3.000 kantar (168.960 kg) zift temin etmek gerektiğinde herbir kantarı birer kuruştan ücretleri sahiplerine peşin olarak ödenmiş ve katranın satın alınması ve İstanbul'a ulaştırılması için bir mübaşir tayin edilmişti. Belgelerde geçen *"...bahaları mübaşir i merkum yedinden an nakd ashabına virülmek şartıyla..."* ifadesindeki "şartıyla" ibaresi bu hususun katran toplanması işinin asli unsurunu oluşturduğunu göstermektedir. Dolayısıyla mübaşir tarafından ücretleri sahiplerine peşin olarak ödenmedikçe katran toplamak kanunen mümkün değildir. Mübaşir katranı "tamamen ve kâmilen" toplamalı miktarı önceden belirlenen katran ve zift satın alımı tamamlanmadıkça tüccar ya da karaborsacı zümresine bir kantar katran ve ziftin verilmesine engel olmalıdır. Mübaşirden bu konuda istenen bu zümrelere bir kantar zift ya da katran satan olursa bunların zabitleri eliyle tutularak kadı huzurunda cezalandırılmaları için isim ve resimleriyle İstanbul'a arz edilmeleri idi.¹²²

Katranın masrafını karşılamak için ise Kala-i Sultaniye (Çanakkale) kazasına tabi katran mukataası oluşturulmuştu. Bu mukataa Tersane-i Amire'ye ocaklık tayin olunmuş olup birçok köyü içinde barındırıyordu. Ancak Mayıs/Haziran 1678'de bu köylerde oturan ahali başka yerlere göç edince katran temini sorun oluşturmaya başlamış bunun üzerine bu köylerin ahalisinin yeniden eski köylerine göç ettirilmesi emredilmişti.¹²³

4.4.Zift: Katranın damıtılmasıyla elde edilen zift geminin suya temas eden kısımlarının suç geçirmemesi için kalafatlanması sırasında kullanılırdı. Ziftin temin edildiği yerlerin başında katranın elde edildiği bölgelere ilave olarak Avlonya,¹²⁴Kastamonu,¹²⁵Pazarcık,¹²⁶ Rodos, Lâpseki,¹²⁷ geliyordu. Bizzat

¹²¹ BOA. AE. SABH. I. 00312. 21009. 001. 001

¹²² BOA. AE. SABH. I. 00312. 21009. 001. 001

¹²³ BOA. A. DVNS. MHM. d. 096. 0020

¹²⁴ BOA. A. DVNS. MHM. 00003. 00055

¹²⁵ "Kastamonu beğine ve Mehmet Çavuş'a hüküm ki.Sinop kadısı südde-i saadetime mektup gönderüb Sinop'ta bina olunan gemilere üstübü ve zift lazım olduğunu bildirmeğın buyurdum ki,vusul buldukta te'hir ve terahi itmeyüb akçe ile mümkün olduğu kadar zift ve üstübü tedarik

Tersane-i Amire'nin kendisi belli dönemlerde ihtiyaç duyulan zifti diğer tersanelere gönderiyordu.¹²⁸Haziran/Temmuz 1568'de İskenderiye'de bulunan kadırgaların zift ihtiyacı için 100 kantar(5632 kg) ziftin Rodos ve Lâpseki kazalarından karşılanması emredilmişti.¹²⁹Zift, katranla birlikte kaçakçılığa sıkça konu olan bir maddeydi. Onun gemi yapımında sıkça kullanılan bir madde oluşu yurt dışındaki tersanelerde gemi inşa eden ülkelerin ilgisini çekmiş, yurt içindeki sıkı iç kontroller nedeniyle kaçak yollarla yurt dışına çıkarılmaya çalışılmıştır. Farklı zamanlarda yayımlanan birçok ferman ve adaletnameler ile bunun önüne geçilmeye çalışılmışsa da bunda başarılı olunamamıştır. Örneğin Nevesin ve Neretva kadılarına yazılan bir hükümde bu kazalarda olan kereste, katran ve ziftin Neretva İskelesi kullanılarak Avrupa'ya kaçırıldığı bildiriliyor ve kadılardan bu konuya özen ve dikkat göstermeleri isteniyordu.¹³⁰Kaçakçılık yoluyla bu ürünlerin yurt dışına çıkarılması arzda daralmaya yol açıyor aynı kalan ya da savaş koşullarında artan talep karşısında bu ürünlerin fiyatı yükseliyordu. Fiyatın yükselmesi demek bu ürün için devletin daha fazla kaynağını bu iş için seferber etmesi dolayısıyla mali açıdan yeni gelir kaynaklarına başvurulması demektir.

eyleyüb bir miktarın anda olan gemiler için alikonub ma'adası muaccelen Sinopa gönderesin." (BOA. A. DVNS. MHM. 00010. 00134)

¹²⁶ Pazarcık kadısına hüküm ki. Haliya taht-ı kazanızda hazır ne miktar zift var ise südde-i saadetimde ma'lum olması lazım olmağın buyurdum ki hükm-i şerifim varıcak. Te'hir eylemeyüb hazır ne miktar zift var ise ma'lum eyleyüb yazub südde-i saadetime arz eyleyesin. 2 Zilhicce 973/20 Haziran 1566" (BOA. A. DVNS. MHM. 00006. 00329)

¹²⁷ BOA. A. DVNS. MHM. 00007. 00306

¹²⁸ "Tersane Emni Celil'e hüküm ki. Ahyolu kadısı dergah-ı muallama mektup gönderüb emrim üzere Sudebolu'da bina eyledikleri kadırğa ve başardelere peksimed ve zift lazım olduğunu bildirmişsin.Buyurdum ki vusûl bulduktaki bir an tevakkuf itmeyüb anda binası ferman olunan kadırğa ve başardelere lazım olduğu miktarı zift ve mümkün olduğu kadar peksimed virüb vesayir ne ise taleb idüb gönderüb ne miktar nesne gönderdiğünü yazub bildüresin."(BOA. A. DVNS. MHM. 00016. 00073)

¹²⁹ BOA. A. DVNS. MHM. 00007. 00306

¹³⁰ "Hersek beyine hüküm ki. Nevesin ve Neretva kadılarına hüküm ki.Taht-ı hükümetinizde olan ve zift ve katran ve bazı gemi kerestesi cem' olunub Neretva İskelesi'nde Efrenci gemilerine fûruht olunub Frengistan'a gittiği istima' olunmağla min ba'd olan ve zift ve katran ve gemi kerestesi vesair memnu' olan metadan Efrenci gemilerine fûruht olunmamak emr idüb buyurdum ki varduktaki bu babda bizzat dikkat ve ihtimam ile mukayyed olub min ba'd emr-i şerifime ve adaletnâme-i hümayunuma muhalif taht-ı hükümetinde olan ve zift ve katran ve gemi kerestesi vesair memnu' olan meta Efrenci gemilerine tahmil ve fûruht ittürülmeyüb Frengistan'a gitmekten ziyade hazer eyleyesin."(BOA. A. DVNS. MHM. 00046. 00046)

4.5.Yelken Bezi: Hem kürekle hem de yelkenle yol alabilen kadırgalar için yelken bezi vazgeçilmez ihtiyaçlardandı. Bunun temin edildiği yerlerin başında ise Kıbrıs,¹³¹Mısır,¹³²Eğriboz, Benefşe Kazası, Livadya, Gelibolu ve Kala-i Sultaniye gelmekteydi. Yelken bezi 18. yüzyıldan önce ocaklık veya satın alma yoluyla karşılanıyordu. Avarız kavramı yelken bezi temininde asli unsurlardan birisiydi. Bir vergi mükellefiyeti olan avarız, devletin savaş veya başka amaçlarla temin etmek istediği mal ve hizmetlerin önemli bir kısmının en çok buldukları bölge ve üreticilerden ödemek zorunda oldukları vergi karşılığında alınması idi. Ocaklık ise gemi inşası için lüzumlu mühimmatın avarız karşılığında tedarikleri maksadıyla imal ve üretildikleri bölgeye havale edilmesiydi. Tersane-i Amire için lüzumlu malzemeler de o malzemenin en çok bulunduğu veya imal edildiği bölgelere avarızları karşılığında ocaklık olarak taksim edilmekte ve temini bu şekilde sağlanmaktaydı. Belgelerde geçen “*ber veh-i ocaklık*” ibaresi bu gerçeği anlatıyordu. Ancak malzemenin ocaklık olarak temini zamanla bazı güçlükleri de beraberinde getirmişti. 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kalyon inşasına izin verilmesi de istenen malzemelerin hem miktarında hem de türünde artışlara neden olmuş bu da reaya üzerindeki vergi yükünü ağırlaştırmıştır. Yine ocaklık olarak alınan malzemelere takdir edilen fiyat, piyasa fiyatından daha düşük olduğu ve miktar olarak zamanla görülen artışların vergi mükelleflerine yansımaları reaya ile devlet arasında birtakım anlaşmazlıkların doğmasına yol açmıştır.¹³³

Gelibolu ve Boğazhisarları ile Kıbrıs, Eğriboz ve Batı Anadolu önemli bez üretim merkezleriydi. Devlet; Gelibolu, Kıbrıs, Boğazhisarları, Soma, Saruhan, Semadrek gibi yerlerdeki kadılara hüküm göndererek onlardan istenen miktarda bezi cüllah tabir edilen dokumacılara dokutmalarını emreliyordu. Sonra ya bizzat İstanbul’dan bir mübaşir göndererek bezleri toplayıp getirtiyor ya da kadılardan tüccar gemileri vasıtasıyla göndermelerini istiyordu. Dokuma ve nakil için gerekli gemi kiralarnını ise kendilerine ödüyordu. Ege Bölgesi’nden temin edilen yelken bezleri, İzmir Limanı kullanılarak İstanbul’a

¹³¹ Venedik zamanında da yelken bezi sağlamakla şöhret bulmuş olan Kıbrıs Adası Osmanlı donanmasına fethedildiği 1571’den itibaren yelken bezi sağlamaya başlamıştır. Bazı yıllar 300.000 zira'a kadar ulaşan yelken bezi üretilen adadan bu bezler yine kadırgalar kullanılarak Rodos, İstanbul, Antalya v.s.gemi inşa edilen tersanelere taşınırdı. (Bkz: BOA. A. DVNS. MHM. 00047. 00084)

¹³² BOA. A. DVNS. MHM. 00053. 00085

¹³³ İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: 17. yüzyılda Tersane-i Amire**, s. 101

naklediliyordu. Mısır'daki bezler İskenderiye ve Reşit iskelelerinde gemilere yüklenerek Tersane-i Amire'ye gönderilmişti. Nitekim 1654 senesinde bu nakliye için 77 gemi kullanılmıştı.¹³⁴

Yelken bezinin nakli sadece gemilerle olmuyordu. Yeri geldiğinde deve gibi hayvanlar da nakil işinde kullanılıyordu. Örneğin 4 Mayıs 1556 tarihinde Halep defterdarına yazılan bir hükümde burada toplanan yelken bezlerinin Piri Bey tarafından kendi develerine yüklenerek İstanbul'a getirilmesi emrediliyordu.¹³⁵

Miri fiyat ile piyasa fiyatı arasındaki mesafenin neden olduğu sorun sonraki dönemlerde olduğu gibi bu dönemde de vardır. Bez üreticisi, devletin kendisine bez dokumak için verdiği parayı üretim maliyetlerini karşılamakta yetersiz buluyor bu yüzden gönülsüz bir şekilde kendisinden istenen bezi teslim etmeye çalışıyordu. Yolunu bulduğu zaman ise ürününü yerli ve yabancı tüccarlara satmaktan çekinmiyordu. Onun karşılaştığı bu durum aslında devletin fiyat politikasıyla yakından ilgilidir. Devletin fiyat politikasını belirlerken iki türlü fiyat politikası belirlediği görülmektedir. Geneli veya devleti ilgilendiren hususlarda idarenin fiyatları belirlediği bilinmektedir. Buna müdahaleci tutum demek daha doğrudur. Bu tutum daha ziyade paranın resmi kurunun belirlenmesinde yılda iki defa (hatta aylık olabilir) verilen narhta ordunun, İstanbul'un veya başka şehirlerin iâşesi için çıkarılan zahire, canlı hayvan veya diğer bazı maddelerin (güherçile, bakır, arpa, odun kömürü, yelken bezi v. b.) alımında yayımlanan mübayaa emirlerinde karşımıza çıkmaktadır. İkinci olarak genele ve devleti değil de sadece tarafları ilgilendiren hususlarda ise devletin serbest denebilecek bir fiyat politikası izlediğine şahit olunmaktadır. İkinci hususun nedeni hakkında söylenebilecek husus, belki de bu tür fiyatların ahval-i şahsiyeye ait olduğu düşünüldüğünden ve devletin ahval-i şahsiyeye müdahale etmeme hususundaki anlayış ve kararlılığının bu duruma sebep olduğudur.¹³⁶ Ülkede tedavülde olan altın ve gümüş paraların vezin ve fiyatları devlet

¹³⁴İdris Bostan, **Osmanlı Bahriye Teşkilatı: 17. Yüzyılda Tersane-i Amire**, s. 161

¹³⁵ "...müşarünileyh Piri Paşa'ya hüküm ki haliye Mahruse-i Halep'den südde-i saadetime getirilecek bez olub öteye göndermek için Halep defterdarına hüküm gönderilmiştir. Buyurdum ki müşarünileyh zıkr olunan bezi sana teslim ettükte ne miktar zahmet ile kendü develerine tahmil idüb muaccelen südde-i saadete gönderesiz." (BOA. A. DVNS. MHM. d. 3. 140)

¹³⁶ Mustafa Öztürk, "Osmanlı Dönemi Fiyat Politikası ve Fiyatların Tahlili", **Türkler**, Cilt 10, Yeni Türkiye Yayınlar, Ankara, 2002, s. 845

tarafından belirlenir ve verilen rayiç sıkı şekilde kontrol edilirdi. Herhangi bir fiyat değişikliğinde ise durum fermanlarla imparatorluğun her yanına ilan edilirdi. İşte bu fermanlarla belirtilen sikke fiyatları devletin resmi fiyatlarıdır. Yelken bezinde olduğu gibi hububat ve canlı hayvan temini için zaman zaman imparatorluğun çeşitli bölgelerine mübayaa emirleri gönderilirdi. Yalnız mübayaa emirlerinde belirtilen fiyatların gerçekte çok düşük tutulduğu görülmektedir. Bunun sürsat uygulamasının bir sonucu olduğunu düşünen yazarlar vardır.¹³⁷

Narh ile belirlenen rayiç fiyat ile piyasa koşullarında oluşan gerçek fiyat arasındaki farkın üreticiyi farklı şekillerde davranmaya zorladığı görülmektedir. Örneğin kerestenin piyasa fiyatı ile ocaklık fiyatı arasında görülen beşte bir nispetindeki fark çoğu defa reyanın keresteyi devlete değil tüccara satmasına neden olmuştu. Bilhassa deniz seferleri sırasında malzeme yetmediği takdirde aynı malzemeler tüccardan veya yine üreticiden para ödenmek suretiyle satın alınıyordu. Bu gerçek yelken bezi için de geçerlidir. Gerek ocaklıkta gerekse satın alınma şeklinde malzemenin piyasa fiyatı ile olan farklılığı ve devletin talebindeki fazlalık kalitede düşüşe yol açmıştır. Nitekim 26 Ocak 1674 tarihinde Kaptan-ı Derya Köse Ali Paşa'ya gönderilen bir hükümde bu hususa dikkat çekilmekte daha önceleri malzemenin en iyisi ve sağlamı gönderildiği halde birkaç seneden beri “*kalb ve çürük*” geldiği ve bunun gemilerin inşasında büyük israfa sebep olduğu bildirilerek bizzat ilgilenmesi emredilmekteydi.

4.6.Demir: Her kadırganın 7-10 kg ağırlığında altı lengeri bulunurdu.¹³⁸Bu lengerler genelde demirden yapılırdı. Bu sebeple ehn-i ham olarak da geçen demir daha çok lengerlerin imalatı ile kadırgalarda kullanılacak topların dökümünde kullanılıyordu. Temin edildiği asıl yer ise Samakov'du. Burada üretilen demir yine kadırgalarla eğer kadırgalar bu işe yetmezse rençber gemilerine yüklenerken İstanbul'a taşınıyordu.¹³⁹28 Ağustos 1666'da Tersane-i Amire'de yapılacak kadırgalar için Samakov'dan 2000 kantar (112.640 kg) ham demirin cari olan narh fiyatı üzerinden satın alınması için Samakov kadısına hüküm yazılmıştı. Bir tane mübaşir tayin edilmiş, ona 2000 kantar (112.640 kg) ham demirin ücretinin mahkeme huzurunda sahiplerine ödenmesi emri

¹³⁷ Mustafa Öztürk, **a. g. m.**, s. 847

¹³⁸ Mehmet Zeki Pakalın, **a. g. e.**, Cilt II, s.129

¹³⁹ BOA. MAD. d. 09848. 00063

verilmişti.¹⁴⁰ Topların dökümü için gereken diğer bir maden de bakırdı. Bakır ise daha çok Gümüşhane'den geliyordu.¹⁴¹Burada elde edilen bakır hayvan arabalarıyla Trabzon iskelesine naklediliyor buradan da gemilerle İstanbul'a ulaştırılıyordu.

Kadrganın inşa edildiği tersanenin bulunduğu kazanın kadısı ihtiyaç duyulan demiri defter haline getirip mühürleyerek İstanbul'a gönderiyor, burada ise bu talep hükme dönüşerek Samakov'daki demir hizmetine memur edilen görevlilere ulaşıyordu. Örneğin 19 Kasım 1571'de Gelibolu kadısı burada inşa edilen 10 adet kadırğa için ihtiyaç duyulan demiri cins ve miktarıyla defter haline getirip İstanbul'a gönderince Samakov'daki demir hizmetine memur çavuşa hüküm yazılarak bunların hazırlanması ve develer vasıtasıyla gönderilmesi emredilmişti.¹⁴²Bu durum kadıların taşradaki gemi inşa sürecinde devletin buralardaki gözü kulağı olarak baştan sona aktif bir sorumluluk üslendiklerini göstermesi açısından dikkat çekicidir. Gerçekten gerek demir olsun gerekse de kereste, yelken bezi, üstübü, urgan, zift vesair malzemeler olsun kadılar işin merkezinde durmakta, mübaşirlere yardımcı olmakta, halkın bu konulardaki şikâyetini ve davasını karar bağlamakta, yapılan çalışmanın kanun ve hukuka uygunluğunu denetlemektedir. Birçok yerde devletin talepleri ile halkın talepleri arasında köprü işlevi oluşturarak ve halkın şikâyetlerin devlete devletin beklentilerini de halka ileterek her iki tarafında da çıkarını dengeleyeme çalışmaktadır. Sonuçta devletin memuru olarak o devletin çıkarını korumakla yükümlüdür ancak adalet dağıtan yönüyle halk ve devleti karşı karşıya gelmekten koruyarak tampon işlevi gördüğü de ileri sürülebilir.

4.7.Üstübü: Kereste aralarına sıkıştırılarak geminin seyir esnasında su almasını önleyen kerestenin en çok üretildiği yerlerin başında Kastamonu;¹⁴³Mısırdı.¹⁴⁴16 Ocak 1568'de Mısır beylerbeyine yazılan bir hükümde Mısırdan 1000 kantar (56.320 kg) üstübünün çürük olup olmadığının iyice araştırılarak Mısırdan toplanmak suretiyle Piyale Paşa'ya gönderilmesi emredilmişti.¹⁴⁵Bu iş için de

¹⁴⁰ BOA. A. DVNS. MHM. 00005. 00210

¹⁴¹ BOA. A. DVNS. MHM. d. 108. 0049

¹⁴² BOA. A. DVNS. MHM. 00016. 00025

¹⁴³ BOA. A. DVNS. MHM. 00010. 00134

¹⁴⁴ BOA. A. DVNS. MHM. 00053. 00085

¹⁴⁵ BOA. A. DVNS. MHM. 00007. 00135

Dergâh -ı Mualla çavuşlarından birisi atanır ve kendisine gecikme ve ertelemeye sebep olmadan dikkat ve gayret göstermesi istenirdi.¹⁴⁶

4.8.Yağ: Bu yağların başında bezir yağı ile donyağı gelmektedir. Bezir yağı keten tohumundan çıkarılan ve boyacılıkta kullanılan bir yağdır.¹⁴⁷En fazla Mısırdan¹⁴⁸ temin edilirken don yağı küçükbaş ve büyük baş hayvanların sakatat ve kuyruğundan elde edilmektedir. Don yağının işlevi ise ahşap kısımları nemin çürütücü etkilerine karşı koruyarak geminin ömrünü uzatmaktır. En fazla Eflak'tan¹⁴⁹ temin edilmektedir.

Katip Çelebi, yağlanmış geminin yağlanmamış gemiden farkını şu şekilde anlatır *"Ve yağlı gemi ile yağsız geminin yürürnede farkı iki kattır. Diyelim ki eski yağlı bir saatte on mil yürürse yeni yağlı yirmi mil yürür. Kadırğa yeni yağlı olur ve uygun rüzgarla yürürse on beş saatte iki yüz mil yol alır, buna göredir."*¹⁵⁰ Bu bilgiler bize geminin yağlanması halinde hız ve manevra yeteneğinin arttığını bildirmektedir.

4.9.Fitil: Fitil tel halatların kolları arasına konulan kendirden bükülmüş iptir.¹⁵¹Daha çok Mısırdan temin edilmekteydi.¹⁵²

Sonuç

Kadırgalar Osmanlı Devletinin kuruluş döneminden 18.yüzyıla kadar olan dönemde donanmanın asli savaş gemisi olarak devlete hizmet vermiş hem Akdeniz havzasının hem de Türklerin en eski gemilerinden birisidir. Hafif oluşu, hızlı oluşu, toplarla belli ölçülerde donatılabilmesi ve direklerini yeri geldiğinde yatırarak olay kamufle olabilmesi onu tercih edilen bir savaş gemisi haline getirmiştir. Bu özelliğiyle o hem deniz savaşlarının, hem denizden kale kuşatmalarının hem de Akdeniz ve Karadeniz vasıtasıyla yapılacak ordu ikmallerinin en önemli savaş unsurudur. Kara ordusunun Rumeliden Anadoluya dönüşümlü şekilde taşınmasında, İstanbul'un fethinde, Ege adalarının

¹⁴⁶ BOA. A. DVNS. MHM. 00003. 00115

¹⁴⁷ Lütfi Gürçay, a. g. e., s. 62

¹⁴⁸ BOA. A. DVNS. MHM. 00053. 00085

¹⁴⁹ BOA. A. DVNS. MHM. 00016. 00076

¹⁵⁰ Katip Çelebi, a. g. e., s. 179

¹⁵¹ Metin Karayazgan, a. g. e., s. 43

¹⁵² BOA. A. DVNS. MHM. d. 110. 0005

alınmasında, Preveze Deniz zaferinde, Kıbrısın Osmanlı topraklarına katılmasında kadırgalar Osmanlı askerlerinin en büyük yoldaşı ve yardımcısıdır.

Kadırgalar tersanelerde inşa edilmekte, donatılmakta ve buradan sefer zamanı geldiğinde donanmaya iştirak etmektedir. Kadırgaların inşası karmaşık bir insan, malzeme ve para örgütlenmesini gerektirmektedir. Buna göre ihtiyaç duyulan uzman işgücü ve inşaa malzemeleri farklı şehirlerden karşılanmakta, yapılan masrafları karşılamak için ise avarız akçesi, mukataa ve gümrük gelirleri ile hazine ödemeleri gibi yollara başvurulmaktadır. Örneğin yelken bezi Gelibolu ve Çanakkale bölgesinden, kereste Kocaeli, Kaz Dağları ve Edremit, Biga, Aydıncık, Göynük gibi kazalardan kendir Samsun'dan, don yağı Eflak'tan, bezir yağı Mısır'dan gelirken oymacı, marangoz, burgucu ve kalafatçı gibi uzman işgücü Karadeniz'e bakan tersanelerde Samsun, Kastamonu, Bafra, Ünye gibi yerlerden karşılanmaktadır. Hem malzeme ve uzman işgücünde hem de bunların finansmanında Osmanlı Devleti kendi kendine yeten bir devlet görünümündedir. Kadırgaları ve kadırgaların görev yaptığı donanma tamamen yerlidir.

Kadırgalarda görev yapan reis, levent, azap, kürekçi, yelkenci, marangoz ve dümenci gibi personel içlerinde farklı din ve milletten insanlar olsa bile Türk ve Müslüman ağırlıklıdır. Büyük bir kısmı başta Batı Anadolu olmak üzere Anadolu'nun çeşitli bölgelerinden toplanan gençlerdir. Oysa Türkler denizci olmaktan çok karacı bir millet olarak tanınırlar. Anadolu'da denizle tanışmaları Süleymanşah zamanına yani 11.yüzyıl ikinci yarısına rastlar. Türk milleti kısa zaman içinde denizciliği öğrenmiş, gemi yapımını geliştirmiş,elindeki insan ve malzeme gücünü organize ederek Çaka Bey döneminde Bizans'ı denizden kuşatarak İstanbul'u fethetme planları yapmaya başlamıştır.Osmanlılar zamanında kadırgayı etkili bir şekilde kullanarak Akdeniz'i ve Karadeniz'i bir Türk gölü haline getirmeyi başarmışlardır.Denizlerde ve denizcilikte bu kadar kısa zaman içinde üstün bir güce erişmek verili koşullarda her bakımdan başarıdır.

KAYNAKÇA

A)Arşiv Belgeleri

1. A.DVNS.MHM.d.: 3, 5, 21, 76, 78, 80, 81, 83, 85, 88, 89, 90, 91, 92, 94, 95, 96, 105, 106, 108, 110,
2. A.DVNS.MHM.:3, 5, 6, 7, 10, 12, 16, 18, 21, 23, 26, 27, 28, 35, 40, 46, 47, 53, 81, 94, 98, 103, 111,
3. AE.SABH I: 312
4. AE.SİBR.: 2
5. MAD.d.: 9848, 108

B)Araştırma Eserler

1. AYDIN, Yusuf Alperen, Sultanın Kalyonları, Küre Yayınları, I.Baskı, İstanbul, 2011
2. BOSTAN, İdris, Osmanlı Bahriye Teşkilatı:XVII.Yüzyılda Tersane-i Amire,Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2003
3. BOSTAN, İdris, Osmanlılar ve Deniz, Küre Yayınları, 3. Baskı, İstanbul, 2010,
4. ÇELEBİ, Katip, Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l Bihar, Kabalcı Yayınevi, I. Baskı, İstanbul, 2007,
5. GÜRÇAY, Lütfi, Gemici Dili, Deniz Basımevi,İstanbul, 1962,
6. KARAYAZGAN, Metin, Denizci Sözlüğü (Gemici Dili),Terimler Deyimler, 1981,
7. NUTKİ, Süleyman, Kamus-i Türki, Derleyen Mustafa Pultar,Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011,
8. ÖRENÇ, Ali Fuat, "Deniz Kuvvetleri ve Deniz Harb Sanayii," Dünya Savaş tarihi,Osmanlı Askeri Tarihi, 1792-1918, (Editör: Gültekin Yıldız),Timaş Yayınları, İstanbul, 2013,
9. ÖZTÜRK, Mustafa, "Osmanlı Dönemi Fiyat Politikası ve Fiyatların Tahlili", Türkler, Cilt 10, Yeni Türkiye Yayınlar, Ankara, 2002,

Mehmet TAŞ

10. PAKALIN, Mehmet Zeki, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, II. Cilt, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1983,
11. SAXENA, S. , 2014, The History Of Navies Around The World, Rosen Publishing, New York,
12. UZUNÇARŞILI, İ. , H. , 1988, Osmanlı Tarihi, IV. Cilt, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara,