



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Havva ELÇİOĞLU

OSMANLI DONANMASINDA KÜREK
VE
KÜREKÇİ TEMİNİ

Tarih Anabilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2025



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Havva ELÇİÖĞLU

OSMANLI DONANMASINDA KÜREK
VE
KÜREKÇİ TEMİNİ

Danışman

Doç. Dr. Fatma ŞİMŞEK TOUATI

Tarih Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2025

T.C.
Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Havva ELÇİÖĞLU'nun bu çalışması, jürimiz tarafından Tarih Anabilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Prof. Dr. Süleyman UYGUN (İmza)

Üye (Danışman) : Doç. Dr. Fatma ŞİMŞEK TOUATI (İmza)

Üye : Doç. Dr. Leyla DERVİŞ (İmza)

Tez Başlığı: "Osmanlı Donanmasında Kürek ve Kürekçi Temini"

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 12/09/2025

Mezuniyet Tarihi : 02/10/2025

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Osmanlı Donanmasında Kürek ve Kürekçi Temini.” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımdan yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

(İmza)

Havva ELÇİOĞLU





T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



.... / / 20...

TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU BEYAN BELGESİ

Öğrenci Bilgileri	
Adı-Soyadı	Havva ELÇİOĞLU
Öğrenci Numarası	202252006011
Anabilim Dalı	Tarih
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Danışman Öğretim Üyesi Bilgileri	
Unvanı, Adı-Soyadı	Doç. Dr. Fatma ŞİMŞEK TOUATI
Doktora Tez/Yüksek Lisans Tez/Dönem Projesi Başlığı	Osmanlı Donanmasında Kürek ve Kürekçi Temini
Turnitin Bilgileri	
Ödev Numarası	
Rapor Tarihi	23.09.2025
Benzerlik Oranı	Alıntılar hariç: %6 Alıntılar dahil: %11
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE, Yukarıda bilgileri bulunan öğrenciye ait tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 161 sayfalık kısmına ilişkin olarak Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esaslarında belirlenen filtrelemeler uygulanarak yukarıdaki detayları verilen ve ekte sunulan rapor alınmıştır. Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir: () Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylarım. () Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise: Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporunun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esaslarında öngörülen yüzdelik sınırlarının aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.	
Gerekçe:	
Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlere uygun olarak tarafımca yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.	
Danışman Öğretim Üyesi Unvanı, Adı-Soyadı Doç. Dr. Fatma ŞİMŞEK TOUATI İmza	

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR LİSTESİ	iv
ÖZET	vi
SUMMARY	viii
TEŞEKKÜR	x
KONU VE KAYNAKLAR.....	xi
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DENİZCİLİĞİNİN GELİŞİMİ

1.1. OSMANLI DONANMASI.....	4
1.2. OSMANLI DONANMASINDA KULLANILAN GEMİ TİPLERİ	14
1.2.1. Kürekli Gemiler	16
1.2.1.1. Büyük Donanma Gemileri.....	17
1.2.1.2. İnce Donanma Gemileri.....	20
1.2.2. Yelkenli Gemiler	23

İKİNCİ BÖLÜM

KERESTE TEMİNİ VE KÜREK İMALATI

2.1. İNŞA MALZEMESİ OLARAK KERESTE	28
2.2. KERESTE KESİMİNİN YAPILDIĞI DÖNEMLER.....	29
2.3. KÜREK YAPIMINDA KERESTENİN TEMİN YÖNTEMLERİ	31
2.3.1. Ocaklık Yöntemi.....	32
2.3.2. Satın Alma Yöntemi	39
2.4. KÜREKLİK KERESTENİN TEMİNİNDE KARŞILAŞILAN SORULAR	41
2.5. KÜREKLERİN SINIFLANDIRILMASI.....	44
2.5.1. Türlerine Göre Kürekler	45
2.5.2. İsimlendirilmelerine Göre Kürekler	47
2.6. KÜREK İMALATINDA YER ALAN GÖREVLİLER VE ÜRETİM PROSEDÜRÜ	49
2.6.1. Kürek Tedarikinde Görevliler.....	52
2.6.1.1. Kadı.....	52
2.6.1.2. Tersane Emini	53
2.6.1.3. Mübaşir	53

2.6.1.4. Çavuş	54
2.6.1.5. Kereste Emini	55
2.6.1.6. Tahta Serdarı.....	56
2.6.2. Kürek İmalatında Görevliler.....	57
2.6.2.1. Parutıraş\Barutıraşan.....	57
2.6.2.2. Işkıcı	58
2.6.2.3. Bıçkıcı\Errekeş	58
2.6.2.4. Teksinarcı	59
2.6.2.5. Burgucu.....	60

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İŞGÜCÜ OLARAK KÜREKÇİ TEMİNİ

3.1. İŞGÜCÜ OLARAK KÜREKÇİ TEMİNİ	61
3.1.1. Gönüllülük Yoluyla Kürekçi Temini (Hod-Grifte)	63
3.1.2. Vergi Yöntemiyle Kürekçi Temini (Ocaklık-Avarız)	67
3.1.2.1. Tekâlif-i Dîvâniyye (Avârız-ı Dîvâniyye)	68
3.1.3. Satın Alınma Yöntemiyle Kürekçi Temini.....	75
3.1.4. Savaşlar Yoluyla Kürekçi Temini (Forsalar).....	76
3.1.5. Cezalandırma Yöntemiyle Kürekçi Temini (Kürek Cezası)	83
3.1.5.1. Kürek Cezasının Amacı	89
3.1.5.2. Kürek Cezasına Konu Olan Suçlar	90
3.1.5.3. Kürek Cezasının Uygulanışı ve Süresi	95
3.2. KÜREKÇİ TEMİN PROSEDÜRÜ	102
3.3. KÜREKÇİ TEMİN EDİLEN YERLER	105
3.3.1. Anadolu Eyaleti	106
3.3.2. Rumeli Eyaleti	108
3.3.3. Cezair-i Bahri Sefid Eyaleti.....	109
3.3.4. Diğer Eyaletler.....	110
3.4. KÜREKÇİ SINIFININ NEDEN OLDUĞU SORUNLAR.....	111
3.4.1. Tedarik Sırasında Yaşanan Sorunlar	111
3.4.2. Donanma Hizmetinde İken Yaşanan Sorunlar	112
3.5. KÜREKÇİ SINIFININ ÇALIŞMA KOŞULLARI	114
3.6. KRONOLOJİK BİR YAKLAŞIMLA OSMANLI DENİZ SEFERLERİNDE KÜREKÇİ SINIFI	119

SONUÇ	124
K A Y N A K Ç A.....	128
ÖZGEÇMİŞ	143



KISALTMALAR LİSTESİ

- A. } MKT. : Sadâret Âmedî Mektûbî Kalemi
A. } MKT. NZD: Sadâret Âmedî Mektûbî Kalemi Nezaret ve Devair Evrakı
A. } MKT.MVL.. : Sadâret Âmedî Mektûbî Kalemi Meclis-i Vala Evrakı
A. { DVNSMH.: Mühimme Defteri
AE. SABH.I.. : Abdülhamid I
AE. SAMD. I.. : Ahmed I
AE. SAMD. I.. : Ahmed III
AE. SMHD.I... : Ali Emiri Mahmud I
AE. SMHD.II... Ali Emiri Mahmud II
AE. SMST.II.. : Mustafa II
bkz. : Bakınız
BOA. : Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı
C. : Cilt
C.. :Cevdet
C.. BH.. :Cevdet Bahriye
C.. İKTS: Cevdet İktisat
çev. : Çeviren
D.MKF.d. : Bab-1 Defteri Mevkufat Kalemi Defterleri
DH. : Dâhiliye
DH. EUM.ADL. : Dâhiliye Tatbikat-1 Adliye Kalemi
DH.MUI. : Dâhiliye Muharebat-1 Umumiye İdaresi
Ed. : Editör
H. : Hicrî
HAT. : Hâtt-ı Hümâyûn
Haz. : Hazırlayan
İE. ADL.. : İbnü'l- Emin Adliye
İE. BH.. : İbnü'l- Emin Bahriye
KK. :Kâmil Kepeci
KK. d.. :Kâmil Kepeci Defterleri
lbs. : Libre
M. : Miladi
MAD.: Maliyeden Müdevver

ŞD. : Şura-yı Devlet

TTK. : Türk Tarih Kurumu



ÖZET

Türk denizcilik tarihi, Anadolu Selçuklu Devleti'nden başlayarak Beylikler dönemi ve Osmanlı Devleti ile devam eden köklü bir geçmişe sahiptir. Özellikle Osmanlı Devleti, önceki dönemlerin denizcilik birikiminden faydalanarak bu alanda kendine özgü uygulamalar geliştirmiş ve Türk denizcilik tarihinde belirleyici bir rol üstlenmiştir. Osmanlı'nın denizciliğe dair yaklaşımı, yeniliklere açık olmasıyla şekillenmiş; büyük ölçüde kendi kaynaklarına dayalı bir yapı kurulmuştur. Bu iç kaynaklara dayalı üretim modeli, Osmanlı'nın dışa bağımlı olmadan gemi teknolojisinin sürdürebilmesini mümkün kılmıştır. Devletin uzun ömrü boyunca donanmada farklı gemi tipleri kullanılmış; erken dönemlerde insan gücüne dayalı kürekli gemiler, sonraki yüzyıllarda yelkenli ve buharlı gemiler tercih edilmiştir. Özellikle kadirgalar, Osmanlı donanmasında uzun süre en yaygın kullanılan gemi türü olmuş; bu durum, işgücüne verilen önemin artmasına neden olmuştur.

Bu çalışma, Osmanlı donanmasının temel unsurlarından biri olan kürekli gemilerde kullanılan kürek ve bu gemilerde görev yapan kürekçilerin temin edilme biçimlerini, bu sürecin idari, toplumsal ve ekonomik boyutlarını ele almaktadır. Osmanlı Devleti, deniz gücünü yalnızca gemi teknolojisi ile değil, insan gücü organizasyonu ile de sürdürebilir kılmıştır. Özellikle kadirgaların uzun yıllar boyunca tercih edilmesi, bu gemilerin işleyişinde kullanılan kürek ve kürekçi sınıfının sistemli bir şekilde tedarik edilmesini zorunlu kılmıştır.

Çalışmanın temel amacı, kürek ve kürekçilerin hangi kaynaklardan, hangi yöntemlerle ve ne tür idari yapılar aracılığıyla sağlandığını Osmanlı arşiv belgeleri ve dönemin kaynakları ışığında ortaya koymaktadır. Küreklerin temininde ocaklık ve satın alma yöntemi kullanılmışken, kürekçilerin temininde hod-grifte (gönüllülük), ocaklık (vergi yükümlülüğü), forsa (savaş esiri), kürek cezası (mahkûmiyet) ve satın alma gibi farklı yöntemler kullanılmıştır. Bu yöntemlerin her biri, devletin sosyal yapısı ve ceza sistemi ile doğrudan ilişkili olup, Osmanlı'nın denizcilik faaliyetlerine kaynak sağlayan geniş çaplı bir organizasyonu işaret etmektedir.

Tezin hazırlık sürecinde başta Osmanlı Arşivi olmak üzere çeşitli kronikler ve ikincil kaynaklardan yararlanılmış, tarihsel betimleme yöntemi ve tematik belge analizi tercih edilmiştir. Kürek ve kürekçi sınıfının tedariki bağlamında görev alan bürokratik aktörler, kereste temin zinciri, tersane organizasyonu ve zanaatkâr yapılar da araştırma kapsamında incelenmiştir.

Bu çalışma, Osmanlı deniz gücünün yalnızca teknolojik değil, aynı zamanda insan kaynağına dayalı bir sistem üzerine kurulduğunu göstermektedir. Kürek ve kürekçi sınıfının

özelinde yapılan çözümlemeler, Osmanlı idari yapısının esnekliği ve denizcilikteki örgütlenme kapasitesine dair önemli bulgular sunmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Denizcilik; Osmanlı Donanması; Kürek; Kürekçiler



SUMMARY
PROVISION OF OARS AND OARS
MEN IN THE OTTOMAN NAVY

Turkish maritime history has a deep-rooted history starting from the Anatolian Seljuk Empire and continuing with the Principalities and the Ottoman Empire. The Ottoman Empire, in particular, benefited from the maritime accumulation of previous periods, developed its own unique practices in this field and assumed a decisive role in Turkish maritime history. The Ottoman approach to maritime was shaped by its openness to innovation, and a structure based largely on its own resources was established. This production model based on internal resources made it possible for the Ottoman Empire to maintain its ship technology without being dependent on foreign sources. Throughout the long life of the state, different types of ships were used in the navy; in the early periods, manpower-based rowing ships were preferred, while sailing and steamships were preferred in the following centuries. In particular, galleys were the most widely used ship type in the Ottoman navy for a long time, which led to an increase in the importance attached to labor.

This study examines the ways in which the oars used in rowing ships, one of the main elements of the Ottoman navy, and the rowers who served in these ships were procured, and the administrative, social and economic dimensions of this process. The Ottoman Empire sustained its naval power not only through ship technology but also through the organization of manpower. In particular, the preference for galleys for many years necessitated the systematic procurement of the oars and oarsmen used in the operation of these ships.

The main purpose of the study is to reveal the sources, methods and administrative structures through which oars and oarsmen were procured in the light of Ottoman archival documents and sources of the period. While the oars were procured through quarries and procurement, the rowers were procured through different methods such as *hod-grifte* (volunteering), *quarries* (tax obligation), *forsa* (prisoner of war), rowing penalty (imprisonment) and procurement. Each of these methods is directly related to the social structure and penal system of the state and points to a large-scale organization that provided resources for the Ottoman maritime activities.

In the preparation process of the thesis, various chronicles and secondary sources, especially the Ottoman Archives, were utilized, and the historical description method and thematic document analysis were preferred. The bureaucratic actors involved in the supply of

oars and the rowing class, the timber supply chain, shipyard organization and artisanal structures are also examined within the scope of the research.

This study shows that Ottoman naval power was built on a system based not only on technological but also on human resources. The analysis of the oars and the rowing class provides important findings on the flexibility of the Ottoman administrative structure and the organizational capacity of the Ottoman navy.

Keywords: Maritime; Ottoman Navy; Rowing; Rowers



TEŞEKKÜR

Şüphesiz bu çalışmanın neticelenmesinde teşekkürü borç bildiğim bir kişi var. Her şeyden önce beni Türk Denizcilik Tarihi ile tanıştıran ve bu alanda çalışma yapmaya yönlendiren, her türlü desteğini esirgemeyen, bana geniş bir çalışma alanı sağlayıp, bilgi ve tecrübelerinden oldukça istifade ettiğim kıymetli danışman hocam Doç. Dr. Fatma ŞİMŞEK TOUATI'ya teşekkür etmeyi bir borç bilirim. Son olarak çalışmanın başından itibaren sabır ve anlayışla destek veren, meşakkatli yolu yürümemi sağlayan aileme sonsuz teşekkürler.

Havva ELÇİOĞLU

Antalya, 2025



KONU VE KAYNAKLAR

Bilimsel araştırma süreci, yalnızca bilgi üretme amacı taşımanın yanı sıra, bir düşünce disiplini ve sabır gerektiren bir yolculuktur. Bu yolculuk, kimi zaman zorluklarla karşılaşmayı, araştırmacının kendi sınırlarını tanımasını ve aynı zamanda akademik yeterliliği de birlikte getirir. Elinizdeki bu çalışma, yoğun bir araştırmanın ve uzun bir hazırlığın sonucu olarak meydana gelmiş, konunun derinlemesine incelenmesine değin, bu yolculuğa katkı sunan kişi ve kurumlara karşı duyulan akademik bir sorumluluğun unsurudur.

A. Tezin Konusu, Kapsamı ve Amacı

Bu tez, Osmanlı gemi teknolojisini kapsamlı biçimde ele alarak, donanmanın tarihsel gelişim, gemi türleri, inşa süreçleri ve gemilerin ana malzemesi olan kereste temini gibi temel yapısal unsurları ele almaktadır. Ayrıca, gemilerin insan gücüne dayalı hareket sistemini oluşturan kürekçi sınıfının temini yöntemleri de detaylı şekilde analiz edilmektedir. Çalışma boyunca Osmanlı donanmasının yapısal düzeni bölümler halinde ele alınarak, açıklanmaya çalışılmaktadır. Bu bağlamda tarihi belgelerden elde edilen bulgularla kapsamlı tespitler ve analizler sunulmaktadır.

Kürekli gemilerin uzun yıllar Osmanlı donanmasında önemli bir yer tutması nedeniyle, bu çalışma yalnızca gemi teknolojisine değil; kürekçilerin temin yöntemleri dolayısıyla aynı zamanda dönemin hukuk, sosyal, siyasi yönlerine de değinmektedir.

Genellikle Osmanlı tarihi ele alınırken yönteminde benimsenen klasik yöntem Osmanlı denizcilik tarihi çalışmalarında da benimsenmiş ve daha çok deniz muharebeleri odaklı ele alınmış olsa da özellikle İdris Bostan ve Ali İhsan Gencer gibi değerli tarihçilerin çalışmaları bu konudaki genel anlayışın dışındadır. Bununla birlikte son dönemlerde nitelikte kıyılardaki tersane veya gemi inşa merkezlerini daha yerel ölçekte ele alan birtakım çalışmaların arttığı görülmektedir. Bu bağlamda alanla ilgili Osmanlı denizciliğinin kurumsal, teknolojik ve sosyal yönlerinin ortaya çıkarılması açısından bu yöndeki çalışmalara ağırlık verilmesi gerekmektedir. Tez konumuzu belirlerken bu esaslar göz önünde bulundurulmuş ve konunun belirlenmesinde bu esaslar göz önünde bulundurularak çalışma başlığımız belirlenmiştir.

Çalışma giriş, üç ana bölüm ve sonuç kısmından meydana gelmektedir. Giriş kısmında tezin konusu ve kapsamı çerçevesinde genel bir değerlendirme sunulmaktadır. Birinci bölümde, Türk denizcilik tarihinin başlangıcında itibaren günümüze kadar olan gelişim süreci

ve özellikle Osmanlı donanmasının tarihsel evrimi kronolojik olarak ele alınmış; kürekli ve yelkenli gemi türleri tanıtılmıştır.

İkinci bölümde, gemi yapımında kullanılan ağaç türleri, bu türlerin temin edildiği bölgeler, kerestelerin kullanım alanları (özellikle kürek yapımı), küreklerin sınıflandırılması, üretim süreçleri ve sürece dâhil olan görevliler analiz edilmiştir.

Üçüncü bölümde ise insan gücüne dayalı kürekçi sınıfının; gönüllülük (hod-grifte), vergi uygulamaları, satın alma, savaş esirliği ve ceza yöntemiyle nasıl temin edildiği ayrıntılı ele alınmış kürekçilerin görev dağılımı, yaşam koşulları ve karşılaşılan sorunlar arşiv belgeleri ışığında değerlendirilmiştir.

Sonuç bölümünde ise çalışmanın genel değerlendirilmesi yapılarak, Osmanlı donanmasında kürek ve kürekçilerin rolüne dair özgün tespit ve çıkarımlarda bulunulmuştur.

B. Tezin Özgünlüğü ve Yöntemi

Bu çalışmada, tarihsel araştırma yöntemi temel alınarak, öncelikle detaylı bir kaynak taraması gerçekleştirilmiştir. Çalışmada, Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi'nden elde edilen belgeler, araştırmanın yönünün belirlenmesinde öncelikli rol oynadılar. Dolayısıyla bu arşiv belgelerinden çıkarılan veriler tasnif, tahlil, tenkit ve sentez süreçlerinden geçirilerek kullanılmıştır. Ayrıca arşiv belgeleri dışında, döneme ait birinci el (kronikler, hatıratlar) ve ikinci el kaynaklar incelenmiş; yerli ve yabancı literatürden de faydalanılmıştır.

Ayrıca, sosyal, ekonomik, hukuki ve siyasi tarih disiplinleriyle ilişkili analiz yöntemleri kullanılarak disiplinler arası bir yaklaşım benimsenmiştir. Bunun yanı sıra, dönemin Avrupa denizci devletlerine ait donanma çalışmaları incelenmiş ve karşılaştırmalı tarih yöntemiyle değerlendirmeye yer verilmiştir.

C. Tezin Kaynak Değerlendirmesi

1. Arşiv Belgeleri

Tez kapsamında, T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Osmanlı Arşivi'ndeki zengin belge koleksiyonlarından yararlanılmıştır. Başta Mühimme Defterleri, Sadaret-i Ahkâmı Kalemîye Defterleri, Maliyeden Müdevver Defterleri ve Kamil Kepeci tasnifindeki konuyla ilgili defterler incelenmiştir. Bu defterler, donanmanın kurumsal yapısı karar alma ve uygulama süreçleri, inşa faaliyetleri, sefer hazırlıkları, hammadde ve iş gücü temini alanlarında önemli veriler sağlamıştır.

Mühimme Defterleri, tezde en sık başvurulmuş kaynaklar olup özellikle kürekçi temini ve kereste sağlanması gibi konular açısından sıklıkla kullanılmıştır. Maliyeden Müdevver Defterleri aracılığıyla da donanma harcamaları, kereste ve kürekçi masrafları gibi mali veriler

elde edilmiştir. Ayrıca gemi inşasına dair mühimmat ve mürettebat kayıtları içeren diğer defterler de değerlendirilmiştir.

2. Dönemin Tarihi Kaynakları

Arşiv belgelerine ek olarak, Osmanlı tarih yazımında önemli yer tutan kronikler de incelenmiştir. Kâtip Çelebi'nin *Tuhfetü'l-Kibar fi Esfari'l-Bihar* adlı eseri, donanmanın işleyişine dair sunduğu ayrıntılar nedeniyle başlıca kaynaklardan biri olmuştur. Bunun yanı sıra Aşıkpaşazade'nin *Tarihi*, Firdevsi'nin *Kutb-name'si*, Müneccimbaşı'nın *Camiüd-Düvel'i*, Matrakçı Nasuh'un *Tarih-i Ali Osman'ı*, Cevdet Paşa'nın *Tarih-i Cevdet'i* ve Celalzade'nin *Tabakatü'l Memalik* ve *Derecatü'l- Mesalik* eserleri de çalışmada başvurulmuş diğer birincil kaynaklar arasında yer almaktadır.

3. Hatıratlar

Donanma tarihiyle ilgili önemli bir kaynak türü ise hatıratlardır. Bu metinlerin çoğu yabancı gözlemciler tarafından kaleme alınmıştır. Bretten Michael Heberer, I. Mouradgea d'Ohsson, Stephan Gerlach, Reinhold Lubenau, Philip Mansel, Friedrich Seidel ve Baron W. Wratislaw gibi seyyahların kaleme aldığı metinlerde, Osmanlı donanmasında forsa olarak bulunmaları sebebiyle döneme ilişkin önemli gözlemler mevcuttur. Bu hatıratlar birinci el kaynak niteliği taşımakla beraber, öznel yorumlar içerdiklerinden eleştirel bir yaklaşımla değerlendirilmiştir.

GİRİŞ

İnsanlık tarihi boyunca devletler, toplumlar ve medeniyetler bulundukları coğrafi konumun etkisiyle yaşam biçimlerini şekillendirmişlerdir. Özellikle denize kıyısı olan bölgelerde yerleşen toplumlar, sosyal, ekonomik, teknik ve ulaşım alanlarında denizden faydalanma eğilimi göstermiştir. Deniz, kara yolunun sona erdiği nokta olmasının yanı sıra, deniz yolu itibarıyla birleştirici bir işleve sahiptir. Bu bağlamda denizler, ulaşımın sonlandığı değil, başladığı yerler olarak değerlendirilmelidir.

Denizlerin stratejik öneminin farkında olan devletler, denizden faydalanarak çeşitli avantajlar elde etmişlerdir. Nitekim Eskiçağ toplumlarından itibaren deniz, devletlerarası mücadelenin en önemli unsurlarından biri olmuştur¹. Bu husus Türkler açısından da geçerli olmuş, kimi zaman nehir ve göl kıyılarına yerleşmiş, kimi zaman ise denizden uzak bölgelerde kara devletleri olarak tarih sahnesinde yer almışlardır².

Türklerin uzun süre hayat sürdüğü anayurt olan Orta Asya'daki su kaynaklarının kısıtlı olması nedeniyle, suyun devlet politikaları açısından hem temel meselelerden biri olmasına hem de stratejik değer kazanmasına neden olmuştur.

Türk destanlarında sıkça karşılaşılan “*Tengiz* veya *Dengiz*” gibi deniz anlamına gelen kelimeler, Türklerin suyu, önemsediklerini ve kullandıklarını ortaya koymaktadır. Benzer şekilde, Avrupa Hun İmparatoru Atilla'nın isminin “*Etil-İtil*” Nehri'nden türemiş olması, suyun ehemmiyetini vurgulamaktadır³.

Orta Asya'da kurulan Türk devletlerinin denizcilik faaliyetlerine dair yürütülen literatür taraması neticesinde sınırlı da olsa bazı bulgulara ulaşılmıştır. Avrupa Hunlarının denizcilik faaliyetlerine ilişkin kaynaklarda bilgi mevcut olmamakla birlikte, nehirleri askeri ve ulaşım amaçlı kullandıkları görülür. Asya Hunları, nehir taşımacılığı için küçük sandallar inşa ederek taşımacılık yapmışlardır⁴. Hazarlar, Hazar Denizi mıntıkasında gemi inşa ederek ticaretle uğraşmış; İdil Bulgarları ise İdil Nehri'nde ulaşım ağları kurarak Slavlar ile ticari ilişkiler geliştirmiştir. Müslüman Türk Devleti Gazneliler, su yollarını hem ulaşım hem de askeri amaçla kullanmış; Gazneli Mahmud'un Hindistan Seferi sırasında donanma inşa ettirmesi ve 1027 yılında Catlar ile yapılan *İlk Su Üstü Savaşı*'na katılması, bu faaliyetlerin somut göstergeleridir⁵. Ayrıca Ankara Savaşı esnasında Osmanlı padişahı Sultan Yıldırım

¹ Bostan ve Özbaran, 2009: 11.

² Kennedy, 1991: 12.

³ Bayar, 2019:2.

⁴ Bayar, 2019: 2.

⁵ Bayar, 2019: 3.

Bayezid'e Emir Timur'un "Sizin ceddiniz gemicidir." şeklindeki ifadesi, Türklerin denizcilik faaliyetlerine dikkat çekmektedir⁶.

Türkler, başta Hazar Denizi ve Baykal Gölü çevresinde gemi inşa etmiş olmalarına rağmen⁷, askeri faaliyetlerini kara eksenli yürütmeleri sebebiyle denizcilik faaliyetleri daha çok ikinci planda kalmıştır. Fenike, Kartaca, Çin, Bizans ve İskandinav toplumlarında görülen *karakteristik denizci* yapının Türklerde görülmemesi, coğrafi ve iklimsel koşullar ile açıklanabilir⁸.

Türklerin denizci kimlik kazanmasında, Büyük Selçuklu Devleti'nin rolü büyüktür. Selçuklular, nehirleri askeri ve ulaşım amacı kullanmak adına Aras ve Ceyhun Nehirlerini geçebilmek için köprü vazifesi görececek gemiler inşa etmiş ve bunları sıralı şekilde kullanarak nehirleri aşmışlardır⁹. *Marmaraşın Kuşatması* esnasında gemi ve kayıklar inşa etmeleri, Melik Kavurd'un Hürmüz'ü geçerek gerçekleştirdiği *ilk deniz aşırı* seferi, Melikşah'ın Antakya gemisiyle Trabzon'a ulaşması ve Ahmed Sencer'in Oğuzların elinden gemi vasıtası ile kurtarılması, Selçukluların denizcilik faaliyetlerine yönelik eğilimleri göstermektedir¹⁰.

Yukarıda aktarılan örneklerden de anlaşılacağı üzere, Türk devletleri tarih boyunca çeşitli dönemlerde denizcilik faaliyetlerinde bulunmuştur. Ancak coğrafi şartlar nedeniyle bu faaliyetler çoğunlukla süreklilik arz etmemiş veya öncelikli bir faaliyet alanı olmamıştır. Türk denizciliğinin sistematik bir yapı kazanması, Anadolu'nun Fethinden sonra mümkün olmuştur.

Anadolu'ya yerleşen Türkler, Venedik ve Ceneviz gibi güçlü denizci devletlerden gemi teknolojisi alanında etkilenmiş; özellikle Denizci Türk Beylikleri bu devletler ile zaman zaman temas kurmuş ve bu etkileşim Osmanlı donanmasının temelini oluşturmuştur. Aynı zamanda Bizans'ın sona ermesiyle birlikte, Bizans'ın denizcilik mirası da Osmanlı'ya intikal etmiştir.

Osmanlı donanmasını diğer denizci devletlerden ayıran en temel unsurlar; idari teşkilatlanma, sistematik yapı, gemi teknolojisine uyum sağlama ve insan gücünden etkin yararlanmadır. Özellikle reaya sınıfının da sürece dâhil edilerek maddi ve ayni destek sağlaması, donanmanın gelişimine büyük katkı sunmuştur. Osmanlı Devleti'nin denizcilik alanında uzun soluklu bir yükseliş sergileyerek güçlü bir denizci devlet haline gelmesi bu etkenlerle mümkün olmuştur.

⁶ Bostan ve Özbaran, 2009: 12.

⁷ Gencer, 2001: 1.

⁸ Gülenç, 2009: 90-130.

⁹ Turan, 1993: 154-190

¹⁰ Aydın, 2020: 17.

Osmanlı donanmasının temel yapısını; gemilerin ekseriyetini oluşturan kadırgalar oluşturmaktaydı. Bu kadırgaların işlevselliğini sağlayan temel aksam olarak kürekler ve bu kürekleri hareket ettirici unsur olarak kürekçi sınıfı büyük önem teşkil etmektedir. Bu bağlamda Osmanlı denizciliğinin idari teşkilatlanması, teknolojik yapısı ve insan kaynağına dair çalışmalar konunun anlaşılabilirliği açısından son derece elzemdir. Buradan hareketle Osmanlı denizciliğinin müstesna-i şahikaya ulaştığı dönemlerden başlayarak, mevcut kaynaklar doğrultusunda bundan sonraki dönemlerde değişim ve gelişim süreci analiz edilmeye çalışılmıştır.



BİRİNCİ BÖLÜM

OSMANLI DENİZCİLİĞİNİN GELİŞİMİ

1.1. Osmanlı Donanması

1071 Malazgirt Meydan Muharebesi, Türk tarihi açısından önemi büyük olan stratejik bir savaştır. Türklerin, dönemin en güçlü siyasi ve askeri yapılarından biri olan Bizans İmparatorluğu'nu mağlup etmesi, yalnızca askeri alanda değil, siyasi ve kültürel düzeyde de kalıcı etkiler yaratmıştır. Bu zaferle birlikte Anadolu'nun kapıları Türklere açılmış; bölgede köklü bir Türk varlığı inşa edilmeye başlanmıştır.

Anadolu, jeopolitik konumu itibarıyla tarih boyunca çeşitli medeniyetlere ev sahipliği yapmış, bu medeniyetlere denizcilik faaliyetleri bakımından önemli imkânlar sunmuştur¹¹. Türkler de Anadolu'ya yerleşmeleriyle birlikte, bu medeniyetlerin izinden giderek denizciliği devlet politikası haline getirmişlerdir.

Türkiye Selçuklu Devleti kurucusu Süleyman Şah'ın İznik'i fethederek başkent yapmasıyla birlikte, Türkler tarihinde ilk kez deniz kıyısında kalıcı bir yerleşim tesis etmişlerdir¹². Süleyman Şah'ın Antakya Seferi'ne çıkarken yerine Ebu'l Kasım'ı vekil bırakmasından faydalanan Bizans İmparatorluğu, İznik'i geri almak üzere harekete geçmiştir. Bu tehdide karşı önlem alan Ebu'l Kasım, Gemlik'i fethederek Bizans'ın denizden gelebilecek saldırılarına karşı savunma amacıyla, Türk denizcilik tarihindeki ilk tersaneyi burada inşa ettirmiştir¹³.

Türk denizcilik tarihi denildiğinde akla gelen en önemli isimlerden biri kuşkusuz Emir Çaka Bey'dir. 1078 yılında Bizans'a esir düşen Çaka Bey, bir süre Bizans sarayında yaşamış, bu süreçte edindiği gözlemler sayesinde denizcilik alanında hatırı sayılır bilgi ve deneyim kazanmıştır¹⁴. 1081 yılında esaretten kurtulmasının ardından Ege Bölgesi'nde siyasi bir hâkimiyet kurmaya başlamış ve burada Türk tarihinin ilk denizci beyliği olan Çaka Beyliği'ni kurmuştur.

Bölgede inşa ettirdiği donanma ile Ege kıyılarında etkili olan Çaka Bey, kısa sürede önemli bir deniz kuvveti oluşturmuştur. Ancak Çaka Bey'in denizcilik alanında güç kazanması, Türkiye Selçuklu Sultanı I. Kılıçarslan tarafından tehdit olarak algılanmış ve bu nedenle Kılıçarslan, Çaka Bey'in ortadan kaldırılması yönünde girişimde bulunmuştur¹⁵.

¹¹ Bostan ve Özbaran, 2009: 11.

¹² Gencer, 2001: 2.

¹³ Çoruh, 2022: 16.

¹⁴ Çoruh, 2022: 17.

¹⁵ İlgürel, 2001: 186.

Rivayetlere göre Çaka Bey, yediği yemekten zehirlenerek hayatını kaybetmiştir. Onun ölümüyle birlikte Türk denizcilik faaliyetleri bir süre sekteye uğramıştır. Aynı dönemde başlayan Haçlı Seferleri, Türkleri deniz kıyılarından iç bölgelere çekilmeye zorlamış ve Türkiye Selçuklularının başkentinin Konya'ya taşınmasına neden olmuştur.

Türklerin Denizcilik faaliyetleri Anadolu Selçuklu hükümdarları I. Gıyaseddin Keyhüsrev, I. İzzeddin Keykavus ve I. Alaeddin Keykubat dönemlerinde kesintisiz olarak devam etmiş ve bu süreçte yeniden canlanmaya başlamıştır. XIII. yüzyılda *Emirü's-Sevahil*¹⁶ unvanını kullanan Selçuklu yöneticileri, denizlerdeki etkinliklerini artırdıkça *Sultanü'l Bahreyn*¹⁷ unvanını da benimsemiştir¹⁸.

I. Gıyaseddin Keyhüsrev, Karadeniz'e ulaşımı mümkün kılan stratejik yolları açmasının yanı sıra, Antalya'yı fethederek burayı Türkiye Selçuklu denizciliğinin merkez üssü haline getirmiştir. İzzeddin Keyhüsrev ise Sinop'u ele geçirerek bölgede donanma ve tersane tesis ettirmiştir¹⁹. Bu doğrultuda, denizcilik faaliyetlerinin kurumsallaştırarak *Sultanü'l-Berr ve'l Bayreyn*²⁰ unvanını alan I. Alaeddin Keykubat, hem Alaiye'yi fethederek burada bir tersane inşa ettirmiş, hem de Sinop'ta ikinci bir tersanenin kurulmasını sağlayarak Türk denizcilik tarihinde kayda değer bir atılım gerçekleştirmiştir.

Bu gelişmeler doğrultusunda, Anadolu Selçuklu deniz politikasının temel hedeflerinin; liman bölgelerinin kontrol altına alınması, kıyı şeridinde hâkimiyetin korunması ve tersane inşa edilerek deniz ticaretinin teşvik edilmesi şeklinde özetlenebileceği söylenebilir.

1243 Köseadağ Savaşı'nın ardından artan İlhanlı baskısı neticesinde zayıflayan ve en nihayetinde yıkılan Anadolu Selçuklu Devleti'nin ardından, Anadolu'da çeşitli beylikler ortaya çıkmıştır. Bu süreçte bir süreliğine duraklayan Türk denizciliği, kıyı bölgelerinde kurulan denizci beylikler aracılığıyla yeniden canlanmıştır. Balıkesir ve Çanakkale merkezli Karesioğulları, Antalya merkezli Hamitoğulları, Manisa merkezli Saruhanogulları, Aydın ve İzmir merkezli Aydınoğulları, Muğla merkezli Menteşeoğulları ile Kastamonu ve Sinop merkezli Candaroğulları, söz konusu denizci Türk beylikleri arasında yer almaktadır.

Bu beyliklerin ortak özellikleri kendi donanmalarına sahip olmalarıdır. Zaman zaman Bizans'a karşı müşterek hareket ettikleri gibi, kimi zamanlarda bağımsız deniz seferleri de düzenlemişlerdir. Özellikle Menteşeoğulları, oluşturdukları güçlü donanma sayesinde dönemin en faal deniz ticareti ağlarından birini kontrol etmişlerdir. Venedik ile kurulan ticari ilişkiler ve önemli limanların kontrolü, beyliğin geniş çaplı bir ticaret ağına sahip olduğunu

¹⁶ Emirü's-Sevahil: Selçuklu Devleti'nde donanmadan sorumlu kişidir. Vardarlı, 2021: 111.

¹⁷ Sultanü'l Bahreyn: Denizin sultanı. Vardarlı, 2021: 65.

¹⁸ Aydın, 2020: 8.

¹⁹ Demir, 2015: 19.

²⁰ Sultanü'l-Berr ve'l Bahreyn: Karanın ve denizin hükümdarı. İlgürel, 2001: 639.

göstermektedir²¹. Menteşe Beyi Orhan Bey'in yirmi üç gemilik bir filo ile Rodos üzerine düzenlediği sefer ve Rodos Şövalyelerine karşı kazandığı zafer, bu denizci karakterin somut faaliyetlerinin göstergesidir²².

Öte yandan, Sinop ve Kastamonu çevresinde hâkimiyet kuran Candaroğulları da sahip oldukları jeopolitik konumun iktisadi avantajları ve Sinop tersanesindeki gemi üretim faaliyetleri sayesinde Türk denizciliğinin gelişmesinde önemli rol oynamışlardır.

Aydinoğulları Beyliği'nin kurucusu olan Gazi Umur Bey, küçük yaşlardan itibaren denizcilğe ilgi duymuş ve genç yaşta bir kadirga ile yedi küçük gemiden oluşan donanma kurarak toplam yirmi altı deniz seferine çıkmıştır²³. Gazi Umur Bey'in gerçekleştirdiği deniz seferlerinin büyük bölümü, Latinlere karşı yapılmıştır²⁴. Bu seferlerde sergilediği mücadeleci tavır, Bizans, Venedik, Ceneviz, Rodos, Kıbrıs ve Papalık'a bağlı Haçlı donanmasının birleşmesine ve İzmir civarındaki limanların ve kalelerin Haçlılar tarafından ele geçirmesine sebebiyet vermiştir²⁵.

Umur Bey'in Haçlı ittifakına karşı gösterdiği mücadele, her ne kadar neticesiz kalmış ve kendisi bu uğurda şehit düşmüş olsa da Türk denizcilik tarihine bir iz bırakmıştır. Umur Bey'in mücadelesine destek olan Saruhanoğulları Beyliği, sahip oldukları yetkin donanma ile Aydınoğulları'nın yanında yer almıştır. Bu husus, Anadolu'daki II. Beylikler Dönemi Türk denizciliğinin seyrini değiştirmesi açısından bir dönüm noktasıdır.

Aynı dönemde Anadolu'da faaliyet gösteren diğer denizci beyliklerin faaliyetleri ve seferleri Bizans İmparatorluğu'nu denizcilik alanında zor durumda bırakmış, özellikle Bizans donanmasının etkinliğini yitirmesine ve ekonomik sıkıntı yaşamasına neden olmuştur. Bu durum karşısında Bizans, Avrupa'daki Katalan ve Alan birliklerinden yardım talep ederek, Türk denizci beyliklerinin ilerleyişini durdurmaya çalışmıştır. Ancak bu girişim, Türk denizci beyliklerinin deniz gücünü kırmakta yetersiz kalmıştır²⁶.

Söz konusu beyliklerin faaliyetleri, yalnızca kendi dönemleriyle sınırlı kalmamış, Osmanlı denizcilik geleneğinin oluşmasında doğrudan etki etmiştir. Denizci Beylikler, peyderpey Osmanlı Devleti'ne katılmasıyla beraber Osmanlı donanmasının temelleri atılmış, bu durum Osmanlı'nın imparatorluğunun denizci kimliğine kavuşmasında belirleyici rol oynamıştır. Özellikle Karesi Beyliği donanması, Osmanlı deniz kuvvetlerinin çekirdeğini

²¹ Uzunçarşılı, 1969: 81.

²² Tezel, 1973: 19.

²³ Aydın, 2020: 7.

²⁴ Emecen, 2012: 156

²⁵ Tezel, 1973: 19.

²⁶ Kayhan, 2015: 257.

oluşturmaktadır. Bu bağlamda Osmanlı donanmasının temelini, denizci Türk beyliklerinin mirasına dayandığı aşikârdır²⁷.

Kuruluş sürecinde bir kara uç beyliği olarak teşkil edilen Osmanlı Devleti, sınırlarını deniz kıyılarına ulaştırdıktan sonra denizlerde de gelişim göstermiştir²⁸. Osman Gazi döneminde Bilecik, İnegöl, Hendek, Mudanya ve Yarhisar gibi bölgelerin fethedilmesiyle beraber, Osmanlı'nın denizle olan temasları git gide artmış ve bu süreç denizcilik politikalarının oluşmasını güçlendirmiştir.

Osmanlı, İmralı Adası'nı ele geçirerek burayı deniz üssü haline getirmiş ve bu sayede Bizans'ın Marmara üzerindeki deniz ulaşım yollarının kontrolünü kırma imkânı sağlamıştır²⁹. Orhan Gazi'nin İzmit'i kuşatması sırasında Bizans'ın askeri müdahalede bulunmak amacıyla bölgeye asker göndermeye çalışması üzerine, Osmanlılar Karesi Beyliği'nden yardım talep etmiştir³⁰. Bu çağrıya kayıtsız kalmayan Karesioğulları, Karamürsel Bey komutasındaki Karesi donanması yirmi dört muharebe gemisiyle destek sağlamıştır³¹. Bu seferde gösterdiği başarı neticesinde Karamürsel Bey, Osmanlı hizmetine girmiş ve Bizans'ın önemli sahil bölgelerinden biri olan *Prenetos*'u alarak İzmit Körfezi'nde bir deniz üssü kurmayı başarmıştır. Bu başarısından ötürü hem bölge *Karamürsel* olarak anılmaya başlamış, hem de Karamürsel Bey, Osmanlı denizcilik tarihinde ilk *Kaptan-ı Derya* olarak yerini almıştır³².

Gazi Süleyman Paşa döneminde fetih hareketleri hız kesmeden sürmüştür; Osmanlıların sağladığı askeri başarılar Bizans'ın dikkatini çekmiştir. Bizans, Balkanlar'da karşı karşıya geldiği Sırp tehdidine karşı Osmanlı'dan yardım istemiştir. Bunun üzerine Osmanlı birliği dört defa Rumeli'ye geçerek Sırlara karşı Bizans'a destek sağlamıştır. Bu yardım karşılıksız bırakılmayarak; Bizans, stratejik öneme sahip olan *Çimpe Kalesi*'ni savaşırsız bir şekilde Osmanlı'ya bırakmak durumunda kalmıştır³³. Çimpe Kalesi'nin Osmanlı hamiyetine girmesi, Rumeli'ye geçiş sürecini hızlandırdığı gibi, Gelibolu'nun da ele geçirilmesine uygun bir zemin hazırlamıştır.

Gelibolu, yalnızca Balkanlara açılan bir koridor değil, aynı zamanda donanmanın merkezi olması hasebiyle Türk denizcilik tarihi açısından önemli bir konumda yer almaktadır³⁴. Sultan I. Murad döneminde, Bizans İmparatorluğu Gelibolu'yu tekrar ele geçirmek için Papalık'tan yardım talebinde bulunmuş, bunun üzerine 1366 yılında Savoie

²⁷ Bostan, 2016: 14.

²⁸ Gencer, 2001: 6.

²⁹ Tezel, 1973: 46

³⁰ Aydın, 2020: 10.

³¹ Daver, 1947: 16.

³² Gencer, 2001: 10

³³ Demir, 2015: 22.

³⁴ Bostan, 2009: 75.

Kontu Amadeo liderliğindeki bir Haçlı birliği Gelibolu'ya saldırıda bulunmuştur. Ancak, 23 Temmuz 1367 yılında Gelibolu ikinci defa Osmanlı topraklarına dâhil olmuştur³⁵.

Sultan Yıldırım Bayezid'in emri ile Saruca Paşa, Gelibolu'da bir tersane inşa ettirmiş ve bu tersane uzun yıllar boyunca Osmanlı'nın başlıca gemi inşa merkezi olarak kullanılmıştır. Tersanenin ilk önemli faaliyetlilerinden biri, 1390 yılında inşası tamamlanan altmış gemi ile gerçekleştirilen Rodos Seferi olmuştur. Bu bağlamda hem Karesi Beyliği'nin Osmanlı'ya katılması hem de Gelibolu'nun yeniden fethedilmesi, Osmanlı denizciliği açısından birer dönüm noktası olmuştur.

Aynı dönemde Sultan Yıldırım Bayezid, İstanbul'un yalnızca karadan kuşatılarak alınmayacağını anlamış ve 1399 yılında Gelibolu Tersanesi'nde yeni gemilerin inşasını emrederek, Osmanlı tarihinde ilk kez İstanbul'u denizden kuşatma girişiminde bulunmuştur. Donanmanın başında yer alan Saruca Paşa, on sekiz parçalık Osmanlı filosuyla Haçlı donanması ile karşı karşıya gelmiş ve bu çatışmalar, Osmanlı donanmasının Batı dünyası ile gerçekleştirdiği ilk önemli deniz muharebeleri arasında yer almaktadır³⁶.

Fetret Dönemi'ni sonlandıran Sultan Çelebi Mehmed, Osmanlı Devleti'nin siyasi birliğini yeniden tesis ederek, deniz gücünü tahkim etmeyi de öncelikli hedeflerinden biri haline getirmiştir. Bu doğrultuda ilk önemli adım olarak Venedik ile diplomatik bir uzlaşmaya varılmasını planlamış olsa da Osmanlı donanmasının Venedik donanmasına karşı askeri girişimde bulunması nedeniyle bu hedef gerçekleşmemiştir. 29 Mayıs 1416 yılında Osmanlı ve Venedik donanmaları arasında meydana gelen mücadelede, Osmanlı donanmasının Venedik'in ileri seviye gemi teknolojisine ayak uyduramaması sebebiyle, Çalı Bey komutasındaki Osmanlı filosunun mağlubiyeti ile sonuçlanmıştır³⁷.

Venedik ile yaşanan mücadelesinin aksine, Osmanlıların Ceneviz ile daha dostane ilişkiler tesis ettiği görülmektedir. Bu durum aynı yıl gerçekleşen Osmanlı-Venedik Muharebesi esnasında Osmanlı donanmasında görev alan Cenevizli ücretli askerlerin varlığından anlaşılmaktadır³⁸.

Sultan II. Murad da denizcilik faaliyetlerine önem vermiştir. Nitekim Baltaoğlu Süleyman Bey'in 1422 yılında üç yüz elli parçadan oluşan bir filo ile İstanbul önlerine gelmesi, Osmanlı deniz gücünün ulaştığı düzeyi göstermektedir³⁹. Ancak bu kuşatma Düzmece Mustafa İsyanı nedeniyle kaldırılmıştır.

³⁵ Tezel, 1973: 58.

³⁶ Demir, 2015: 23.

³⁷ Sancar, 2006: 91.

³⁸ Bostan, 2017: 16.

³⁹ Demir, 2015: 24.

Bununla birlikte Osmanlı donanması Ege Denizi'nde, Venedik adaları ve Selanik gibi bölgelerde düzenlenen deniz akınları; Osmanlı'nın denizlerde artan nüfuzunu göstermektedir⁴⁰. Ancak Selanik halkı şehri Osmanlı'ya teslim etmek istemeyince, şehir bir süre Venedik'in kontrolüne geçmiştir. Bu gelişmelere rağmen mücadeleye devam eden Sultan II. Murad, 29 Mart 1430 yılında Selanik'i Osmanlı topraklarına katmıştır⁴¹.

Osmanlı siyasi tarihinde muharebelerin ağırlıklı olarak karada gerçekleştiği görülmekle beraber, Sultan II. Mehmed dönemi ile bu denge değişmiş ve Osmanlı savaşları açık denizlere yayılmıştır. İstanbul'un Fethi, Osmanlı'nın hem kara hem de deniz imparatorluğu vasfı kazanmasında önemli bir dönüm noktasıdır.

II. Mehmed'in tahta geçmesiyle beraber temel amacı, Bizans'ın kadim payitahtı olan İstanbul'u ele geçirmek olmuştur. Bu hedefin gerçekleşebilmesi için güçlü bir kara ordusunun yanı sıra, kuvvetli bir deniz gücüne de ihtiyaç duyulmuştur. Bu doğrultuda Gelibolu Tersanesi'nde İstanbul'un fethi için yoğun çalışmalar yürütülmüş, daha dayanaklı ve modern gemiler inşa edilmiştir. II. Mehmed, Yıldırım Bayezid döneminde yaptırılan Anadolu Hisarı'nı onartmış, boğazın karşı kıyısına ise Rumeli Hisarı'nı inşa ettirmiştir. Bu suretle İstanbul Boğazı Osmanlı kontrolü altında alınmış, Bizans'a yapılacak yardımların önüne geçilmiştir⁴².

İstanbul'un fethi öncesinde, Gelibolu Tersanesi'nde inşa edilen elli beş gemi ve seksen güverteli savaş gemisine ek olarak on iki çektiriden oluşan Osmanlı donanması, kısa sürede fetih için hazır hale getirilmiştir⁴³. 22 Nisan 1453 yılında yetmiş iki geminin denize indirilmesiyle birlikte, karadan ve denizden elli dört gün süren kuşatma neticesinde İstanbul 29 Mayıs 1453'te fethedilmiştir. Bu büyük başarının ardında donanmanın stratejik önemini iyi kavrayan II. Mehmed, fetihten hemen sonra Haliç'te bir tersane inşa ettirmiş ve donanmanın gelişimine yönelik ciddi çalışmalar başlatmıştır⁴⁴.

Fatih Sultan Mehmed, donanmadaki gemi adetini artırarak Akdeniz'deki Osmanlı nüfuzunu yaygınlaştırma politikasını benimsemiştir. Bu doğrultuda 1455 yılında Rodos'a, 1456'da Taşoz, İmroz, Semadirek, Limni'ye, 1460'ta Mora'ya, 1462'da Midilli'ye ve nihayetinde 1470 yılında Eğriboz'a yönelik seferler düzenlenmiş; bu adalar Osmanlı hâkimiyetine dâhil edilmiştir⁴⁵.

⁴⁰ Bostan, 2017: 17.

⁴¹ Tezel, 1973: 79.

⁴² Bostan, 2009: 85.

⁴³ Fidannaz, 2017: 217.

⁴⁴ Demir, 2015: 25.

⁴⁵ Demir, 2015: 25.

Fatih'in bundan sonraki hedefi Karadeniz üzerindeki kontrolü tesis etmek olmuştur. Yüz elli parçalık bir donanmayla Amasya ve Sinop fethedilmiş, ardından Bizans'ın Karadeniz'deki son kalesi olan Trabzon hem karadan hem de denizden kuşatılarak Osmanlı topraklarına katılmıştır. 1475 yılında ise üç yüz parçalık Osmanlı donanması ile gerçekleştirilen Kırım Seferi sonucunda, Karadeniz tam anlamıyla bir "Türk Gölü" haline gelmiştir⁴⁶.

Fatih Sultan Mehmed'in vefatının ardından tahta çıkan II. Bayezid döneminde de denizcilik faaliyetleri kararlılıkla sürdürülmüştür. Bu dönemde Osmanlı donanmasına katılan tecrübeli denizci Kemal Reis, 1494 yılından itibaren Modon, Navarin, İnebahtı ve Koron gibi önemli merkezlerin Osmanlı topraklarına katılmasını sağlamıştır⁴⁷. Kemal Reis'in faaliyetleri yalnızca bu bölgelerle sınırlı kalmamış; İspanya'da zulme uğrayan Endülüs Müslümanlarının Kuzey Afrika'ya tahliyesi için düzenlenen seferleri de komuta etmiştir⁴⁸. Sultan II. Bayezid döneminde Endülüs Müslümanlarını kurtarmak üzere Kuzey Afrika'ya otuz gemilik kereste, üç yüz top, üç bin kürek ve yüz elli yelken bezi gibi gemi inşasına yönelik yardımlar göndermiştir⁴⁹. Bu dönemde Osmanlı donanmasına katılan önemli denizciler arasında Kemal Reis'in yanı sıra, Burak Reis, Kara Hasan Reis, Arapoğlu Ali Reis ve Muslihiddin Reis de yer almıştır. Bu denizcilerin katkısıyla Portekiz ve İspanyollara karşı Akdeniz'de etkili mücadele yürütülmüştür⁵⁰.

Portekizlilerin Hint Okyanusu ve Kızıldeniz hattında Osmanlı çıkarlarını tehdit etmesi üzerine, II. Bayezid'in emriyle Selman Reis tarafından Süveyş'te bir tersane inşa edilmiş ve "Süveyş Kaptanlığı" ihdas edilmiştir. Bu tersanede konuşlandırılan donanma başlangıçta "Bahr-i Ahmer Filosu", ilerleyen yıllarda ise "Hint Donanması" olarak adlandırılmıştır. Bu filonun başındaki denizciye "Hint Kaptanı" unvanı verilmiştir⁵¹.

Yavuz Sultan Selim döneminde Osmanlı donanması, Hint Okyanusu'nda Portekiz tehdidini engelleme amacıyla önemli adımlar atmıştır. Bu doğrultuda Fatih Sultan Mehmed döneminde kurulan İstanbul Tersanesi, diğer bir adıyla Tersane-i Amire, dönemin meşhur denizcilerinden Piri Reis'in katkılarıyla genişletilmiş ve dünya denizcilik tarihinde öne çıkan en büyük tersanelerden biri hâline gelmiştir. Her ne kadar Yavuz Sultan Selim'in deniz politikaları uzun vadeli hedefler barındırsa da ömrü bu idealleri gerçekleştirmeye

⁴⁶ Sancar, 2006: 112.

⁴⁷ Gencer, 2001: 9.

⁴⁸ Tezel, 1973: 127.

⁴⁹ Sancar, 2006: 132.

⁵⁰ Sancar, 2006: 117.

⁵¹ Orhonlu, 1970 235.

yetememiştir. Ancak bu hedefler, yerine geçen Kanuni Sultan Süleyman döneminde sistemli bir şekilde hayata geçirilmiş ve Osmanlı donanması altın çağını yaşamaya başlamıştır.

Kanuni, Akdeniz'i adeta bir "Türk gölü" haline getirme siyaseti gütmüş; Rodos başta olmak üzere Tahtalu, Lendos ve İstanköy gibi Ege adalarını fethetmiştir⁵². Öte yandan Selman Reis komutasındaki donanma Yemen ve Aden'i Osmanlı topraklarına katmıştır. Kanuni döneminin denizcilikteki başarısının temelini; Barbaros Hayreddin Paşa, Turgut Reis, Seydi Ali Reis, Oruç Reis, Aydın Reis, Salih Reis, Murad Reis ve Piyale Paşa gibi tecrübeli denizcilerin donanmada hizmet etmesi ve Akdeniz ile Kızıldeniz hattında kurulan güçlü Osmanlı varlığı oluşturmuştur⁵³.

Bu dönemin öne çıkan isimlerinden biri olan Barbaros Hayreddin Paşa, Osmanlı donanmasında geçirdiği on iki yıllık sürede; Tunus, Apulya, Mayorka, Korfu, Venedik, Adalar, Akdeniz ve Preveze gibi bölgelerde düzenlenen seferlerde önemli başarılarla imza atmıştır. Hayreddin Paşa sadece Osmanlı donanmasına katkı sunmakla sınırlı kalmamış, aynı zamanda sonraki dönemlerde donanmayı besleyecek birçok yetenekli denizcinin yetişmesine de öncülük etmiştir⁵⁴.

1571 yılında Kıbrıs'ın Fethi ile Osmanlı Akdeniz'de hâkimiyetini pekiştirmiş; bu gelişme, Hristiyan dünyasında ciddi bir rahatsızlık yaratmıştır. Bu bağlamda Venedik ve İspanya öncülüğünde kurulan Haçlı İttifakı, 7 Ekim 1571 yılında Osmanlı donanması ile İnebahtı Körfezi'nde karşı karşıya gelmiştir. Osmanlı donanması, Kaptan-ı Derya Müezzinzade Ali Paşa komutasında iki yüz yirmi kadirga ve altmış kalyatadan oluşurken; Haçlı donanması Don Juan de Austria liderliğinde iki yüz altı kadirga, otuz nakliye gemisi ve altı mavnadan teşekkül etmiştir⁵⁵. Bu savaş, Osmanlı denizcilik tarihinde büyük bir kırılma noktası teşkil etmiş ve donanma ağır bir mağlubiyetle karşılaşmıştır. Savaş sırasında Müezzinzade Ali Paşa şehit düşmüş, Osmanlı donanmasının büyük kısmı ya batırılmış ya da ele geçirilmiştir. Sadece Uluç Ali Paşa komutasındaki filo felaketten kurtulabilmiştir.

İnebahtı Deniz Muharebesi, Osmanlı'nın denizlerdeki üstünlüğüne ilk ciddi darbeyi vurmuş, ancak bu mağlubiyet kalıcı bir gerilemeye ve çekilmeye yol açmamıştır. Çünkü sonrasında Sadrazam Sokullu Mehmed Paşa'nın liderliğinde donanmanın yeniden inşası için kapsamlı bir ıslah süreci başlamıştır. Başta İstanbul ve Gelibolu tersaneleri başta olmak üzere imparatorluğun çeşitli gemi inşa tezgâhlarında yeni gemiler yapımına ve donanmadaki gemilerin onarım faaliyetlerine hız verilmiştir.

⁵² Çelebi, 2018: 37.

⁵³ Sancar, 2006:150.

⁵⁴ Daver, 1947: 37.

⁵⁵ Pancaz, 2018: 7.

XVI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı donanması, diğer alanlarda görülen duraklama sürecinden payına düşeni almış ve siyasi tarihe paralel şekilde bir gerileme sürecine girmiştir. Ancak bu gerilemenin etkileri XVI. yüzyılın sonlarında henüz tam anlamıyla belirginleşmemiş, daha çok XVII. yüzyılda derinleşmiştir. Özellikle yüzyılın sonlarına doğru, donanmanın teknik ve taktik üstünlüğünü korumakta zorlandığı ve bu alanda bir duraklama sürecine girdiği görülmektedir. Bu gerilemenin temel nedenlerinden biri, devletin artan ekonomik sıkıntılar nedeniyle donanmaya yeterli bütçe ayıramamasıydı. Ayrıca dünya denizciliğinde kürekli gemilerden yelkenli gemilere geçiş süreci, Osmanlı donanmasının modern denizcilik teknolojisine uyum sağlamasını zorlaştırmıştır.

Yelkenli gemilere geçişin ilk önemli etkisi, Girit kuşatması sırasında görülmüş ve Osmanlı erkânı, bu gelişmeye kayıtsız kalmayarak istişare sonucu kalyon yapım çalışmalarına derhal geçme kararı almıştır⁵⁶. XVII. yüzyılda Osmanlı donanması, devletin genel durumu ile benzer bir seyir izlemiştir. Mezemorta Hüseyin Paşa'nın kaptan-ı deryalığı döneminde, 1701 yılında yayımlanan *Bahriye Kanunnamesi* ile donanma yeniden yapılandırılmaya çalışılmıştır. Ancak 1717 ile 1770 yılları arasında kayda değer bir deniz muharebesi gerçekleştirilememiştir⁵⁷.

Osmanlı denizcilik tarihinin ikinci kırılma noktası, 1770 yılında gerçekleşen Çeşme Deniz Muharebesi'dir. Bu savaşta Osmanlı donanması, Rus donanması karşısında ağır bir mağlubiyet almış ve donanmanın büyük kısmı yakılarak imha edilmiştir. Bu yenilginin ardından denizcilik alanında ıslahat çalışmalarına hız verilmiş; Fransız mühendis Baron de Tott'un davet edilmesiyle birlikte, batılı uzmanların katkısıyla donanmanın modernleşme süreci başlatılmıştır. Bu bağlamda ıslahatın en önemli kazanımlarından biri, deniz subayları yetiştirmek amacıyla kurulan *Mühendishane-i Bahri Hümayun* olmuştur⁵⁸.

XVIII. yüzyılın son çeyreğinde tahta çıkan Sultan III. Selim, donanma ıslahatına özel önem vermiştir. Kaptan-ı derya Küçük Hüseyin Paşa aracılığıyla donanmanın modernizasyonuna yönelik çalışmalar başlatılmış, 1804 yılında denizcilik ile ilgili ıslahatları finanse edebilmek adına *Umur-ı Bahriye Nezareti* kurulmuş ve donanmanın mali ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla *Bahriye Hazinesi* tesis etmiştir⁵⁹. Bu çerçevede, donanmanın güçlendirilmesi amacıyla kalyon inşasının hızlandırıldığı, inşa edilecek merkezlerin belirlenerek bu sahalarda yapım faaliyetlerine özel bir ağırlık verildiği görülmektedir. Nitekim Osmanlı Devleti, XVIII. yüzyıl Tersane-i Amire'nin yanı sıra Sinop, Rodos, Midilli gibi taşra

⁵⁶ Bostan 2006: 186.

⁵⁷ Sancar, 2006: 199.

⁵⁸ Demir, 2015: 33.

⁵⁹ Sancar, 2006: 224.

tezgâhlarını da kalyon inşa merkezleri olarak kullanmış ve böylece donanmanın ihtiyacını karşılamada daha geniş bir üretim ağı oluşmuştur⁶⁰.

Yeniçerilerin ıslahat çalışmalarına karşı çıkması sonucunda III. Selim tahttan indirilmiş; yerine geçen Sultan II. Mahmud, ıslahatlara hız kesmeden devam etmiştir. II. Mahmud, donanmayı güçlendirmek üzere Sinop, Gemlik ve İstanbul tersanelerinde gemi inşa faaliyetlerine ağırlık vermiştir⁶¹. Ancak bu çabalar, 1827 Navarin Deniz Muharebesi'nde Osmanlı donanmasının büyük çoğunluğunun imha edilmesiyle sonuçsuz kalmıştır. Bu savaş, Osmanlı denizciliğinin üçüncü büyük kırılma noktası olmuştur.

Osmanlı donanması bu dönemde dünya denizciliğinde geri planda kalmış, rakip devletlerin buhar gücüyle çalışan gemilerdeki teknolojik ilerlemelerine yanıt olarak geç de olsa bir modernleşme sürecine girmiştir. Yine de İstanbul Tersanesi'nde yapımı tamamlanan *Mahmudiye kalyonu*, dönemim en büyük savaş gemisi unvanını kazanmıştır⁶². II. Mahmud, buharlı gemi üretimini yerli tersanelerde gerçekleştirmeyi hedeflese de bu niyetini hayata geçiremeden vefat etmiştir. Onun yerine tahta geçen Sultan Abdülmecid döneminde ilan edilen Tanzimat Fermanı ile donanma ıslahat programları yeniden gündeme gelmiş ve donanma ve tersaneyle ilgili tüm işlerin yürütülmesi adına *Bahriye Meclisi* kurulmuştur. Diğer yandan, bahriye teşkilatının yeniden yapılandırılması kapsamında oluşturulan ilk Bahriye Meclisi, ne yazık ki uzun ömürlü olamamış ve kısa süre içerisinde lağvedilmiştir. Bunun ardından, 1845 yılında II. Bahriye Meclisi tesis edilmiş ve bu kurum, Osmanlı Devleti'nin son dönemlerine kadar faaliyetlerini sürdürmüştür⁶³.

Sultan Abdülaziz, Osmanlı donanmasını güçlendirmek için ciddi yatırımlar yapmıştır. İngiltere'ye sipariş edilen gemilere alternatif olarak İstanbul, İzmir, Gemlik gibi tersanelerde yapımı tamamlanan gemiler sayesinde, dünyada deniz gücü bakımından Osmanlı donanması ikinci sıraya yükselmiştir⁶⁴. 1867 yılında donanmanın ihtiyacı olan ticari ve sınaî gemilerin inşa ve tamir işlerini düzenlemek üzere *Bahriye Nezareti* kurulmuş ve Kaptan-ı Deryaların ise yalnızca askeri işlere odaklanması esasları kabul edilmiştir⁶⁵.

Sultan II. Abdülhamit döneminde donanma yeniden yapılandırılmış, 93 Harbi sırasında Osmanlı filosu Akdeniz ve Karadeniz olarak ikiye ayırmıştır⁶⁶. Bu dönemde *Donanma Layihası* adı altında donanmanın eksiklerini ve ihtiyaçlarını tespit etmeye yönelik raporlar hazırlanmış, belirlenen açıkların ise büyük ölçüde ithalat yoluyla giderilmeye

⁶⁰ Karal, 1941: 204.

⁶¹ Ünver, 2013: 33.

⁶² Demir, 2015: 35.

⁶³ Gencer, 2001: 136.

⁶⁴ Işın, 2004: 289.

⁶⁵ Demir, 2015: 34.

⁶⁶ Demir, 2015: 146.

çalışıldığı görülmektedir. Nitekim *Abdülhamid* ve *Abdülmecid* adlı iki denizaltı alınarak, bedelleri Hazine-i Hassa'dan karşılanmıştır. Ayrıca ABD'den *Mecidiye*, İngiltere'den *Hamidiye*, İtalya'dan *Drama* ve Fransa'dan çeşitli savaş gemiler sipariş edilmiştir⁶⁷.

Bu dönemin trajik olaylarından biri, *Ertuğrul Faciası*dır. Dış ilişkileri güçlendirmek adına Abdülhamid'in emri üzerine Japon İmparatoru'na hediye götürmek maksadıyla denize açılan Ertuğrul Firkateyni, geri dönüş esnasında şiddetli fırtına sonucu batmıştır⁶⁸. Bu olay, Osmanlı donanma tarihinde acı bir hatıra olarak hafızalarda yer etmiştir.

Osmanlı'nın son döneminde, donanmanın zayıflığını gidermek amacıyla hayırseverlerden toplanan yardımlarla *Donanma Cemiyeti* kurulmuşsa da bu çaba yetersiz kalmıştır⁶⁹. Bu bağlamda Osmanlı donanması pasif bir konuma düşmüştür. Trablusgarp Savaşı sırasında İtalya'ya karşı etkili bir deniz gücü gösterilememiş, Balkan Savaşları'nda başarısız olunmuş ve İtilaf Devletlerinin Çanakkale'ye ilerleyişi durdurulamamıştır. Bu süreçte Almanya'dan temin edilen *Goeben* ve *Breslau* adlı gemilerle Osmanlı, I. Dünya Savaşı'na katılmış ve Rus limanları bombalanmıştır⁷⁰.

Osmanlı donanmasının son büyük başarısı, olan Çanakkale Savaşı sırasında *Nusret Mayın Gemisi*'nin döşediği mayınlar sayesinde İngiliz ve Fransız gemileri batırılmış ve böylece savaşın seyri değiştirilmiştir. Bu başarı, donanmanın yetersizliğine rağmen ordunun stratejik savaş planlamasının ve fedakârlığının sembolü olmuştur.

1.2. Osmanlı Donanmasında Kullanılan Gemi Tipleri

1453 yılına kadar Osmanlı deniz gücünün ortaya çıkış süreci hakkında farklı görüşler ileri sürülmüştür. Avrupalı araştırmacılar, erken dönem Osmanlı denizciliğinin sistematik bir donanma tesisinden ziyade korsan vasıflı kişi ve grupların güçlerinden istifade ederek geliştirdiğini öne sürerken, Fleet, Osmanlıların bu dönemde köklü bir donanma gücüne sahip olduğunu iddia etmektedir⁷¹.

Osmanlı denizcilik faaliyetlerinin başlangıcı kabul edilen 1308 yılında, Emir Ali tarafından fethedilen İmralı Adası sayesinde Bizans ile Bursa arasındaki deniz ulaşımı kontrol altına alınmıştır. Münecimbaşı Tarihi'ne göre, Süleyman Paşa'nın Rumeli'ye geçişinde yay kırımlarından bağlanmış ağaç kütüklerinden yapılmış sallardan istifade edilmiştir⁷². Bu erken dönemde mühim bir unsur olarak karşımıza çıkan Karamürsel gemisi, Furtenbach tarafından

⁶⁷ Sancar, 2006: 250.

⁶⁸ Dabağyan, 2016: 249.

⁶⁹ Aysal, 2017: 3.

⁷⁰ Demir, 2015: 51.

⁷¹ Özbaran, 2009: 96.

⁷² Münecimbaşı, 1678: 94.

on sekiz-yirmi top taşıyan ve altmış silahlı savaşçı barındıran, son derece tehlikeli bir savaş gemisi olarak tanımlanmıştır⁷³. Bu veriler, Osmanlı donanmasının kuruluş döneminde pragmatik amaçlı deniz ulaşım araçlarını edinme veya inşa etme eğiliminde olduğunu göstermektedir.

Yıldırım Bayezid döneminde düzenlenen Ege Adaları seferlerinde görev yapan altmış parçalık donanma, daha sonraki Osmanlı deniz gücünün altyapısını oluşturan ilk büyük filo hareketidir⁷⁴. Bu dönemde Çalı Bey komutasındaki Osmanlı donanması Ege Adaları'na akınlar düzenlerken, Loredano idaresindeki on kadirgadan oluşan Venedik donanması Marmara Adası civarında Osmanlı kuvvetlerine karşı üstünlük sağlanmıştır⁷⁵. Bu üstünlük sadece gemilerin nitelik yönünden üstün olmaları değil aynı zamanda Osmanlı mürettebatının tecrübesizliğinden de kaynaklandığı anlaşılmaktadır⁷⁶.

Denizci beyliklerden Osmanlı'ya geçen küçük çektirilerin yetersizliğini fark eden II. Murad, Gelibolu Tersanesi'nde üç yelkenli kadirga ile çeşitli savaş gemilerinin inşa edilmesi yönünde emir vermiştir⁷⁷. Dönemin vakanüvislerini ve Venedik arşivlerini inceleyen Vatin, Türk denizcilerinin genellikle maliyet, teknik imkânlar ve stratejik ihtiyaçlar nedeniyle hafif çektirileri tercih ettiğini belirtmektedir⁷⁸. Ancak yaklaşık yirmi yıl süresince yaşanan gelişmeler, daha büyük ve donanımlı gemilerin kullanılmasını zorunlu hâle getirmiştir.

Kadirgalar, küçük çektirilerin düşman gemileriyle baş edememesi üzerine Osmanlı donanmasının bel kemiğini teşkil edecek şekilde geliştirilmiştir. Barbaro'nun verdiği bilgilere göre, Osmanlı donanması yüz kırk beş gemiden on ikisi ise tam donanımlı kadirga, yetmiş iki ile seksene yakını da fusta, parenderia ve birgantilerden oluşmaktaydı⁷⁹. Doukas'a göre ise, Fatih Sultan Mehmed'in karadan yürüttüğü gemilerden ikisi kürekli olup, denizden getirilenlerin sayısı seksen civarındaydı; ancak üç dizi kürekli gemiler bu sayıya dâhil değildi⁸⁰.

Osmanlı Devleti, özellikle *Georgio de Tragurio* örneğinde olduğu gibi, bazı Venedikli gemi yapım ustalarını kendi donanmasına katmayı başarmış ve bu şekilde Batılı denizcilik teknolojilerinden ve tecrübelerinden faydalanmıştır⁸¹. XVI. yüzyılın sonlarına gelindiğinde, Osmanlı donanması özellikle Venedik başta olmak üzere Batı'nın deniz gücünü örnek alarak kendi teknolojisini geliştirmiş ve Akdeniz'de hâkimiyet kurarak gemi türlerini

⁷³ Poole, 1890: 233.

⁷⁴ Tezel, 1973: 63.

⁷⁵ Uzunçarşılı, 1988: 391.

⁷⁶ Pryor, 2004: 172.

⁷⁷ Taneri, 1981: 330.

⁷⁸ Vatin, 2000: 87.

⁷⁹ Barbaro, 2001: 31.

⁸⁰ Doukas, 2008: 239.

⁸¹ Fleet, 2016: 196.

çeşitlendirmiştir. Bununla birlikte, bu dönemdeki gelişmelere rağmen donanmanın mali kaynaklarının daralması ve yelkenlilere geçişte yaşadığı uyum sıkıntıları gelecekteki sorunların habercisi olmuştur. Dolayısıyla bu dönem, bir yandan gemi tipleri bakımından çeşitlenmenin ve deniz gücünün zirveye ulaştığı, diğer yandan da ilerleyen yüzyıllarda derinleşecek olan sıkıntıların ilk işaretlerinin belirttiği bir safha olarak değerlendirilebilir.

XV. ve XVI. yüzyıllarda Osmanlı donanmasında kadırgalar ön planda olmasına rağmen, kalyon tipi gemiler daha sonraki dönemlerde önemli bir yer tutmuştur. Her ne kadar kalyon denildiğinde çok katlı, yalnızca yelkenle hareket eden büyük savaş gemileri akla gelse de bu gemilerin ilk aşamada prototipleri hem kürek hem de yelkenle hareket eden, büyütülmüş kadırgalar şeklindeydi. Currey, kalyonu kürekli donanma ile yelkenli donanma arasında bir geçiş tipi olarak tanımlamakta ve bu gemileri “büyütülmüş kadırga” olarak nitelendirmektedir⁸².

XVII. yüzyıldan itibaren Osmanlı filosundaki yelkenli savaş gemilerini tanımlayan kalyonlar donanmada kalıcı hale gelmiş ve buharlı gemilerin ortaya çıktığı döneme kadar kullanılmıştır. Bu bağlamda Osmanlı gemi teknolojisinin tarihsel gelişimi üç ana dönemde incelenebilir: kuruluştan XVII. yüzyıla kadar kürekli gemiler dönemi, XVII-XIX. yüzyıllar arasında yelkenli gemiler dönemi ve XIX. yüzyıldan imparatorluğun sonuna kadar buharlı gemiler dönemi.

Bu bağlamda, çalışmamızda ele aldığımız kürek ve kürekçi temini konularının daha sağlıklı anlaşılması adına, Osmanlı donanmasının temelini oluşturan kürekli gemilerin yapısını ve işlevini incelemek faydalı olacaktır.

1.2.1. Kürekli Gemiler

Denizcilik tarihinin ilk evrelerinden itibaren, uzun bir süre boyunca devletlerin deniz kuvveti ihtiyaçlarını karşılayan en önemli araçlardan biri kürekli gemiler olmuştur. Bu gemilerin yaygın şekilde tercih edilmesinin temel nedenleri arasında; büyük yük taşıma kapasiteleri, kürekçi sayısının fazla olması, nispeten düşük maliyetleri ve manevra kabiliyetlerinin yüksek oluşu gibi etkenler sayılabilir. Stratejik açıdan değerlendirildiğinde ise savaş esnasında dayanaklı yapıları sayesinde düşman gemilerini sıkıştırmada etkin rol oynamaları önemli bir tercih sebebi olmuştur.

Osmanlı denizcilik tarihinde kürekli gemilerin önem kazandığı bir diğer dönem Barbaros Hayreddin Paşa'nın Osmanlı bahriyesi içinde aktif rol aldığı süreçtir. Barbaros'un bilgi birikimi ve diğer denizci devletleri yakından gözlemlemesi sayesinde Osmanlı bahriye

⁸² Currey, 2007: 237.

teşkilatında kayda değer gelişmeler yaşanmıştır. Kürekli gemilerin, deniz savaşlarında en etkili savaş araçları olduğuna inanan Barbaros Hayreddin Paşa, kendi döneminde bu gemi türlerini donanmanın temel unsuru haline getirmiş ve yaygınlaştırmıştır.

Osmanlı kürekli gemileri, imparatorluğun kuruluş döneminden XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar donanmanın belkemiğini oluşturmuştur. Her ne kadar 1571 İnebahtı Deniz Muharebesi sonrası denizcilik teknolojisinde yelkenli gemiler çağı başlamışsa da, Osmanlı Devleti bu dönüşümü ancak daha sonraki yıllarda gerçekleştirebilmiştir.

Kürekli gemilerde hareket, insan gücüne dayalı bir sistemle sağlanmaktadır. Bu sistemin temelini oluşturan teknik ise, Antik Çağ'dan XVI. yüzyıla kadar kullanılan ve İtalyanca *alla sensile* olarak adlandırılan bir yöntemdir. Bu yöntemde, üç kişi yan yana oturarak, yaklaşık on metre uzunluğunda ve elli kilogram ağırlığında olan kürekleri çekmekteydi. Ancak zamanla gemi hareket kabiliyetinin artırılması ihtiyacı doğrultusunda, Venedikler tarafından geliştirilen yeni bir yöntem olan *a scaloccio* sistemine geçiş sağlanmıştır. Bu yöntemde, üç ayrı kürekçi, üç ayrı kürek çekmek yerine, aynı anda on iki- on üç metre uzunluğunda ve yüz-iki yüz kilo ağırlığında tek bir küreği birlikte çekmektedir. Böylece kadırgaların hem hareket kabiliyeti artmış, hem de fiziksel gücün kullanımı daha verimli hale getirilmiştir. XVI. yüzyılda bu teknik *a terzarola* adıyla anılmaya başlanmıştır⁸³.

Osmanlı donanmasında hem kürekle hem de yelkenle hareket ettirilebilen ve uzun süre kullanılan bir gemi türü ise *çektiri* olarak adlandırılmıştır⁸⁴. Çektiriler, çok yönlü hareket kabiliyeti ile donanmanın önemli bir parçası olmuş, özellikle savaş ve lojistik faaliyetlerde sıklıkla tercih edilmiştir.

Kürekli gemiler kendi içerisinde donanma gemileri ve ince donanma gemileri olmak üzere iki ana kategoriye ayrılmaktadır. Bu gemi türleri aşağıdaki şekilde sınıflandırılmaktadır.

1.2.1.1. Büyük Donanma Gemileri

Avrupa kaynaklarında *gali* ve *galer*, Osmanlı kaynaklarında ise “yüzen gemi” olarak tabir edilen *kadırga*, Osmanlı donanmasının XVII. yüzyılın sonlarına kadar muharebe sahasında en çok tercih edilen gemi türüdür⁸⁵. Bu gemiler, Eski Yunan, Roma ve Bizans gibi uygarlıklar ile Osmanlı öncesinde Marmara ve Ege kıyılarında faaliyette bulunan denizci beyliklerce de kullanılmıştır⁸⁶. Osmanlı donanmasında kadırgaların tercih edilme nedenleri; dar ve alçak yapılarından dolayı hızlı hareket etmelerinin yanı sıra hem kürek hem de yelkenle seyir kabiliyetine sahip olmalarıydı.

⁸³ Panzac, 2018. 57-58.

⁸⁴ Turna ve Pirim, 2015: 120.

⁸⁵ Bostan, 2017: 124.

⁸⁶ Bostan, 2009: 329.

Kadırgalar, yaklaşık kırk bir-kırk iki metre uzunluğunda⁸⁷, yirmi beş oturaklı olup her bir kürekte dört-beş kürekçi bulunmaktaydı⁸⁸. Kâtip Çelebi, Tuhfetül Kibar adlı eserinde, ideal kadırganın tanımlamasını yaparken; kadırganın ne kadar uzun olursa o kadar iyi hareket ettiğini, genişliğinin ise kıçta on sekiz, başta on bir karış, kuşakta altı karış civarında olduğunu belirtmektedir⁸⁹.

Kadırgaları mürettebat bakımından ele almak gerekir ise her kadırgada bir reis, bir odabaşı, yirmi alatçı, iki dümenci, bir yelkenci, iki kürek yontucu, iki kalafatçı ve iki neccar görev yapmaktaydı. Ayrıca otuz beş nefer, yüz doksan altı kürekçi ve yüz cenkçiden oluşan yaklaşık üç yüz kişilik bir kadro yer almaktaydı⁹⁰. Kadırgalar, *zalaka* ve *bey kadırgaları* şeklinde iki sınıfa ayrılmıştır⁹¹. Ancak XVII. yüzyıldan itibaren kalyonların kullanılmaya başlanmasıyla kadırgalar önemini kaybetmiştir.

Kadırgadan küçük olan, otuz iki-otuz altı metre uzunluğunda ve on dokuz-yirmi dört oturaklı hafif muharebe gemisi olan *kalyata (galiotta)*⁹², Osmanlı belgelerinde *kalyete* ya da *kalyat* olarak geçmektedir⁹³. Baş kısmında bir top bulunan ve yaklaşık iki yüz yirmi savaşçı barındıran kalyatalar, genellikle düşman gemilerini takip etmek amacı ile kullanılmıştır. Bu gemiler XIII. yüzyılda özel şahıslar adına inşa edilirken, XV. yüzyıldan itibaren Osmanlı donanmasında yaygın bir şekilde kullanılmaktaydı⁹⁴.

Kadırgalardan büyük ancak mavnalardan daha alçak olan *baştarda*, Osmanlı donanmasında üst rütbeli denizciler tarafından kullanılan ikinci derecede önemli bir savaş gemisidir⁹⁵. Kırk üç-elli beş metre uzunluğunda, yirmi altı-otuz altı oturaklı⁹⁶, her kürekte beş-yedi kürekçi görev yapmaktaydı⁹⁷. İlk olarak ne zaman kullanıldığına ilişkin kesin bir bilgiye ulaşılamamakla beraber, Kanuni Sultan Süleyman'ın Rodos Seferi'ne otuz beş baştarda ile katıldığı bilinmektedir⁹⁸. Boyutlarına göre baştardalar; *paşa baştardası*, *orta baştarda* ve *hünkâr baştardası* olmak üzere üç sınıfa ayrılmaktadır⁹⁹. Baştardalarda görev yapan mürettebat sayısı ise yaklaşık sekiz yüz kişidir¹⁰⁰.

⁸⁷ Çelebi, 2018: 231.

⁸⁸ Uzunçarşılı, 2020: 461.

⁸⁹ Çelebi, 2018: 232.

⁹⁰ Çelebi, 2018: 232- 233.

⁹¹ Bostan, 1996: 14.

⁹² Bostan, 2017: 136.

⁹³ Uzunçarşılı, 2020: 460.

⁹⁴ Beydiz, 2008: 46.

⁹⁵ Bostan, 2017: 116.

⁹⁶ Çelebi, 2018: 231.

⁹⁷ Bostan, 2018: 35.

⁹⁸ Bostan, 2009: 327.

⁹⁹ Bostan, 1996: 13.

¹⁰⁰ Çelebi, 2018: 232.

Osmanlı kaynaklarında “firkate” olarak geçen bu gemi türü, Avrupa literatüründe *Frigata*, *Fregate*, *Frigat* gibi adlarla anılan, kürekli ve daha küçük ebatlarda inşa edilen bir savaş gemisidir. Kürekli gemiler içerisinde en küçük yapıya sahip olan firkateler, genellikle uzun ve dar yapıları sayesinde hızlı ve manevra kabiliyeti yüksek teknelerdir. On-on yedi oturak olup¹⁰¹, her kürekte üç kürekçi görev yapmaktaydı¹⁰². Hem kürek hem de yelkenle hareket edebilen bu gemiler, daha çok nehirlerde haberleşme amacıyla kullanılmıştır¹⁰³.

XVIII. yüzyıl başlarında özellikle Tuna Nehri üzerinde Osmanlı donanmasına bağlı olarak faaliyet gösteren toplam otuz üç firkate tespit edilmiştir¹⁰⁴. Bu sayı beşi büyük, yirmi sekizi ise küçük sınıftan oluşan firkatelerdi¹⁰⁵. Savaş dönemlerinde bu gemilere seksen ila yüz arası levend yerleştirilerek hem ulaşım amaçlı hem de savaşlarda aktif görev almaları sağlanmıştır¹⁰⁶.

Osmanlı donanmasında XV. yüzyıldan itibaren kullanılmaya başlanan *mavna*; genişlik bakımından baştardalardan daha büyük ancak uzunluk bakımından daha kısa olan hem savaş hem nakliye amacıyla kullanılan bir gemi türüdür¹⁰⁷. İki-üç direkli, iki katlı, yaklaşık kırk dokuz metre uzunluğunda ve yirmi altı oturaklı¹⁰⁸ ve her kürekte beş ila yedi kürekçi yer alır¹⁰⁹. Mavnalarda bir reis, dört dümenci, bir odabaşı, otuz topçu ve yirmi dört top olmak üzere toplamda altı yüz kişilik mürettebat mevcuttur¹¹⁰. Mavna, hem kelime kökeni hem de yapısal özellikleri bakımından Osmanlı donanmasındaki Batı menşeli olmayan tek gemi türü olarak dikkat çekmektedir¹¹¹.

Osmanlı donanmasında yer alan *pergende*, Batı’da *brigantin* olarak bilinen gemi türünün karşılığıdır. On sekiz-on dokuz oturaklı olup hem kürek hem de yelkenle hareket edebilen bu gemiler, savaş gemisi olarak kullanılmıştır¹¹². Uzunlukları konusunda kaynaklar farklı rakamlar vermektedir. Örneğin İsmail Hakkı Uzunçarşılı’ya göre otuz üç-kırk metre¹¹³, İdris Bostan’a göre ise yirmi beş-otuz arasında değişmektedir¹¹⁴. Genellikle kısa mesafeli muharebelerde ve sürat gerektiren görevlerde kullanılmıştır.

¹⁰¹ Çelebi, 2018: 231.

¹⁰² Bostan, 2018: 132.

¹⁰³ Uzunçarşılı, 2020: 459.

¹⁰⁴ Beydiz, 2008: 45.

¹⁰⁵ Bostan, 2017: 139.

¹⁰⁶ Bostan, 1996: 14.

¹⁰⁷ Bostan, 2018: 137.

¹⁰⁸ Çelebi, 2018: 231.

¹⁰⁹ Bostan, 2009: 331.

¹¹⁰ Çelebi, 2018: 232.

¹¹¹ Bostan, 2017: 135.

¹¹² Çelebi, 2018: 231.

¹¹³ Uzunçarşılı, 2020: 460.

¹¹⁴ Bostan, 1996: 13.

1.2.1.2. İnce Donanma Gemileri

Osmanlı denizcilik tarihinde, özellikle nehirlerde ve aynı zamanda büyük donanma gemilerinin maiyetinde faaliyet gösteren küçük ölçekli gemiler “ince donanma gemileri” olarak adlandırılmaktadır. Bu gemiler nakliyat, güvenlik, haberleşme ve savaş gibi çok geniş amaçlı kullanım işlevine sahiptir. Aşağıda, Osmanlı donanmasında yer alan başlıca ince donanma gemileri nitelikleri ve kullanım alanlarına göre ayrıntılı olarak ele alınmıştır.

Bu gemiler arasında öncelikle, düşman donanmasından ele geçirilerek sancak altında Osmanlı limanlarına getirilen ve *aktarma* olarak adlandırılan ganimet gemileri yer almaktadır. Aktarmalar, özellikle Tuna Nehri kıyılarında güvenlik, muhafaza ve nakliyat amacıyla kullanılan kürekli nehir gemileridir¹¹⁵. Savaş zamanlarında aslında lojistik destek sağlamak amacıyla kullanılan bu gemilere, esas olarak taşımacılık işlevi nedeniyle aktarma adı verilmiştir¹¹⁶. XVII yüzyılda bir aktarma gemisinin tamirinde yirmi beş neccar ve otuz beş kalafatçı görev yapmış; bu hizmet karşılığında Mehmed Reis tarafından dört bin dört yüz altmış beş akçe ödeme yapılmıştır.

Osmanlı donanmasının ilk gemilerinden biri olan *Karamürsel*, Bizans ve Venedik gemilerinden ilham alınarak tasarlanmıştır¹¹⁷. İsmi, ilk Osmanlı derya beyi olarak kabul edilen Karamürsel Bey’in ele geçirdiği Bizans kasabası *Prainetos* (bugünkü Karamürsel) limanında inşa edilmesinden almaktadır¹¹⁸. Başta direği bir buçuk metre, yelkeni sivri ve üçgen olan, güvertesi bulunmayan küçük bir tekne olan Karamürsel, zamanla geliştirilmiş ve ticari\lojistik amaçlarla kullanılmaya başlanmıştır¹¹⁹. Özellikle İstanbul ve Marmara sahillerinde yük taşımacılığında bu gemi tipi yaygın olarak kullanılmıştır¹²⁰.

Başta Tuna olmak üzere Fırat ve Dicle gibi büyük nehirlerde faaliyet gösteren *üstüaçık*, başlangıçta savaş amaçlı kullanılmışsa da zamanla ticari taşımacılıkta, özellikle buğday ve un nakliyesinde tercih edilmiştir¹²¹. Nitekim Tuna İskelesi’nden Ruscuk, Zıstovi ve Belgrad gibi kasabalara malzeme taşımada önemli rol üstlenmiştir¹²². Bu gemilerin altı düz olup, bünyesinde bir dümenci ve sekiz kürekçiden oluşan bir mürettebat bulunmaktaydı¹²³.

Karadeniz Bölgesi’nde, özellikle Batı Karadeniz’de kullanılan *kütük* tipi gemiler, sığ sularda tercih edilmiştir¹²⁴. Genellikle odun ve çeşitli malzemelerin taşımada kullanılan bu

¹¹⁵ Uzunçarşılı, 2020: 456.

¹¹⁶ Bostan, 2018: 140.

¹¹⁷ Beydiz, 2008: 49.

¹¹⁸ Bostan, 2017: 142.

¹¹⁹ Bostan, 2018:137.

¹²⁰ Çelebi, 2018: 252.

¹²¹ Bostan, 2017: 150.

¹²² Beydiz, 2008: 50.

¹²³ Bostan, 1996: 14.

¹²⁴ Uzunçarşılı, 2020: 457.

gemiler, zaman zaman nehir yataklarındaki madenlerin çıkarılması amacıyla kullanılmıştır. Osmanlı Devleti tarafından çoğunlukla kömür çıkarmak için tercih edilmiştir¹²⁵.

Ön kısmının kanca formunda olması nedeniyle *kancabaş* olarak adlandırılan gemi türü, sığ sularda kullanılan hafif donanma gemilerinden bir başkasıdır¹²⁶. XVIII. yüzyıl başlarında sahil ve nehir kenarlarında eşya, asker ve mühimmat taşımak amacıyla yaygın biçimde kullanılmıştır¹²⁷. Savaş dönemlerinde nehirlerde yan yana dizilerek köprü işlevi de görmüştür. Genellikle on iki ila on üç oturaklı ve yirmi sekiz-otuz kişilik bir mürettebatı bulunmaktaydı¹²⁸.

Düz ve geniş tabanlı yapısıyla *Şayka*, bir savaş gemisi olarak öne çıkmaktadır. Özellikle Özi, Dinyeper, Tuna ve Karadeniz’de yaygın bir şekilde kullanılmıştır¹²⁹. Osmanlı Devleti dışında Don Kazakları tarafından da kullanılan şaykalar¹³⁰, hafif malzemedен imal edilerek suya batmama özelliğiyle dikkat çekmiştir. Tuna tersanesinde inşa edilen bu gemilerin XVIII. yüzyıla kadar kullanımı devam ettirmiştir.

Kürekli ince donanma gemilerinden biri olan *işkanpoye*, *işkampaviye*¹³¹, Tuna kıyılarında askeri teçhizatın taşınmasında kullanılmış ise de daha çok haberleşme amacıyla bu tip gemilere başvurulmuştur¹³². Genellikle üstü açık olan bu gemiler, sekiz kürekçi barındırmakta ve farklı boyutlarda inşa edilmiştir¹³³. Günümüzde dahi Türk Silahlı Kuvvetleri tarafından malzeme ve personel taşımada kullanılmaktadır¹³⁴.

Çekelve ya da diğer adıyla *celbe*, büyük Osmanlı gemileri arasında yer almakta, hızlı hareket edebilen ve zahire taşıyan iki kısa direkli, yelkenli bir yük gemisidir. Genellikle on beş metre uzunluğa sahip, on-on üç oturaklı bir yapıda olup, Kızıldeniz’de küçük çaplı kereste nakliyatında ve meyve taşımacılığında kullanılmıştır¹³⁵.

Firkate türü gemilerden daha küçük boyutta olan *kırlangıç*, iletişim amaçlı kullanılan bir gemi türüdür¹³⁶. Savaş dönemlerinde ve karakol hizmetlerinde kullanılmış, aynı zamanda tüccarlar tarafından da tercih edilen versiyonları mevcuttur. Ortalama yüz kişilik bir mürettebata sahip olup aralarında, bir süvari, iki reis, ağa, hoca, badbani, vekilharç ve yirmi

¹²⁵ Beydiz, 2008: 57.

¹²⁶ Bostan, 2018: 141.

¹²⁷ Bostan, 1996: 14.

¹²⁸ Demir, 2015: 83.

¹²⁹ Bostan, 2009: 334.

¹³⁰ Bostan, 1996: 14.

¹³¹ Bostan, 2017: 151.

¹³² Uzunçarşılı, 2020: 458.

¹³³ Bostan, 2018: 139.

¹³⁴ Beydiz, 2008: 49-50.

¹³⁵ Bostan, 1996: 14.

¹³⁶ Bostan, 1996: 14.

beş zabıt mevcuttur¹³⁷. Hem kürekli hem de yelkenli yapısında on ila on yedi oturak barındırmaktadır¹³⁸.

Şahur, Tuna, Fırat ve Nil nehirlerinde kullanılan, arka kısmı sivri ve kısa kürekli bir gemidir¹³⁹. Nil’de kullanılanları kare yelkenli, diğer bölgelerde kullanılanlar ise Latin yelkenlidir¹⁴⁰. Ticari amaçlarla, özellikle insan, eşya ve hayvan taşımacılığı için tercih edilmiştir.

Tombaz veya *tonbaz*, düz tabanlı ve güvertesiz, iki demirli ve kürekli yapıya sahip nehir kayıklardır. Muharebelerde ön taraflarına yerleştirilen toprakla hücum görevinde bulunmuş, ayrıca asker geçişlerinde kullanılmıştır. XVII. yüzyıldan sonra daha çok geçiş noktalarında köprü vazifesi görmüştür¹⁴¹.

Brolık büyük gemilerin ulaşamadığı sığ alanlara girerek, düşmanla mücadele eden hafif donanma gemisidir. Nakliyat amacıyla da kullanılan bu gemilerde sınırlı sayıda (7 levend) personel görev yapmaktaydı¹⁴².

Gırab, iki direkli, uzun ve sivri başlı kadirge tipi ağır ticaret gemisidir. Basra, Umman ve Dicle sularında kullanılmış, yüksek yapısıyla askeri amaçlara da hizmet etmiştir¹⁴³. Yelkenli ve kürekli olarak hareket edebilmekteydi.

Fatih Sultan Mehmed döneminde, Kefe’nin fethi için hazırlıklar sırasında at taşımak amacıyla geliştirilen *at gemileri* rampalı baş ve kık bölümleriyle hayvanların düşmesini önleyecek şekilde tasarlanmıştır¹⁴⁴. Bu gemiler aynı zamanda İstanbul-Üsküdar ile Lâpseki-Gelibolu-Çardak arası askeri mühimmat taşımacılığında da kullanılmıştır¹⁴⁵.

Filuka, çoğunlukla kürekli, zaman zaman yelkenli olarak kullanılan, güvertesiz ve ahşap malzemeden imal edilen küçük gemilerdir. Donanma personelinin karaya taşınması ve lojistik bağlantısının sağlanması görevini üstlenmişlerdir. Oturak sayılarına göre üç çifte, beş çifte ve yedi çifte olarak sınıflandırılmıştır¹⁴⁶.

Limanlarda insan taşıma ve gezdirme amaçlı kullanılan *sandallar* ise yedi ila on iki kürekli olarak inşa edilmiş olup hem bireyler hem de donanma tarafından kullanılmıştır¹⁴⁷.

Osmanlı donanmasında kullanılan diğer ince donanma gemiler arasında; Tuna ve Fırat’ta ticari nakliyatta kullanılan *çamlıca*, hafif yelkenli gemilerden *palaşkerme* ve *varna*¹⁴⁸.

¹³⁷ Uzunçarşılı, 2020: 459.

¹³⁸ Demir, 2015: 76.

¹³⁹ Bostan, 2017: 147.

¹⁴⁰ Beydiz, 2008: 52.

¹⁴¹ Bostan, 2009: 334.

¹⁴² Uzunçarşılı, 2020: 456.

¹⁴³ Uzunçarşılı, 2020: 461.

¹⁴⁴ Bostan, 2018: 142.

¹⁴⁵ Beydiz, 2008: 51-52.

¹⁴⁶ Beydiz, 2008: 54.

¹⁴⁷ Demir, 2015: 84.

Nehir kenarlarında bulunan, top çeken *çete kayığı*, ırmaklarda yaygın olarak kullanılan *celiyye*¹⁴⁹, hızlı manevra kabiliyetine sahip *uçurma*¹⁵⁰, Tuna'da son kullanılan zırhlı savaş gemisi *monitör*, üç direkli büyük gemi türü *navi*¹⁵¹, İstanbul ve çevresinde gezinti amacıyla kullanılan *piyade*. Gemilerin su ihtiyacını karşılamak amacıyla kullanılan *su kayığı*, tersaneye malzeme taşıyan *top* ve *taş gemileri*, odun ve zahire taşıyan üç ambarlı *borozan gemisi*, nakliyat amaçlı kullanılan *geç gemisi*, Karadeniz'den Tersane-i Amire'ye bakır taşıyan *melekse* ve haberleşme amacıyla kullanılan *menzil* gemileri sayılabilir¹⁵².

1.2.2. Yelkenli Gemiler

XV. yüzyılda denizcilik tarihinde yaşanan değişim ve gelişimler, gemi teknolojisini derinden etkilemiştir. Bu dönemden Akdeniz'de farklı gemi türlerinin ortaya çıktığı görülmektedir. Özellikle savaş ve ticaret amacıyla kullanılan kürekli gemilere ek olarak yelkenli gemiler de denizcilik faaliyetlerinde yer almaya başlamıştır. Dönemin şartlarına uygun olarak alt kısmı kadirga, üst kısmı kalyon görünümünde olan hibrit gemi türleri geliştirilmiş ve hem kürek hem de yelkenle hareket edebilen tek gövdeli yapılar oluşturulmuştur¹⁵³. Aşağıda, Osmanlı donanmasında yer alan çeşitli yelkenli gemi türleri, tarihsel süreç ve işlevleri bağlamında ele alınacaktır.

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan XVI. yüzyıla kadar daha çok kürekli gemilerin tercih edildiği değinilmişti. Ancak sonraki yüzyıllarda siyasi, sosyal ve teknolojik gelişimlere ayak uydurmak adına yelkenli gemilere geçiş çabaları söz konusu oldu. Her ne kadar bu geçiş çabaları ilk etapta hızlı bir seyir gösterse de aslında donanma hem teçhizat hem de tecrübeli işgücü bakımından bu gelişime tam anlamıyla uyum sağlayamamıştı. Dolayısıyla Osmanlı Devleti, yelkenli gemilere hızlı bir geçiş yapamamış; bu süreç zamana yayılmıştır.

Pek çok tarihçi, Osmanlı donanmasının ilk kalyon inşasını 1580 yılında gerçekleştirdiğini ileri sürmektedir. Ancak mevcut kaynaklara geçiş süreci Fatih Sultan Mehmed dönemine kadar uzanmaktadır. Fatih, Venedik, Aragon ve Ceneviz donanmalarından esinlenerek, üç bin tonluk bir kalyonun inşasını emretmiş, fakat bu gemi denize indirildikten sonra batmıştı. II. Bayezid, Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman dönemlerinde Venedik *karakası*na benzeyen kalyonların yapımında başlanmışsa da bu girişimler kuvvetli rüzgâr nedeniyle terk edilmiştir¹⁵⁴.

¹⁴⁸ Bostan, 1996: 14.

¹⁴⁹ Uzunçarşılı, 2020: 457.

¹⁵⁰ Bostan, 1996: 14.

¹⁵¹ Beydiz, 2008: 59.

¹⁵² Demir, 2015: 83-84.

¹⁵³ Bostan, 2017: 153.

¹⁵⁴ Imber, 1980: 212.

XVII. yüzyıla gelindiğinde ise kürekli gemiler önemini yitirerek, yerini yelkenli gemilere bırakmıştır. Bu dönüşüm özellikle 1571 İnebahtı Deniz Muharebesi sonrası hız kazanmış ve kalyonlara geçiş süreci zaruri olarak başlamıştır. Bu tarih, Osmanlı donanma teknolojisi açısından kalyona geçişin miladı olarak nitelendirilebilir. Muharebe sonrası XIX. yüzyıldaki buharlı gemilere geçişe kadar yelkenli gemilerle faaliyet göstermiştir.

Kalyon, genel anlamda yelkenli gemileri tanımlamak için kullanılmakla birlikte, aslında üç direkli, yelkenli ve büyük muharebe gemisidir¹⁵⁵. XVI. yüzyılda nakliyat amacıyla kullanılan bu gemiler, Girit Muharebesi sonrası savaş gemisi olarak da kullanılmıştır¹⁵⁶. Osmanlı'da ilk defa II. Bayezid döneminde Kemal Reis tarafından yapılmış, Kanuni döneminde Venedik Seferi'nde aktif olarak kullanılmıştır. XVII. yüzyıldan itibaren kalyonlara isim verilmesi yaygınlaşmış, bu isimler bazen yaptıran kişinin adıyla (uzunçarşı kalyonu)¹⁵⁷, bazen reislerin adıyla, bazen de görünüşlerine ve bezemelerine göre (örneğin ejder başlı, beyaz at başlı, yılan başlı) verilmiştir¹⁵⁸.

Altı kısmı mavna, üstü kısmı kalyon görünümünde olan *göke*, hem kürek hem de yelkenle hareket eden bir çektiri sınıfı gemidir¹⁵⁹. İbn Kemal'in eserinden *barça* olarak anılmakla birlikte¹⁶⁰, Matrakçı¹⁶¹ ve Firdevsi¹⁶² gibi müelliflerin eserlerinde de benzer şekilde geçmektedir. Ancak Celalzade'nin¹⁶³ eserinde göke ve barça ayrı gemi türleri olarak ele alınmıştır. Osmanlı donanmasında yaygın olmayan bu gemiler, yirmi üç ila yirmi altı oturacağına sahip olup, her kürek yedi kişiyle çekilmekteydi¹⁶⁴.

Altı düz, iki veya üç direkli bir harp gemisi olan *barça*, XVI. yüzyılda hem savaş hem de nakliye amaçlı kullanılmıştır. XV. ila XVI. yüzyıl metinlerinde göke yerine kullanıldığı görülmüştür¹⁶⁵. 1527 yılında Galata Tersanesi'nde tamir edilen sekiz adet barça, donanmada artık yaygın bir gemi türü olarak kullanıldığını göstermektedir. Ayrıca Rodos Seferi'nde barçaların kullanıldığı, aynı zamanda muhafaza amacıyla donanmada iki adet barçanın kullanıldığı görülmektedir¹⁶⁶.

¹⁵⁵ Bostan, 2018: 145.

¹⁵⁶ Bostan, 2017: 156.

¹⁵⁷ Uzunçarşılı, 2020: 469-470.

¹⁵⁸ Bostan, 2017: 162.

¹⁵⁹ Çelebi, 2018: 231.

¹⁶⁰ Kemal, 1991: 184.

¹⁶¹ Matrakçı, vr 20a.

¹⁶² Kutb-name, 1997: 67.

¹⁶³ Celalzade, vr. 74b

¹⁶⁴ Demir, 2015: 91.

¹⁶⁵ Bostan, 2018: 147.

¹⁶⁶ Demir, 2015: 85.

Ağribar tek direkli ve yelkenli bir muharebe gemisidir. XV. yüzyılda içinde çeşitli topların bulunması, bu tip gemileri doğrudan savaş gemisi olarak işlevsel kılmıştır¹⁶⁷. Özellikle 1488 yılına ait kayıtlar, bu geminin bünyesinde üç şayka, dört büyük darbzen, altı baş topu ve on altı prangı olmak üzere totalde kırk beş top taşıdığını göstermektedir¹⁶⁸. XVI. yüzyıl başlarında Tersane-i Amirede nakliye amacıyla kullanılmıştır.

Üç direkli, tek ambara sahip, seri hareket kabiliyetine sahip olan *firkateyn*, bir tür küçük muharebe gemisidir¹⁶⁹. Bu gemilerin uzunluğu otuz dört ila kırk bir metre arasında olup¹⁷⁰, oturak sayısı ise on-on yedi civarındaydı¹⁷¹. XVIII. yüzyılda yaygınlaşmış, güvertesinde otuz ila yetmiş top taşıyabilmekteydi. Topu olmayan versiyonlarına “*meze-firkateyn*” denilmiştir¹⁷².

İspanyol, Portekiz ve Fransız donanmalarında yaygın görülen *karavele*, kökeni Kuzeybatı Afrika’ya kadar uzanan bir gemi türüdür. Bu gemiler üçgen yelkenli olup, hem yük hem savaş amaçlı kullanılmıştır¹⁷³. Aynı zamanda Akdeniz, Kızıldeniz ve Hint Okyanusu’ndaki Latin yelkenli karaveleler, ticari amaçla kullanılmaktaydı. Osmanlı’da ise XVIII. yüzyılda kullanılmaya başlanmıştır¹⁷⁴.

Savaş zamanlarında düşman gemilerini yakmak amacıyla kullanılan *ateş gemisi*, içinde patlayıcı ve yanıcı maddeler barındıran özel bir gemidir.¹⁷⁵ Bu gemdeki mürettebat, düşman gemisine yaklaşıncı sandala atlayarak bölgeden uzaklaşarak gemiyi ateşe verirdi¹⁷⁶. Ateş gemisi tehlikeli olmasının yanı sıra, kesin netice sağlayan bir düzeneğe sahipti.

Çalope veya şalope, iki direkli, küçük ve ambarı olmayan bir yelkenli gemidir¹⁷⁷. Özellikle haberleşme ve yedekleme amacıyla kullanılmıştır¹⁷⁸. Büyük ve küçük şeklinde iki gruba ayrılan şalopeler¹⁷⁹, bünyesinde bir reis, iki reis yardımcısı, bir yelkenci, bir kâtip, bir çavuş, bir kılavuz, beş humbaracı, yedi topçu ve kırk üç gemici olmak üzere toplamda altmış görevli bulunurdu¹⁸⁰.

Yelkenli gemi sınıfına ait, iki direkli, ambarı bulunmayan, tam serenli ve kabasorta armalı olan *brik*, yelkenli gemiler arasında en hızlı hareket eden muharebe gemilerinden

¹⁶⁷ Beydiz, 2008: 68.

¹⁶⁸ Bostan, 2005: 275.

¹⁶⁹ Bostan, 2017: 181.

¹⁷⁰ Bostan, 1996: 13.

¹⁷¹ Çelebi, 2018: 231.

¹⁷² Bostan, 2017: 182.

¹⁷³ Bostan, 2009: 338.

¹⁷⁴ Bostan, 2017: 180.

¹⁷⁵ Uzunçarşılı, 2020: 466.

¹⁷⁶ Bostan, 2017: 191.

¹⁷⁷ Bostan, 2017: 188.

¹⁷⁸ Bostan, 1996: 15.

¹⁷⁹ Bostan, 2005: 386.

¹⁸⁰ Uzunçarşılı, 2020: 466.

biridir. XVIII yüzyılda savaş gemisi olarak kullanılmasına rağmen, ilerleyen dönemlerde ticaret gemisi olarak da hizmet vermiştir. Mürettebat olarak dokuz reis ve vardıyan personeli, bir topçubaşı, üç sudegabo, sekiz zabıt, dört marangoz ve kalafatçı, yirmi gabyar ve yirmi beş gönüllü görev yapmaktaydı¹⁸¹.

Türkçeden türetilen ve *şıt*ye olarak da adlandırılan *şehitiye* ise yalnızca yelkenle hareket eden ve iki direğe sahip bir gemi türüdür¹⁸². Uskunadan büyük, ağrıbardan küçük olan bu gemiler, boyutlarına göre yirmi iki-yirmi sekiz metre ya da on yedi-yirmi metre uzunluğunda olabilmekteydi¹⁸³. Daha büyük örnekleri zaman zaman üç direkli olarak da inşa edilmiştir. Osmanlı donanmasında ilk kez XVIII. yüzyılda kullanılmaya başlanmış; Osmanlı bahriyesinin yanı sıra Venedik ve Rus donanmalarında da yer bulmuştur¹⁸⁴.

Kalyon sınıfına dâhil olan, iki ambara sahip bir muharebe gemisi olan *kapak* kalyonu, fırkateyn türü gemilere göre daha büyük yapıya sahiptir¹⁸⁵. Mürettebatı arasında topçu, reis, yelkenci, kâtip, vekilharç, çavuş, serdümen, marangoz, kalafatçı, imam, aşçı, kılavuz, varilci ve tabip yer almaktadır. Savaş zamanlarında mürettebat sayısı sekiz yüz ila bin arasında değişebilmekteydi¹⁸⁶.

Üç direkli bir yelkenli muharebe gemisi olan *korvetler*,¹⁸⁷ yirmi ila otuz top taşımakta olup uzunlukları yirmi beş-otuz iki metre arasında değişmektedir¹⁸⁸. Osmanlı donanmasında XVIII. yüzyılın sonlarından itibaren yaygın şekilde kullanılmaya başlamıştır. Başlangıçta Avrupa'dan temin edilen korvetler, daha sonra Tersane-i Amire'de de inşa edilmeye başlandı. Uzunlukları otuz metreye ulaşan ve seri hareket edebilen bu gemiler, aynı zamanda karakol görevi amacıyla da kullanılmıştır. XIX. yüzyılda bir korvetin mürettebatı, zabıt, gedikli, topçubaşı, sudegabu, filikacı, kalafatçı gibi çeşitli görevlerde bulunan toplam yüz yetmiş dört kişiden oluşmaktaydı¹⁸⁹. Aynı zamanda harp, ticaret ve bahriye mekteplerindeki askeri öğrencilerin eğitimi amacıyla da kullanılmakta idi¹⁹⁰.

Diğer yelkenli gemi türleri arasında; XVII. yüzyıldan itibaren Osmanlı donanmasında yer almaya başlayan ve muharebe sırasında erzak ve asker nakli amacıyla kullanılan, kırk-elli topa sahip bir harp gemisi olan *burtun* yer almaktadır¹⁹¹. İki direkli bir yelkenli gemi olan *uskuna*, yelkenli gemi evriminin en son aşamalarına kadar kullanımda kalmıştır. Tek direkli,

¹⁸¹ Uzunçarşılı, 2020: 466.

¹⁸² Bostan, 2017: 190.

¹⁸³ Uzunçarşılı, 2020: 467.

¹⁸⁴ Bostan, 2017: 190.

¹⁸⁵ Bostan, 2017: 184.

¹⁸⁶ Uzunçarşılı, 2020: 472.

¹⁸⁷ Uzunçarşılı, 2020: 468.

¹⁸⁸ Bostan, 2017: 185.

¹⁸⁹ Bostan, 2005: 373.

¹⁹⁰ Bostan, 1996: 13.

¹⁹¹ Bostan, 2017: 179.

ince yapılı, hafif ve kısa yelkenli gemi olan *kotra*, XVIII. yüzyıl Osmanlı donanmasına yardımcı olan *pink*, brikten daha küçük ve iki direkli hafif donanma gemisi *gulet* ve kalyon sınıfının en büyük örneklerinden olan *üç anbarlı*¹⁹². III. Selim adına inşa edilen *Selimiye* ile II. Mahmud adına yapılan *Mahmudiye* de bu gemi türleri arasında yer almaktadır¹⁹³.

¹⁹² Uzunçarşılı, 2020: 467- 473.

¹⁹³ Bostan, 2017: 177-178.

İKİNCİ BÖLÜM

KERESTE TEMİNİ VE KÜREK İMALATI

2.1. İnşa Malzemesi Olarak Kereste

İnsanlık tarihinde ulaşım, ticaret, taşıma ve balıkçılık gibi pek çok alanda kullanılan gemilerin kullanımları oldukça eski tarihlere dayanmaktadır. Süreçle birlikte ise doğal olarak gemiler, devletlerin denizlere hâkim olma mücadelesinde önemli rol oynadılar. Orta Çağ'dan itibaren ilerleme görülen denizlere hâkimiyet rekabetinin, gemi inşa teknolojisine de yansıdığını söylemek mümkündür. Nitekim günümüze değin farklı tipteki gemi türleri ve bu türlerle birlikte gemi inşa yöntemleri zamanla değişikliğe uğradı. Gemilerin evrimsel süreçlerinde inşa aşamasında yaşanan gelişim ve dönüşümün en önemli öğelerinin başında hız, dayanıklılık ve taşıma kapasitesi gibi unsurlar temel alınmıştır. Bu değişim ve dönüşüm peyderpey Osmanlı kadırgaları ve kalyonlarına da sirayet etmiş, gemilerin hızı, boyutu ve dayanıklılığı artırılmaya çalışılmıştır.

Osmanlı gemi teknolojisine bakıldığında, kuruluştan XIX. yüzyıla değin gemilerin inşasında ahşap, ana ve temel malzeme olarak önceliğini ve önemini korumuştur. Bu nedenle bir avantaj olarak Osmanlı ülkesinin çeşitlilik arzeden geniş ormanlık alanlar, donanma başta olmak üzere diğer alanlarda da etkin bir şekilde kullanılmış ve ormanlar, devletin politikalarına ve hukuk (özellikle toprak hukuku açısından) alanlarına dâhil edilmiştir. Özellikle donanma için miri gemi inşasında hammadde kerestenin temininden tersanelere nakledilip gemi ve alet edavatının imalatına kadar oldukça karmaşık organizasyon süreçlerini gerektirmesi bu alanda devletin belirli bir politika izlemesini gerektirmiştir.

Osmanlı tersane faaliyetlerinde sağlanan bu ahşap bolluğu ve çeşitliliği, dönemin güçlü denizci devletleri tarafından da dikkat çekici bulunmuştur. Venedikliler, Osmanlı tersanelerindeki üretim kapasitesini ve kaynak zenginliğini şu sözlerle ifade etmişlerdir: “Ne tahta ne de parası eksik Türk için tekneleri inşa etmek kolay olmaktadır”¹⁹⁴. Bu değerlendirme, Osmanlı İmparatorluğu'nun özellikle gemi yapımında ihtiyaç duyulan kereste temini ve mali kaynaklar bakımından sahip olduğu avantajlara işaret etmektedir.

Bu avantajlı durumu somutlaştırma adına, Osmanlı idaresi gerek donanmanın merkezi olan Tersane-i Amire'ye ve gerekse diğer gemi inşa tezgâhlarına, ülkenin farklı bölgelerindeki ormanlık alanlardan çeşitli tür ve ebatlarda kerestenin sevkiyatını sağlamıştır. Zira kereste, sadece yeni gemi inşaatında değil, aynı zamanda mevcut gemilerin onarımı ve

¹⁹⁴ Aydın, 2025: 222.

bakımı için vazgeçilmez bir hammadde. Ana yapı malzemesi olan kerestenin yanı sıra, inşaatın ilerleyen aşamalarında ihtiyaç duyulan diğer malzemeler arasında katran, kendir, zift, urgan, demir, tel, halat, bez, yelken bezi, yelken ipi, lenger, palamar, ispavlu, çivi ve üstüğü gibi pek çok malzeme yer almaktadır¹⁹⁵. Ancak bu yardımcı malzemeler, geminin ana iskeleti tamamlandıktan sonra devreye girildiğinden, inşaatın başlayabilmesi için öncelikli olarak kerestenin tedariki zorunlu hale gelmekteydi.

Değinildiği üzere geminin ana iskeleti ve direği, küreği, dümeni gibi birçok farklı aksamında kullanılan kerestenin farklı cins ağaçların kullanımını gerektirmekteydi. Dolayısıyla birden fazla alanda kullanılmasına binaen meşe, kayın, göknar ve karaağaç gibi farklı türden ağaçlar tercih edilmekte ve farklı cins kereste kullanılırdı¹⁹⁶.

Osmanlı donanmasında inşa edilen gemilerin omurga ve kaplama işlemlerinde kullanılan ağaç türleri, kalınlık, düz yapısı, kuruluğu gibi fiziksel özellikler dikkate alınarak seçilmekteydi. Gemilerde kullanılan keresteler, tedarik edildikleri bölgelere göre “*Rumeli-i kebir, taban-ı Şile, elvah-ı İznikmid*”, ağacın türlerine göre “*çam, bellut, vürdinar-ı çam, karaağaç, ıhlamur*” ve kullanıldığı gemi bölümlerine göre ise “*bodostama-i kadirga, eygü-i paşa, kemere-i kadirga*” gibi adlarla arşiv vesikalarında kayıt altına alınmıştır¹⁹⁷.

Gemilerin omurga bölümleri için “omurga-i çam-ı kebir” gibi özel nitelikli kereste tercih edilirken, baş ve kık kısmında kullanılan keresteler ise *bodostama-i ser kalyon* ve *bodostama-i kık* gibi adlarla anılmıştır¹⁹⁸. İç kısımlarda yer alan ve genellikle *koğuş* olarak ifade edilen yontulmuş uzun keresteler, arşiv vesikalarında *koğuş-ı çam, koğuş-ı kavak, taban-ı ıhlamur* şeklinde betimlenmekteydi¹⁹⁹. Bu durum, geminin farklı kısımlarında farklı ağaç türlerinin tercih edildiğini göstermektedir.

En dayanıklı kereste türü olan meşe, genellikle omurga, kaburga ve gövde bölümlerinde kullanılmıştır²⁰⁰. Seren ve sütunlarda çam kerestesi tercih edilirken, felenk yapımında gürgen ağacı kullanılmıştır. Bu seçimler, her ağacın farklı fiziksel ve dokusal özelliklerinden dolayı tercih edilmekteydi.

2.2. Kereste Kesiminin Yapıldığı Dönemler

Osmanlı İmparatorluğu’nda donanmanın sürekliliği ve etkinliği, yalnızca insan gücüne değil, aynı zamanda teknik altyapıya ve malzeme teminine dayanmaktaydı. Bu çerçevede,

¹⁹⁵ Bostan ve Özbaran, 2009: 122.

¹⁹⁶ Zorlu, 2014: 43.

¹⁹⁷ Bostan, 2018: 102.

¹⁹⁸ Vi An Lu, 2024: 122.

¹⁹⁹ Vi An Lu, 2024: 123.

²⁰⁰ Aydın, 2018: 36.

gemi yapımı ve onarım için gerekli olan hammaddelerin temini, devletin organize ettiği ve çoğunlukla taşrada uygulamaya konan stratejik bir süreci yansıtır. Özellikle kereste gibi doğal kaynakların temininde hem coğrafi hem de mevsimsel etkenler belirleyici olmuş, bu da gemi üretim takviminin belirli dönemlerde yoğunlaşmasına neden olmuştur. Aşağıda, bu bağlamda kereste kesiminin dönemsel özellikleri ele alınacaktır.

Gemi yapımında kullanılacak kerestelerin uygun miktarda özsuyu barındırması ve doğal kuruma sürecinden geçmesi amacıyla “mevsiminde” kesilmesi gerekmektedir²⁰¹. Osmanlı Devleti de diğer denizci Akdeniz devletleri gibi kereste kesimini genellikle kış mevsiminde gerçekleştirmiştir. Bu tercih, kış aylarında (vakt-i yanar) ağaçların su miktarını azaltmasından dolayı elde edilen kerestelerin daha dayanıklı olmasıyla ilişkilidir. Ayrıca kar örtüsünün ağaçların düşme esnasında zarar görmesini engellemesi ve kesilen ağaçların kar üzerinde sürüklenerek taşınmasının kolaylaşması, özellikle kış mevsimin tercih edilmesinde etkili olmuştur.²⁰²

Nitekim XVIII. yüzyıla ait ve Kocaeli Sancağı Beyi’ne gönderilen hükümde, kereste kesiminin kış mevsiminde gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır.²⁰³. Donanmanın genelde Nevruz’da (Mart ayı) sefere çıktığı dikkate alındığında, yeni gemi inşasına ve mevcut gemilerin onarım çalışmalarına sonbahar aylarında (Ekim-Kasım) başlanıp ve bu çalışmaların Nevruz’a kadar tamamlanması gerekmektedir. Özellikle ağaçların yeşil olmadığı, dolayısıyla daha kuru olduğu sonbahar ve kış ayları, kereste temini açısından daha uygun görülmüştür.

Kerestelerin hangi mevsimde kesildiğinden bağımsız olarak, yeterli süre kurutulmaları gemi inşası açısından elzemdir. Aksi takdirde, özsuyu kurumamış kerestelerin kullanılması durumunda, gemilerin sağlamlığı tehlikeye girmekte ve denize indirildikten sonra çürüme gibi yapısal sorunlarla karşılaşılırmaktaydı²⁰⁴. Ayrıca belirli bir süre kurutulan kerestelerin yine zarar görmeden belirli bir zamanda tersaneye sevk edilmesi gerekmektedir²⁰⁵.

Kesilen keresteler coğrafyanın ve mevsimin sağladığı imkânlar çerçevesinde ya arabalar ya yük hayvanları ya da akarsular yardımıyla yakın iskelelere ulaştırılmakta, ardından gemilere yüklenerken Tersane-i Amire’ye ya da başka gemi inşa tezgâhlarına nakledilmekteydi. Özellikle sefer dönemlerinde gemi yapım faaliyetlerinin artması, tersaneye yapılan kereste sevkiyatını da artırmaktaydı²⁰⁶.

²⁰¹ White, 2011: 29.

²⁰² Aydın, 2018: 38.

²⁰³ “İlkbaharda ihraç olunacak Donanmay-ı Hümayun kalyonları için kışın kesim ve nakil işi” Narin, 2011: 773.

²⁰⁴ Vi An Lu, 2024: 145

²⁰⁵ “Ana göre tedarik edüb emrolunan keresteyi vakti ile tahsil ettiresiz” BOA, A. { DVNSMH. 14- 818, 29 Z 928 (24 Mayıs 1571).

²⁰⁶ Kars, 2020: 124.

2.3. Kürek Yapımında Kerestenin Temin Yöntemleri

Osmanlı Devleti, topografyası bakımından çok sayıda elverişli doğal limanların varlığı, gemi inşasına müsait çeşitli ağaçların bulunduğu geniş ormanlık alanları ve bölge insanının denizcilik bakımından biriktirdiği tecrübesi bağlamında gemi yapılabilmesi için gerekli hammadde ve işgücüne sahipti. Dolayısıyla Osmanlı donanmasında gemi inşa süreci diğer denizci devletlere nazaran daha sorunsuz bir şekilde devam ettirildi. Gemi inşası için elzem olan malzemeler de XVI. yüzyıldan beri Osmanlı Devleti sınırları içerisinde, belirli bölgelerden tedarik edilmekteydi. Karadeniz bölgesindeki ormanlık alanlardan, İzmit'ten Eflak'a kadar uzanan geniş sahada kereste tedariki sağlanırdı. Bunun yanı sıra küreklerin üretimi Trabzon, yelken bezi; İstanbul, Boğazhisarı, Kıbrıs, Eceabad, Trablusşam, Eğriboz ve Mısır'dan²⁰⁷, ham demir; Tatarpazarı, Etropol, Sofya ve Samakov²⁰⁸ gibi bölgelerden temini sağlanırdı. Ayrıca kendir ve halatlar; Orta Karadeniz ile Batı Anadolu ve Rumeli civarı Canik, Çarşamba, Fatsa, Ünye, Ordu, Sinop, Bafra, Küre Aydın ve Samsun'dan²⁰⁹ temin edilirken, zift ve katran ise; Biga, Çanakklae, Edremid, Ezine, Lapseki, Tuzla, Rodos, Arnavut ve Midilli²¹⁰, üstüğü de Sinop civarından gemi yapımında kullanılmak üzere Tersane-i Amire'ye getirtilirdi²¹¹. Görüldüğü üzere belirli bölgeler belirli malzemelerin temininde uzmanlaşmış ve bu durum ise ihtiyaç durumunda gerekli malzemelerin teminini kolaylaştırmıştır.

Donanma teçhizat malzemelerinin başında gelen kereste; gemi yapımı ve onarım işlerinde oldukça ehemmiyete sahipti. En ilkel gemi modellerinden, modern gemilere değin kereste olmazsa olmazlar arasında idi. Kürekli ve yelkenli gemilerin kaynağını oluşturan bu malzeme, genel itibarıyla Tersane-i Amire'ye yakın bölgelerden tedarik edilirdi. Ancak donanmanın gelişmesi ile gemi sayısının artması inşa faaliyetlerini artırdığından sonuçta yakın bölgelerdeki ormanlar tükenmeye başlamıştı. Bu durumda imparatorluğun farklı ve daha uzak bölgelerinden kereste temin edilmeye çalışıldı. Bununla birlikte donanmadaki gemi adedini artırmak amacıyla derya beylerinin veya devlet büyüklerinin gemi inşa etmeleri için teşvik edilir, bunun için bazı kolaylıklar sağlanırdı. Örneğin devlet, derya beyleri gemi yapmak istediğinde lazım olan keresteyi ocaklık olan yerlerden, kendi belirlemiş olduğu fiyat üzerinden tedarik ederdi. Çalışmanın ilerideki kısımda daha ayrıntılı değinileceği üzere bu bölgeler, ocaklık olarak belirlenmiş ve devlet koruması altına alınmıştı. Aynı zamanda izin alınmaksızın buralardan kereste kesimi yapılması yasaklanırdı²¹².

²⁰⁷ Taş, 2019: 105.

²⁰⁸ Aydın, 2011: 283.

²⁰⁹ Zorlu, 2004: 51.

²¹⁰ Taş, 2024: 238.

²¹¹ Bostan ve Özbaran, 2018: 314.

²¹² Bostan, 1992: 109-110.

Keresteler kimi zaman ocaklık bölgeleri dışından da tedarik edilmekteydi. Ancak her iki durumda da devletin sıkı kontrolü altında planlı bir şekilde kerestenin kesim ve nakliyatı gerçekleşirdi.

Kereste tedariki yapılacak bölgelerdeki halk zaman zaman bu yasağı çiğner, mükellefiyetten kaçardı. Halkın mükellefiyetten kaçması sonucu sık sık ayanlar ile halk arasında çatışma meydana gelir ve bu çatışmalar devlet-halk arasındaki ilişkilere de zarar vermekteydi²¹³. Bu sorunlar aynı zamanda tezgâhtaki gemilerin inşa süreçlerini aksatmaktaydı.

2.3.1. Ocaklık Yöntemi

Gemi inşası ve teçhizi için gerekli olan kereste, urgan, kürek, kirpas, yelken bezi, kenevir, barut, lenger, halat ve tente gibi malzemeler çeşitli yöntemlerle sağlanırdı²¹⁴. Bunlardan ilki ocaklık yöntemidir. Bu yöntemde gerekli hammaddenin bol olduğu ve üretiminin gerçekleştiği yerlerdeki reayadan talep edilmekteydi. Bilahare devlet, bölge halkının yükümlü olduğu vergi karşılığı, donanmaya ihtiyaç duyulan malzemeleri tedarik etmeleri karşılığında vergiden muaf tutardı. Osmanlı donanması için inşa edilen gemilere lazım olan malzemenin, avarız vergisi karşılığı reayadan tedarik edilmesine ise ocaklık denilmektedir²¹⁵. Avarız; genellikle savaş dönemleri gerek aynı ve gerekse nakli hizmet karşılığı reayanın sorumlu tutulduğu vergilerdir²¹⁶.

Ocaklık; kelime itibariyle Osmanlı Devleti öncesi dönemler hakkında bilgi veren kaynaklarda, toprağın hizmet karşılığı kullanmak üzere herhangi bir aileye bırakılması şeklinde geçer²¹⁷. Osmanlı donanmasında ise Tersane-i Amire'nin gelir-gider masraflarına karşı, tahsis olunan hasılat tabiri olarak kullanılmaktadır. Donanmanın gelişmeye başladığı dönemden itibaren gemi yapım faaliyetlerinin hızlanması sonucu ihtiyaç duyulan hammaddelerin karşılandığı bazı bölgeler ocaklık olarak belirlenmiştir. Bu bölgelerde yaşayanlar bazı vergilerden muaf tutulmak şartıyla donanma için gerekli olan malzemeleri karşılayıp, devlete teslim ederlerdi. Tersane-i Amire'ye ve diğer gemi inşa tezgâhlarının ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla ocaklık bölgelerden malzemelerin temin edilme usulüne *Tersane Ocaklığı* ismi verilmiştir²¹⁸.

²¹³ Ekinci 2013: 31.

²¹⁴ Kıcalı, 2019: 24.

²¹⁵ Kılıç, 2007: 317.

²¹⁶ Sahillioğlu 1991: 108.

²¹⁷ Kılıç, 2007: 318.

²¹⁸ Kılıç, 2007: 318.

Donanma teçhizatları içerisinde ana malzeme konumunda olan ve tersane ocaklığı sistemi ile tedarik edilen kereste, gemi inşasının sürekli artması münasebetiyle ihtiyaçlar listesinde ilk sırada yer almıştır. Kereste temini donanmanın en ehemmiyet verdiği meselelerden birisi olup, diğer malzemeler gibi tersane ocaklığı usulüne göre tedarik edilebilmekteydi²¹⁹. Dolayısıyla tersane ocaklığı adı altında, Osmanlı donanmasının malzemelerinin karşılandığı yerler geniş bir alana yayılmıştı. Bu ise donanmanın ihtiyaç duyduğu durumlarda bu yerlerin bir nevi malzeme deposu gibi işlevselliğini kesintisiz sağlamıştır.

Gemi teknolojisindeki gelişmeler her ne kadar değişse de ahşap her dönem donanmanın ana unsuru olmayı sürdürmüştür. Bu nedenle ormanlık alanlar başta tersane olmak üzere devletin birtakım ihtiyaçlarının karşılandığı önemli yerlerdi. Elbette Karadeniz Bölgesi sahip olduğu ormanlarla donanmanın gemi inşasına katkı sağlayan ilk akla gelen önemli yerlerdendi. Bu nedenle bilhassa Batı Karadeniz ve bunların sahile uzandığı yamaçlar ocaklık bölgeler olarak belirlenmiştir.

Donanmanın merkez üssü konumundaki Tersane-i Amire'ye coğrafi yakınlıkları sebebiyle Karadeniz bölgesindeki bazı ocaklık merkezleri stratejik öneme sahip olmuştur. Bu bölgelere baktığımızda; Bartın, İnebolu²²⁰, Sinop, Araç, Daday, Göl, Bafra, Kavak, Ayandon, Satılmış, Taşköprü, Samsun, Kastamonu, Ünye²²¹ ve Karahisar Şarki²²² gibi çeşitli sancaklar ve kazalar ocaklık statüsünde tersaneye kereste temin edilen yerler olarak belirlenmiştir. Bu yerleşim birimleri, Osmanlı denizciliğinin lojistik altyapısının sürekliliğini temin eden temel tedarik noktaları arasında yer almıştır.

Karadeniz bölgesi haricinde önemli gemi tezgâhlarına yakın olan bölgelerdeki yerleşimlerin statüleri ocaklık olarak belirlenmiş ve bu bölgeler aracılığıyla donanmaya gerekli malzemelerin tedariki sağlanmıştır. Bu çerçevede donanmanın ihtiyacını karşılayan diğer önemli bir bölge ise Marmara bölgesi olmuştur. Özellikle Osmanlı denizciliğinin kurumsallaşmaya başladığı erken dönemlerden itibaren stratejik bir merkez hüviyetine sahip olan bu bölge, donanmanın asli ikmal ve sevk idaresi açısından merkezi bir rol üstlenmiştir.

²¹⁹ Kars, 2020: 120.

²²⁰ “Üsküdar’dan İztekmen ve Öküşne ve İnebolu ve Bartın ve Hakrat ve sair kereste kat olunan mahallere”, BOA, A. { DVNSMH. 57-142, 29 Z 1201 (12 Ekim 1787).

²²¹ “Sinop kadısına hüküm ki, inşası ferman olunan gemilere lazım olan kereste ve demirci ve burgucu ve neccar ve saireye... Araç, Daday, Göl, Kastamonu, Bafra, Kavak, Samsun, Ayandon, Satılmış, Ünye, Taşköprü kazalardan yirmişer ve yirmi bin akçelerini aldıkları ilam olunmakta”, BOA, A. { DVNSMH. 14- 1167, 29 Z 928 (24 Mayıs 1571). “... Sinop, Saray, Gerze, Alaçam, Bafra ve Samsun kadılarına ve ayan-ı vilayetin iş erlerine; donanma-i hümayun için Sinop’ta Çayağzı nam mahallede bundan akdem bin yüz on sekiz senesinde... kalyon nazırı Mehmed ... İnşası ferman olunan altı kıta kalyonları için dağlardan kereste kat olunması”, BOA, A. { DVNSMH. 119- 1057, 29 Z 1125 (16 Ocak 1714).

²²² Kars, 2020: 120.

Marmara bölgesine ilişkin arşiv belgelerinde ayrıntılı bilgiler yer almakta olup, bu belgelerde ocaklık statüsünde değerlendirilen yerleşim birimleri arasında; Karinabad, Yanbolu, Vize, Aydos, Kırkkilise, Pınarhisar²²³, Çatalca, Midye, Gemlik²²⁴, Silivri, Saray-ı Vize, Pınarhisarı, Büyükçekmece, Terkos²²⁵, Tuzla²²⁶, Edirne²²⁷, Mihaliç²²⁸, Biga²²⁹, Karasu²³⁰ ve Karamürsel²³¹ gibi merkezler dikkat çekmektedir. Bu yerleşimler, tersane faaliyetleri için sadece gerekli kereste değil aynı zamanda zift, urgan ve sair malzemenin temininde hayati roller üstlenmiş, böylece Osmanlı deniz gücünün sürdürülebilirliğine katkı sunmuşlardır²³².

Osmanlı İmparatorluğu'nda denizcilik faaliyetlerinin yoğunluk kazandığı dönemlerde, donanmanın inşa ve bakım ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla belirli bölgeler stratejik üretim merkezleri olarak tahsis edilmiştir. Bu bağlamda Kocaeli sancağı, özellikle Tersane-i Âmire'nin kereste ihtiyacını karşılamak üzere ocaklık statüsüne sahip önemli bir sancak olarak ön plana çıkmaktadır. Söz konusu statü, bölgede üretilen kerestenin doğrudan merkeze, yani Tersane-i Âmireye gönderilmesi durumunda Kocaeli'yi Osmanlı denizciliği açısından hayati bir lojistik merkezi haline getirmiştir.

²²³ “Yenice-i Kızılağaç ve Yanbolu ve Nevahi-i Yanbolu ve Karinabad ve Aydos ve Rusikasrı Vize ve Kırkkilise ve Pınarhisar kadılarına hüküm ki, Ahyolu ve Süzebolu'da yapılması emrolunan gemiler için ... kereste ne talep edilirse bila tehir gönderip ve kürekçiler de ihraç edilerek kadırgalara teslim etmeleri”, BOA, A. { DVNSMH. 14-1050, 29 Z 928 (24 Mayıs 1571). Ayrıca Pınarhisarı'ndan temin edilen kürek ve ustaya dair bkz. “Pınarhisarı kadısına hüküm ki kazai mezbura tabi... karyeleri reayası donanma-i hümayuna arzualh edip her sene ... lazım gelen bin aded kürek ve yirmi usta emr şerif mucebince edaya...”, BOA, AE.SAMD.II. 3-258, 15 Ca 1022 (28 Haziran 1613).

²²⁴ “...Gemlik kâdısına hüküm ki, Halen sipahi oğlanları zümresinden sekban yedinci bölükte Davud nam sipahi taht-ı kazanda Hassa kayıkları için kürek kat olunan korulara korucu ta'yin olunub irsâl olunmuşdur. Min bad tahtı kazanda hassa kayıklarım için kürek kat oluna.” BOA, A. { DVNSMH. 73-407, 29 Z 1004 (24 Ağustos 1596).

²²⁵ “inşayı vucudlarına mübaşeret olunan ince donanma-ı hümayun sefinelerinin inşasının vucudları için ba ferman-ı alî Büyükçekmece ve Silivri ve Pınarhisarı ve Çatalca ve Midye ve Saray-ı Vize ve Terkos kazalarında ferman buyurulan cibalden kereste kat olunmak”, BOA, C..BH.. 103-4983, 29 B 1183 (28 Kasım 1769).

²²⁶ “Midilli de donanma-yi hümayun için tertib ve inşa olunan iki kıta kalyonları iktiza eden keresteleri bundan akdem Tuzla kazasından tahsili lazım gelen”, BOA, C... BH.. 78-3701, 17 S 1148 (9 Temmuz 1735).

²²⁷ “Haliya mahruse-i Edirne Hassa Harc Eminî olan Halil zide kadruhu dergâhı mu'allam'a mektup gönderip Emrolunan binâ kerestesine mübaşeret olundukda bina açıldı diye herkes kerestesine on ve on beş akçe ziyade koyup” BOA, A. { DVNSMH. 7-1589, 29 Z 976 (14 Haziran 1569).

²²⁸ “Mihaliç kadısına hüküm ki, tedarik olunması evvelce kürek tedarik emr olub hükmü hümayunum irsal olunmuş”, BOA, A. { DVNSMH. 14-1122, 29 Z 928 (24 Mayıs 1571).

²²⁹ “Biga beyine ve Gelibolu kadılarına ve eminine hüküm ki, bundan akdem Kemer'den Rodos'a irsal olunmak ferman olunan kürekler henüz irsal olunmamış, bu defa giden gemilerden yirmi gemiye birer miktar kürek tehâmul ettirip Rodos'a gönderilmek emredip buyurdum ki” BOA, A. { DVNSMH. 12-1206, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

²³⁰ Bostan, 1992: 148.

²³¹ “Karamürsel ve Kiros kadılarına hüküm ki hala Cezayir-i Garp'da olan gemiler için kürek ve sair gemi mühimmatı için kereste lazım olup Ahmet reis nam kimesne irsal olundu buyurdum ki vusul bulduk da Cezayir gemileri için... miktarı gemi kerestesi ve kürek için ağaç tedarik ettirip gemisine tahmil edip” BOA, A. { DVNSMH. 35-1019, 29 Z 1312 (26 Şubat 1579).

²³² Vi An Lu, 2024: 131.

Kocaeli Sancağı sınırları içerisinde yer alan İznikmid ve Sakarya gibi kazalar, kereste üretim ve nakliyesinde ön plana çıkan merkezlerdir. Ancak bu üretim, yalnızca birkaç kaza ile sınırlı kalmamış; zamanla Sapanca, Görele, Abısağı, Akyazı, Ada, Geyve, Akhisar, Yalakabad ve İznik gibi kazalar da ocaklık kapsamında yer almıştır²³³. Bu durum, Kocaeli sancağının sadece üretimle sınırı kalmayıp aynı zamanda bölgesel bir sevk ve idare merkezi olduğunu göstermektedir Nitekim kereste temininde öncelikli olarak sancak merkezinden karşılanması esastı; ihtiyaç karşılanamadığı durumlarda ise bağlı kazalardan tedarik edilmekteydi²³⁴.

Bölgenin diğer önemli özelliği ise liman kenti olmasıdır. Ocaklık olarak toplanan keresteler, Kocaeli limanından gemilere yüklenerak doğrudan İstanbul'a yani Tersane-i Âmire'ye sevk edilmiştir. Aynı şekilde civar sancaklardan temin edilen kerestelerin nakliyesinde de Kocaeli limanı önemli bir toplama ve nakliye merkezi olarak kullanılmıştır. Bu yönüyle Kocaeli, yalnızca üretim değil, aynı zamanda nakliye ve dağıtım fonksiyonlarıyla da Osmanlı denizcilik sisteminde stratejik bir yer tutmaktadır²³⁵.

Osmanlı Devleti'nin deniz aşırı toprak yönetiminde mühim bir konumda olan ve stratejik öneme sahip Ege Adaları'nı kapsayan Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaleti, idari merkezi zaman içerisinde değişiklik göstermiş olan bir eyalettir. Eyaletin ilk teşekkül ettiği XVI. yüzyıl ortalarında merkezi Gelibolu olarak belirlenmiştir. Ancak bazı dönemlerde Gelibolu'nun doğrudan donanma faaliyetlerine tahsis edilmesi nedeniyle eyalet merkezi Biga'ya kaydırılmıştır. Bu geçici merkezilik sonrasında, Osmanlıların Doğu Akdeniz üzerindeki hâkimiyetini sağlaması ile 1876 yılında Sakız ve Rodos eyaletin idari merkezi olmuştur²³⁶.

Her ne kadar bu eyalet, doğrudan donanma için malzeme temin eden bir bölgeden ziyade, idari ve siyasi birimler arasında yer almış olsa da Osmanlı donanma gücünü destekleyen lojistik hatlar Ege bölgesine dayanmaktaydı. Bu bağlamda, Ege'deki bazı sancak ve kazalar ocaklık bölge olarak kilit rol oynamıştır. Bu çerçevede ocaklık statüsüne sahip bölgelerden özellikle Bayramiç²³⁷, Kazdağı²³⁸, Saruhan, Aydın²³⁹, Menteşe²⁴⁰, İzmir²⁴¹ ve

²³³ Baş, 2016: 160.

²³⁴ "üzere İznikmid kereste emaneti uhdemde olub tahsili mümkün olanları Tersane-i Amire'ye teslim ve gayri ez terettüb otuz yedi bin üç yüz yetmiş bir akçelik kereste ... yerlerden tahsili mümkün olmayıp ve bundan Kocaeli Sancağı'nda kadirga küreği ... gelen kazalardan cem ve tahsil", BOA, AE.SMST II. 137-15172, 11 B 1111 (2 Ocak 1700).

²³⁵ "Kefken iskelesinde bina olunmak ferman olunan beş kıta geminin kerestesini indirmek hizmetinde iken İznikmid iskelesine on birbin kıta ağaç indirmek teklif olunup mütehammil olmadıkların bildirmişler." Çelik, 1997: 165.

²³⁶ Şakırolu, 1993: 500-501.

²³⁷ "Bayramiçi kadısına hüküm ki haliya Tersane-i Amirede binası ferman olunan kadirgalar için yüz yirmi iki kıta koğuş çam ve altmış beşer .. yirmi iki kıta ... çam ve altmış beşer akçe .. iki kıta .çam taht-ı kazanızdan ihraç ettirip", BOA, A. { DVNSMH. 80- 568, 29 Z 1023 (30 Ocak 1615).

Pazarköy²⁴² gibi yerleşimler ön plana çıkmaktadır²⁴³. Söz konusu bölgeler zengin ormanları sayesinde gemi inşa ve onarım faaliyetlerinde kullanılan kerestenin öncelikli kaynakları olarak değerlendirilmiştir.

Osmanlı donanması için gemi inşasının yapıldığı merkezlerden biri olan Midilli, özellikle keresteye en fazla ihtiyaç duymasıyla dikkat çekmektedir. Ada üzerindeki sınırlı orman varlığı nedeniyle gemi yapımı için gerekli olan keresteler hem ada içerisindeki çeşitli kaynaklardan hem de çevre bölgelerden temini gerçekleşmekteydi. Bununla birlikte, yerel bağlamda yetersiz kalındığı durumlarda, ihtiyaç duyulan keresteler doğrudan Tersane-i Amire tarafından da sevk edilmiştir²⁴⁴. Bu uygulama, Osmanlı merkezi yönetiminin bölgesel üretim ve ihtiyaç dengesi doğrultusunda nasıl esnek çözümler geliştirdiğini göstermesi açısından kayda değerdir.

Osmanlı'nın denizcilik ve tersane faaliyetleri doğrultusunda, yalnızca Anadolu ve Ege adaları değil, Balkanlar'daki bazı sancak ve kazalar da kereste ve gemi inşa malzemesi teminindeki önemli roller üstlenmiştir. Bu bölgeler, aynı yükümlülük temelinde kereste temin etmekle yükümlü tutulmuş ve bu nedenle ocaklık statüsüyle donanmaya bağlı olarak işlev görmüştür.

Balkan coğrafyasındaki ocaklık bölgeler arasında Ahyolu²⁴⁵, Köstendil, Üsküp, Selanik, Avlonya ve Niş gibi yerler gibi yerleşim merkezleri öne çıkmaktadır²⁴⁶. Bu şehirler, sahip oldukları orman kaynakları ve ulaşım ağları sayesinde tersane faaliyetlerine katkı sunmuş; özellikle donanmanın kürek, direk, kiriş ve diğer yapı malzemelerine duyduğu kereste ihtiyacını karşılamak üzere düzenli sevkiyat noktalarına dönüştürülmüştür²⁴⁷. Böylece

²³⁸“Kazdağında kereste tahmil olunmak sipariş eylediği bildirip ol tarafta havf olmakla kalyonlarına kereste tahmil olunca ... derya sefinelerinden iki kıta gemi muhafaza eylemek babında emri şerif”, BOA, A. { DVNSMH. 96-538, 29 Z 1090 (31 Ocak 1680).

²³⁹ “İlva-i Aydın ve Saruhan ve gayrı livalar Miralay Halil Ağa uhdesinde bulunan Aydın, Saruhan, Menteşe, Teke, Alaiye ve Gayrı Livalar... tamiri lazimesiden kereste... ve sair mühimmat tedarik”, BOA, AE.SAMD.III 64-6438, 1 M 1120 (23 Mart 1708).

²⁴⁰ “Golos kadısına hüküm ki, haliya Menteşe Beyi Ahmed dergahı muallama mektup gönderip miri hassa kadırgalara kürek lazım olup tahsili kazada olan ... kürek kestürmek emretmekte kimesne olmayıp buyurdum ki, hükmü şerifim mukabilinde tarafından kürek hususu için adam vardıkta”, BOA, A. { DVNSMH. 5-614, 29 Z 973 (17 Temmuz 1566).

²⁴¹ “İstanbul kadısına hüküm ki, Han mektup gönderip kendi gemi sefineleri reisi olan Muharem Reis ... kendi gemisine İzmir kerestesi alıp Kefe... için İstanbul'a geldikte” BOA, A. { DVNSMH..43-231, 29 Z 988 (4 Şubat 1581).

²⁴² Güngördü, 2019: 74.

²⁴³ Kars, 2020: 120.

²⁴⁴ Depe, 216-220.

²⁴⁵ “Ahyolu kadısına hüküm ki süddei saadetime mektub gönderüb kadırğa... Kasım çavuş ile gönderilen hükmü şerifim mucebince kazasında binası ferman olunan elli geminin kürek getirip tevzi olunup” BOA, A. { DVNSMH. 14-1049, 29 Z 928 (24 Mayıs 1571).

²⁴⁶ Kars, 2020: 120.

²⁴⁷ Lakhal, 2025: 245

Balkanlar'daki bu ocaklık merkezleri, donanmanın ihtiyacını karşılamada Anadolu'daki benzer bölgelerle eşgüdümlü bir işlev görmüştür.

Son olarak Osmanlı kaynaklarına göre, Akdeniz sahil şeridinde kereste temini açısından öne çıkan önemli merkezlerden biri de Alanya'dır. Bu bölgede, sadece kereste temini değil, aynı zamanda denizcilik faaliyetleri kapsamında gemi inşası, bakım ve onarım işleri ile kalafat gibi teknik işler de gerçekleştirilmekteydi. Özellikle Kıbrıs Seferi hazırlıkları çerçevesinde Alanya Tersanesi'nde yoğun bir faaliyet gözlemlenmiş; bu doğrultuda burada bir taş gemisi kalafat edilerek sefere hazır hale getirilmiştir²⁴⁸. Alanya'nın bu işlevi, onun sadece yerel bir üretim ve temin noktası olmanın ötesinde, Osmanlı donanmasının bölgesel lojistik merkezlerinden biri olduğunu göstermektedir. Ayrıca, Alanya'da hazırlanan bazı taş gemiler, bir diğer önemli kereste ve gemi inşa merkezi olan Payas'a ulaştırılarak burada yürütülen donanma inşa faaliyetlerine katkı sağlanmıştır²⁴⁹. Bu durum, bazı bölgeler arasında stratejik bir iş bölümünün varlığını ve denizcilik lojistiği açısından bölgesel bütünleşmenin önemini ortaya koymaktadır.

Osmanlı donanmasının kereste ihtiyacını karşılayan Akdeniz sahil şeridindeki başka merkezlerden biri de coğrafi konumu ve deniz ulaşımı açısından avantajlı bir noktada bulunan Antalya'dır. Antalya İskelesi, çevresindeki zengin orman varlığı sayesinde, gemi inşasında kullanılan kerestenin temin edildiği önemli merkezlerden biri haline gelmiştir. Bu keresteler yalnız Antalya'da inşa edilen gemilere tahsis edilmemiş; aynı zamanda Mısır, Rodos ve diğer bölgelerdeki gemi tezgâhlarına da gönderilmiştir²⁵⁰. Ayrıca gemi inşa faaliyetleri kapsamında, bölge içerisinden kale erleri, müsellemler, tahta işleriyle uğraşan reaya ve yerel cemaatler de bu süreçte aktif rol üstlenmiştir. Bu gruplar hem kereste temininde hem de doğrudan inşa sürecinde görev alarak bölgedeki üretim faaliyetlerinin sürekliliğini sağlamışlardır²⁵¹.

Bu merkezlere genel itibarıyla bakıldığında zaman, bunların bir kısmı ya donanmanın üssü Tersane-i Amire'ye pek de uzak olmayan ya da elde edilen kerestenin deniz yoluyla kolaylıkla gönderileceği yerlerdi.

Ocaklık merkezlerden sağlanan kerestelerden kimi zaman ihtiyaç duyulan aksam, bizzat bölgede üretilip gönderilirken kimi zaman da ham haliyle merkeze gönderilmesi istenmekteydi. Özellikle donanmanın sefere çıkacağı vakitlerde küreklerin bu bölgelerde imal edilip tersaneye gönderilmesi istenirdi. Dolayısıyla ocaklık bölgelerden keresteler bazen

²⁴⁸ Konyalı, 2011: 223.

²⁴⁹ Konyalı, 2011: 224.

²⁵⁰ Şimşek, 2019: 469.

²⁵¹ Karaca, 2018: 90-92.

işlenmemiş bazen de işlenmiş şekilde donanmanın ihtiyacını karşılamak üzere merkeze gönderilirdi.

Nitelikli yapıya sahip ocaklık kerestelerin kesim, nakliye ve gemi inşasında kullanımı son derece zor ve titiz bir planlamayı gerektiren süreçlerdi. Ocaklık kerestelerin kesim ve tedarik işlerini organize edilmesi esas itibarıyla mültezim, mübaşir veya eminlerin sorumluluğunda olup, kaza kadıları, kereste emini, zabitan ve ayan gibi kesimler ise kerestenin kesim aşamasından inşada kullanıma hazır hale getirilmesine veya Tersaneye gönderilmesine kadar olan süreçte nezaret etmekteydiler²⁵². Dolayısıyla bu organizasyonda esas sorumlu merkezden gönderilen başta mübaşirler olmak üzere, mahalli idareciler, kereste eminleri ve emirlerinde çalışan halktan meydana gelmekteydi.

Ocaklık kerestelerin merkeze nakli şu şekilde gerçekleşmekteydi. Öncelikle ocaklık temin edilecek kerestenin miktarı ve nitelikleri belirlendikten sonra bunların temin edileceği ocaklık birimlere bir mübaşir gönderiliyordu. Her sene gemi inşası için gerekli kereste, Tersane-i Amire tarafından mühürlü tevziat defterine göre kereste emini vasıtasıyla reayaya taksim edilirdi²⁵³. Bunun üzerine reaya arasında bu iş için görevlendirme gerçekleşmekteydi. Ocaklık kerestelerin kesilme ve nakil işlemlerini gerçekleştiren görevlilere mahkeme huzurunda belli bir ücret ödenmekte ve görevlerini yerine getireceklerine dair taahhüt edilmekteydi²⁵⁴. Bu iş için görevlilere ücretlerinin ödenmesi mübaşir tarafından yapılmakla birlikte ödemeler zaman zaman kereste emini veya korucu başılar tarafından da gerçekleşmekteydi²⁵⁵.

Ocaklık birimlerde yaşayan reaya, her sene donanmanın ihtiyacını karşılamak üzere keresteleri hazır hale getirmekle mükellefterler. Reayadan talep edilen kereste aslında reayaya uygulanan bir angarya değil, avarız mukabilinde akçe karşılığı istenen bir mükellefiyet idi. Lakin devlet kereste fiyatının salt beşte birini ödemekte, geri kalanı da ocaklık olarak talep etmesi zaman zaman ocaklık bölgelerin üzerindeki baskıyı artırmakta ve halkın şikâyetlerine yol açmaktaydı. Ocaklık kereste devletin belirlemiş olduğu fiyat üzerinden işlem görmesinin yanı sıra, ocaklık bölgelerden temin edilen kerestelerin yeterli gelmemesi durumunda tüccarın alış fiyatına göre tedarik edilmesi sağlanırdı²⁵⁶.

²⁵² Baş, 2016: 151.

²⁵³ Bostan, 1992: 107.

²⁵⁴ Bostan, 2018: 173.

²⁵⁵ Taş, 2020: 684.

²⁵⁶ Bostan, 1992: 108.

2.3.2. Satın Alma Yöntemi

XVI. ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı gemi inşa merkezi konumundaki Tersane-i Amire’de, inşa faaliyetlerinin artış göstermesi, özellikle ocaklık kereste temin edilen orman bölgelerinin yoğun bir şekilde kullanılmasına neden olmuştur. Bu yoğun kullanım, mevcut kereste kaynaklarının yetersiz kalmasına yol açmış; bunun sonucunda henüz kullanılmamış ormanlara yönelme ihtiyacı doğmuştur²⁵⁷. XVII. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Osmanlı donanmasında kalyon türü gemilerin sayısında gözlemlenen artış, kereste ihtiyacını daha da artırmış ve yeni kereste temin bölgelerinin bulunmasını zorunlu hale getirmiştir. III. Selim döneminde kurulan Bodrum, Midilli, Gemlik, Sinop, Rodos, Ereğli, Kıbrıs, Kalas, Kemer, Silistre, Sohum, Kal’a-i Sultaniyye²⁵⁸ dışında Amasra ve Bartın²⁵⁹ tersanelerinde kalyon inşasına yönelik çalışmaların ön plana çıktığı görülmektedir. Artan kalyon inşa faaliyetleri ile birlikte ahşap ihtiyacı da artmıştı. Çünkü kalyonlar ebatları bakımından kadirgalardan daha büyük olduklarından haliyle daha fazla kereste gerekmektedir. Bu doğrultuda yalnızca ocaklıklardan temin edilen kaynaklar yetersiz kalmış ve ilave olarak daha sık satın alma yöntemine başvurulmuştur. Söz konusu bu bölgeler yalnızca kereste değil aynı zamanda uzun sürece yayılan kalyon inşa faaliyetleri nedeniyle gemi ustalarını ve işgücünü de çeken merkezler konumundaydı²⁶⁰.

Gerekli malzeme ve hammaddelerin tedariki yukarıda da değinildiği üzere iki şekilde sağlanmaktaydı. Vergi karşılığında donanma ihtiyaçlarını temin etme yükümlülüğünü ocaklık olarak ele almıştık. Diğer bir temin yolu ise vergiden bağımsız olarak doğrudan üreticiden satın alma yöntemi idi. Özellikle sefer veya savaş zamanlarında merkez ve taşra tersanelerinde gemi inşası yoğunluk kazandığından ihtiyaç duyulan malzeme miktarı da artmaktaydı. Ocaklık olarak belirlenen bölgelerin ise talep edilen bu malzemeleri karşılama sürecinde belirli kapasiteleri olduğundan zaman zaman sıkıntılar yaşanmaktaydı. Bu nedenle merkez, inşa malzemelerini temin edebilmek için başka yöntemleri geliştirmek durumunda kalmıştır. Satın alma yöntemi ile tersane için yüklenilen sorumluluklar bir nevi hafifletilmiş ve böylelikle ihtiyaçların sorunsuz giderilmesine çalışılmıştır.

²⁵⁷ Aydın, 2011: 204.

²⁵⁸ Karal, 1941: 204.

²⁵⁹ Beydiz, 2017: 9.

²⁶⁰ “Sait kethüdaya ve Tersane-i Amire kâtibine hüküm ki, haliya Amasra ve Bartın’da müecedden gemiler binası ferman olunmuştur. Eğer bina hususunda ve eğer keresteleri tedarikte zikr olunan mahallerden hangisinde... ona göre mastori ve halife gönderilmek emr edüp buyurdum ki vardıkta” BOA, A. { DVNSMH. 16-598, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

Ocaklık dışında satın alma yoluyla temin edilen keresteler ise kimi zaman ocaklık bölgelerle örtüşen alanlardan, kimi zaman ise farklı coğrafyalardan sağlanmıştır²⁶¹. Bu bağlamda İdris Bostan'ın çalışmalarında detaylı biçimde ele alındığı üzere, Karadeniz'in Samsun'a kadar uzanan kıyı hattında yer alan Amasra, Ereğli, Bartın, Samsun, Sinop, Çanlı, Sahil ve Gerze gibi yerleşim yerleri önemli kereste tedarik merkezleri olarak öne çıkmaktadır. Buna ek olarak Karadeniz'in Rumeli kıyısında, Varna'ya kadar uzanan sahil şeridindeki Midye, Saray, Pınarhisarı, Vize, Kırıkkilise, Burgos ve Bolu²⁶² gibi merkezler ocaklık dışı kereste temin edilen alanlar olarak öne çıkmaktadır.

Benzer şekilde, ocaklık harici kereste temin edilen bölgelerden birisi de Kalas bölgesidir. Hicri 1210\ Milladi 1795 tarihli belgeden anlaşılabacağı üzere, bu bölgeden sağlanan keresteler su mancalarının yapımında kullanılmıştır²⁶³. Bu durum, temin edilen kerestelerin gemilerin sadece gövde, kürek, direk gibi ana yapısal unsurları için değil her türlü aksam imalatı için de kullanıldığını göstermektedir. Nitekim gemilerin farklı yapı aksamaları farklı kereste türlerini gerektirmektedir. Örneğin Midilli'de inşa edilmesi planlanan kalyonlar için kereste temin eden bölgeler, kereste türlerine göre dört ana gruba ayrılmaktaydı. İlk iki bölge, çam ağacı bakımından zengin kaynaklara sahipken; diğer iki bölge, meşe ve karaağaç türlerinin yoğunlukta olduğu alanlardan oluşmaktaydı²⁶⁴.

Buraya kadar sunulan bilgiler doğrultusunda, kerestelerin satın alma yoluyla temin edilme nedenleri ile bu ihtiyacın karşılandığı bölgeler belirlenmeye çalışılmıştır. Ocaklık dışı kereste tedariki bağlamında ele alınması gereken bir diğer önemli husus ise, bu kerestelerin temin edilme yöntemidir. Satın alma süreci, çoğunlukla devletin görevlendirdiği tersane emini ya da mübaşir vasıtasıyla yürütülmekteydi. Bu kişiler, gemi inşasından anlayan uzman kimseler olduğundan ne cins ve ne kadar ahşabın gerektiği konusunda tecrübelilerdi. Kesimi gerçekleştirilen kereste, devlet tarafından önceden belirlenmiş fiyat (miri fiyat) üzerinden satın alınırdı. İhtiyaçların karşılanmaması durumunda ise tüccarlardan piyasa koşuluna göre belirlenen bedeller üzerinden de alım yapılabilmekteydi²⁶⁵. Bu bedellerin karşılanması aşamasında kerestenin kesildiği yerlere yakın bölgelerden de ödeme yapılması söz konusu olabilmekteydi. Nitekim 1645 yılında Sinop'ta kesilmesine karar verilen keresteler için

²⁶¹ Vi La, 2024: 132.

²⁶² Bostan, 1992: 116, 117.

²⁶³ "...Donanma-i hümayun kalyonlarına vazi iktiza eden su mancaları elzem-i levazımdan olub kesret üzere imal ve hazır ve âmade ettirilmekten lâbüd olmaktan naşi zikir olunan mancalara ... olan ... eğe rki derssaadetten bulundukça tedariki mübaya olmaktadır" BOA, C..BH 65-3073, 5 Ş 1210 (14 Şubat 1796).

²⁶⁴ Birinci bölge, çam kerestesinin temel tedarik noktaları olan Edremit, Edremit Kemer ve bu gölgeye bağlı kazalardan meydana gelmekteydi. İkinci bölge ise çam kerestesi temin edilen Tuzla, Ezine ve Bayramiç; Üçüncü bölge; Biga, Çan, Lâpseki, Ünye, Balya, Göran, ve Karabiga Kemer gibi meşe kerestesi bakımından zengin yerleşim yerlerinden; Dördüncü ve son grup ise hem meşe hem de karaağaç kerestesinin temin edildiği Bergama ve Tırmanlar bölgelerini içermekteydi. Depe, 2017: 217.

²⁶⁵ Vi La, 2024: 144.

Kastamonu ve Çankırı gibi civar bölgelerden *bedel-i muavenet* adı altında ödeme talep edilmişti²⁶⁶.

Tersane-i Amire Hazinesi'nin kurulmasının ardından, donanma giderleri merkezden ödenmeye başlandı. Bu bağlamda kerestelerin merkeze ulaştırılması halinde merkezdeki baş muhasebe birimi tarafından kayda alınmakta, bu malzemelere ilişkin ödemeler ise doğrudan devlet hazinesi tarafından yapılmaktaydı²⁶⁷. Bazı durumlarda ise yapılan masrafların karşılığı olarak, belirli vergi gelirlerinin bu iş için tahsis edildiği veya önceden belirlenen sancaklardan havale usulü tahsil yoluna gidildiği görülmektedir²⁶⁸. Ayrıca kerestenin yalnızca halktan değil, doğrudan ilgili esnaf gruplarından da temin edildiği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede inşası planlanan kalyonlar için ihtiyaç duyulan kerestelerin, keresteci esnafından sağlanarak Tersane-i Amire mahzenine teslim edildiği belgelerle de sabittir²⁶⁹.

2.4. Küreklik Kerestenin Temininde Karşılaşılan Sorular

Kereste tedariki, oldukça hassas bir süreç olup dikkatle planlanması ve organize edilmesi gereken önemli meselelerden biri olarak öne çıkmaktaydı. Merkezden bildirilen kereste talepleri, öncelikle kesim yapılacak bölgenin tespitiyle başlamakta; ardından kesim, limana taşıma, gemiye yükleme ve ihtiyaç duyulan bölgelere ulaştırma gibi çok aşamalı bir süreci içermektedir²⁷⁰. Bu süreçte, fiyat dalgalanmaları, yolsuzluk, eşkıyalık faaliyetleri ve yasa dışı kereste kullanımı gibi pek çok sorunla başa çıkılması gerekmektedir.

Önceki bölümlerde de ifade edildiği üzere, halkın vergi karşılığında vermekle yükümlü olduğu “ocaklık kereste” uygulaması temel tedarik yöntemi olarak kullanılmış; ancak ihtiyaçların artmasıyla birlikte, ocaklık dışı bölgelerden kereste satın alınması yöntemine de başvurulmuştur. Reaya, kereste temin yükümlülüğünü yerine getirirken karşılığında ödeme talep etmekteydi. Ancak bu ödemeler, üreticilerin beklentilerinin altında kalması nedeniyle zaman zaman eksik kereste teslimi ve doğrudan itirazlar gibi sıkıntıları beraberinde getirmektedir. Bu itirazların temelinde, devletin ocaklık kereste bölgeleri için belirlediği *miri mubayaa* fiyatları ile reayanın beklediği piyasa fiyatları arasındaki fark

²⁶⁶ Bostan, 1992: 116.

²⁶⁷ “Donanma-i hümayun sefayin lüzumu için Varna ayanı Mahmud Ağa marifetiyle mubâyaa Fındıklı iskelesinden ... süvar olunduğu miri çekelmesine tahmil ve mahzenciye teslim olunan balada muharrer ecnas kerestenin ... baş muhasebeye kKaydolunupmeblağı mezburun tersane-i amire hazinesinden itası için suretleri babında emr u ferman devletlü inayetlü sultanım hazretlerindir..”, BOA, C..BH..95-4575, 9 C 1225 (12 Temmuz 1810).

²⁶⁸ Şimşek, 2019: 466.

²⁶⁹ “Donanma-yı hümayun kalyonları lazimesi için marifetiyle keresteci esnafından İsmail ağa yedinden mubâyaa ve tersane-i amire mahzenine teslim olunan”, BOA, C..BH..36-1705, 7 Ra 1207 (23 Ekim 1792).

²⁷⁰ Baş, 2016:151.

yatmaktaydı²⁷¹. Bu sorunlar yalnızca fiyat farklılıklarıyla sınırlı kalmamış; kereste talebinin artmasıyla birlikte, ödemelerinin değeri düşük akçeyle yapılması ve kereste toplayan görevlilerin halktan ek ödeme talep etmeleri gibi uygunsuzluklar hoşnutsuzluk yaratmıştı²⁷².

Uygulamada yaşanan problemlerin başlıca nedenlerinden biri kereste teminiyle görevli kimselerin emirlerin yerine getirilmesinde yetersizlikleriydi. Diğer taraftan her dönemde ve devlet yapısında çeşitli biçimlerle karşımıza çıkan yolsuzluk eylemleri, kereste temin usulünde de görülmektedir. Yetki verilen ya da görevli gönderilen yetkililerin veya tüccarların zaman zaman kereste fiyatlarına baskılama yoluyla düşürmeye çalışmakta böylelikle keresteleri toptan satın alarak, kendi belirledikleri fiyat üzerinden satışını gerçekleştirmişlerdi²⁷³. Bu bağlamda devlet, sıkı denetim mekanizmaları dâhilinde görevlendirdiği memurları denetim altına alarak yolsuzlukları tespit etmeye çalışmaktaydı. Ayrıca zimmete para veya kerestenin geçirilmesi gibi bir takım uygunsuz eylemler de söz konusu olabilmekteydi²⁷⁴. Nitekim Bolu sancağına bağlı Hisarönü kazasında görev alan kaza müdürü Mustafa'nın yüz yirmi kıta keresteyi zimmete geçirdiği tespit edilmişti²⁷⁵.

Devletin belirlemiş olduğu miri fiyatın halk tarafından yetersiz görülmesi, ağaçların yasa dışı yollarla kesilmesine neden olmuştu. Bu durum karşısında reayanın ihtiyacı ve devletin talebi arasında çatışmalar meydana gelerek, kaçakçılığın ortaya çıkmasına sebebiyet vermişti. Kaçakçılık faaliyetlerine karşı, merkez tarafından ilgili bölge yöneticileri uyarılarak, gerekli önlem alınmasına yönelik hükümler gönderildi²⁷⁶. Tüm bu olumsuzluklara ek olarak reayanın devlet dışında, ocaklık bölgelerden gizlice kereste kesmesi gibi vakalar da tespit edilmişti²⁷⁷. Örneğin Varna sancağı beyine gönderilen bir hükümde; merkeze ait olan ağaçların Balkanlardan kesildiği ve Hocabey tarafına nakledildiği tespit edilmişti. Bunun üzerine, söz konusu hükümde ilgili makama uyarılar yapılarak, kesilen ağaçların doğrudan merkeze gönderilmesi gerektiği belirtilmişti²⁷⁸.

Kereste temin edilen bölgelerde rastlanılan eşkıyalık faaliyetleri ise daha çok bireysel hadiselerden meydana gelmekteydi. Bu nedenle bu tarz vakalar donanma işlerinde ciddi

²⁷¹ Taş, 2020: 685.

²⁷² Baş, 2016: 152.

²⁷³ Vi la, 2024:154

²⁷⁴ Baş, :2016 151.

²⁷⁵ “Tersane-i Amire için Bolu sancağı dahilinde kain Hisarönü kazasından mürettib yirmi kıta keresteyi kaza-i mezbur müdürü Mustafa Ağa iki yüz elli kıtaya bi'l iblağ ahaliye tevzi ve bunların beher için doksanar kuruşdan yirmi bin bu kadar kuruşa ahz ve tahsil etmiş ve mezkur yirmi kıta kereste el-hâletü hâzihi teslim olunmadı” BOA, A.}MKT.UM.. 518-42, 17 Ca 1278 (20 Kasım 1861).

²⁷⁶ Vi la, 2024: 156

²⁷⁷ Baş, 2016: 152.

²⁷⁸“Varna sancağın dâhilinde olup kerestesi Tersane-i Amire ve Tophane-i Amire müretteb olan beyan... Balkanlardan Dersaadet namıyla hatab kestürüb ... Hocabey canibine naklettirmek... Dersaadet levazımatı için kat olunan hatab dahi doğrudan doğruya dersaate nakl ve isaline ecnebi sefayinine bir dal hatab vermeyesin...” BOA, A.}MKT.UM..268-87, 30 Ca 1273 (26 Ocak 1857).

sorunlara yol açmadığı gibi devlet bu sorunlara daha hızlı ve etkili müdahale edebilmiş ve olaylar kolaylıkla kontrol altına alınabilmişti²⁷⁹. Bazı durumlarda Tersane-i Amire’de görevli memurların eşkıyalık faaliyetlerine bizzat dâhil oldukları anlaşılmaktadır. Nitekim İznikmid kereste emini Ali Bey’in söz konusu faaliyetlere karışması üzerine, ilgili bölgedeki görevli kadıya hüküm gönderilerek uyarıda bulunulmuştu²⁸⁰.

Sunulan bilgilere ek olarak kerestenin nakliye sürecinde yaşanan sıkıntılar sadece fiyatlar, görevliler ve reaya ile ilgili değildi. Kerestenin limana taşınması aşamasında meydana gelen düşme, sürüklenme ve yontulma gibi olumsuzluklar, kerestenin hasar almasına yol açarak şekilsel bozulmasına neden olan etkenlerdendi²⁸¹. Ayrıca kereste tedariki yapılan yerlerde, ormanlık alanların engebeli bir yapısal sahip olması ve kerestenin miktarının yetersizliği; nakliye masraflarının artmasına yol açabilmekteydi. Bu ise kereste teminini olumsuz etkilemekte ve gecikmelere neden olmaktaydı. Bu bağlamda istenilen kereste temini başka bölgelerden sağlanmaya çalışılırdı²⁸².

Tersane için elzem kerestelerin temin edildiği ormanlık alanlar ile halkın kullanımına sunulan ormanlık alanlar birbirinden ayrıldığı anlaşılmaktadır. Gemlik bölgesinde temini istenen kürek kerestelerinin belirli alanlarla sınırlandırılması, bahsi geçen ağaçların kürek kesilen dağlardan temin edilmesi emredilmekteydi²⁸³. Bu emir aslında donanma için ahşabın sağlandığı ormanların yasal olarak muhafaza altına alındığını göstermektedir. Aslında Osmanlı toprak hukukunda da miri ihtiyaçların karşılandığı ormanların bu tarz bir ayrıma konu olduğu görülmektedir. Nitekim Osmanlı toprak hukukunda ormanlar “miri” arazi kapsamında değerlendirilmekte olup, bu alanların devletin öncelikli ihtiyaçlarını karşılaması esas alınmaktaydı²⁸⁴. Halkın kullanımına tahsis edilen ormanlık sahalar ile özellikle donanma ve tersane için ayrılan “havass-ı hümayun” ormanları birbirinden ayrılmış, bu alanların korunması ve izinsiz kesimlerin önlenmesi için kadı ve yerel yöneticilere düzenli emirler gönderilmiştir²⁸⁵. Bu yönüyle Osmanlı hukuk sisteminde, devletin stratejik ihtiyaçları doğrultusunda orman kaynaklarının özel bir statüye tabi tutulduğu görülmektedir.

Yukarıda değinilen sorunlara karşılık devlet çeşitli çözüm yöntemleri geliştirdi. Bu nedenle ahalinin muhalefeti gibi devletle karşı karşıya gelebilecek problemler yaşanması

²⁷⁹ Taş, 2020: 689.

²⁸⁰ “...Hala bazı kimesneler... odun ve kereste kat edüb koruna gelen dağları ihrak eyledikleri ... gezip eşkıyalık edip ziyade fesad ve şenaat halı...” BOA, A.{DVNSMHM.d.. 93-239, 29 Z 1071 (25 Ağustos 1661).

²⁸¹ Vi la, 2024:154

²⁸² Vi la, 2024:153.

²⁸³ Tesyir olunmak babında sadır olan dağlar ve hassa kayıkthane ve tersaneye kürek kat olan dağlar başka olduğundan bunların adetlerinin ve sınırlarının ayrılması ve kürek kat olan dağlardan senede üç bin kürek asitaneye sevki eylemesi” BOA, C..İKTS. 13-620, 3 N 1217 (28 Aralık 1802).

²⁸⁴ Keskin, 2010: 5.

²⁸⁵ Özer, 2020: 410.

halinde, cezai yaptırımlarla sorunların önüne geçilmeye çalışılırdı. Reayanın çeşitli bahaneler ile kereste temininden kaçmaya çalışması durumunda, yerel yöneticiler tarafından bölge halkı ikna edilmeye çalışılır, anlaşmaya yanaşmayarak sorun çıkarmaya devam eden kişilere; kalebendlik ve sürgün gibi cezalar uygulanırdı²⁸⁶. Eğer yaşanan sorunlar miri fiyat uygulamasından kaynaklanıyorsa, devlet bu uygulamadan vazgeçerek piyasa fiyatı dâhilinde keresteleri temin etmeye yönelik esnek bir tutum sergileyebilirdi. Ancak problemler kereste teminiyle görevli kimselerin yükümlülüklerini yerine getirmemesine yönelik ise, bu kişilere merkez tarafından tayin edilen mübaşirler aracılığıyla uyarıcı nitelikte emirler gönderilirdi²⁸⁷.

2.5. Küreklerin Sınıflandırılması

Osmanlı İmparatorluğu, sahip olduğu ormanlar sayesinde önemli bir coğrafi avantaja sahipti. Bu avantaj, özellikle inşaat faaliyetlerinde ve bilhassa tersane işlerinde kullanılan kereste tedariki açısından ehemmiyet arz etmekteydi. Kereste, sanayi ürünlerinin temeli olarak görülmekte, başta inşaat faaliyetleri olmak üzere birçok müessese tarafından yaygın biçimde kullanılmaktaydı. Aynı zamanda denizcilik faaliyetlerinde de vazgeçilmez bir ihtiyaç malzemesi konumundaydı.

Osmanlı kurumları ihtiyaç duydukları kereste miktarını merkezi idareye bildirerek, taleplerini iletmekte, sonrasında bu keresteler amacına uygun bir şekilde işlenerek kullanıma hazır hale getirilirdi. Kereste, yalnızca iç ticarete değil, dış ticarete de dikkat çekmekteydi. Portekiz baskısı ile karşı karıya kalan Memlukler, Otuz Yıl Savaşları'ndan darbe alan Venedik ve denizcilik teknolojisini ileri düzeye taşımak isteyen Fransa da Osmanlı kerestesini ithal etme ihtiyacı duymuştu²⁸⁸.

Osmanlı donanmasında kullanılmak üzere elde edilen odun ve keresteler, kullanım alanlarına göre çeşitlilik göstermekteydi. Gemi inşasında tercih edilen ağaç türleri, geminin hangi kısımlarında kullanılacağına bağlı olarak belirlenmekteydi. Bu nedenle, farklı amaçlarla kullanılacak keresteler hem tür hem de isim olarak çeşitlilik arz etmekteydi. Kereste temini sağlanan ağaç türleri arasında; kızılağaç, çam, ceviz, ıhlamur, karaağaç ve benzeri çeşitler yer alırdı²⁸⁹.

Gemi inşasında kerestenin en yaygın kullanıldığı alanlardan biri kürek üretimiydi. Kürek imalatı, kadırgaların en önemli hareket aksamlarından biri olarak küreklerin dayanıklı ve sağlam olmaları önemliydi. Bu nedenle kürekler için seçilecek ahşabın da bu özellikleri taşıması gerektiğinden her ağaç kürek imaları için uygun değildi. Sert yapısı ve Osmanlı

²⁸⁶ Gümüş, 2011: 229.

²⁸⁷ Baş, 2016: 153.

²⁸⁸ İnalçık, 2004: 326.

²⁸⁹ Koç, 1999: 146.

coğrafyasında yaygın bulunması nedeniyle özellikle meşe, kayın, göknar ve karaağaç gibi sert ağaçlardan elde edilen kereste, donanma küreklerinin yapımında tercih edilen temel malzeme olma özelliğine sahipti.

Gemilerde kullanılan küreklerin yapımında gerekli olan kereste, merkezin belirlediği bölgedeki görevliye bildirilir ve bunların temini emredilirdi²⁹⁰. Tedarikin sağlanacağı bölgeye gönderilen emirlerde, talep edilen kerestenin hangi ağaç türden olacağı²⁹¹ ve hangi gemide²⁹² kullanılacağı da açık bir şekilde belirtilirdi.

Osmanlı donanmasında kullanılan kürekleri kategorize etmek oldukça güçtür. Zira kürekler, denizcilik teknolojisindeki gelişmelere paralel olarak, gemiden gemiye boyut, hacim ve şekil bakımından değişikliğe uğramaktaydılar. Bu durum göz önüne alındığında, yapılan araştırmalar neticesinde kürekleri hem üretildikleri ağaç türlerine hem de kullanıldıkları gemi tiplerine göre sınıflandırmak yerinde olacaktır. Bu bağlamda, Osmanlı gemi kürekleri genel olarak türleri ve isimleri açısından iki ana gruba ayrılabilir.

2.5.1. Türlerine Göre Kürekler

Osmanlı Devleti'nde ormanlık alanların geniş yer kaplaması, donanmada çeşitli ağaç türlerinin kullanılmasını mümkün kılmıştır. Kullanılacak ağacın yapısal özellikleri, donanmanın hangi alanlarında değerlendirileceğini belirleyen unsurlar arasında yer alır. Genellikle kuvvete dayalı bir gemi modelinin inşa edilmesi hasebiyle, sert ve dayanıklı bir yapıya sahip ağaç türlerinin tercih edildiği görülmektedir. Bu özelliklere uygun olan ağaçların Osmanlı coğrafyasında zengin olması da donanmada bu tarz çeşitli ağaç türlerinin kullanımına olanak sağlamıştır.

Türlerine göre kürek yapımında kullanılan başlıca ağaç türlerinden biri olarak gürgen ağacını örnek verilebilir. Gürgen, dayanıklı ve sert yapısı nedeniyle inşaat alanında tercih edilen bir ağaç türü olmasının yanı sıra, donanma teşkilatında da tercih edilmişti. Nitekim

²⁹⁰ “Karamürsel ve Kiroş kadılarına hüküm ki hala Cezayir-i Garp’da olan gemiler için kürek ve sair gemi mühimmatı için kereste lazım olup Ahmet reis nam kimesne irsal olundu buyurdum ki vusul bulduk da Cezayir gemileri için... miktarı gemi kerestesi ve kürek için ağaç tedarik ettirip gemisine tahmil edip” BOA, A. { DVNSMH. 35- 1019, 29 Z 1312 (26 Şubat 1579).

²⁹¹ “Üzeyir Beyi’ne hüküm ki, Kıbrıs muhafazasında olup Akşehir Beyi olan Hüsrev dame izzuhu mektup gönderip cezirede vaki olan kalede topların kundakları ve kundaklık kereste dahi olmayıp ve ol canipte olan **kadırganın ve kalitanın kürekleri** ve tahtaları sorulup meremmete muhtaç olup cezirede kundaklık karaağaç ve küreklik kayın ağacı ve gemilik tahta olmadığı bildirmeğin” BOA, A. { DVNSMH 22- 66, 29 Z 981 (21 Nisan 1574).

²⁹² “İznik kazalarında vaki Ali Sadıra bazı kadimden kereste yerlere... refi ve sarf olmalarıyla kereste ve kürek verip kadirga kerestesi küreklerinin ta’lil ve ihtilatına beyan olunduğunda” BOA, İE. BH.. 9-777, 10 S 1108 (8 Eylül 1696).

Bursa Beyi'ne gönderilen bir hükümde inşa edilecek kürekler için gürgen ağacının temin edilmesi emredilmiştir²⁹³.

Kürek yapımında kullanılan bir diğer önemli ağaç türü ise kayın ağacıdır. Kayın, büyük, dik gövdeli ve kalın bir yapıya sahip olması sayesinde kürek imalatında temel malzemelerden biri olmuştur. Nitekim Üzeyir Beyi'ne gönderilen bir hükümde, temin edilecek ağaç türü özellikle *küreklik kayın* ifadesiyle altı çizilmiştir. Hükümde, söz konusu kayın ağaçları için uygun kişilerin daha sonra gönderileceği, kesim işleminin ardından ise zamanında hazır bulunan gemilere yüklenmesi gerektiği belirtilmiştir.²⁹⁴

Kürek üretiminde kullanılan ağaç türlerine dair pek çok örnek mevcuttur. Bu bağlamda, *kaluce* adı verilen bir başka ağaç türünün de kürek yapımında kullanıldığı, arşiv belgeleriyle sabittir. Ancak kaluce türünün tam olarak ne tür bir ağaç olduğu hakkında kesin bir bilgi bulunmamaktadır. Bununla birlikte, belgelerde sıkça geçen *kaluca küreği* ya da *kaluce küreği* ifadesinden, kürek yapımına elverişli özellikler taşıdığı ve bu nedenle küreklerin bu ağaçtan imal edildiği anlaşılmaktadır. Ayrıca, söz konusu ağacın temin edilmesine ilişkin belgelerde, üretim sürecinde ham halde tıraş edilerek gönderildiği durumlar da ifade edilmektedir²⁹⁵.

Söz konusu ağaç türlerinin temini yalnızca kürek üretimine yönelik olmayıp, geminin diğer bölümler için gerekli olan çeşitli malzemelerin de bu tedarik süreci kapsamında sağlandığı anlaşılmaktadır. Nitekim H. 1103\M. 1692 tarihli bir arşiv belgesinde, *kaluce* ağacının yanı sıra urganın da temin edilmek üzere ilgili bölgeden istendiği belirtilmiştir²⁹⁶.

Sonuç olarak Osmanlı donanmasında kürek yapımı, kullanılan ağaç türlerine göre şekillendiği ve çeşitlendiği anlaşılmaktadır. Bu çeşitlilik küreklerin türlerine göre tasnif edilmesini kolaylaştırmış ve üretim sürecine sistematik bir nitelik kazandırmış olmalıdır.

²⁹³“hasa kayık küreği kesmek için tayin olunan Küre halkı meclis-i şeri şerife gelip hasa kürek için gürgen ağacı lazım olup ve etrafta olan cibalin ağacın Yalakabad kazasından bazı kimseler gelip kesip” BOA, A. { DVNSMH 7-1795, 29 Z 976 (14 Haziran 1569).

²⁹⁴“Üzeyir sancağında kesülip leb-i deryaya götürülüp ihzâr olunmak emredip buyurdum ki, vusul buldukta zikir olunan keresteyi kesip ihzar eylemek için mutemadün aleyh yarar adem teyin edip dahi tenbih eyleyesin ki ferman olunan keresteyi kesim gününden sonra vakt ihzâr eylemek için ... yarar âdem ta'yîn edüp dahi tenbih eyleyesin ... kesim gününden sonra vaktiyle kestirip lebi deryaya ihzar eyleye ki gemi vardıkta hazır bulup tahmil oluna” BOA, A. { DVNSMH 22-66, 29 Z 981 (21 Nisan 1574).

²⁹⁵“Bolu iskelesine indirdiği kürekleri ber mucebi emri ham tıraş edip bin yüz otuz kıta mavna ve gemilerden baki kalan kaluca küreklerinden beş yüz elli kıta kaluca küreklerine ham tıraş ettirip hazır dâîlerine dahi ettirip ve baki tıraş kürekleri dikkat ve ihtimama olup indirmek dâîlerine gelen muavenet edip“BOA, KK.d. 67-225, 29 Z 980 (2 Mayıs 1573).

²⁹⁶“...gemi inşasna mübaşeret edüb zikr olunan gemiye almış kıta kaluca küreği ve urgan ve sair levazımdı...” BOA, A. { DVNSMH. 16-288, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

2.5.2. İsimlendirilmelerine Göre Kürekler

Demirin gemi yapımında temel iskeleti oluşturmaya başlamasına değin, uzun bir süre zarfında ahşap, gemi inşasının temel malzemesini oluşturdu. Gemi inşa sürecinde, hafifliği ve kolay işlenebilmesi sebebiyle tercih edilen ahşap; gemilerin kimi zaman tamamında, kimi zaman ise belirli kısımlarında kullanılmıştı.

Ahşap gemiler, *armuz* ve *bindirme* gibi su üstündeki sürtünme ile hızlanan kapama teknikleriyle inşa edilmişti²⁹⁷. Osmanlı donanması gelişen ve değişen gemi teknolojisine kayıtsız kalmayarak, bu değişimleri takip ederek gemi yapımında çeşitli yenilikler geliştirmişlerdi. Akdeniz'deki diğer denizci devletler gibi Osmanlılar da gemi inşasında armuz ve bindirme yöntemini tercih etmişlerdi²⁹⁸.

Osmanlı donanmasındaki gemiler, boyut ve oturak sayılarına göre sınıflandırılmaktaydı. Örneğin, yirmi beş oturaklı gemilere “kadırğa”, on ile on yedi oturaklı gemilere “firkate”, on dokuz ile yirmi dört oturaklı gemilere “kalyata”, on sekiz ile on dokuz oturaklı gemilere “pergende” ve yirmi altı ile otuz altı oturaklı gemilere ise “baştarda” gibi adlar verilmekteydi²⁹⁹. Gemideki oturak sayısı artıkça, geminin boyutu da artmaktaydı.

Benzer durum, küreklerin sınıflandırılmasında da geçerli idi. Zira her bir kürek, her gemiye uygun olmayabilirdi. Gemilerin hacim ve taşıma kapasitesine bağlı olarak, kullanılan küreklerin boyutlarında da farklılık ortaya çıkmaktadır. Bu bağlamda, gemilerin hacmine paralel olarak küreklerin boyutlarının da değiştiği anlaşılmaktadır. Nitekim inşası gerçekleşen çete ve şayka türü gemiler için yapılması istenen küreklerin uzunluğu; *yirmi beş karış şayka küreği* ve *yirmi karış çete küreği* ifadelerinden, küreklerin gemi türüne göre farklı boyutlarda üretildiği tespit edilebilir³⁰⁰. Dolayısıyla gemilerin hacimleri değiştikçe küreklerin uzunluk-kısalık gibi ebatları ve yapıları da değişmekteydi.

Küreklerin yalnızca boyutları değil, benzer şekilde isimlendirilmeleri de gemiden gemiye çeşitlilik göstermektedir. Arşiv vesikaları, kürekleri kullanıldığı gemi türüne göre adlandırıldığını ortaya koymaktadır³⁰¹. Daha önce de belirtildiği üzere, her gemide aynı boyutta kürek kullanılmadığından, küreklerin bulunduğu gemilerde işlevsel olarak isimlendirildiği söylenebilir.

²⁹⁷ Dereli, 2010: 17.

²⁹⁸ Dereli, 2010: 17-18.

²⁹⁹ Çirpan, 2020: 42.

³⁰⁰ “Maruz-ı kullarıdır ki, başbuğluğu uhde-i çakeriye ihale buyrulan çete kayıklarıyla süvar olacağımız şaykanın kürekleri olmayıp ... kürek tedarik muhtaç olmağla uçları paçalı olmak üzere yirmi beşer karış uzunluğu olarak otuz adet şayka küreği ve yirmişer karış olmak üzere yüz yetmiş adet çete kayığı küreği tedarik ve bu taraf irsal babında Eflak voyvodası hattı ba emri tarafı nakil babında emru ferman” BOA, C..BH..253-11723, 16 C 1203 (14 Mart 1789).

³⁰¹ BOA, C..BH.. 11-545, 29 Z 1255 (4 Mart 1840), BOA, MAD. 2775-1197, 5 C 974 (18 Aralık 1566), BOA, A.{ DVNSMH 22-66, 29 Z 981 (21 Nisan 1574).

Osmanlı donanmasında uzun süre donanmanın başlıca gemi tipi konumunda bulunan ve kürekli gemiler döneminin en yaygın kullanılan türlerinden biri olan kadirga, kalyonlara geçiş sürecinde önemini yitirmemiştir. Bu bağlamda, kadirgada kullanılan küreklerin imalatı devam ede gelmiştir. Arşiv vesikalarında, kadirga türü gemilerde kullanılan küreğe, *kadirga küreği*³⁰² şeklinde özel bir isim verildiği dikkat çekmektedir. Nitekim H 974\M 1540 yılına ait Ahyolu Kadısı'na gönderilen bir belgede geçen “kadirga kürekleri ağaçları”³⁰³ ifadesi, kadirga küreklerinin isimlendirilmesinin gemi türünün ön plana çıkarılarak yapıldığı görülür. Bu durum, kadirgaların diğer gemilere nazaran daha güçlü, dayanıklı ve geniş yapılarına uygun kürek imalatının gerçekleştiğini göstermektedir.

Küreklerin gemi türüne göre isimlendirmesine dair *mavna küreği*³⁰⁴, *kalite küreği*³⁰⁵, ve *sandal küreği*³⁰⁶ gibi örnekler sayılabilir. Bu noktada özellikle sandal/kayık türü gemilerde kullanılan kürekler dikkat çekicidir. Zira bu tür gemiler genellikle büyük muharebe gemilerine yardımcı olmak ya da şahsi işler için kullanılmakta olup, hacimleri oldukça küçüktür. Dolayısıyla bu gemilerde kullanılan küreklerin doğal olarak boyutlarına uygun olarak daha küçük imal edildiği anlaşılmaktadır.

Osmanlı Arşivi'ndeki donanma belgeleri üzerinde yapılan araştırmalarda, *ahen kürek*³⁰⁷ ve *taslak kürek*³⁰⁸ gibi ifadeler de rastlanmaktadır. Ahen kürek ifadesi ağacın dayanıklılığı anlamında kullanılan bir tabir olmakla beraber³⁰⁹, taslak kürek ise arşiv vesikalarına dayanarak imalat süreci tamamlanmış, ölçüsüne uygun biçimlendirilmiş ve

³⁰² “Maruzı kullarıdır ki: tersane-i amire ocaklarından İznikmid ve tevâbi kazalarının baştarda-i hümayun ve **kadirga kürekleri** kat için bu sene vize ve Bengar hisarı ve tevabi kazalarından ba ferman ihracı oluna gelen ...” BOA, C..BH.. 11-545, 29 Z 1255 (4 Mart 1840).

³⁰³ “Ahyolu kadısına hüküm yazıla ki haliya Galata'da olan tersane-i Amirem olan kadirga küreği ve üç bin yedi yüz ... kadirga küreği ağaçları için Galata Emni canibinden her kadirga küreği için ...” BOA, MAD. 2775-1049, 5 C 974 (18 Aralık 1566).

³⁰⁴ “İznikmid kadısına hüküm yazıla ki haliya Galata'da olan tersane-i amirem gemileri için üç bin adet **mavna kürekleri** taht-ı kazanda kesilmek için vize kazasında kırk nefer ... gönderilmek için vize kadısı hüküm gönderdi buyurmak hükmü şerifim vardıkta” BOA, MAD. 2775-1197, 5 C 974 (18 Aralık 1566).

³⁰⁵ “Üzeyir beyine hüküm ki Kıbrıs muhafazasında olup Akşehir Beyi olan Hüsrev -dâme izzuhu- mektup gönderip cezirede vâkı' olan kal'ada topların kundakları ve kundaklık kereste dahi olmayıp ve ol canipte olan kadirganın ve **kalitanın kürekleri** ve tahtaları sorulup meremmete muhtaç olup cezirede...” BOA, A.{ DVNSMH 22-66, 29 Z 981 (21 Nisan 1574).

³⁰⁶ “hane- avarızları bedeli bervech-i ocaklık tersane-i amireye tertib ve beher sene vazi ve nakli ferman buyrulan bin beş yüz kırk dört kıta **taslak kürek** sandal ve yüz doksan altı kıta tahta sandalından” BOA, C..BH.. 11-545, 29 Z 1255 (4 Mart 1840).

³⁰⁷ “Bosna Eyaleti kılâ için doksan yedi senesi mahsuben deraliyeden irsal olunan barut ve kurşun ve saireden başka bu sene hazine defterdarı marifetiyle mubayaası ferman olunan beş yüz çift .. ve üç yüz aded ahen kürek” BOA, AE. SABH.I.. 312-20983, 18 L 1199 (24 Ağustos 1785).

³⁰⁸ “Seferi donanma hümayun lazıme için kürekçiler kethüdası İsmail ağa yediyle kürekçi esnafından mubâyaa ve teslim-i mahzen ...tersane-i amire olunan taslak kürek ve sırık kebirin sabıka beher ücret tekâlifiyesi hesap ettirildikte iki bin doksan altı kuruş kırk beş akçeye baliğ olmağı malum devletleri buyurduktâ” BOA, C..BH.. 267-12306, 11 C 1234 (7 Nisan 1819).

³⁰⁹ Develioğlu, 2023: 17.

Tersane-i Amire'ye teslim edilmek üzere hazırlanmış kürekleri ifade etmiş olabileceği düşünülebilir³¹⁰.

Küreklerin sınıflandırılması bağlamında belirli bir kategoriye dâhil edilemeyen bir diğer bir unsur ise, bazı çalışmalarda karşılaşılan özgün kürek isimleridir. Osmanlı donanması bünyesinde yer alan çalışmalarda, farklı özelliklere sahip kürek türleri de yer almaktadır. Nitekim XVIII. yüzyıla ait bir kalyon inşasıyla ilgili yüksek lisans tezinde, Sinop'ta inşası emredilen bir gemiye dair tevzi defterinde *mertanlık kürek* ve *kumalık kürek* gibi isimlendirmelere de rastlanmaktadır³¹¹.

2.6. Kürek İmalatında Yer Alan Görevliler ve Üretim Prosedürü

Osmanlı Devleti, hemen her alanda kurumsal yapılanması sayesinde imparatorluk derecesine ulaşmayı başarmıştı. Geniş sınırlara ulaşan Osmanlı, bu sistematik ve pragmatik yapı sayesinde imparatorluğu idare etme gücünü elinde bulundurabilmişti. Söz konusu bu yaklaşım, donanma teşkilatında da benimsenmiş; insan gücünden tayinlere, gemi inşasından gerekli hammaddenin teminine kadar bahriyenin hemen hemen her alanında benimsenmiş ve bu politikalar ve uygulamalarla düzen sağlanmıştı. Bu bağlamda, çalışmamızın konusu olan kürek temini ve imalatının da bu esaslar çerçevesinde gerçekleştiğini söylemek mümkündür.

Kürek yapım süreci, öncelikle ana malzemenin ahşap olması dolayısıyla başta donanma olmak üzere ihtiyaç duyulan kerestenin tedariki ile başladı. Gerekli kereste ihtiyacı, genellikle inşa faaliyetleri nerede sürdürülüyor ise bu yerler ile merkez arasında gerçekleştirilen yazışmalarla bildirilirdi. Nitekim “Golos kadısına hüküm ki haliya Menteşe Bey Ahmed dergâhı muallama mektub gönderip miri hassa kadırgalara kürek lazım olup tahsili kazada olan kürek kestirmek emrettirmekte”³¹² şeklindeki belgelerden de anlaşılabacağı üzere, ihtiyaçlar genellikle doğrudan merkeze arz edilmekteydi.

Ardından, kerestenin hangi alanda kullanılacağı dikkate alınarak ilgili bilgiler listeler halinde *havi defterlerine* kaydedilirdi. Bu kayıtlar doğrultusunda, *mevkufat kalemi* aracılığıyla kesim ve nakil işlemleri için ücret belirlenir; bu bilgiler *buyruldu* ile *baş muhasebe defterine* kaydedilerek izin süreci başlatılırdı. Bu süreç sonucunda hazırlanan imzalı belge, idari yetkiye sahip olan *mübaşire* iletilir ve görevlendirilmek üzere tayin edilirdi³¹³. Nitekim “Hala Tersâne-i Âmiremde müceddeden binasına mübâşeret olunan mîrî fırkateler kerestesi nakline

³¹⁰ “Ocaklık Tersane-i Amire'ya tertip ve beher sene vaz' ve nakli ferman buyrulan bin beş yüz kırk dört kıta taslak kürek sandal ve yüz doksan altı kıta tahta sandalından bin yüz seksen...” BOA, C..BH 199-9319, 27 Ca 1183 (28 Eylül 1769).

³¹¹ Depe, 2017: 28.

³¹² BOA, A.{ DVNSMH 5-614, 29 Z 973 (17 Temmuz 1566).

³¹³ Baş, 2016: 154.

mübaşir ta'yîn olunan bostânî hasekilerinden”³¹⁴ ifadesi, söz konusu sevkiyat işlemi için görevlendirilen mübaşirlere dair açık bilgiler sunmaktadır.

Görevlendirilen mübaşir, yanına bir mimar almak kaydıyla, kerestenin tedarik edileceği bölgenin idarecilerine ve reayasına durumu bildirilirdi. Mübaşirler, bölgedeki *kereste emini* ile organizasyonu yürütmekle görevliydi. Kerestelerin kesimi ve naklinden sorumlu olan *kereste\tahta serdarı* ile *kâtipler* ise mübaşire bağlı görev yaparlardı³¹⁵. Aynı zamanda, kürek tedarik organizasyonunun gerçekleştirilmesi amacıyla bazen çavuş da görevlendirilirdi³¹⁶.

Küreğin tedarik edileceği bölgedeki kadılara gönderilen hükümlerde, ihtiyaç duyulan küreklerin nerelerde kullanılacağına dair bilgiler yer almaktadır³¹⁷. Bu tür yazışmalarda, söz konusu küreklerin donanma hizmetlerinde kullanılacağı açıkça belirtilmekte, akabinde ise bu küreklerin hangi tür ağaçtan imal edilmesi gerektiği ifade edilmektedir³¹⁸. Bu detaylar, sadece malzeme tedarikini değil, aynı zamanda teknik uygunluğu da gözetten bir planlamaya işaret etmektedir.

Söz konusu malzemenin temin edilmesinden sonra, Tersane-i Amire'ye ulaştırılması ve korunması süreci ayrı bir idari ve lojistik organizasyonu gerektirmekteydi. Nitekim Tersane-i Amire'de temin edilen kerestelerin muhafazası için özel olarak inşa edilmiş bir mahzen (depo) bulunmaktaydı³¹⁹. Bu kerestelerin söz konusu mahzene ulaştırılması sürecinde ise çeşitli lojistik düzenlemelere ihtiyaç duyulmaktaydı. Özellikle keresteleri kıyıya taşıyan câmus (manda) arabalarının geçeceği yolların düzenlenmesi ve güzergâh üzerindeki köprülerin sağlamlaştırılması, taşımacılığın sürekliliği açısından elzemdi. Ancak zaman zaman bu yollar, eşkıyalar tarafından kesilmekte ve taşımacılık faaliyetleri sekteye uğramaktaydı³²⁰.

³¹⁴ Doğan, 2019: 280

³¹⁵ Baş, 2016: 152-154.

³¹⁶“Dergâhı mualla çavuşlarından olup Kemer’de hâssa kadırgalar küreği kesilmesi hizmetine ta'yîn olunan Yunus Çavuş’a hüküm ki, Cezâyir’e tabi Midye Sancağı Beyi olan... Hacı Murad dame izzühû Donanma-i Hümayûnum canibine mütevveccih olup anda olan kadırgalara kürek lazım olduğun bildirmeyi buyurdum ki” BOA, A. { DVNSMH 12-646, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

³¹⁷“Karamürsel ve Kiros kadılarına hüküm ki hala Cezayir-i Garp’da olan gemiler için kürek ve sair gemi mühimmatı için kereste lazım olup Ahmet reis nam kimesne irsal olundu buyurdum ki vusul bulduk da Cezayir gemileri için... miktarı gemi kerestesi ve kürek için ağaç tedarik ettirip gemisine tahmil edip” BOA, A. { DVNSMH. 35- 1019, 29 Z 1312 (26 Şubat 1579).

³¹⁸ “Bursa beyine ve Kefe kadısına hüküm ki sen ki kefe kadısının mektup gönderip hâssa kayık küreği kesmek için ta'yîn olunan kûra halkı meclis-i şer-ı şerife gelip hâssa kürek için gürgen ağacı lazım olup etrafta olan cibalin Yalakabad kazasından bazı kimesneler gelip kesip” BOA, A. { DVNSMH. 7-1795, 29 Z 976 (14 Haziran 1569).

³¹⁹ Aydın, 2025: 238.

³²⁰ Aydın, 2025: 240.

Tedarik sürecinin bir diğer önemli yönü ise zamanlamadır. Küreklerin genellikle donanmanın sefere çıkacağı yani bahar mevsiminde³²¹ temin edilmesi gerektiği ifade edilmekte, böylelikle sefer gerçekleşmeden bir an önce bu malzemelerin geciktirilmeden tamamlanması amaçlanmaktaydı. Örneğin “ihraç eyleyip lazım olan alat ve esbabı ile muaccelen Südde-i Saâdetime gönderesin”³²² ifadesi, gerekli aletlerin vakit kaybedilmeden merkeze ulaştırılmasının beklendiğini açıkça göstermektedir. Bu tür talimatlar, hem merkezi otoritenin lojistik hazırlıklara verdiği önemi hem de seferin gecikmeden gerçekleşmesini sağlama amacını yansıtır.

Eğer kürek temini sağlanacak bölgede işin ehli kişiler bulunmuyorsa, merkez tarafından küreklerin kesim ve nakil işlemlerini gerçekleştirmek üzere üstat tayin edilirdi³²³. Ardından, nakil işleminin nereden gerçekleşeceği belirtilir³²⁴ ve küreklerin mübaşir tarafından deftere kaydedilmesi istenirdi³²⁵. Bu kayıtların yer aldığı defterin, başka bir hükümde *liman defteri*³²⁶ olarak anıldığı görülmektedir; dolayısıyla söz konusu ifadeler, küreklerin sevkiyatına ilişkin bürokratik sürecin liman dairesiyle de bağlantılı olduğunu düşündürmektedir. Kesim, tayin ve nakil işlemlerinin tamamlanmasının ardından, kürekler mübaşir tarafından teslim edilirdi³²⁷. Kerestenin iskeleye taşınması, gemilere yüklenmesi, İstanbul’a ulaştırılması ve orada boşaltılması gibi işlemler ise geminin durumuna bağlı olarak günler hatta haftalar sürebilmekteydi.

³²¹ “TersÂne-i Âmirem ocaklarından olup beher sene başarda ve ümeray-ı derya sefineleri için irsali mu’tad olan kürekleri reaya kat’ ve İnehacı İskeleye’ne nakl eylediklerinde.” BOA, A. { DVNSMH. 103- 567, 29 Z 1103 (11 Eylül 1692).

³²² BOA, A. { DVNSMH. 14- 281, 29 Z 928 (24 Mayıs 1571).

³²³ “Rodos beyine hüküm ki hala Ayas iskelesinde bina olunmak emrim olan gemilerden kürekleri kesip vaziyet ile ihzar eylemek için üstat göndermek lazım olunmağın buyurdum ki vusul buldukda kürek kestirip yontmak için bir yarar üstat tedarik eyleyip lazım olan alat ve esbâb ile gönderesin” BOA, A. { DVNSMH. 16-452, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

³²⁴ “Kürek kat olunmak mukabil olmağla bin yüz dört senesine mahsup olmak üzere dahi iznikmid ve kazıklı? İskeleye nakil ettirmek için” BOA, KK.d.2475-73.

³²⁵ “Zıkr olunan malumları berveci-i beher sene kat ve nakil hazır olan ol miktar kat ... kürekleri mübaşir sureti deftere kaydedip” BOA, KK.d. 2475-73.

³²⁶ “Karasu kadısına hüküm ki, Tersane-i Âmireme kürek ve sandal tahtası vermek üzere ocaklık ta’yin olunan kaza-i mezbûra ahalileri sene-i sâbika üzerlerine edası lazım gelen ocaklık kürek ve sandal tahtaların vermekte ta’allül etmeleriyle zimmetlerinde kalan bakâyâ ile bin yüz üç senesine mahsup olmak üzere üzerlerine edası lazım gelen Tersane çavuşlarından liman defteri mucebince bir defa eda eyledikleri.” Doğan, 2019:126

³²⁷ “Dergahı Muallam çavuş oğullarından Hasan zîde kadruhu vardıkta tamir ve ... edip sana gönderilen defter nazar eden esamiyle mukayyet olan kimesneleri hazır edip sanatlarına müteallik aletleriyle mezkur çavuş oğulları koşup südde-i saadetime gönderildi ki musahalat mübaşir olundu husus...” BOA, A. { DVNSMH. 5-301, 29 Z 973 (17 Temmuz 1566).

2.6.1. Kürek Tedarikinde Görevliler

2.6.1.1. Kadı

Osmanlı Devleti'nin hukuk sistemi denildiğinde akla ilk gelen isim şüphesiz kadıdır. Hukukun başı olarak kabul edilen kadının görev ve sorumluluğunu sınırlandırmak pek mümkün değildir. Kadılar; adli, idari, nizami, güvenlik, ekonomik ve sosyal alanlar başta olmak üzere birçok alanda yetki sahibiydi. Taşra teşkilatında önemli bir idari vasfını elinde barındıran kadı, bulunduğu kazanın yerel yönetim işleri ile doğrudan ilgilenirdi³²⁸.

Kadının geniş yetki alanı, donanma faaliyetlerinde de belirgin biçimde görülmektedir. Kadı, görev yaptığı kazada donanma için elzem olan kiralama, satın alınma, depolanma, sevkiyat ve insan işgücü temini gibi süreçlerde aktif rol oynardı. Merkezde alınan kararlar doğrultusunda, örneğin kürek temini gibi ihtiyaçların karşılanması için yerel yetkililerden öncelikle kadıya bildirilirdi³²⁹.

Yukarıda da ifade edildiği üzere, divandan çıkan karar neticesinde bir sonraki adım, ilgili kazanın kadısına hüküm gönderilmesi olurdu. Bu hükümler genellikle, “Gemlik ve Yalkabad kadılarına hüküm ki”³³⁰ gibi ifadesinde de görüldüğü üzere ilgili yerin kadılarına hitap ile başlardı. Donanma için gerekli ekipmanların sağlanması, kontrolü ve nakli gibi işlemlerden sorumlu olan kadı, merkezi yönetimin taşradaki temsilcisi olarak her görevi kendi görev alanında yetkisi çerçevesinde yerine getirirdi. Bu bağlamda, donanma için gerekli küreklerin temininden merkezin doğrudan muhatap olduğu kişilerin arasında kadılar önemliydi.

Küreklik ağaçların kesimi, görevli tayini, ağaçların iskeleye ulaştırılması ve gemilere yükleyip İstanbul'a gönderilmesi gibi nakliye sürecinden de kadılar mesuldü³³¹. Ancak bazı durumlarda ise merkezin muhatap aldığı görevliler arasında emirler eyalete gönderiliyor ise *beylerbeyi*³³², sancağa gönderiliyor ise de *sancakbeyine*³³³ hitaben gönderilirdi. Fakat bu emirlerin yerine getirilmesinde kadılar yine kendi görev yetkileri çerçevesinde sürece dâhil olabilmekte ve talep edilenlerin temini için sancakbeyi veya beylerbeyleri ile ortak hareket etmekteydiler.

³²⁸ Atar, 2001: 67.

³²⁹ Atar, 2001: 70

³³⁰ BOA, A. { DVNSMH. 80- 34, 29 Z 1023 (30 Ocak 1615).

³³¹ “Vize kadısına hüküm ki, Haliye gemi ağaçlarından yamalık ve kürek ... lazım olmağın buyurdum ki, Bali çavuş vardıkta bir an te'hir etmeyip zikir olunan ağaçları Midye gemilerine navlun ile tahmîl eyleyip Dergah-ı Mu'allama gönderesin”, BOA, A. { DVNSMH. 12- 384, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

³³² “Karaman beylerbeyisine hüküm ki haliya öte yakaya kadirga kürekleri tedarik etmek için irsal olunan”, BOA, A. { DVNSMH. 11-639, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

³³³ Sancağı beyi olan Hacı Murad dame izuhu Donanma-yi Hümayun canibinde olup anda olan kadırgalara kürek”, BOA, A. { DVNSMH. 12 – 646, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

2.6.1.2. Tersane Emmini

Tersane emini, Tersâne-i Âmire’de hem idari hem mali sorumluluklar üstlenen, aynı zamanda gemilerin yapımı, onarımı ve satın alma işlemleriyle görevliydi³³⁴. Kendisine bağlı memurlar, maliye ve evrak dairelerinde görev yapmaktaydı. Bu memurlar arasında ruznamçe görevlisi gelir-gider kayıtlarını tutar, Mahzen-i Sürb ve Mahzen-i Cub eminleri sırasıyla malzeme ve kereste depolarını yönetir, zindan kâtibi suçlu kayıtlarını tutar, veznedarlar ise mali hesaplardan sorumlu olurdu. Genellikle birinci sınıf hâcegân rütbesinde olan eminler, Kaptan Paşa sefere çıkınca vekâlet görevini yerine getirirdi³³⁵.

Osmanlı donanmasının başında bulunan Kaptanpaşa tarafından atanan tersane emini, emri altındaki personelin çalışmalarını denetler ve *ayniyat defterlerini* kontrol ederdi. Tersane emininin bir başka görevi ise donanmanın kürek ihtiyacını karşılamaktı. Bu doğrultuda ihtiyaç duyulan kürekleri divan-ı hümayuna bildirir ve merkez de yerine getirmesi gereken hususları karara bağlardı³³⁶.

Tersane ocaklığı veyahut satın alma yoluyla, ormanlık alanlardan kereste teminiyle ilgili faaliyetler, tersane emininin sorumluluğundaydı. Bu bağlamda, kerestelerin kesimi, imal edilecek bölgelere ulaştırılması ve işlenmesi gibi işlemleri yürütmesiyle ilgilenirdi³³⁷. Kerestelerin temininden sorumlu olan mübaşirler, tersane emini tarafından tayin edilirdi³³⁸. Kürek yapımında kullanılacak keresteler merkeze ulaştığında, bu malzemeler tersane eminine teslim edilirdi³³⁹.

2.6.1.3. Mübaşir

Mübaşir, kelime anlamı itibariyle devletin hükümlerini yerine getiren ve bir malın tahsil edilmesini sağlamak ile görevli kişidir³⁴⁰. Devletin barış ve savaş zamanlarında, mübaşirler ordunun iâşesini temin etmekle sorumlu olmuşlardı. Osmanlı donanmasındaki görevleri ise, satın alınacak mallarla ilgilenmek, bu malların iskelelere naklini gerçekleştirmek, ardından gemiler ile İstanbul’a taşıyıp tersane mahzenine depolamaktı³⁴¹.

³³⁴ Bostan, 2018. 33

³³⁵ Taş, 2019: 1432-1433.

³³⁶ “Tersanei Amirem emini olan Mustafa zide mecduhu divanı hümayunuma mektub gönderip Donanma-yı Hümayun kadirğaları mühimmatı için bin yetmiş senesine mahsup olmak üzere .. kadirğa küreği kat ve irsal oluna gelmekte iken kanun u kadim üzere ücretleri Tersane-i Amire tarafından verilmek üzere hala bin adet kürek cem ve tahsil olan kadılardan tahsil ve tedarik ettirip kürek kat’ına mübaşir ve emin tayin olunması teslim olmakla ziyade lazım ve mühim olan..” BOA, MAD. 7591- 22, 3 Ş 1070 (14 Nisan 1660).

³³⁷ Taş, 2019: 1433.

³³⁸ “Tersane-i Amire Emmini Rakım Elhac Mehmed Efendi kulları tarafından mübaşir tayini ve meblağı mezbur ahali kazadan sene-i merkumeye mahsuben cem ve tahsili” BOA, C. BH.. 7-315, 22 Za 1163 (23 Ekim 1750).

³³⁹ Taş, 2019: 1437.

³⁴⁰ Devellioğlu, 2023: 817.

³⁴¹ Taş, 2019: 141-142.

Merkez tarafından, tersaneye ya da gemi inşasının gerçekleşeceği diğer bölgelere kerestenin nakli sürecine iştirak etmek üzere mübaşir tayin edilirdi³⁴². Kerestelerin nakil işlerinin sorunsuz yürütülmesi ve tamamlanması için mübaşire mühürlü *mevkufat defteri* teslim edilirdi. Nitekim bu durum bir belgede şu şekilde ifade edilmektedir: “kadırgaların iktiza eden kerestelerin ve kadırğa kürekleri tevzii ve nakli lazım gelmekle işbu bin elli senesine mahsub olmak üzere mübaşirin yedine verilen mühürlü nişan mevkufat”³⁴³.

Mübaşirlerin zaman zaman çavuşlar arasından seçildiği arşiv belgelerinden anlaşılmaktadır. Örneğin, “Gelibolu’da binası ferman olunan kadırgalar kerestesi ve beş bin adet kaluca tahsili ferman olunan on iki pare kadılıklara emr-i şerif irsal olunup, her birileri hisselerine düşen keresteyi tahsil edip ... dergah-ı muallam çavuşlarından olup bu hususa mübaşir tayin olunan Yusuf Çavuş zide kadruhu vardıkta bu hususa bizzat mübaşaret edip”³⁴⁴ hükmü bu duruma işaret etmektedir.

Mübaşir, genellikle kereste emini ile işi organize eder, organizasyon sürecinin sonunda kerestelerin İstanbul’a ulaştırma görevini devralırdı. Kendisine teslim edilen deftere, ilgili teçhizatı kaydeder ve bu malzemelerin merkeze ulaştırılmasını sağlardı. Bu defterler ve kayıtlar, aynı zamanda teslim alınan malzemenin envanteri niteliğinde olup, yerel halkı fazla taleplerden koruyan ve görevlilerin su-i istimallerini önlemeyi sağlardı. Mübaşirlerin yol harcırahı devlet tarafından karşılanmaz, görev yaptıkları bölgedeki reaya tarafından karşılanırdı³⁴⁵.

2.6.1.4. Çavuş

Devletin nizamı ve güvenliğinden sorumlu olan çavuşlar, padişahın ve diğer üst düzey kumandanların buyruklarını yerine getirmekle görevlendirilmişlerdir³⁴⁶. Osmanlı donanmasında görev alan bu kişilere *tersane çavuşu* denilmekteydi. Tersane çavuşları, merkezden gönderilen hükümler doğrultusunda tersane hizmetlerinde, donanma seferlerinde ve özellikle kereste temini gibi lojistik faaliyetlerde aktif biçimde görevlendirilmekteydiler. Bu çavuşlar hakkında bugüne kadar müstakil bir akademik çalışmaya rastlanmamakla birlikte, faaliyetlerine dair bilgiler arşiv vesikaları aracılığıyla tespit edilmektedir³⁴⁷.

³⁴² Taş, 2019: 1432.

³⁴³ BOA, MAD. 9024-3, 29 Z 1253 (26 Mart 1838).

³⁴⁴ BOA, A. { DVNSMH 14-818, 29 Z 928 (24 Mayıs 1571).

³⁴⁵ Baş, 2016: 152-153.

³⁴⁶ Köprülü, 1993: 235

³⁴⁷ “Karasu kadısına hüküm ki, Tersane-i Âmire’me kürek ve sandal tahtası vermek üzere ocaklık ta’yin olunan kaza-i mezbûra ahalileri sene-i sâbika üzerlerine edası lazım gelen ocaklık kürek ve sandal tahtaların vermekte ta’allül etmeleriyle zimmetlerinde kalan bakâyâ ile bin yüz üç senesine mahsup olmak üzere üzerlerine edası lazım gelen Tersane çavuşlarından liman defteri mucibince bir defa eda eyledikleri.” Doğan, 2019:126.

Gemi inşa malzemeleri ve diğer teknik sahalarda da görev alan çavuşlar, genellikle Divan-ı Hümayundan çıkan hükümler doğrultusunda tayin edilmekteydiler. Arşiv kayıtlarında sıkça *dergâh-ı mualla çavuşu* şeklinde geçen bu unvan, doğrudan merkezi teşkilata mensup olan, Divan kararlarını taşrada uygulamakla sorumlu görevlileri ifade eder. Bu çavuşlar yalnızca adli veya idari değil, gerektiğinde teknik işlerde de görevlendirilmişlerdir³⁴⁸. Nitekim “Dergâhı mualla çavuşlarından olup Kemer’de hassa kadırgalar küreği kesilmesi hizmetine tayin olunan Yusuf Çavuş’a hüküm ki”³⁴⁹ ifadesi, bu görevlilerin gemi yapımıyla ilgili sahalarda da istihdam edildiğini göstermektedir.

Bu çerçevede, bazı belgelerde tersane hizmetleriyle ilgili olarak geçen *dergâh-ı mualla çavuşu* doğrudan *tersane çavuşu* anlamına gelmemekle birlikte, ilgili hizmet için geçici veya özel görevle taşraya görevlendirilen merkezi bir çavuşu ifade etmektedir. Dolayısıyla bu iki unvan aynı statüye işaret etmese de aralarındaki görev ve yetki alanındaki paralellikler Osmanlı bürokratik yapısının esnek ve çok katmanlı karakterini yansıtmaktadır.

2.6.1.5. Kereste Emni

Donanma için gerekli kerestenin temininden doğrudan sorumlu olan kişi, Kaptanpaşa tarafından atanan kereste emnidir³⁵⁰. Tersane emni tarafından merkeze bildirilen ihtiyaçların karşılanması sürecinde, kereste emni önemli bir rol oynardı. Bu görevli, belirtilen miktar ve nitelikteki keresteyi kısa süre içerisinde Tersane-i Amire’ye ulaştırmakla mükellefti. Bu bağlamda kereste kesiminin yapılacağı bölgelere tayin edilen kereste eminleri, sadece hammaddenin temininde değil, aynı zamanda bu süreç içerisinde ilgili bölgelerdeki güvenliğin sağlanmasından ve sevkiyatın zamanında gerçekleştirmekle sorumluydular³⁵¹.

Kereste temin sürecinin idaresi, Osmanlı merkezi yönetimi tarafından büyük bir titizlikle yürütülmekteydi. Bu nedenle, kereste eminliği görevine getirilecek kişilerin seçiminde bazı özellikler aranır. Dindarlık, dürüstlük ve üstlendikleri görevin gerektirdiği sorumluluğu taşıyabilecek nitelikte olmaları, bu kişilerin belirlenmesinde temel ölçütlerdi. Üç yıllık süreyle tayin edilen bu görevliler, vazifelerini liyakatle yerine getirdikleri takdirde görev süreleri uzatılır ve uzun yıllar bu hizmette kalmaya devam ederlerdi³⁵².

Dolayısıyla kereste emininin malzemelerin temin edilmesinde yetkileri açısından sadece yerel düzeyde değil, aynı zamanda Osmanlı donanmasının sefer hazırlıkları açısından

³⁴⁸ “Ahyolu kadısına hüküm ki, mektup gönderip Kasım çavuş ile gönderilen hükmü şerifim mucebince binası ferman olunan elli geminin kürekleri tevzi olunup üç bim kürek ile dört bin yaması Zağra-i Cedid kazasına tevzi olunması” BOA, A. { DVNSMH. 14-1049, 29 Z 928 (24 Mayıs 1571).

³⁴⁹ BOA, A. { DVNSMH. 12-646, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

³⁵⁰ Aydın, 2011: 224.

³⁵¹ Narin, 2011: 772.

³⁵² Aydın, 2025: 225.

kritik bir önem taşımaktaydı. Özellikle taşra teşkilatı içerisinde gerekli malzemelerin tevzii ve tedarikinde bu tür görevlilerin sorumlulukları büyük önem arz etmekteydi. Kereste emininin temel görevi, talep edilen malzemeyi –özellikle gemi küreklerinde kullanılan keresteyi– eksiksiz ve zamanında merkeze ulaştırmaktı. Bu süreçte kimi zaman donanmaya ait gemilerden (özellikle kadırgalardan) faydalandığı, bazı durumlarda ise yalnızca emin ile merkezin koordinasyonu üzerinden ilerdiği anlaşılmaktadır.

Nitekim İznikmid kereste emini Hacı Mehmed'e gönderilen bir hükümde, kadırgaların küreklerinin tamamlanamaması nedeniyle donanmanın geciktiği, bu aksamanın da eminin ihmalkârlığından kaynaklandığı belirtilmiştir. Emirlerin yerine getirilmemesi üzerine görevli hem mesul hem de mu'ateb (kınanmış) sayılmış; benzer bir gecikmenin tekrarında hakkında işlem yapılacağı kesin bir dille belirtilmiştir³⁵³. Bu durum, merkez tarafından gönderilmiş veya daimi olarak taşrada bu iş için görevlendirilmiş kereste eminlerinin deniz seferleri gibi stratejik hazırlıklarda ihmallerine kesinlikle müsamaha gösterilmediğini göstermektedir.

Osmanlı arşiv belgelerinde kereste emini ve kereste teminine dair kayıtlarda en sık karşılaşılan yerleşim yerlerinden biri İznikmid'dir. Bu durum, kereste temininin yalnızca bu bölgede yapıldığını değil, İznikmid'in orman zenginliği, coğrafi konumu ve İstanbul'a deniz yoluyla yakınlığı sayesinde lojistik bir merkez olması bakımından rol oynadığını göstermektedir. Ayrıca İznikmid'de sürekli görevli bir kereste emini bulunması, arşiv belgelerinde adının daha fazla yer almasına neden olmuştur.

2.6.1.6. Tahta Serdarı

Yeniçeri Ocağı'nda seçilen tahta serdarları, belirli bölgelerde reaya tarafından hazırlanan kereste, kürek taslakları ve sandal tahtalarının toplanması, bedellerinin ödenmesi ve malzemelerin tersaneye nakledilmesiyle görevlendirilmişlerdi³⁵⁴. Tersane için gerekli kerestenin temininde ihtiyaç halinde tahta serdarına hüküm gönderilerek, belirli bölgelerden malzeme toplanması sağlanırdı. Toplanan keresteler, tahta serdarı nezaretinde gemilere yüklenir ve tersaneye teslim edilirdi.

Tahta serdarının keresteleri zamanında teslim edememesi durumunda ise, kereste emini tarafından yerine başka bir serdar tayin edilirdi³⁵⁵. Bu tedbir, uygulamada sevkiyatın aksamadan sürdürülebilmesi açısından önemliydi.

³⁵³ BOA, A.İ DVNSMH 94- 45, 29 Z 1076 (2 Temmuz 1666).

³⁵⁴ Baş, 2016: 152.

³⁵⁵ Baş, 2016: 152.

2.6.2. Kürek İmalatında Görevliler

2.6.2.1. Parutıraş\Barutıraşan

Tersane-i Amire bünyesinde yer alan miri esir sınıfına mensup olan *parutıraşlar*, donanma gemilerine ait küreklerin yontulmasından sorumluydular³⁵⁶. Arşiv vesikalarında bu zümreye zaman zaman *barutıraşan* veya doğrudan *kürek yontucu* şeklinde de rastlanmaktadır. XVIII. yüzyıla ait bir belgede, tersanede kürek yontmakla görevli bu kişilerin, Kaptanpaşa'nın damadına ait beş miri esir olup 150 gün boyunca çalıştıkları ve bu süre zarfında toplam üç bin akçe aldıkları; buna göre kişi başına günlük yevmiyelerinin yaklaşık dört akçe olarak hesaplandığı kaydedilmiştir³⁵⁷.

Parutıraş mesleği, rastgele kişilere verilen bir görev olmayıp, belirli mesleki deneyim ve yeterlilik gerektirmekteydi. Nitekim arşiv vesikalarından birinde sanat ehli olmayan kimselerin bu görevden men edilmesi gerektiği vurgulanmakta ve sanat ehli olan kimselerin istihdam edilmesine dair şu ifadeye yer verilmektedir: “Tersane-i Amirende mukabelesinde dirlik tasarruf eyleyenden; eğer kalafatçıdır eğer haddaddır ve eğer barutıraştır ve eğer kumbaracıdır ve eğer makaracı ve gayrıdır cümlesi getirip yoklayıp ve imtihan ettirip emrin gibi sanatları mukabelesinde dirlik tasarruf edip sanata kudretleri olmayanları her kim olursa def eyleyip. Yerlerine ahar sanat bilir istihdama kabil yarar ehli sanayi kimesneleri yazıp istihdam eylesin ala bir ferde himayet etmeyip onun gibi na ehli kimesneler her kim ise def edip yerlerine yararların yazasın”³⁵⁸. Burada görüleceği üzere sadece parutıraşların değil inşadaki görevli tüm zanaatkâr kesimin işin ehli olması ve hak edenlerin görevlerinde istihdamları istenmekteydi.

Belirli durumlarda barutıraşanların yevmiyelerinin tımar tahsisi suretiyle karşılanmasının planlandığı, ancak bunun her zaman uygulanmadığı görülmektedir. Nitekim bir belgede, Tersane-i Amire’de yevmiye ile çalışan bir hassa barutıraş için tımar hükmü verilmiş, fakat bu mümkün olmayınca görevlinin feregat ettiği ve karşılığında bin akçelik bir ödeme yapılmasına karar verildiği kaydedilmektedir³⁵⁹. İhtiyaç durumunda kürek yontucuların zaman zaman gerekli alet ve edevatları ile Tersane-i Amire’ye gönderilmeleri istenirdi³⁶⁰. Ayrıca, gemi inşasının nevrüz öncesi tamamlanması gerektiğinden bu durumlarda,

³⁵⁶ Kıcalı, 2019: 32.

³⁵⁷ Baydar, 2020: 144.

³⁵⁸ BOA, A. { DVNSMH. 18- 116, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

³⁵⁹ “Tersane-i Amirede yevmi yedi akçe ile hassa barutıraşlardan iken bedeli tımar hükmü verilip müyesser olmadığın bildirip mezkur feragat edip mahluldür deyi rica etmeyin feragat edip mahlul ise bedelinden bin akçe ziyadesiyle buyruldu” BOA, A. { DVNSMH. 37-1159, 29 Z 987 (16 Şubat 1580).

³⁶⁰ “Tersane-i Amireme göndermesi ehemmi-i mühimmattan olduğu ecilden gaybet eden zikir olan kürek yoğucu zimmiler irsal müstakil defter olunup hassa kalkancıardan Mehmed nam kimesne ile irsal olundu imdi

barutıraşların kürek yapımı için gemi inşa merkezlerine acilen gönderilmesi yönünde sancak kadılarına hüküm yazıldığı görülmektedir: “Varna’da bina olunan gemiler dahi nevrüza değin erişmek lazım olmuştur eğer kalkancı ve eğer urgucu ve kürek yontucudur ve gayrı levazımdır mümkün olduğu miktardarını mu’avenet için gönderip her ne hususda lazım-ı mu’avenet edip ol gemilerin hususulüne memur değiliz demeyip ol bab da dahi ihtimamın sarf eyleyesin”³⁶¹.

2.6.2.2. Işkıcı

Tersanede küreklerle ilgili bir diğer görevli grubu ise *ışkıcılar*dır. Barutıraşlardan farklı olarak ışkıcılar, iki ucu saplı bıçak olan ışkı ile küreklerin tamir ve bakım işlerini üstlenmekteydi³⁶².

Tersane-i Amire seferler gibi olağanüstü dönemlerde daha fazla kereste ve iş gücüne ihtiyaç duyulduğundan bu ihtiyaçlar gerektiğinde taşradan sağlanırdı. Bu kapsamda, bazı köylerden *ışkıcı* adı verilen bıçakçılar görevlendirilir, isimleri deftere kaydedilir ve sevkıyatı gecikmeden yapılırdı. Uygulama, aynî vergi sistemi çerçevesinde donanma için taşradan iş gücü teminine dayanırdı³⁶³.

Işkıcıların da kimi zaman bağlı bulundukları bölgelerden kendi alet ve edevatlarıyla birlikte ve diğer iş gücü unsurları gibi acil bir şekilde tersaneye ulaştırılması emredilirdi. Örneğin bir hükümde şöyle buyrulmuştur: “Vize kadısına hüküm ki, hala Tersane-i Âmirede ışkıcı lazım olmağın taht-ı kazadan kırk nefer yarar ışkıcı lazım olan alat ve esbablar ile gönderilmesin emredip buyurdum ki. Vusul buldukda tehir eylemeyip Tersâne-i Âmirem mühimi için kırk nefer ışkıcı ihraç eyleyip lazım olan alat ve esbabı ile muaccelen südde-i saadetime gönderesin ki gelip hizmetlerinde ola ve mezburları bizzat gönderip bedellerin göndermeyesin şöyle bilesin”³⁶⁴.

2.6.2.3. Bıçkıcı\Errekeş

Tersanede görev yapan *bıçkıcılar*, kürek yapımında kullanılacak ağaçları kesmekle sorumlu zanaatkârlardır. İsimlerini kullandıkları bıçkı adlı aletten alan bu kişiler, Osmanlı

buyurdum ki hükmü şerifim vardıkta bir an ve bir saat nazır ve tevakkuf etmeyip gönderilen nişanlı deftere nazır olup içinde mestur ve mukayyed olup... eden kürek yoğunu zimmiler her kande ise buldurup götürüp adet üzere ... alet ve esbabları ile mezbur kalkancıya teslim edip ve yazılınca kifayet kadri adam koşup temhil? İle tersane-i amireme gönderesiz” BOA, MAD.d, 2775-477, 413, 465, 1176, 1197, 5 C 974 (18 Aralık 1566).

³⁶¹ BOA, A. { DVNSMH 16-512, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

³⁶² Bostan, 1992: 79.

³⁶³“Haliya tersane-i amireye ışkıcı lazım ve mühim olmağla tahtı kazanızdan ... kimesne isimleriyle defter olunup sana gönderdi buyurdum ki, dergahı muallam çavuş oğullarından Hasan zide kadruhu vardıkta tehir ve terahi etmeyip ...” BOA, A. { DVNSMH. 5- 301, 29 Z 973 (17 Temmuz 1566).

³⁶⁴ BOA, A. { DVNSMH. 14- 281, 29 Z 928 (24 Mayıs 1571).

deniz gücünün temel unsurlarından olan tahta ve keresteleri belirlenen ölçülerine göre kesmekle yükümlüydüler³⁶⁵.

Bıçkıcılar genellikle ormanlık alanların bulunduğu, kereste temin edilen kazalarda görev yaparlardı³⁶⁶. Ancak İstanbul'da da bıçkıcıların görev aldığı arşiv kayıtlarından anlaşılmaktadır. Nitekim bir hükümde şu ifadeye yer verilmiştir: “İstanbul kadısına hüküm ki, hala donanma-i hümayun mühimmatı için tersanede bıçkıcı lazım ve mühim olursa taht-ı kazanızdan her nerede haymana bıçkıcı bulunursa ihzar olunup Tersane-i Amirede ücretle istihdam olunmasın emredip buyurdum ki.”³⁶⁷ Bu durum tersane-i amire için gelen ahşapların inşa sürecinde işlenmeleri için tersane bünyesinde bu zanaatkâr grubun istihdam edildiklerini göstermesi açısından önemlidir.

XVII. yüzyıl boyunca Osmanlı Devleti'nde çalışan Bir bıçkıcının yevmiyesi 8 ila 12 akçe arasında değişmekteydi. Söz konusu dönemde bu zanaatkâr grubun hiyerarşisine bağlı olarak, bıçkıcıbaşı 20 akçe yevmiye alırken, kalfa düzeyindeki işçilerin günlük kazancı ise 10 akçe idi³⁶⁸. Bu veriler, zanaatkâr emeğinin ekonomik değerini ve ustalık derecelerine göre farklılaştığını göstermesi bakımından önemlidir.

2.6.2.4. Teksinarcı

Tersane-i Amire'de önemli bir zanaat grubunu oluşturan *teksinarcılar*, gemi inşasında kullanılan keresteleri işleyerek kullanılabilir hale getiren teknisyenlerdir. Görevleri gerek ocaklık suretiyle temin edilen, gerekse satın alınarak elde edilen kerestelerin işlenmesini sağlamaktı³⁶⁹.

Tersane-i Amire için ihtiyaç duyulan kürek ve benzeri malzemeler, farklı bölgelerden temin edilerek bedelleriyle birlikte tersaneye gönderilmekteydi. Konuya ilişkin bir belgede şu ifadeye yer verilmiştir “...bin yüz yetmiş bir senesine mahsup olmak üzere tersane-i amire ocaklarından olup bervech malikâne uhde-i kullarından olup Vize sancağında vaki Pınarhisarı kazasının bin adet kadirga kürekleriyle ve yine Pınarhisarı ve Sarayhisarı Midye nahiyesinin teksinarcı bedelleri mahali beher sene yarar kullarıyla tahsil ve Tersane-i Amire'ye teslim olunmak ...”³⁷⁰.

XVII. yüzyılın başlarında Osmanlı donanmasında görev yapan teksinarcılara, bir baştarda küreği karşılığında yirmi akçe gibi görece düşük bir ücret ödenirken, yüzyılın

³⁶⁵ Bostan, 1992: 75.

³⁶⁶ Güngördü, 2019: 58

³⁶⁷ BOA, A. { DVNSMH. 68- 67, 29 Z 999 (18 Ekim 1591).

³⁶⁸ Bostan, 1992: 75

³⁶⁹ Bostan, 1992: 73.

³⁷⁰ BOA, C. BH.. 71- 3355, 17 Za 1171(23 Temmuz 1758).

sonlarına gelindiğinde bu meblağın bin beş yüz akçeye kadar yükseldiği görülmektedir³⁷¹. Bu artış, hem emeğin kıymetindeki değişimi hem de donanma hizmetlerine olan talebin mali boyutunu ortaya koymaktadır.

2.6.2.5. Burgucu

Osmanlı donanmasının gemi inşa faaliyetlerinde çalışan görevlilerden biri de burguculardır. Bu kişiler, ahşap ve parçalarda delik açma ve oyuk oluşturma işlemlerini yerine getirmekteydiler³⁷².

Her ne kadar doğrudan kürek yapımı ile görevli olmasalar da, kürek saplarının oyulması, parçalarının birleştirilmesi ya da imalatı tamamlanmış küreklerin gemi gövdesine monte edilmesi gibi teknik işlemlerde görev alırlardı. Bu yönüyle, kürek üretim sürecine dolaylı fakat işlevsel bir katkı bulundukları anlaşılmaktadır³⁷³.

Tersane-i Amire’de burgucu; marangoz, demirci, testereci gibi temel işçi sınıflarıyla birlikte düzenli yer almaktadır. Bu durum onların teşkilattaki sürekliliğini ve yerini göstermektedir³⁷⁴.

³⁷¹ Bostan, 1992: 74.

³⁷² Beydiz, 2017: 390.

³⁷³ “Tersane emini Mustafa zide mecduhu arzuhal edip, Nehr-i Tuna donanması için orduyı hümayun tarafından müceddeden binası fermanım olan firkate ve kaliteler binası ziyade marangoz ve burgucu lazım ve mühim olmakla. İznikmid ve havalisinde bulunan marangoz ve burgucu ta’ifesin mu’tad-ı kadim üzere taraf-ı mîrîden verilegelen ücretleriyle bir gün mukaddem Tersane-i Amireme irsâl ve isale takayyüd ve ihtimama olunmak”. Doğan, 2019: 307

³⁷⁴ Bostan, 1992: 71.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

İŞGÜCÜ OLARAK KÜREKÇİ TEMİNİ

3.1. İşgücü Olarak Kürekçi Temini

Tarih öncesi dönemden itibaren denizcilik, insanlık tarihinin önemli bir parçasını teşkil etmektedir. İlk çağ insanları, denizi başlangıçta bir engel olarak algılamaları sebebiyle uzun bir süre denizlerde aktif bir rol oynamamışlardı. Deniz, onlar için ürkütücü ve tehlikeli bir unsur olarak görülmüş, bu nedenle denizlerde daha çok gözle görülebilen sınırlı alanlarda seyir faaliyetlerinde bulunmuşlardı. Bu süre zarfında, daha çok kıyı denizciliği ile meşgul olup, ilerleyen süreçte ise denizler; siyasi ve stratejik amaçlarla, özellikle mücadele ve rekabet alanları olarak ön plana çıkmaya başlamıştır.

Tarihi kaynaklarda yer alan gemi tasvirlerine bakıldığında, denizcilik faaliyetlerinin ilk örneklerinin Nil Nehri çevresinde, M.Ö. III. yüzyılda Mısır medeniyetinde başladığı görülmektedir³⁷⁵. Mısır gemileri o dönemde ağırlıklı olarak Nil Nehri'nde taşımacılık amacıyla kullanılmıştır. Zamanla, kıyıdan uzaklaşan denizciler arasında Giritliler, Fenikeliler ve ardından Yunanlılar denizcilik faaliyetlerinde önde gelen uygarlıklar olarak ortaya çıkmıştır³⁷⁶. Antik Yunan kaynaklarında *pentekontos* (yirmi beş kürekli) ve *traikonteres* (on beş kürekli) adlı gemilerden bahsedilmektedir³⁷⁷. Yunan denizciler, özellikle *trireme* (üç sıralı kürekli gemi) türüne önem vermişlerdir. *Trireme*; Roma İmparatorluğu döneminde *quinquireme* olarak da anılan; iki katlı gemilerde her kürekte iki veya üç kürekçi, tek katlılarda ise her kürekte beş kürekçi bulunan bir gemi türüdür. Eskiçağda Yunanlılar başta olmak üzere Fenikeliler, Kartacalılar ve Romalılar tarafından yaygın olarak kullanılan bu kürekli gemilerde³⁷⁸, triremede yaklaşık yüz yetmiş adet kürekçinin görev yaptığı ve bu kürekçilerin köleler değil, maaşlı ve özgür vatandaşlardan seçildiği ifade edilmektedir³⁷⁹.

Geminin hareket sistemini sağlayan en önemli mürettebat kürekçi sınıfıdır. Kürek, insan gücüyle geminin ilerlemesini, manevra yapmasını ve durmasını sağlayan mekanik bir araçtır. Kürekçi ise; donanma gemilerinde kürek çekmekle görevli kişileri ifade eder. Bir Venedik atasözünde “kürekçisiz bir kadirga cansız bir vücut gibidir”³⁸⁰ ifadesindeki bu benzetme, kadirga seferlerinde kürekçilerin ne denli hayati bir rol üstlendiklerini ortaya koyar.

³⁷⁵ Braudel, 2009: 40.

³⁷⁶ Braudel, 2009: 41.

³⁷⁷ Ergin, 2004: 11.

³⁷⁸ Aydın, 2020: 30.

³⁷⁹ Ergin, 2004: 12.

³⁸⁰ Gürkan, 2023: 205.

Kürekçi taifesi genellikle gönüllü ya da zorunlu çalışanlardan meydana geldiğinden hem mesleki hem de cezai statülerini kapsayacak oldukça esnek bir çerçeveye sahiptiler. Bununla birlikte kürekçilerin hukuki durumları temin edilme yöntemlerine göre birbirinden farklılık göstermektedir. Nitekim Osmanlı donanmasında hod-grifteler maaşlı çalışanlarken, kürek cezasına çarptırılmış kişiler kürek çekme görevini zorla yerine getirmekteydiler. Bu çok çeşitli ve katmanlı yapı, emeğin farklı biçimlerini bir arada kullanıldığını göstermektedir. Osmanlı donanmasındaki kürekçi sınıfının yapısını ve işlevini daha iyi anlayabilmek için, kürekle hareket eden gemilerin tarihsel kökenine ve bu sistemin antik dönemlerdeki örneklerine bakmak yerinde olacaktır.

Kürekli gemilerin ortaya çıkışı, gemi tasvirleriyle paralellik göstermektedir. Antik çağda mevcut olan gemilerin tasvirleri incelendiğinde, yapısı itibarıyla kürekli gemiler formuna sahip oldukları ve dolayısıyla kürekçi sınıfının varlığının antik döneme kadar uzandığı anlaşılmaktadır. Örneğin, Antik Pylos şehrinde bulunan kil tabletlerde, kürekli gemi kullanıldığı ve her bir gemide otuz kürekçinin görev yaptığına dair kanıtlar mevcuttur. Benzer şekilde, Seraglio’da bulunan tarihi eserlerde, gemideki askerler, dümenciler ve kürekçiler betimlenmiştir. Yine Fransa’daki Paris Louvre Müzesi’nde dört kürekçinin yer aldığı kürekli bir gemi tasvir edilmiş olup, aynı müzede on iki kürekçinin görev aldığı bir savaş gemisi tasviri de bulunmaktadır³⁸¹. İngiltere Ulusal Müzesi’nde ise, seksen kürekçinin betimlendiği bir gemi formu sergilenmektedir. Helenistik dönemde *pentekonter* adlı kürekli gemilerin elli kürekçiden meydana geldiği bilinirken³⁸², İlyada ve Odysseia destanlarında yirmi ile elli kürekçinin yer aldığı gemilerden söz edilmektedir³⁸³. En çok tercih edilen gemiler ise yirmi beş ve elli kürekçiden oluşan Pentekonteroslardır.

Antik çağda kürekçilerin yalnızca gemiyi hareket ettirmek değil, aynı zamanda muharebe esnasında düşmana karşı savaştıkları da görülmektedir³⁸⁴. Devletlerin mali durumları ve gemi yapım teknolojisindeki değişimlere paralel olarak kürekçi sayılarında artış yaşanmış ve gemilerin boyutları büyümüştür.³⁸⁵

Antik çağ denizcilik geleneği, yalnız teknik bilgi birikimiyle değil, aynı zamanda kurumsal yapısıyla da sonraki dönemlere miras kalmıştır. Bu tarihsel birikim, Ortaçağ’dan itibaren farklı siyasi yapılar tarafından yeniden yorumlanmış ve özellikle Osmanlı gibi yükselen denizci güçlerin teşekkülünde önemli bir referans noktası olmuştur.

³⁸¹ Civelek ve Başibüyük, 2016: 17.

³⁸² Ağa, 2007: 3.

³⁸³ Landels, 1999: 185.

³⁸⁴ Aydın, 2020: 19.

³⁸⁵ Hannrachán, 2007: 37.

Osmanlı Devleti kuruluş sürecinde Batı Anadolu'daki denizci beyliklerin peyderpey hâkimiyeti altına alması ile bu beyliklerin denizcilik mirasını da devralmıştır. Özellikle Gelibolu'nun fethi ile askerî açıdan donanmanın ehemmiyeti anlaşılmış ve bu bölgede faaliyet gösteren tersanede donanmanın gelişimi için mühim adımlar atılmıştır. Osmanlı'nın jeopolitik açıdan önemli bölgeleri ilhak etmesiyle beraber, Akdeniz'de güçlü denizci devletleri olan Ceneviz ve Venedik ile askerî ve siyasi işbirlikleri geliştirmiştir. Aynı dönemde özellikle Venedik denizcilik faaliyetleri Akdeniz'de yaygınlaşmış ve kullandıkları kürekli gemiler ile öncülük etmişlerdir. Osmanlı donanması da Venedik gemi sistemlerinden etkilenecek daha çok kürekli gemileri tercih etmiştir.

Osmanlı donanmasında kürekli gemilerin inşa sürecinin başlamasıyla birlikte, bu gemileri hareket ettirecek insan işgücü meselesi önem kazanmıştır. Bu nedenle, donanmanın kürekçi temini konusu özel bir hassasiyetle ele alınmıştır. Çünkü Osmanlılar askerî meselelere ehemmiyet verdiği gibi, bu askerî mücadeleler yalnızca karada değil denizlerde de yürütülmeye çalışılıyordu.

Yelkenli gemilerin yaygınlaşmasından önce, gemiler kürek gücüyle hareket ettirilmekteydi. Kürekli gemilerin uzun süre kullanılması nedeniyle, her denizci devlette olduğu gibi Osmanlı donanmasında da gemilerin hareketini sağlayan daimi bir kürekçi sınıfına ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyaç, öncelikle devlet sınırları içinde arz edenlerin talepleri doğrultusunda karşılanmaya çalışılmış; işgücü yetersiz kaldığında ise farklı temin yolları aranmıştır. Osmanlı donanmasında kürekçi sınıfı; *hod-grifte* denilen gönüllüler, reaya sınıfından vergi muafiyeti karşılığında temin edilen *ocaklık-avarız*, savaş esirleri olan *forsa-gebranı miri*, suçlulara ceza olarak uygulanan *kürek cezası* ve esnaftan *satın alma* yoluyla sağlanan kişilerden oluşmaktaydı.

3.1.1. Gönüllülük Yoluyla Kürekçi Temini (Hod-Grifte)

Hod-grifte terimi, *hod (kendi)*³⁸⁶ ve *grift (tutma)*³⁸⁷ kelimelerinin birleşiminden oluşan, *kendi isteğiyle bulunma* anlamına gelmektedir. Osmanlı donanmasında ise, kürekçi sınıfının kaynaklarından birini teşkil eden; kendi rızalarıyla gemilerde kürekçi olarak yazılan ve bedel karşılığı çalışan bireyleri ifade etmektedir³⁸⁸.

Hod-grifteler, esir ya da hükümlü statüsünde olmayan, hukuki açıdan özgür bireyler olduğundan, hizmet temeline dayanmaktadır. Ancak görev yaptıkları gemilerde diğer çalışanlar (forsa, kürek mahkûmu) ile aynı ortamda görev yapmaları, bu kişilerin sosyal

³⁸⁶ Devellioğlu, 2023: 430.

³⁸⁷ Devellioğlu, 2023: 334.

³⁸⁸ Demir, 2015:106.

yönden algılanma biçimlerini de belirlemiştir. Bu bağlamda hod-grifteler serbest çalışanlar olsalar da, çoğu zaman halk arasında forsa ile karıştırılmış, dolayısıyla tamamen gönüllülük ilkesine dayanmasına rağmen, toplumsal algıda çoğunlukla *esir* olarak tezahür etmiştir.

Benzer bir durum Akdeniz dünyasındaki diğer donanmalarda da gözlemlenmektedir. Nitekim İtalyanların *buonavoglia*, İspanyolların ise *buenas boyas* terimleri, gönüllü olarak kürek çeken kişileri tanımlamakta olup, bu statü Osmanlı donanmasındaki hod-griftelerle büyük ölçüde örtüşmektedir³⁸⁹.

XV-XVII. yüzyıllar arasında yoğunlaşan deniz muharebeleri sırasında, ocaklık kürekçilerin sayısal olarak yetersiz kalması nedeniyle donanmanın kürekçi ihtiyacı devlet tarafından çeşitli yollarla karşılanmaktaydı. Bu bağlamda, *hod-grifte* olarak adlandırılan kürekçiler, belirli bir bedel karşılığında temin edilen gönüllülerden oluşmaktaydı³⁹⁰. Hod-grifte terimin kökeni, XVII. yüzyıldan itibaren avarız hane hesabı kapsamında, bedelli gönüllüler üzerinden kürekçi temininin zorunlu hale gelmesine dayanmaktadır. Zamanla bu ifade yalnızca gönüllü kürekçileri değil, aynı zamanda bedel karşılığında sağlanan diğer kürekçileri de kapsayacak şekilde daha genel bir anlam kazanmaya başlamıştır³⁹¹.

Genel anlamda ocaklık kürekçilerin temin prosedürüne benzerlik gösterse de hod-grifteler kendi rızalarıyla kürek çektikleri için bu sistemden ayrılmaktadır. Bu bağlamda, tamamen gönüllülük esasına dayanan hod-grifte uygulaması, zorunlu hizmete tabi ocaklık kürekçiliğinden farklı bir sosyal ve idari yapılanmayı temsil eder. Donanmanın kürekçi ihtiyacının karşılamasında gönüllülük temelinde kaynak sunan bu sistem, aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin sorunlara karşı geliştirdiği esneklik anlayışının da bir göstergesidir.

Hod-grifte kürekçilerin donanmaya alınma sürecinde belirli usuller uygulanmıştır. Kürek çekmenin büyük güç ve dayanıklılık gerektiren bir görev olması hasebiyle, gönüllü kürekçilerde de diğer yönetmelerle temin edilen kürekçilerde olduğu gibi kürek çekmeye uygun fiziksel yeterlilik öncelikli kriterlerden biriydi. Zira deniz muharebelerinde başarı, yalnızca gemilerin hareket kabiliyetine değil, gerektiğinde kürekçilerin silah altında savaşma yetkinliğine de bağlıydı. Bu nedenle, kürekçiler belirli şartları sağlayan kişiler arasından seçilerek kadırgalarda görevlendirilmiştir.

Nitekim Mihaliçcik Kadısına gönderilen bir fermana; Özi, Taman ve Kerş taraflarına sefere hazırlanan donanma için gönüllü kürekçilerin *güçlü*, *kuvvetli* ve *cenkçi* olmaları gerektiği açıkça belirtilmekteydi³⁹². Benzer şekilde İznikmid kadısına gönderilen bir hükümde

³⁸⁹ Gürkan, 2023: 206.

³⁹⁰ Göktepe, 2022: 183.

³⁹¹ Bostan, 1992: 204.

³⁹² BOA, İE.BH. 11-930, 17 M 1111 (15 Temmuz 1699).

de donanma ihtiyaçlarını karşılayabilecek nitelikte kişilerin, ücret karşılığında kürekçi olarak görevlendirilmesinin zorunluluğuna işaret etmektedir³⁹³.

Gönüllü kürekçilerin tedarik süreci, merkezden taşraya gönderilen emr-i hümayun ile başlamaktaydı. Kadılar, bu emir doğrultusunda kendi yetki alanlarındaki halkı bilgilendirmekte, ardından gönüllüler kayıt altına alınmaktaydı. Başvuranların adları sicillere kaydedilir, yaşları ve fiziki özellikleri göz önünde bulundurulurdu³⁹⁴.

Söz konusu temin sürecinde yalnızca kürekçilerin isimleri değil, kefilleri de siciller kaydedilmekteydi. Böylelikle kürekçi olarak yazılanların görevlerini hakkıyla yerine getirebilmeleri açısından çift taraflı bir sorumluluk yüklenmiş oluyordu. Bu süreçte sorumluluk yalnızca kadılara değil, kethüda beyleri, yeniçeri serdarları ve mahalli görevlilere de tevdi edilmişti³⁹⁵. Temin edilen gönüllü kürekçiler, çoğunlukla ocaklık kürekçiyle birlikte tersane muhasebe defterlerine birlikte kaydedilmiştir.

Temin sürecinin sonunda hofgrifteler, donanmanın demirlendiği limanlar olan Gelibolu, İstanbul bazen Süveyş dolaylarına yönlendirilirdi³⁹⁶. Burada yapılan yoklamaların ardından resmi göreve başlar ve gemilere tevzii edilerek yerleştirilirdi. Sefer süresince hizmet verir, sonunda ise ücretlerini tahsil ederek görevden ayrılırlardı.

Muhasebe kayıtlarında, bir kazadan aynı yıl içinde hem gönüllü hem de avarız kürekçilerinin temin edildiği ve ilgili ödemelerin yapıldığını göstermektedir. Örneğin bir kayıta, H 1064 (M 1653-1654) senesi için *avarız kürekçisi*, H 1065 (M 1654-1655) senesi için ise bir nefer *hod-grifte* kürekçisi için yapılan ödeme “kürekçi başına dörder bin beş yüz akçe hesap üzere” ifadesiyle kaydedilmiş ve toplam 15.525 akçenin tersaneye teslim edildiği belirtilmiştir³⁹⁷. Ancak bu meblağın, tek bir kürekçi için değil, ilgili kayıta adı geçen tüm kürekçiler üzerinden hesaplanan toplam tutar olduğu anlaşılmaktadır.

Ayrıca *hod-grifte* kürekçilerin sevki ve bedellerinin tahsiline dair emri şerif doğrultusunda taşrada görevli kadıların ve voyvodaların bu sürece doğrudan nezaret ettikleri görülmektedir. Bir hükümde, liva kadılarına hitaben, kürekçilerin belirli tarihlerde ihraç

³⁹³ “İznikmid kadısına hüküm ki,, hala kürekçiye ihtiyaç olmağın tahtı kazanızda bulunan yarar yiğitlerden akça ile kürekçi tutmak emir edip ve kürekçi mühimmi için Galata Emini tarafından elli bin akçe irsal olunmuştur. Buyurdum ki; vardıkta taht-ı kazanda bulunan yerlerden yarar yiğitlerden akçe ile kürekçi olmaya sakalı olanları yazıp gönderilen akçeden birer miktar akçe verip dahi kürek mühimmi için Südde-i Sa’âdetime gönderesin ki” A.{ DVNSMH. 12-473, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

³⁹⁴ Bostan, 2007:214-217.

³⁹⁵ Bostan, 2018: 287.

³⁹⁶ Faroqhi, 1993: 150-152.

³⁹⁷ “kadısına hüküm ki bilfiil tersane emini Mehmed zide mecduhuya tezkire gönderip bin altmış dört senesine mahsup olmak üzere aharde fermanı avarız kürekçisi ve bin altmış beş senesine mahsup olmak üzere bir nefer hodgrifte kürekçisi bedelleri için kürekçi başına dörder bin beş yüz akçe hesap üzere on beş bin beş yüz yirmi beş akçe ... kadısı İbrahim zide fazlühuya teslimi tersane eylediği bildirsin”BOA, MAD. 9837- 59, 23 M 1067 (11 Kasım 1656).

edilmesi ve bedellerinin reayadan tahsil olunarak derhal teslim edilmesi emredilmektedir. Reayadan alınan bedellerin, devlet hazinesine aktarılmak üzere kadılar tarafından düzenli bir şekilde tevzi edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır³⁹⁸.

Özellikle Bursa ve Adana gibi büyük yerleşim yerlerinden alınan kürekçi bedelleri, insan gücü ihtiyacını karşılamada nasıl bir sistemli teminat modeli oluşturduğunu arşiv belgeleri gözler önüne sermektedir. Örneğin, bu bölgelerden toplamda 97 nefer hod-grifte kürekçi temin edildiği, her biri için üçer bin akçe ödeme yapıldığı ve bu meblağların miri hazine adına tahsil edildiği belirtilmektedir³⁹⁹.

Bergama kazasına dair bir hükümde, kürekçi başına 1.500 akçe üzerinden yapılan tahsilatla dokuz bin akçelik bir teslimatın gerçekleştirildiği, reayadan alınan bu bedellerin zamanında ve gecikmesiz olarak merkeze aktarılması emredilmiştir. Bu durum, kürekçi temininin sadece işgücü açısından değil aynı zamanda mali kaynak yaratmak ve temin etmek gibi süreçleri de kapsadığını göstermektedir⁴⁰⁰. Şüphesiz bu iki önemli unsurun aynı zamanda sistemli bir şekilde bir arada yürütülmesi kürekçi temininin sürekliliğini sağlaması iği açısından önemlidir.

Bu dönemden itibaren genel olarak kürekçi temin sayısında azalma yaşanmış ve bu durum ocaklık ve gönüllü kürekçileri de etkilemiştir. Bununla birlikte Anadolu Eyaleti, gönüllü kürekçi temininde ana kaynak olmayı sürdürmüştür. Örneğin, Girid Seferi sırasında Menteşe, Karesi, Biga, Saruhan, Karahisar-ı Sahip, Sultan Önü, Çankırı, Bolu, Hamit, Hüdavendigâr, Samcak, Edirne, Ankara ve Kastamonu gibi bölgelerden gönüllü kürekçi toplanmıştır⁴⁰¹. Bu bölgelerden sağlanan kürekçilerin sayısal dağılımları kadar, kendilerine ödenen bedeller de dikkat çekici farklılıklar göstermektedir. Bu farklılık, yalnızca bölgesel değil, bireysel niteliklere ve devletin mali kapasitesine bağlı olarak da şekillenmiştir.

³⁹⁸ “Hüdavendigâr sancağına ve liva-i mezburede vaki olan kadılara hüküm ki liva-i mezburede hodgrifte kürekçi ihracı memur olan Mustafa zide kadruhu Sûddei Saadetime arzuhâl edip Donanma-i Hümayun mühimmatı için ... ferman olan hodgrifte kürekçisi bedeli verilen emri şerif mucibince akçesi varıp tevzi eylemek murad eylesiniz...” BOA, MAD. 9837-6, 23 M 1067 (11 Kasım 1656).

³⁹⁹ Bursa ve Adana ve ...kadılarına hüküm ki, bilfiil Tersane-i Amire emini...Sûdde-i Saadetime arzuhal gönderip bu sene-i mübarekede Donanma-i Hümayun mühimmatı için ferman olunan hodgrifte kürekçiler bedeli miriye verilmek Bursa kazasında yetmiş beş nefer ve ... kazasında yedi nefer ve ... kazasında on beş nefer hodgrifte kürekçilerin umumen doksan yedi nefer kürekçi... Tersane-i Amire tarafında her bir nefer için üçer bin akçe miri hassa üzere teslim olup bundan akdem mevkufat defterine verilen emr-i şerif mucibince Mehmet dame... emri şerifim verilmek ricasına bildirilmiş” BOA, MAD. 9837-53, 23 M 1067 (11 Kasım 1656).

⁴⁰⁰ “Bergama kadısına hüküm ki bilfiil tersane emini Mehmet zide mecduhu mühürlü terkip gönderip bin altmış beş senesine mahsup olmak üzere Donanma-i Hümayun kadırgaları kürekçileri için kazai mezburdan ferman olunan ... nefer hodgrifte kürekçileri bedelleri ferman üzere her bir kürekçi başına bin beşer yüz akçe hesap üzere hazır olan ... Hüseyin zide fazluhu dokuz bin akçe teslim tersane edip eğer reayadan alınması tahsil ve cem ... mesarunileyhe teslim olunmayın iktiza etmekte buyurdum ki hükmü şerifim vardıkta gerektir ki bir an ve bir saat tehir ve ... eylemeyin zikir olunan neferi hodgrifte bedelleri reayadan alınması” BOA, MAD. 9837-58, 23 M 1067 (11 Kasım 1656).

⁴⁰¹ Bostan, 2018: 287-289.

Kürekçilerin bedelleri fiziksel güç, yetenek ve ehliyetlerine göre değişkenlik göstermektedir. İdris Bostan'ın hodgrifte bedelleri hakkında detaylı biçimde ele aldığı çalışmasında; XVI. yüzyılda yazılan hod-griftelerin 900-1000 akçe arasında bedel aldıkları belirtilmekle birlikte, XVII. yüzyılın sonlarına doğru bu miktar 1700 ila 6000 akçe arasında değiştiği ifade edilmektedir⁴⁰². H. 23 Muharrem 1067 (M. 11 Kasım 1656) tarihli bir muhasebe defterinde ise, her bir hod-grifte için 4.500 akçe ödendiği ifade edilmektedir⁴⁰³.

Söz konusu bedeller, devlet hazinesi tarafından karşılanmakla birlikte⁴⁰⁴, hazineye para bulunmaması durumunda ise farklı gelir kalemlerinden havale edilmekteydi. Bu gelir kalemleri arasında *bedel-i ordu*, *bedel-i muavenet*, *bedel-i mukataa*, *bedel-i beldar* ve *bedel-i kürekçi* gibi kalemler yer almaktadır⁴⁰⁵. Ayrıca bazı belgelerde, gönüllü kürekçilerin bedellerinin reaya tarafından karşılandığı durumlara da rastlanılmaktadır⁴⁰⁶.

Yukarıda belirtildiği üzere XVII. yüzyılın sonlarına gelindiğinde Osmanlı donanmasında kürekçi temininde ciddi bir azalma yaşanmıştı. Bu gerilemenin bir sonucu olarak, daha önce ocaklık sistemine bağlı olarak zorunlu hizmet veren kürekçilerin yerini, zamanla gönüllülük esasına dayalı olarak çalışan kürekçiler almaya başlamıştır. Bu dönüşüm hem emek piyasasındaki değişimlere hem de merkezi otoritenin askeri insan gücü teminindeki stratejik yaklaşımlarına işaret etmektedir. Diğer taraftan gemi teknolojisinin değişip kadirgalar yerine kalyonların ağırlıklı olarak kullanılmaları bu dönüşümü etkileyen diğer etkenlerdendi.

3.1.2. Vergi Yöntemiyle Kürekçi Temini (Ocaklık-Avarız)

Osmanlı İmparatorluğu, çok geniş coğrafi sınırları kapsayan ve yüzyıllar boyunca hüküm sürmüş bir devlet olarak, çeşitli din, dil, ırk ve kültüre mensup milletleri bünyesinde barındırmıştır. Bu durum, devlet nezdinde halkını her yönü ile ihtiyaçlarını karşılamak zorunda olduğu bir yapıyı ortaya koymuştur. Halk ise kamu faaliyetlerinin devamlılığı

⁴⁰² Bostan, 1992: 204.

⁴⁰³ “kadısına hüküm ki bilfiil tersane emini Mehmed zidemecduhuya tezkire gönderip bin altmış dört senesine mahsup olmak üzere aharde fermanı avarız kürekçisi ve bin altmış beş senesine mahsup olmak üzere bir nefer hodgrifte kürekçisi bedelleri için kürekçi başına dörder bin beş yüz akçe hesap üzere on beş bin beş yüz yirmi beş akçe ... kadısı İbrahim zide fazlühuya teslimi tersane eylediği bildiresin” BOA, MAD. 9837- 59, 23 M 1067 (11 Kasım 1656).

⁴⁰⁴ Bostan, 1992: 205.

⁴⁰⁵ Bostan, 2018: 286.

⁴⁰⁶ “Gevre kadısına hüküm ki bilfiil Tersane-i Amirem emini olan Mehmed zidemecduhu divanı hümayuna mühürlü mektup gönderip bin altmış altı senesine mahsup olmak üzere ferman olunan donanmayı hümayun kadirgaları için ferman olunan üç nefer hodgrifte kürekçileri teslim edip bir nefer kürekçi kaza-i mezburda ... olan divana eylemekten eğer alınan bir nefer hodgrifte kürekçilerin bedellerinin reayadan alınmasından tahsil u cem edip vaazı meşarunileyhe teslim olunması lazım ve mühim olmaktan vardıkta ... zikir olunan bir nefer hodgrifte kürekçilerinin bedeli eğer reayadan aldırıp tahsil ve cem olunup müşarunileyhe teslim ettiresin” BOA, MAD. 9837-83, 23 M 1067 (11 Kasım 1656).

nedeniyle devlete vergi ödemekle yükümlü kılınmıştır. Dolayısıyla, devlet işlerinin finansmanında vergilerin doğrudan etkili olduğu açıkça görülmektedir⁴⁰⁷.

Osmanlı Devleti'nde vergi uygulamalarının ilk örnekleri Osman Bey dönemine kadar uzanmaktadır. Germiyanogullarından gelen bir şahsın, pazar mallardan vergi (bac) alınması gerektiğini ileri sürmesi üzerine Osman Gazi başta buna karşı çıkmış, ancak halkın pazar beylerine ödeme yapmasının gelenek haline geldiğini belirtmesiyle malların bac alınması kabul edilmiştir⁴⁰⁸.

Osmanlılar hiçbir zaman merkezi ve genel bir vergi kanunu oluşturmamış; bunun yerine bölgelerin sosyal ve iktisadi şartları göz önünde bulundurularak mahalli vergi uygulamaları benimsemiştir. Vergiye tabi mali alanlar, başta tarımsal üretim olmak üzere, sanayi ve ticaret faaliyetlerinden oluşmaktaydı⁴⁰⁹.

Osmanlı vergi sistemi beş ana kategoriye ayrılmaktadır: tekâlif-i şer'iyye⁴¹⁰, tekâlif-i örfiyye⁴¹¹, tekâlif-i şâkka⁴¹², tekâlif-i adiye⁴¹³ ve tekâlif-i dîvâniyye (avâriz-ı dîvâniyye). Sözü edilen vergilerden özellikle tekâlif-i divaniyye konumuz açısından önemli olduğundan bu vergiyi ayrıntılı olarak ele almak konuyu daha anlaşılır kılacaktır.

3.1.2.1. Tekâlif-i Dîvâniyye (Avâriz-ı Dîvâniyye)

Osmanlı'da nüfus tespiti ve vergi yükümlülüğünün belirlenmesi amacıyla hane sayımları yapılmakta, vergi mükellefleri bu tespitlerle belirlenmekteydi. Tahrir defterlerinde vergi verebilenler için "*avarız hanesi*", vergi muafiyetleri olanlar için ise "*hane-i gayr-ez avâriz*" ifadeleri kullanılmıştır⁴¹⁴. Avarız hanesi, gerçek bir evden ziyade evli bir çifti ifade eden vergi birimidir ve bölgelere göre üç ile on beş haneden oluşan kümeler halinde değerlendirilmiştir. Bu sayım, özellikle zeamet ve tımarların tespiti açısından önem taşımıştır⁴¹⁵.

Başlarda yalnızca olağanüstü hallerde alınan avarız vergisi, zamanla düzenli ve yıllık bir tahsilata dönüşmüştür. Avarız, hem nakdi hem de ayni olarak toplanırdı. Aynı türdeki vergiler, özellikle ordu ve donanma ihtiyaçları doğrultusunda zahire temini gibi

⁴⁰⁷ Akdağ, 2010: 45

⁴⁰⁸ Aşıkpaşazade, 2013: 60.

⁴⁰⁹ Akdağ 2010: 361.

⁴¹⁰ Tekâlif-İ Şer'iyye: İslam hukukuna dayanan ve cizye, zekât, öşür, haraç gibi dinen zorunlu vergilerdir. Dirlik sahiplerine tahsis edilir, ekili arazinin mahsulünden alınır. Akdağ, 2010: 363.

⁴¹¹ Tekâlif-İ Örfiyye: Şer'i vergiler dışında, padişah fermanıyla konulan dünyevi nitelikli vergiler. Miktar ve nitelik bakımından Müslümanlar ile gayrimüslimler arasında farklılık gösterir. Ortaylı, 2008: 137.

⁴¹² Tekâlif-İ Şâkka: Olağanüstü dönemlerde (savaş, kriz, afet) devletin geçici mali ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla alınan, bad-ı heva, tapu resmi, cerimeler, nalbeha ve resm-i arusane gibi vergiler. Ortaylı, 2008: 139.

⁴¹³ Tekâlif-İ Adiye: Uzun savalar ve mali buhranlar sırasında veya afer ve kıtlık zamanlarında, savaş masraflarını ve acil ihtiyaçları karşılamak için halktan toplanan vergiler. Ortaylı, 2008: 139.

⁴¹⁴ Sahillioğlu, 1991: 108.

⁴¹⁵ Ünal, 2004: 193-194.

yükümlülükler içerirdi. Nüzul adı verilen bu aynı avarız kapsamında askerler için un, hayvanlar içinse arpa sağlanmaktaydı⁴¹⁶. Bu sistem, zaman içinde ocaklık adı verilen kamu hizmeti düzenine evrilmiş ve farklı alanlardaki ihtiyaçları karşılamaya yönelmiştir⁴¹⁷.

Ocaklık sisteminin önemli bir örneği, donanmanın iş gücünü sağlamak amacıyla uygulanan kürekçi vergisidir. Mevkufat defterlerinde, bu amaçla temin edilen aynı vergilere dair kayıtlara rastlanmaktadır. Özellikle bahar aylarında sefere hazırlanan donanma için kürekçi temini, taşra idaresine düzenli bir kamu yükümlülüğü olarak aktarılmıştır. Ancak zamanla doğrudan insan gücü yerine, bu yükümlülüğün nakdi karşılıkla yerine getirilmesi yaygınlaşmış, böylece *bedel-i kürekçi* adı altında aynı mükellefiyetin nakde tahvili kurumsallaşmıştır⁴¹⁸.

Osmanlı Devleti'nde örfi vergiler kapsamında, avarız vergisi karşılığı toplanan avarız kürekçileri, bölgesel ve dönemsel olmak üzere değişiklik arz etmektedir. Temin edilen kürekçiler, hane hesabı esasına göre yer, zaman ve miktar bakımından farklılık arz edecek şekilde temin edilirdi. Bu temin usulü ise ana kaynak olan, reaya ve esnaf kesiminden sağlanmıştır⁴¹⁹.

Reayadan temin edilen kürekçilere ilişkin bilgilere, Kâtip Çelebi'nin eserinde yer verilmiş olup, kendisi bu uygulamanın ilk kez 1501 Midilli Seferi esnasında ihdas edildiğini beyan etmiştir. Ancak mevcut arşiv kaynakları ve uygulama örnekleri, bu tür bir yükümlülüğün söz konusu tarihten önce de donanmanın ihtiyaçlarını karşılamak üzere kullanıldığını göstermektedir⁴²⁰.

Söz konusu yükümlülük zamanla değişen askeri ve siyasi şartlara göre farklı oranlarda uygulanmıştır. Nitekim 1551 yılında Trablusgarp Seferi sırasında her 23 avarız hanesinden bir kürekçi istenmişken, 1568'de bu oran 20 haneye düşürülmüştür. 1517 yılında Kıbrıs Seferi esnasında ise her 15 haneden bir kürekçi talep edilmiştir. İnebahtı Muharebesi'nin ardından yaşanan acil iş gücü ihtiyacı nedeniyle 1572 yılında bu sayı 7 haneye kadar inmiştir. Sonraki yıllarda da ise bu oran yeniden değişmiş, 1574'te ise tekrar 15 haneden bir kürekçi temin edilmiştir. Bu veriler, kürekçi temininin sabit bir oran göre değil, dönemsel koşullara bağlı olarak düzenlendiğini ortaya koymaktadır⁴²¹.

Bir arşiv vesikasında, Edirne kazasında mevcut yaklaşık yedi yüz otuz dört avarız hanesi bulunmakta ve ilke olarak her haneden bir nefer kürekçi sağlanması öngörülmekteydi.

⁴¹⁶ İnalçık, 2003: 49.

⁴¹⁷ Özcan, 2017: 73.

⁴¹⁸ Bostan, 1992: 205.

⁴¹⁹ Bostan, 1992: 187.

⁴²⁰ Bostan, 1992: 194.

⁴²¹ Bostan, 1992: 188.

Ancak reaya üzerindeki yük göz önünde bulundurularak önceki uygulamalara atıfla kürekçilerin fiilen gönderilmeyip bedelinin tahsiline karar verildiği, her hane için yüz yirmi akçelik bir bedel belirlendiği anlaşılmaktadır⁴²². Bu uygulama, taşradaki üretici nüfusu kayba uğratmadan donanma ihtiyaçlarını karşılamayı ve aynı zamanda merkezi maliyeye gelir sağlamayı amaçlayan pragmatik mali bir strateji olarak değerlendirilebilir.

Avarız haneleri yalnızca işgücünü temin etmekle sınırlı değildi, aynı zamanda kürekçinin iâşe ve masraflarını da karşılamakla yükümlü olmaları, bu yükümlülüğün mali boyutunu daha da derinleştirmektedir. Ortalama olarak her 20 haneden bir kürekçi alınırken, geri kalan 19 hane ise bu kişinin altı aylık geçim giderlerini üstlenmekle mükellef tutulmuştur. Kürekçi iâşesine ayrılan bedel, dönemin iktisadi koşullarına göre değişkenlik göstermiştir. Toplanan meblağın bir kısmı doğrudan kürekçiye maaş (mevacib) olarak verilmiş, diğer kısmı ise donanma komutanlığına (Kaptan Paşa'ya) ulaştırılmak üzere İstanbul'a sevk edilmiştir⁴²³.

Mevacib miktarının belirlenmesinde yalnızca ekonomik etkenler değil, aynı zamanda sosyal ve dini farklılıklar da etkili olmuştur. Kürekçiye ödenecek ücretin miktarı, hem içinde bulunan yüzyılın mali şartlarına hem de kürekçinin dini kimliğine göre değişkenlik arz etmiştir. Müslüman ve gayrimüslim kürekçiler arasında zaman zaman farklı ücret uygulamalarına gidilmesi, Osmanlı toplum yapısında dini aidiyetin ekonomik ilişkilerde de belirleyici bir unsur olduğunu göstermektedir⁴²⁴. Bu bağlamda, devletin hem iş gücü ihtiyacını karşılamak hem de farklı toplumsal grupları belli oranlarda görevlendirmek adına bu tür ayrımlar yapmış olması mümkündür.

Donanmanın sefer hazırlıkları kapsamında meydana gelen kürekçi ihtiyacı, Divan-ı Hümayun'da alınan kararlar doğrultusunda taşra yöneticilerine tebliğ edilirdi. Bu çerçevede, avarız hane durumlarına göre belirlenen sayıda kürekçinin donanmaya gönderilmesi zorunlu tutulmaktaydı. Donanmaya sevk edilecek kürekçilerin belirli nitelikleri taşıması ise ön koşul olarak görülmekteydi. Buna göre kürekçilerin bedenlen sağlam ve güçlü bireyler olması istenir; sakat, deli, hasta ve çocuk yaştaki kişilerin kürek hizmetine alınmasına izin

⁴²² “Bin iki yüz elli senesine mahsup olmak üzere otluk? .. ocaklarından Edirne kazasının yedi yüz otuz dört ... avarız hanesi olup her biri hanesinden bir nefer ayni kürekçi lazım olduğundan lakin ayni nefer ihraç-ı reayaya ... olmağla sabıkı mucibince bedelleri tahsil olunmak ... etmeyin kazai mezburda ol miktar hanesinin beher hanesinden bir nefer ayni hassalı beher görüldüğü ... beher kuruş yüz yirmi akçe olmak üzere beher yüz leffen ... olan icma . bin yedi yüz yetmiş sekiz ... hanesinin akçe bedelleridir” BOA, MAD. 9024-3, 29 Z 1253 (26 Mart 1838).

⁴²³ Bostan, 2002: 60.

⁴²⁴ Bostan, 1992: 188.

verilmezdi. Ayrıca, kürekçilerin güvenliğini temin etmek amacıyla kefilsiz kişilerin kürekçi olarak yazılmaması hususu özellikle istenirdi⁴²⁵.

Avarız kürekçilerinin toplanması, sevki ve teslim edilme süreçleri genellikle Tersane-i Amire ya da Gelibolu Tersanesi tarafından organize edilmekteydi⁴²⁶. Kürekçilerin toplanma süreci, donanmanın işleyişi açısından hayati bir öneme sahip olmasının yanı sıra, bu kişilerin bedellerinin tahsili de aynı derecede dikkatle yürütülmesi gereken bir husustur. Bu bağlamda, sürecin en kritik noktalarında kadılar, taşra idaresi içinde en yetkili merciler olarak ön plana çıkmaktaydı. Bununla birlikte, bazı durumlarda kürekçilerin temin edilmesi ve sevk edilmesi işlemlerinin, doğrudan bölgedeki çavuş veya mübaşirler aracılığıyla gerçekleştirildiği de belgelerden anlaşılmaktadır.

Nitekim bu tür memurların sürece aktif biçimde dâhil olduğunu gösteren kayıtlar, tahsilat ve sevk işlemlerinin sahadaki uygulamasına dair önemli veriler sunmaktadır. Bir mevkufat defterinde yer alan kayıtlara göre, belirli bir kazadaki 2695 haneden her biri için 429 akçe *kürekçi bedeli* tahsil edilmiş, mübaşirlere ise hane başına 3 akçe ücret ile 5 akçe masraf ödemesi yapılmıştır. Böylece toplanan bedel ile hem bu iş için görevlendirilmiş memurların giderleri karşılanmış hem de donanma hizmetleri yerine getirilmiş olmaktadır⁴²⁷. Toplanan bu meblağların mühürlü defterlere kaydedilerek doğrudan Tersane-i Amire'ye teslim edildiği belgelerde açıkça görülmektedir. Bu durum aynı mükellefiyetin nasıl sistemli bir biçimde nakdi vergiye dönüştüğünü ve bu dönüşümün bürokratik tahsilat süreçleriyle nasıl işletildiğini göstermesi bakımından önemlidir.

Her yıl Maliye tarafından kazalardaki kadılara fermanlar gönderiliyordu. Bu belgelerde avarızhane miktarı, kürekçilerin ne zaman teslim edileceği, görevleri ve teslim edilme şekilleri gibi hususlar ayrıntılı şekilde belirtilirdi⁴²⁸. Kadılar topladıkları kürekçileri kefilleriyle birlikte iki ayrı deftere kaydetmekteydi. Bu defterlerden biri kadının yanında kalırken, diğeri ise Defterhane'ye gönderilmekteydi⁴²⁹.

Kadılar temin edilen kürekçileri Tersane-i Amire'ye teslim ettiklerinde, Tersane emini tarafından mühürlü bir temessük alırlar ve bu teslim işlemi mevkufat defterlerine

⁴²⁵ Bostan, 2018: 278

⁴²⁶ İnalçık, 1974: 284.

⁴²⁷ “Bin iki yüz altı senesine mahsup olmak üzere Tersane-i Amire ocaklarından kaza-i mezburun iki bin altı yüz doksan beş buçuk verilen avarız hanesi olup her bir avarız hanesinden dörder yüz yirmi dokuz akçe kürekçi bedeli akçe avarızların cem ve tahsil olunmak lazım gelmekten mübaşirin yedine verirken mühürlü ve nişanlı mevkufat defteri sureti mucibince cem ve tahsil olunan Tersane-i Amire ... ve bundan maada mübaşir için her bir avarız hanesinden üç yüz ... mübaşire verilen beş akçe tersaneye tahsilde avarız için alınan akçe Hazine-i Amireye alındığı...” BOA, MAD. 9024-10, 29 Z 1253 (26 Mart 1838).

⁴²⁸ Bostan, 2018: 276.

⁴²⁹ Bostan, 1992: 190.

kaydedilmekteydi⁴³⁰. Ardından kürekçilerin kadırgalara yerleştirme işlemi gerçekleşirdi. Bu işlem esnasında kadılar da hazır bulunur; sayım sırasında ölen veya firar eden kürekçilerin yerine yenilerinin ücreti karşılığında temin edilmesi sağlanırdı⁴³¹.

Kürekçi teminine ilişkin hükümler, Osmanlı donanmasının denize açılma tarihi olan *rûz-ı hızır*dan yaklaşık dokuz ay evvel, ilgili kazaların kadılarına gönderilirdi. Ancak bazı olağanüstü durumlarda bu emirlerin *rûz-ı hızır*dan iki ay evvele kadar da gönderildiği olmuştur⁴³². Zira donanmanın nevruzdan itibaren faaliyete geçebilmesi için kürekçilerin mutlaka bu tarihten önce temin edilmesi elzemdi. Bu zorunluluk karşılanamadığında ise, kürekçilerin İstanbul'a sevk edilmeksizin doğrudan ilgili limanlardaki gemilere yönlendirildiği görülmektedir.

Avarız kalemi altında değerlendirilen bu yükümlülük, bazı kazalara tevzi edilmiş ve doğrudan kamu hizmeti niteliği kazanmıştı. Nitekim donanmanın *Nevruz*'da sefere çıkacağını bildiren bir emr-i şerifte, önceden belirlenmiş kürekçilerin ilgili kadıların gözetiminde gecikmeksizin sevk edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Gecikmenin donanma faaliyetlerini sekteye uğratacağı ve kürekçi temin etmeyen görevlilerin ciddi müeyyidelerle karşılaşacağı açıkça belirtilmiştir⁴³³. Bu durum, taşra idaresinin merkezi otorite karşısındaki sorumluluğunu ve savaş zamanlarında kamu hizmetlerinin zorunlu iş gücüyle nasıl sürdürüldüğünü göstermektedir.

Emirlerin yerine getirilmesinde, aynı yükümlülükler yerine bedel olarak para tahsil eden, halk zulmünden ve teslim ettiği kürekçilerin ücretlerini ve masraflarını vermeyen kadılar gibi bazı görevliler güçlükler çıkarabilmekteydiler⁴³⁴. Nitekim Nevahi-i Bergama kadısı İbrahim'e dair bir şikâyetle, kadının fukaraya yönelik sistematik baskı uyguladığı, avarız hane sayısının deftere kayıtlı olandan fazla gösterdiği ve vergi oranlarını keyfi biçimde artırdığı bildirilmiştir. Ayrıca koyunlara el koymak, çocuklardan tahsilat yapmak, kereste ve odun gibi malzemelerin nakliyatını köylülere zorla yüklemek gibi uygulamalarla kadının

⁴³⁰ Bostan, 2018: 277.

⁴³¹ Bostan, 1992: 198.

⁴³² Bostan, 1992: 197.

⁴³³ “Zikir olunan elviye ve kazalara firade firade isticâl olup inayet buyurdum ki inşallahu Teâlî roz-i nevrozda deryaya çıkacak Donanma-i Hümayun gemilere kürekçi lazım olmayın zikir olunan mahalde bundan akdem irsal olunan emri şerif mucibince ferman olunan kürekçileri ber vechi müsaraa cem ve ihraç edip bi’z-zat kadıları ile roz-i nevrozda dahil Tersane-i Amire ittirilmegi ziyade lazım ve mühim olmayın vardıkta gerektir ki bir an ve bir saat teh’ir ve arâm eylemeyip zikir olunan kürekçileri mukaddeme irsal olunan emri şerif tayin ... olunduğu üzere ber vechi istihsal cem ve ihraç edip nevrozda dahil-i Tersane-i Amire ettirip mecd ü sa’î olası cemi yarar ve tuvana kürekçiler cem edüb sabi ve mecnun berd-i amel namında ? cem etmekten hazer üzere olası ve bu senei mübarekte Donanma-i Hümayun gemileri tersanelerden ziyade ve mukaddem ihraç olmak ferman olunup ve mevcut nefer götürüp ihtimam hizmet eyleyesiz şöyle ki ... takayyüdünüzden mevcut kürekçi getirmeyip ve tayin olunan zamanda kim getirmeyin Donanmai Hümayun gemilerini avf hizmetine bahis olası ayan u beyan eyleyecek ... mukabele ve musevvi olmayıp gemiler mukarredir ihmal ve musahale eylemeyesiz “ BOA, MAD. 15845-2, 24 Z 1056 (31 Ocak 1647).

⁴³⁴ Bostan, 2018: 278.

kamu hizmeti görevini keyfi bir baskı aracı haline getirdiği Dersaadete bildirildiği görülmektedir⁴³⁵.

Benzer bir suiistimal örneği de Gedegara kazası kadısı Mevlana Mustafa'nın, avarız tahsilatını zimmetine geçirmesi ve kürek cezası gerektiren hükümlerin infazını ihmal etmesiyle ilgilidir. Bu sebeple hakkında sürgün kararı verilmiş ve bu kararın merkezi hüküm defterine resmi bir belgeyle kaydedilmesi emredilmiştir⁴³⁶. Bu durum, ceza hukuku ve maliye alanlarında taşradaki görevliler üzerindeki denetim mekanizmalarının işleyişine işaret eder.

Her kazada müstakil toplanan kürekçi bedelleri, merkeze yani İstanbul'a gönderilmekteydi⁴³⁷. XVI ve XVII yüzyıla ait bahriye defterleri ve maliye kayıtlarında, ocaklık kürekçilerin bedelleri hakkında çeşitli bilgilere rastlanılmaktadır⁴³⁸. 17. Yüzyıla ait bir ahkâm defterinde, Gökçeada, Durağan ve Vidin kazalarından toplam 27.625 akçe bedel tahsil edildiği görülmektedir. Bu toplam içinde bir kazadan dört nefer karşılığı 13.500 akçe, diğerlerinden ise 4.500 akçe alınmıştır. Bu da kürekçi başına ortalama 3.000 akçelik bir bedelin ödendiğini göstermektedir⁴³⁹. Bu bağlamda İdris Bostan'ın çalışmalarını da dikkate alarak, aşağı yukarı her bir kürekçi için üç bin akçe harçlık ödendiği anlaşılmaktadır⁴⁴⁰. Kürekçi veren haneler, yalnızca kürekçiyi temin etmekle kalmayıp, onun maaş ve yol masraflarını da karşılamakla yükümlü oldukları yukarıda belirtilmişti. Bu bağlamda, ortalama 3.000 akçelik bir gider söz konusuysa, bunun 106 akçelik kısmı yol harçlığı olarak doğrudan kürekçiye ödenmekteydi. Kürekçilere ödenen bedellerin yanı sıra, yiyecek, içecek ve giyim gibi ek masraflarda sağlanmıştır⁴⁴¹.

Ocaklık kürekçilik statüsü, bazı vergilerden muafiyet ile birlikte değerlendirilmiştir. Bazı köy ve kasabalar taşradaki zorlayıcı vergilerden muafiyet talebinde bulunmuş ve bu talepler, tahrir defterlerine işlenerek resmiyet kazanmıştır. Nitekim muhasebe defterlerinde bu durum şu şekilde ifade edilmektedir; “kayd olunup avarız-ı divaniyye ve tekalif-i örfiye ve

⁴³⁵“Manisa ve Bergama kadısına hüküm ki, Nevahi-i Bergama kadısı olan İbrahim fukaraya zulm ve te'addi edip avarız hanelerini defterden olandan ziyade edip ve akçeyi dahi ziyade olup ve koyunu olanlardan akçesiz koyun ve kuzularını alıp ve kovanlarında beğendiğini cebren alıp ... reayanın kiminden dokuz ve kiminden beş katı kile buğday ve arpa alıp ve dağdan kereste getirdüp (?) bir akçe vermeyip ve tahta ve odunu reaya cebren götürüp ve köy imamları küreğe yazmayla mescit muattall kalıp bu vechile fukaraya zulm ve teaddisinin nihayeti olmadığı ilam olmayın buyurdum ki.” BOA, A. { DVNSMH. 72-572, 29 Z 1003 (4 Eylül 1595).

⁴³⁶“Dergâh-ı mu'allam çavuşlarından... Çavuşa hüküm ki, Gedegara kadısı Mevlana Mustafa zide fazluhu avarız akçasın ashabından red idüp kürekçi ihraç itmekte taallül iderse Kıbrıs'a sürülmek emrim olmuştur” BOA, A. { DVNSMH. 72-352, 29 Z 1003 (4 Eylül 1595).

⁴³⁷ BOA, A. { DVNSMH. 30-196, 29 Z 985 (9 Mart 1578).

⁴³⁸ Bostan, 2007: 210.

⁴³⁹ “Gökçeada ve durağan ve vidin... kadılarına hüküm ki, bin altmış dört senesine mahsub olmak ... ve ... kazaları bedeli kürekçi akçeleri yirmi yedi bin altı yüz yirmi beş akçe ... kazasında akçe ile tutulan dört neferin bedeli on üç bin beş yüz akçe ... kazasına verilen .. bedeli dört bin beş yüz akçe tersane-i amireye teslim olmağın“, BOA, MAD 9837- 4, 23 M 1067 (11 Kasım 1656).

⁴⁴⁰ Bostan, 1992: 195.

⁴⁴¹ Pamuk, 2018: 92.

haracdan ve işpençeden muaf olup, öşürlerini verirler hizmetleri dahi sefer-i hümayun olup...”⁴⁴². Bu durum, avarız sisteminin sosyal, ekonomik veya idari koşullara göre esnek biçimde düzenlendiği ve taşradaki mali yükümlülüklerin defter kayıtları üzerinden takip edildiğini ortaya koymaktadır. Bu tür muaf tutulan kişilerin isimleri ise *defteri cedide* kaydedilmekteydi⁴⁴³.

Belli bir bedel karşılığında temin edilen kürekçiler ile avarız vergisi mukabili sağlanan kürekçiler arasında, Girit Seferi sonrası önemli bir değişim meydana gelmiştir. 1603 ila 1645 yılları arasında bedel karşılığı tutulan kürekçilerin sayısı, ocaklık kürekçilere kıyasla daha fazlayken, 1645 Girit Seferi ile birlikte ocaklık kürekçi sayısında belirgin bir artış yaşanmıştır. Ancak 1661 tarihten itibaren mali külfetin hafifletilmesi maksadıyla ocaklık kürekçilerin sayısında tekrar azalma olmuştur⁴⁴⁴. Bu nicel değişim, aynı zamanda kürekçilerin temininde izlenen yöntem ve toplumsal kökenler bakımından da belirgin dönüşümlere işaret etmektedir.

Bu bağlamda, kürekçiler, yalnızca İstanbul’dan değil, Çeşme ve Eğriboz gibi diğer donanma üstlerinden de gemilere dâhil edilmiştir. Arşiv vesikalarının incelenmesi, avarız kürekçilerimin farklı toplumsal gruplardan temin edildiğini ortaya koymaktadır. Nitekim Kırşehir kadısına gönderilen hükümde, *gurbet* ve *cingane* halkından da kürekçi temin edildiği belirtilmiştir⁴⁴⁵. Ayrıca sadece Müslümanlar avarız kürekçi olarak görev almakla kalmamış, gerekli durumlarda da gayrimüslimlerin de muafiyetlerinin söz konusu olduğu anlaşılmaktadır⁴⁴⁶.

Esnaftan sağlanan avarız kürekçi yükümlülüğü ise, reayadan alınan avarız kürekçiliğinden farklı olarak, şehir içi örgütlü toplulukların doğrudan seferber edilmesini içermesi bakımından dikkat çekici ve müstakil bir uygulama olarak öne çıkmaktadır.

XVII. Yüzyıl Osmanlı İstanbul’unda Tersane-i Amire’nin insan gücü ihtiyacı için belirli esnaf grupları ile gayrimüslim cemaatlerden de karşılanmaktaydı. Nitekim Meyhaneci, bozacı, peremeci, hammallar ile Yahudi, Ermeni ve Rumm cemaatleri yıllık olarak belli sayıda kürekçi aynı ya da bedel şeklinde temin etmekle mükellefi. Esnaf grupları kürekçileri

⁴⁴²BOA, A. { DVNSMH. 2-376, 29 Z 964 (23 Ekim 1557), Ayrıca bkz: BOA, A. { DVNSMH. 3-57, 29 Z 968 (10 Eylül 1561), BOA, A. { DVNSMH. 33-288, 29 Z 986 (26 Şubat 1579).

⁴⁴³“Karye-i mezbure halkı ancak avarızdan muaf olmak üzere defter-i cedide kaydeyleyesin ve arz olunduğu üzere muaf olmaları dahi lazım kayıdır. Nicedir sıhhatiyle yazıp bildiresin” BOA, A. { DVNSMH. 20-232.

⁴⁴⁴Bostan: 2017: 102.

⁴⁴⁵“Kırşehir Kadısına Kırşehirde gezginci gurbet ve cingane taifesinden kürekçi ihraç olunması emr olunarak tetkik olundukda o makule kimse bulunmadığı yalnız nefis Kırşehirde birkaçmevlevihanede Gurbet taifesi bulunup onların da mukayyed oldukları ve rüsum ve avarızlarını sair reaya gibi verdikleri beyan edilmekle” BOA, A. { DVNSMH. 24-120, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁴⁴⁶“memalik-i Mahruse-i Manisa Kadısına hüküm ki, bundan akdem maliye tarafından hükm-i şerifim gönderilip kaza-i mezburda vaki olan avarız hanelerinden yirmi haneden bir kürekçi ihaç olunmak ferman olmakdan” BOA, A. { DVNSMH. 34-284, , 29 Z 986 (26 Şubat 1579).

genellikle ya belirli bir ücret mukabilinde tutarak Tersane'ye teslim eder ya da kürekçi başına 5000-6000 akçe öderdi. Bu yükümlülük karşılığında, esnaf bazı vergilerden muaftı⁴⁴⁷.

Meyhaneciler XVII. Yüzyıl boyunca yüzlerce kürekçi temin etmişse de H 1080 (M1669-70)'te meyhanelerin kapatılmasıyla bu sorumlulukları sona ermiştir. Bozacılar da benzer şekilde yıllık 30 kürekçi sağlardı. Peremeciler, iskeleler arasında taşımacılık yapan bir denizci esnaf olarak her yıl aynı olarak 110 kürekçi vermekle yükümlüydü; ancak bu sayı zamanla düşmüş, devlet yeni tahrirler yaparak yeniden düzenleme yoluna gitmiştir⁴⁴⁸.

Hamallar ise yılda 40 kürekçi sağlar, bu yükümlülüğü bazen doğrudan adam teminiyle, bazen bedel ödeyerek yerine getirirdi⁴⁴⁹.

Gayrimüslim cemaatlerden Yahudiler 150, Rumlar ve Ermeniler ise 100-125 civarında kürekçi vermekteydi. Teslim süreci cemaat önderleri aracılığıyla yürütülmekte olup, İstanbul Kadılığı bu işin denetiminden sorumluydu. Bedel ödemelerinde, bu paralar çoğunlukla hod-grifte olarak adlandırılan serbest kürekçilerin ücretlerinde kullanılmaktaydı⁴⁵⁰.

Bu uygulama Osmanlı kent toplumunda esnaf ve cemaat gruplarına yüklenen askeri hizmet sorumluluklarını ve donanmanın sürekliliğini sağlayan sosyal yapı organizasyonunu yansıtmaktadır.

3.1.3. Satın Alınma Yöntemiyle Kürekçi Temini

Osmanlı donanmasında kürekçi temininde farklı yöntemler benimsenmiş olup, bu bağlamda yalnızca mîrî esirlerden değil, doğrudan satın alma yoluyla elde edilen esirlerden de geniş ölçüde istifade edilmiştir. Mîrî esirler, genellikle savaş ganimeti olarak devlet mülkiyetine geçen kişilerden oluşurken, piyasadan satın alınan esirler ise çoğunlukla hod-grifte statüsündeki her kürekçilere ödenen ücretler esas alınarak istihdam edilmiştir. Bu yöntem sayesinde Osmanlı donanmasında süreklilik arz eden bir kürekçi sıkıntısının yaşanmadığı gibi kürekçilik yapmaya uygun esirlerin donanma hizmetine alınarak bu alanda kullanılarak iş gücü açığının giderilmeye çalışıldığı anlaşılmaktadır.

Arşiv belgeleri, bu uygulamanın taşradaki yöneticiler eliyle sistematik biçimde yürütüldüğünü göstermektedir. Donanma ve Tersane-i Amire hizmetlerinde çalıştırılmak üzere esir satın alımı hususunda beylerbeylerine ve kadılara gönderilen emirlerde bu durum açıkça belirtilmiştir. Nitekim H 1073 (M 1663) yılında, Vidin kazasından 30, Özi

⁴⁴⁷ Bostan, 1992: 200.

⁴⁴⁸ Bostan, 1992: 201.

⁴⁴⁹ Bostan, 1992: 202.

⁴⁵⁰ Bostan, 1992: 203.

Beylerbeyiliği'nden ise 50 esirin 3000 akçe karşılığında temin edilmesi yönünde bir hüküm gönderildiği kayıtlarda yer almaktadır⁴⁵¹.

Söz konusu uygulama sadece lojistik bir tedbir değil, aynı zamanda ekonomik denge gözetilerek yürütülen bir devlet politikasıdır. Satın alınan esirlerin bedelleri, farklı yıllarda değişkenlik göstermektedir. Örneğin 1645-1649 yılları arasında yaklaşık 2.500 akçe; 1662 yılında 4.500; 1663 yılında 3.000 akçe; 1665 yılında 50 kuruş olarak kaydedilmiştir. 1687 tarihinde ise bu rakam 3.500 akçeye kadar ulaşmıştır⁴⁵². Bu fiyatlar hod-grifte kürekçilerin ücretlerine genellikle denk düşmekte, bazı durumlarda ise bu miktarları aşmaktadır. Dolayısıyla, devletin hür ve esir iş gücü arasındaki maliyet dengesini gözettiği, esir emeğinin salt ucuz bir kaynak olarak görülmediği söylenebilir.

Esir temininde satın alma usulüne 17. yüzyıla ait kaynaklarda örnekler bulunmasına rağmen, 16. yüzyıla ait arşiv vesikaları ve ilgili literatürde bu yöntemin uygulandığına dair herhangi bir kayda rastlanmamıştır⁴⁵³.

Sonuç olarak Osmanlı donanmasının personel ihtiyacını karşılamasında esirlerin satın alınarak çalıştırılması yöntemi, sadece insan gücü tedarikine ilişkin bir uygulama olarak değil, aynı zamanda taşra idaresi ile merkez arasındaki iş bölümü, ekonomik rasyonalite ve savaşın sosyo-ekonomik yansımaları açısından da ele alınması gereken dikkate değer bir uygulamadır.

3.1.4. Savaşlar Yoluyla Kürekçi Temini (Forsalar)

İnsanoğlunun köleleştirilmesi, herhangi bir kültüre özgü olmayıp evrensel bir olgudur. Antik dönemde düşman eline geçen kişiler ya infaz edilir ya da işkenceye maruz kalırdı; ancak zamanla, artan insan gücü ihtiyacı doğrultusunda, bu kişilerin öldürülmesi veya işkence görmesi yerine, onları özellikle kamu alanları başta olmak üzere çalışma amacıyla kullanma yolu tercih edilmiştir⁴⁵⁴. Özellikle sanayileşme öncesinde, çeşitli toplumsal ve ekonomik nedenlerden dolayı köleler farklı alanlarda yaygın olarak istihdam edilmiştir.

Kölelik müessesesi, yüzyıllar boyunca farklı devletlerce uygulanmış ve Türk devletlerinde de varlık göstermiştir. Ancak bilinenin aksine, Türk-İslam devletlerinde köleler kötü şartlarda yaşamamış, zaman zaman iyi eğitim alarak devletin önemli görevlerini üstlenmişlerdir. Bu uygulama Osmanlı Devleti'ne de sirayet etmiş ve köleler için *üsârâ-yı mîrî*, *gebrân-ı üsârâ-yı mîrî* ve *gebrân-ı mîrî* gibi ifadeler kullanılmıştır⁴⁵⁵.

⁴⁵¹ Bostan, 1992: 212.

⁴⁵² Bostan, 1992: 213.

⁴⁵³ Taş, 2019: 2780.

⁴⁵⁴ Erdem, 2004: 42.

⁴⁵⁵ Baydar, 2020: 3.

Kölelerin gemilerde çalıştırılması oldukça eski bir uygulama olmakla birlikte, özellikle XV ila XVI. yüzyıllarda Akdeniz’de faaliyet gösteren donanmalarda bu durum sistematik bir nitelik kazanmıştır⁴⁵⁶. Bu dönemde savaş esirleri, donanmalarda kürekçi olarak görevlendirilmiş; ancak bu kişiler *köle* yerine, denizcilik terminolojisinde yerleşmiş olan *forsa* terimiyle anılmıştır.

Türkçeye İtalyanca *forza* kelimesinden geçmiş olan *forsa* terimi, savaşta esir edilen ya da korsanlık faaliyetleri sonucunda tutsak alınan kişilerin, küreklerde zorla çalıştırılması durumunu ifade eder⁴⁵⁷. Forsalar, gemi güvertesine bağlı olmaları münasebetiyle bazen *payzen* olarak da ifade edilmiştir⁴⁵⁸. Bununla beraber, *payzen* kavramı daha çok kürek cezasına çarptırılmış mahkûmlar için kullanılmaktadır. Osmanlı donanmasında *forsa* kelimesi ise gemilerde kürek çekmekle görevli Hristiyan muharebe esirlerini tanımlamak için kullanılmakta idi. Cevdet Paşa da eserinde “vaz-ı olunan üseraya çektirip anlara *forsa* tabir ederlerdi” ifadesiyle bu kavramın kullanımının yaygınlığına dikkat çekmektedir⁴⁵⁹.

Forsalar, hukuki olarak esir statüsünde değerlendirilmiş ve çoğunlukla devletin mülkü olarak kamu hizmetinde kullanılmıştır. Sosyal anlamda ise forsalar, toplumun en alt tabakasında yer almış, çoğu zaman dini ve etnik olarak “öteki” olarak görülmüş, insanlık dışı koşullarda yaşamış ve ağır şartlara maruz kalmışlardır. Dolayısıyla forsalık, hem esaret durumunu hem de bedeni cezalandırmanın içi içe geçtiği bir statüyü temsil eder.

Bu çok katmanlı statü, özellikle donanmalarda belirgin biçimde somutlaşmaktaydı. Donanmalardaki bu uygulama, esirlerin köle tüccarlarının himayesinde, zorunlu çalışmaya dayalı bir sistem içinde sevk ve idare edilmeleri esasına dayanıyordu. Akdeniz’de deniz muharebelerinin hem sıklık hem de şiddet bakımından artması, donanmalardaki insan gücü ihtiyacını artırmış; bu da forsaların uygulamada sayılarının artmasına ve söz konusu yapının kalıcı bir düzen haline gelmesine neden olmuştur⁴⁶⁰. Bu durum, yalnızca bireysel uygulamaları değil, devlet politikalarını da doğrudan etkilemiştir.

Bu doğrultuda, savaş esirlerinin gemilerde kürekçi olarak kullanılmasını kurumsallaştıran başlıca aktörler arasında Venedik, Ceneviz, Barselona, Cezayir, Malta ve Osmanlı gibi Akdeniz’e kıyısı bulunan denizci devletler yer almaktaydı⁴⁶¹. Söz konusu devletler, farklı siyasi ve iktisadi yapılarına rağmen, deniz gücünü ayakta tutmak için bu ortak

⁴⁵⁶ Braudel, 1990: 71.

⁴⁵⁷ Taş, 2019: 2780.

⁴⁵⁸ Uzunçarşılı, 2020: 482.

⁴⁵⁹ Cevdet, 2017 135.

⁴⁶⁰ İnalçık, 2008: 123.

⁴⁶¹ Aydın ve Hamidullah, 2002: 244.

uygulamayı benimsediler. Bu da forsaların, yalnızca bir zorunlu iş gücü biçimi değil, aynı zamanda Akdeniz'in müşterek denizcilik pratiği haline geldiğini göstermektedir.

Forsalar, yetenek ve fiziksel kabiliyet durumlarına göre halat çözme, gemi inşası ve özellikle kürek çekme gibi denizcilikle ilgili vazifelerde istihdam edilmekteydi⁴⁶². Dolayısıyla bir forsanın hangi görevde çalışacağı sahip olduğu becerilere bağlı olarak belirlenmekteydi; görevinde gösterdiği başarıya göre ise statüsünde yükselme imkânı da bulmaktaydı⁴⁶³.

Osmanlı vesikalarında gemilerde bu tür görevlerde bulunan forsalar; *gebrân-ı mîrî*, *forsahâ-i keştihâ* ve *forsahâ-i mîrî* gibi terimlerle anılmıştır. Ayrıca bedel karşılığında görev alanlara *gebrân-ı rüesâ* veya *üsârâ gebrân* denildiği de belgelerden anlaşılmaktadır⁴⁶⁴. Ancak genel itibarıyla, XVI. yüzyıldan itibaren sayıları artan gayrimüslim savaş esirleri için forsa terimi yaygın biçimde kullanılmaya başlanmıştır⁴⁶⁵.

Osmanlı Devleti'nde muharebe sonrası ele geçirilen esirler, yaşlarına göre kategorize edilmekte ve görev alacakları bölgelere sevk edilmekteydi⁴⁶⁶. Çocuk ve genç yaştaki esirler genellikle saraya ya da Acemi Oğlanlar Ocağı'na gönderilirken, yirmi yaş ve üzerindeki esirler Tersane-i Amire'ye gönderilerek kürek mahkûmu (forsa) olarak çalıştırılırlardı. Bu esirlerin beşte biri miriye yani devlete ayrılır ve zindan kâtibi tarafından zindan defterine kaydedilirdi⁴⁶⁷. Donanmada sadece kürek çekmekle sınırlı kalmayan bu esirler, aynı zamanda değinildiği üzere gemi inşa faaliyetlerinde de görevlendirilmişlerdir.

Esir temin süreci, rastgele bir uygulama değil; İslam savaş hukuku çerçevesinde belirli kaideler ve idari yetkiler doğrultusunda gerçekleşirdi⁴⁶⁸. Bu esirler, muharebenin ardından devlet idarecilerine teslim edilerek *esir defterlerine* kaydedilirdi. Bu defterlerde esirlerin kimlik bilgileri, fiziksel özellikleri ve hangi yöntemle esir edildikleri bilgileri yer alırdı⁴⁶⁹. Ardından donanmada kürekçi olarak çalıştırılmak, tersanede istihdam sağlamak, köle olarak satılmak veya bedel karşılığı serbest bırakılmak üzere gruplandırılırdı⁴⁷⁰.

Forsalar Osmanlı donanmasının yaklaşık yüzde on dördünü oluşturmaktaydı. Gemilerde görev almayan esirler ise tersane zindanlarında tutulmaktaydı⁴⁷¹. Genellikle yaşlı ya da görev yapamayacak pozisyonda olan esirler bu şekilde muhafaza edilerek kontrol altında tutulurlardı. Görev yapamayacak durumda olan forsaların ikamet ettiği Tersane

⁴⁶² Wratislaw, 1996: 113.

⁴⁶³ Barkan, 1972: 132.

⁴⁶⁴ Bostan, 2017: 210.

⁴⁶⁵ Göktepe, 2022: 183.

⁴⁶⁶ Pakalın, 1938: 635.

⁴⁶⁷ Yağcı ve Nalbant, 2016: 94.

⁴⁶⁸ Uzunçarşılı, 2020: 21-25.

⁴⁶⁹ Bostan, 1992: 80-91.

⁴⁷⁰ Tezcan, 2010:122.

⁴⁷¹ Bostan, 2000: 624.

zindanı, üç bölümden oluşmaktaydı; birinci kısımda gemi inşaatında görev alan sanatkârlar, ikinci kısımda hiçbir vazifesi olmayan ve kürek mahkûmları kalmakta son kısım ise hastane olarak kullanılmaktaydı⁴⁷².

1604-1616 yılları arasında Osmanlı tersane zindanında on iki yıl esir hayatı yaşayan ve buradaki koşullar hakkında bilgi veren Otavio Sapiencia, zindanda ikonlar, mihraplar ve şapeller bulunduğunu, her gün ayin yapıldığını ve beş yıl boyunca din adamları ile beraber törenlere katıldığını belirtmiştir⁴⁷³. Bu durum, zindanda tutulan forsaların inançlarına saygı gösterildiğini ve ibadet özgürlüklerinin korunduğunu ortaya koymaktadır.

Savaş esirlerine, İslami anlayış çerçevesinde insani muamelelerde bulunulmuştur. D'Ohsson eserinde bu durumu şu şekilde ifade etmektedir: “Dinlerine düşkün olmaları hasebiyle bazen sert davranmalar görülse de dünyanın hiçbir yerinde esirlere Müslüman ülkelerde olduğu kadar iyi bakılmazdı.”⁴⁷⁴. Osmanlılar muharebede ele geçirdikleri esirlerin önce karınlarını doyurur, ardından başlarını tıraş eder, onlara yeni elbiseler giydirilir ve fidye ödeyenleri serbest bırakırdı⁴⁷⁵. Böylelikle ele geçirilen esirlerin fidyeyi karşılayacak kadar maddi imkânları olanlar hem özgürlüklerine kavuşmakta hem de bu yolla köle sahipleri maddi kazanımlar sağlamaktaydılar.

Fidye karşılığında özgürlüğüne kavuşan esirler arasında, dünya edebiyatında önemli bir yeri olan *Don Kişot* adlı eserin yazarı *Miguel de Cervantes* de bulunmaktadır. 1571 İnebahtı Deniz Muharebesi'nde sol kolunu kaybederek esir düşen Cervantes, yüz kişilik bir grupla birlikte fidye karşılığında serbest bırakılmıştır⁴⁷⁶.

Forsa olmaktan kurtulmanın başka bir seçeneği de İslam dinine geçmektir. Bu sebeple Müslüman olan çok sayıda esir bulunmaktaydı. Bu esirlerden bir tanesi de Macar asıllı İbrahim Müteferrika'dır. 1693 yılında esir düşerek köle pazarında satılan Müteferrika, fidye ödeyemediği için Müslüman olmuş ve bu sayede esaret hayatından kurtulduğu gibi Osmanlı bürokratik sistemi dâhilinde kariyer yapma imkânı bulmuştur⁴⁷⁷.

Osmanlı Devleti'nde liyakat ve çalışkanlık esas alınarak gayret gösteren esirlerin, teşkilat yapısı içerisinde yükselmeyecekleri herhangi bir makam bulunmamaktaydı. Nitekim on dört yıl boyunca Osmanlı donanmasında forsa olarak görev yapan ve sonrasında

⁴⁷² Bostan, 1999: 615.

⁴⁷³ Kumrular, 2016: 310.

⁴⁷⁴ D'Ohsson, 1970: 195.

⁴⁷⁵ Engin, 2002: 246.

⁴⁷⁶ Önalp, 1992: 313.

⁴⁷⁷ Berkes, 2012: 50.

İslamiyet'i kabul eden Giovan Dionigi Galeni bilinen adıyla Uluç Ali Paşa, Cezayir Beylerbeyliği'ne ve nihayetinde Kaptan-ı Deryalığa kadar yükselmiştir⁴⁷⁸.

Devletin merkezi otoritesi, taşra yöneticileri aracılığıyla forsa tedarikini sıkı bir bürokratik denetim altına almakta, gerektiğinde farklı idari kadrolardan kişileri bu hizmete sevk etmekteydi. Bu merkezi denetimin bir örneği olarak, Sakız Beyi Mahmud'a hitaben yazılmış bir hükümde, Cezayir-i Bahr-i Sefid Beylerbeyi ve Kaptan-ı Derya Kılıç Ali Paşa'nın bildirimi üzerine daha önce helak olduğu sanılan ancak hayatta olduğu anlaşılan sekiz Hristiyan esirin Sakız'dan Padişah'ın emriyle vakit kaybetmeksizin İstanbul'a gönderilmesi istenmiş; ayrıca yolda kaybolma ihtimaline karşı gerekli tedbirlerin alınması emredilmişti⁴⁷⁹. Bu belge, forsa olarak değerlendirilebilecek esirlerin taşra idaresinde denetimsiz biçimde tutulmasına karşı duyulan merkezi hassasiyeti ve donanma için potansiyel insan kaynağının dikkatle izlendiğini göstermektedir.

Bir başka hükümde; donanmanın yalnızca savaş amacıyla değil; elçi gönderme gemi hazırlığı ve Mısır seferi gibi diplomatik ve idari görevlerde de aktif biçimde kullanıldığı anlaşılmaktadır. Mısır'a gönderilecek gemiler için kürekçi ihtiyacının karşılanmasına ilişkin yazılan hükümde, devletin elindeki miri esirlerin bu iş için hizmete koşulması emredilmiştir. Bu durum Osmanlı forsa sisteminin yalnızca devlete ait esirlerle sınırlı olmadığını, gerektiğinde özel mülkiyetteki esirlerin de kamu hizmeti amacıyla seferber edilebildiğini ortaya koymaktadır. Aynı belgede elçi mahiyetindeki çarşnigirlerin sevkı gibi detaylara da yer verilmesi, donanmanın yalnızca askeri değil, devletin diplomatik faaliyetleri için de işlevsel bir unsur olduğunu göstermektedir⁴⁸⁰.

Bununla birlikte, bir başka dikkat çekici örnek ise; forsa teriminin ceza hukuku ile doğrudan ilişkisini açıkça ortaya koymaktadır. Kavala'da konuşlu kadırgalarda görev yapan forsaların veba nedeniyle vefat etmesi üzerine, donanmadaki eksik işgücünün kapatmak için Selanik Beyi ile Gümölcine ve Karasu Yenicesi kadılarına yazılan hükümde, yörede "cürmi

⁴⁷⁸ Bilgegil, 1973: 141.

⁴⁷⁹ "Sakız beyi Mahmud'a hüküm ki, Cezayir Beylerbeyisi Kaptan Kılıç Ali dâme ikbâlühû Sûdde-i Saadetim'e mektup gönderip, mukaddema Sakız ceziresinde helak olan kafir kalitesinden sekiz nefer kafir bi'l fiil senin zaptında olduğunu bildirmeğin yarar ademlere koşup Sûdde-i saadetim'e gönderilmesini emredip buyurdum ki, vardıkta tehir etmeyip ol sekiz nefer kâfir emrim üzere yarar kimesneler ile sûdde-i saadetime gönderesin yolda gelirken gaybet etmekten hazer edesin", BOA, A. { DVNSMH 12-1005, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

⁴⁸⁰ "Mektup gönderip emr şerif üzere elçi hususu ve gemiler ihzarı ve gönderilecek bölük nice olduğunu ve Mısır'a gidecek gemiler ne zamanda hazır olup ve kürekçi ne yerden tedarik olunur deyi bildirmişsin. Buyurdum ki: Vusul buldukda Mısır mühimi için emir olunan gemileri hemen ihzar edip küreğe miri esirlerden kifayet etmez ise reislerde olan esirlerden gemileri hemen ihzar ve tekmil edip tehir etmeyesin ve elçiye gönderi gitmek için onda olan çarşnigirlere dahi tenbih eylesesin", BOA, A. { DVNSMH. 7-656, 29 Z 976 (14 Haziran 1569).

zahir” olan (suçu sabit) mahkûmların kürek cezası kapsamında gönderilmesi emredilmektedir⁴⁸¹.

Osmanlı donanmasının sefer hazırlıklarında karşılaşılan en büyük zorluklardan biri, forsaların teminindeki gecikmeler olmuştur. Bu duruma ışık tutan belgelerin biri, 29 Z 976 (14 Haziran 1569) tarihli hükümdür. Belgeye göre, Şaban ayının ortasında Mısır’a asker sevki amacıyla yapılacak bir deniz görevi kapsamında gemilerin inşası tamamlanmış olmasına rağmen “kürekçilerden henüz esir zahir olmayıp” ifadesiyle gerekli iş gücünün hala temin edilmediği vurgulanmaktadır. Bu nedenle belirlenen tarihte sefere çıkmanın mümkün olamayacağı belirtilmektedir. Ayrıca kürekçilerin sevki için gerekli olan harcırahın Hazine-i Amire’de hazır bulunmadığı ve bu nedenle “yirmi yük akçenin” bedel gelirlerinden mahsup edilmek üzere avans olarak talep edildiği anlaşılmaktadır⁴⁸². Bu belge, sadece insan gücü eksikliğini değil, aynı zamanda donanma personelinin lojistik ve mali altyapısının da ne denli kırılgan olduğunu göstermektedir.

Forsa sisteminin idari takibi açısından önemli bir diğer örnek, Rodos Sancağı Beyi Ali’ye gönderilen bir emirde görülmektedir. Burada, Osmanlı donanmasına bağlı hassa kadırgalarda görevli miri forsalarından biri olan Dimitri isimli esirin Teke Sancağı’nda firar ettiği, Kaş kazasında görevli bir subaşının onu yakalayıp yeniden ele geçirildiği ifade edilmiştir. İlgili hükümde söz konusu esirin şu anda Rodos Beyi’nin nezaretinde olduğu bildirildiği için merkezi idare tarafından müdahale edilerek durum teyit edilmek istenmiştir⁴⁸³. Bu belge forsa statüsündeki bireylerin yalnızca pasif bir iş gücü değil, aynı zamanda sıkı kontrol altında tutulan aynı zamanda bir güvenlik riski olarak da algılandığını göstermektedir.

Bir başka hükümde ise doğrudan Mısır Beylerbeyine hitaben yazılan emirde, Dimyat sancak beyinin nezaretinde bulunan forsa esirlerin tamamının merkeze gönderilmesi ve onların yerine suç işlemiş olanlardan müstahak olanların seçilerek forsa yapılması

⁴⁸¹ “Selanik Bey’ine, Gümülcine ve Karasu Yenicesi kadılarına hüküm ki, Haliya Kavala Kaptanı Abdülcebbar mektup gönderip ol canibte muhafaza için konulan kadırganın kürekçileri ta’undan fevt olup hayli kürekçi noksan üzere olduğunu? bildirmeyin taht-ı hükümetinizde cürmi zahir olup ele giren mücrimlerden kifayet miktarı gönderilmesin emredip buyurdum ki”, BOA, A. { DVNSMH. 7-812, 29 Z 976 (14 Haziran 1569).

⁴⁸² “ Mektup gönderip Mısır’a gidecek asker Şaban-ı muazzamanın on beşinde çıkılmak emrim olup gemileri ol zamana dek tamam olduğu takdirce kürekçilerden henüz esir zahir olmayıp çıkılmak müyesser olmayıp ve onların yolları için kifayet eder harç-ı rah emininde olmayıp gemilerin kürekçileri dahi şimdiden tedarik olup tayin olunan zamanda çıkılmak emir olunup etrafında bedel için gelecek akçeden bi kusur geri eda olunmak üzerehazine-i Amirede’den yirmi yük akçe verilmesi arz eylemişsin”, BOA, A. { DVNSMH. 7-815, 29 Z 976 (14 Haziran 1569).

⁴⁸³ “Rodos Sancağı Bey’i Ali dame ızzühu mektup gönderip, kendi ile olan hassa kadırgalarda vaki olan miri forsa kürekçilerden Dimitri ... nam... esir Teke sancağında gıybet idüb mukaddema Teke sancağı tasarruf ederek ademlerinden liva-i mezbura tabi Kaş kazasına mübaşir olan kimesne mezbur esir tutup bi’l-fi’l senin yanında olduğunu arz eylemeğin buyurdum ki”, BOA, A. { DVNSMH. 6-168, 29 Z 973 (17 Temmuz 1566).

istenmektedir⁴⁸⁴. Bu belge, donanma için forsa temininde yalnızca esirlerin değil, aynı zamanda askeri suçluların da kaynak olarak kullanıldığını ortaya koymaktadır. Böylece Osmanlı, savaşta elde edilen esirleri olduğu kadar kendi askeri disiplini içindeki suçluları da donanmanın iş gücüne entegre ederek denizcilik faaliyetlerini sürdürebilmiştir.

XVII. yüzyıl Osmanlı donanmasında esir edilen kişilerin menşesine bakıldığında, oldukça heterojen bir yapının varlığı göze çarpmaktadır. Bu durum, Osmanlı Devleti'nin çok sayıda farklı devletlerle giriştiği deniz savaşlarının doğal bir sonucudur. 17. Yüzyıl boyunca ele geçenler mi bu sayılar? Söz konusu dönemde donanmanın yoğun faaliyet gösterdiği bir yüzyılda, esirlerin büyük bir kısmının Ukrayna (1.258 kişi), İtalyan şehir devletleri (216 kişi), Lehistan (202 kişi), Venedik (200 kişi), Macaristan (189 kişi), ve Moskova (Rusya) (162 kişi) menşeli olduğu görülmektedir. Diğer yandan Fransa 86, Habsburg 65 ve İspanya'dan ise 53 esir alınmıştır⁴⁸⁵. Bu veriler, Osmanlı deniz gücünün etkili olduğu coğrafi alanı ve etkileşimde bulunduğu siyasi aktörlerin çeşitliliğini de gözler önüne sermektedir.

Osmanlı donanmasında kürekçi sınıfının büyük bölümünü oluşturan forsalar, yevmiye uygulamaları açısından en dezavantajlı gruplardan birini teşkil etmekteydi. Bu kişiler, diğer miri kürekçilere sağlanan mevacib (düzenli maaş) uygulamasından yararlanamamakta, bunun yerine yalnızca temel yaşamsal ihtiyaçlarını karşılayacak düzeyde nafaka ile yetinmek zorundaydılar. Bu durum, Osmanlı deniz gücünün sürekliliği açısından yapısal bir zafiyeti işaret eder; çünkü kürekçi temininde zorunluluk esasına dayanan bu sistem, hem iş gücü verimliliğini düşürüyor hem de uzun seferlerde donanmanın insan kaynağı istikrarını tehdit ediyordu.

Kürek çekme konusunda daha yetkin olan forsalar genellikle derya beyi kadırgalarında, kapudan paşa, tersane emini ve tersane kethüdası baştardalarında vazifeli idiler⁴⁸⁶. Bu durum, forsalar arasında bir tür mesleki hiyerarşinin ve uzmanlaşmanın da varlığını göstermektedir.

Nitekim dönem kaynaklarından forsaların yaşam koşullarına ilişkin bazı dikkat çekici detaylar da yer almaktadır. XVI. yüzyılda yaşamış bir seyyahın aktardığında göre, forsaların yiyecekleri birkaç parçadan oluşan peksimet, giyimleri ise mavi ve yakasız bir gömlek olan saltadan oluşmaktaydı⁴⁸⁷. Forsalar arasında kulaklarında küpe izleri bulunanlara rastlanması, onların soylu ailelere mensup kimseler olduklarına dair işaret etmekteydi. Bu tür detaylar,

⁴⁸⁴ “ Mısır beylerbeyine hüküm ki Dimyat ? Sancağı beyi olan kıldvetul ümerail kiram Mahmud dame izzuhunun yanında olan forsa esirler ne miktar ise Südde-i Saadetime gönderilmek emredüp buyurdum ki. Meşarunileyhin yanında olan forsa esirleri yarar ademler koşup Dergah-ı Muallam’a gönderip yerine ... yanında olup gör ki müstehak olan mücrimlerden verile”, ”BOA, A. { DVNSMH. 27-319, 29 Z 983 (30 Mart 1576).

⁴⁸⁵ Panzac, 2018: 63.

⁴⁸⁶ Bostan, 1992: 211.

⁴⁸⁷ Wratislaw, 1996: 127.

forsaların sadece bir emek gücü değil, aynı zamanda sosyal kökenleri itibariyle de oldukça çeşitli statülerden gelen kişilerden oluştuğunu ortaya koymaktadır.

3.1.5. Cezalandırma Yöntemiyle Kürekçi Temini (Kürek Cezası)

Şüphesiz devletlerin varlıklarını sürdürebilmelerinin temel ilkesi adalettir. Adalet sisteminin mevcut olmadığı bir devlette, idari, sosyal, siyasi ve diğer alanlarda düzenin sağlanması mümkün değildir. Bu nedenle, devletlerin meşruiyetinin temeli adalet mekanizmasına dayanmaktadır. Bu devletlerde, adalet sisteminin ilk evresi olarak idari bir merci bulunmuş ve bu yapı, toplumu yönetme sorumluluğunu üstelenen idareciler eliyle işlerlik kazanmıştır. Bu durum adalet kavramının, toplumların tarih sahnesine çıkışı kadar eski bir geçmişe sahip olduğunu ortaya koymaktadır.

İslamiyet öncesi Türk tarihine bakıldığında, yazılı olmasa da kendine özgü bir hukuk düzeninin var olduğu görülmektedir. Orta Asya bozkırlarında yaşayan Türkler, *töre* adını verdikleri adet, gelenek, göreneğin bütününe kapsayan bir hukuk anlayışıyla yaşamlarını sürdürmüşlerdir. İslamiyet'in kabulüyle birlikte bu geleneksel hukuk sistemi, şer'i hukukla birleşmiş ve özellikle Türk-İslam devletlerinde başlayarak Osmanlı Devleti'ne kadar uzanan bir hukuk düzeni oluşturmuştur⁴⁸⁸. Bu hukukun temeli, diğer Müslüman devletlerde de uygulanan İslam fıkıhı ile eski Türk adet ve geleneklerine dayanan töreden oluşmaktadır.

Fıkıh kelime anlamı itibariyle; bir şeyi derinlemesine kavramak iyi ve tam olarak demektir⁴⁸⁹ ve İslâm'ın ibadet ve hukuk ilmi konularının genelini kapsamaktadır. Fıkıh, sistematik bir biçimde tasnif edilmiştir. Bu bağlamda fıkıh konuları; *İbadat* (ibadetler), *muamelat* (halk ve borç ilişkileri) ve *ukubat* (ceza hukuku) şeklinde üç bölüme ayrılmaktadır⁴⁹⁰.

Ceza, genel anlamda yapılan bir fiilin karşılığı olarak tanımlanmakta; hukuk düzeninde ise suç işleyen kişiye uygulanan yaptırımı ifade etmektedir⁴⁹¹. Ceza hukuku, kamu hukukunun bir alt dalı olup, suç ve ceza terimlerini incelemektedir. Hukukun diğer dallarında olduğu gibi, toplumsal düzenin korunması ceza hukukunun da temel amacıdır. Ceza hukuku, fıkıh kapsamında *ukubat* alanında değerlendirilir.

İslam ceza hukukunda, bazı suçların cezaları doğrudan Kuran-ı Kerim ve sünnet ile belirlenmiştir. Bu temel kaynaklarda açıkça düzenlenmeyen suçlar ise kanunilik ilkesi, maddi

⁴⁸⁸ Aydın, 2010: 65.

⁴⁸⁹ Karaman, 1996: 1.

⁴⁹⁰ Akşit, 2011: 55.

⁴⁹¹ Aydın, 1993: 478

unsur ve manevi unsur çerçevesinde değerlendirilerek çözüme kavuşturulmaktadır⁴⁹². İslam hukukunda ceza türleri şu şekilde sınıflandırılmaktadır⁴⁹³:

1. Şahıs Haklarına Karşı İşlenen Suçlar:

Kişisel haklara karşı işlenen suçlar, doğrudan mağdur edilen kişiyi ilgilendirdiğinden bireyin şahsına yönelik nitelik taşır. Bu tür suçlar, suçtan zarar gören kişinin veya onun mirasçısının şikâyetine bağlı olarak kovuşturulur. Bu suçlara uygulanacak yaptırımlar genellikle kısas ve diyet şeklinde belirlenmiştir.

Kisas; işlenen bir suça karşılık, suçu işleyen kişiyi aynı şekilde cezalandırılmasını ifade ederken⁴⁹⁴, *Diyet* kisasın uygulanmasının mümkün olmadığı durumlarda suçun maddi tanzim yoluyla telafi edilmesini öngörür⁴⁹⁵.

Kişisel haklara yönelik suçlarda, bireyin şahsi hakları ön planda olduğundan, affetme ve sulh imkânı söz konusu olabilmektedir. Bunun yanı sıra mağdurun veya velisinin cezayı seçme hakkı da bulunmaktadır.

Bu bağlamda Şahıs haklarına karşı işlenen suçlar çeşitli alt başlıklarda incelemektedir.

A. Adam öldürmek

1. Amden katl (kasten)
2. Şibh-i Amd (Kasıtlı benzer öldürme)
3. Hataen katl
4. Cari Katl (hataya benzeyen katl)
5. Tesebbüben Katl

B. Yaralamak

1. Amden cerh
2. Hataen cerh
3. Hata hükmünde cerh
4. Tesebbüben cerh

2. Allah'ın Haklarına Karşı İşlenen Suçlar

İslam toplumunun gayr-i meşru menfaatlerini ihlal eden ve müeyyidesi naslarla kesin olarak belirli olan suçlardır. Bu suçlar, bireylerin ya da belirli toplumsal grupları ilgilendirmekten ziyade, kamu düzeni ve toplumun genel yararını ilgilendiren haklara ilişkindir.

⁴⁹² Karaman, 2001: 206.

⁴⁹³ Akbulut, 2003: 170.

⁴⁹⁴ Dağcı, 2022: 489.

⁴⁹⁵ Bardakoğlu, 1994: .473.

Bu kapsamda Allah'a karşı işlenen suçlara uygulanan cezalar *had cezaları* olarak adlandırılmaktadır⁴⁹⁶. *Had*; Kuran'ı Kerim ve Sünnet'te miktar ve uygulama şekli naslar ile belirlenmiş, cezai müeyyideleri ifade etmektedir.

Bu suçlar çeşitli alt başlıklarda incelemektedir.

- A. Zina
- B. Zina İftirası
- C. Şarap İçme
- D. Hırsızlık
- E. Yol Kesme
- F. Dinden Dönme
- G. İsyân

3. Taziren Cezalandırılan Suçlar:

Tazir suçları, cezaları Kuran ve Sünnet gibi naslarla açıkça belirlenmemiş; ancak toplumsal düzeni bozma potansiyeli taşıyan ve yetkili merci tarafından suç kabul edilen fiilleri ifade etmektedir. Başka bir ifadeyle, hakkında belirli ve sabit bir ceza öngörülemeyen fiillere, yasama veya yürütme organı tarafından uygun görülen cezaların uygulanması söz konusudur⁴⁹⁷.

Tazir cezaları, hem topluma hem de bireye karşı işlenebilen suçlara bağlı olarak iki ana gruba ayrılmaktadır. Bu suçlarda cezalandırmanın temel amacı, failin ıslah edilmesi ve topluma yeniden kazandırılmasıdır. Bu nedenle tazir cezaları, sabit ve sınırlı olmayıp yetkili merciin takdirine dayalı olarak belirlenebilir.

İslah edici nitelikte olan tazir cezaları arasında sürgün, hapis, kınama, tehdit, nasihat ve mali yaptırımlar gibi çeşitli cezai müeyyideler yer almaktadır⁴⁹⁸.

Tazir suçları ise genel olarak aşağıdaki başlıklar altında incelenmektedir.

- A. Evrakta Sahtecilik
- B. Dolandırıcılık
- C. Şantaj
- D. Yalan Tanıklık
- E. İftira

Osmanlı Devleti'nin hukuk sisteminde ceza hukuku önemli bir yer teşkil etmektedir. Bu önem, yalnızca devletin kuruluş dönemine has kalmamış sonraki dönemlerde de devam

⁴⁹⁶ Bardakoğlu, 1996: 547.

⁴⁹⁷ Erdoğan, 2023: 2.

⁴⁹⁸ Yakut, 2006: 27-29.

etmiştir. Osmanlı ceza hukuku; idari sosyal, askeri ve ekonomik alanlara uzanan geniş kapsamlı bir yapıya sahiptir⁴⁹⁹. Ceza hukukunun temelinde ise, bireye verilen cezanın devlet hizmetine dönüştürülmesi anlayışı yer almaktadır.

Osmanlı ceza hukuku, temelde İslam ceza hukukunun prensiplerini temel almış, bununla birlikte örfi hukukla sentez kurarak müstakil bir hukuk düzeni oluşturulmuştur. Cezaların kaynağı, şer'i hukukta olduğu gibi Kur'an-ı Kerim, Sünnet, kıyas ve icma teşkil etmektedir. Şer'i kaynaklarda açıkça düzenlenmemiş hususlarda ise örfi hukuk devreye girmekte, böylece ihtiyaç duyulan düzenlemeler sağlanabilmektedir⁵⁰⁰.

Osmanlı ceza hukukunun şekillenmesinde kanunnameler de önemli bir faktör mahiyetindedir. Padişah fermanlarıyla oluşturulan bu kanunnameler, genellikle idare, maliye ve cezai hükümler içeren kamu hukuku alanındaki düzenlemeleri kapsamaktadır. Osmanlı döneminden günümüze ulaşan en eski Osmanlı ceza kanunnamesi Fatih Kanunnamesi'dir⁵⁰¹.

Osmanlı ceza hukukunda ceza türleri tasnifi, farklı dönemlerde çeşitli hukukçular ve düşünürler tarafından farklı şekilde yapılmıştır. Klasik dönemde, Maverdi, Trablusi, Molla Hüsrev, Halebi ve Zöhrap gibi isimler konuyu sistemleştirirken; modern dönemde ise Tahir Taner, Sulhi Dönmezer-Sahir Erman, Udeh, Ebu Zehra, Ömer Nasuhi Bilmen, Amir, M. Cevat Akşit, Ahmet Gökçen ve Ali Bardakoğlu bu alana önemli katkılar sağlamıştır⁵⁰².

Osmanlı ceza hukuku türleri şu başlıklar altında incelenmektedir⁵⁰³:

1. Ölüm Cezası (Siyaseten Katl):

- A. Padişahın mutlak otoritesini sınırlamak istenmesi,
- B. Padişahın tahtına karşı bir tehlikenin arz etmesi,
- C. Padişahın hayatına kastedilmek istenmesi,
- D. Padişah hakkında ileri-geri konuşulması,
- E. Devlet otoritesine karşı isyan girişi,
- F. Devlet erkânının kamu işlerde padişaha yanlış bilgilendirmede bulunması
- G. Memuriyet görevinin kötü yönde kullanılması gibi suçların infazı ölüm cezasıdır.

2. Hapis Cezası

- A. Hakaret, Sövme, Kızma
- B. Kız Kaçırma
- C. Meskene Tecavüz
- D. Ticarete Hile Karıştırma

⁴⁹⁹ Koç ve Tuğluca, 2006: 7.

⁵⁰⁰ Aydın, 1993: 478.

⁵⁰¹ İnalçık, 1958: 110.

⁵⁰² Avcı, 2016: 641.

⁵⁰³ Yurtseven, 2001: 266.

- E. Gasp
- 3. Sürgün-Uzaklaştırma Cezası
 - A. Rüşvet
 - B. İltimas
 - C. İrtikâp
- 4. Sopa Cezası
 - A. Yalan Yere Şahitlik
 - B. Sahte Belge
 - C. Borç Ödememe
- 5. Görevden Azletmek
 - A. Görevini Kötüye Kullanma
 - B. Rüşvetçilik
- 6. Para Cezası
 - A. Çocuk Kaçırma
 - B. Sahtekârlık
- 7. Müsadere
 - A. İsyançılık
 - B. Yolsuzluk
- 8. Kürek Cezası
 - A. Toplumun Huzurunu Bozmak
 - B. Başı Boş Dolaşmak
 - C. Kötü İşler Yapmak
 - D. Görevini Kötüye Kullanmak

Osmanlı ceza hukukunda yalnızca mali veya mülkiyetle ilgili yaptırımlar değil, fiziksel kısıtlamaya dayalı cezalar da önemli yer tutmaktadır. Bu kapsamda en dikkat çekici cezalardan birisi de kürek cezasıdır.

Kürek cezası, Osmanlı ceza hukukunda özellikle XVI. ve XVII. Yüzyıllarda adli suçlar işleyen kişilere uygulanan ağır bedeni cezalardan biridir. Bu ceza, hükümlünün belli bir süre boyunca donanma gemilerinde zincire vurularak kürek çekmesi şeklinde infaz edilirdi. Kürek cezası klasik İslam hukukunda doğrudan yer almasa da Osmanlı'nın örfi hukuk sistemi içerisinde meşru görülmüştür. Bu uygulama, suçluyu toplumdan izole ederken, devletin donanmadaki insan gücü ihtiyacını karşılamayı da amaçlamıştır. Sosyal bakımdan kürek cezasına çarptırılan kişiler, damgalanmış çoğu zaman aile ve çevresinden koparılmış, hatta

bazı durumlarda ceza süresi içinde yaşamlarını kaybetmiştir. Bu yönüyle kürek cezası, hem fiziksel hem de toplumsal yönden bir yalıtım biçimi olarak işlev görmüştür⁵⁰⁴

Kürek cezasının ilk kez hangi devlet tarafından uygulandığına dair kesin bir bilgi mevcut değildir. Ancak XVI. yüzyıldan itibaren bu cezanın Batı Avrupa’da sistematik hale getirildiği, uygulamanın ilk olarak İspanya tarafından başlatıldığı ve Venedik tarafından hayata geçirildiği kaydedilmektedir⁵⁰⁵.

Önemli bir denizci devlet olan Venedik, başlangıçta kürekçi ihtiyacını karşılamak amacıyla zorunlu askerlik sistemi uygulayarak kendi halkından yararlanma yöntemini benimsemişti⁵⁰⁶. Ancak zamanla artan ihtiyaç, bu yöntemin yetersiz kalmasına neden olmuş ve kürekçiler, çoğunlukla Avusturya ve İtalya gibi çevre bölgelerden iki yolla sağlanmaya başlandı: savaş esirleri forsa statüsünde gemilere verilmekte, ayrıca yoksul ya da maceraperest kişilerle ücret karşılığı sözleşmeli kürekçilik (ciurma) anlaşmaları yapılmaktaydı.

Kürek cezası, Fransa’da başlangıçta ölüm cezası gibi ağır cezaların hafifletilmesi amacıyla uygulanmış, daha sonraki dönemlerde ise sürekli bir ceza türüne bürünmüştür⁵⁰⁷. Benzer şekilde, Avrupa’nın en etkin denizci devletlerinden biri olan İspanya’da bu ceza başlangıçta yalnızca ağır suçlulara karşı alternatif olarak tercih edilirken ancak zamanla hem ağır hem de hafif suçlar için yaygın bir ceza şekline evrilmiştir⁵⁰⁸.

Osmanlı donanmasında kürek cezasının menşei ne İslam hukukuna ne de doğrudan örfi hukuka dayanmaktadır. Ancak zamanla Osmanlı idari yapısı ile bütünleşmiş ve örfi hukuk çerçevesinde sistematik bir uygulama halini almıştır. Bu cezasının Osmanlı’da ne zaman ortaya çıktığı ve nasıl geliştiği kesin olarak bilinmemekle birlikte, Neşe Erim⁵⁰⁹ ve İdris Bostan’ın⁵¹⁰ çalışmalarına göre bu ceza türü, Akdeniz devletlerinden Osmanlı Devleti’ne intikal ettiği şeklindedir. XVI. yüzyıla ait Osman arşiv belgeleri ve fermanlardan hareketle, bu dönemde kürek cezasının uygulanmaya başlandığı anlaşılmaktadır⁵¹¹.

Başlangıçta ağır suçlar için öngörülen bir ceza türü olan kürek cezası, zamanla müstakil bir ceza biçimi halini almıştır. Bazı dönemlerde toplu halde uygulanırken, kimi zaman da bireyin işlediği suçla bağlı olarak hükmedilmiştir.

⁵⁰⁴ Akgündüz, 1990: 411-415.

⁵⁰⁵ İpşirli, 2019: 113.

⁵⁰⁶ Kırılı, 2015: 20.

⁵⁰⁷ Kırılı, 2015: 20.

⁵⁰⁸ Kırılı, 2015: 21.

⁵⁰⁹ Erim, 2005: 179.

⁵¹⁰ Bostan, 1992: 213.

⁵¹¹ Bostan, 1992: 220.

Osmanlı'da uygulanan kürek cezası ilişkin bilgiler, Osmanlı donanmasını gözlemlemiş olan bazı Batılıların aktarımları aracılığıyla günümüze ulaşmaktadır. Bu gözlemler, cezanın uygulanma biçimi, disiplin mekanizmaları ve deniz yaşamının zorlukları ile ilgili bir fikir vermektedir. Örneğin İspanyol diplomat ve yazar Baron W.Wratislaw, Osmanlı topraklarına elçilik heyeti eşliğinde gerçekleştirdiği seyahati ve bu süreçte gözlemlediği sosyal, kültürel ve idari yapıyı ayrıntılı biçimde kaleme aldığı “Baron W.Wratislaw'ın Anıları” adlı eserinde aktarmıştır. XVI. yüzyıl Osmanlı toplumunun günlük yaşamı, sosyal hiyerarşisi ve adli uygulamaları hakkında önemli bilgiler sunan yazar, özellikle Osmanlı donanmasında uygulanan kürek cezasını İspanya'daki uygulamalarla mukayese etmiş ve İspanya'daki kürek cezasının, Osmanlı uygulamasına kıyasla daha ağır ve zor koşullar altında yerine getirildiğini vurgulamıştır⁵¹². Bu karşılaştırma, dönemin cezalandırma pratiklerinin farklı coğrafyalardaki sosyo-politik ve hukuki altyapılara bağlı olarak değişkenlik gösterdiğine dair önemli bir değerlendirme sunmaktadır.

Zamanla yelkenli gemi sistemine geçiş ile kürekli gemi kullanımında azalma yaşanmış ve bu durum kürekçi ihtiyacını da azaltmıştır. Tanzimat Dönemi'nden sonra, her ne kadar *kürek cezası* ismen varlığını sürdürmüş olsa da cezanın niteliği ve uygulanmasında önemli değişiklikler gözlemlenmiştir. Hatta yakın dönem Cumhuriyet tarihine ait *istiklal mahkemesi* kayıtlarında dâhil, bu ceza türüne ismen rastlanmaktadır⁵¹³.

3.1.5.1. Kürek Cezasının Amacı

Cezanın meşruiyeti, hukuk sisteminin temel ilkeleri çerçevesinde kabul görmektedir. Devletin varlığını ve toplumsal düzeni sürdürebilmesi açısından ceza, her toplumda farklı biçimlerde görülmektedir. Bu bağlamda ceza, hukuk sisteminin işleyişinde temel bir unsur olarak yer almaktadır⁵¹⁴. Cezanın temel amacı; toplumsal düzenin sağlanması, suçun doğurduğu manevi zararın telafisi ve suçun tekrarının önlemesidir⁵¹⁵. Kürek cezası da bu çerçevede, aşağıda belirtildiği üzere ceza hukukunun bir aracı olarak belirli amaçlar doğrultusunda uygulanmıştır.

3.1.5.1.1. Suçu Önlemek ve Suçluyu Islah Etmek

İslam hukukunda cezai müeyyideler, suçun yayılmasını engellenmek ve suçlunun ıslah edilmesi amacıyla uygulanmaktaydı. Kürek cezası da bu hedefler doğrultusunda; suçun

⁵¹² Wratislaw, 1996: 125-127.

⁵¹³ İpşirli, 2019: 114.

⁵¹⁴ Doğan, 2010: 37

⁵¹⁵ Tokgöz, 2020: 431.

tekrarlanmasını önlemek, kamu vicdanını tatmin etmek, mağdurun mağduriyetini gidermek, adaleti sağlamak ve suçluyu ıslah etmek gibi amaçlarla uygulanmıştır⁵¹⁶.

3.1.5.1.2. Caydırıcılık

Caydırıcılık, cezanın bireyleri suç işlemekten alıkoyma kapasitesini ifade eder⁵¹⁷. Ceza hukukunun başlıca işlevlerinden biri olan caydırıcılık, kürek cezası özelinde belirgin bir şekilde kendini gösterir. Şiddetli ve ağır bir ceza türü olması sebebiyle, suçlunun pişmanlık duyması sağlanmakta ve toplum nezdinde benzer fiillerin işlenmesinin önüne geçilmesi hedeflenmektedir⁵¹⁸. Dolayısıyla kürek cezası yalnızca suç işleyen bireyi değil, aynı zamanda suçu işlemeye eğilimli diğer bireyleri de caydırıcı etkisiyle toplumsal düzen korunmaya çalışılmıştır.

3.1.5.1.3. Kürekçi İhtiyacının Giderilmesi

Osmanlı bahriyesinin gelişimiyle birlikte donanmada ve tersanede insan gücüne olan ihtiyaç artmıştır. Bu doğrultuda, özellikle gemileri sevk ve idare eden kürekçilere duyulan ihtiyaç, devletin ceza politikasını da etkilemiştir. Avarız vergisi, forsalar, mahkûmlar gibi uygulamalara rağmen bu ihtiyaç yeterince karşılanamamış, özellikle sefer dönemlerinde eksiklik daha da belirgin bir hale gelmiştir⁵¹⁹. Bu nedenle, kürek cezası hem cezai bir yaptırım hem de donanmanın insan gücü ihtiyacını karşılayan bir araç olarak işlev görmüştür⁵²⁰.

3.1.5.2. Kürek Cezasına Konu Olan Suçlar

Kürek cezasının hangi suçlara karşılık olarak uygulandığı, arşiv belgelerinde yer alan ferman ve hükümler aracılığıyla tespit edilebilmektedir. Başlangıçta yalnızca ölüm cezası dışındaki suçlar için uygulanan bu ceza, zamanla ölüm cezasının da yerine geçmeye başlamıştır⁵²¹. Özellikle yoğun deniz seferlerinin gerçekleştirildiği dönemlerde, ölüm cezasının infazı yerine kürek cezası tercih edilmiştir. Ancak hangi suçların mutlak olarak kürek cezası ile cezalandırıldığı hususunda kesin bir sınıflandırma yapmak mümkün değildir. Çünkü kürek cezasına çarptırılan kişilerin işlediği suçlar çeşitlilik göstermektedir. Bu suçlar genel olarak aşağıdaki şekilde sınıflandırılabilir⁵²²:

⁵¹⁶ Maden, 2012: 5.

⁵¹⁷ Gündoğdu, 2016: 2.

⁵¹⁸ Kılınç, 2015: 547.

⁵¹⁹ Bostan, 1992: 213.

⁵²⁰ Kırılı, 2015: 34.

⁵²¹ Kırılı, 2015: 37.

⁵²² Yağlıdere, 2019: 53.

1. **Had Suçları:** Sirkat (hırsızlık), yan kesicilik, halka zulüm, haneye tecavüz, iftira, zina, kazf (zina iftirası), yağma, hırabe (haydutluk), gasp ve isyan.
2. **Kıyas Suçları:** Adam öldürme, yaralama ve dövme.
3. **Tazir Suçları:** Sarhoşluk, irtidad (dinden dönme), faiz, kanuna karşı gelme, sahtekârlık, yalancı şahitlik, düşmanla ticaret yapma, ağaç kesme ve su yollarını kirlletme.

Kürek cezasına konu olan suçlar, genellikle belirli kategoriler çerçevesinde sınıflandırılmakta olup, hafif cezalardan ağır cezalara kadar uzanan bir ceza skalası içerisinde yer almaktadır.

3.1.5.2.1. Adam Öldürme, Yaralama ve İşkence

Osmanlı ceza Osmanlı ceza hukukunda adam öldürme, kürek cezasına konu olan en ağır suçlardan biridir. Bu tür suçlara çoğunlukla müebbet kürek cezası verilmekteydi. Böylelikle idam cezası yerine daha az radikal sonuçlar doğuran süreli kamu hizmetine dayalı bir yaptırım aracı olarak kürek cezasına hükmedildiği görülmektedir.

Nitekim Antalya'ya bağlı Ali Fahreddin-i Kebir köyünden İsmail'i öldüren Karacaoğlu Ali hakkında merkez tarafından verilen hüküm gereği, suç mahallinde tutuklandığı tarihten itibaren beş yıl süreyle kürek cezasına çarptırılmıştır. Cezasını tamamladıktan sonra serbest bırakılması ve memleketinden sürülmesi öngörülmüştür⁵²³. Bu hüküm, cezaların sadece kamu hizmetinde çalıştırma şeklinde de uygulanabileceğini göstermektedir. Sürgün ise muhtemelen İsmail'in kürek cezasını tamamlayıp köyüne döndükten sonra muhtemel kan davası ya da diğer olumsuzlukları önlemek maksadıyla verilmiş olmalıydı. Bu nedenle böylesi hükümler, hem cezalandırma hem de caydırıcılık işlevi görmektedir.

Öte yandan, bazı adam yaralama vakaları da hiçbir müsamaha gösterilmeksizin kürek cezası ile neticelendirilmiştir⁵²⁴. Bu bağlamda özellikle kadın cinayetleri⁵²⁵ ve işkence⁵²⁶ gibi suçlar da aynı ceza ile karşılık bulmuştur. Bu tür vakalar, Osmanlı ceza sisteminde bedensel zarar veren suçların da ağır şekilde cezalandırıldığını göstermektedir.

⁵²³ Yağlıdere, 2019: 66.

⁵²⁴ BOA. A.{ DVNSMH. 12-533. 29 Z 979 (13 Mayıs 1572). Ayr. Bkz. BOA. A.{ DVNSMH. 111-2346, 29 Z 1113 (27 Mayıs 1702).

⁵²⁵ İpşirli, 1982: 243.

⁵²⁶ Kırılı, 2015: 38.

3.1.5.2.2. Hırsızlık ve Ev Basma

Adam öldürmeye nazaran daha düşük seviyede kalan hırsızlık ve ev basma gibi suçlar da sıklıkla kürek cezasına konu edilmiştir. Belgeler, bu suçları işleyenlerin istisnasız şekilde küreğe gönderildiğini göstermektedir⁵²⁷. Ayrıca, bu tür suçlara iştirak eden ya da suçlulara yardım ve yataklık edenler de aynı cezaya çarptırılmıştır.

Nitekim İzmir’de iki Fransız’ın hizmetinde çalışan Polikariyo ve çoban Nikola Çuka, bu Fransızların yanındaki kişilere ait 2.500 mecdiye altını gasp ederek mağdurları serbest bırakılmışlardır. Bu suç üzerine yapılan tahkikat neticesinde, Çuka’nın suça iştirak ettiği ikrar ve delillerle sabit görülmüş ve kendisi yedi yıl kürek cezasına çarptırılmıştır⁵²⁸. Bu örnek, hırsızlık suçlarının da ağır ve uzun süreli kürek cezalarıyla karşılandığını göstermektedir.

Hırsızlık suçlarının yanı sıra ev basma⁵²⁹ gibi şahısların özel mülkiyetlerine ve hayatlarına yönelik şiddet fiillerini de Osmanlı ceza hukuku çerçevesinde ciddi bir suç olarak değerlendirilmiş ve bu tür fiillere karşı uygulanan yaptırımlar arasında kürek cezası öne çıkmıştır.

3.1.5.2.3. Yardım ve Yataklık

Osmanlı ceza hukukunda, bir suça iştirak etmeyen ancak failin suçunu kolaylaştıran, gizleyen ya da kaçmasına yardımcı olan kişiler de suçu işlemiş gibi muamele görmekteydi. Bu bağlamda, yardım ve yataklık fiilleri de zaman zaman asli suçla eşdeğer görülmüş ve faille benzer şekilde kürek cezası ile tecziye edilmiştir. Nitekim 1704 tarihli bir hükümde, Ümera-yı Derya’dan Abdulkadir Bey’e gönderilen bir fermanda, Dimetoka’da eşkıyalık yapan haydutlara yardım eden şahısların kürek cezasına çarptırılarak sevk edildikleri bildirilmektedir⁵³⁰. Bu örnek, yardım ve yataklık suçlarının da ne denli ciddiyetle ele alındığını göstermesi bakımından dikkat çekicidir.

Bir başka örnek; Sahra nahiyesine bağlı Rakoviçe köyünden Andriya adlı kişi, Seko adlı şahsı öldürmekten dolayı altı yıl, ona yardım eden Naban Velotra ise beş yıl süreyle kürek cezasına çarptırılmıştır. Ceza sürelerinin tamamlanmasının ardından her iki hükümlünün geldikleri yere gönderilmeleri emredilmiştir⁵³¹. Bu uygulama, suçun faili değil, yardım ve yataklık edenin de benzer şekilde cezalandırıldığını gösterir. Ayrıca sürgün ile birlikte uygulanan kürek cezası, sosyal izolasyon amacına da hizmet etmektedir.

⁵²⁷ Kılınç, 2015: 546.

⁵²⁸ Yağlıdere, 2019: 412.

⁵²⁹ Kırılı, 2015: 47.

⁵³⁰ BOA, A.{ DVNSMH. 104-1248.

⁵³¹ Yağlıdere, 2019: 188.

3.1.5.2.4. Dini Suçlar

Dine ilişkin suçlar da Osmanlı ceza uygulaması ya da ceza-i müeyyidesinde önemli yer tutmuştur. Bu suçlar kimi zaman yerel kadılar tarafından kimi zaman ise doğrudan merkez tarafından hükme bağlanmıştır. Bir örnekte, Mercan isimli bir şahsın, Trablus ahalisine yalan ve iftira atması gerekçesiyle kürek cezasına çarptırılması talep edilmiştir⁵³². Bu durum, özellikle dini otoriteye yönelik hakaret ve iftira gibi fiillerin de ağır biçimde cezalandırıldığını ortaya koymaktadır.

Bir başka örnek; 1609 tarihli bir Adaletname’de *ribahorluk* yani faizcilik suçuna karşı müebbet kürek cezası öngörülmüştür. Bu dönemde, % 10 ila % 12’den fazla faiz almayı sürdüren kişiler hakkında ağır cezalar uygulanmaktaydı⁵³³. Ayrıca arşiv hükümlerinde anlaşılabacağı üzere şarap içmek⁵³⁴ gibi dini hükümlere aykırı davranışların da kürek cezasına çarptırıldıkları görülmektedir.

Burada kürek cezası, hem dünyevi alanlarda hem de uhrevi-dini alanlarla ilgili bir cezalandırma yöntemi olarak karşımıza çıkmaktadır.

3.1.5.2.5. Siyasi Suçlar

Osmanlı idaresinde devlet görevini ihmal etmek de ciddi bir suç olarak değerlendirilmiştir. Bu kapsamda, sorumluluğun yerine getirmeyen kamu görevlileri kürek cezası ile cezalandırılmıştır. Örneğin, su yolu hizmetini ihmal eden Hüseyin, merkeze gönderilerek küreğe konulmuştur⁵³⁵. Bu uygulama, bürokratik sorumluluğun da cezai denetim altında olduğunu göstermektedir.

Son olarak yalancı şahitlik yapanlar ile düşmanla iş birliği içinde bulunanlar da kürek cezasına çarptırılmıştır⁵³⁶. Bu tür suçlar, hem adalet mekanizmasının güvenliğini zedelemesi hem de devletin bekasına yönelik tehdit oluşturması bakımından ağır yaptırımlarla karşılanmıştır.

3.1.5.2.6. Sosyal Suçlar

Osmanlı Devleti, kamu düzenini muhafaza etmeye ehemmiyet vermiş, toplumsal huzuru tehdit edebilecek her türlü taşkınlığı önlemek amacıyla çeşitli tedbirler geliştirmiştir. Bu çerçevede uygulanan cezalardan biri de kürek cezasıdır. Suçun bireysel boyutunun

⁵³² BOA, A. { DVNSMH. 6-212, 29 Z 973 (17 Temmuz 1566).

⁵³³ Kırılı, 2015: 39. Ayr Bkz: “ her kim 10’u bir buçuktan ziyade muamele edip fukaraya zulüm ve teaddi eylerse... Dergah-ı Muallama gönderesiz ki, müebbet küreğe konula” İnalçık, 2000: 125-126.

⁵³⁴ Kırılı, 2015: 13.

⁵³⁵ BOA, A. { DVNSMH. 3-50, 29 Z 968 (10 Eylül 1561).

⁵³⁶ Kırılı, 2015: 38.

ötesinde kamu düzenine etkisini esas alan bu ceza, sadece failini cezalandırmasını değil, aynı zamanda toplumsal caydırıcılığı da hedef almıştır.

Kürek cezası, özellikle sosyal düzeni bozan davranışlar karşısında uygulanmaktaydı. Bu tür fiiller arasında en dikkat çekenlerden birisi izinsiz ağaç kesimidir⁵³⁷. Osmanlı idaresi, doğaya çevreye ve özellikle orman varlıklarına büyük önem atfetmiş, bu çerçevede yasa dışı ağaç kesimi gibi eylemleri kamuya karşı işlenmiş bir suç olarak değerlendirmiştir. Diğer taraftan ahşabın başta donanma ve diğer kamu inşaatlarında kullanılması hasebiyle ormanların korunması amaçlı böylesi bir cezalandırmanın benimsenmesi doğaldı.

Bununla birlikte, define arama faaliyeti gibi toplumda huzursuzluk yaratabilecek girişimlerde bulunanlar da aynı şekilde cezalandırılmıştır. Nitekim Tokat'ta izinsiz define arayan Baltacı İsmail'in kürek cezasına çarptırılması⁵³⁸, bu tür faaliyetlerin nasıl değerlendirildiğine dair somut bir örnek teşkil etmektedir.

Toplum içinde nifak tohumları eken, huzursuzluk çıkaran kişiler de cezai müeyyideye maruz kalmaktaydı. Rodos Bey'ine gönderilen bir hükümde, halk arasında fesat çıkaranların küreğe konulması emredilmiş; böylece kamu düzenini tehdit eden eylemler karşısında hoşgörü gösterilmeyeceği açıkça beyan edilmiştir⁵³⁹.

Sosyal suça örnek teşkil eden bir başka ilginç olayda, bir sahsın evine yakın bir mescidin duvarına tavuk kümesi inşa etmesinin kamu yararına aykırı olduğu gerekçesiyle kürek cezasına çarptırılmıştır⁵⁴⁰. Bu tür kararlar, kamusal alanın kutsallığına ve topluma yararına gösterilen hassasiyetin göstergesi olarak değerlendirilebilir.

Benzer şekilde, halk üzerinde baskı ve zulüm uygulayan görevliler ya da şahıslar da kürek cezasına çarptırılmıştır⁵⁴¹. Yani kürek cezası sadece sıradan halka değil ehl-i örf gibi idari ve bürokratik kesimlerin suç teşkil eden eylemlerine karşı da uygulandı. Bu durum, devletin aynı zamanda adalet ilkesini toplumsal sınıfların tüm kesimlerini kapsayacak biçimde uygulamaya gayret ettiğini yansıtır.

⁵³⁷ “zikrolunan koruya celp koyunundan... ağaçları kırdırmayasın, ...muhalefet edenleri tutup küreğe gönderesin...”BOA, A. { DVNSMH. 5 -1292, 29 Z 973 (17 Temmuz 1566).

⁵³⁸ BOA, A. { DVNSMH. 110-1166, 29 Z 1110 (28 Haziran 1699).

⁵³⁹ “Rodos beyine hüküm ki: Anadolu canibinde emr-i şerifim ile ehli fesat teftiş olunup bazı kimesneler ele gelip ehl-i fesat oldukları sabit ü zahir olup... Rodos'ta küreğe koşulup istihdam olunmak için sana gönderildi.”BOA A. { DVNSMH. 3-414, 29 Z 968 (10 Eylül 1561).

⁵⁴⁰ “Manisa kadısına hüküm ki: Mektup gönderip Mehmed nam kimesne kendi evine muttasıl olan mescidin duvarına tavuk kümesi yapıp ve kadimden olan mezralara duvar çekip ... içine aldığı şer'ile sabit ve zahir olup ... imdi buyurdum ki: Mezbur Mehmed'i küreğe koşmak için bu canibe gönderesin” BOA, A. { DVNSMH. 3-472, 29 Z 968 (10 Eylül 1561).

⁵⁴¹ Kılınç, 2015:543.

3.1.5.2.7. Fuhşiyat

Osmanlı ceza sisteminde toplumsal düzeni, dini ve ahlaki normları ihlal eden fiiller, özellikle gayr-i ahlaki olarak nitelendirilen davranışlar, ağır yaptırımlarla cezalandırılmıştır. Bu çerçevede, kamu düzenini ve İslam ahlak anlayışını tehdit eden fuhuş faaliyetleriyle ilişkilendirilen şahıslar hakkında çeşitli cezai tedbirler uygulanmış; bu tedbirler arasında kürek cezası ayrı bir yer teşkil etmiştir⁵⁴².

Nitekim Kesriye kazasında mukim Dimitri Yorgi adlı bir zimmi hakkında, yerel halk tarafından ciddi şikâyetlerde bulunulmuştur. Zikredilen zimminin toplum huzurunu tehdit eden eylemler içerisinde bulunduğu, Müslüman bir kadına yönelik fiil-i şeni’de bulunduğu ve Kostantin isimli diğer bir zimmi ile silah kullanarak ev basmak suretiyle mala zarar verdiği sabit olunmuştu. Bu gerekçelerle, Dimitri Yorgi hakkında kürek cezası uygulanmasına hükmedildiği görülmektedir⁵⁴³.

3.1.5.2.8. Eşkıyalık

Toplumsal düzeni tehdit eden bir başka suç türü ise eşkıyalıktır. Osmanlı yönetimi, bu tür fiillere karşı kesin tavır sergilemiş; eşkıyalık gibi kamu güvenliğini tehdit eden suçlara karşı affedici değil, caydırıcı cezalar uygulanmıştır.

Nitekim Üsküp Beyi ve Pirlepekadısına gönderilen bir hükümde, eşkıya olan bazı zimmilerin ele geçirilerek şiddet ve bozgunculuklarına göre bir kısmının idam edilmesi, bir kısmının ise kürek cezasına çarptırılması emredilmiştir⁵⁴⁴. Burada hem dini farklılık gözetilmeksizin kamu düzenine yönelik tehditlere karşı caydırıcı bir siyaset izlendiği, hem de kürek cezasının kamu güvenliğini sağlama aracı olarak kullanıldığı görülmektedir.

3.1.5.3. Kürek Cezasının Uygulanışı ve Süresi

Osmanlı hukuk sistemi çerçevesinde bir şahsın kürek cezasına çarptırılması doğrudan padişahın yetkisi dâhilindeydi⁵⁴⁵. Bu cezaların belirlendiği ve kesinleştirildiği merci ise Divan-ı Hümayun’dur⁵⁴⁶. Diğer bir ifadeyle, suçun kürek cezasına çevrilmesi, şer’î değil siyasi bir tasarruf olarak ele alınmakta ve yerel kadılar suçu tespit etmekle yetinip, gerekli

⁵⁴² Kırılı, 2015:38.

⁵⁴³ BOA. A. { DVNSMH. 6-1170, 29 Z 973 (17 Temmuz 1566).

⁵⁴⁴ Kırılı, 2015: 37. Ayr Bkz. “ Üsküp beyine ve Pirlepe kadısına hüküm ki: Sen ki kadısın mektup gönderio ... nam karyeden ustoyan (?) piyove pop yako (?) nam zimmiler eşkıyadan olup ...zikrolunan zimmileri her kande ise ele getirip bu babda sabıka verilen hükm-i şerifim muktezasınca fesad ve şecaatlerine göre siyaset müstehak olanlardan birkaç neferin siyaset edip bir kaçın küreğe konmak için Südde-i Saadetime gönderesiz” BOA. A. { DVNSMH. 6-197, 29 Z 973 (17 Temmuz 1566).

⁵⁴⁵ Bostan, 1992: 220.

⁵⁴⁶ İpşirli, 1982: 208.

cezanın takdirini merkeze bırakmakta; bu durum da kürek cezasının şer'î bir yargı alanının dışında, doğrudan merkezi otoriteye ait olduğunu göstermekteydi.

Cezaya konu olan şahıslar, devletin çeşitli kademelerinde görev yapan memurlar ya da halk tarafından yazılan arz, şikâyet ve i'lam gibi belgeler aracılığıyla tespit edilmekteydi⁵⁴⁷. Bu belgeler öncelikle kadıya sunulur, ardından kadı tarafından gözden geçirilerek merkeze ulaştırılırdı. Kadıya yardımcı olan kâtip, suçluya ilişkin bilgileri sicil defterine kaydeder ve bu kayıtları merkeze gönderirdi⁵⁴⁸. Sicil defterleri merkezde Divan-ı Hümayun tarafından incelenerek gerekli gördüğü durumları padişaha arz edilir ve çoğunlukla kazaskerler aracılığıyla padişah adına “buyruldu” şeklinde hüküm oluşturulurdu⁵⁴⁹.

Kürek cezasına ilişkin hükümler; diğer ceza hükümleri gibi belirli bir kayıt usulüne göre mühimme defterlerine kaydedilirdi. Hükümlerde muhataba hitap edilerek başlanır, olayın özeti sunulur ve “buyurdum ki” ifadesiyle emir kısmına geçilirdi. Emir bölümünde mücrimlerin öncelikle İstanbul’a ya da kürek cezasını çekeceği belirli bölgelere sevk edilmesi istenir, suçlunun naklinde refakat edecek kişilerin ise kaçma riskine karşı gerekli tedbirlerin alınması emredilirdi⁵⁵⁰.

Mühimme defterlerinde kayıtlı hükümler, genellikle berat ve fermanların birer kopyası olup bu metinlerin girişlerinde “yazıldı” ibaresiyle düzenlendiği belirtilir. Bazı hükümlerde ise “ba-hatt-ı kadiasker” veya “ba-hatt-ı hümayun” gibi ifadelerle kazasker ya da padişahın doğrudan müdahil olduğu vurgulanırdı⁵⁵¹.

Kürek cezasının uygulama süreci ve detayları; kişinin nerede çalışacağı, cezasının süresi, yer değişikliği ve cezasının sona ermesi gibi hususlar doğrudan padişah tasarrufu altındaydı⁵⁵². Ceza süresince mahkûmun gıda, giyecek ve diğer temel ihtiyaçları devlet tarafından karşılanırdı⁵⁵³.

Kürek cezasına dair hükümler, yalnızca kadılara değil; kaptan paşa, sancakbeyi, beylerbeyi, tersane kethüdası ve mehayif müfettişleri gibi pek çok idari ve askeri makama da gönderilmekteydi. Zaman zaman birden fazla makama hitaben yazılmış hükümlere de rastlanmaktadır⁵⁵⁴.

Kürek cezasının süresine dair belirlenmiş kesin bir alt ya da üst sınır mevcut değildir. Bununla birlikte ceza süresi açısından iki temel kategori söz konusudur: *müebbet* (süresiz) ve

⁵⁴⁷ Kırılı, 2015: 40.

⁵⁴⁸ Kütükoğlu, 2013: 116.

⁵⁴⁹ Kırılı, 2015: 41.

⁵⁵⁰ Kırılı, 2015: 42.

⁵⁵¹ Göğünç, 1967: 41.

⁵⁵² Göktepe, 2022: 189.

⁵⁵³ Kırılı, 2015: 45.

⁵⁵⁴ Kırılı, 2015: 44.

muvaqqat (belirli süreli) cezalar⁵⁵⁵. Özellikle erken dönem uygulamalarında müebbet kürek cezası yaygın olarak tercih edilmiştir.

Kürek cezası süresinin ne olduğuna dair farklı görüşler ortaya atılmıştır. Uriel Heyd kürek cezasının süresini beş ila on yıl arasında göstermekte; Rudolph Peters ise bu sürenin ortalama sekiz yıl olduğunu belirtmektedir⁵⁵⁶. XVII. yüzyıldan itibaren kürek cezası daha sınırlı sürelerle uygulanmaya başlanmış ve insani yaşam standartlarına daha uygun hâle getirilmiştir. XVIII. yüzyılda cezalar genellikle bir yıl ile sınırlandırılmış, XIX. yüzyılda ise kürek cezası uygulamadan fiilen kaldırılmış ve sadece ceza hukukunda teorik olarak yer almaya devam etmiştir.

Kürek cezasının süresi yalnızca padişah ve Divan-ı Hümayun tarafından belirlenmekle kalmayıp; *mahkûmiyetin sona ermesi, hükümlünün affedilmesi, yaşlılık, ölüm veya hatalı infaz* gibi durumlar da ceza kendiliğinden lağvedilirdi⁵⁵⁷. Suçun ağırlığına göre süresiz veya belirli süreli kürek cezaları uygulanmaktaydı.

3.1.5.3.1. Süresiz Kürek Cezası

Osmanlı hukuk sisteminde kürek cezasına çarptırılan bir mahkûmun cezasının süresiz olması, söz konusu kişinin çok ağır bir suç işlemiş olduğunu göstermektedir. Yani cezanın süresi ile suçun niteliği arasında doğrudan bir bağlantı vardı. Zira Osmanlı Devleti'nde kürek cezası uygulamaları genellikle süreli olarak tarif edilmiştir. Ancak süresiz kürek cezasına çarptırılmış bir mahkûmun suçunun ne olduğuna bakılmaksızın, onun ağır suçlar kategorisinden birini işlemiş olduğu söylenebilir. Bu ceza, *müebbet kürek cezası* tabiri şeklinde de adlandırılmakta olup, arşiv vesikalarında *te'bid*, *müebbed* ve *ebedi* gibi ifadelerle kaydedilmiştir.

Bu tür cezalara neden olan suçlara bakıldığında; kamu görevinden kaçma⁵⁵⁸, kürekçi olarak görevlendirildikten sonra firar etmek⁵⁵⁹, adam bıçaklamak ve öldürme niyetiyle yaralayıp firar etmek⁵⁶⁰ gibi fiillerin karşılığı olarak müebbet kürek cezası verildiği görülmektedir.

⁵⁵⁵ Göktepe, 2022: 197.

⁵⁵⁶ Kılınç, 2015: 535.

⁵⁵⁷ Yağlıdere, 2019: 50, Kırılı, 2015: 50-51-53.

⁵⁵⁸ “Vardıkta, siz dahi onda hizmet üzere olan neccarları ve demircileri ve gayrıyı getirip onat vechile tenbih ve tekit eylesen ki her kim firar ederse günahları boyunda ebedi küreğe konulmak mukarrerdir” BOA. A. { DVNSMH. 18-4, BOA. A. { DVNSMH. 19-138, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

⁵⁵⁹ “Tarsus Beyi'ne Kason kadısına hüküm ki: Mektup gönderip Kason kazasında İsmail ve Mahmud ve Hamza nam kimesneler yirmi beş sikke kıymetli beratın sirkat iddüğü sabit olup haps olmuşken hapsten gaybet eyleyip ...Vusul buldukda fi'l vaki at sirkat eyledikleri şer'le sabit olmuş ise ele getirip Kıbrıs gemilerine küreğe verdirsin” Miroğlu, 1997: 52.

⁵⁶⁰ Kırılı, 2015: 47.

Belirli kişilerin disiplin amacıyla geçici olarak kürek cezasına çarptırılması ve bu sürecin mücrim defterine kaydedilerek takip edilmesi öngörülmektedir⁵⁶¹. Bu uygulama, cezaların sürekliliğine ve keyfililiğin önlenmesine yönelik bir tedbir olarak değerlendirilebilir. Cezalandırılan şahısların süresi dolduğunda serbest bırakılmalarını sağlamak amacıyla kayıt altına alınmaları, Osmanlı ceza uygulamalarında hukuki denetim ve idari şeffaflık ilkelerinin gözetildiğini göstermektedir.

Bu tür cezalarda affa uğrama veya sürenin değiştirilmesi yalnızca padişah fermanı ile mümkün olabilmekteydi. Mahkûmların serbest bırakılması ancak padişahın *emrim olmadın ıtlak eylemeyesin* gibi açık emriyle mümkün olmaktadır.

Anadolu tarafında gerçekleştirilen teftiş neticesinde, ehl-i fesad olarak nitelendirilen ve suçları sabit olan bazı şahıslar yakalanmış, haklarında sicil düzenlenerek söz konusu sicil suretleri merkezi makama gönderilmiştir. Bu kişilerin isimleri defter haline getirilerek Rodos'ta kürek cezalarını çekmek ve donanma hizmetinde çalıştırılmak üzere Rodos beyine tevdi edilmiştir. Belgede, Rodos beyine bu kişilerin defterdeki kayıtlar doğrultusunda teslim alarak küreğe koymasını, padişah emri olmaksızın hiçbir şekilde serbest bırakmaması vurgulanmaktadır⁵⁶².

3.1.5.3.2. Süreli Kürek Cezası

Süreli kürek cezalarına çarptırılan mahkûmların suçları genellikle çok ağır olmayan ve kalıcı zarar bırakmayan fiillerden oluşmaktadır. Bu tür cezalarda süreler, suçun türüne göre değişmekte olup beş ay, altı ay, yedi ay, on bir ay, beş yıl ve yedi yıl gibi süreler olarak belirlenmiştir.

3.1.5.3.2.1. Beş Ay Süreli

Beş ay süreli kürek cezaları, genellikle en hafif suçlara karşılık gelen uygulamalardır. Bu tür cezalara örnek olarak; hırsızlık, sahtekârlık, dolandırıcılık gibi fiiller gösterilebilir. Örneğin, gece vakti dükkân açma suçlamasıyla yargılanan bir kişinin davacısının olmaması sonucu kendisi beş ay kürek cezasına çarptırılmıştır⁵⁶³. Yine Duvarcı Zeliso adlı kişi, iki adet ellilik kaimeyi, sahtekârlıkla yüzlük kaimeye çevirerek kardeşi vasıtasıyla bozdurmak isterken yakalanmış ve bu nedenle beş ay kürek cezasına çarptırılmıştır⁵⁶⁴.

⁵⁶¹ mezburları tutup te'dib için bir miktar zaman küreğe koyasın ve mücrim defterine dahi ol vechile işaret idesin ki, unutulup kürekte kalmayalar" BOA, A. { DVNSMH. 7-417, 29 Z 976 (14 Haziran 1569).

⁵⁶² BOA, A. { DVNSMH. 3-414, 29 Z 968 (10 Eylül 1561).

⁵⁶³ Kırılı, 2015: 47.

⁵⁶⁴ BOA MKT.NZD. 6-27, 17 C 1266 (30 Nisan 1850).

Bunun yanında, sirkat (hırsızlık) suçundan dolayı Musa, Emir Şah⁵⁶⁵ ve Dülger Hasan⁵⁶⁶ beş ay kürek cezasına mahkûm edilmiştir. Muşlu zimmi Agob, Trabluslu Süleyman'a ait eşyaları çalması nedeniyle beş ay süreyle küreğe gönderilmiştir⁵⁶⁷. Ayrıca İstanbul'da bir papazı dolandıran Çalık Yani isimli şahıs da aynı süreyle cezalandırılmıştır⁵⁶⁸.

3.1.5.3.2.2. Altı Ay Süreli

Altı aylık kürek cezası, Osmanlı ceza hukukunda özellikle müessir fiil (adam yaralama) ve hırsızlık gibi ortalama suçlar için uygulanan yaygın bir müeyyide türüdür. Bu tür cezalar, suça karşı orantılılık ilkesine uygun şekilde tayin edilmekte; failerin eyleminin niteliği, mağdurun durumu ve olayın genel koşulları göz önünde bulundurularak belirlenmektedir. Nitekim arşiv kayıtlarında yer alan örnekler, bu tür cezanın nasıl uygulandığını somut biçimde oraya koymaktadır.

Bunlardan biri, Yağcı Abbas'ı yaraladığı tespit edilen Nuri isimli şahsa ilişkindir. Söz konusu fail, eylemini kabul etmiş ve mağdurun uğradığı zararı telafi etmek amacıyla cerrahi masraflarını karşılamayı taahhüt etmiştir. Bununla birlikte, suçun işlenmiş olması hasebiyle, Osmanlı ceza sisteminin caydırıcılık ilkesine uygun olarak Nuri hakkında altı ay kürek cezasına çarptırılmıştır⁵⁶⁹.

Benzer şekilde, Hasköy sakini Yahudi Abraham'ın bir hırsızlık vakasına karıştığı tespit edilmiş ve bu fiili dolayısıyla kendisine altı ay kürek cezası verilmiştir. Bu durum, Osmanlı ceza uygulamalarında hırsızlık suçlarının da kürek cezası ile tecziye edildiğini göstermektedir⁵⁷⁰.

3.1.5.3.2.3. Yedi Ay Süreli

Yedi ay süreli kürek cezaları, genellikle suçun niteliği ve ağırlığı göz önünde bulundurularak, nispeten daha hafif nitelikte kabul edilen vakalarda uygulanmıştır. Bu cezalara özellikle hırsızlık, haneye tecavüz veya mala zarar verme gibi suçlar sebebiyle sıklıkla başvurulduğu görülmektedir. Nitekim Osmanlı arşiv belgelerinde yer alan bir örnekte, Osmanlı tebaasından bir kişinin gece vakti gizlice bir haneye girerek hırsızlık yaptığı ve suçunu itiraf etmesi üzerine, yedi ay müddetle kürek cezasına çarptırıldığı kayıt altına alınmıştır. Benzer şekilde, daha önce sabıkalı olduğu bilinen bir şahsın bir dükkânın kilidini kırarak içeri girmesi fiili de aynı süreyle kürek cezası verilmesine sebep olmuştur⁵⁷¹.

⁵⁶⁵ BOA, A.İ. DVNSMH. 2-1771, 29 Z 964 (23 Ekim 1557).

⁵⁶⁶ BOA, MKT. 2-1772, 10 S 964 (13 Aralık 1556)

⁵⁶⁷ BOA, MKT. 67 -96, 5 Ra 1263 (21 Şubat 1847).

⁵⁶⁸ BOA, MKT. 88- 94, 25 B 1263 (9 Temmuz 1847).

⁵⁶⁹ BOA, MKT.MVL. 16- 82, 19 Ş 1265 (10 Temmuz 1849).

⁵⁷⁰ BOA, MKT.MVL.20- 21, 21 Za 1265 (8 Ekim 1849).

⁵⁷¹ Kırılı, 2015: 47.

Bu örnekler, Osmanlı ceza pratiğinde kürek cezasının yalnızca ağır suçlara değil, kamu güvenliğini tehdit eden ve toplum huzurunu bozan nispeten hafif suçlara karşı da caydırıcı bir yaptırım olarak uygulandığını göstermektedir.

3.1.5.3.2.4. On Bir Ay Süreli

On bir ay süreli kürek cezası, Osmanlı ceza hukukunda kısa süreli kürek cezalarına kıyasla daha ağır suçlara karşılık gelen müeyyidelerden biri olarak dikkat çeker. Ceza süresinin bir yıla yaklaşması, bu tür fiillerin toplumsal düzeni ciddi şekilde ihlal eden ve kamu güvenliğini tehdit eder nitelikte değerlendirildiğini göstermektedir. Bu bağlamda, on bir aylık kürek cezası genellikle cariyeye kaçırma, haneye tecavüz ve hırsızlık gibi eylemlere uygulanmıştır⁵⁷². Söz konusu fiillerin her biri, yalnızca bireysel mağduriyete yol açmakla kalmayıp aynı zamanda şer'i ve örfi hukuk normlarının ihlali anlamına gelmektedir. Dolayısıyla on bir ay gibi belirli süreyle sınırlandırılmış kürek cezası, hem suçun ağırlığını hem de faile yönelik toplumsal ve hukuki tepkinin derecesini yansıtan önemli bir ceza tipi olarak değerlendirmektedir.

3.1.5.3.2.5. Beş Sene Süreli

Beş yıllık kürek cezaları, genellikle yüz kızartıcı suçlara karşılık verilmekteydi. Bu suçlar kimi zaman tam organize olarak işlenmekte ancak suçlunun pişmanlık göstermesiyle verilecek cezanın süresi değişebilmekte ya da affa uğrayabilmekteydi⁵⁷³. Özellikle adam öldürme gibi ciddi suçlar için uygulanan ağır ve uzun süreli cezai müeyyideler arasında yer almakla birlikte, verilen cezanın süresi, olayın şartları, failin konumu ve kasıt derecesine göre değişiklik gösterebilmekteydi. Beş yıl gibi nispeten daha kısa süreli kürek cezası, muhtemelen suçun koşulları ya da failin durumuna göre hafifletici sebeplerin dikkate alındığını düşündürmektedir.

Nitekim Cidde ahalisinden Yusuf isimli şahsın, zenci kölesini öldürdüğü sabit görüldüğünden dolayı, hakkında Tersane-i Amire'de beş yıl kürek cezası verilmiştir. Bu karar Osmanlı hukuk sisteminde köle sahibi ile köle arasındaki ilişkinin mutlak ve sınırsız bir otoriteye dayanmadığını ortaya koymaktadır.

Osmanlı Devleti'nde yalnızca Müslümanlara yönelik suçlar değil, gayrimüslimlere karşı işlenen cinayetlere de beş yıl süreli kürek cezası verilmiştir. Bu kapsamda, Yanko'nun

⁵⁷² Kırılı, 2015: 47.

⁵⁷³ Göktepe, 2022: 198.

katili Veliko⁵⁷⁴, Ohennes'i katleden Dellal Abdullah⁵⁷⁵ ve Panos'un katili K r Ali bin Mehmed⁵⁷⁶ de beş yıl süreyle kürek cezasına mahkûm edilmiştir.

3.1.5.3.2.6. On Beş Sene Süreli

On beş yıl süreli kürek mahk miyeti, Osmanlı ceza hukukunda süreli kürek cezaları arasında en ağır olanıdır. Çoğunlukla adam öldürme gibi ağır suçlar karşılığında ya da idam cezasının af veya takdir yoluyla hafifletilmesi neticesinde uygulanmıştır. Nitekim bir Amerikan elçisinin öldürülmesi hadisesinde olduğu gibi, idama mahkûm edilen failin cezası on beş yıl kürek cezasına  evrilmiřtir⁵⁷⁷. Benzer şekilde, hakkında idam kararı verilmiş olan Celaleddin adlı hükümlünün cezası da af kapsamında on beş yıllık kürek cezasına d n şt r lm ştir. Bu tür vakalarda sadece bedeni bir ceza uygulamakla yetinilmemiş, aynı zamanda hükümlülerin devlet hazinesine maddi katkıda bulunmaları da zorunlu kılınmıştır. Bu durum, ağır suçlara karşılık hem fiziksel hem de ekonomik yaptırımların birlikte uygulanarak çok yönlü bir ceza politikasının benimsendiğini g stermektedir⁵⁷⁸.

3.1.5.3.3. Itlak Edilme

Kürek cezası alan mahkûmların serbest bırakılmaları çeşitli yollarla mümkün olabilmekteydi. Ceza süresinin tamamlanması, affedilme, mahkûmiyetin hatalı olması, hasta veya yaşlı olmak gibi sebepler bu duruma örnek teşkil eder. Ayrıca, mahkûmun vefatı halinde kürek cezası doğal olarak son bulurdu. Genellikle ıtlak kararları merkez  otorite tarafından, padişahın *emr-i şerifi* ile verilirdi. Padişah, kürek cezasının sona ermesini emredebildiği gibi “...emrim olmadan ıtlak etmeyesin ...”⁵⁷⁹ hükümden olduğu gibi, tahliye talebini reddedebilirdi.

İtlak kararları bazen doğrudan cezanın sona ermesinden, bazen de mahkûmun suçsuz olduğunun anlaşılmasından kaynaklanabilmekteydi. Bu duruma örnek olarak H. 29 Zilhicce 968\M. 10 Eylül 1561 tarihli bir belgede geçen “bi-gunah on üç yıldur ki kürek  eker m deyü tazall m eyled ğ n bildirmeğin ... mezkuru ıtlak idesin”⁵⁸⁰ ifadesi gösterilebilir. Bu örnekten, mahkûmun haksız yere on üç yıldır kürek çektiğini beyan etmesi üzerine serbest bırakılması

⁵⁷⁴ BOA, MKT.MVL. 12-97, 13 Ra 1265 (6 şubat 1849).

⁵⁷⁵ BOA, DH.MU . 29-9, 17 L 1327 (1 Kasım 1909).

⁵⁷⁶ BOA, MKT.MVL 63-7, 13 ř 1265 (4 Temmuz 1849).

⁵⁷⁷ BOA, MKT.MVL 12-3, 10 M 1265 (6 Aralık 1848).

⁵⁷⁸ Hanya sancağındaki Selino nahiyesinde Hüseyin kürek cezasının yanısıra Maliye Nezareti'ne de para ödemek zorunda kalmıştır., BOA MKT..MVL12-93, 7 Ra 1265 (31 Ocak 1849).

⁵⁷⁹ BOA, A.  DVNSMH. 3-1243, 29 Z 968 (10 Eylül 1561).

⁵⁸⁰ Kır ı, 2015: 52.

emredilmiştir. Bu serbestiyet sadece mahkûmün ifadesi üzerine değil de muhtemelen masumiyetini kanıtlayan hukuki bir prosedürün işletilmesi sonucunda verilmiş olmalıdır.

3.2. Kürekçi Temin Prosedürü

Osmanlı idari teşkilatı, hangi kuruma ait olursa olsun, belirli bir sistem ve düzen çerçevesinde faaliyet göstermekteydi. Bu disiplinli yapı, donanmanın en önemli unsurlarından biri olan kürekçi temini hususunda da geçerliydi. Nitekim kürekçilerin temin edilmesine yönelik uygulamalar rastgele ve düzensiz şekilde değil; belirli kurallar ve teamüller doğrultusunda, sistematik bir çerçevede gerçekleştirilirdi.

Kürek çekmek oldukça meşakkatli bir görev olduğundan, kürekçi olarak seçilecek bireylerin öncelikle fiziksel açıdan dayanıklı, işe yarar kimseler arasından titizlikle belirlenmesi gerekiyordu. Bu seçim sürecinde genellikle eleme yöntemi kullanılmakta ve adaylar belli kriterlere göre değerlendirilmekteydi. Bu bağlamda, kürekçilerin bedenlen güçlü, ruhen dirençli ve görevlerini yapmaya elverişli bireylerden oluşması temel şarttı. Arşiv vesikalarında bu nitelikte *tüvana* şeklinde ifade edilmekte olup, bu kelime canlı, güçlü ve diri kimseleri tanımlamak için kullanılmıştır⁵⁸¹. Nitekim Bursa kadısına gönderilen bir fermada geçen “kürek çekmeye kadir ve yarar ve tüvana kimesnelerden”⁵⁸² ifadesi, bu tercihin sadece arzu değil aynı zamanda idari bir zorunluluk olduğunu göstermektedir.

Kürekçilerin yalnızca fiziksel güç bakımından değil, aynı zamanda yaş itibarıyla da bu işi yapmaya uygun, akli melekeleri yerinde ve zayıf bünyeli olmamaları da önemli ölçütlerdi. Dolayısıyla kürekçi temininde hem fiziksel hem de zihinsel yeterlilik birlikte gözetilmekteydi diyebiliriz.

Osmanlı donanmasında görev alacak kürekçilerin temininden sorumlu asli merci kadıydı. Donanma tarafından ihtiyaç duyulan kürekçi sayısı öncelikle ilgili kazanın kadısına bildirilir⁵⁸³, sonrasında bu ihtiyaç doğrultusunda kadı tarafından görevlendirilen çavuş veya mübaşir aracılığıyla temin süreci başlatılırdı. Eğer kürekçiler bu görevi ücret karşılığında yerine getireceklerse, ödemeleri yine merkezden taşraya gönderilen görevliler vasıtasıyla kendilerine ulaştırılırdı.

Arşiv hükümlerinden anlaşıldığı üzere, bu süreçte en fazla üzerinde durulan hususlardan biri de kürekçilerin toplanmasının ardından güvenilir şahıslara teslim edilmeleri idi. Ayrıca, kadılar bu sürecin başında bizzat bulunmalı, eğer kadının bir mazereti var ise bu görev kadı naipleri tarafından yerine getirilmeliydi. Kürekçilerin görev yerlerine

⁵⁸¹ Taş,2019: 2781.

⁵⁸² Taş 2019: 78.

⁵⁸³ “Yanbolu ve Ahyolu ve Aydos ve Karinabâd kadılarına hüküm ki” BOA. A. { DVNSMH. 23-667, 29 Z 981 (21 Nisan 1574).

ulaştırılmaları esnasında yolda başıboş bırakılmaması aksi takdirde halk üzerinde baskı ve zulüm meydana gelebileceği vurgulanmaktaydı⁵⁸⁴.

Toplanan kürekçilerin isimleri, kefilleriyle birlikte iki ayrı deftere kaydedilirdi. Bu defterlerden biri yerel kadının nezdinde muhafaza edilirken, diğeri ise merkeze, İstanbul Defterhanesi'ne gönderilirdi⁵⁸⁵. Eğer kürekçi bir gayrimüslim ise, yanında mutlaka bir Müslüman kefil bulunması şartı koşulmuştu⁵⁸⁶. Sürecin her aşamasında aktif görev alan kadı, kürekçilerin hangi haneden temin edildiğini gösteren mazbataları imzalar ve mühürleyerek süreci resmi hale getirirdi⁵⁸⁷.

Kürekçilerin hangi kazadan temin edildiği, ne kadar bedel karşılığında çalışacakları, kefillerinin kimler olduğu ve kimlik bilgileri gibi veriler mevkufat ve muhasebat defterlerinden elde edilebilmektedir. Bu iki defter türü farklı içerik ve kapsamlar barındırmakla birlikte, aynı anda incelendiğinde sistemin işleyişine dair bütüncül bir perspektif sunulmaktadır.

Nitekim 2549 numaralı mevkufat defterinde, kürekçilerin kayıt süreçlerine ve hangi yöntemlerle kayıt edildiklerine dair önemli bilgiler yer almaktadır. Defterin başlangıcında, belgenin hangi yıla ait olduğu, kaç kürekçi temin edileceği ve bu kişilerin hangi kazadan sağlanacağı gibi bilgiler belirtilmiştir⁵⁸⁸. Ardından, hane sayısı, bölük ve karye miktarı ile ne kadar zimmi bulunduğu gibi demografik veriler sıralanmıştır. Daha sonra ise kürekçilerin isimleri, babalarının adlarıyla birlikte “...Ali bin Mehmed...” şeklinde kaydedilmiş; hangi köyden (*karye-i gimbos*) temin edildikleri ve kefillerinin kimler olduğuna dair bilgiler yer almaktaydı. Kürekçilerin teslim olmadan önce firar etmeleri halinde, kefillerin dört bin akçe ödemekle yükümlü oldukları da ayrıca not edilmiştir. Bu defterde dikkat çeken bir diğer unsur da her yirmi üç haneden bir kürekçi temin edilmesi ve bu kürekçilerin ulufelerinin reaya tarafından karşılanması gerektiğine dair ifadelerdir.

H. 5 Şevval 1109\M. 16 Nisan 1698 tarihli muhasebe defteri incelendiğinde ise, kürekçilerin isimlerine geçmeden önce çeşitli idari ve mali bilgiler sıralanmıştır⁵⁸⁹. Defterde tarih bilgisiyle birlikte, kürekçilerin görev yapacakları yer olarak “Özi boğazı muhafazasına gidecek” şeklinde kaydedilmiş; temin edilecek kazanın adı “Balkiri kazasından.” olarak belirlenmiştir. Ayrıca her bir kürekçi için ödenecek bedel “her bir neferine otuz beş guruş”

⁵⁸⁴ “Koşup gönderdiğin adamlara tenbih eyleyesin ki yolda onatır? zapt eyleyüp” BOA. A. { DVNSMH. 24 -101, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁵⁸⁵ Bostan, 2002: 64.

⁵⁸⁶ Bostan, 2002: 65.

⁵⁸⁷ Taş, 2019: 2782.

⁵⁸⁸ KK. d. 2549-3.

⁵⁸⁹ BOA. MAD. 27790- 2, 5 L 1109 (16 Nisan 1698).

olarak kayda geçirilmiş ve kaç kişi temin edileceği bilgisi de eklenmiştir. Sonrasında mevkufat defterlerinde olduğu gibi kürekçilerin ve kefillerinin isimlerine yer verilmiştir.

Bu iki defterin karşılaştırılmalı incelemesi sonucunda; mevkufat defterlerinin daha çok isim, yer ve kefil bilgileri gibi teknik verileri ihtiva ettiği, buna karşın muhasebe defterlerinin ise doğal olarak mali ayrıntıları da içerecek şekilde daha detaylı bilgiler sunduğu anlaşılmaktadır.

Osmanlı donanması, genellikle Nevruz zamanı yani 21 Mart tarihinde sefere çıktığından, kürekçilerin bu tarihten önce İstanbul'da bulunmaları zorunluydu. Bu zorunluluk, belgelerde “nevruzdan mukaddem südde-i saadetime gönderilmek mühimmatı din-i vusulden”⁵⁹⁰ gibi ifadelerle açıkça vurgulanmaktaydı. Dolayısıyla kürekçilerin temin ve sevk için gerekli emirler, mart ayından önce ilgili taşra birimlerine gönderilmekteydi. Bu doğrultuda, kürekçilerin mart ayının 20'si geçmeden “...donanmayı hümayunuma kürekçi yazılmak... defterlerinin bir suretiyle nevruzdan mukaddem südde-i sa'âdetime gönderilmek ...”⁵⁹¹ kaydıyla, merkezde yani Tersane-i Amire'de hazır bulunmaları beklenirdi.

Ancak bazı durumlarda, çeşitli nedenlerle sürecin gecikmesi halinde kürekçiler doğrudan merkeze ulaşmadan, donamanın hareket edeceği limanlarda donanma birliğine katılmakta ve burada doğrudan kaptan paşaya teslim edilmekteydi. Bu tür sevkiyatlarda kürekçiler, yaklaşık yüz ila yüz elli kişilik gruplar halinde⁵⁹² ve başlarında bir idari görevli olacak şekilde gemilere yerleştirilmekteydi.

Sefer hazırlıkları kapsamında kürekçilerin zamanında temin edilmemesi durumunda, gemilerin sefere iştirakinde gecikme yaşanacaktı. Taşradaki bu tarz malzeme ve işgücü temin ve organizasyonundan birinci derecede sorumlu beyler ve kadılar olduğundan bu gibi aksaklıkların yaşanmasında ise doğrudan taşra idaresinden sorumlu beyler ve kadıları mesuldüler. Bu çerçevede, işlerin yolunda gitmesi için yetkililer üzerlerine düşen görevi hakkıyla yerine getirmeleri için gerekli tebligat ve ilanlar yapılması böylelikle de halkın *haberdar değildik* mazeretine sığınmaları önlenmiş olacaktı⁵⁹³.

Kürekçilerin sevki sırasında belirli bir düzen de gözetilmekteydi. Her ne kadar toplanan kürekçilerin bazıları doğrudan sefere gidilecek bölgelere gönderilse de genellikle ilk olarak donanmanın merkezi İstanbul'a sevk edilmekteydiler⁵⁹⁴. Özellikle 1572 yılı itibarıyla, bu sürecin daha sistematik bir yapıya kavuşturulduğu anlaşılmaktadır. Bu yıldan itibaren

⁵⁹⁰ BOA. A. { DVNSMH. 23-382, 29 Z 981 (21 Nisan 1574).

⁵⁹¹ BOA. A. { DVNSMH. 23-483, 29 Z 981 (21 Nisan 1574).

⁵⁹² “emri şerifi sabıkım üzere ele girip yazulduklarınca yüz ve yüz elli nefer eriştikçe yarar ademlere koşturup” BOA. A. { DVNSMH. 24-100, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁵⁹³ BOA. A. { DVNSMH. 24-605, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁵⁹⁴ “dergah-ı muallamaya gönderesiz ki küreğe koşulalar” BOA. A. { DVNSMH. 24-540, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

mesafe ve hizmet verilecek tersanelere göre bir sınıflandırma yapılmış, buna göreli Rumeli bölgesinden alınan kürekçiler Midye'ye, Trakya ve Bulgaristan'dan toplananlar Ahyolu'na, Makedonya'dan alınanlar ise doğrudan Tersane-i Amire'ye sevk edilecekti⁵⁹⁵.

Anadolu yakasındaki düzenlemeler de bu kapsamda belirli bir rasyonaliteye bağlanmıştır. Buna göre; Biga'dan alınan kürekçiler Gelibolu ve Kemer tersanelerine, Kastamonu, Amasya, Sivas, Çankırı, Karahisar ve Çorum'dan toplananlar ise Sinop Tersanesi'ne gönderilmekteydi. Yine Bolu ve Ankara'dan sağlanan kürekçiler Bartın ve Amasra tersanelerine, Canik ve Trabzon çevresindekiler Samsun'a; Hamid, Teke, Alanya ve Karaman'dan temin edilenler ise Antalya Tersanesi'ne sevk edilmekteydi⁵⁹⁶. Yani İstanbul gibi tek bir merkez yerine bölgesel toplanma merkezleri belirlenerek donanmaya peyder pey katılma yöntemi benimsenmiştir.

3.3. Kürekçi Temin Edilen Yerler

Osmanlı donanmasına hizmet eden kürekçilerin temin edildiği bölgeler, stratejik ve lojistik açıdan son derece önemliydi. Bu bölgeler çoğunlukla denize kıyısı olan sancak, kaza ve adalardan oluşmakta; halkı denizcilikle içli dışlı yaşam süren yerleşim yerleri olarak öne çıkmaktaydı. Karadeniz ve Ege gibi coğrafyalar, deniz tecrübesi ve fiziki dayanıklılık gerektiren kürekçiler için uygun insan kaynağı sunmaktaydı. Bu yerleşimlerdeki nüfusun gerek mesleki deneyim gerekse iklim ve coğrafyanın dayattığı yaşam tarzı bakımından denizcilik faaliyetlerine daha yatkın olduğu anlaşılmaktadır⁵⁹⁷.

Ancak bazı durumlarda, donanmanın ihtiyaç duyduğu iş gücü miktarının artması yahut mevcut kaynakların yetersiz kalması gibi nedenlerle, denizle doğrudan bağlantısı olmayan iç bölgelerden de kürekçi temin edilmiştir⁵⁹⁸. Bu uygulama, yalnızca belli bölgelerden değil, Anadolu'nun diğer kesimlerini de donanmanın bu yöndeki taleplerine amade kılmıştır. Dolayısıyla kürekçi temininde belirleyici olan unsur, sadece bireylerin denizcilik bilgisine sahip olması değil; aynı zamanda devletin sevk ve idare kapasitesine uyum biçimde, ihtiyaç duyulan iş gücünün zamanında ve düzenli biçimde karşılanabilirliğidir.

Bu bağlamda, kürekçilerin temin edildiği bölgelerin sistematik biçimde tasnif edilmesi, yalnızca donanmanın insan kaynağı politikalarını değil, aynı zamanda taşra yönetiminin mükellefiyet temelli yükümlülüklerinin belirlenmesi ve bu yükümlülüklerinin önemini ortaya koymaktadır.

⁵⁹⁵ Panzac, 2018: 28.

⁵⁹⁶ Panzac, 2018: 29.

⁵⁹⁷ Taş, 2019: 2777.

⁵⁹⁸ Göktepe, 2022: 191.

3.3.1. Anadolu Eyaleti

Anadolu Eyaleti, Osmanlı Devleti açısından gerek idari yapı gerekse askeri lojistik bağlamında büyük öneme sahip bir bölgeydi. Bu eyalete bağlı Bolu, Kastamonu, Kütahya, Aydın, Karesi, Hamidili, Alaiye, Teke, Saruhan, Ankara, Menteşe, İçil, Hüdavendigar ve Karahisar-ı Sahib gibi kazalar⁵⁹⁹, Osmanlı donanmasının insan gücü ihtiyacını karşılayan başlıca yerleşimler arasında yer almaktaydı. Özellikle donanma için kürekçi temini noktasında bu bölgelerden yoğun bir şekilde istifade edilmiştir.

Söz konusu kazaların önemli bir kısmı denize kıyısı olması nedeniyle burada yaşayan halkın denizcilik kültürüne ve deniz yaşamına olan hâkimiyetini beraberinde getirmiştir. Bu durum, Osmanlı donanması açısından stratejik bir avantaj sağlamış; denizcilik bilgisine sahip bireylerin kürekçilik ve sair deniz hizmetlerine etkin katılımını mümkün kılmıştır. Bununla birlikte, denize kıyısı bulunmayan bazı iç bölge kazalarının da kürekçi temininde sorumluluk üstlendikleri görülmektedir.

XVII. yüzyılda Bolu Osmanlı donanmasına kürekçi sağlayan önemli merkezlerden biri olarak karşımıza çıkmaktadır⁶⁰⁰. Bolu, sadece Tersane-i Amire için değil, aynı zamanda çeşitli tersanelerin de iş gücü ihtiyacını karşılayan merkezi bir konumda yer almaktadır. Akçakoca, Alaplı ve Ereğli gibi deniz kenarındaki kazaların Bolu sancağına bağlı olması, bu bölgenin donanma açısından neden ön planda olduğunu açık biçimde ortaya koymaktadır⁶⁰¹. Söz konusu kazalarda halkın denizcilik faaliyetlerine yatkınlığı, kürekçi temininde belirleyici bir unsur olarak öne çıkmaktadır.

Bolu'nun ardından *Kastamonu* kürekçi temininde Anadolu Eyaleti dâhilinde ikinci sırada yer almaktadır. Kastamonu'dan temin edilen kürekçilere dair belgelerde, bu kişilerin çoğunlukla *suhte*, *çingane* ve *gurbet* statüsünde bireylerden seçildiğini ortaya koymaktadır⁶⁰². Bu durum, sosyal hiyerarşide marjinal olarak kabul edilen grupların, devlet tarafından donanma hizmetlerinde iş gücü kaynağı olarak değerlendirilmesinin tipik bir örneğini sunmaktadır. Nitekim Kastamonu Beyi'ne gönderilen bir hükümde, fesat ve şenaat üzere oldukları bildirilen *suhte* ve *çingane* taifesinden kişilerin tespit edilerek İstanbul'a gönderilmesi ve

⁵⁹⁹ Varlık, 1991: 143.

⁶⁰⁰ “Bolu Beyi'ne ve Kıbrıs Kadısına hüküm ki: Cezayir Beylerbeyi mektup gönderip bundan akdem donanma-i hümayun mühimmi için gelen kürekçilerden Bolu sancağında kaza-i Kıbrıs'dan munfasıl olan Mevlana Habib on bir nefer kürekçileri kefillerimizde ikişer yüz akçe kalmıştır. bi'l fi'il Bolu kadısı olan Nimetullah zide fazlulu her nefere ikişer yüz akçeden iki bin iki yüz akçe alınıp kürekçilere tevzi ve taksim olunup” BOA. A. { DVNSMH. 24-216, 29 Z 982 (11 Nisan 1575). Ayrıca Bkz. BOA. AE.SMST.II 113-12244, 9 Ra 1115 (23 Temmuz 1703), BOA. AE.SMST.II. 109-11837, 9 Ra 1115 (23 Temmuz 1703), BOA. AE.SMST.II 113-12246, 9 Ra 1115 (23 Temmuz 1703).

⁶⁰¹ Güngördü, 2019: 61.

⁶⁰² “Kastamonu begine hüküm ki: Hala ba'zı sùhte ve çingâne ve gurbet tâ'ifesi...fesâd ve şenâ'at üzere oldukları i'lâm olunmagnın buyurdum ki... sùdde-yi sa'âdetime gönderesin ki kürege koşula”, BOA. A. { DVNSMH. 24-445, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

bunların küreğe koşulmaları emredilmiştir. Bu yaklaşım, Osmanlı idaresinin bu toplulukları hem denetim altına alma hem de zorunlu devlet hizmetine yönlendirme siyasetine işaret eder.

Aydın kazası da donanmanın kürekçi ihtiyacını düzenli şekilde karşılayan yerleşimlerden biridir. Aydın Beyi'ne gönderilen bir hükümde, sancağa tabi olan tımar ve zeamet sahiplerinin silahlı birlikleriyle birlikte, sefer için Donanma-yı Hümayun'a katılmaları; bunun yanında emirle sevki istenen kürekçilerin de iskeleye ulaştırılması talep edilmiştir⁶⁰³. Böylelikle Aydın Beyi'ne hem askeri organizasyon hem de kürekçi temini bağlamında çift yönlü bir sorumluluk tevdi edildiği görülür.

Kastamonu ve Aydın örnekleri, Osmanlı idaresinin kürekçi temin sürecinde taşra idarecileriyle nasıl bir iş birliği yürüttüğünü göstermesi bakımından önemlidir. Bu uygulamalar, yalnızca belirli sancaklarla sınırlı kalmamış; daha geniş bir coğrafyada eş zamanlı olarak yürütülmüştür. *Hüdavendigâr, Karesi, Biga, Saruhan, Menteşe Tekeli* ve *İçel* sancak beylerine gönderilen müşterek bir hükümde, kadırgalara daha önce emirle sevki bildirilen kürekçilerin vakit kaybetmeksizin çıkarılarak, Nevruz'dan önce mahal-i mamureye eş güdümlü yürüttüğünü ve insan gücü sevkini belirli bir takvim dâhilinde koordine ettiğini ortaya koymaktadır⁶⁰⁴.

Sinop'ta inşa edilmekte olan gemiler için gerekli kürekçilerin temini amacıyla Kastamonu, Çankırı, Amasya, Sivas, Çorum ve Karahisar-ı Şarki kadılıklarına emirler gönderilmiş; gemilerin ikmalini tamamlamaları ve kürekçilerin vakit kaybetmeden İstanbul'a sevk etmeleri istenmiştir. Aynı doğrultuda, Amasra ve Bartın'da yapımı süren gemiler için Bolu Beyi'ne ve Amasra Kadısına; Samsun'daki gemiler içinse Samsun Kadısına ve nazır olarak görevlendirilmiş Mümin adlı şahsa da yazılı emirler iletilmiştir. Bu belge dizisi, Osmanlı merkezi idaresinin sadece fiziki üretimle değil, aynı zamanda insan gücünün harekete geçirmesi de doğrudan ilgilendiğini göstermekte; taşra bürokrasisinin sürece dâhil edilerek çok merkezli bir organizasyon yürütüldüğünü belgelemektedir.

Sonuç olarak Anadolu Eyaleti, Osmanlı deniz gücünün sürdürülebilirliği açısından sadece tersane ve malzeme teminiyle değil, insan kaynağıyla da stratejik bir rol üstlenmiştir. Yukarıda zikredilen uygulamalar, Osmanlı'nın donanma organizasyonunda taşra kaynaklarını nasıl etkin biçimde seferber ettiğini ve bu sürecin hem idari hem toplumsal düzeyde ne denli girift süreçler içerdiğini açıkça ortaya koymaktadır.

⁶⁰³ "Aydın beyine hüküm ki: bundan akdem sancağına tabi olan züema ve erbab-ı tımar ve gayrı tüfenkleri ve sair düşman ... müretteb ve mükemmel olan Donanma-yı Hümayun derya seferine hazır olup memur iskelede gemilere tevakkuf edip ve sen sancağın muhafazasında olmak emir edip livayı mezburda ihracı ferman olunan kürekçileri ... iskeleye gönderilmek babında", BOA. A. { DVNSMH. 24-173, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁶⁰⁴ "Hüdâvendigâr ve Karesi ve Bigâ ve Sâruhân ve Aydın ve Menteşe ve Teke-ili ve İçil beğlerine hüküm ki: Taht-ı livânuzda olan kadılara ihrâcı fermân olunan kürekçileri mu'accelen ihrâc idüb nevrûzdan mukaddem mahal-ı mamûre göndermek için", BOA. A. { DVNSMH. 23-606, 29 Z 981 (21 Nisan 1574).

3.3.2. Rumeli Eyaleti

Osmanlı Devleti'nin Balkanlar'daki siyasi ve askeri nüfuzunu pekiştiren en önemli idari birimlerden biri olan Rumeli Eyaleti, yalnızca kara sınırlarının güvenliği bakımından değil, aynı zamanda denizcilik faaliyetleri açısından da stratejik bir konuma sahipti. Özellikle Tuna Donanması'na sağladığı lojistik destek ve sahip olduğu insan kaynağı itibarıyla, donanmanın sürekliliği ve etkinliği açısından önemli bir rol üstlenmiştir. Yanbolu, Edirne, Ahyolu, Niğbolu, Azak, İzadi, Sofya ve Manastır gibi sancaklar, Osmanlı donanmasına düzenli ve organize biçimde insan gücü temin eden önemli merkezler arasında yer almaktaydı⁶⁰⁵.

Rumeli Eyaleti'ndeki kürekçi tahsisine dair bilgi sunan arşiv belgeleri incelendiğinde, en dikkat çekici merkezlerden biri *Yanbolu* olarak ön plana çıkmaktadır⁶⁰⁶. Ancak sadece Yanbolu değil, *Edirne*⁶⁰⁷, *Ahyolu*⁶⁰⁸, *Niğbolu*⁶⁰⁹ ve *Azak*⁶¹⁰ gibi merkezlerden de donanmanın ihtiyaç duyduğu kürekçilerin temini amacıyla sevkiyat yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum, Osmanlı taşrasında belirli bölgelerin donanma hizmeti için sistematik olarak görevlendirildiğini ve bu görevin idari bir planlamaya dayandığını göstermektedir.

Donanmanın acil kürekçi ihtiyacı sebebiyle seferlerde kürekçi istenilen yerlerden tekrar tekrar aynı taleplerde bulunulmaktaydı. Örneğin Keşan, Rodosçuk, Malkara, İspala ve İncik kadılarına, daha önce gönderilenlerin dışında ek kürekçi sevki emredilmektedir. Özellikle Keşan, Rodosçuk ve Malkara gibi Trakya bölgeleri, sadece bu örnekle sınırlı kalmayacak, donanma için düzenli ve önemli ölçüde kürekçi tedarik edilen yerlerden olmuştur⁶¹¹. Bu da söz konusu bölgelerin Osmanlı deniz seferlerinde süreklilik arz eden bir iş gücü kaynağı olarak işlev gördüğünü göstermektedir.

⁶⁰⁵ Taş, 2019: 2777.

⁶⁰⁶ “Yanbolu kadısına hüküm ki hala donanma-i hümayûnumun deryaya çıkması... olup muaccelen kürekçiler gelip erişmek lazım ve mühim olmağın”, BOA. A. { DVNSMH. 24-240, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁶⁰⁷ “Edirne kâdisına hüküm ki: Hâla Donanma-yı Hümayun mühimmi için kürekçi müzayika olmağın ale't-tacil erişmek lazım olmağın sabıka ferman olunan kürekçiden ma'ada iş bu kürekçi dahi emir edip ... her nefere biner akçe hali üzere ihraç olunup”, BOA. A. { DVNSMH. 24-175, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁶⁰⁸ “Ahyolu Kâdisına hüküm ki: Bundan akdem sana hükmü hümayun gönderilip Süzebolu'da binası ferman olunan mavnayı ale't-tacil itmama eriştirip gönderesiz ve ferman olunan kürekçileri muaccelen ihraç edip ve taht-ı kazanızda rençber gemileriyle İstanbul'a zahire için ... un ve arpa ve buğday irsali ihzar eylemeysin deyü emrim olmuştur” BOA. A. { DVNSMH. 24-193, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁶⁰⁹ “Niğbolu sancağında vaki olan kadılara hüküm ki: Bundan akdem ihracı ferman olunan kürekçilerin ale't-tacil ihraç eyleyip ferman olunan mahale eriştirmek mühimmattan olmağın buyurdum ki”, BOA. A. { DVNSMH. 24-83, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁶¹⁰ “Azak Beyine hüküm ki: hala Donanma-yı Hümayun mühimi için kürekçi lazım olmağın taht-ı livanda vaki olan mücrimlerden cürümleri i sabit ve müseccel olanları ele getirip suret-i sicilleriyle... kadırgalara göndermek emir edip buyurdum ki“ BOA. A. { DVNSMH. 24-32, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁶¹¹ ...mühimmi için kürekçiye ziyâde muzayeka olmağın ale't-tacil kürekçi erişmek lazım olup ve sabıka ferman olunan kürekçiden ma'ada taht-ı kazanızdan nefer kürekçi dahi tedarik olunmak emrim olup” BOA. A. { DVNSMH. 24-290, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

Ayrıca, taşra teşkilatına gönderilen hükümlerde de görüldüğü üzere *Vize*⁶¹², *Lâpseki*⁶¹³, *Arnavut*⁶¹⁴ gibi yerleşim birimleri, söz konusu uygulamalarda dikkat çeken ve öne çıkan merkezler arasında yer almaktadır.

Eyalet genelindeki bu insan kaynağı, Osmanlı deniz gücünün taşradaki idarecilerle sıkı ilişkisini ve merkez-taşra koordinasyonunun etkinliğini de ortaya koymaktadır. Kürekçi temininde süreklilik ve bölgesel çeşitlilik, donanmanın personel ihtiyacını karşılamasında Rumeli Eyaleti'nin vazgeçilmez bir kaynak olduğunu açıkça ortaya koymaktadır.

3.3.3. Cezair-i Bahri Sefid Eyaleti

Osmanlı donanmasının yüzyıllar boyunca idari ve operasyonel merkezi konumundaki Cezayir-i Bahri Sefid Eyaleti, denizcilik stratejisinde kilit rol oynayan en mühim bölgelerden biri olma özelliğini taşımaktadır. Kaptan-ı Derya'nın beylerbeyi sıfatıyla idaresinde bulunan eyalet, yalnızca idari bir merkez olmakla kalmayıp, aynı zamanda donanmanın tüm lojistik ve insan gücü ihtiyaçlarının karşılandığı ana üs olarak da işlev görmüştür. Bu yönüyle Cezayir-i Bahri Sefid, Osmanlı deniz gücünün sürekliliğinin temin eden hayati bir yapı taşını temsil eder.

Her ne kadar süreç içerisinde eyalet merkezi sonradan sık sık değişse de ilk dönemlerde merkezi Gelibolu olan bu eyalet; tarihsel süreçte Midilli, Sakız, Rodos, İstanköy, Sisam, Eğriboz ve Girit gibi önemli ada ve liman merkezlerini kapsayan bir idari teşkilatlanmaya sahiptir. Eyalete bağlı bu sahil bölgeleri ve adalarda yaşayan halk, denizcilik tecrübesi ve kültürüyle donanmanın insan gücü ihtiyacının karşılanmasında önemli rol oynamıştır. Özellikle *Gelibolu*, kürekçi temininde öne çıkan yerleşim birimlerinden biri olmuştur⁶¹⁵.

Eyalete bağlı olan Midilli⁶¹⁶, Rodos⁶¹⁷ ve Sakız⁶¹⁸ gibi sancaklar, coğrafi konumları itibarıyla donanmanın personel ihtiyacını karşılamada ön plana çıkmıştır. Bu sancaklardan temin edilen kürekçiler, genellikle cebri yöntemlerle toplanarak İstanbul'a sevk edilmiştir. Belgelerde, söz konusu sancakların belirli dönemlerde ne kadar kürekçi göndereceklerine dair

⁶¹² “Vize Beyine Dergah-ı muallam çavuşlarından Mustafa zide kadruhu emri şerifim ile kürekçi tahrir ettiği Cinganeler muaccelen südde-i saadetime gelmesin emir edip buyurdum ki,” BOA. A. { DVNSMH. 24-94, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁶¹³ BOA. A. { DVNSMH. 80-105, 29 Z 1023 (30 Ocak 1615).

⁶¹⁴ “Arnavut Taifesinden on iki nefer ve gönüllü taifesinden Sarıgüllü Mustafa nam kimesne ... arz olduğu ecilden mezkurlar eğer fesat edenlerden ise küreğe gönderilmesin emir edip buyurdum ki,” BOA. A. { DVNSMH. 24-452, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁶¹⁵ “Gelibolu Kadısına Gelibolu’da bulunan Cinganelerin ... kürekci yazup donanma oraya geldikte”, BOA. A. { DVNSMH. 24-180, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁶¹⁶ Ünal, 2020: 156.

⁶¹⁷ BOA. A. { DVNSMH. 6-330, 29 Z 973 (17 Temmuz 1566).

⁶¹⁸ BOA. A. { DVNSMH. 12-220, , 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

merkezden emirler gönderildiği ve bu doğrultuda yerel kadı ve voyvodaların uygulayıcı makam görevlendirildiği görülmektedir⁶¹⁹.

Tüm bu veriler, Cezayir-i Bahri Sefid Eyaleti'nin yalnızca coğrafi değil, aynı zamanda stratejik ve beşeri kaynaklar bakımından da Osmanlı donanması için vazgeçilmez bir bölge olduğunu göstermektedir.

3.3.4. Diğer Eyaletler

Osmanlı Devleti'nde donanma teşkilatına katkı sağlayan eyaletler yalnızca denize kıyısı olan bölgelerle sınırlı değildir. Şam, Karaman, Zülkadriye, Trablusşam, Erzurum ve Mısır gibi bazı iç eyaletler, Osmanlı donanması açısından stratejik öneme sahiptir. Bu eyaletler, gerek tersane bölgelerine olan coğrafi yakınlıkları sayesinde lojistik destek sunmaları, gerekse insan gücü temininde kilit rol oynamaları bakımından dikkate değerdir. Bu durum, Osmanlı donanmasının ihtiyaçlarının yalnızca kıyı bölgelerden değil, aynı zamanda iç bölgelerden de karşılandığını göstermektedir.

Akdeniz'e kıyısı bulunan Adana, Osmanlı donanması için kürekçi temininde öne çıkan önemli merkezlerden biridir. Arşiv belgeleri, Adana'nın deniz seferleri için ihtiyaç duyulan insan gücünü sağlama konusunda düzenli ve etkin bir tedarik olduğunu göstermektedir⁶²⁰. Bu tedarik ağı yalnızca Adana ile sınırlı kalmamış; *Maraş*, *Karaman* ve o dönemde bugünkü Mersin'i ifade eden *İçel*⁶²¹ sancakları da benzer biçimde donanma için kürekçi sağlamıştır. Ayrıca Zülkadriye Eyaleti'ne bağlı *Malatya* da bu kapsamda değerlendirilebilir⁶²². Bu bölgelerin hem Akdeniz limanlarına doğrudan erişimleri hem de hinterlandlarında barındırdıkları geniş nüfus, Osmanlı deniz seferlerinin insan kaynağı ihtiyacını karşılamada belirleyici rol oynamıştır.

Öte yandan Trablusşam ve Mısır gibi eyaletler de Osmanlı donanmasının insan ihtiyacını karşılayan önemli merkezlerdendir⁶²³. Dolayısıyla Osmanlı donanmasının personel teminine, coğrafi olarak kıyı bölgelerindeki merkezlerle birlikte merkezi otoritenin organizasyon kabiliyeti ve bölgesel lojistik imkânlar gibi etkenler de belirleyici rol oynamıştır.

⁶¹⁹ İnalçık, 2004: 123.

⁶²⁰ BOA. A. { DVNSMH. 24-745, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁶²¹ BOA. A. { DVNSMH. 23-487, 29 Z 981 (21 Nisan 1574).

⁶²² “Malatya sancakbeyine hüküm ki: sancağından ihracı ferman olunan kürekci husûsunda gereği gibi muavenet edip muaccelen yetiştirmek emredip buyurdum ki”, BOA. A. { DVNSMH. 23-549, 29 Z 981 (21 Nisan 1574).

⁶²³ Taş, 2019: 41.

3.4. Kürekçi Sınıfının Neden Olduğu Sorunlar

Osmanlı donanmasının insan gücünün bel kemiğini oluşturan kürekçi sınıfı, temin edilme biçiminden gemideki çalışma ve yaşam koşullarına kadar uzanan bir süreçte donanmanın genel işleyişini doğrudan etkileyen bir unsur olmuştur. Bu etkinin niteliği çoğu zaman olumsuzluktur; zira kürekçilerin fiziksel şartlar ve düşük moral düzeyi, yalnızca gemi içi düzen ve günlük işleyişi sekteye uğratmakla kalmamış, kimi zaman deniz muharebelerinin gidişatını ve sonucunu belirleyecek ölçüde kritik bir rol oynamıştır.

3.4.1. Tedarik Sırasında Yaşanan Sorunlar

Osmanlı donanmasının deniz seferlerine hazırlık sürecinde, kürekçilerin temini önemli bir idari yükümlülük alanıydı. Ancak bu süreç, taşrada pek çok sosyal, idari ve ekonomik sorunu da beraberinde getirmiştir. Arşiv belgeleri, özellikle kürekçi sevki sırasında yaşanan suiistimaller, adaletsizlikler ve halkın ağır yükümlülükler altına sokulması gibi sorunlara ışık tutmaktadır.

Kürekçi temininde yaşanan en temel problemlerden biri, sevk esnasında kürekçilerin geçtikleri yerleşim yerlerindeki halka yönelik kötü muameleleri ve taşkınlıklarıdır. Edirne kadısına gönderilen bir hükümde, kürekçi ve gönüllü taifesinin şehre girişlerinde dükkân ve evleri yağmaladıkları, bazı kişileri silah kullanarak yaraladıkları ve özellikle gayrimüslim halka karşı saldırılarda bulundukları belirtilmektedir. Bu durum üzerine, şehir güvenliğini sağlamakla görevli sipahi, yeniçeri ve diğer zabıta güçlerinin faillerin yakalanmaları, teslim olmayanların ise çatışma sırasında öldürülmesi halinde kanlarının heder sayılacağı açıkça ifade edilmiştir. Hükümde ayrıca, bu kişilerin yakalanarak merkeze gönderilmeleri ve ceza uygulanması emredilmiştir⁶²⁴.

Bir diğer problem, kürekçilerin zamanında ve düzenli bir şekilde sevk edilmemesidir. Rumeli kadılarına gönderilen bir hükümde, bazı kadınların kürekçileri zamanında sevk etmedikleri gibi bu işi kendi sorumluluk alanlarının dışına bırakarak görev ihmali yaptıkları, sevk sırasında reayanın malına zarar verildiği, hatta bazı köylülerin zorla kürekçi olarak alındığı bildirilmektedir. Padişah bu durum karşısında, her kadının kürekçilerin sevki esnasında bizzat hazır bulunmasını, reayanın malına zarar verilmemesini ve bu tür ihmallerin cezasız bırakılmayacağını ifade etmiştir⁶²⁵.

⁶²⁴ “...dükkânlar ve evler yagma idüb alât-ı harble niçe kimesneyi mecrûh eyleyüb... Müslümânlara ve re’ayâyâ dahl ve tecâvüz eyledüklerinde... mezbûrların üzerine varub fesâd ve şena’ât idenler ele getirülmesin...”, BOA. A. { DVNSMH. 24-454, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁶²⁵ “Hâlâ bazı kâdılar kürekciye muaccelen bizzat getürmeyüb... yolda zabt eder olmağla reayaya zulm ve teaddi ettükleri... bizzat kendinüz ve kürekci ihrâcına varan kulumu”, BOA. A. { DVNSMH. 24-105, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

Kürekçi temininde bir başka ciddi problem ise, yükümlülüğün adaletsiz bir biçimde dağıtılması ve halkın tahammülünün üstüne çıkılmasıdır. Grebene kadısına gönderilen bir hükümde, donanmanın aynı yıl içinde iki defa sefere çıkması nedeniyle halktan hem yol akçesi hem de tekrar kürekçi istendiği, bu durum kıtlıkla birleşerek köylerin boşalmasına ve halkın göç etmesine yol açtığı ifade edilmiştir. Bu tür göçlerin ardından, geride kalan hanelere göç edenlerin kürekçilik yükümlülüğünün de yüklenmesi durumunda halkın tamamen dağılacağı belirtilmiş ve padişah, kürekçi yükünün adaletli bir şekilde yalnızca hâlihazırda mevcut hanelere göre belirlenmesini emretmiştir⁶²⁶.

Bu tür belgeler, Osmanlı merkezi idaresinin taşradaki uygulamalardan haberdar olduğunu ve gerektiğinde yerinde müdahalelerde bulunduğunu göstermektedir. Aynı zamanda, donanma için zorunlu olan insan gücü temin sürecinin, halkın sosyal dokusunu tehdit edecek boyutlara ulaştığında nasıl bir hassasiyetle yönetilmeye çalışıldığını da ortaya koymaktadır. Bu nedenle kürekçi temininin, yalnızca idari bir organizasyon değil, aynı zamanda taşra toplumunun direncini, merkezi otoritenin denetim kabiliyetini ve adalet anlayışını sınavan bir süreç olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

3.4.2. Donanma Hizmetinde İken Yaşanan Sorunlar

Kürekçi temininde görevli yetkililerden kaynaklanan sorunların yanı sıra kürekçilerin gemilerde veya limanlarda sebep oldukları çeşitli problemler de dikkat çekicidir. Bu kişiler, görevli bulundukları gemilerde ve gemilerin demirlendiği limanlarda pek çok huzursuzluğa yol açmışlardır. Bu durumu kontrol altına alabilmek amacıyla Osmanlı idaresi çeşitli tedbirler geliştirmiştir.

Kürekçiler, görev esnasında karma bir oturma düzeni içerisinde, zincirlenmiş şekilde yer alır ve başlarında bir kürekçi memuru bulunurdu⁶²⁷. Gayrimüslim kökenli forsalar, savaş durumunda taraf değiştirme ihtimalleri nedeniyle ciddi bir tehdit unsuru olarak değerlendirilmiş; düşmanın lehine hareket edebilecekleri düşünülmüştür. Kâtip Çelebi'nin *Tuhfetül Kibar' fî Esfari'l Bihar* adlı eserinden de bu kanaati destekleyen ifadelere rastlamak mümkündür. Eserde kaptanlara verilen tavsiyeler arasında, her küreğe üç Müslüman ve üç forsa yerleştirilmesi gerektiği belirtilmekte; bir gemide en fazla elli gayrimüslim kürekçiye rıza gösterilmesi gerektiği vurgulanmaktadır⁶²⁸. Gemideki Türk kürekçilerin, gayrimüslim forsaları denetlemekle yükümlü oldukları da anlaşılmaktadır⁶²⁹.

⁶²⁶ BOA. A. { DVNSMH. 24-350, 29 Z 982 (11 Nisan 1575).

⁶²⁷ BOA. A. { DVNSMH. 21-551, 29 Z 981 (21 Nisan 1574).

⁶²⁸ Çelebi, 2018: 241.

⁶²⁹ Çelebi, 2018: 181.

Ancak asıl mesele, gemide alınan önemlerden ziyade, geminin limana yanaşması sırasında ve sonrasında alınması gereken tedbirler özellikle önemliydi. Zira bu kişilerin temel amacı kölelikten kurtulmak olduğu için kaçma girişiminde bulunma ihtimalleri oldukça yüksektir. Bu nedenle, alınan önlemlerin başında kürekçilerin kolayca ayırt edilebilecek bir dış görünüşe sahip olmaları gelmektedir. Üzerlerinde kesici ya da delici herhangi bir alet taşımamaları için ince ve tek tip bir kıyafet giydirilir; saç ve sakalları tamamen tıraş edilir, Müslüman kürekçilerin ise ayırt edilebilmesi amacıyla başlarında bir tutam saç bırakılırdı⁶³⁰. Bu fiziksel ayırım, kaçmaları halinde donanma personeli veya halk tarafından kolayca tanınmalarını sağlamak içindi.

Bir forsanın kaçış için tercih edebileceği yegâne mekân, limandaki elçilik binasıydı. Ancak Osmanlı Devleti'ndeki limanlarda görev yapan bu elçilerin, forsaların kaçışına yardım etmesi mümkün değildi. Forsaların yanı sıra diğer kürekçilerin de kaçmalarını önlemek amacıyla çeşitli tedbirler alınmıştır. Özellikle donanma, Müslüman devletlerin limanlarına yaklaştığında, Müslüman kürekçilerin elleri daha sıkı bağlanırdı⁶³¹. Bazı forsaların hatıratlarında, kaçmaya teşebbüs edenlerin burunlarının ceza olarak kesildiği de ifade edilmiştir⁶³²; ancak bu uygulamanın sistematik olmaması nedeniyle Osmanlı kadırgalarında yaygın olmadığı söylenebilir.

Geminin kıyıya yanaşmasının ardından forsaların yalnızca su taşıma gibi işlerde kısa süreli olarak karaya çıkmalarına izin verilirdi; grup halinde karaya çıkmaları kesinlikle yasaktı. Forsaların kürek çekme sürecindeki yegâne tesellileri ise dinsel inançtan ve ölümden sonra ilahi adalet beklentisinden aldıkları umuttu⁶³³. Bu durumu Currey, şu şekilde ifadelerle betimlemektedir: “Bir taraf Allah’a diğer taraf ise azizlere yakarırken, duaları sadece gemide değil kıyılardan da işitiliyordu.”⁶³⁴.

En hassas durum ise donanmanın düşmanla karşı karşıya geldiği anlardı. Bu anlarda kürekçilerin görevlerini tam anlamıyla yerine getirmeleri, donanmanın manevi ve stratejik gücünü zayıflatabileceği gibi geminin seyrini de tehlikeye uğratabilirdi. Bu nedenle çatışma esnasında forsalar üzerinde baskı artırılır; isyan veya kaçış girişimlerini engellemek amacıyla elleri ve ayakları sıkıca bağlanır, moral verici sözlerle özgürlük vaadinde bulunulurdu⁶³⁵.

Bununla birlikte, tüm bu tedbirlere rağmen en ufak bir disiplin zafiyeti bile kürek düzeninin bozulmasına ve geminin manevra kabiliyetinin yitirilmesine yol açabilirdi. Bu tür

⁶³⁰ Baydar, 2020: 306.

⁶³¹ Heberer, 2003: 100.

⁶³² Seidel, 2010: 48.

⁶³³ Mansel, 2007: 147-148.

⁶³⁴ Currey, 2007: 228

⁶³⁵ Düздаğ, 2004: 161.

bir aksaklık, savaşın en hararetli anında tüm gemiyi batma riskiyle karşı karşıya bırakacak ölçüde tehlikeliydi.

Nitekim 1691 yılında Foça Limanı'na yaklaşan Osmanlı donanmasında yaşandı. Levendlerin tamamının karaya çıkmasını fırsat bilen bir grup forsa, gemilerden birini ateşe vererek kaçmayı başardı. Bu durum, sadece çatışma anındaki disiplin zaafının değil, aynı zamanda forsaların fırsat bulduklarında ne derece cesur davranabileceklerinin de çarpıcı göstergesidir. Bu olayın ardından forsaların kaçışından sorumlu tutulan kişiler cezalandırıldı. XVIII. Yüzyıla ait bir arşiv belgesinde, donanmadan kaçan on iki forsanın sorumlularına tazmin yükümlülüğü getirildiği görülmektedir⁶³⁶.

Gemideki düzeni bozarak kürekçilerin kaçışına zemin hazırlayan bir diğer önemli unsur ise hava koşullarıdır. Kötü hava şartları, güvenlik önlemlerinin aksamasına neden olabilir ve bu durum forsaların kaçış girişimlerini kolaylaştırabilirdi.

3.5. Kürekçi Sınıfının Çalışma Koşulları

Kadırgalarda en ağır fiziki koşullara maruz kalan sınıf şüphesiz kürekçilerdir. Haftalar, hatta aylar boyunca hijyen koşullarının son derece yetersiz olduğu dar alanlarda yaşadıkları gibi bedenlen uzun süreler güç gerektiren kürek çekmek zorunda kalmaları kürekçileri yıpratmaktaydı. Nitekim Cervantes, kürek mahkûmlarının durumunu “medeni bir ölüm” olarak tanımlayarak, bu yaşam biçiminin insanı fiziken ve ruhen zorlayan yönüne dikkat çekmiştir⁶³⁷. Bu değerlendirme sadece Avrupa donanmalarındaki görevli kürekçiler için değil, benzer şartların hüküm sürdüğü Osmanlı donanması açısından da geçerli bir durum olarak kabul edilebilir. Zira Osmanlı gemilerindeki kürekçiler de benzer biçimde ağır ve zorlayıcı koşullar altında yaşamlarını sürdürmek zorundaydılar. Ancak, bu koşullar içinde dahi belirli bir düzen ve sosyal organizasyonun varlığı dikkat çeker.

Osmanlı donanmasında görev yapan kürekçilerin yaşam rutinlerine bakıldığında hem gemide hem de tersanede belirli bir döngüye sahip oldukları daha doğrusu böylesi bir düzene uymak zorunda oldukları anlaşılmaktadır. Her ne kadar günlük mesailerinin büyük kısmı kürek çekmekle geçse de bu kişilerin hizmet ettikleri süre zarfında çalışma koşullarının dayattığı bir çerçevede hareket etmeleri gerekirdi. Kürekçilerin bu yaşam ve çalışma şartlarına dair doğrudan bilgi edinebileceğimiz en önemli kaynaklar, Osmanlı donanmasında forsa olarak görev yapmış ve bu tecrübelerini kaleme almış Batılı seyyah ve esirlerdir. Bu bağlamda Heberer, *Wratislaw*, *Seidel*, *Lubenau* ve *Gerlach* gibi isimlerin gözlemleri, dönemin kürekçi sınıfının çalışma ve yaşam koşullarına ışık tutan başlıca başvuru kaynaklarındandır.

⁶³⁶ Bostan, 2018: 211.

⁶³⁷ Gürkan, 2023: 209-210.

Heberer'in anlatımına göre forsalar, gemilere yerleştirilmeden önce güvenlik amacıyla hareketlerini kısıtlayıcı çeşitli önlemler alınmıştı. . Bu çerçevede, elleri ahşap, ayakları ise demir kelepçelerle bağlanırdı⁶³⁸. Özellikle Hristiyan denizlerinde seyir halindeyken kürekçilerin ellerine kelepçe takılması, güvenlik gerekçesiyle uygulanan yaygın bir yöntemdi. Ancak bu uygulama, gemi alabora olduğunda kürekçilerin kurtulma şansının olmadığını göstermektedir. Nitekim fırtına öncesine bazı kürekçilerin ayak bağlarının çözülmesi, can güvenliği adına alınan istisnai bir önlem olarak dikkat çekmektedir⁶³⁹.

Gemide güvenliğin sağlanması yalnızca sefer esnasında değil, kürekçilerin gemiye alınma sürecinde de büyük önem taşımaktaydı. Bu nedenle, gemiye kabul edilmeden önce forsaların üzerleri aranır, yanlarında kesici veya delici bir alet bulundurup bulundurmadıkları titizlikle kontrol edilirdi. Aksi halde, en küçük bir dikkatsizliğin, forsaların efendilerine saldırarak gemiyi ele geçirme girişimine yol açabileceği bilinmekteydi⁶⁴⁰. Bu bağlamda, hem gemi personelinin güvenliği hem de seyrin emniyeti açısından sıkı güvenlik tedbirleri uygulanmaktaydı.

Wratislaw ise forsaların saç ve sakallarının kesildiğini, ardından kürek çekecekleri sıraya, yani oturacakları taburenin alt kısmına zincirlenerek yerleştirildiklerini ifade eder⁶⁴¹. Uzun süreler seyr-i sefer halinde olmaları ayrıca gemideki şartların hijyen için elverişsiz olması nedeniyle bitlenme ve uyuz gibi parazitlere karşı bir önlem olarak saç-sakal traşı edilmeleri doğaldı. Bununla birlikte denizcilik bilgisine sahip forsaların geminin farklı bölümlerinde başka görevlerde istihdam edildiği de belirtilmektedir.

Kürekçilerin gündelik yaşamında temel ihtiyaçlar oldukça sade araçlarla karşılanmaktaydı. Oturdıkları yerin altında bulunan küçük su fiçilerinden su içerler, yemek yerken ise dizlerini masa olarak kullanırlardı. Bu sırada büyük bir ahşap kâse ve testi gibi ortak kullanılan kaplar, tabak ve bardak yerine geçmekteydi⁶⁴². Gündelik yaşamın bu sade düzeni, aynı zamanda gemi içindeki yerleşim düzeniyle de doğrudan ilişkiliydi. Heberer'in gözlemlerine göre, kürekçilerin oturma düzeni rastgele olmayıp belirli bir nizamla dayanmakta, bu nizama göre kürekçiler fiziksel özellikleri ve etnik kökenlerine göre homojen gruplar halinde yerleştirilmektedir. Uzun boylu ve güçlü kuvvetli olanlar geminin baş kısmında, daha kısa boylu ve çelimsizler ise geminin kıç tarafına konumlandırılırdı⁶⁴³. Bu

⁶³⁸ Heberer, 2003: 100.

⁶³⁹ Gürkan, 2023: 212-213.

⁶⁴⁰ Gürkan, 2023: 216.

⁶⁴¹ Heberer, 2003: 149.

⁶⁴² Rıcaut, 2012: 118.

⁶⁴³ Gürkan, 2023: 211.

⁶⁴³ Heberer, 2003: 149.

düzenleme hem iş bölümü açısından verimliliği sağlamakta hem de kürekçilerin günlük çalışma ritmini belirlemekteydi.

Gemide etkili bir iletişimin sağlanabilmesi adına Osmanlı donanmasında yaygın olarak *Lingua Franka* adı verilen ve Türkler tarafından *Franke* dili şeklinde anılan ortak bir dil kullanılmaktaydı⁶⁴⁴. Latin kökenli bu basitleştirilmiş dil, kolay öğrenilebilir yapısı sayesinde hem eski hem de yeni forsalar arasında hızla aktarılabilirdi. Yeni gelen acemi forsalar, tecrübeli forsaların sözlü tekrarlarını izleyerek dil ve işleyişi öğreniyor, ardından kendilerinden sonra gelenlere aktarıyorlardı⁶⁴⁵.

Gemide disiplini sağlamak ve düzenin korunması açısından hiyerarşik ilişkilere büyük önem verilmekteydi. Kürekçilerin öncelikle Kaptan-ı Derya'ya, ardından gemideki mürettebata ve kürekçi liderlerine itaat etmekle yükümlüydüler. Ancak forsalar ile gönüllü ya da ücretli kürekçiler arasında ciddi statü farkları bulunmaktaydı. Özellikle ceza sonucu kürek mahkûmu olanlar, daha önce gönüllü ya da maaşlı olarak görev alan kürekçilere kıyasla daha dezavantajlı bir konumdaydı. Esaret anlatılarında, gayrimüslim forsaların Müslümanlara göre daha olumsuz muamele gördüğü sıklıkla vurgulanmaktadır. Nitekim bu anlatılardan birinde, Müslüman kürekçilere su ve gıda paylaşımında öncelikli verildiği; artan, hatta bozulmuş kırıntıların ise gayrimüslim mahkûmlara bırakıldığı abartılı bir biçimde tasvir edilmektedir⁶⁴⁶.

Osmanlı arşiv belgeleri tarandığında, donanma hizmetinde bulunan kürekçilerin beslenmesine dair bilgiler çeşitli kazalara gönderilen hükümlerde açıkça görülmektedir. Donanmada görevli kürekçilerin temel gıdası peksimet (dayanıklı, iki kez pişirilmiş kuru ekmek) olup, bunun yanı sıra su da zaruri ihtiyaçlar arasında yer almaktadır. Donanmanın sefere hazırlanması sürecinde erzak tedariki, devletin hem merkezi hem de taşra kaynaklarının seferber edilmesini gerektiren kapsamlı bir organizasyon çerçevesinde yürütülmekteydi.

Bu çerçevede arşiv belgelerinde geçen ifadelere göre: “Donanama-i Hümayun için peksimed tedarik lazım olmağın haslarımdan peksimed için” şeklindeki kayıt, donanmanın sefere çıkacağı dönemlerde peksimetin temel ihtiyaç olarak görüldüğünü ve bu ihtiyacın karşılanması için padişaha ait gelir kaynaklarının yani *has* arazilerin devreye sokulduğunu göstermektedir⁶⁴⁷. Buradaki “haslarım” ifadesi, doğrudan padişaha ait yüksek gelirli mülkleri tanımlamakta olup, olağanüstü durumlarda bu kaynakların sefer hazırlıkları için tahsis edildiği anlaşılmaktadır.

⁶⁴⁴ Ricaud, , 2012: 118.

⁶⁴⁵ Seidel, 2010: 48.

⁶⁴⁶ Seidel, 2010: 50

⁶⁴⁷ BOA A. { DVNSMH. 10-373, 29 Z 979 (13 Mayıs 1572).

Bu tür belgeler, Osmanlı maliye ve lojistik yapısının sefer zamanlarında nasıl işlendiğine dair önemli veriler sunmaktadır. Gerekli zahire ve malzeme temini yalnızca yerel üreticilere bırakılmamış, gerektiğinde merkezi mali kaynaklar da sürece dâhil edilmiştir. Böylelikle donanmanın özellikle savaş ve uzun seferler öncesi tüm ihtiyaçlarının eksiksiz biçimde karşılanması hedeflenmiştir.

Dönemin önemli müelliflerinden Kâtip Çelebi de kürekçileri beslenmesine ilişkin olarak “âdem başına... kürekçiye günde buçuk vukıyye peksimet mîrîden ...”⁶⁴⁸ ifadesiyle, günlük peksimet ihtiyacının *miri* haslardan (devlet hazinesine ait gelirlerden) karşılandığını belirtmektedir. Ancak peksimet giderlerinin tümü yalnızca miri gelirlerden değil, aynı zamanda *ocaklık avarızları* gibi vergi kalemlerinden de karşılanabilmekteydi⁶⁴⁹. Bununla birlikte Osmanlı donanmasının artan sefer trafiği ve gemilerdeki kalabalık mürettebat, peksimet ihtiyacını yalnızca has gelirleriyle karşılamayı güçleştiriyordu. Bu nedenle tedarik için farklı yollar geliştirildi. *Peksimet eminliği* adıyla bilinen özel bir memuriyet oluşturulmuş, kimi dönemlerde tersane eminleri aynı zamanda peksimet emini sıfatıyla bu görevi üstlenmiştir⁶⁵⁰. Bazen İstanbul gümrük eminleri veya ruznamçeciler de bu işe memur edilerek, İstanbul’daki çörekçi esnafı, has ekmek fırınları ve Yeniköy peksimetçileriyle anlaşmalar yapmışlardır⁶⁵¹. Toplam miktar belirlenip esnaf arasında paylaştırılır, pişirme ücreti devlet tarafından kantar başına ödenirdi.

Peksimet üretimi için yalnızca İstanbul değil, Gelibolu, Keşan, Malkara, Hayranbolu, Tekfurdağı ve Şehrköy gibi buğday merkezleri de devreye girerdi. Tersane-i Amire ambarından buğday tahsisi yapılabildiği gibi, devlet görevlileri narh fiyatıyla buğday mubayaası için yerel üreticilerle pazarlığa girişirdi⁶⁵². Üretimin yetmediği hallerde tüccarlardan alım yapılır, hatta Eflak voyvodası gibi eyalet yöneticilerinden yardım istenirdi⁶⁵³. Zamanla devlet, peksimet üretiminde *iltizam ve sözleşme usulüne* yönelerek güçlü peksimetçilerle çalışmaya başladı⁶⁵⁴.

Kürek mahkûmları arasında ciddi ölçüde sorun yaşanmasa da, farklı din ve etnik gruplardan gelmeleri sebebiyle zaman zaman gerilimler ortaya çıkabilmiştir. Seidel’in anlatımına göre, taş kadırgada bir Müslüman ile Yunanlı kürek mahkûmunun arasına düşmüştür. Yunan forsadan sürekli hakaret işittiğini, buna karşılık Müslüman forsadan ise

⁶⁴⁸ Çelebi, 2018: 236.

⁶⁴⁹ Taş, 2019: 307.

⁶⁵⁰ Taş, 2019: 300.

⁶⁵¹ Aydın, 2016: 15.

⁶⁵² Taş, 2019: 302-303.

⁶⁵³ Sezgin, 2009: 35.

⁶⁵⁴ Taş, 2019: 299.

daima iyi muamele gördüğünü ifade etmektedir⁶⁵⁵. Seidel, bu Müslüman kürekçinin asıl mesleğinin berber olduğunu, gemideki mürettebatı tıraş ederek kazandığı parayı kendisiyle paylaştığını da kaydeder⁶⁵⁶. Nihayetinde Seidel, uzun süren yalvarışlar sonucu altı ay boyunca görev yaptığı taş kadirgadan alınarak paşa kadirgasına geçirilmiştir⁶⁵⁷.

Kadirgadaki yaşamına dair gözlemlerinde Seidel, Hristiyan forsalarla aynı gemide bulunan Müslümanların daha iyi şartlara sahip olduklarını, Hristiyan forsaların ise sıcak yemekle nadiren karşılaştığını belirtir⁶⁵⁸. Bununla birlikte, bu anlatımın dönemin koşulları göz önünde alındığında abartılı olduğu anlaşılmaktadır. Aynı dönemde Osmanlı kadirgasında forsa olarak bulunan Lubenau'nun aktardıkları, Seidel'in anlattıklarından oldukça farklı bir manzarayı tarif etmekteydi. Lubenau, Kaptan-ı Derya'nın oldukça merhametli bir kişi olduğunu; esirlerin üstlerini örtmesi, harçlık vermesi ve yemek saatinde herkes gibi onlara da yemek verilmesini sağladığını belirtmektedir⁶⁵⁹.

Kürek çekme görevi son derece ağır bir fiziksel iş olup, aralıksız sürdürülmesi mümkün değildir. Ancak donanmanın savaş veya geri çekilme gibi olağanüstü durumlarında kürekçiler tüm güçleriyle, yedi-sekiz saate kadar aralıksız çalışmaktaydılar. Rüzgârın kesildiği ve denizin durgunlaştığı dönemlerde ise vardiyalı bir sistem uygulanmaktaydı: iki saat boyunca geminin ön tarafındaki kürekçiler kürek çeker ardından iki saat boyunca da geminin arka tarafındaki kürekçiler çalışır böylelikle nöbetleşe görevlerini yerine getirirlerdi.

Kürekçilerin sosyal yaşamı yalnızca fiziksel emekle sınırlı değildir. Boş zamanlarında örgü işleriyle ya da gemide yürütülen diğer faaliyetlerle meşgul olurlardı. Bunun dışında gemideki diğer görevlilerin de kendilerine ait sosyal alanları ve eğlenceleri bulunmaktaydı. Gerlach, Uluç Ali Paşa'nın donanmasıyla Galata önlerinden geçerken müzik eşliğinde kıyıya yanaştığını anlatır⁶⁶⁰. Lubenau da Kaptan-ı Derya Hasan Paşa'nın gemisinde çeşitli müzik aletlerini çalabilen müzisyenlerin bulunduğunu ifade etmektedir⁶⁶¹. Hem Lubenau'nun hem de Gerlach'ın bu yöndeki ifadeleri, gemilerde en azından hem boş zamanlarda eğlence amaçlı hem de belirli manevralarda müziğin kullanıldığını göstermektedir. Yine boş zamanlarda sosyalleşme ve rahatlama amaçlı Heberer ise donanma mürettebatının damaya benzer bir oyun oynadığını kaydeder⁶⁶². Ancak donanmada görevli diğer mürettebatın sosyal hayatlarına ilişkin bilgiler sınırlı olduğundan, bu alan bir ölçüde belirsizliğini korumaktadır.

⁶⁵⁵ Seidel, 2010: 50.

⁶⁵⁶ Seidel, 2010: 50.

⁶⁵⁷ Seidel, 2010: 51.

⁶⁵⁸ Seidel, 2010: 51.

⁶⁵⁹ Lubenau, 2012: 272.

⁶⁶⁰ Gerlach, 2007: 367.

⁶⁶¹ Lubenau, 2012: 273.

⁶⁶² Heberer, 2003: 150.

3.6. Kronolojik Bir Yaklaşımla Osmanlı Deniz Seferlerinde Kürekçi Sınıfı

Osmanlı donanmasında görev yapan kürekçi sınıfının sosyal yaşamına dair bilgiler, büyük ölçüde hatıratlara dayansa da muharebe dönemlerine ilişkin ayrıntılı bilgilere ulaşabileceğimiz başlıca kaynaklar arşiv belgeleri ve kroniklerdir. Osmanlı arşiv belgeleri ve döneme ait kaynakların incelenmesi neticesinde, devletin kuruluş döneminden (1300'ler) klasik döneme, yani 1500'lere kadar uzanan süreçte kürekçi sınıfına dair herhangi bir kayıt tespit edilmemiştir. Bu duruma yol açan çeşitli nedenler bulunmaktadır.

1. Donanmanın, Fatih Sultan Mehmed döneminde diğer kurumlar gibi kurumsallaşma sürecine girmiş olması,
2. Kürekçi sınıfının bu döneme kadar mevcut olmakla birlikte, devlet nezdinde atama ve uygulamalar açısından sistematik bir yapıya sahip olmaması,
3. Osmanlı Devleti'nin İstanbul'un Fethi'nden sonra donanma faaliyetlerine ağırlık vermeye başlaması,
4. Kadırgaların bu tarihe kadar Osmanlı donanmasında etkin bir işlev üstlenmemesi,
5. Osmanlı deniz siyaseti ile gemi teknolojisinin gelişmesine paralel olarak kürekçi sınıfının öneminin artması.

XV. ve XVI. yüzyıllar arasında tarihlenen Gelibolu Tersane kayıtlarında, başlangıçta 293 olan kürekçi sayısının ilerleyen yıllarda 299 civarına yükseldiği görülmektedir⁶⁶³. İstanbul'un fethi ile eş zamanlı olarak gemi inşa faaliyetleri yoğunlaşmış; eski gemiler onarılmış ve yeni gemiler inşa edilmiştir. Dönemin Osmanlı donanma teşkilatında, kürekçilerin de dâhil olduğu yaklaşık 20.000 görevlinin bulunduğu anlaşılmaktadır⁶⁶⁴. Bu süreçte kürekçilerin büyük bir kısmı Gelibolu Tersanesi'nde görev yapmakta olup, ihtiyaç halinde diğer yerlerdeki malzeme ve işgücü buraya sevk edilmekteydiler.

Gelibolu'da görev yapan kürekçilerin tamamının gayrimüslim topluluklardan oluştuğu anlaşılmaktadır. Bunun temel nedeni, kürekçilerin temin edildiği *Gelibolu*, *Hora*, *Ganos*, *Kirle* ve *Maydos* gibi yerleşimlerin büyük oranda gayrimüslim nüfusa sahip olmasıdır⁶⁶⁵. Dönemin kaynaklarında Fatih Sultan Mehmed'in İstanbul'un fethi için Gelibolu'da 400 gemi inşa edilmesini emrettiği; bu gemilerde kürekçiler ve azaplar olmak üzere toplamda 20.000 kişinin görev yaptığı belirtilmektedir⁶⁶⁶.

Kürekçi sınıfına dair detaylı bilgileri içeren en erken tarihli belge, XV. yüzyıla ait *Satılmış Kazası* kürekçi defteridir. Bu defterde, bir deniz seferine katılacak toplam kürekçi

⁶⁶³ Bostan ve Özbaran, 2009: 81.

⁶⁶⁴ Bostan ve Özbaran, 2009: 77.

⁶⁶⁵ Bostan ve Özbaran, 2009: 80.

⁶⁶⁶ İnalçık, 1995: 128.

sayısı, isimleri ve diğer önemli bilgiler kayıt altına alınmıştır. Belgede geçen, “yevmi dörder akçe kürekçi” ifadesinden anlaşılabacağı üzere, kürekçilerin bu dönemde günlük olarak ulufe (maaş) aldıkları görülmektedir⁶⁶⁷. Bu belge, sefer sürecinde ihtiyaç duyulan kürekçi sayısı ve kimlikleri hakkında önemli bilgiler sunmaktadır.

Klasik dönem Osmanlı’nın denizcilik faaliyetlerindeki yoğunluk, kürekçi sayısında önemli bir artışı beraberinde getirmiştir. Bu durumun nedeni, söz konusu dönemde deniz muharebelerinin sayıca artmasıdır. Örneğin, 10 Ağustos 1500 tarihli Modon Seferi kapsamında Anadolu’dan 20.000, Rumeli’den ise 12.000 kürekçi toplanmıştır⁶⁶⁸. 1499 ila 1501 yılları arasında süren Midilli Kuşatması sırasında ise toplamda 50.000 kürekçi donanma hizmetinde kullanılmıştır⁶⁶⁹. Yine bu dönemde, Barbaros Hayreddin Paşa’nın Kanuni Sultan Süleyman’ın huzuruna çıkarak hilat giymesinin ardından Akdeniz’e sefere çıkmak üzere hazırladığı donanma için Anadolu ve Rumeli’den toplam 30.000 kürekçi ve azaplar görevlendirilmiştir. 1538 yılında gerçekleştirilen Kerpe ve Kaşot adalarının fethi için de Anadolu ve Adalardan kürekçi tedarik edilmiştir⁶⁷⁰.

Preveze Deniz Savaşı öncesinde, kadirga mürettebatında düzenlemeye gidilmiş; forsa sayısı azaltılarak Müslüman unsurların sayıca üstünlüğü hedeflenmiştir⁶⁷¹. 1539 yılında sona eren sefer sonucunda, kürekçilerin de içinde bulunduğu 27.204 kişilik ekip ile Barbaros Hayreddin Paşa İstanbul’a dönmüştür. Paşa’nın Tersane-i Amire’ye gelişinde, Padişah tarafından kendisine kaptan-ı deryalık tevcih edilmiştir ve yüz gemiden oluşan donanmasında 14.975 kürekçi mevcuttu⁶⁷². Aynı dönemde gerçekleşen Nova Kalesi Seferi’nde ise donanmada 23.538 kürekçi görev almıştır⁶⁷³.

Kürekçi sınıfının donanmadaki etkinliği yalnızca bu dönemle sınırlı kalmamış, sonraki dönemlere de sirayet etmiştir. Kâtip Çelebi’nin Tuhfetü’l Kibar adlı eserinde yer alan bir kayda göre, Sultan II. Bayezid döneminde düzenlenen İnebahtı Deniz Seferi sırasında inşa edilen iki büyük gökenin her birine yaklaşık ikişer bin kürekçi ve cenkçi yerleştirilmiştir⁶⁷⁴. Bu rakam yalnızca bu iki gemiye ait olup, aynı sefer için barça, kalyon ve kadirga türünden üç yüz civarında başka geminin de hazırlandığı belirtilir.

Kanuni Sultan Süleyman döneminde Osmanlı donanmasının ulaştığı insan gücü kapasitesini gösteren seferlerden biri Rodos Seferi’dir. Kaynaklarda, bu sefer yaklaşık

⁶⁶⁷ BOA, KK.d 2544.

⁶⁶⁸ Necdet Öztürk, 2011: 85.

⁶⁶⁹ Firdevsi, 1980: 178.

⁶⁷⁰ Bostan, 2006: 146

⁶⁷¹ Currey, 2007: 193.

⁶⁷² Bostan, 2006: 63.

⁶⁷³ Bostan, 2006: 63.

⁶⁷⁴ Çelebi, 2018: 96.

40.000⁶⁷⁵ kürekçinin görev aldığı, Aynı yüzyılın ikinci yarısında gerçekleştirilen Körfez Seferi sırasında ise 30.000⁶⁷⁶ civarında kürekçiden oluşan bir insan kaynağı seferber ettiği anlaşılmaktadır. Barbaros Hayreddin Paşa'nın Gazavatname'sinde aktarıldığı üzere, II. Akdeniz Seferi sırasında seferin ilerleyen safhalarında kürekçilerin uzun sefer şartları ve ağır çalışma temposu sebebiyle fiziki bakımdan zayıf düştüğü, bu nedenle de donanmanın etkinliğini sürdürebilmesi için Ege adalarından yeni kürekçilerin temin edildiği ifade edilmektedir⁶⁷⁷.

Aynı şekilde diğer denizcilerin de donanma için kürekçi talebinde bulunduğu görülmektedir. Nitekim Piyale Paşa'nın Kalbiye Seferi için gönderilen fermanla kürekçi ihtiyacı nedeniyle tedarik edilmesine dair emri verildiği kaydedilmiştir. XVI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren kürekçi temininde büyük hareketlilik gözlenmiştir⁶⁷⁸. Bu artış, Osmanlı'nın siyasi politikaları, artan, deniz savaşları ve bu savaşlardaki yenilgiler sonucunda yaşanan kayıplarla doğrudan ilişkilidir.

1551 tarihli Trablusgarp Seferi için Rumeli ve Anadolu bölgelerinden avarız karşılığı 1.500⁶⁷⁹ kürekçi toplanmış; çeşitli kazalara fermanlar gönderilmiştir. Bu kazalardan biri olan Saruhan Sancağı'na bağlı Adalar kazasında, her yirmi üç hanede bir kürekçi verilmesi ve bu kişilerin işlerinin karşılanması hükme bağlanmıştır⁶⁸⁰. Benzer şekilde Kefe bölgesinde bu oran yirmi iki hanede bir olarak uygulanmıştır. 1555 yılında gerçekleşen Cerbe Seferi münasebetiyle Galata ve Gelibolu'dan kürekçi görevlendirmeleri yapılmıştır⁶⁸¹. 1566 Astarhan Seferi hakkında bilgi veren Rus elçisi Semon Elizeryaviç Maltıyev, Kazak ve Tatarlarca esir alındıktan sonra Kefe'de kürekçi olarak çalıştığını belirtmiş; bu sefer için 2.500 kürekçinin görevlendirildiğini ve bunların Arnavut, Frank ve Macar kökenli olduklarını aktarmıştır⁶⁸².

1565 Malta Seferi⁶⁸³ ile 1571 İnebahtı Deniz Muharebesi⁶⁸⁴ için Anadolu ve Rumeli bölgelerinden kürekçi temin edilmiş, ihtiyaç halinde adalardan da destek sağlanmıştır. İnebahtı Savaşı'nda Osmanlı donanmasının büyük kısmını oluşturan 7.000-8.000 civarında kürekçi, Venedikler tarafından forsa olarak esir alınmıştır⁶⁸⁵. Donanmanın neredeyse yok edildiği bu savaşta sadece gemiler değil kürekçilerin de dâhil olduğu yetişmiş mürettebat

⁶⁷⁵ Çelebi, 2018: 104.

⁶⁷⁶ Çelebi, 2018: 129.

⁶⁷⁷ Düzdag, 2004: 133.

⁶⁷⁸ Çelebi, 2018: 150.

⁶⁷⁹ Bostan, 2006: 63.

⁶⁸⁰ Bostan, 2006: 65.

⁶⁸¹ Bostan ve Özbaran, 2009: 182.

⁶⁸² Köse, 2020: 68.

⁶⁸³ Bostan ve Özbaran, 2009: 186.

⁶⁸⁴ Bostan ve Özbaran, 2009: 194.

⁶⁸⁵ Uzunçarşılı, 2020: 297.

bakımından büyük kayıplar yaşandı. Bu savaş sonrası Sokollu Mehmed Paşa donanmada reform hareketlerini başlatmış ve savaşta başarı gösteren Uluç Ali Paşa kaptan paşalığa getirilmiştir.

1571 yılında Kıbrıs'ın Fethi hazırlıkları sırasında yeterli kürekçi mevcut değildi⁶⁸⁶. Kâtip Çelebi'nin verdiği bilgilere göre, bu süreçte Venedik donanmasında 36.000 kürekçi bulunmaktaydı⁶⁸⁷. H. 29 Zilhicce 979\M. 14 Haziran 1572 tarihli Mühimme Defteri'ndeki kayıtlara göre, Osmanlı donanmasında savaş sonrası hastalık sebebi ile pek çok kürekçi görevini bırakmak zorunda kalmış; bunun üzerine padişahın emriyle kapsamlı bir araştırma başlatılmıştır⁶⁸⁸.

1574'teki Hakulvad Seferi için İstanbul'dan 48.000 kürekçi temin edilmiştir⁶⁸⁹. 1573-1574 yıllarında hazırlıkları sürdürülen Tunus Seferi'nde kürekçi ihtiyacını karşılamak üzere Keşan, Rodoscuk, Malkara, İpsala, İncik gibi kazalardaki kadırgalara *Gurbet*, *Çingene* ve *Çengiyan* sınıflarından kürekçi gönderilmesi emredilmiştir⁶⁹⁰. 1575 tarihli Tunus'un Fethi için donanmada görev alacak 48.000 kürekçi, eşit şekilde gemilere dağıtılmıştır⁶⁹¹.

1627 tarihli Karadeniz Seferi kapsamında Vidin, Niğbolu, Rusçuk, Rahova, Hırsova, Tulca ve Isakçı kadılıklarına kürekçi ve asker temini için emir gönderilmiştir⁶⁹². 1665-1669 yıllarındaki Girit Savaşı sürecinde donanmadaki hareketlilik artmış; bu durum kürekçi sayısına da doğrudan yansımıştır⁶⁹³. 1603-1634 yılları arasında kürekçilerin yaklaşık yüzde otuz beş-kırk beşi savaş esirlerinden, yüzde sekiz- on beşi kürek cezasına çarptırılmış Osmanlı tebaasından oluşmaktaydı⁶⁹⁴. 1645-1648 Girit Adası'nın fethi ve Venedik garnizonlarının teslimi sırasında, kürekçilerin üçte iki ile dörtte üçü savaş esirlerinden oluşmuştur. Girit Seferi kapsamında Anadolu'nun çeşitli sancaklarından asker ve kürekçi temin edilmesi yönünde emirler gönderilmiştir. Kaynaklarda, Sakız ve Çeşme seferlerinde görev yapacak kürekçilerin sağlanması amacıyla Ankara Sancağı'na, Tersane-i Amire'nin gereksinimlerini karşılamak için de Çankırı ve Ankara'dan kürekçi tedarikine dair hükümler verilmiştir⁶⁹⁵.

Girit Seferi'ne katılanlar arasında 8.847 ocaklık, 359 esnaftan, 2.718 hod grifte, 2.220 gerban-mücrim olmak üzere toplam 14.144 kürekçi yer almıştır⁶⁹⁶. 1667 yılındaki Kandiye

⁶⁸⁶ Çelebi, 2018: 170.

⁶⁸⁷ Uzunçarşılı, 2020: 159.

⁶⁸⁸ BOA, MAD, 12-185.

⁶⁸⁹ Çelebi, 2018: 178.

⁶⁹⁰ Koç, 2020: 280.

⁶⁹¹ Çelebi, 2018: 116.

⁶⁹² Bostan ve Özbaran, 2009: 248

⁶⁹³ Panzac, 2018: 61

⁶⁹⁴ Panzac, 2018: 62

⁶⁹⁵ Nasuh, 2019: 40

⁶⁹⁶ Nasuh, 2019: 51

Kuşatması sırasında ise Anadolu, Adana, Sivas, Karaman ve Trabzon eyaletlerine bağlı yirmi yedi sancaktan toplamda 38.008 avarız hanesi karşılığında kürekçi temin edilmiştir.

Sonuç olarak, Osmanlı donanmasında kürekçi sınıfı, özellikle XV. yüzyıldan itibaren artan deniz seferleri ve kurumsallaşma süreciyle birlikte önem kazanmış; büyük oranda gayrimüslimlerden, savaş esirlerinden ve ceza alan bireylerden oluşturulmuştur. Arşiv belgeleri ve sefer kayıtları, bu sınıfın donanmanın insan gücü ihtiyacını karşılamada sistemli ve yaygın bir biçimde kullanıldığını göstermektedir. Zamanla kürekçi temini devlet nezdinde düzenli uygulamalara bağlanmış ve Osmanlı denizcilik politikalarının ayrılmaz bir unsuru haline gelmiştir.



SONUÇ

Osmanlı denizcilik tarihi, yalnızca teknik üstünlüğe değil, aynı zamanda karmaşık bir üretim ve insan kaynağı organizasyonuna dayanan çok katmanlı bir yapıyı yansıtır. Bu tez, kürek ve kürekçilerin tedarik süreçlerini merkeze alarak Osmanlı donanmasının bu çok yönlü karakterini ortaya koymayı hedeflemektedir. Çalışma boyunca incelenen arşiv belgeleri ve dönemin birincil kaynakları, imparatorluğun uzun süre boyunca deniz gücünü sürdürebilmesinde idari esneklik, mali disiplin ve sosyal mobilizenin belirleyici rol oynadığını göstermektedir.

Özellikle gemi yapımının temel girdisi olan kerestenin temini, devletin mali ve idari kapasitesini yansıtan önemli bir göstergedir. Kereste kesiminden nakliyesine, kalite kontrolünden işlenmesine kadar her aşama; kadı, tersane emini, mübaşir, kereste emini gibi farklı görevli gruplar arasında dengeli bir iş bölümünü zorunlu kılmıştır. Bu süreç, taşradan merkeze uzanan güçlü bir bürokratik ağın varlığını kanıtlamakta ve Osmanlı'nın doğal kaynaklarını stratejik biçimde yönetme becerisini ortaya koymaktadır. Kürek üretiminin titizlikle yürütülmesi, sadece gemilerin seyrüsefer güvenliği açısından değil, aynı zamanda donanmanın sürekli sefer kabiliyetini koruması bakımından da hayati önemdedir. Arşiv belgeleri, bu malzemenin tedarikinde hem ocaklık gibi geleneksel yükümlülüklerin hem de devletin belirlediği narh üzerinden satın alma yöntemlerinin bir arada kullanıldığını açıkça göstermektedir.

Kürek yapımında kullanılan malzemeler, tıpkı diğer gemi levazımatı gibi Osmanlı sınırları içerisinde belirli prosedür çerçevesinde tedarik edilmekteydi. Osmanlı Devleti, sahip olduğu zengin orman kaynaklarından etkin bir şekilde yararlanarak kürek üretimini gerçekleştirmiştir. Aynı zamanda çok yönlü bir kullanım alanına sahip olan kereste, bu üretimin hammaddesi olarak ağaçların dayanıklı bölümlerinden elde edilmekteydi. Bu bağlamda, sert yapıları ve Osmanlı coğrafyasında yaygın bulunmaları nedeniyle özellikle meşe, kayın, göknar ve karaağaç gibi dayanıklı ağaç türlerinden sağlanan keresteler, donanma küreklerinin imalatında temel malzeme olarak tercih edilmiştir.

Kürek yapımı için kerestenin temini başlıca iki şekilde gerçekleşmekteydi. Bunlar; ocaklık ve satın alma yöntemleriydi. Ocaklık yöntemiyle kereste temin edilen bölgeler, donanmasının ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla belirli vergi yükümlülükleri kapsamında malzeme temin edilen yerlerdir. Bu bölgelerin başında zengin orman örtüsüne sahip Karadeniz kıyıları gelmekte olup, Marmara, Ege ve Balkanlar da önemli ocaklık bölgeler arasında yer almaktaydı. Satın alma yöntemiyle kereste tedarik edilen bölgeler ise; genellikle

denize kıyısı olan ya da donanmanın merkezi olan İstanbul'a coğrafi yakınlığı bulunan şehirlerdir ve bu şehirler istisnai durumlar dışında ikincil tedarik alanlarını oluşturmaktadır.

Her ne kadar kürekler kesin bir sınıflandırmaya tabi tutulmasa da, türleri ve isimlendirmeleri doğrultusunda belirli bir kategorilere ayrılmaları mümkündür. Bu bağlamda Osmanlı donanmasında kürekler, yapımında kullanılan ağaç türleri ve gemi türlerine göre farklı adlarla anılmıştır. Kaynaklarda gürgen, kayın ve kaluce gibi sert ağaçlardan üretilen küreklerin yanı sıra; kadirga küreği, mavna küreği, kalite küreği, sandal küreği, ahen kürek, taslak kürek hatta daha özgün adlandırma olarak mertanlık kürek ve kumalık kürek gibi örnekler de zikredilmektedir.

Kürek imalat süreci, yalnızca malzeme teminiyle sınırlı kalmayıp çeşitli görevli ve uzmanların görevlendirmesiyle yürütülmekteydi. Malzeme tedarikinde kadı, tersane emini, mübaşir, çavuş ve kereste emini gibi görevliler aktif rol oynarken, inşa sürecinde ise parutıraş, ışıkcı, bıkcı ve teksinarcı gibi zanaatkarlar görev alırdı.

Deniz gücünün diğer vazgeçilmez unsuru olan insan kaynağı ise çok daha karmaşık bir örgütlenmeye işaret eder. Kürekçi temini, gönüllü başvurulardan vergiye dayalı yükümlülöklere, savaş esirlerinden mücrimlere kadar uzanan geniş yelpazede gerçekleştirilmiştir. Bu çeşitlilik, Osmanlı toplum yapısının farklı katmanlarının devletin askeri ihtiyaçlarına nasıl entegre edildiğini gözler önüne serer. Gönüllü kürekçiler ile zorunlu hizmete tabi kılınanlar arasındaki farklılıklar, hem sosyal hareketlilik hem de merkez-taşra ilişkilerinin anlaşılması açısından dikkate değerdir. Özellikle ceza hukuku çerçevesinde kürek cezasının uygulanması, donanmanın insan gücü açığını kapatarak aynı zamanda suçla mücadelede caydırıcı bir araç olarak işlev görmüştür.

Osmanlı Devleti, donanmasında görev alan kürekçi sınıfının temini amacıyla insan gücüne dayalı bir sistem geliştirmiştir. Bu sistem, temelde devlet bünyesindeki tedarik uygulamasına dayanmakla birlikte, özellikle donanmanın yoğun savaş faaliyetleri yürüttüğü dönemlerde, hod-grifte olarak adlandırılan gönüllü kürekçilerin istihdamını da içermekteydi. Söz konusu gönüllüler, donanmadaki insan gücü eksikliğini giderilmesine yönelik olarak, öncelikli olarak esnaf sınıfı olmak üzere, müstakil reaya gruplarından da sağlanmaktaydı.

Zamanla vergi yükümlüsü olan halktan, vergisini nakdi olarak ödeyemeyenler arasında da kürekçi teminine gidilmiştir. Bu kapsamda, dönemsel olarak değişkenlik gösterse de genellikle her on haneden birinin bir ocaklık kürekçi vermesi esasına dayanan bir uygulama benimsenmiştir. Uzun süre uygulamada kalan bu sistem sayesinde, hem reaya vatandaşlık görevini yerine getirmekte, hem de devlet donanma için gerekli insan kaynağını sağlamaktaydı.

Buna ek olarak, Osmanlı'nın gerçekleştirdiği deniz muharebeler esnasında ele geçirilen esirler de, forsa adı altında donanma hizmetine dâhil edilmiştir. Bu yolla hem donanmadaki eksiklikler tamamlanmış hem de esirlere belirli görevler yüklenmiştir.

Kürekçi temininin bir diğer yöntemi ise kürek cezasının Osmanlı ceza hukuku içerisine dâhil edilip etkin bir şekilde uygulanmasıdır. Bu ceza sistemi, yalnızca suçun önlenmesi ve suçlunun ıslah amacını taşımamakta; aynı zamanda suçun çeldiriciliğini sağlamak ve donanmadaki insan gücü açığını karşılamak gibi işlevler de görmektedir. Ancak bu ceza, her suç için uygulanmamış; daha çok ağır suçlar neticesinde verilmiştir. Uygulanan cezanın süresi ise suçun ağırlık derecesine bağlı olarak birkaç aydan müebbet kadar değişiklik göstermekteydi.

Kürekçi tedariki, ekseriyetle halkın denizcilik faaliyetlerine yatkın olduğu sahil bölgelerinden gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte, istisnai durumlarda denize kıyısı olmayan bölgelerden de kürekçi temin edilmiştir. Bu durum, devletin ihtiyaç durumunda yükümlülükleri daha geniş coğrafyaya yayarak ihtiyaçlarını hızlı ve etkin bir şekilde karşılayabildiğini göstermektedir. Bu esneklik hem sürekli aynı bölgelerden yapılan tedarikler sonucunda söz konusu bölgelerin ve reayanın yıpranmasını engellemiş hem de ihtiyaç duyduğu zaruri iş gücü ve levazımın hızlı bir şekilde temin edilmesini sağlamıştır.

Hemen her alanda karşılaşılan çeşitli problemler, kürekçilerin temini sürecinde de kendisini göstermektedir. Sevk sırasında halka yönelik kötü muamele ve taşkınlıklar, dükkân ve evlerin yağmalanması, kadıların kürekçiler zamanında sevk etmemesi ya da reayanın malına zarar verilmesi ve kimi köylülerin zorla kürekçi olarak alınması bunların başlıcalarıdır. Ayrıca aynı yıl içinde yinelenen seferler nedeniyle halktan hem yol akçesi hem de kürekçi istenmesi de taşrada göçlere ve yerleşik düzenin bozulmasına yol açmıştır. Öte yandan kürekçilerin çalışma koşulları hakkında döneme ilişkin en somut bilgiler ise, bu görevde bizzat bulunmuş olan yabancı seyyahların gözlemleri aracılığıyla günümüze aktarılmıştır. Ancak, söz konusu seyyahların aktardığı bilgiler çoğu zaman öznel nitelikler taşıdığı için, bu kaynaklara eleştirel bir yaklaşımla yaklaşmak büyük önem taşımaktadır.

Bu bulgular, Osmanlı donanmasının yalnızca teknolojik bir mühendislik başarısı değil, aynı zamanda kaynak yönetiminde ileri bir devlet tecrübesinin ürünü olduğunu ortaya koyar. Kereste tedarikinden kürekçi sınıfının teminine uzanan süreç, imparatorluğun hem coğrafi imkânlarının çeşitliliğini hem de idari kapasitesini sergilemektedir. Denizcilik politikalarının başarısı, merkezi otoritenin taşra ile kurduğu dinamik ilişki sayesinde mümkün olmuş; farklı bölgelerden sağlanan malzeme ve işgücü, donanmanın sürekliliğini güvence altına almıştır.

Sonuç olarak, Osmanlı deniz gücünün uzun vadeli başarışı, gemi teknolojisi ve askeri stratejiden çok daha ötesine ve fazlasına dayanmaktadır. Devletin benimsediği denizcilik politikaları, imparatorluğun doğal kaynaklarını ve insan potansiyelini eş zamanlı olarak seferber etme becerisini yansıtmaktadır. Bu politikalar, Osmanlı idaresinin ekonomik, sosyal ve hukuki esnekliğini görünür kılmakta; donanmanın gücünü sağlayan unsurların yalnızca savaş meydanlarında elde edile kazanımlar değil, ormanlık bölgelerden tersaneye, taşra kadılıklarından ceza mahkemelerine kadar geniş bir coğrafya ve idari çerçevede şekillendirdiği titiz ve disiplinli sistem ile de kendini göstermektedir.



KAYNAKÇA

A. Arşiv Kaynakları

Türkiye Cumhuriyeti Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı (BOA.)

1. A. } MKT.

2\1772

67\96

88\94

2. A. } MKT. NZD..

6\27

3. A. } MKT.MVL..

12\3,93,97

16\82

20\21

63\7

4. A.}MKT.UM

268\87

518\42

5. A.{DVNSMH.

10/373

103/567

104/1248

11/639

110/1166

111/2346

119/ 1057

12/ 1005, 1206, 220, 384, 473, 533, 646

14/ 1049, 1050, 1122, 1167, 281, 818

16/ 288, 452, 512, 598
 18/ 116
 19/ 138
 2/ 1771
 20/ 232
 21/ 551
 22/ 66
 23/ 382, 483, 487, 549, 606, 667, 376
 24/ 100, 101, 105, 120, 173, 175, 180, 193, 216, 240, 290, 32, 350, 445, 452, 454, 540,
 605, 745, 83, 94
 27/ 319
 3/ 414, 472, 50, 57, 1243
 30/ 196
 33/ 288
 34/ 284
 35/ 1019
 37/ 1159
 43/ 231
 5/ 1292, 301, 614
 57/ 142
 6/ 1170, 168, 197, 212, 330
 68/ 67
 7/ 1589, 1795
 7/ 417, 656/ 812, 815
 72/ 352, 572
 73/ 407
 80/ 105, 34, 568
 93/ 239
 94/ 45
 96/ 538

6. AE. SABH.I.. :

312/20983

7. AE. SAMD. II.. :

3/258

8. AE. SAMD. III..

64/6438

9. AE. SMHD.I...

184/ 14274

206/ 16258

250/ 20405

10. AE.SMST.II..

109/ 11837

113/ 12244

113/ 12246

137/ 15172

11. C.. BH..

103/ 4983

11/ 545

253/ 11723

267/ 12306

36/ 1705

65/ 3073

71/ 3355

7/ 315

78/ 3701

95/457

12. C.. İKTS:

13/ 620

13. DH.MUI.

4/ 9, 7

29/ 9

14. İE. BH..

11/ 930

9/ 777

15. KK. d..

2475/ 73

2549/ 3

67/ 225

16. MAD

15845/ 2

2775/ 1049, 1176, 1197, 413, 465, 477

27790/ 2

7591/ 22

9024/ 3, 10

9837/ 4, 53, 58, 59, 6, 83

B. Tezler

AĞAR, B. (2007). *Antik Çağda Deniz Gücü ve Önemli Deniz Savaşları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.

AYDIN, Y. A. (2011). *Osmanlı Denizcilik (1700-1770)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

AYDIN, Z. (2020). *Osmanlı Denizciliğindeki Teknolojik Dönüşüm*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.

BAL, N. (2010). *XIX. Yüzyılda Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi İnşa Teknolojisinde Değişim: Buharlı Gemiler Dönemi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

BAYAR, U. (2019). *Türkiye Selçukluları ve Beylikler Dönemi Batı Anadolu'da Türk Denizcilik Tarihi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

BAYDAR, E. (2020). *Osmanlı İmparatorluğu'nda Savaş Esirleri Üsârâ-yı Mîrî (1650-1720)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

- BEYDİZ, M. G. (2008). *XVI. Yüzyıldan XIX. Yüzyıla Osmanlı Gemi Tasvirleri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- ÇELİK, S. (1997). *21 Numaralı Mühimme Defteri*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- ÇORUH, S. (2022). *Denizcilik Tarihinin Bir Parçası Olan Denizaltılarının Müzelerde Sergilenmesi*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- DERELİ, M. S. (2010). *XVIII. Yüzyılda Kalyon Teknolojisi ve Osmanlı Kalyonları*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- DOĞAN, Ö.S. (2019). *Dîvanı Hümayûn Sicilleri 103 Numaralı Mühimme Defteri (1103-1107\1692-1695)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul.
- ENGİN, N. (1984). *Osmanlılarda İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- GÜLENÇ, İ. (2009). *XXI. Yüzyılda Küresel Türk Deniz Gücü Model Tanımlaması*. Yayınlanmış Yüksek Lisans Tezi. Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kocaeli.
- GÜNGÖRDÜ, M. (2019). *Bolu ve Tersâne-i Âmire*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu.
- KICALI, H. (2019). *18. Yüzyılda Rodos'ta Gemi İnşası (1770-1792)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Mersin.
- KIRLI, H. (2015). *Kürek Cezası Ve Osmanlı Uygulaması (966-981/1558-1574)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- LAKHAL, A. (2025). *Cezayir eyaletinde ticari ve askeri faaliyetler (1750-1830)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.
- ÖZCAN, A. G. (2017). *XVI. yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Devletinde Vergi Muafiyeti (Anadolu ve Rumeli Beylerbeylikleri Örneğinde)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

- SÜTÇÜOĞLU, O. (2018). *Sualtı Arkeolojisi Perspektifinden Osmanlı Kadırgaları (15.-16.YY.)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya.
- TAŞ, M. (2019). *18. Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Yelken ve Yelken Bezi*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kahramanmaraş.
- VARDARLI, U. (2021). *Türkiye Selçuklularının Deniz Gücü*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Vİ AN LU, (2024), *XVII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğunda Orman Kaynaklarının Donanma Kalyonlarının İnşasında Kullanılması*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- YAĞLIDERE, M. (2019). *624 Numaralı Ayniyat Defterine (H.1266-1271 / M.1850-1855) Göre Osmanlı Devleti'nde Uygulanan Kürek Cezası*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Kars.
- ZORLU, T. (2004), *Technological Developments in the Ottoman Navy During the Reign of Selim III*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Boğaziçi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

C. Kitaplar

- AGOSTON, G. (2013). *Avrupa'da Osmanlı Savaşları, Osmanlı'da Savaş ve Serhad*. (Çev. K. Şakul), Timaş Yayınları, İstanbul.
- AKDAĞ, M. (2010). *Türk Halkının Dirlik Ve Düzenlik Kavgası Celali İsyanları*. Yapı Kredi Kültür Sanat Yayınları, İstanbul.
- AKGÜNDÜZ, A. (1990). *Osmanlı Kanunnameleri ve Hukuki Tahlilleri*. Fev Vakfı Yayıncılık, İstanbul.
- AKŞİT, C. (2011). *İslam Ceza Hukuku Ve İnsani Esasları*. Gümüşev Yayıncılık, İstanbul.
- AŞIKPAŞAZADE, (2018). *Aşıkpaşazade Tarihi*. Kamer Yayınları, İstanbul.
- AYDIN, M. A. (2010). *Türk Hukuk Tarihi*. Beta Yayınları, İstanbul.
- AYDIN, Y. A. (2016). *Müteşebbis ve Devlet, 18. Yüzyılda Peksimetçibaşı Nureddin Ağa'nın Yükselişi*. Kitabevi Yayınları, İstanbul.
- AYDIN, Y. A. (2011). *Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*. Küre Yayınları, İstanbul.
- BARBARO, N. (2001). *1453 Konstantinopl Kuşatma Güncesi*. Büke Yayınları, İstanbul.
- BARKAN, Ö. L. (1972). *Süleymaniye Cami ve İmareti İnşaatı*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.

- BERKES, N. (2012). *Türkiye’de Çağdaşlaşma*. Yapı Kredi Yayınları, İstanbul.
- BİLGEGİL, M. K. (1973). *Rönesans Çağı Cihan Edebiyatında Türk Takdirkârları*. Atatürk Üniversitesi Basımevi, Erzurum.
- BOSTAN, İ. (1992). *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- BOSTAN, İ. (2015). *Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği*. Kitap Yayınevi, İstanbul.
- BOSTAN, İ. (2017). *Osmanlılar ve Deniz*. Küre Yayınları, İstanbul.
- BOSTAN, İ. (2018). *XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*. Küre Yayınları, İstanbul.
- BRAUDEL F. (2009). *Akdeniz Tarihi Mekân İnsanlar ve Miras*. (Çev. N. Erkurt), Mertis Yayınları, İstanbul.
- BRAUDEL, F. (1990). *Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*. Eren Yayıncılık, İstanbul.
- BRETTEEN, M. H. (2003). *Osmanlıda Bir Köle Bretenli Michael Hebererin Anıları 1585-1588*. (Çev. T. Noyan), Kitap Yayınevi, İstanbul.
- CELALZADE, (2011). *Abakâtü'l Memâlik Ve Derecâtü'l-Mesâlik*. (Çev. A. Yılmaz), Kariyer Yayıncılık, İstanbul.
- CEVDET PAŞA, (2017). *Tarih-i Cevdet*. C. 5, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği, Ankara.
- CURREY, E. H.(2007). *Akdeniz’in Büyük Korsanları*. İstiklal Kitapevi Yayınları, İstanbul.
- ÇELEBİ, K. (2018). *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr*. (Çev. İ. Bostan), Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara.
- DABAĞYAN, L. P. (2016). *Türk Denizcilik Tarihi ve Ertuğrul Firkateyni*. Yedirenk Yayınevi, İstanbul.
- DAVER, A. (1947). *Türk Denizciliği*. Varoğlu Yayınevi, İstanbul.
- DEMİR, T. (2015). *Denizlerdeki Osmanlı*. Yakın Kitapevi, İzmir.
- DOĞAN, F. (2010). *Cezanın Amacı ve Hapis Cezası*. Legal Yayıncılık, İstanbul.
- D'OHSSON, M. (1970). *XVIII. Yüzyıl Türkiyeesindeki Örf ve Âdetler*. (Çev. Z. Yüksel), Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul.
- DOUKAS, M. (2008). *Tarih: Anadolu ve Rumeli*. Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.
- DÜZDAĞ, E. (2004). *Kaptan-ı Derya Barbaros Hayreddin Paşa'nın Hatıraları*. Kaynak Yayınları, İzmir.
- EPSTEIN, S. (1996). *Genoa and the Genoese 958-1258*. University of North Carolina Press, Carolina.
- ERDEM, Y. H. (2004). *Osmanlı’da Köleliğin Sonu (1800-1900)*. Kitap Yayınevi, İstanbul.
- FAROQHİ, S. (1993). *Osmanlı’da Kentler ve Kentliler*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.

- FİRDEVSİ, (1980). *Kutb-name*. (Çev. İ. Olgun ve İ. Parmaksız), Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- FLEET, K. (2016). *Erken Osmanlı Döneminde Türk - Ceneviz Ticareti*. (Çev. Ö. Akpınar), Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- GENCER, A. İ. (2001). *Bahriye'de Yapılan Islahat Hareketleri ve Bahriye Nezaretinin Kuruluşu (1789-1867)*. Türk Tarih Kurumu, Ankara
- GERLACH, S. (2007). *Türkiye Günlüğü 1573-1578*. (Çev. T. Noyan), Kitap Yayınevi, İstanbul.
- GOODMAN, D. (1997). *Spanish Naval Power 1589-1665: Reconstruction and Defeat*. Cambridge University Press, London.
- GÜNDÜZ, T. (2012). *Osmanlı Teşkilât Tarihi El Kitabı*. Grafiker Yayınları, Ankara.
- GÜRKAN, E.S. (2025). *Sultanın Korsanları Osmanlı Akdenizi'nde Gaza, Yağma ve Esaret (1500-1700)*. Kronik Kitap, İstanbul.
- HAMMER, J. V. (1998). *Osmanlı Tarihi*. (Çev. M. Ata), Kamer Yayınları, İstanbul.
- İŞİN, B. İ. (2004). *Osmanlı Bahriyesi Kronolojisi (1299-1922)*. Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Merkez Daire Başkanlığı Basımevi, Ankara.
- İMBER, C. (1986). *The Ottoman Empire (1300-1650)*. Palgrave Macmillan, New York.
- İNALCIK, H. (2000). *Adaletnameler, Osmanlı'da Devlet, Hukuk, Adâlet*. Eren Yayıncılık, İstanbul.
- İNALCIK, H. (2004). *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- İŞİPEK, A. R. AYDEMİR, O. (2010). *1770 Çeşme Deniz Savaşı*. Denizler Kitapevi, İstanbul.
- KARAL, E.Z. (1941). "Selim III Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar". *Tarih Vesikaları*, 1(3): 203-211.
- KEMAL, İ. (1991). *Tevârihi Âl-i Osman*. (Neşr. Ş. Turan), Türk Tarih Kurumu, Ankara .
- KENNEDY, P. (1991). *Büyük Güçlerin Yükseliş ve Çöküşleri. (16. Yüzyıldan Günümüze Ekonomik Değişim ve Askeri Çatışmalar)*. (Çev. B. Karanakçı), Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- KONYALI, İ.H. (2011). *Alanya Tarihi-Turistik Kılavuz*. Alanya Ticaret ve Sanayi Odası, Konya.
- KUMRULAR, Ö. (2016). *Avrupa'da Türk Düşmanlığının Kökeni Türk Korkusu*. Doğan Kitap, İstanbul.
- KÜTÜKOĞLU, M.S. (2013). *Osmanlı Belgelerinin Dili (Diplomatik)*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.

- LANDELS, J. G. (1998). *Eski Yunan Ve Roma'da Mühendislik*. Tübitak Yayınları İstanbul.
- LANE, F.C. (1973). *Venice: A Maritime Republic*. Johns Hopkins University Press.
- LUBENAU, R. (2012). *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi Osmanlı Ülkesine 1587-1589*. (Çev. T. Noyan), Kitap Yayınevi, İstanbul.
- MADEN, M. (2012). *Hapis Cezasına Seçenek Yaptırımlar*. Adalet Yayınevi, Ankara.
- MANSEL, P. (2007). *Konstantiniyye, Dünyanın Arzuladığı şehir 1453-1924*. (Çev. Ş. Erol), Everest Yayınları, İstanbul.
- MÜNECCİMBAŞI, A. L. (1678). *Camii'd-Düvel: Osmanlı Tarihi (1299-1481)*. (Çev. A. Ağırakça), İnsan Yayınları, İstanbul.
- NASUH, M. (2019). *Tarih-i Ali Osman*. (Çev. G. İnanc), Türkiye Yazma Eserler Kurumu, İstanbul.
- ORTAYLI, İ. (2008). *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*. Cedit Neşriyat, Ankara.
- PAKALIN, M. Z. (1938). *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*. C. I, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul.
- PAMUK, Ş. (2018). *Osmanlı Ekonomisi ve Kurumları*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- PANZAC, D. (2018). *Osmanlı Donanması (1572-1923)*. (Çev. A. Maden ve S. Canpolat), İş Bankası Yayınları, İstanbul.
- POOLE, S. L. (1890). *The Barbary Corsairs*. The Fisher Unwin, London.
- PRYOR, J. H. (2004). *Akdeniz'de Coğrafya, Teknoloji ve Savaş (Araplar, Bizanslılar ve Türkler)*. (Çev. F. Tayanç, T. Tayanç), Kitap Yayınevi, İstanbul.
- RICAUT, P. (2012). *Osmanlı İmparatorluğunun Halihazırının Tarihi (XVII. Yüzyıl)*. (Çev. A. Emre Özyıldırım), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- SANCAR, E. (2006). *XXI. Yüzyıl Stratejilerinde Türk Denizcilik Tarihi*. IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul.
- SEIDEL, F. (2010). *Sultanın Zindanında (1591-1596)*. Kitap Yayınevi, İstanbul.
- TANERİ, A. (1981). *Türk Devlet Geleneği*. Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul.
- TEZCAN, B. (2010). *The Second Ottoman Empire: Political and Social Transformation in the Early Modern World*. Cambridge University Press, London.
- TEZEL, H. (1973). *Anadolu Türklerinin Deniz Tarihi*. Deniz Basımevi, İstanbul.
- TURAN, O. (1993). *Selçuklu Tarihi ve Türk-İslam Medeniyeti*. Boğaziçi Yayınları, İstanbul.
- UZUNÇARŞILI, İ. H. (2020). *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.

- UZUNÇARŞILI, İ.H. (1969). *Anadolu Beylikleri ve Akkoyunlu, Karakoyunlu Devletleri*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- UZUNÇARŞILI, İ.H. (1988). *Osmanlı Devleti Teşkilatında Kapıkulu Ocakları*. Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- ÜNAL, M. A.(2005). *Osmanlı Müesseseleri Tarihi*. Fakülte Kitabevi, Isparta.
- VATIN, N. (2000). *Rodos Şovalyeleri ve Osmanlılar*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul.
- WHITE, S. (2011). *The Climate of Rebellion in the Early Modern Ottoman Empire*. Cambridge University Press, London.
- WRATISLAW, B. W. (1996). *Baron W. Wratislaw'ın Anıları: 16. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'ndan Çizgiler*. (Çev. M. S. Dilmen), Karacan Yayınları, İstanbul.
- ZORLU, T. (2014). *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*. Timaş Yayınları, İstanbul.

D. Makale ve Bildiriler

- AKBULUT, İ. (2003). "İslam Hukukunda Suçlar Ve Cezalar". *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 52(2): 167-181.
- ATAR, F. (2001). "Kadı". *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul, XXIV, 66-69.
- AVCI, M. (2016). "Osmanlı Hukukunda Cezaların Tasnifi". *II. Türk Hukuk Tarihi Kongresi*. 13-14 Mayıs, İstanbul, 639-656.
- AYDIN, M. A. (1993). "Ceza". *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul, VII, 478-482.
- AYDIN, M.A. – HAMİDULLAH, M. (2002). "Köle". *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul, XXVI, 237-246.
- AYSAL, N. (2017). "Osmanlı Donanma Cemiyeti'nin Kuruluşu ve Faaliyetleri". *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 50(5): 1-23.
- BAMFORD, P. W. (1959). "The Procurement of Oarsmen for French Galleys, 1660-1748". *The American Historical Review*, 65(1): 31-48.
- BARDAKOĞLU, A. (1994). "Diyet". *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul, IX, 473-479.
- BARDAKOĞLU, A. (1996). "Had". *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul, XIV, 547-551.
- BAŞ, Y. (2016). "Kocaeli'den İstanbul'a Kereste Nakli, Tersane ve Tophane'de Kullanımı", *Uluslararası Kara Mürsel Alp Ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu Bildirileri*. Kocaeli, 2: 1083-1091.
- BEBEK, A. (1993). "Ceza". *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul, VII, 470-478.
- BEYDİZ, M, G. (2017). "Osmanlı Dönemi Gemi Yapımında Ağaç Kullanımı". *Osmanlı Araştırma Dergisi*, 2: 1-11.

- BEYDİZ, M. G. (2017). “Tersâne-i Âmire’de Çalışan Zanaatkârlar”. *Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2: 382-399.
- BOSTAN, İ. (1996). “Gemi”. *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul, XIV, 11-15.
- BOSTAN, İ. (2004). “Kadırga’dan Kalyon’a XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi’nin Değişimi”. *Osmanlı Araştırmaları*, 24(24): 65-86.
- BOSTAN, İ. (2009). “İmparatorluk Donanmasına Doğru: Tersâne-i Âmire’nin Kuruluşu ve Denizlerde Açılım”. İ. Bostan ve S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi*. Boyut Yayıncılık, İstanbul, 121-131.
- BOSTAN, İ. (2009). “II. Bayezid Döneminde Osmanlı Denizciliği” İ. Bostan ve S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi*. Boyut Yayıncılık, İstanbul, 111-119.
- BOSTAN, İ. (2009). “İlk Osmanlı Deniz Üssü: Gelibolu”. İ. Bostan ve S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi*. Boyut Yayıncılık, İstanbul, 73-83.
- BOSTAN, İ. (2009). “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”. İ. Bostan ve S. Özbaran (Ed.), *Türk Denizcilik Tarihi*. Boyut Yayıncılık, İstanbul, 325-339.
- CARRALES, E.M. (2021). “The Spain That Enslaves and Expels= Mariscos and Muslim Captives (1492 to 1767-91)”. *Living and Negotiating In The Land Of The Infidel*, 67-94.
- CİVELEK, A. ve BAŞIBÜYÜK, Ö. (2016). “Antik Dönem Seramikleri Işığında Gemiler”. *Adnan Menderes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 3: 13-22.
- CORRALES E.M. (2021). “The Spain That Enslaves and Expels: Moriscos and Muslim Captives (1492 to 1767–1791)”, *Living And Negotiating In The Land Of The Infidel*, 67-94.
- ÇIRPAN, M. (2020). “Osmanlı Devleti’nde Gemi Tipleri ve Gemi Kazaları İle İlgili Değerlendirmeler”. *GİDB Dergisi*, 19: 41-58.
- DAĞCI, Ş. (2022). “Kıyas”. *TDV İslam Ansiklopedisi*. Ankara, XXV, 488-494.
- DAVIS, R. C. (2001). “Counting European Slaves On The Barbary Coast”. *Past & Present*, 172: 87-124.
- DURSTELER, E. R. (2012). “Speaking in Tongues: Language and Communication in the Early Modern Mediterranean”, 217: 47-77.
- EMECEN, F. (2012). “Umur Bey”. *TDV İslam Ansiklopedisi*, XLII, 156-159.
- EOGHAN, O. (2007). “Men of the West in the galley of France”. *Journal of the galway Archeological and Historical Society*, 59: 37-45.
- ERDOĞAN, S. (2023). “Ta’zir Suç ve Cezalarının Kanunilik İlkesi Açısından Değerlendirilmesi”. *İslam Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 42, 1-38.

- ERGİN, G. (2004). “Antik Çağda Deniz Ticareti ve Savaşları”. *Tarih Boyunca Dünyada Türklerde Denizcilik Semineri*. İstanbul, 7-18.
- ERİM, N. (2005). “18. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nda Kürek Cezası”. *IXth International Congress of Economic and Social History of Turkey*, 13: 179.188.
- FİDANNAZ, P. (2017). “İmparatorluğa Geçiş Sürecinde Osmanlı Denizciliği”. *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 10: 29-48.
- FLEET, K. (2009). “Osmanlı Devleti’nin Erken Döneminde Doğu Akdeniz ve Karadeniz’de Denizcilik Faaliyetleri”. İ. Bostan ve S. Özbaran (Ed.). *Türk Denizcilik Tarihi*. Boyut Yayıncılık, İstanbul, 63-72.
- FRIEDMAN, E.G. (1980). “Christian Captives at Haard Labor in Algiers, 16th-18th Centuries”. *The International Journal of African Historical Studies*, 13(4): 616-632.
- GÖĞÜNÇ, N. (1967). “Osmanlı Ceza Hukuku İle İlgili Belgeler”. *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 3: 40-42.
- GÖKTEPE, K. (2022). “Osmanlı Bahriyesinde Bir İşgücü Kaynağı Olarak Kürek Mahkûmlarının İstihdamına Dair Bazı Tespitler”. *Tarih İncelemeleri Dergisi*, 1: 177-214.
- GÜMÜŞ, Ş. (2011). “XVII. Yüzyılda Midilli’de Osmanlı Donanması İçin Gemi İnşası”. Haydar Çoruh-M. Yaşar Ertaş- M. Ziya Köse (Ed.). *Osmanlı Dönemi Akdeniz Dünyası*. Yeditepe Yayınları, İstanbul, 201-238.
- GÜNDOĞDU, E. (2016). “Uluslararası İlişkilerde Caydırma Teorisi”. *Marmara Üniversitesi Siyasal Bilimler Dergisi*, 4: 1-22.
- HANNRACHÁIN, E. O. (2007). “Men of the West in the galleys of France”. *Journal of the Galway Archaeological and Historical Society*, 59: 37-45.
- İLGÜREL, M. (2001). “Osmanlı Denizciliğinin İlk Devirleri”. *Belleten*, Ankara, 65: 637-653.
- İnalcık, H. (1958). “Osmanlı Hukukuna Giriş Örfi-Sultani Hukuk ve Fatih’in Kanunları”. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, XIII(2): 102-126.
- İNALCIK, H. (1974). “Osmanlı Donanmasının İnsan Gücü”. *Belleten*, 150: 281-297.
- İNALCIK, H. (2009). “Batı Anadolu’da Yükselen Denizci Gâzî Beylikleri, Bizans ve Haçlılar”. İ. Bostan ve S. Özbaran (Ed.). *Türk Denizcilik Tarihi*. Boyut Yayıncılık, İstanbul, 31-47.
- İPŞİRLİ, M. (2019). “Kürek Cezası”. *TDV İslam Ansiklopedisi*. Ankara, II, 112-114.
- KARACA, B. (2018). “XVI. Asırda Antalya Tersanesi ve Burada Gemi Yapımı”. B. Kocaoğlu, B. Karşlı, D. Sustam, Z. Sula, H. İ. Yücel ve A. Demir (Ed.). *Antalya*

- Kitabı Selçukludan Cumhuriyet'e Sosyal Bilimlerde Antalya*. Palet Yayınları, Konya, 78-95.
- KARAL, E.Z. (1941). "Selim III Devrinde Osmanlı Bahriyesi Hakkında Vesikalar". *Tarih Vesikaları*, 1(3): 203-211.
- KARAMAN, H. (1996). "Fıkıh". *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul, XIII, 1-14.
- KARS, R. (2020). "18. Yüzyılın İlk Yarısında Karadeniz Bölgesi'ndeki Tersane Ocaklıklarının Osmanlı Donanması Açısından Önemi Ve Askerî Lojistik Potansiyeli". M. Okur ve Ü. Köksal ve V. Aksoy (Ed.). *Geçmişten Günümüze Karadeniz'de Ulaşım*. Karadeniz Teknik Üniversitesi, Trabzon, 115-142.
- KAYHAN, H. (2015). "Beylikler Dönemi Türk Deniziciliği ve Amiral Karamürsel Alp". *Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu III*. 255-265.
- KESKİN, Ö. (2009). "Osmanlı Ormancılığında Kanunlaştırma Hareketleri ve Yabancı Uzmanların Bu Alandaki Etkileri". *Journal of The Faculty of Forestry*, 60(1): 5-13.
- KILINÇ, A. (2015). "Klasik Dönem Osmanlı Devleti'nde Uygulanan Kürek Cezasının Hukuki Tahlili". *Belleten*, 285: 532-533.
- KOÇ, B. (1999). "Osmanlı Devleti'ndeki Orman ve Korunların Tasarruf Yöntemleri ve İdarelerine İlişkin Bir Araştırma". *OTAM Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 10(10): 139-158.
- KOÇ, Y. (2020). "Osmanlı Taşrasının Gezginci Taifesi Üzerine Bazı Notlar (16.17. Yıllar)". *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 39(67): 263-288
- KOÇ, Y. ve TUĞLUCA, M. (2006). "Klasik Dönem Osmanlı Ceza Hukukunda Yargılama ve Toplumsal Yapı". *Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları*, 2: 7-24
- KÖPRÜLÜ, O. F. (1993). "Çavuş". *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul, VIII, 236-238.
- KÖSE, K. (2020). "Rus Ve Osmanlı Kaynaklarına Göre Osmanlı Devletinin 1569 Astarhan Seferi", *Genel Türk Tarihi Araştırmaları Dergisi*, 2(3): 63-76.
- KURTARAN, U. (2022). "XVIII. Yüzyılın İlk Yarısında Kocaeli Ormanlarının Başlıca Kullanım Alanları (1700-1754)". *Uluslararası Karamürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II*, İzmit, 1069-1074.
- LANE, F. C. (1963). "Venetian Merchant Galleys, 1300-1334: Private and Communal Operation". *The University of Chicago Press on Behalf of the Medieval Academy of America*, 38(2): 179-205.
- NARİN, R. (2011). "Osmanlı Devleti Zamanında Kocaeli Ormanları". *Belleten*, 75: 769-782.
- ORHONLU, C. (1970). "Hint Kaptanlığı ve Piri Reis". *Belleten*, 134: 235-254.

- ÖNALP, E. (1992). "Cervates'in Türklere Esir Düşmesi Ve Esaretinin Eserlerine Yansıması". *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 3: 297-321.
- ÖRENÇ, A. F. (2009). "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması". *Tarih Dergisi*, 46: 37-84.
- ÖZBEY, M.T. (2020). "Venedikte Bir Denizci Rodoslu Michael ve Eseri". *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, 29: 265-282.
- ÖZER, İ. (2020). "Türkiye'de Orman ve Ormancılık Politikaları: İlanından İlgasına Kadar 1920 Baltalık Kanunu". H. S. Kiroğlu (Ed.), *Sosyal, Beşeri ve İdari Bilimler Alanında Çalışmalar*. Gece Kitaplığı, Ankara, 409-457.
- ÖZTÜRK, N. (2011). "15. Yüzyılın Sonlarında Türk Denizciliği (Turgut Reis'in Denize Açıldığı Yıllar) - Oruç Beğ Tarihi'ne Göre". *I. Turgut Reis - Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu*, Bodrum, 80-90.
- SAHİLLİOĞLU, H. (1991). "Avâriz". *TDV İslam Ansiklopedisi*. İstanbul, IV, 108-109.
- SEZGİN, İ. (2009). "XVII-XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Şehirlerinden Donanma İçin Peksimet Tedariki". *Uluslararası Karadeniz İnceleme Dergisi*, 7(7): 27-37.
- ŞİMŞEK, F. (2019). "Taşra Tersanelerinde Gemi Yapımı ve Mütessellimlerin Gemi İnşa Faaliyetleri (XVIII. Yüzyıl)". *Akdeniz İnsani Bilimler Dergisi*, 9(2): 465-473.
- TAŞ M.- TUNÇ M. N. (2019). "18. Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Tersane Emni". *Social Sciences Studies Journal*, 31: 1431-1447.
- TAŞ, M. (2019). "16.Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Donanmasında Kürekçiler". *Social Sciences Studies Journal*, 36: 2775-2786.
- TAŞ, M. (2019). "18. Yüzyılda Osmanlı Donanmasına Peksimet Tedariki". *Journal of History School*, 39: 286-312.
- TAŞ, M. (2019). "18. Yüzyılda Osmanlı Donanmasına Peksimet Tedariki". *Journal of History School*, 12, 286-312.
- TAŞ, M. (2024). "Osmanlı Donanmasının İnşasında Kullanılan Malzemeler ve Temin Biçimleri (18. Yüzyıl)". *Korkut Ata Türkiyat Araştırma Dergisi*, 17: 223-249.
- THOMPSON, I. A. A. (1968). "A Map of Crime in Sixteenth-Century Spain". *The Economic History Review*, 21(2): 244-267.
- TOKGÖZ, H. B. (2020). "Cezalandırmanın amacı ve bu bağlamda ütopyalar üzerine bir değerlendirme". *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 22: 431-467.

- TURNA, İ. ve Pirim A. E. (2015). “Çektirme Gemisinin Tarihi Ve Dönemin Ticari Faaliyetlerindeki Rolü Üzerine Bir İnceleme”. *Türk Deniz Ticareti Sempozyumu VII*. Ordu, 119-135.
- ÜNVER, M. S. (2013). “Osmanlı’nın Endülüs’e Doğrudan Yardım Edememesinin Nedenleri”. *Karatekin Edebiyat Fakültesi Dergisi*, 2(2): 29-48.
- WEISS G. (2014). “Ransoming "Turks" from France's Royal Galleys”. *African Economic History*, 42: 37-57.
- YAĞCI, Z. G. ve Nalbant, E. (2016). “İstanbul Tersane Zindanı”. F. Emecen ve A. Akyıldız ve E. S. Gürkan (Ed.), *Osmanlı İstanbul’u IV*. İstanbul 29 Mayıs Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 83-114.
- YAKUT, E. (2006). “Tanzimat Dönemi’ne Kadar Osmanlı Hukuku’nda Taziri Gerektiren Suçlar ve Cezaları”. *Türk Hukuk Tarihi Araştırmaları*, 2, 25-40.
- YURTSEVEN, Y. (2001). "Klasik Dönem Osmanlı Ceza Hukukunda Ta’zir Suç ve Cezaları". *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 9: 265-292.

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI	Havva ELÇİOĞLU
EĞİTİM DURUMU	
Lise	Şanlıurfa Anadolu Kız Lisesi
Lisans	Muş Alparslan Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü (2018-2022).
Yüksek Lisans	Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Ana Bilim Dalı (2022-2025).
Tez Konusu	Osmanlı Donanmasında Kürek ve Kürekçi Temini
YAYINLAR	
Eğer varsa; akademik yayınlar en güncelden en eskiye olacak şekilde, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzu'nda yer alan kaynakça sistemine göre sıralanır. Akademik yayınlar istenirse "Makale", "Kitap Bölümü", "Kongre Bildirisi" vb. gibi başlıklarda kategorize edilebilir ya da tek bir liste halinde sunulabilir.	
Not: Eğitim bilgilerinin eskiden yeniye; iş deneyiminin yeniden eskiye; yayınların yeniden eskiye sıralanması tavsiye edilmektedir. Lütfen ad-soyad dışında cep telefonu, e-mail adresi, ev-iş adresi gibi açık adres bilgileri ve danışman iletişim bilgileri gibi KVKK kapsamına giren bilgileri özgeçmişe eklemeyiniz. Bu tarz bilgiler, ek olarak sunulan (EK 1, EK 2 vb. gibi) anket formu, veri toplama formu gibi dokümanlarda da yer alıyorsa, ilgili yerlerden kaldırınız ya da sansürleyiniz.	