

18.YÜZYIL OSMANLI DONANMASINDA SEREN VE SÜTUN TEMİNİ ¹

Square Yard and Column Procurement in the 18th Century Ottoman Navy

Dr. Mehmet TAŞ

Hatay Milli Eğitim Müdürlüğü, Dörtüyl Fen Lisesi, Dörtüyl/HATAY

ÖZET

Osmanlı donanması Osmanlı devletinin gelişip büyümesinde rol oynayan önemli unsurlardan bir tanesidir. Düşman donanmalarına karşı vermiş olduğu mücadele bir tarafa hem batı hem de doğu yönünde yapılan birçok sefere deniz ve nehir yönlerinden destek vererek birçok şehir ve kalenin fethinde rol oynamıştır. Onun bu görevini ifa edebilmesi iyi inşa edilip iyi donatılması ile mümkün olmuştur. Bu konuda kurulan çok sayıda tersane, bu iş için görevlendirilen memur, usta ve işçilerin varlığı yanında gemilerde kullanılan hammadde ve işgücüne yapılan masraf bunu kanıtlamaktadır.

18.yüzyıl kereste dâhil olmak üzere çok sayıda hammaddeye ihtiyacın büyük oranlarda arttığı yüzyıldır. Bu ihtiyacın arka planında ise kadirgalardan kalyona geçiş süreci yatmaktaydı. Yeni dönem hammadde ve nitelikli işgücüne duyulan ihtiyacı artırmıştı. Varlığına ihtiyaç duyulan hammaddelerden bir tanesi de seren ve sütunlardı. Osmanlı gemilerinin kullanmış olduğu bu malzemenin önemini, niteliğini, türlerini ve temin biçimini anlamak Osmanlı donanmasının daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır.

Anahtar Kelimeler: Gemi direkleri, seren, Osmanlı donanması, kalyon,18.yüzyıl.

ABSTRACT

The Ottoman navy is one of the important elements that played a role in the development and growth of the Ottoman state. Aside from his struggle against the enemy navies, he played a role in the conquest of many cities and castles by supporting many expeditions in both west and east directions from the sea and river directions. It was possible for him to fulfill this task by being well built and equipped. The presence of many shipyards, officers, masters and workers assigned for this work, as well as the raw materials and labor costs used in ships prove this.

The 18th century is the century when the need for a large number of raw materials, including timber, increased significantly. In the background of this need was the transition from galleys to galleons. The new period increased the need for raw materials and qualified workforce. One of the raw materials needed for its existence was the boom and columns. Understanding the importance, quality, types and supply of this material used by Ottoman ships will provide a better understanding of the Ottoman navy.

Key Words: Masts, square yard, Ottoman navy, galleon, 18th century.

1. GİRİŞ

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan itibaren izlemiş olduğu fetih ve cihat politikasının yürütülmesinde kara ordusu kadar etkili olan unsurlardan bir tanesi de deniz ordusu olan Osmanlı donanmasıdır. Daha Orhan Bey (1326-1362) döneminden itibaren oluşmaya başlayan Osmanlı donanması, bu yönde bilinçli bir devlet politikasının sonucu olarak giderek artan biçimde kendi tersanelerine sahip olmuştur. Bu cümleden olarak Karesi Beyliği'nin 1345'lerde Osmanlı topraklarına katılmasından sonra Edincik'te bir tersane kurulmuştur. Daha sonra ise İzmit'in Bizans'tan alınmasından sonra Karamürsel'de (1327) başka bir tersane teşkil edilmiştir. Rumeli'ye geçtikten sonra burada tutunabilmek gerektiğinden dolayı buraya süratle asker sevk edebilmek için ve özellikle Venediklilere karşı sahilleri koruyabilmek için çok geçmeden Gelibolu'da (1390) bir tersane kurulmuştur. Devlet dağılma tehlikesi yaşadığı 1402 Ankara Savaşı ve Fetret Devri'ni (1402-1413) müteakiben Çelebi Mehmet (1413-1421) döneminde, Osmanlı donanması yeni bir canlılık kazanarak Venediklilere mücadele edecek olgunluğa erişmiştir. Çalı Bey kumandasındaki Osmanlı donanması, Pietro Loredano adındaki bir Venedik kaptanının kumandasına bulunan 15 parça gemiden oluşan bir Venedik filosuyla yaptığı savaşı kaybetmiş ise de II. Murat (1421-1451) zamanında

¹ Bu Makale Dr. Mehmet Taş'ın "18.Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Yelken ve Yelken Bezi" Konulu Basılmamış Doktora Tezinden Yararlanılarak Hazırlanmıştır.

gelişimini sürdüren Osmanlı donanması, Trabzon Rum Devleti'ni vergiye bağlayabilecek bir güce erişmiştir. Fatih Sultan Mehmet (1451-1481) döneminde ise Kırım'a yapmış olduğu seferle ilk deniz aşırı seferini gerçekleştirerek rüşünü düşmanlarına karşı iyice kanıtlamıştır. Kanuni Sultan Süleyman (1521/1566) döneminde Akdeniz ve Karadeniz'de en büyük deniz gücü haline gelerek bir okyanus donanması niteliğine sahip olan Portekiz donanmasına karşı Hint okyanusunda mücadele etmiştir.

Kuruluş döneminden itibaren sürekli bir gelişim ve ilerleme süreci içinde olan Osmanlı donanmasının başlıca vazifesi Osmanlı Devleti'nin sınırının bulunduğu denizlerde düşman güçlere karşı koyarak reyanın can ve mal güvenliğini sağlamak, düşman devletler hesabına çalışan korsanların faaliyetine mani olmak, Mısır ile Akdeniz üzerinden gerçekleşen ticareti korumak, her sene deniz yoluyla hacca giden hacı kabilelerinin güvenliğini temin etmek ve kara ordusunun seferlerine destek vermektir. Bu destek ise kara ordusunun ağırlıklarını ve ikmal malzemelerini taşımak yanında kara ordusu tarafından yapılan kuşatmayı deniz ve nehir yönünden tamamlayarak fethin yolunu açmak şeklinde gerçekleşmekteydi. Dolayısıyla İstanbul dâhil olmak üzere Belgrad, Silistre, Mora yarımadası, Eğriboz, Modon, Koron ve İnebahtı gibi nehir ve denize komşu şehirlerin fethinde Osmanlı donanması önemli hizmetler ifa etmişti. Yapmış olduğu önemli hizmete binaen donanma komutanı olan kaptan paşa divan-ı hümayunun asli üyesi olarak kabul edilmiş ve kendisine geniş haslar tahsis edilmiştir.

Osmanlı donanmasının kendisinden beklenen görevleri layıkıyla ifa edebilmesi onun iyi inşa edilip eksiksiz bir biçimde donatılmasıyla mümkündür. Osmanlı devlet ricali bu gerçeğin farkındaydı. Bunun için gerek İstanbul'daki Tersane-i Âmire'de gerekse taşradaki diğer tersanelerde çok sayıda usta ve işçi istihdam edilmekteydi. Bazısı farklı millet ve dinden olan bu usta ve işçilerin bir kısmı marangozluk, bir kısmı burguculuk, bir kısmı demircilik bir kısmı kalafatçılık bir kısmı ise oymacılık işlerinde istihdam edilmişti. Bunlara devletçe ücretleri ödenmekte ve ihtiyaç duymuş oldukları her türlü malzeme belli bir sistem dâhilinde düzenli olarak temin edilmekteydi. Bu tersanelerde işlerin düzenli olarak yürütmesi için reayayı da içine alan bazı düzenlemeler yapılmıştı. Buna göre bazı kazaların reyası avarız ve nüzul gibi bazı örfi vergilerden muaf tutulmak suretiyle ocaklık olarak temini istenen kereste, yelken bezi, zift, katran, urgan, çivi ve tel gibi malzemeleri temin etmekle yükümlü tutulmuşlardı.

18.yüzyılda Osmanlı donanması, Avrupa denizciliğindeki değişime paralel şekilde özellikle gemi türleri konusunda yapısal bir dönüşüm geçirmiştir. Akdeniz dünyasının geleneksel savaş gemisi olan kadırganın yerine kalyonu ana savaş gemisi olarak ikame etmiştir. Bu değişim ise tersaneler ve reaya üzerindeki ocaklık mükellefiyetini artırmıştır. Binaenaleyh ölçü ve donanım olarak kadırgadan farklı olan kalyon kereste, yelken bezi, urgan, zift ve katran gibi malzemelere donanma tarafından daha büyük miktarda ihtiyaç duyulmasına neden olmuştur. Bu ise beraberinde devlet harcamalarında büyük bir artışa neden olmuştur. Devlet bu konuda herhangi bir kesintiye gitmeden ihtiyaç duyulan malzemeler için gerekli olan ücreti karşılamak konusunda çok sayıda gelir kalemini Tersane-i Âmire'nin emrine tahsis etmiştir. Devletin bu yeni duruma uyum sağlama konusunda masraf yapmaktan geri durmadığı malzemelerden bir tanesi de seren ve sütunlardır.

2. TANIM VE ÖNEMİ

Terim olarak seren, bir gemide direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak üzere yatay olarak bağlanmış gönderlere verilen isimdir². Sütun ise serenin üzerinde bulunduğu dikey yönlü direktir. Bu direk ortalama bir kalyonda baştan arkaya doğru pruva, grandı ve mizana olmak üzere üç taneydi. Kalyonun ölçüsüne bağlı olarak bu sütunlara ilave olarak trinkete ve mayistra sütunları da kullanılmaktaydı. Bu sütunların geminin manevralarına bağlı olarak sağa sola ya da yanlara eğilmemesi için çarmık, patrisa ve ıstralyalarla baştan, arkadan ve yanlardan sıkıca bağlanmıştı³. Bu direklerden en büyüğü olan grandı direği "ser sütun" olarak isimlendirilip geminin sancağını taşımaktaydı⁴.

Seren ve sütunlar, 18. yüzyıl Osmanlı donanmasının ana muharip gemisi olan kalyonlara, denizde rüzgâr gücüyle yol alma imkânı sağlayan yelkenleri taşımaları münasebetiyle ayrı bir öneme sahiptiler. Seren ve sütunların düşmanla mücadele sırasında ya da şiddetli fırtına ve olumsuz deniz koşullarının etkisiyle kırılması halinde gemi savaş yeteneğini önemli ölçüde kaybetmekte ve en yakın tersane ya da limana

² Lütfi Gürçay, Gemiciler Dili, 2. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1962, s. 343.

³ Yusuf Alperen Aydın, Sultanın Kalyonları, Küre Yayınları, İstanbul, 2011, s. 258.

⁴ Çifte Bahçeli kalyonun ser sütun sancağının eskimesi üzerine bunun yenisiyle değiştirilmesi hakkında 17 Muharrem 1153 (14 Nisan 1740) tarihli ferman için bk. BOA.MAD.d.3389.51.



sığınmak zorunda kalmaktaydı. Osmanlı-Rus savaşlarının denizde yoğunlaştığı en önemli yer olan Karadeniz’de Türk savaş gemileri bu tür durumlarda Sinop limanını yoğun biçimde kullanmaktaydı⁵.

Yerden epey yüksekte bulunan seren ve sütunlarda çalışmak sıradan bir denizciyi aşan büyük bir ustalık gerektirmekteydi. Bu ustalığa sahip olanların başında ise yelkenleri açıp toplamak ve bakımını yapmakla görevli olan yelkenciler gelmekteydi. Yelkenlerin bulunduğu seren ve sütunlardaki dikkatsizlik ya da şiddetli rüzgâr ve yağmurun sebep olduğu çetin çalışma koşulları en usta yelkenciler için dahi ciddi kazalara ve yaralanmalara neden olabilmekteydi. Örneğin donanma gemileri ile kış mevsiminde Akdeniz’de İskenderiye tarafına gitmekte olan Kalyoncu Ahmet isimli bir denizci, Nusretnûma kalyonunda görev yapmaktayken grandi sütununda yelken sarmaya çalışmış ancak buradan kaza sonucu düşmüş ve sağ kolundan yaralanmıştı. Sakat ve yaralı kalması üzerine padişaha başvurarak çalışmaya gücünün kalmadığını beyan ederek kendisinin emekli edilmesini istemiş ve bu isteği kabul edilerek kendisine 12 Kasım 1713 tarihinde 10 akçe ile emeklilik hakkı verilmişti⁶.

İhtiyaç duyulan seren ve sütunların ilgili yerlerden kesilip taşınması suretiyle Tersane-i Âmire ve diğer tersanelere ulaştırılması önem arz eden bir konuydu. Ayrıntılı bir şekilde esasları tayin edilmiş ve yüzyıllar boyu süren uygulamaların sonucunda oturmuş olan bir ikmal sistemi sonucunda belli yerlerden belli miktarlarda seren ve sütunlar temin edilmekteydi. Bu bağlamda tersane emininin kadıya varıncaya kadar herkesin kanunla tanımlanmış görev ve sorumlulukları bulunmaktaydı. Bunların yerine getirilmemesi ciddi yaptırımlara yol açabilmekteydi. Yetki aşağıdan yukarı doğru arttıkça cezai yaptırımların şiddeti de artıyordu. 6 Nisan 1715 tarihinde göreve yeni atanan tersane emini tarafından eski tersane emini hakkında padişaha hitaben yazıldığı anlaşılan bir arzuhalde görüldüğü üzere eski tersane emini olan Hüseyin Ağa, vakit ve zamanıyla tersanenin ihtiyacı olan malzemeleri temin edemediği için donanma seferinin gecikmesine neden olmuştu. Zimmetinde devlete ait 347 kese 118 buçuk kuruş kadar da borç kalmıştı. Bu iki nedenden dolayı “*hiyanet ve habaseti*” ortaya çıkmış görevden alınıp zindana atılmıştı. Yeni tersane eminine göre onun zindana atılmasının nedeni sadece zimmet borcu olmayıp “*...uhdesine havale olunup muazzamat-ı umur-ı din ve devletten olan donanma-yı hümayunları lazimesinde zuhur eden habaset ve hiyaneti...*” idi. Onun önerisi eski Tersane emininin zimmetinde olan borcu tamamen devlete ödemesi halinde katledilmesi yerine Kıbrıs adasındaki Magosa kalesinde hapsedilmek üzere İstanbul’dan sürgün edilmesiydi⁷.

Bu anlayışa göre seren ve sütunların da dâhil olduğu kereste, urgan, yelken bezi, zift, katran, tel, çivi ve üstüğü gibi malzemelerin zamanında temin edilmesi, dinin ve onun koruyucusu olan devletin en büyük işlerinden birisidir. Çeşitli belgelerde geçen; “*...zıkr olunan seren ve sütunlar bu def’a inşasına mübaşeret olunan kalyonlar ile mande ve merbut ve seferber olan donanma-yı hümayunum kalyonlarının a’zam lazimesinden olup...*” ifadesi bu hususu teyid etmektedir⁸. Seren ve sütun donanmanın “*a’zam malzemesi*” olduğuna göre bunun temininde gösterilecek sorumsuzluğun ciddi yaptırımlarının olması kaçınılmazdı. Bu cümleden olarak seren ve sütunu temin etmemek ya da bunları geç temin etmek din ve devlete ihanet niteliğinde ağır bir suçtur.

Gerek 18.yüzyılda olsun ve gerekse ondan önceki yüzyıllarda olsun Osmanlı Devleti’nin denizlerde Venedik, Ceneviz, İspanyol, Portekiz ve Rusya gibi düşman devletlerle mücadele ettiği düşünülecek olursa donanma malzemelerinin zamanında temin edilmesinin İslam ve ülkeyi savunan devlet açısından nasıl bir varoluşsal mesele olduğu daha iyi anlaşılacaktır. Bu varoluşsal mesele kalyonların “*kesret üzere bulundurulması*” yönünde padişahların sürekli ferman ve hükümler çıkarmasına ve 18.yüzyılda birçok tersanede kalyon inşa edilmesi mecburiyetini beraberinde getirmiştir⁹.

⁵ Sinop muhafızı Mir Muhammet’e Karadeniz’de fırtınaya tesadüf ile sütunlara kırılan ve ele geçirilen bir Rus gemisinin tamiri için gerekli olan 2168 kuruşun kendisine havale edilmesi hakkında 23 Safer 1202 (4 Aralık 1787) tarihinde gönderilen ferman için bk. BOA.C.BH.112.5433.1.

⁶ Kalyoncu Ahmet bin İbrahim’in 23 Şevval 1125 (12 Kasım 1713) tarihli arzualı için bk. BOA.AE.SMST.III.106.8053.1.

⁷ BOA.AE.SAMD.III.1.25.1.

⁸ Alaplı, Çayağzı ve Gerdus havalisinden temin edilen sütun ve serenler hakkında konuyla ilgili olarak 18 Zilhicce 1155 (13 Şubat 1743) tarihli ferman için bk. BOA.MAD.d.9950.31.

⁹ “*...donanma-yı hümayun kalyonlarının kesret üzere mevcut bulunması iradesine mebni..*” (6 Cemaziyülevvel 1199/17 Mart 1785) bk. BOA.MAD.d.2925.91.

Meseleye dini açıdan yaklaşıldığında İslam'ın ve İslam ümmetinin hamiliği ile kendini özdeşleştiren devlet nazarında bu konuda kamu görevlileri ve reaya tarafından sergilenecek ihmal, savsama ya da gecikme gibi davranışlar, İslam açısından caiz olmayan davranışlar olarak algılandığı görülecektir. Bir görevi de İslam'ın hükümlerinin uygulanmasını sağlamak olan devletin, donanma ihtiyaçlarının karşılanmasında yaşanabilecek olumsuzluklara karşı fazla hoşgörülü olmayacağı açıktır. Meselenin siyasi ve dini tarafı bir yana bir de psikolojik boyutu vardı. Buna göre donanma gemilerinin eksiksiz olarak donatılıp denizlerde boy göstermesinin düşmana karşı devletin gücünü ortaya koyacağına ve onu yıldıracağına inanılıyordu. Bu yüzden yabancı elçiler İstanbul'a geldiğinde Tersane-i Âmire'yi görmeleri sağlanıyor, yeni savaş gemileri yabancıların da iştirak ettiği törenlerle denize indiriliyor ve yeni gemiler hasım devletin görebileceği yerlerde inşa ediliyordu¹⁰. Ama mesele gemilerin inşa edilip donatıldıktan sonra denize indirilmesiyle bitmiyordu. Kâtip Çelebi'nin bir yüzyıl önce işaret ettiği husus olan yetenekli denizciler ve topçulara sahip olunması hususu meselenin başka bir boyutunu oluşturmaktaydı¹¹.

18.yüzyılda seren ve sütun ihtiyacının artmasında devletin denizlerde yaşamış olduğu acı tecrübelerin sonucu olarak yapmış olduğu tercihlerin büyük rolü vardı. 1683 yılından beri karada ve denizde uzun süren savaşlar büyük harcamaların yapıldığı yeni bir dönemi başlatmıştır¹². Donanma kalyon türü gemileri ana savaş gemileri olarak kabul edince bu konuda büyük masraf kapıları açılmış oldu. Kalyon dönemine geçiş, kereste, seren, sütun, yelken bezi ve urgan gibi farklı türlerde birçok donanma malzemesinin temininde yeni masraf kalemlerini oluşturan hammadde ve nitelikli işgücü ihtiyacı konusunda yeni düzenlemelerin yapılmasına yol açmıştır. Ancak eski temin sisteminin bir kenara itilmesi yerine yine bu sistem üzerinden gidilerek donanmanın inşaat ve tamir malzemeleri temin edilmeye çalışılmıştır. Deniz savaşları ve siyasi anlaşmalara bakıldığında vakalar bu konuda epey yol alındığını görülmektedir. 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesi'nden sonra yeniden yapılandırılan Osmanlı donanması, 1715 yılında İkinci Mora Savaşı başladığında 40 kalyona sahiptir. Birinci Mora Savaşı'ndan sonra 2/3'nü yenilemiş olduğu için Venedik donanmasına göre daha güncel ve modern bir donanma halini almıştı¹³. Bu uyum yeteneği sayesinde Mora Osmanlı devleti tarafından yeniden fethedilmiş ve 1718 Pasarofça anlaşması bunu teyit etmiştir.

Bu gerçeğe ilave olarak Osmanlı Devleti, diğer donanma inşa ve teçhiz malzemelerinde olduğu gibi seren ve sütunda da kendi kendine yeten bir sistemi işletmeye çalışmıştır. Osmanlı Devleti, denizlerde ahşap gemilerin hüküm sürdüğü 18.yüzyıl sonlarına kadar donanması için ihtiyaç duyduğu tüm malzemeleri kendi sınırları içinden karşılayacak imkân ve yeterliliğe sahiptir. Osmanlı ülkesi bu gemilerin inşa ve donatımı için gerekli olan hammadde ve işgücüne sahiptir. Bunu aynı dönemin diğer donanmaları için söylemek mümkün değildir. Örneğin İspanyol donanması neredeyse tüm katran, zift, direkler ve yelkenleri İspanya dışından ithal etmekteydi. Hollanda donanması kereste konusunda Baltık bölgesi ve Norveç'e bağlıydı¹⁴. İngiliz donanması ise ihtiyaç duyduğu demir için Rusya'ya bağlıydı. İngiltere'de kereste, demir ve yelken gibi hammaddeler gemi yapım maliyetinin yarısından fazlasını oluşturuyordu¹⁵. Rus donanması yetmişmiş denizci konusunda Hollanda ve İngiltere'ye bağlıydı.

3. TÜRLERİ

Serenler üzerinde buldukları sütunlara göre trinkete, gabya, mayistra, mizana ve cunda gibi isimler alırken niteliğine göre seren-i cub, seren-ı kaba başarda ve seren-i bayağı başarda olarak da isimlendirilmekteydi. Sütunlar ise gemideki konum, büyüklük ya da niteliğine göre farklı isimlerle isimlendirilmekteydi. Büyüklüklerine göre sütunlar kebir (büyük), vasat (orta) ve sagir (küçük) olarak üçe

¹⁰ Padişaha hitaben 10 Recep 1203 (6 Nisan 1789) tarihinde yazılan ve Tersane-i Amire'de 22 ziraa (16,6 metre) uzunluğunda 10 adet büyük şalopa ile bir adet bomba gemisinin inşa edilmesinin düşmana gösteriş ve Osmanlı Devleti'nin güç ve ihtişamına işaret sayılacağına dair düşüncüleri içeren arzuhal için bk. BOA.AE.SABH.I.19.1667.1.

¹¹ Kâtip Çelebi, Tufetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar, Cilt 2, Tercüman 1001 Temel Eser 147, İstanbul, 1980, s.193.

¹² Mustafa Nuri Paşa, Netayicü'l-Vukuat, Kurumlarıyla Osmanlı Tarihi I-IV, Hazırlayan: Yılmaz Kurt, Birleşik Yayınevi, Ankara, 2008, s. 283.

¹³ Guido Candiani, "A New Battle Fleet: The Evolution Of The Ottoman Sailing Navy 1650-1718," *The Mariner's Mirror* 104: 1, February 2018, s. 24.

¹⁴ Regina Grafe, "The Strange Tale Of The Decline Of Spanish Shipping", *Shipping And Economic Growth (1350-1850)*, Edit: Richard W.Unger, Leiden-Boston 2011, s. 95.

¹⁵ Nisala Zahedieh, "Productivity İn English Atlantic Shipping İn The Seventeenth Century: Evidence From The Navigation Acts", *Shipping And Economic Growth (1350-1850)*, Edit: Richard W.Unger, Leiden-Boston, 2011, s.127.



ayrılmaktaydı¹⁶. Konumlarına göre ise sütunlar daha çok gemideki yerleri ölçü alınarak sınıflandırılmaktaydı. 1790/1791 yılında Şihab-ı Sakıb isimli savaş gemisindeki sütunlar, mizana, mayistra, civadira ve trinkete olmak üzere dört taneydi¹⁷. Niteliğine göre ise sütunlar, 1797/1798 tarihli Mahzen-i Cub'a teslim edilen malzeme defterine göre; sütun-ı kebir, sütun-ı kebir-i deste, sütun-ı bayağı deste ve sütun-ı voynuk olmak üzere çok sayıda türe ayrılmaktaydı¹⁸.

Bunların uzunlukları ise türlerine değişmekteydi. Örneğin sütun-ı kebirin uzunluğu 36 zira'a ile 45 zira'a (27,2-34,0 metre) arasında iken sütun-ı bayağının uzunluğu 7 karış kadardı¹⁹. Sütun-ı kebir-i destenin uzunluğu 32,5 zira'a ile 35,5 zira'a (24,2 metre-26,5 metre) arasında iken sütun-ı bayağı-ı destenin uzunluğu 30,5-33,5 zira'a (22,7 metre-25,0 metre) kadardı. Sütun-ı voynuk ise 27 zira'a ile 30 zira'a (20,4 metre-22,7 metre) arasında bir uzunluğa sahipti²⁰.

Ağaç olarak seren ve sütunlar köknar çamından elde edilmekteydi²¹. Köknarın sağlam, yumuşak, hafif ve erişilebilir bir ağaç olması onun tercih edilmesinde etkili olmuştur. 1780 yılında Cezayirli Hasan Çavuşoğlu isimli bir tüccarın İskenderiye'den gelen 42,5 zira'a (31,8 metre) uzunluğunda bir adet karavelesinin Tersane-i Âmire'de eksiklerinin tamamlanması emredildiğinde tersane mimarları ve tersane emini tarafından gemi incelenmiş ve bu kişiler geminin serenlerinin ve direklerinin çam ağacından olmaması dolayısıyla kullanıma uygun olmadığını belirtmişlerdi²². Bu örnek çam ağacının tersane çalışanları arasında ne kadar muteber bir ağaç olduğunu göstermesi açısından dikkat çekicidir.

3.1. Temin Edildiği Yerler

Seren ve sütun, devletin ocaklık olarak tayin etmiş olduğu yerleşim yerleri ile zorunlu durumlarda serbest piyasada faaliyet gösteren yerli ve yabancı tüccarlardan temin edilmekteydi. 18.yüzyılda bu malzemeler için ocaklık olarak tayin edilen yerler özellikle Anadolu'da yoğunlaşmaktaydı. Anadolu'nun orman varlığının yoğun olduğu kuzey kesimlerinde yer alan kaza ve yerleşim yerleri ön plana çıkmaktadır. Karadeniz bölgesinde yer alan Gerdus, Çayağzı, Alaplı ve Hendek ile bu kazaların civarındaki dağlar en çok sütun ve seren temin edilen yerlerdi. Bu yerlerin dışında yine Karadeniz bölgesinde yer alan Ereğli, Sakarya, Gerze, Cide, Milan, Alaçam²³, Saray ve Sinop²⁴ kazalarından da seren ve sütun temin edilmekteydi²⁵. Sinop dağlarında seren ve sütun direkleri bulunmadığı zaman Samsun (Canik) ve Bafra dağları ile Alaçam kazasından bu direkler temin edilerek Sinop tersanesine taşınmaktaydı²⁶. Bahse konu yerler Osmanlı donanmasına en çok seren ve sütun temin eden yerler olup bunların hem zengin orman varlığına sahip bulunması, hem de denize bağlantı sağlayan iskelelere ulaşım imkanına sahip bulunması ve

¹⁶ Kefken kadısına hitaben 9 Şaban 1200 (7 Haziran 1786) tarihinde yazılan ve Karasu kıyılarında bulunan 200 kadar kebir, vasat ve sagir uzunlukta seren ve sütunların toplanarak İstanbul'a gemi ya da sallar vasıtasıyla gönderilmesi hakkındaki ferman için bk. BOA.MAD.d.2925.90.

¹⁷ Seyyid Ali Kaptan'ın süvar olduğu Şihab-ı Sakıb isimli geminin 1205 (1790/1791) tarihli mühimmat defteri için bk. BOA.D.BŞM.d.5932.

¹⁸ Donanma gemilerinin sütun ve serenlerinin tamir ve yenilenmesi için Mahzen-i Cub'a teslim olunan 968 adet sütun ve seren için 54,417 kuruş ücretin ödenmesi gerektiği hakkındaki 1212 (1797/1798) tarihli defter sureti hakkında bk. BOA.C.BH.18.897.1.

¹⁹ BOA.C.BH.21.1030.1.

²⁰ Sinop ve Gerdus tarafından donanma kalyonları için kesilen 200 adet sütun hakkında bunların çap ve türlerini gösteren 11 Muharrem 1121 (23 Mart 1709) tarihli ferman için bk. BOA.MAD.d.2485.57.

²¹ Yusuf Alperen Aydın, *age.*, s.259.

²² 29 Cemaziyülahır 1194 (2 Temmuz 1780) tarihli ferman için bk. BOA.MAD.d.4122.54.

²³ "...kalyon-ı mezkur için cunda ve seren ve sair direkleri öteden beru Bafra ve Canik ciballerinden Alaçam nam mahal ahalileri kat' ve nakl idegelmişler iken..."(bk. BOA.MAD.d.2925.92.)"

²⁴ Sinop ve Gerdus'un eskiden beri donanmaya sütun temin eden yerler olduğu 11 Muharrem 1121'de (23 Mart 1709) kaleme alınan bir fermanla geçen: "...donanma-yı hümayun kalyonları için iktiza eden sütunları seneyn-i sabıkada Sinop ve Gerdüs caniblerinden kat' ve nakl olunagelmekle..." ifadesinden anlaşılmaktadır. (bk. BOA.MAD.d.2485.57.)

²⁵ Yusuf Alperen Aydın, *age.*, s.259.

²⁶ "...lakin Sinop cibalinde bulunmayan cunda ve seren ve sütun ve sair direkler öteden beru Bafra ve Canik cibalinden Alaçam nam mahal ahalileri muktezi olan seren ve sütunların kat' ve nakli için emir verildi.-18 Safer 1202/29 Kasım 1787- (bk. BOA.MAD.d.2925.92.)



ayrıca coğrafi olarak Tersane-i Âmire'ye yakın bulunması bunun en önemli sebebidir²⁷. Bu özellikler devlet açısından seren ve sütunun maliyet unsurunu düşürme imkânına sahip olmak demektir. Çünkü mesafe uzadıkça navlun ücreti artıyor, deniz yerine kara yoluyla taşınma cihetine gidilse bu defa nakliye masrafları büyüyordu. Sistemin işleyebilmesi için masrafların kontrol edilebilir bir düzeyde tutulması ve ücretlerin zamanında ve eksiksiz olarak ödenmesi gerekmektedir. Bunun da yolu temin maliyetini mümkün olduğu kadar düşürmekten geçmekteydi.

Ege denizinde bulunan Taşoz ve Sisam adaları ile Mora yarımadası sahip oldukları çam ormanları dolayısıyla Osmanlı donanması için önemli seren ve sütun sağlama potansiyeli olan yerlerdi. Bahse konu Taşoz adası, diğer iki yer olan Mora yarımadası ve Sisam adasına kıyasla daha uzun süre Osmanlı donanması için seren ve sütun sağlamıştı. Burası seren ve sütunun haricinde lata ve koğuş türü kereste de sağlamaktaydı.1805/1806'da Bahr-i Amik isimli bir firkateyn bu keresteleri Tersane-i Âmire'ye taşımak için bu adada bulunmaktaydı. Mora yarımadasında da meşe ve çam ağacı bulunmakla birlikte 19.yüzyılın başlarında artık buradan Tersane-i Âmire'ye kereste gitmiyordu. Diğer ada olan Sisam adasında seren ve sütun için çam ağacı bulunmakla birlikte burası da 1805/1806'ya doğru Tersane-i Âmire'ye malzeme sağlamayı bırakmıştı²⁸. Bu bölgede Eğriboz sancağı Tersane-i Âmire'ye seren ve sütun sağlayan başka bir sancaktı²⁹.

Osmanlı-Rusya savaşlarının cereyan ettiği cephelerden birisi olan Balkanlarda, Tuna donanmasının inşa ve tamir merkezlerinden birisi olan Silistre, bu yüzyıl içinde Dinyeper ve Dinyester nehirleri arasındaki bölgede Rusya'nın askeri faaliyetlerinin artmasıyla birlikte ayrı bir önem kazanmıştı. Silistre'deki ince donanma gemilerinin ihtiyaç duymuş olduğu kereste ve sütun gibi inşaat malzemeleri ile marangoz, kalafatçı, bıçkıcı ve burgucu gibi nitelikli iş gücü Eflak'tan temin edilmekteydi³⁰.Burasının 18.yüzyılın ikinci yarısından sonra sık sık Rus istilasına uğraması Tuna donanmasının ikmal ve takviyesine zarar vermişti. Boğdan dağları ile Boğdan eyaletinde bulunan Kalas kazası da seren ve sütun temin edilen yerlerden birisiydi. 1778/1779 yılında Kalas'tan 35 adet sütun temin edilmişti³¹.1836/1837 yılına gelindiğinde halen buradan seren ve sütun temin edilmekteydi³².

3.2. Temin Usulü

Seren ve sütunların temininde merkezîyetçi bir usul benimsenmişti. Merkezi otoritenin temsilcisi olan padişah bu konuda söz sahibi olan en büyük ve en son kişiydi. Kaptan paşa, tersane emini, mübaşirler, kadı ve naipler ile merkezi otoritenin taşradaki diğer temsilcileri padişahın emir ve talimatlarına göre hareket etmek zorundaydı. Bu durum seren ve sütun temininde merkezileşmeyi beraberinde getirmiş çok masraf yapılan ve insan seferber edilen önemli bir işi denetim altında tutma imkânını getirmiştir.18.yüzyılda taşrada ortaya çıkmaya başlayan ayan türü kişilerin varlığı sistemin bu karakterini değiştirememiştir. Usulen,Tersane-i Âmire'nin seren ve sütun ihtiyacı hâsıl olduğunda bunu tersane emini defter haline getirerek donanmanın da sahibi olan padişaha arz etmekteydi. Buradan talep olumlu karşılandığında baş muhasebe tarafından talep edilen seren ve sütunların miri fiyatı üzerinden bedeli hesaplanarak defter haline getirilmekte ve padişahın bunu uygun bulmasının ardından ocaklık yükümlüsü kazaların kadılarına gönderilmekteydi. Kadılar ellerindeki deftere göre reyadan sütunların kestirilip taşınması ve İstanbul'a nakledilmesini talep etmekteydiler. Tersane eminleri seren ve sütun temin edilen yerlere bizzat giderek işlere nezaret etmek yerine genelde tersane çalışanlarından birini mübaşir olarak tayin etmek suretiyle bu işi yürütürdü. Mübaşir, seren ve sütunların temininde tersane emininin taşradaki gözü ve eliydi. Mübaşiri iş

²⁷ Daniel Panzac, **Osmanlı Donanması (1572-1923)**, Çeviren: Ahmet Maden-Sertaç Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s.242.

²⁸ BOA.TSMA.d.2719.1.

²⁹ İnebahtı'da inşa olunan firkateler için Eğriboz'dan seren, sütun ve demir lenger gönderilmiş olduğuna dair 28 Cemaziyülevvel 1127 (1 Haziran 1715) tarihli ferman için bk. BOA.MAD.d.2850.46.

³⁰ Tuna kaptanı Ahmet Paşa tarafından konuyla ilgili olarak yazılmış olan dilekçe üzerine 6 Cemaziyülevvel 1206 (1 Ocak 1792) tarihinde çıkarılmış olan ferman için bk. BOA.C.BH.18.877.1.

³¹ Mahzen-i Cub'a Kalastan getirilerek teslim edilen 35 sütundan 18i sütun-ı kebir-i deste, 6sı sütun-ı bayağı-ı deste ve 6'sı sütun-ı kebirden oluşmaktaydı. (bk. BOA.AE.SABH.I.342.23880.1.)Kalas kazasından temin edilen kerestenin önemine binaen ülkemizin bazı yörelerinde bazı kereste türleri kalas olarak isimlendirilmektedir.

³² Mustafa Bey vasıtasıyla 15 Recep 1252 (26 Ekim 1836) tarihinde Kalastan 393 adet seren ve sütunun Tersane-i Amire'ye teslim edildiği ve bu teslimata karşılık olarak 4040 kuruş navlun ücretinin Tersane-i Amire hazinesinden ödenmesine dair dilekçe için bk.BOA.C.BH.56.2621.1.



bilir ve güvenilir insanlar arasından bizzat tersane emini atamaktaydı³³. Mübaşire yardımcı olması için kadılar, naibler, iş erleri, iskele eminleri, vilayet ayanları ve yeniçeri serdarları da seferber edilmekteydi.

18.yüzyıl öncesinde merkezi otoritenin seren ve sütun dâhil bütün donanma malzemeleri için doğrudan muhatap aldığı taşradaki kamu otoritesi beylerbeyi iken 18.yüzyılda voyvoda, mütesellim ve kadı gibi daha alt düzey kişilerdir³⁴. Muhataplığın daha alt düzeydeki kamu görevlilerine inmesi merkezi otoritenin taşradaki azalan etkisine ve büyüyen sorunlara yorumlanabileceği gibi kereste merkezli gemi inşa malzemelerinin artan önemine de yorumlanabilir. Çünkü 18.yüzyıl öncesinde kadirganın hâkim savaş gemisi olması bunların ise daha az kereste, seren ya da sütuna ihtiyaç duyması temin sisteminin çalışmasında gerek devlet açısından ve gerekse reaya açısından ciddi bir soruna yol açmıyordu. Ancak 18.yüzyılda kalyonların hâkim savaş gemisi haline gelmesi ve bunların kadirgalara kıyasla çok daha fazla kereste, seren ve sütun gerektirmesi devlet ve reaya üzerindeki mali baskıyı artırarak sistemin işleyişinde yer yer tıkanmalara yol açmıştır. Akdeniz’de geleneksel düşman İspanya ve Venedik’in yanına kalyon kullanan Fransa ve İngiltere gibi Kuzey Avrupa devletlerinin eklenmesi kuzeyde Rusya tehdidiyle birleşince Osmanlı Devleti açısından kereste temini meselesini aciliyet arz eden bir mesele haline getirmiş ve önceleri beylerbeyinin çözebileceği konulara merkezi otoritenin doğrudan el atmasıyla sonuçlanmıştır.

Temin usulünde olağanüstü durumlar hariç olmak üzere bir sene sonrasının seren ve sütun ihtiyacının bir sene öncesinden karşılanması esastır. Bu ise ayrıntılı ve kapsamlı bir inşaat ve tamir planlaması gerektirmekteydi. Bu planlamayı tersane emini yapmaktaydı. Bu sebeple mübaşirin bir sene sonrasının kesim ve nakil ücretini baş muhasebden düzenlenmiş tertip defterine göre reaya ödemesi gerekmektedir³⁵. Osmanlı Devleti’nin 18.yüzyılda Venedik ve Rusya gibi denizci devletlerle yapmış olduğu savaşlarda donanmanın aktif görev alması sebebiyle artan biçimde zarar gören ya da yeniden inşası gereken kalyonlar sebebiyle seren ve sütun dâhil çok sayıda donanma malzemesine ihtiyaç artmıştır. Bu durum doğal olarak tersane eminlerinin yükünü fazlalaştırmıştır. Bir hesaba göre 18 yüzyıl boyunca 29 tersane emininin görev yaptığı anlaşılmaktadır. Bu bilgilere bakarak matematiksel olarak bir tersane emininin ortalama 3 yılı aşkın bir süre için görev yaptığı düşünülecek olursa istikrar ve uzmanlık gerektiren böylesi bir görev için onların görev sürelerinin çok da uzun olmadığı söylenebilir. Bunun sebeplerinden birisi yaptıkları işin hata ve ihmâl kaldırmayan bir iş olması nedeniyle sıkça azledilmeleri ve görevden uzaklaştırılmalarıdır³⁶.

Reaya açısından meseleye bakıldığında seren ve sütunların temininde başvurulan usul ocaklık usulüydü. Bu usul donanmanın ihtiyaç duyduğu diğer inşaat ve tamir malzemeleri olan kereste, yelken bezi, katran, urgan, zift, ispavlî ve üstüğü gibi malzemeler için de geçerliydi. Terim olarak ocaklık kelimesi, konu bağlamında devletin bir kısım giderlerinin karşılanması için bazı gelir kaynaklarının bazı harcamalara tahsis edilmesi anlamına gelmektedir. Tersane-i Âmir’e ocaklık olarak tahsis edilmiş olan yerleşim yerlerindeki vergi mükellefleri bütün vergilerden ya da avarız türü vergilerden muaf tutulmuşlar, buna karşılık olarak ise donanma için gerekli hammaddeyi hazırlamak ve tersane eminine ya da onun atadığı mübaşire teslim etmekle yükümlü tutulmuşlardır. Seren ve sütunun teminini de kapsayan bu sisteme tersane ocaklığı adı verilmiştir³⁷.

Ocaklık usulünün geçerli olduğu diğer donanma malzemelerinde olduğu gibi seren ve sütun temininde de kesim ve nakil ücretlerinin nakit ve peşin olarak ödenmesi esastır³⁸.Devlet, seren ve sütun hazırlayan reayasına “miri fiyat” üzerinden bir ücret ödemekte bu konuda takas, taksit, esham, tahvil vs. benzeri ödeme biçimlerine rıza göstermemektedir. Dolayısıyla bu iş için harekete geçilmeden önce ücret meselesi çözülmekte ve işin reaya üzerinde bir angaryaya dönüşmesi önlenmeye çalışılmaktadır. Reayaya ödenen miri fiyat miktarı devletçe belirlenmiş bir tür “narh fiyatı” olup emeğin tam karşılığı olmasa da seren ve sütun temini için reyanın yapmış olduğu emek ve masrafları asgari düzeyde karşılamaya yetecek bir

³³ Mehmet Taş, 18.Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Yelken ve Yelken Bezi, Basılmamış Doktora Tezi, Kahramanmaraş, 2019, s. 141.

³⁴ Trabzon beylerbeyinden Samsun iskelesinde bulunan gemilere barut, kendir ve peksimeti yükleyerek İstanbul’a göndermesini emreden Zilhicce 982 (Mart/Nisan 1575) tarihli hüküm için bk. BOA.A.DVNS.MHM.d.24.34.

³⁵ BOA.MAD.d.3014.80.

³⁶ Mehmet Taş, “18.Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Tersane Emini”, *International Social Sciences Studies*, Vol 5, Issue 31, Mart 2019, s.1444.

³⁷ Mehmet Taş, age., s. 139.

³⁸ Mehmet Taş, age., s. 99.



fiyattır. 18.yüzyılda bu fiyat iyi ya da kötü reayayı bu iş için motive edebilecek düzeydedir. 18.yüzyılın sonuna kadar temin sisteminin çalışması bunu kanıtlamaktadır. Reayaya ödemenin nakit olarak yapılmasının sebebi nakit ve peşin ödemenin üreticisi en fazla tatmin eden ödeme biçimi olmasıdır.

Ocaklık yükümlüsü olan ahaliye kesim ve nakliye ücreti nakit ve peşin olarak ödendikten sonra tersane mimarları tarafından belirlenen seren ve sütunlar reaya tarafından kesilmekte ve çift olarak isimlendirilen öküz ya da camus (iri sığır) türü hayvanların çekmiş olduğu arabalar ile Alaplı, Gerdus ya da Çayağzı gibi iskelelere taşınmaktadır. Buradan ise at, taş, rençper ya da tüccar gemileri vasıtasıyla Tersane-i Âmire'ye taşınmaktadır. Bahsedilen gemiler, diğer donanma malzemelerinin de naklinde kullanılan çok amaçlı gemilerdir³⁹. Bu gemilerin navlun ücreti önceden bu iş için belirlenmiş olan bütçe üzerinden devlet tarafından ödenmektedir.

Bazı durumlarda ise navlun için tüccar gemilerinin ücretle tutulması cihetine gidilmekteydi. Ocaklık usulünün geçerli olmadığı bu tür durumlarda tüccarlarla pazarlık yapılmakta ve belli bir fiyat üzerinde karşılıklı olarak uzlaşmaya çalışılmaktaydı. Uzlaşılan ücret tüccara peşin olarak ödenmekte şayet taşıma işi gerçekleşmezse bu ücret kendilerinden geri tahsil edilmekteydi. 1740/1741 senesinde Gerdüs ve havalisinden tertip edilen sütunları taşımak için gemi reislerinden Kadriyade Abdurrahman, Hüseyinzade Mustafa, İslambeyzade Ahmet ve Kuru Mehmet ve Abdullah reislerle pazarlık yapılarak navlun ücreti peşin olarak kendilerine ödenmişti. Ancak deniz mevsimi geçtiği için bu taşıma işi yapılamayınca Gerdus kadısına ferman gönderilerek bunların sallara yüklenerek kalyonlara bağlanmak suretiyle İstanbul'a göndermesi emredilmişti. Ödenen ücretin ise adı geçen gemi reislerinden tahsili cihetine gidilmişti⁴⁰. Pazarlık yoluyla tüccar gemilerinin kullanılması uygulamasına İstanbul'dan Akdeniz'e gönderilen seren ve sütunlarda da rastlanmaktadır. Örneğin 28 Mart 1757'de Rodos'ta inşa edilen iki adet karavele için ihtiyaç duyulan bir takım seren ve sütun ile diğer malzemeler, Mısır tarafına giden tüccar gemilerine yüklenmiş ve bunların kaptanlarına teslim edilen malzeme sayısı ve malzemelerin türünü belirten kaptan paşa tarafından mühürlenmiş bir müfredat defteri verilmişti. Daha sonra ise bu gemilerin kaptanları Rodos'a ulaştıklarında ellerindeki deftere göre teslimatı gerçekleştirmişlerdi⁴¹. Gemilerin kaptanları olan Marazlıoğlu ve Hacı Yakup ile Burnazzade ve Ahmed Kaptan'a malzemeleri teslim ettikten sonra kendilerine birer teslimat makbuzu verilmiş ve ücretleri Mısır hazinesinden ödenmiştir⁴².

Seren ve sütunların ulaştırılmasında tercih edilen bir diğer usul ise yukarıda bahsedildiği üzere bunları bir sala⁴³ yükledikten sonra bu salı bir kalyona bağlamak suretiyle gerekli tersanelere ulaştırmaktı⁴⁴. Bu usule başvurmanın en büyük sebebi etkili, pratik ve ucuz bir yol olmasıydı. Salın hem yapımı basit hem de masrafları azdı. Buna rağmen istisnai durumlarda başvuru bir usuldü. Çünkü denizin olumsuz etkilerine karşı seren ve sütunları korumak mümkün olmadığı için güvenli bir araç değildi. Suyla temas ettiği için ıslanan seren ve sütunların ilave olarak kurutulması gerektiğinden kullanıma hazırlık süresi uzuyordu. Bu usule deniz kazaları sonucu seren ve sütunların denize düştüğü durumlarda ya da gemilerle nakliyatın mümkün olmadığı durumlarda başvurulmaktaydı. 1762/1763 yılında Tersane Emni Rakım el-Hac Mehmet

³⁹ At gemileri at taşımakta, rençper gemileri kereste ve odun naklinde kullanılırken taş gemileri taş naklinde kullanılmaktadır. Bunların üçü de mücrim ya da savaş esirleri tarafından kullanılan kürekler vasıtasıyla yol almakta ve kereste naklinde kullanılmaktadır. Konuyla ilgili Evail Cemaziyülahir 1114 (Ekim/Kasım 1702) tarihli belge için bk.BOA.A.DVNS.MHM.d.113.14.

⁴⁰ Konuyla ilgili olarak Gerdus kadısı, Yeniçeri serdarı, kethüdalar ve vilayet ayanlarına hitaben 29 Cemaziyülahir 1154 (11 Eylül 1741) tarihinde yazılan ferman için bk.BOA.MAD.d.3388.39.

⁴¹ Teslim edilen malzemeler hakkında ayrıntılı dökümler içeren müfredat defterleri 18.yüzyıl boyunca kullanılmaktaydı.3 Cemaziyülahir 1122 (30 Temmuz 1710) tarihinde Sakız, Midilli v İznikmid'de inşa edilmekte olan 100 adet kolik gemisi için 200 sütun ve 300 serenin Tersane-i Amire'den verilmesi için kaptan paşa mührüyle mühürlenmiş bir müfredat defteri tersane eminine teslim edilmişti. (BOA.MAD.d.3435.61.)

⁴² Rodos iskelesinde 2 adet kalyon inşasına memur el-Hac Aliye konu bağlamında gönderilen 7 Recep 1170 (28 Mart 1757) tarihli ferman için bk. bk.BOA.MAD.d.10359.52.

⁴³ Sal birçok kalın direğin yan yana getirilip birbirine bağlanması suretiyle meydana getirilen düz ve korkuluksuz deniz aracıdır. Genelde akarsularda yük taşımacılığında kullanılmaktadır. (bk. Metin Karayazgan, Denizci Sözlüğü, İzmir, 1981, s.110.)

⁴⁴ Seren ve sütunların bu şekilde taşınması 1241 (1825/1826) yılında da devam etmekteydi. Bu tarihte Boğdan dağlarından tertip olunan sütun ve serenler bir sala yüklenerek Hamza Reis oğlu Hacı Mehmet Reisin gemisine bağlanmış ve bu şekilde İstanbul'a taşınmıştı. Bu hizmet için 4336 kuruş navlun ücreti ödenmişti. (bk.C.BH.74.3522.1.)

tarafından Tersane-i Âmire'den 114 adet seren ve sütun, Rodos adasına bu şekilde gönderilmişti⁴⁵. Bu şekilde gönderilmesinin sebebi 114 adet seren ve sütunun üç direkli bir gemiye yüklenmesinin mümkün olmamasıydı.1785/1786 yılında ise Gerdus tarafından yüklediği seren ve sütunları İstanbul'a taşımakta olan bir gemi fırtınanın sebep olduğu olumsuz hava koşulları nedeniyle iş göremez hale gelmiş ve taşımakta olduğu 200 kadar seren ve sütun Kefken yakınlarındaki Karasu sahillerine vurmuştu.⁷ Haziran 1786 tarihinde Kefken kadısına bu seren ve sütunlardan gemi ile taşımaya uygun olmayanları bir sal ile İstanbul'a göndermesi emredilmişti⁴⁶.

Kalyonların seren ve sütunları geminin bir parçası olarak yapılmakta ve yıllar boyu hizmet vermesi amacıyla gemiye monte edilmekteydi. Ancak savaş ve olumsuz tabiat koşullarının etkisiyle bunlar beklenmedik şekilde hizmet dışı kalabilmekteydi. Savaş ve şiddetli rüzgâr kadar yıldırım düşmesi de seren ve sütunlara zarar verebilmekteydi. 24 Nisan 1800 tarihinde Tavus-ı Bahri kalyonunun mayistra sütununa 2 defa yıldırım isabet etmiş ve sütunu tamamen kullanılmaz hale getirmişti. Bu durumda onun yerine üç ambarlı bir kalyonun trinkete sütununun ikame edilmesi yoluna gidilmişti⁴⁷.

Seren ve sütunları kestirerek İstanbul'a naklettirmekle görevli olan görevlilerin denizde suya düşen ya da kaybolan seren ve sütunlardan sorumluydular. Ancak bu sorumluluğun tespiti onların kasıt ihmal ya da savsama gibi nedenlerle hareket edip etmediklerine göre değişmekteydi. Öngörülemeyen elverişsiz deniz koşulları ya da yıldırım düşmesi gibi olaylarda kural olarak herhangi bir sorumluluk doğmazdı. Ancak bu iş için görevlendirilen memurun iradesi dâhilindeki ihmal gecikme ya da tedbirsizlik gibi durumlarda onların sorumluluğu doğmaktaydı. Bu sorumluluk onların görevden azil, hapis ya da kalabend gibi yaptırımlara maruz kalmasına neden olabilmekteydi. Yine de devletin memuruna doğan zararı telafi etmesi için bir şans verdiğini gösteren örnekler yok değildir. Örneğin 2 Ağustos 1771 tarihinde Gerdus tarafından seren ve sütun temin etmekle görevli olan el-Hac Osman bu görevi tamamlayıp sütunları İstanbul'a gemilerle naklederken 2 adet büyük sütunun Akçakoca açıklarında denize düşüp karaya vurması üzerine padişaha başvurarak Akçakoca kadısına hitaben bir ferman yazılmasını istemiş ve nakil ücretini kendisi ödemesi koşuluyla Akçakoca'daki kayıklara bu iki büyük sütunun yüklenerek İstanbul'a gönderilmesinin emredilmesini talep etmişti⁴⁸.

İstanbul'a farklı kazalardan nakledilen seren ve sütunlar Tersane-i Âmire içinde yer alan Mahzen-i Cub'ta depolanmaktaydı. Cub terimi anlam olarak Farsça ağaç, odun sopa anlamına gelmekte ve kereste ambarı olarak işlev görmektedir. Burayı yönetmek için bir tane mahzen emini, hesapları tutmak için ise halife ve kâtipler görevlendirilmişti. Bunlar tersane eminine bağlı olarak çalışıp buraya gelen kereste, seren ve sütunları kabul ederek daima kullanıma hazır vaziyette bulundurmakla yükümlüydüler⁴⁹. Nem ve sıcaklığın etkisiyle Mahzen-i Cub'ta zamanla çürüyerek kullanılmaz hale gelen seren ve sütunlar ise kestirilerek oduncu ve kiremitçi esnafına satılmaktaydı⁵⁰.

Seren ve sütunları gerek birbirine ve gerekse de yelkenlere bağlamak için demir ve ahşap çemberler kullanılmaktaydı. Kırılan demir çemberlerin tamiri Hasköy demirhanesinde yapılmaktaydı.⁶ Şubat 1810 tarihinde burada tamir edilen seren, sütun, ırgat ve mancana çemberleri için demir ve kömür bahası dâhil olmak üzere toplam 2,145 kuruş ücret ödenmişti⁵¹.

3.3. Ücretler

Osmanlı donanması için ihtiyaç duyulan her malzemenin temininde belli ücret kalemleri vardı. Kereste, yelken bezi, katran, üstüğü, urgan, kendir ya da peksimet gibi malzemelerde bu ücret kalemleri farklılaşıyordu. Örneğin kerestede kesme işi için ücret ödenirken yelken bezinde böyle bir ücret kalemi

⁴⁵ Rodos sancağı mutasarrıfı Süleyman Paşaya gönderilen bahse konu seren ve sütunlar hakkında 17 Muharrem 1176 (29 Temmuz 1762) tarihinde yazılan ferman hakkında bk.BOA.MAD.d.9989.9.

⁴⁶ BOA.MAD.d.2925.90.

⁴⁷ BOA.HAT.261.15044.

⁴⁸ BOA.C.BH.2.58.1.

⁴⁹ Mehmet Zeki Pakalın, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, 2. Cilt, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1983, s. 391.

⁵⁰ Kullanılmaz hale gelen seren ve sütunlar kestirildikten sonra her bir vukiyyesi 70 akçeden olmak üzere 7 Rebiyülevvel 1153 (2 Haziran 1740) tarihinde odunculara satılmıştı. (bk. BOA.MAD.d.3389.54.)

⁵¹ BOA.C.BH.44.2082.1.



yoktu. Yelken bezinde üreticiye ödenen iplik ücreti kalemi ise kereste temininde yoktu. Peksimette ödenen buğday ücreti diğerlerinde bulunmuyordu.

Seren ve sütun temininde başlıca ücret kalemlerini kesim, iskelelere nakil ve navlun ücretleri teşkil etmekteydi. Kesim işi için reayaya ücreti günlük hesabıyla değeri devletçe belirlenmiş bir değer üzerinden ödenmekteydi. Bu ücret emeğin karşılığıydı. Reayanın kesim için kullanmış olduğu balta ya da bıçkı için ayrıca bir ücret ödenmiyordu. Bunlar kesim ücretinin (ücret-i kat') içinde bulunmaktaydı. Kesilen ve seren ve sütunların belli başlı iskele ve yalılara taşınmasında ödenen ücret ise nakliye ücretini oluşturmaktaydı. Burada reayanın kullanmış olduğu araç ve hayvanlar için ayrı bir ödeme yerine bunu da içine alacak şekilde genel bir ödeme yapılmaktaydı. Bu ödeme taşıma hizmetinin karşılığı olan ücrete karşılık gelmekteydi. Bu hizmetlerin karşılığı devletçe belirlenmiş olduğu için reayanın ücret düzeyine müdahale ederek devletle müzakere masasına oturması mümkün değildi. Navlun ise iskelelerden İstanbul ya da diğer yerlerdeki tersanelere denizden yapılan nakliye hizmeti için ödenmekteydi. Bu ödeme de diğerleri gibi genelde peşin ve nakit olarak yapılmaktaydı. Kesim, nakliye ve navlun ücretleri konuyla ilgili belgelerde mutlaka isimleri birlikte zikredilen ücret kalemleridir. İsimlerinin sürekli birlikte zikredilmesinin sebebi hem ücretlerin zamanında eksiksiz nakit ve peşin ödenmesini sağlamak hususunda devletin sahip olduğu hassasiyete binaen kamu görevlilerinin bu konudaki muhtemel suiistimallerinin önüne geçmek, hem de işin feodal düzenlerde olduğu gibi bir angaryaya dönüşmesine engel olmaktır. Ayrıca bu işler aralarındaki işlevsel bütünlük sebebiyle birbirini tamamlayan işlerdir. Ancak üçü tamamlandığı takdirde seren ve sütunlar kullanıma hazır hale gelmektedir. Devlet her üç işi resmi yazışmalarda birlikte belirtmek suretiyle bu bütünlüğün korunmasını ve sürdürülmesini sağlamak istemiştir.

Devletçe belirlenmiş olan bir tür narh fiyatı olan miri fiyat baz alınarak sütun ve seren mükellefi olan reayaya kesim ve nakliye hizmeti karşılığı olarak ödenen ücretler, uzun bir süre aynı kalmıştır. Bir tür emeğin değerinin dondurulması anlamına gelen bu uygulama konu bağlamında devleti masraf yönünden piyasada meydana gelen aşırı dalgalanmalardan korumuştur. Ancak 18.yüzyılın öngörülemez iktisadi olaylarından doğal olarak etkilenen reaya açısından seren ve sütun teminini katlanılması güç bir külfet haline getirmiştir. Çünkü tüketim maddelerinin fiyatları sürekli artar ve para değer kaybederken mükelleflere devletçe ödenen ücretin sayısal değeri genelde aynı kalırken gerçek değeri küçülmüştür. Miri fiyat uygulaması coğrafya ve emeğin yoğunluğuna göre emeğin değerinde oluşması beklenen ücret farklılaşmasının önüne kamu gücü vasıtasıyla önceden geçmiştir.

Aşağıda yıllar itibarıyla sütunların her birine akçe üzerinden reayaya ödenen ücret gösterilmiştir:

Tablo 1. Sütunlara yıllar itibarıyla ödenen ücretler⁵².

Yıllar(Sütun)/Tür/Akçe	Kebir	Kebir Deste	Bayağı Deste	Voynuk
1710	24,000	12,000	12,000	4,800
1716	14,600	9,500	8,500	3,600
1717	14,600	9,500	8,500	3,600
1720	14,600	9,500	8,500	-
1721	12,000	9,000	8,000	3,000
1722	12,000	9,000	8,000	3,000
1730	12,000	9,000	8,000	3,600
1732	12,000	9,000	8,000	3,600
1736	12,000	9,000	8,000	3,600
1739	12,000	9,000	8,000	3,600
1750	12,000	9,000	8,000	3,600
1755	12,000	9,000	8,000	3,600
1771	12,000	9,000	8,000	3,600

Tablo 2. Serenlere yıllar itibarıyla ödenen ücretler⁵³.

Yıllar(Seren)/Tür/Akçe	Kaba Başlarda	Bayağı Başlarda	Cunda	Kara Sağır
1710	3,000	2,400	320	120
1716	2,500	2,400	300	150
1717	2,500	2,400	300	150

⁵² Tablo için bk. Yusuf Alperen Aydın, age. , s.263.

⁵³ Tablo için bk. Yusuf Alperen Aydın, age., s.263.



1720	-	-	-	-
1721	2,400	2,000	300	150
1722	2,400	2,000	300	150
1730	2,400	2,000	300	150
1732	2,400	2,000	300	150
1736	2,400	2,000	300	150
1739	2,400	2,000	300	150
1750	2,400	2,000	300	150
1755	2,400	2,000	300	150
1771	2,400	2,000	300	150

Tablo 3. Akçe cinsinden seren ve sütunun her birine yıllar itibarıyla ödenen ücretler⁵⁴

Yıllar(Seren)/Tür/Akçe	1716/1717	1778/1779	1797/1798	1801/1802
Sütun-ı Kebir	-	12,000	12,000	12,000
Sütun-ı Kebir Deste	9,500	9,000	9,000	9,000
Sütun-ı Bayağı Deste	8,500	8,000	8,000	8,000
Seren-i Kaba-i Başarda	-	-	2400	-
Seren-i Bayağı-ı Başarda	2,400	-	2000	-

Bu tablolardan da anlaşılacağı üzere seren ve sütunun her birine 1710/1711 yılından 1801/1802 yılına kadar geçen uzun dönem boyunca aynı ücret ödenmiş hatta bazılarının ücreti gerilemiştir. Seren-i kaba- başarda için 1710 yılında 3,000 akçe ödenirken 1771 yılında 2,400 akçe ödenmektedir. Cunda sereni için de aynı durum geçerlidir. Sütunların fiyatı serenlerin fiyatı ile aynı eğilimi izlemiştir. Örneğin kebir sütuna 1710 yılında 24,000 akçe ödenirken 1771 yılında bu ücret yarı yarıya azalarak 12,000 akçeye inmiştir. Voynuk sütunun her biri için reayaya 1710 yılında 4,800 akçe ücret ödenirken 1771 yılında 3,600 akçe ücret ödenmektedir. Serbest piyasa bu ürünlerin fiyatı %200 kadar artarken reayaya ödenen ücretin gerilemesi onlar açısından hem daha çok fakirleşme hem de daha ağır vergi yüküyle yaşamak zorunda kalmak anlamına gelmekteydi.

Kereste, seren ve sütunlar dâhil gemi inşa ve tamir malzemesi maliyetlerinin 18.yüzyıl Osmanlı donanmasının inşa ve tamirinde en büyük masraf kalemini oluşturduğunda şüphe yoktur. Keresteden elde edilen seren ve sütunların da büyük masraflar tuttuğu aşikârdır⁵⁵. İzzi Süleyman Efendi 1749/1750 senesinde donanma gemileri için padişahın deryalar kadar nakit para harcadığından bahseder⁵⁶. Bu cümleden olarak 1716/1717 yılında Alablı, Çayağzı ve Gerdus kazalarından toplanacak olan 890 adet seren ve sütunun toplam bedeli 21,708 kuruş tutmaktaydı⁵⁷. 1797/1798 yılında Mahzen-i Cub'a teslim edilen seren ve sütunlar için kesim, nakliye ve navlun ücreti olarak 54,417 kuruş ödenmişti⁵⁸.

Seren, sütun, kereste, yelken bezi, urgan vs. malzemelerin temin ücretlerinin sebep olduğu masraflar karşısında devlet belli gelir kalemlerini Tersane-i Âmir'e ocaklık olarak tahsis etmişti. Bu gelir kalemleri gümrük, ağnam, avarız, cizye, mukataa ve bedeliyelerden oluşan geniş bir yelpazeden oluşmaktaydı. Bu

⁵⁴ bk. BOA C.BH.79.3773.1., C.BH.21.1030.1., C.BH.18.897.1., MAD.d.2864.53.

⁵⁵ Denizci devletlerden olan İngiltere, Fransa, Hollanda ve Rusya gibi devletlerin de bu alanda büyük masraflar tutan harcamalar yaptığından şüphe yoktur. Miralay Ahmet Muhtar Paşa 1900 yıllarında yazdığı Rehber-i Muzafferiyat-ı Bahriyye isimli eserinde onların bir savaş limanını dolduracak kadar altın harcayarak yapmış oldukları bu büyük masraflar dolayısıyla büyük donanmalara sahip olduklarını belirtir.(bk. Ahmet Muhtar Paşa, **Bahriyyede Zafer Rehberi (Rehber-i Muzafferiyat-ı Bahriyye)**, Hazırlayan: Ali Fuat Öreñç, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s. 13.

⁵⁶ "...vikâyet-i Bahreyn ve himayet-i sâhileyn kasdıyla merakib-i bahri olan süfün-i donanma-yı hümayunun tevfir ü teksirine deryalar kadar sarf-ı nükud ve emvac-ı kulzum-âsâ pey-a-pey bezl-i mehud buyurmalarıyla..."(bk.İzzi Süleyman Efendi, İzzi Tarihi, Hazırlayan: Ziya Yılmaz, Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları: 119, İstanbul, 2019, s. 740.

⁵⁷ BOA.MAD.d.2864.53.

⁵⁸ BOA.C.BH.18.897.1.

genişliği göstermek için aşağıda 16 Nisan 1726 tarihinde Tersane-i Âmire'nin masrafları için seferber edilen gelir kalemleri gösterilmiştir.

Tablo 4. Tersane-i Âmire'nin yapmış olduğu masraflar için 16 Nisan 1726 tarihinde kullandığı gelir kalemleri⁵⁹.

Gelir Kalemi	Gelirler(Kuruş)	Yıl
Avarız-ı Eğriboz	5,000	1724/1725
Avarız-ı Nuzul-i Yanya	5,000	1724/1725
Avarız-ı Nuzul-i Köstendil	5,000	1724/1725
Cizye-i Kıbtıyan-ı Selanik	6,000	1724/1725
Cizye-i Kıbtıyan-ı Sofya	5,000	1724/1725
Bedel-i Zuama-i Mora	10,000	1724/1725
Bedeliye-i Liva-i Biga ve Gelibolu	5,000	1724/1725
Bedeliye-i Liva-i Kocaeli	3,000	1724/1725
Mukata-i Hınta-i Eğriboz	5,000	1723/1724
Mukata-i Hınta-i Beyşehir	5,000	1723/1724
Mukata-i Hınta-i Selanik	5,500	1723/1724
Toplam Yekun	59,500	

Bu tabloda Anadolu ve Balkanlar ağırlıklı gelir kaynaklarına yer verilmiş olmakla birlikte günümüz Ortadoğu coğrafyasında yer alan şehirlere ait olup da Tersane-i Âmire masraflarına tahsis edilmiş olan gelir kaynaklarına değinilmemiştir. Örneğin 1740/1741 yılında Trablusşam mukataatı gelirlerinden 10,000 kuruş, Haleb avarız gelirlerinden 2,574 kuruş ve yine Halep muhassıllık mukataasından 11,393 kuruş Tersane-i Âmire masraflarına karşılık olarak ocaklık tayin edilmişti⁶⁰. Ancak hem Balkanlar hem de Ortadoğu'daki yerleşim yerlerine ait gelir kaynakları Anadolu'dan temin edilen gelirlere kıyasla miktar olarak daha azdır. Devletin tür ve coğrafi mekân olarak birbirinden farklı yerlere ait birden fazla gelir kaynağını bu iş için seferber etmiş olması hem bu harcamaların büyük tutarlara ulaşması nedeniyle tek bir gelir kaynağının yeterli gelmemesi hem de bir yerin gelirine bağlı kalmanın doğuracağı riskleri bertaraf etme kaygısıyla ilgili olmalıdır. Lakin talihsiz biçimde kalyon devrine geçişle birlikte devletin donanma harcamaları muazzam miktarda artarken bütçe gelirleri 18.yüzyılda ancak %10 kadar artmıştır. Aynı yüzyılda Osmanlı Devleti'nin kuzey komşusu olan Rusya'nın gelirleri sürekli artış göstermiş ve 1786 yılında Osmanlı Devleti'nin elde etmiş olduğu yıllık gelirin 10 katı büyüklüğe ulaşmıştır⁶¹. Bu da Rusya'nın donanma için daha büyük mali kaynakları seferber etmesini mümkün kılmıştır.

Seren ve sütun bedeli için doğrudan Hazine-i Amire tarafından ödeme yapıldığı zamanlar da vardı. Örneğin 1695/1696 yılında donanma kalyonlarına lazım olan seren ve sütun bedelleri Tırhala ve Yenişehir kazalarından Cizyedar Ahmet Ağa vasıtasıyla toplanarak Hazine-i Amire'ye aktarılan paradan ödenmişti. Bu paranın toplam tutarı 951 buçuk kuruşu bulmaktaydı⁶². Hazine-i Âmire'nin diğer donanma malzemelerinin temininde de bir ödeme aracı olarak kullanılması 18. yüzyılda sıkça karşılaşılan bir durumdur. Örneğin 1758/1759'de Trablusgarb Ocağı'na gönderilecek her bir topu 195 akçeden 1,500 top yelken bezinin bedeli olan 2,437 kuruş doğrudan Hazine-i Amire'den ödenmiştir. Yine başka bir tarihte 1773/1774'de Tuna nehri kıyısında inşa olunacak 20 adet çete kayıklarının mühimmatı Tersane-i Âmire'den gönderilmesine rağmen yetmeyince bu mühimmatın satın alınma cihetine gidilmiş ve gerekli olan 7,730 kuruş ise yine Hazine-i Amire'den gönderilmiştir⁶³.

3.4. Teminde Yaşanan Sorunlar

Seren ve sütunun sağlanmasında merkezi otoritenin görevlileri ile reaya arasında gerek asayiş kaynaklı eşkiyalık olayları gerek kamu görevlilerinin görevi kötüye kullanması ve gerekse de iktisadi koşullardan kaynaklanan sorunlar eksik olmamıştır. Olumsuz iklim koşullarının sebep olduğu deniz kazaları da bu sorunları artırmıştır. Devlet kamu ihtiyaçları ile reayanın hakları arasında denge kurmayı amaçlayan bir yaklaşımla merkez ve taşrada göre yapan kamu görevlilerine sürekli olarak; "...kimesnenin hakkının ketm

⁵⁹ BOA.MAD.d.3165.49.

⁶⁰ BOA.MAD.d.3388.38.

⁶¹ Gabor Agoston, Military "Transformation in the Ottoman Empire and Russia 1500-1800", *Kritika: Explorations in Russian and Eurasian History* 12, Spring 2011, s.311.

⁶² BOA.AE.SMST.II.28.2733.1.

⁶³ Mehmet Taş, *age.*, s. 166.



olunmaması, kat'ıye ve nakliye ücretlerinin mübaşir-i merhum yedinden tamamen ashabına verilmesi, reaya fukarasına zulm ve ta'addi eylemekten ihtiraz edilmesi” hususlarını hatırlatmıştır⁶⁴.

3.4.1. Gecikme

Kalyon ve diğer savaş gemilerinin inşa edilmiş olduğu tersanelere seren ve sütunların zamanında ulaşmayı bir sorun teşkil etmekteydi. Bunun da hava koşullarından, reyadan ve görevli memurların ihmalinden kaynaklanan birçok nedeni vardı. Seren ve sütunların kesilip nakledilerek gerekli yerlere ulaştırılması devletçe bir takvime bağlansa bile sahanın gerçekleri takvimde belirlenen tarihlerden sapmayı beraberinde getiriyordu. Örneğin kesimin yapıldığı kış mevsiminde havanın elverişsizliği, kesim ve nakliyat yapılan yolların kapanmış olması ve bütün reyanın eşkıyalık, göç, hastalık vb. nedenlerle aynı anda işe koşulamaması sonucunda talep olunan seren ve sütunlar zamanında iskeleye indirilemiyordu. İndirilip gemilere yüklendiğinde ise denizin ulaşma uygun olmaması halinde yine bir gecikme yaşanıyor. Bu durumda devlet pek çok örnekte sorumluluğu kamu görevlisinde aradığı ve onları sorumsuzluk ve boş vermişlikle suçladığı görülmektedir. Örneğin 1715 yılında İnebahtı’da inşa edilen firkatelere gerekli olan 30 kadar sütun dâhil bir dizi malzemenin Eğriboz’dan zamanında yola çıkarılmaması üzerine Eğriboz muhafızı Mustafa Paşa’ya ferman gönderilerek “*bir türlü meks ve aram ve avk ve tehir itmeyüb*” sözcükleriyle uyarılmıştır⁶⁵.

3.4.2. Olumsuz Hava Koşulları

Şiddetli fırtına, yıldırım düşmesi ve aşırı kar yağışı olumsuz hava koşullarının başında gelmekteydi. Bunlardan şiddetli fırtına ve yıldırım düşmesi geminin yelkenlerinin parçalanmasına ve yelkenleri taşıyan seren ve sütunların zarar görebilerek dalga ve akıntının etkisiyle geminin sürüklenmesine neden olmaktadır. Aşırı kar yağışı ise dağlarda seren ve sütun keserek bunları iskelelere taşıyan insanlar için kara yollarının kapanması ve işin gecikmesi anlamına gelmekteydi. Olumsuz hava koşullarının etkisiyle gemi kazalarının en çok yaşandığı yer Karadeniz’dir. 1785/1786 yılında Hacı Velizade el-Hac Süleyman tarafından Gerdus tarafından temin edilen seren ve sütunlar, gemiyle Tersane-i Âmire’ye nakledilirken Karadeniz’in olumsuz deniz koşullarının etkisiyle denize dökülmüş ve Kefken yakınlarındaki Karasu kıyılarına vurmuştu⁶⁶. Daha sonra bu bölgedeki kadılara ferman gönderilerek bunların toplanarak İstanbul’a nakledilmesi istenmişti. Bu ve buna benzer olaylara bu dönemde Karadeniz’in diğer yerlerinde de rastlamak mümkündür. Örneğin 1788/1789’da Sinop’a gitmek üzere İstanbul boğazından çıkan Osmanlı savaş gemilerin şiddetli fırtınaya yakalanmışlar ve filonun kaptanının binmiş olduğu karavele dâhil olmak üzere üç savaş gemisinin seren ve sütunları kırılmıştı. Kaptan paşanın gemisi hariç olmak üzere iki gemi Sinop limanına ulaşmasına rağmen kaptan paşanın binmiş olduğu amiral gemisi olan karavele Ereğli’den yukarı doğru hareket ederek Kilyos açıklarına demir atmak zorunda kalmıştı. Karvelenin eski olmasının da etkisiyle gemi su almaya başlamış ve 400 kadar gemi mürettebatı suyu tahliye edemeyince gemiyi karaya oturtmak zorunda kalmıştı⁶⁷.

Karadeniz’in karakterini bir denizcinin gözüyle görmek daha doğru fikir sahibi olmayı sağlayacaktır. 1741/1742 yılında Donanma-yı Hümayun kaptanlarından Hasan Kaptan’a Hotin tarafından dönen Murtaza Ağa’yı Kırım Hanı’na götürmek görevi verildiğinde o bir kancabaş gemisi ile bu görevi ifa etmeye çalışmıştı. Akmesic’te Murtaza Ağa’yı Kırım Hanına teslim ettikten sonra dönüş yolunda Akkırman’a yaklaştığında Hasan Kaptan ve 25 kadar gemicisi aniden bastıran bir fırtınaya yakalanmışlardı. Hasan Kaptan’ın anlatımına göre fırtınanın şiddeti gittikçe artarken dalgalar bir ejderha boyuna kadar çıkacak biçimde yükselmişti. Deniz lacivert bir renk alıp Firavunu yutan bir girdaba dönüşmüş ve herkes can derdine düşmüştür. Gemiciler geminin alabora olmasını önlemek için önce topları daha sonra diğer ağır eşyaları ve nihayet safrayı denize atmak zorunda kalmışlardı. Üzeri muşamba ile kapatıldığı için daha güvenli olduğunu düşündükleri gemi ambarına sığınan 5 denizci de burada boğularak ölmüştü. Şiddetli rüzgârın etkisiyle uzun süre sürüklenen kancabaş ve içindeki mürettebat, Sünne Boğazı yakınlarındaki

⁶⁴ 375 adet seren ve sütunun temini hususunda Alaplı kazası kadısı, kethüda yerleri, yeniçeri serdarı, vilayet ayanları ve iş erlerine konuyla ilgili olarak 3 Rebiyülevvel 1123 (21 Nisan 1711) tarihinde gönderilmiş olan ferman için bk. BOA.MAD.d.2895.38.

⁶⁵ BOA.MAD.d.2850.46.

⁶⁶ BOA.MAD.d.2925.90.

⁶⁷ Sütun ve serenleri kırıldığı için karaya oturan karavelede bulunan top ve mühimmatın telef olması dolayısıyla bunların denizden çıkarılarak Tersane-i Amire’ye gönderilmesi hakkında Bolu voyvodası Çalikoğlu’na emir verilmesi ile Tersane-i Amire’den adamlar gönderilmesi hakkındaki 10 Recep 1203 (6 Nisan 1789)tarihli istida hakkında bk. BOA.AE.SABH.I.9.807.1.



Yılan Adası'nda karaya çıkmaya muvaffak olmuşlardı. Burada 17 gün kalan denizciler açıktan geçen bir geminin göndermiş olduğu sandal yardımıyla kurtarılmışlardı⁶⁸.

Karadeniz'in olumsuz deniz koşulları dolayısıyla diğer donanma malzemelerinin zarar görmesine neden olan başka gemi kazaları da olmuştu. Örneğin 1739/1740 tarihinde 2 adet kancabaş, 3 adet firkate ve 1 adet ışkampoyeden oluşan bir nakliye filosu içindeki 11 gomina,12 yelken ve diğer malzemelerle birlikte Kırım'da bulunan Balaklava'da batmış ve içinden çıkarılabilen eşyalar Balaklava dizdarı Ali'ye teslim olunmuştur. 1748 tarihinde ise Özi'ye giderken Akkırman Boğazı'nda firkate ve kancabaşlardan oluşan bir filo yine olumsuz hava koşullarının etkisiyle batmış ve mühimmatlarından top ve demir saçmalar gemiden çıkarılarak İstanbul'a nakli nakli gerçekleştirilmiş ancak yelken, tente, gomina, seren ve sütunlar ise mahallinde isteyenlere satılarak elde edilen gelirin İstanbul'a gönderilmesi emredilmiştir⁶⁹.

3.4.3. Reayanın Muhalefeti

Merkezi yönetimin seren ve sütun talebine karşı ocaklık yükümlüsü reayanın direnişi, bu malzemelerin temininde karşılaşılan başka bir sorun kaynağıydı. Bu direnişin kaynağında devletçe seren ve sütun kesip nakleden reayaya teklif edilen miri fiyatın emek ve nakliye maliyetini karşılayamaması nedeniyle insanların kendi zararlarına olacak bu işi yapmak istememesi yatmaktaydı⁷⁰. Devletçe teklif edilen miri fiyatın reaya için cazip olmaktan çıkmasının arka planında ise devletin sınırları dışında gerçekleşen ticari ve iktisadi olayların etkisiyle ortaya çıkan enflasyon, yüksek fiyat artışları, paranın değer kaybı ve nakit para temin etmede yaşanan mali sorunlar yatmaktaydı. Savaş için talep edilen mal ve hizmetlerin piyasa fiyatı 1760-1800 yılları arasında %200 kadar artmasına rağmen seren ve sütun mükelleflerine ödenen ücretin aynı kalması mükellefler üzerindeki vergi yükünün ağırlaşması anlamına gelmekteydi⁷¹. Reayanın buna karşı tepkisi ise gizli ya da açık direniş şeklinde olmaktaydı.11 Ocak 1788 tarihli bir fermanda Alaçam ahalisinin eskiden beri cunda, seren ve sütun kesip nakletmekte iken bu defa "...tereddüd ve muhalefet eyledikleri..." bildirilmektedir. Bu durum karşısında devletçe alınan önlem ise adı geçen malzemelerin fiyatını açık biçimde gösteren defterin Canik muhassılı ile Bafra ve Alaçam kadılarına gönderilmesidir⁷².Bu örnek devletin, reayanın tepkisinin kaynağını öngörülen miri fiyatın reaya tarafından anlaşılmadığı şeklinde okuyarak onu yanlış yorumladığını göstermektedir⁷³. Tersane-i Âmire'nin başka bir elzem malzemesi olan tel konusunda Karahisar-ı Şarki sancağında yer alan Bayramlı kazasındaki tel mükelleflerinin muhalefetine binaen16 Haziran 1780 tarihinde yazılan bir fermanda yer alan "*hiçbir ferdin muhalefeti iktiza etmemekle...*" ifadesi devletin bu konularda kendi üzerine düşen sorumluluğu yerine getirdiğine inandığını göstermektedir⁷⁴. Bu ifade aynı zamanda reayayı bu şekilde davranmaya iten mali, sosyal ve ekonomik değişimi devletin doğru okuyamadığını ve reayanın muhalefeti karşısında şaşırıldığını da göstermektedir.

18.yüzyılda denizci devletler arasındaki rekabetin büyümesi gemilerin inşasında kullanılan hammaddelerin ve bilhassa kerestenin serbest piyasadaki değerini artırmıştır. Bu durum beraberinde tüccarın rençper taifesine yönelmesine ve elindeki kereste, seren ve sütunları piyasa fiyatı üzerinden satın almasına neden olmuştur. Reayadan rençberlik mesleğine mensup olanlar kendilerine devletin ödediğinden daha yüksek

⁶⁸ "...müsaade-i rüzgâr ile Akkırmana takarrub olunduğu hilalde nâgâh mehîbinden vezân olan rîh -i âsîf gittikçe müşted ü müteza'if ve derhal taraf taraf zuhur u hudus iden emvâc-ı mütelâtîme-i ejder peyker dahi bir biriyle saff-keşide i tenazu'u tevakkuf olmağla ol derya-yı nilgünde himâm-ı Firavn-âsâ niçe girdabı bilâ-zâhir ve peyda ve esna-yı mezburda havf-ı tünd-i bad-ı ecel-müsemma ile rûz-ı rûşen-çeşmimizde müşâbih leyle-i zulema olup..." (bk. Subhi Mehmet Efendi, Subhi Tarihi, Hazırlayan: Mesut Aydın, Kitabevi, İstanbul, 2007, s. 740.

⁶⁹ Mehmet Taş, age. , s. 191-192.

⁷⁰ Mehmet Taş, age. , s. 185

⁷¹ Mehmet Genç, Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi, Ötüken Neşriyat, 13. Baskı, İstanbul, 2016, s. 215.

⁷² BOA.MAD.d.2925.92.

⁷³ 18.yüzyılın başlarında görev yapmış devlet adamlarından olan Defterdar Sarı Mehmet Paşa, devlet adamlarına reaya hakkında tavsiyede bulunurken reaya fukarasının kötü uydurma adetlerle canından bezdirilmemesini, vergi veren halkın kalkınmasına önem verilmesini, vergi veren reayanın devlet adamlarının velinimeti olduğunu, reaya defterlerinin divan defterhanesinde saklanıp 30 senede bir tekrar yazımının yapılarak ölü ve hasta olan reayanın vergi yükümlülüğünden çıkarılmasını tavsiye etmekteydi. Ancak ortamın iktisadi ve askeri gerçekleri karşısında bu tavsiyelerin pratik düzeyde tam bir devlet politikası haline dönüşemediğini göstermektedir.(bk. Defterdar Sarı Mehmet Paşa, Devlet Adamlarına Öğütler, Sadeleştiren: Hüseyin Ragıp Uğuralp, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1992, s. 95-96.)

⁷⁴ BOA.MAD.d.4122.60.

ücret teklif eden bu tüccarlara kereste temin etmek cihetine gitmişler bu ise devletin seren ve sütun dâhil keresteye zamanında erişimine zarar vermiştir. 1716/1717 yılında Tersane Emini Mehmet'e gönderilen bir emirde onun vasıtasıyla 280 adet sütun ve 870 adet seren toplanması istenirken geçen sene kesilip de "muhtekir taifesi" eline geçen bu malzemeleri alması emredilmiştir⁷⁵. Sınır ötesi kaçakçılığa da konu olması münasebetiyle kerestenin yurt dışına satılması yasağı 18.yüzyılda da sürmüştür. Ancak denizde ve karada oluşan güvenlik açıklarından istifade eden tüccarlar, Osmanlı donanması için gerekli olan seren, sütun ve keresteleri kaçakçılık yoluyla Avrupa ülkelerine satmaya devam etmişlerdir. Bu kaçakçılık faaliyeti bir yüzyıl öncesinde de aynı şekilde yapılmaktaydı⁷⁶.

Kereste fiyatlarını tüccar gözünde yükselten tek faktör uluslararası rekabet değildi. Bunun dışında İstanbul'da meydana gelen yangınlar sonucu ev inşa etmek ya da yanan evleri tamir etmek isteyen reaya açısından keresteye olan talep büyüyordu⁷⁷. Ayrıca sert geçen kış koşulları aynı şekilde İstanbul'da oduna olan talebi artırıyor bu da amacı kar elde etmek olan tüccarı kereste satın almaya yönlendiriyordu.

Reaya kaynaklı direniş, 18. yüzyılda sadece seren ve sütun mükelleflerine mahsus bir davranış biçimi değildir. Bu durum ham kereste mükelleflerinde de gözlemlenmekteydi. Nisan/Mayıs 1704'te Bolu voyvodasına yazılan bir hükümden anlaşıldığı kadarıyla Bolu sancağındaki kazaların ahalilerine kereste kesmek ve nakletmek için bir ferman çıkarılmıştır. Ancak Taraklıborlu kazası sakinlerinden Bakıroğlu olarak bilinen İbrahim ve Biran Köyü sakinlerinden Naib Mehmet, kazalar ahalisini kışkırtarak kereste kesilmesine muhalefet etmişlerdir. Bunun üzerine bostancıyan-ı hassa hasekilerinden Ahmet ve Hacı Mehmet, Borlu Kasabası'na gelip Naib Mehmet'i yakalamışlar ancak diğer kişi olan Ahmet kaçmıştır. Bu kişilerin yandaşları sorgulandığında: "Biz kereste kat' imedik ve çekmek bilmeziz. " deyince o ve yandaşlarının Samsun Kalesi'ne kalebent olunmaları emredilmiştir. Canik sancağında ise Sinop'ta yapılması emredilen gemiler için kesilen kerestelerin Sinop tersanesine indirilmesi istendiğinde ahali "biz kendir hizmetindeyiz. " diyerek muhalefet etmiştir. Akkoyunlu cemaatinden bazı gruplara mensup kişiler de Birecik İskelesi'ne taşınmaları gereken pirinç ve peksimeti taşımayıp firar etmişlerdir⁷⁸.

Devlet bütün bu sorunlar karşısında önceki yüzyılların refleksiyle mevcut durumu sürdürmekte ısrar eden bir yaklaşım sergilemiştir. Avusturya, Rusya ve Venedik gibi hasımlarıyla sürekli olarak karada ve denizde mücadele etmek zorunda kalışı onun güvenlik odaklı bakış açısını iyice perçinlemiştir. Bu bakış açısıyla seren ve sütun temininde reaya ve kamu görevlilerinden kaynaklanan sorunları polisiye olaylar olarak görerek güvenlik tedbirleriyle kontrol altına alma eğilimi hakim olmuştur. Dolayısıyla devlet, yaşanan sorunları çözmek için güvenlik odaklı tedbirler almaya çalışmıştır. Bu minvalde hapis, sürgün, kalebent veya görevden alma gibi cezai yaptırımlara başvurmuştur⁷⁹. Kamu görevlileri ve reaya yönelik ceza tehdidi ve uyarılarda bulunmuştur. Görevin açık ihmali ise hıyanet olarak nitelendirip ona göre tedbir almıştır. Resmi Osmanlı politikası ile pazar koşullarının dikte ettiği gerçekler arasındaki ayrışma yıllar boyunca artınca seren ve sütun mükellefleri dâhil olmak üzere memurlar, tüccarlar ve yerel görevlilerin İstanbul'dan gelen resmi emirlere yabancılaşması 18.yüzyıl boyunca sürmüş bu durum ise taşrada ayanın işine yaramıştır.

4. SONUÇ

18.yüzyıl kalyonların devridir. Bu yüzyılda kalyonlar Avrupa'da korsanlık faaliyeti, deniz akınları, baskınlar, deniz savaşları, köle ticareti ve ticari ilişkilerin yürütülmesi gibi geniş bir alanda kullanılmıştır.

⁷⁵ "...geçen seneden kat' olunmuş muhtekir taifesi ve gerek rençberân yedinde mevcut bulunan sütun ve sereni mumailiye ahz ve teslim...(12 Recep 1129/22Haziran 1717)" (bk. BOA.MAD.d.3918.50.)

⁷⁶ Tersane baş mimarı Ahmet tarafından 2 Rebiyülevvel 1012 (10 Ağustos 1603) tarihinde padişaha yazılan bir arzda Karadeniz'den kereste ile yüklü olarak İstanbul'a gelen Karamürsel ve kalyonların gemi serenler, gemi direkleri ve gemi tahtaları taşıdığı ancak bunları kafir vilayetlere satmaya gittiklerinden bahsedilmektedir. Padişah bunun üzerine baş mimara şikayete konu olan karamürsel ve kalyonları zapt ederek içindeki malzemelere el koymasını emretmiştir. (bk.BOA.İE.4.301.1.)

⁷⁷ İznikmid ve Düzce kadılarına hitaben Evail Ramazan 1130 (Temmuz/Ağustos 1718) tarihinde yazılan bir hükümden İstanbul'da çıkan yangın nedeniyle İstanbul ahalisinin evlerini ve dükkanlarını yeniden inşa ve tamir etmek istediği zaman tüccar taifesinin yüksek fiyat talep ettiğinden bahsedilmektedir. İstanbul kadısı ve hassa bostancıbaşıdan yangından önce kereste hangi fiyat üzerinden satılıyorsa yine aynı fiyat üzerinden kerestenin sattırılmasının sağlanması istenmiştir. (bk.BOA.A.DVNS.MHM.d.124.50.)

⁷⁸ Mehmet Taş, age., s. 187

⁷⁹ Mehmet Taş, age., s. 194.



Ancak 1770'lerden itibaren Sanayi İnkılabı'yla birlikte gelen buhar gücünün ortaya çıkışı keresteden inşa edilen kalyonların aşamalı olarak yerlerini vapurlara bırakmasına neden olmuştur. Zırhla kaplanan ve buhar gücüyle hareket eden yeni nesil savaş gemileri denizcileri tabiat koşullarına bağlı olmaktan tamamen kurtararak yeni bir dönemin başlamasına neden olmuştur.

Osmanlı Devleti, Akdeniz'in iklim koşullarından kaynaklanan nedenlerle kadırğa türü savaş gemilerini uzun süre kullandıktan sonra askeri zorunlulukların baskısıyla kalyon türü gemileri hızla inşa ederek donanmasına katmaya başlamıştır. Bunun için gerekli olan bütçe gelirleri, kurumlar (liman reisliği ve kereste emniyetinin ihdası gibi) ve görevlileri hızla seferber ederek bu yeni dönemin koşullarına hızla uyum sağlamaya yönelmiştir. Onun Akdeniz ve Ege denizinde Venediklilere karşı 18. yüzyılın ortalarına kadar elde ettiği başarılar bu döneme uyum sağlamayı başardığını göstermektedir.

Donanma gemileri için seren ve sütun temini bu yüzyılda devlet ricali ve tersane emenlerini meşgul eden bir konu olmuştur. Devlet bu malzemeleri genel olarak eski düzenin kuralları çerçevesinde temin etmeye çalışmıştır. İstikrarsız piyasa koşulları ve süre gelen savaşlar nedeniyle reaya ile devlet arasında zaman zaman çatışmalar olsa bile 18.yüzyılın sonlarına kadar mevcut sistemin çalıştığı ve donanma gemilerine iyi ya da kötü ama mutlaka seren ve sütunların temin edildiği anlaşılmaktadır. Bu ağır aksak çalışan temin sistemi sayesinde Osmanlı donanması kendisinden beklenen görevleri ifa ederek hem Osmanlı ordusuna destek sağlamış hem de devletin elinde düşmanı caydıran bir güç olarak varlığını sürdürmüştür.

KAYNAKÇA

a.Başbakanlık Osmanlı Arşivleri

- 1.Maliyeden Müdevver Defterler(MAD.d.): 2485, 2850, 2864, 2895, 2925, 3014, 3165, 3388, 3389, 3918, 4122, 9950, 9989, 10359,
- 2.Cevdet Bahriye Katoloğu(C.BH.): 2, 18, 21, 44, 56, 74, 79, 112,
- 3.Ali Emiri Tasnifi(AE.)
- 3a-Sultan I.Abdülhamit(SABH I): 9, 19, 342
- 3b.Sultan III.Mustafa (SMST III):106
- 3c.Sultan III.Ahmet (SAMD III): 1
- 4.Mühimme defterleri(A.DVNS.MHM.): 24, 113, 124.
- 5.Hattı-ı Hümayun(HAT.): 261

B.Araştırma ve İnceleme Eserler

- AGOSTON, G. , (2011), "Military Transformation İn The Ottoman Empire And Russia 1500- 1800", Kritika:Explorations İn Russian And Eurasian History 12, Spring,
- AHMET Muhtar Paşa, (2019), Bahriyede Zafer Rehberi (Rehber-İ Muzafferiyat-I Bahriyye), Hazırlayan:Ali Fuat Örenç, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2018.
- AYDIN, Y. A., (2011), Sultanın Kalyonları, Küre Yayınları, İstanbul,
- CANDIANI, G., (2018), "A New Battle Fleet:The Evolution Of The Ottoman Sailing Navy 1650-1718, "The Mariner's Mirror 104:1, February ,
- DEFTERDAR Sarı Mehmet Paşa, (1992), Devlet Adamlarına Öğütler, Sadeleştiren:Hüseyin Ragıp Uğuralp, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara,
- GENÇ,M., (2016),Osmanlı İmparatorluğunda Devlet Ve Ekonomi, Ötüken Neşriyat, 13.Baskı, İstanbul,
- GRAFE, R. (2011), "The Strange Tale Of The Decline Of Spanish Shipping", Shipping And Economic Growth (1350-1850), Edit: Richard W.Unger, Leiden-Boston ,
- GÜRÇAY, L. (1962), Gemici Dili, 2.Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul,
- İZZİ Süleyman Efendi, (2019), İzzi Tarihi, Hazırlayan:Ziya Yılmaz, Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları:119, İstanbul,
- KARAYAZGAN, M., (1981), Denizci Sözlüğü, İzmir,



- KATİP Çelebi, (1980), Tufetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar, Cilt 2, Tercüman 1001 Temel Eser 147, İstanbul,
- MUSTAFA Nuri Paşa, (2008), Netayicü'l-Vukuat, Kurumlarıyla Osmanlı Tarihi I-IV, Hazırlayan:Yılmaz Kurt, Birleşik Yayınevi, Ankara,
- PAKALIN, M. Z. (1983,) Osmanlı Tarih Deyimleri Ve Terimleri Sözlüğü, 2.Cilt, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul,
- PANZAC D., (2018), Osmanlı Donanması (1572-1923), Çeviren: Ahmet Maden-Sertaç Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul,
- SUBHİ Mehmet Efendi, (2007), Subhi Tarihi, Hazırlayan:Mesut Aydınar, Kitabevi, İstanbul,
- TAŞ, M., (2019), 18.Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Yelken Ve Yelken Bezi, Basılmamış Doktora Tezi, Kahramanmaraş,
- TAŞ, M., (2019,)18.Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Tersane Emni, International Social Sciences Studies, Vol 5, Issue 31,
- ZAHEDİEH N., (2011),”Productivity İn English Atlantic Shipping İn The Seventeenth Century:Evidence From The Navigation Acts”, Shipping And Economic Growth (1350-1850), Edit: Richard W.Unger, Leiden-Boston,

