



www.turkishstudies.net/history

Turkish Studies - Historical Analysis

eISSN: 2667-5552

Research Article / Araştırma Makalesi



INTERNATIONAL
BALKAN
UNIVERSITY
Sponsored by IBU

18.Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Zift ve Katran Temini

The Supply of Pitch and Tar in the 18th Century Ottoman Navy

Mehmet Taş*

Abstract: The 18th century Ottoman navy was built of timber, like other navies of its contemporaries. One of the work done on ships built using timber is caulking using bitumen and tar. The pitch and tar used in the caulking work increase the resistance of the ship against moisture and heat and thus extend the service life of the ship. These two materials were one of the main materials that ships needed in the 18th century, when states made huge expenses for shipbuilding. The Ottoman State supplied pitch and tar with a unique system. There were accidents in the country that produced tar and tar for the state. The people of these accidents were obliged to produce a certain amount of tar and tar every year and deliver it to the state. If the production here was not sufficient, the state provided it from the merchants operating in the free market. While some of these merchants were domestic, some were foreign. The fee paid for the supply of tar and tar was covered by the tax items allocated by the state for the expenses of the Shipyard-i Amire. It was one of the main materials needed by the Ottoman navy during the period when ships built from bitumen and tar timber were used. These materials used in the caulking of the ships were protecting the wooden parts of the ships against moisture and heat and extending their service life. The amount of consumption of these materials varied according to the type of ships. The use of pitch and tar for galleon was more than the galley. In the 18th century, the state's adoption of the galleon as the main warship increased the need for pitch and tar. The leading places where these materials were supplied were the major settlements of today's North West Anatolia such as Edremit, Biga, Balya, Bayramiç, Ezine and Çan. These accidents were the most important source of pitch and tar in the navy. Other districts of Anatolia such as Samsun, Alaplı, Köyceğiz and Fethiye also provided pitch and tar to the state. Outside of Anatolia, sanjaks and accidents such as Vlorë, Euboea and Lesbos provided these materials to the state. However, the settlements that provided pitch and tar to the state were mostly in Anatolia. The Ottoman navy was self-sufficient in the provision of pitch and tar. The procurement of these materials from abroad was an exceptional procedure applied only if domestic production was not sufficient. This feature has been one of its advantages in the struggle against its rivals. Despite the increasing internal and external problems of the 18th century, the state did not avoid costs due to the vital role played by the navy.

Structured Abstract: The importance of the functions undertaken by the Ottoman navy increased in the 18th century. The military and political rivalry in the Mediterranean and Black Sea was more intense in this century. In the previous century, states such as Russia, Holland, England and France were added alongside Venice and the Spanish, who were the main rivals in the seas. Commercial competition and political competition with these states inspired the Ottoman navy to be more active than in previous centuries. The

* Dr., Öğretmen, Millî Eğitim Bakanlığı, Hatay İl Millî Eğitim Müdürlüğü, Dörtüyl Fen Lisesi.
Ph.D., Teacher, Hatay Provincial Directorate of National Education Dörtüyl Science High School
ORCID 0000-0003-1794-9629
mehmet-tas@msn.com

Cite as/ Atıf: Taş, M. (2020). 18. Yüzyıl Osmanlı donanmasında zift ve katran temini. *Turkish Studies - History*, 15(4), 1225-1242. <https://dx.doi.org/10.47846/TurkishStudies.46839>

Received/Geliş: 10 October/Ekim 2020

Accepted/Kabul: 24 December/Aralık 2020

Copyright © INTAC LTD, Turkey

Checked by plagiarism software

Published/Yayın: 25 December/Aralık 2020

CC BY-NC 4.0

Ottoman navy was the most important instrument that the state could oppose to its rivals in the seas, lakes and rivers. At the beginning of the 18th century, the Ottoman navy passed to the galleon period. Until this period, the galleys, which were the dominant ships of the navy, began to leave their places to the galleons. The transition to the galleon brought new needs and new expenses with it. The fact that the galleon was a larger and wider warship meant that it needed more materials such as timber, sail cloth, hemp, rags, wire, nails, pitch and tar. The technical features of the galleon have also increased the demand for qualified workforce such as carpenter, sailor, caulker, chief, physician and clerk. In this century, the navy supplied both these raw materials and its workforce largely from its own domestic resources. Instead of establishing a new system, the raw material and labor factor was met for most of the 18th century by developing the supply system from previous periods. This allowed the Ottoman navy to be effective against its rivals until the 1770s. Bitumen and tar were one of the main materials the Ottoman navy needed. These materials were used both during the construction and in the caulking of the ships. These materials used in the wooden parts of the ships protected the ship against the corrosive effects of moisture and heat and extended the service life of the ship. There were settlements where tar and tar were provided. These were concentrated in Anatolia. Biga, Çan, Ezine, Balya, Tuzla and Edremit were the most important settlements where pitch and tar were provided. These were concentrated in the Kaz Mountain region in north-western Anatolia. Trees such as fir, pine, spruce and cedar found on this mountain had production materials such as resin and fire, which were necessary to obtain pitch and tar. These accidents were followed by settlements such as Samsun and Alaplı in Northern Anatolia. In South West Anatolia, Fethiye and Köyceğiz provided pitch and tar for the navy. People living in the Kaz Mountain region produced pitch and tar according to the quarry method. In this method, producers make production at a price determined by the state and deliver the materials they produce to the state. On the other hand, they obtained the right to be exempt from some ordinary or extraordinary taxes. Materials such as timber, sail cloth, rope, wire and nails, which were the other necessities of the navy, were also provided by this method. However, in case of extraordinary need, the method of purchasing was applied from the merchant operating in the market. The price valid in the quarry method was the price determined by the state. This price was not a price on which the parties mutually agreed. It was a fixed price determined by the state based on its public powers. It did not change according to the location. It was determined to meet the minimum production costs. Due to its nature, it did not take into account either the type of labor or geographical differences. Therefore, it caused the producers to suffer. Because of the economic conditions of the 18th century, high inflation, depreciation of money and rapid price increases reduced the real value of the price offered to producers by the state. The state met the costs of the large amounts of tar and tar purchases by using the central public revenues. At the beginning of these revenues were capitation, customs, avarız and mukataa revenues. Tax revenues of different states, sanjaks and accidents were allocated to the “Tersane-i Amire” and it was ensured to undertake these expenses. Despite the occasional problems, the state managed to meet the pitch and tar needs of the navy throughout the 18th century.

Keywords: History, 18th century, Ottoman navy, pitch and tar, galleon.

Öz: 18.yüzyıl Osmanlı donanması, çağdaşı olan diğer donanmalar gibi keresteden inşa edilmekteydi. Kereste kullanılarak inşa edilen gemilerde yapılan işlerden bir tanesi zift ve katran kullanılarak yapılan kalafatlama işidir. Kalafatlama işinde kullanılan zift ve katran geminin nem ve sıcağa karşı direncini artırmakta ve dolayısıyla geminin kullanım süresini uzatmaktadır. Devletlerin gemi inşası için büyük masraflar yaptığı 18.yüzyılda bu iki malzeme gemilerin ihtiyaç duymuş olduğu ana malzemelerden birisiydi. Osmanlı Devleti zift ve katranı kendine özgü bir sistemle temin etmekteydi. Ülkede zift ve katranı devlet için üreten kazalar bulunmaktaydı. Bu kazaların halkı her sene belli bir miktar zift ve katranı üretip devlete teslim etmekle yükümlüydü. Burada yapılan üretim yeterli olmazsa devlet bunu serbest piyasada faaliyet gösteren tüccardan temin etmekteydi. Bu tüccarların bir kısmı yerli iken bir kısmı yabancıydı. Zift ve katranın temini için ödenen ücret devletin Tersane-i Amire masrafları için tahsis etmiş olduğu vergi kalemlerinden karşılanıyordu. Zift ve katran kerestesinden inşa edilen gemilerin kullanıldığı dönemde Osmanlı donanmasının ihtiyaç duyduğu ana malzemelerden biriydi. Gemilerin kalafatlamasında kullanılan bu malzemeler gemilerin ahşap kısımlarını nem ve ısıya karşı koruyarak hizmet ömürlerini uzatıyordu. Bu malzemelerin tüketim miktarı gemilerin türüne göre değişiyordu. Kalyon için zift ve katran kullanımı kadırgadan daha fazlaydı. 18. yüzyılda, devletin ana savaş gemisi olarak kalyonu benimsemesi, zift ve katran ihtiyacını artırdı. Bu malzemelerin temin edildiği başlıca yerler, Edremit, Biga, Balya, Bayramiç, Ezine ve Çan gibi bugünkü Kuzey Batı Anadolu'nun önemli yerleşimleridir. Bu kazalar, donanmadaki en önemli zift ve katran kaynağıydı. Anadolu'nun Samsun, Alaplı, Köyceğiz ve Fethiye gibi diğer ilçeleri de devlete zift ve katran sağladı. Anadolu dışında Avlonya,

Eğriboz ve Midilli gibi sancaklar ve kazalar bu malzemeleri devlete temin etti. Ancak devlete zift ve katran sağlayan yerleşim yerleri daha çok Anadolu'da bulunuyordu. Osmanlı donanması, zift ve katran temininde kendi kendine yeten bir donanmaydı. Yurt dışından bu malzemelerin temini ancak yerli üretimin yeterli gelmemesi halinde başvuru istisnai bir usuldü. Bu özelliği rakiplerine karşı mücadelesinde onun avantajlarından birisi olmuştur.18.yüzyılın artan iç ve dış sorunlarına rağmen donanmanın oynadığı hayati role binaen devlet bu konuda masraftan kaçınmamıştır.

Anahtar Kelimeler: Tarih, 18.yüzyıl, Osmanlı donanması, zift ve katran, kalyon.

Giriş

Donanma tarihi konusunda yapılan çalışmaların yoğunlaştığı alanlardan birisi, gemilerin inşa ve donatılması konusudur. Bu konu ülkemizde yaygınlaşarak araştırmacıların ilgisini çekmektedir. Bu minvalde gemilerin inşa biçimi, inşa malzemeleri, bu malzemelerin temin şekli, yapılan masraflar, gemilerde kullanılan bu malzemelerin gemilerin performansına etkisi gibi konular başlıca üzerinde yoğunlaşılacak konuları oluşturmaktadır. Kişi ve olay odaklı bakış açısı yerini günümüzde ayrıntı ve sistem odaklı daha geniş bir bakış açısına bırakmaktadır.

Bu yeni bakış açısının örneklerini bazı yazarların eserlerinde görmek mümkündür. Özellikle İdris Bostan ile onun öğrencileri olan Yusuf Alperen Aydın, Ali Fuat Örenç ve Tuncay Zorlu gibi bilim insanları, bu alanda birçok değerli çalışmaya imza atmışlardır. İdris Bostan'ın "*Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları, Teşkilat, Gemiler*" isimli eseri Osmanlı donanmasının kuruluşu, gemi türleri, politikaları ve gemi isimleri hakkında belgelere dayalı olarak geniş bilgiler vermektedir. Aynı yazarın "*Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire*" isimli eseri ise Tersane-i Amire'nin kuruluşu ve çalışanları ile gemi inşa malzemeleri hakkında yine belgelere dayalı olarak nitelikli bilgiler vermektedir. Yusuf Alperen Aydın isimli yazar ise "*Sultanın Kalyonları: Osmanlı Donanması'nın Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*" isimli başvuru eseri ise, kalyonlar hakkında bilgiler verirken kereste ve temini meselesine de ayrıntılı biçimde yer vermektedir.

Çalışmaların donanma inşasına yoğunlaşması, meselenin daha sağlıklı anlaşılmasını sağlayacak olan önemli bir aşamadır. Çünkü bu şekilde meselenin bir tarafı olan devlet yanında halkın da rolü ön plana çıkmaktadır. Dolayısıyla çalışmaların muhteviyatı demokratikleşmektedir. Esasında reaya olarak isimlendirilen halk; kereste, yelken bezi, kendir, urgan, tel ve çivi konusunda gerek emek gerekse de vergi dolayısıyla meselenin asıl yükünü çeken ancak araştırmalarda çoğunlukla arka planda kalan unsurdur. Bu unsur vasıtasıyla bahsedilen malzemeler kullanıma hazır gelerek tersanelerdeki yerini almıştır. Yukarıdaki malzemelere ilave olarak reayanın temin etmiş malzemelerden bir tanesi de zift ve katrandır.

Terim ve Önemi

Denizcilikte kullanılan zift maddesi, yalnız olarak ya da içine reçine ve katran katılmak suretiyle büyük kazanlarda kaynatıldıktan sonra gemi kalafatlama işinde kullanılan bir maddedir. (Nutki, 2011, s. 320) Katran ise çam ağacından ve maden kömürlerinden elde edilen esnek bir madde olup, gemilerin sabit armalarıyla karina olarak isimlendirilen su seviyesinin altındaki dış yüzeyi sudan korumak için kullanılmaktadır (Gürçay,1962, s. 239.). Bu iki maddenin de gemicilikte kullanılmasının asıl sebebi bunların gemilerin ahşap malzemelerini su ve nemin olumsuz etkilerine karşı uzun süre koruyabilmesidir. Sedir (katran) ağacından elde edildiği için halk arasında ismi katran olarak da yaygınlaşan katran maddesi, rengi dolayısıyla "*kara hekim*" adıyla hem halk hekimliğinde hem de hayvancılıkta eski çağlardan beri Anadolu'da bilinmekte ve kullanılmaktadır. Örneğin halk hekimliğinde astım, üst solunum yolları hastalıkları, ülser ve sivilce gibi rahatsızlıkların tedavisinde kullanılırken hayvancılıkta dış parazitleri temizlemek, şap hastalığı, boynuz kırıkları ve ayak hastalıklarının tedavisinde kullanılmaktadır (Avcı&Özen, 2016, s.40.).

Osmanlı donanmasında bu malzemeler; “...kalyonların âlâtlarını i’mal için...¹,” “... Tersane’de bina olunan miri kalyon ve makaralar için...²” “...gomina³ ve palamar⁴ vesair enva’i âlât i’malî...⁵” “...ve cümlesi kalafatlanmaya muhtaç...⁶” olduğu şeklindeki ifadelerden anlaşıldığı üzere gemilerin kalafat ve donatımı için kullanılmaktaydı. 18. yüzyılda kalyon dönemine geçişin bir sonucu olarak birçok tersanede inşa edilen çok sayıda kalyon için bu malzemelere ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu ihtiyaç sebebiyle zift ve katran, devletçe teminine önem verilen bir malzemeydi. Bu önem, çeşitli ferman ve hükümlerde geçen “...ve katran, Donanma-yı Hümayun kalyonlarının a’zam levazımından olub...⁷”, “...zıkr olunan zift ve katran gerek müceddeden inşa olunan ve gerek mânde ve seferber olan Donanma-yı Hümayunum kalyonlarının a’zam lazımesinden olub...⁸” “...iktiza iden mühimmatından cümlesinin a’zam lazımesinden olan zift ve katranın...⁹” “...zift ve katran mubaya’ası tekmiil olmadıkça muhtekir ve tüccar taifesine bir kantar zift ve katran fûruht ettirilmeyüb...¹⁰” sözcükleriyle ifade edilmiştir. Öneme binaen daha 1580/1581 yılında zift ve katranın yabancı ülke tüccarlarına satılarak ihraç edilmesi yasaklanmıştı¹¹.

Osmanlı donanmasında kullanılan katran, sedir ağacından ziyade çam ağacından elde edilmekteydi. Kömürden elde edilen madeni katran da kullanılmaktaysa da Süleyman Nutki’nin de belirttiği üzere bitkisel kökenli katran, geminin kereste aksamalarını daha iyi muhafaza etmekteydi (Nutki, 2011). Madenden elde edilen katrana, “Efrenc” adı verilmekteydi. Ayrıca yer altından (*zîr-i zemin*) çıkan bir katran türü daha vardı ki İstanbul’a gelen bu katran, genelde Eflak’tan gelmekteydi. Eflak’tan gelen bu katran, Tersane-i Âmire’de gomina ve palamar imalatında kullanılmaktaydı (BOA.C.BH.94.4534.1.1.). Bu özel kullanım sahasının dışında bu iki malzeme, iskarmoz adı verilen geminin omurgasını oluşturan iri ağaçlar ile çivi başlarını kalafatlamak için de kullanılmaktaydı (BOA.C.BH.211.9866.1.1.). Şüphesiz, farklı kazalardan temin edilen zift ve katran, sadece donanma gemilerinin kalafatlanmasında kullanılmıyordu. Başka kullanım yerleri de vardı. Örneğin top imalatında topların kundakları için de katran kullanılmaktaydı. Bu malzemeler top kundaklarını güneş ve suyun yıpratıcı etkisine karşı korumaktaydı. 1774 yılında Hasköy kârhanesinde Fransız danışman Baron de Tott tarafından dökülecek toplar için 5 kantar (282 kg) zift ve 2 kantar (112,8 kg) katranın Tersane-i Âmire’den gönderilmesi emredilmişti (BOA.MAD.d.10391.88.). İbrail kalesinde mevcut bulunan topların kundaklarını sıcak, kar, yağmur ve nemden korumak için 1817/1818 yılında 1250 vukıyye (1602,5 kg) katran talep edilmesi, katranın İstanbul dışında da aynı amaçla kullanıldığını göstermektedir (BOA.C.AS.2221.9395.1.1.). Osmanlı hanedanına hizmet veren ve Eminönü İskeleyi’nde bulunan âşiyân-ı hassa kayıklarının senede iki defa kalafatlanması işinde yine Tersane-i Âmire’den gönderilen zift ve katran kullanılmaktaydı (BOA.MAD.d.10356.55.).

Daha sınırlı bir ifadeyle, zift ve katran, gemilerin kalafatlanması sırasında yapılan yağlamada kullanılmaktaydı. Yağlamada bu iki malzemenin dışında üstüpü, don yağı ve zeytinyağı gibi malzemeler de kullanılmaktaydı. Usul olarak kalyonlar, senede iki defa yağlanmaktaydı

¹ BOA.MAD.d.3014.75.

² BOA.A.DVNS.MHM.d.103.11.

³ Gomina gemi demirlerinin atılıp bağlandığı zincirlerdir. (bk. Lütfi Gürçay, Gemici Dili, 2. Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1962, s. 185.)

⁴ Palamar bir gemiyi iskele ya da rıhtım gibi yerlere bağlamak için kullanılan kalın halatlara denmektedir. (bk. Lütfi Gürçay, age. , s. 314.)

⁵ BOA.C.BH.94.4534.1.1.

⁶ BOA.C.BH.70.3311.3.1.

⁷ BOA.MAD.d.3869.10.

⁸ BOA.AE.SMHD.I.134.9916.1.1.

⁹ BOA.MAD.d.9950.30.

¹⁰ BOA.AE.SABH.I.228.15105.1.

¹¹ “Rumeli yalılarında vaki olan beylere ve kadırlara hüküm ki. Hâlâ taht-ı hükümetinizde bazı kimesneler küffar-ı haksar gemilerine gön ve balmumu ve don yağı ve meşin ve sahtiyân ve yapağı ve penbe ve zift ve tereke vesair memnu âlât-ı meta’ı verdikleri istima’ olunmağın...” (9 Muharrem 988/25 Şubat 1580) (BOA.A.DVNS.MHM.39.97.)

(BOA.MAD.d.7915.8.). Yağlanan gemiler denizde yağlanmayan gemilere kıyasla daha hızlı yol almaktaydı. Gemilerin kullanmış olduğu katran ve zift miktarı ise bunların türlerine göre değişmekteydi. Örneğin bir kadirga için 3 kantar (169,2 kg) katran sarf edilirken, kapudane sınıfı bir kalyona 192 kantar (10,830 kg) katran sarf edilmekteydi (Bostan; 2003, s.130.). Zift olarak ise bir kadirga için 20 kantar (1128 kg) zift kullanılırken bir kapudâne-i hümayun kalyonu için 128,5 kantar (7220 kg) zift kullanılmaktaydı. Yağlama işlemi sırasında bir kalyeteye 5 kantar (282 kg) zift verilirken bir fırkateye 3 kantar (169,2 kg) zift verilmekteydi (Bostan, 2003, s.132.).

Zift ve katran, yanıcı maddeler olmaları nedeniyle ateşe karşı duyarlılık gerektiren maddelerdir. Çünkü kimyasal özellikleri nedeniyle bu maddelerin gemide kullanılmış olduğu yerler, en ufak bir kıvılcımda kolayca alev almakta bu ise rüzgârın da etkisiyle bir geminin hatta bütün bir filonun yok olmasına neden olabilmektedir. 1770 Çeşme Baskını'ndan önce Cezayirli Hasan Bey'in (Cezayirli Gazi Hasan Paşa) kalyonu ile Aleksî Orlov'un kalyonu çarpıştığında gemilerden birinde yangın çıkmış ve bu iki geminin de yanarak yok olmasıyla sonuçlanmıştı. Bu olaydan sonra Osmanlı donanması, Çeşme Limanı'na sığındığında Ruslar bu defa ateş gemilerini limanın içine sokarak Osmanlı gemilerini tutuşturmuşlar, ardından esen rüzgâr ve gemilerin birbirine yakın olması nedeniyle Osmanlı donanmasının büyük bir kısmını yakmışlardı (Mustafa Nuri Paşa, 2008, s. 342.). Onların başvurmuş olduğu bu tekniğin, kendi gemileri de dâhil olmak üzere zift, katran, reçine ve üstüğü gibi ateşe karşı doğal olarak dayanıksız kalafat malzemeleri ile kalafatlanmış olan Osmanlı gemileri karşısında etkili olması mukarrerdir. Osmanlı donanmasının 1770'te Çeşme Limanı'nda imha edilmesi, Karadeniz ve Akdeniz'i Rus varlığı karşısında savunmasız bırakınca Osmanlı Devleti, ağır hükümler içeren ve önemli toprak kayıpları ile sonuçlanan 1774 Küçük Kaynarca Anlaşması'nı imzalamak zorunda kalmıştı.

Zift ve katranın temin edildiği yerler, Anadolu'da yoğunlaşmıştı. Özellikle Çanakkale, Bursa ve Balıkesir şehirlerinde bulunan Balya¹², Biga, Bayramiç, İne¹³, Ezine, Edremit, Çan, Lapseki (BOA.MAD.d.10310.45.) ve Tuzla kazalarının adı bu konuda ön plana çıkmıştı. Bu kazalarda yaşayan vergi mükellefleri, ocaklık olarak her sene 3,000 kantar (169,224 kg) katran ve 3,000 kantar (169,224 kg) zift hazırlayıp devlete teslim etmekle yükümlüydü¹⁴. Bu kazalar meşe, kestane, köknar, çam, kızılâğaç ve kocayemiş ağaçlarının sıkça bulunduğu Kaz Dağı ve havalisinde bulunan yerleşim yerleri olup coğrafi olarak Gelibolu, Gemlik, İznikmid ve İstanbul gibi tersanelerin bulunduğu şehirlere yakın olan yerleşim yerleridir. Kaz Dağı'nda bulunan ağaç çeşitliliği bu kazalarda yaşayan insanlara, hem çam ve sedir gibi katran veren ağaçlara erişim imkânı hem de katranı kaynatıp yoğunlaştırmayı sağlayan ocaklarda kullanılan oduna sahip olma imkânı vermekteydi. 19. yüzyılda bölgeye gelen seyyahların buradaki ormanların birçoğunu yanmış halde görmelerinin sebebi buydu (Kurt, 2014, s. 87.). Osmanlı donanması için en fazla zift ve katran, bu yerleşim yerlerinden sağlanmaktaydı. Burasının hem zengin bir orman varlığına sahip oluşu hem de deniz yoluyla kolayca İstanbul'a ulaşım imkânına sahip bulunuşu, bu kazaların ön plana çıkmasına neden olmuştu. Domaniç kazasının dağlarında yetişen çam ağaçlarından elde edilen katran, Gemlik tersanesinde inşa edilen gemiler için kullanılmaktaydı¹⁵.

¹² Bahar başında sefere çıkacak olan donanma kalyonlarının donatımı için 3,000 kantar zift ve 3,000 kantar katranın Bayramiç, Ezine, Balya, Edremit ve Tuzla'dan temin edilmesi hakkındaki ferman için bk. BOA MAD.d.2844.54.

¹³ Midilli kalesi dizdarına Evasıt Şaban 1121 (Ekim/Kasım 1709) tarihinde yazılan bir hükümden İne ve Tuzla kazalarından zift ve katranın satın alınmasına rağmen Edremit kazasından bazı kimselerin katran temin edilmesine engel oldukları için bunları Midilli kalesine kalebent edilmeleri emredilmektedir. (bk. BOA.A. DVNS.MHM.d.116.120.)

¹⁴ Biga, Bayramiç, Tuzla, Edremit, Ezine kazalarının kadıları, naipleri, yeniçeri serdarları, vilayet ayanları ve iş erleri ile Tersane emini tarafından mübaşir tayin olunan kişiye hitaben adı geçen yerlerden 3,000 kantar katran ve 3,000 kantar zift temini için 14 Safer 1188 (26 Nisan 1774) tarihinde gönderilmiş olan ferman için bk. BOA.AE.SABH.I.312.21.9.1.

¹⁵ İnegöl kadısı ve İnegöl ayanı Numan Beye 7 Şevval 1206 (29 Mayıs 1792) tarihinde konuyla ilgili olarak yazılan hüküm için bk. BOA.C.BH.32.1515.1.1.

Batı Karadeniz’de yer alan Ereğli, Alaplı, Hoşalay ve Azdavay kazaları bu bölgede katran temin edilen diğer yerleşim yerleriydi¹⁶. Bu kazalara, Kaz Dağı havalisinden temin edilen katran ve ziftin yeterli olmadığı durumlarda başvurulduğu anlaşılmaktadır. 28 Aralık 1769 tarihinde bu kazaların kadı ve naiplerine yazılan bir fermanndan anlaşıldığı kadar gerek Karadeniz gerek Akdeniz ve gerekse ince donanma gemileri olsun toplam 160 kadar geminin donatılması için 3,000 kantar (169,224 kg) zift ve 5,000 (282,040 kg) kantar katrana ihtiyaç duyulması üzerine bu kazalardan 1,000 kantar (56,408 kg) zift ile 1,100 (62,048 kg) kantar katranın satın alınmasına karar verilmiş ve bu iş için 2,100 kuruşun sarf edilmesi emredilmiştir (BOA.C.BH.12.596.1.).

Batı Anadolu’da yer alan Menteşe sancağı, katran ve zift temin edilen başka bir yerleşim yeriydi. 1769/1770 yılında Menteşe sancağından 400 kantar (22,563 kg) zift ve 1,300 (73,330 kg) kantar katran temin edilmişti (BOA.C.BH.12.596.1.). Menteşe sancağına bağlı Mekri (Fethiye) ve Köyceğiz kazaları ile Karaağaç¹⁷ Tersane-i Âmire’ye zift ve katran sağlayan yerlerin başında gelmekteydi¹⁸. Batı Karadeniz’de Karamürsel¹⁹, Ereğli²⁰, Düzce ile Bolu nahiyesine bağlı Mengen ve Devrek kazaları, Orta Karadeniz’de Sinop, Alaçam ve Samsun²¹ kazaları, Doğu Karadeniz’de ise Trabzon eyaleti, Anadolu’da zift ve katran sağlanan diğer yerlerin başında gelmekteydi²². Trabzon eyaletinden sağlanan zift ve katran, Sinop tersanesinde inşa edilen kalyonlarda kullanılmaktaydı.

Anadolu’daki bu yerleşim yerlerinden başka Rumeli’de yer alan Avlonya sancağı, 16. ve 17. yüzyılda olduğu gibi 18. yüzyılda da Tersane-i Âmire’ye zift sağlamaktaydı²³. Burası Adriyatik denizi üzerinden Batı’ya bakan yüzüyle Avrupalı tüccarların da uğrak noktalarından birisiydi. Venedik başta olmak üzere birçok ülkenin tüccarı buraya gelerek ticari faaliyette bulunmaktaydı. Ege denizine komşu Eğriboz sancağı, katran ve zift temin edilen Rumeli’deki diğer bir yerleşim yeriydi²⁴. Buradan reçine de temin edilmekteydi²⁵. 1814/1815 yılında bile buradan 1,496 kantar (84,386 kg) katran temin edilmişti (BOA.C.BH.80.3804.1.).

Ege denizinde yer alan Midilli ve Rodos adası, 17. yüzyılda olduğu gibi 18. yüzyılda da zift ve katran temin edilen iki adaydı (Bostan, 2003:131). 1769/1770 yılında Midilli’den 600 kantar (33,844 kg) zift ve 1,500 kantar (84,612 kg) katran temin edilirken Rodos adasından 1,000 kantar

¹⁶ Hoşalay kadısı ve Samsun kalesi dizdarına Evahir Rebiyülevvel 1117 (Haziran/ Temmuz 1705) tarihinde yazılan bir hükümde Tersane-i Âmire için bu kazalardan satın alınması emredilen katrana bazı kimselerin muhalefet ettiklerinden bahsedilmektedir. (bk. BOA.A.DVNS.MHM.d.114.1.290)

¹⁷ BOA.MAD.d.10359.50.

¹⁸ Rodos kadı ve naiplerine 29 Recep 1201(17 Mayıs 1787) tarihinde yazılan bir hükümde Eğriboz ve Kaz Dağı havalisinden katran gelmemesi nedeniyle Mekri ve Köyceğiz’den sefer rayıcıyla katran satın alarak İstanbul’a göndermeleri emredilmiştir. (bk. BOA.C.AS.1165.51851.1.)

¹⁹ Karamürsel naibine Evail Ramazan 1106 (Nisan/Mayıs 1695) tarihinde yazılan bir hükümde donanma kalyonları için ziyade zift ve katrana ihtiyaç duyulduğu ve ne miktar zift ve katran bulunursa ücreti tersane emini tarafından ödenmek üzere gemilere yüklenerek Tersane-i Âmire’ye gönderilmesi emredilmektedir. (bk. BOA A.DVNS.MHM.103.49.)

²⁰ Ereğli kadısına ve ayanına Evasıt Şaban 1106 da (Mart/Nisan 1695) yazılan bir hükümde kazada ne kadar zift ve katran bulunursa bir gün evvel gemiye yüklenerek Tersane-i Âmire’ye gönderilmesi istenmektedir. “*ne kadar*” ifadesi ihtiyacın ivedilik ve aciliyetini yansıtmaktadır. (bk. BOA.A .DVNS.MHM.103.47)

²¹ 1108 (1696/1697) yılında Sinop, Alaçam ve Samsun kazalarından 2,000 kantar katranın satın alınması emredilmiştir. (bk. BOA.AE.SMST.II.123.13563 .1.)

²² Kapıcı başı Saatçipaşazade Mustafa Beye Sinop iskelesinde inşa edilen 2 adet kalyon için ihtiyaç duyulan zift ve katranın 13 Zilkade 1151 (22 Şubat 1739) tarihinde Trabzon ve havalisinden temin edilmesi emredilmiştir. (bk. BOA.MAD.d.3864.57.)

²³ Cezayir beylerbeyine hüküm ki. Gemiler için zift lazım olmağın buyurdum ki sütte-i saadetime gelmeli oldukça Avlonya’dan gemilere vâfir zift tahmil edip getiresin. ” (26 Zilkade 966/30 Ağustos 1559) bk. BOA A.DVNS.MHM.d.3.55.

²⁴ Her sene buradan 3,000 kantar katran temin edilmekteydi 21 Cemaziyülevvel 1215 (10 Ekim 1800) tarihinde buradan beher kantarı 80 akçeye 750 kantar katran temin edilmiş olduğuna dair ilmühaber için bk BOA.AE.SSLM.III.38.2179.1.

²⁵ Tersane-i Âmire’de inşa olunan kalyonlar için 1199 (1784/1785)ve 1200 (1785/1786)yıllarını kapsayan 2 yıllık süre için Eğriboz’dan 6,000 kantar reçine temin edilmişti. (bk. BOA.MAD.d.10410.73.)

(56,408 kg) zift ve 1,100 kantar (62,048 kg) katran temin edilmişti²⁶. Bütün bu yerleşim yerleri göz önünde bulundurulduğunda zift ve katran temini konusunda devletin en çok bağlı olduğu yerin Anadolu olduğu anlaşılacaktır. Anadolu'daki birçok yerleşim yeri, bütün 18. yüzyıl boyunca sadece zift ve katran değil kereste, yelken bezi, urgan, kendir, tel ve çivi gibi donanma açısından hayati öneme sahip malzemeleri büyük ölçüde sağlamıştır. 17. yüzyılda İngiliz elçilik kâtibi olarak İstanbul'da bulunan Ricaut, 1686 yılında basılan "*Türklerin Siyasi Düsturları*" isimli eserinde; "*Türklerin donanma yapmak için her türlü malzemeye sahip oldukları düşünülünce neden denizde zayıf kaldıklarını bulmak zordur*" der (Ricaut, 1980, s. 328.). Yazar, Osmanlı donanmasının özelliklerini anlattıktan sonra; "...çünkü günün birinde denizde de güçlü olmayı akıllarına koyarlarsa ve gerektiği gibi çalışırlarsa bütün cihanın önlerinde eğileceğinden şüphe etmem." diyerek önemli bir tespitte bulunur (Ricaut, 1980, s. 331.).

Osmanlı Devleti'nin batıda, kuzeyde ve doğuda toprak kaybettiği 18. yüzyılda rahatça iddia edilebilir ki Osmanlı donanmasının lojistik ve hammadde kaynakları açısından ana dayanak noktası Anadolu'dur. Devletin İstanbul ve Sinop gibi büyük tersaneleri buradadır. Donanmanın savaşçı unsurları büyük ölçüde Anadolu'dan karşılanmakta ve insan ve malzeme unsuru yönünden burası vasıtasıyla ikmal edilmektedir. Bu durumun bir nedeni Anadolu'nun zengin hammadde kaynaklarına sahip olması ise bir nedeni de nüfusunun büyük bir kısmı Türk olan ve devletin kurulup gelişmiş olduğu bu coğrafyanın devlet açısından arz etmiş olduğu önemdir. Devlet donanmasının temellerini her bakımdan güvenip yaslanabileceği devletin asli kurucu unsuru olan Türk unsuruna dayandırmak istemiştir.

Temin Usulü

Usul, bir işin yapılmasında izlenecek yol demektir. Zift ve katran temininde bu usul herkesi bağlayan bir takım kural ve ilkelerden oluşmaktaydı. Bu ilke ve kurallar bu işe memur kılınmış yetkili kişiler ile reayayı içine almaktaydı. Bu işe memur kılınmış kişilerin başında tersane emini ve onun görevlendirmiş olduğu mübaşir ile kadılar, naipler, kethüda yerleri, yeniçeri serdarları ve iş erleri gelmekteydi. Reaya ise zift katran imal eden yerleşik ve konargöçer insanları kapsamaktaydı. Devletin temin hususunda reayadan beklediği sorumluluk, öncelikle satın alınacak olan zift ve katranın gayet temiz ve kaliteli olmasıydı. Temiz olması bu malzemelerin yabancı maddelerden arındırılmış olmasını ifade ederken kaliteli olması bunların kullanım amacına uygun nitelikte olmasını ifade etmekteydi. "*gayet pâk ve â'lâ*" sözcükleriyle ifade edilen bu hususa, 18. yüzyılın ortalarından sonraki yazışmalarda özellikle değinilmesi reaya tarafından özensiz ve kalitesi düşük zift ve katranın devlete teslim edildiği ihtimalini akla getirmektedir²⁷. Reayadan beklenen diğer bir sorumluluk ise bu malzemeleri "*tamâmen ve kâmil*" teslim etmeleri idi. Bu husus zift ve katranın devletçe talep edilen miktarı tam manasıyla karşılayacak biçimde teslim edilmesini kapsamaktaydı²⁸. Kamu görevlilerini bağlayan sorumluluklar ise gönderilen fermana göre hareket etmeleri²⁹, hızlı biçimde bu malzemeleri temin ve tekmil etmeleri³⁰, ocaklık bölgelerinde *fiyat-ı sabıka* üzere³¹ reayaya ücreti tam³², peşin ve nakit olarak ödemeleri³³, bir ferdin bir akçe dahi olsa

²⁶ Anadolu'ya coğrafi olarak yakın bir mevkide bulunan Rodos adasından Muharrem 976 (Ekim/Kasım 1558) tarihinde 200 kantar zift ve 100 kantar katran temin edilmesi emredilmişti. (bk. BOA.A.DVNS.MHM. d. 7.306.)

²⁷ Bayramiç, Kaz Dağı, Edremit, Biga, Çan ve Balya kazalarından 1173 (1759/1760) senesi için talep edilen toplam 6,000 kantar zift ve katran için bunların gayet pâk ve â'lâsından olmasını talep eden 19 Şevval 1172 (15 Haziran 1759) tarihli arz için bk. BOA.C.BH.19.917.1.2.

²⁸ Tersane emini Mustafa tarafından mübaşir olarak tayin olunan kişiye ve Kaz Dağı havalisinde bulunan kazaların kadılarına hitaben 14 Safer 1188 (26 Nisan 1774) tarihinde gönderilen hükümda bu kazalardan toplanacak olan 3,000 kantar zift ve 3,000 kantar katranın "*tamâmen ve kâmil*" toplanması emredilmekteydi. bk. BOA.AE.SABH.I.312.21009.1.1.

²⁹ BOA.C.BH.70.3303. 1.1.

³⁰ BOA.C.BH.86.4132. 1.1.

³¹ BOA. AE.SABH.I.312.21009.001.

³² BOA.A.DVNS.MHM.d.152.129.

³³ BOA.AE.SABH.I.228.15105.1.

hakkını gasp etmekten kaçınmaları³⁴, işi zamanında yapmaları ve işin gecikmesine sebep olmamaları³⁵, satın alma konusunda kimseye muhalefet ettirmemeleri ve muhalefet edeni olursa isim ve resimleriyle İstanbul'a bildirmeleri, talep edilen miktarda zift ve katran temin edilmeden tüccar ya da karaborsacıya zift ve katran sattırmamaları³⁶, teslim aldıkları zift ve katranı gemilere yükleyerek İstanbul'a göndermeleri³⁷ idi.

Zift ve katranın temininde başvuru en yaygın usul ocaklık usulüydü. Bunu yerli ve yabancı tüccardan satın alma usulü izliyordu. Ocaklık tabiri, Tersane-i Âmire masraflarına karşılık olarak tahsis olunan aşar veya örfi hasılat yerine kullanılan bir tabirdi. Ocaklık usulünde devletin bazı kazaları ocaklık olarak tayin edilerek donanma ve tersanenin ihtiyaç duymuş olduğu kereste, yelken bezi, sütun, seren, tel, çivi ve üstüğü gibi malzemeleri devletçe belirlenmiş bir fiyat düzeyinden karşılanmaya çalışılmaktadır. Buna karşılık ocaklık olarak tayin edilen kazalarda yaşayanlar bütün vergilerden veya avarız türü vergilerden muaf tutulmuşlar, buna karşılık onlar da donanma için gerekli malzemeyi hazırlamışlar ve tersane eminine teslim etmişlerdir. Bu sisteme tersane ocaklığı adı verilmiştir (Taş, 2019, s. 139-140.).

Zift ve katran sağlama konusunda ocaklık tayin edilen kazaların yoğun olarak bulunduğu yer Kaz Dağı ve çevresiydi. Burada bulunan Edremit, Bayramiç, İne, Çan, Balya Biga, Ezine ve Tuzla isimli kazalar her sene 3,000 kantar (169,224 kg) zift ve 3,000 kantar (169,224 kg) katranı Tersane-i Âmire'ye teslim etmekle yükümlüydü. Bu miktar tek bir kazadan değil bu sayılan kazaların genel olarak sağlamaları gereken miktarı ifade etmekteydi. Yaklaşık olarak 6,000 kantarı (338,448 kg) bulan bu miktar zift ve katranın tek bir kazadan karşılanması mümkün olmadığı için farklı kazalar arasında taksim edilmekteydi. Bu bölgede bulunan Boğazhisarı kazasında da katran üretilmekteydi. Ancak bu katran, İstabl-ı Âmire voyvodalarının katran ocaklığı olarak tayin edilmişti (BOA.AE.SSÜL.II.32.3183.1.1.). 1770/1771 yılında yayınlanan bir fermanla bu kazalardan toplanan zift ve katran kastedilerek; "*ber vech-i ocaklık*" ve "*...ocaklık-ı mezbur tekmil olmadıkça*" ifadesi, burada geçerli olan ocaklık usulünü teyid etmektedir (BOA.C.BH.127.6154.1.1.). Bu bölge ve etrafındaki kazalarda yaşayan reayanın bir kısmının zift ve katranı ocaklık olarak üretirken bir kısmının da yelken bezi ve peksimet gibi gerekli malzemeleri üretmekte oluşu burasının donanma için en önemli ocaklık bölgelerinden birisi olduğunu göstermektedir. Bu öneme paralel şekilde, Boğazhisarları bölgesinde yer alan Gelibolu, Sultaniye, Seddülbahir ve Kilitbahir isimli kazalar, ocaklık olarak her sene 6,000 top kadar yelken bezini Tersane-i Âmire'ye teslim etmek zorundaydı (Taş, 2019, s. 100.). Lâpseki ve Gelibolu tarafında donanma gemileri için peksimet imal edilmekteydi.

Ocaklık usulünde, üreticilere bir sene sonrasının ihtiyacını karşılamak için üretim yapmaları amacıyla bir sene öncesinden ödeme yapılmaktaydı. Bu ödeme serbest piyasa fiyatı üzerinden değil devletçe belirlenmiş bir narh fiyatı olan "*miri fiyat*" üzerinden gerçekleşmekteydi. Bu fiyat, teoride üreticinin asgari düzeyde üretim maliyetlerini karşılayacak düzeyde bir fiyatı ifade etmekteydi. Onların devlete satmış oldukları ürünler üzerinden kâr elde etmelerini sağlayacak bir fiyat değildi. Bu yüzden devletin, Kaz Dağı ve çevresinden her sene yüklü miktarda zift ve katran satın alması, bölgede büyük bir iktisadi kalkınmaya yol açmıyordu. Çünkü üreticilerin bu işten elde ettikleri bir kâr olmadığı için üretim sermayelerini ya da üretim kapasitelerini büyütmelemlerini sağlayacak bir iktisadi birikim söz konusu değildi. İstikrarsız piyasa koşulları nedeniyle devletçe ödenen ücretin rakamsal olarak genelde aynı kalmasına rağmen değer olarak sürekli düşmesi üretici üzerinde negatif motivasyona sebep olan bir uygulamaydı. Çünkü yapılan iş, bir süre sonra angaryaya dönüşüyordu. Zararına ya da angarya olarak bu işi yapmak istemeyen üretici ya kendisinden talep edilen malzemeyi eksik teslim ediyor ya da malzemenin kalitesini düşürüyordu.

³⁴ BOA.C.BH.211.9866.1.1.

³⁵ BOA.MAD.d.3869.10.

³⁶ BOA.C.BH.174.8210.

³⁷ BOA.MAD.d.3388.38.

Dolayısıyla miri fiyat uygulaması üretimi teşvik eden değil güçleştiren bir mekanizma işlevi görmekteydi. Üreticiye yapılan ücret ödemesi, “*fiyat-ı sâbika*” olarak isimlendirilen bir önceki senenin ücret düzeyi üzerinden gerçekleşmekteydi. Satın alınan zift ve katran gibi malzemelerin serbest piyasa fiyatının sürekli yükselmesine ve temel tüketim ve üretim malzemelerinin fiyatının devamlı artmasına rağmen, devletin benimsemiş olduğu miri fiyat politikası 18. yüzyılın istikrarsız iktisadi koşullarında üreticiyi zor durumda bırakarak onun üzerindeki vergi yükünün artmasına neden olmuştur. Bu da yukarıda ifade edildiği üzere üreticinin üretmiş olduğu zift ve katranın hem miktarını hem de kalitesini düşürmesi gibi pasif direnişe örnek teşkil eden tepkilere neden olmuştur.

Asıl temin usulü olan ocaklık usulünde her şey padişahın başında olduğu merkezîyetçi bir akıl tarafından belirlenmekteydi. Devlet, ne kadar gemiye ihtiyacı olduğuna karar verdikten sonra Tersane-i Âmire’de ve diğer tersanelerde bu gemilerin inşasına başlanmaktaydı. Yeniden inşa edilecek ya da tamir edilecek gemiler için ihtiyaç duyulan zift ve katran miktarını tersane emini tayin ettikten sonra, bunu padişaha arz etmekte ve padişah bunu onayladıktan sonra baş muhasebedeki defterlere göre ocaklık yükümlüsü kazalara tevzi edilmekteydi. Baş muhasebeden verilen defter ilgili kazaların kadılarına gitmekte ve kadılar kazaların reayasına bunu tevzi ederek bu iş için tersane emini tarafından görevlendirilmiş olan mübaşire zift ve katranın toplanmasında toplanmasında yardımcı olmaktadır.

Teknik olarak, zift ve katranın elde edilmesi, geleneksel usullerle gerçekleşmekteydi. İngiliz seyyahların 19. yüzyılda Çanakkale’nin kazalarını dolaşırken ağaçları kesilmiş ormanlar içinde görmüş oldukları ocaklar, reyanın katran ve zift elde etmek için ateş yaktıkları ocaklar inşa etmiş olduğunu göstermektedir (Kurt, 2014, s. 87.). Bu ocakların seyyahların dikkatini çekecek biçimde varlığını, 19. yüzyılda muhafaza etmesi bunların derme çatma basit ocaklar olmadığını göstermektedir. Bunların ormanın içinde yer alması odunu kolay temin etmek gibi pratik düşüncelerle yerlerinin seçildiğini ve üreticinin nakliye masrafını düşürerek üretim maliyetini aşağı çekmeye çalıştığına delalet etmektedir. Bu ocaklarda bulunan dev bakır kazanların içine, özü reçine barındıran küçük çam odunları yerleştirilmekte daha sonra ise kazanın etrafında ateş yakılarak reçine özünden katranın oluşması beklenmektedir. Kazana açılan küçük bir delik vasıtasıyla içeride oluşan katranın dışa doğru başka bir kaba akması sağlanmaktadır. Kazandan alınan katran, daha sonra bu iş için reayaya dağıtılmış olan tulumlara doldurulmaktaydı. Bu tulumlar, Tersane-i Âmire tarafından gönderilip mübaşir tarafından reayaya dağıtılmaktaydı (BOA.C.BH.83.3959.1.). Katranın her bir kantarı için, İstanbul’dan tulum baha ve navlun masrafının hesaplanması bunu göstermektedir³⁸. Bu tulumlar muhtemelen keçi ve koyun gibi hayvanlardan elde edilerek tabaklanmış olan bir deriden üretilmişti. Tulumlara doldurulmuş olan katran yine reaya tarafından arabalarla belli iskelelere indirilmekteydi. Daha sonra mübaşir tarafından Edremit ve Gemlik iskelesi gibi iskeleler vasıtasıyla gemilere yüklenen bu tulumlar, Tersane-i Âmire’ye ve diğer tersanelere sevk edilmekteydi. Bu gemiler genelde sivil gemiler ise de bazı durumlarda Akdeniz ve Karadeniz tarafında görev yapmakta olan askeri kalyonlar da olabilmekteydi. Sefer dönüşü askeri kalyonlardan uygun olanlar zift ve katran nakliyatında görevlendiriliyordu³⁹. Gemilerle İstanbul’a taşınan zift ve katran, Tersane-i Âmire içinde bulunan Mahzen-i Sürb’te depolanmaktaydı⁴⁰. Buradan ihtiyaca göre Tersane-i Âmire’de inşa edilen gemiler için ya da İstanbul dışındaki

³⁸ “... tertib ve mecmuu altı bin kantar zift ve katranın beher kantarı tulum baha ve navl sefinesiyle maan birer kuruştan lazım gelen bahaları...” (3 Zilkade 1172) (28 Haziran 1759) (bk. BOA.C.BH.19.917.1.2.)

³⁹ Eğriboz tarafından gelecek olan 5,000 kantar kadar katran ve reçinenin bu şekilde nakledilmesine karar verilmişti. Evail Safer 1154 (Nisan/Mayıs 1741) tarihli hüküm için bk. BOA.A.DVNS.MHM.d.147.204.

⁴⁰ Mahzen-i Sürb, Tersane-i Âmire’nin levazım ambarıdır. Sürb, Farsça kurşun anlamına geldiği için halk arasında burası Kurşunlu Mahzen olarak da bilinmekteydi. Tersane eminine bağlı olan bu deponun başında emin adında bir memurun bulunmasının yanında, defter ve hesaplarını tutmakla görevli eminin halifesi ve kâtipleri de bulunmaktaydı. Mahzen emininin başlıca vazifesi ise bu depoya konan malzemeleri teslim almak ve çıkarılan malzemelerin kaydını tutmaktır. (bk. Mehmet Taş, 18. Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Yelken ve Yelken Bezi, Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Kahramanmaraş, 2019, s. 129)

tersanelere nakledilmekteydi. Tersane-i Âmire içinde 18. yüzyılda bir katran havuzunun bulunduğunu; "...*Tersane-i Âmire, liman mahzeninde müceddeden memur-ı inşası olduğu katran havzının mesârifi için...*" ifadesi doğrulamaktadır (BOA.C.BH.32.1549.1 .1.).

İsmi katranla birlikte geçen zift, katrandan elde edilen ve ısıtıldığında akışkan ve soğuk ortamda katılaştıran bir maddedir. Katranla birlikte ya da tek başına gemilerin kalafatlanmasında kullanılmaktadır. Bu malzemenin hazır halde tersaneye geldiğini gösteren belgeler kadar bunların tersanelerde imal edildiğini gösteren belgeler de vardır. Dolayısıyla devletin en büyük tersanesi olan Tersane-i Âmire yanında farklı tersanelerde de zift kazanları kullanılmaktaydı. Örneğin 1695/1696 yılında Özi tersanesine İstanbul'dan 4 adet zift kazanı gönderilmişti⁴¹. Ayrıca gemilerin acil durumda kalafat için kullanabilmeleri amacıyla kendilerine ait zift kazanları ve zift kepeçleri bulunmaktaydı (BOA.A.DVNS.MHM.58.178.). Kâtip Çelebi, kendi dönemindeki gemilerde zift kazanı ve kepeğe ilave olarak kevgir ve yağ kazanının da bulunduğunu bildirmektedir (Kâtip Çelebi, 1980, s. 243.) Yağ kazanının bu şekilde gemilerde hazır bulundurulmasının sebebi, gemileri kalafatlanmada kullanılan don yağını ve zeytin yağını kullanıma hazır hale getirmektir. Bunun için gemilerde bir ya da birden fazla kalafatçı ustası istihdam edilmekteydi. Zift ve katranı gemide kullanarak donanma için lüzumlu bir malzeme haline getiren işte bu kalafatçı ustalarıydı. Bu ustalar, tekneleri önce funda yakarak kurutuyor, sonra ziftle en az üç kere kalafatlıyordu (Kılıç, 2018, s. 513.)

Ocaklık usulünün geçerli olmadığı yerlerde, miri fiyat üzerindeki bir fiyat düzeyinden yabancı ve yerli tüccarla anlaşarak bu malzemeleri satın alma usulüyle temin etmek mümkündür. Bu tali nitelikli usule, elde yeterli miktarda ocaklık türü zift ve katranın bulunmadığı durumlar ile acil ve önemli ihtiyaçlar sebebiyle başvurulmaktaydı⁴². Bu durumda tersane görevlisine, zift ve katranı rayici ile satın alması emredilmekteydi. Rayiç, burada piyasa fiyatı anlamına gelmekteydi⁴³. Örneğin 1773/1774 yılında Tersane-i Âmire'de yeterli miktarda katran olmadığı için Hacı Ali, İsmail Beşe ve Mahmut Beşe ile Bebekli bir zımmi olan tüccardan, toplam 289 kantar (16,301 kg.) katranın satın alınması emredilmişti⁴⁴. 1791/1792 yılında Varna muhafızı Ferhat Paşa'ya Tuna donanmasının kalafatlanması için Varna ve diğer iskelelerde ne kadar zift varsa bunları satın alması emredilmişti. Ferhat Paşa bunları miri fiyatın çok üstünde bir fiyatla kantarı 7 kuruşa satın almıştı⁴⁵. Bu tarih, Osmanlı-Rus savaşlarının Balkanlarda bütün şiddetiyle devam ettiği yıllardır.

Devletin zift ve katran satın almak için başvurduğu kişiler sadece yerli tüccarlar olmayıp yabancı tüccarlardan da bu malzemeleri satın alabilmekteydi. Bunların başında ise Avrupalı tüccarlar gelmekteydi. İngiliz, Fransız ve Rus tüccarlar bahsedilen Avrupalı tüccarların başında gelmekteydi. 1789 Fransız İhtilali'nden sonra gelişen ittifak ilişkisi içinde İngiliz tüccarlar, bu konuda ön plana çıkmıştı. İstanbul'da bulunan İngiltere elçiliği bu alış verişi aracılık etmekteydi⁴⁶.

⁴¹ İstanbul kaymakamına Evahir-i Zilkade 1107 (Haziran/ Temmuz 1696) tarihinde yazılan hüküm için bk. BOA.DVNS.MHM.108.173.

⁴² Tersane-i Âmire'de katrana olan ihtiyaç artınca 1786/1787 yıllarında İstanbul'dan katranın temin edilmesi emredilmişti. Bunun üzerine yine miri fiyatın üzerinde bir fiyat olan 1 kuruştan katran satın alınmıştı. Bunun ihtiyaç ve zaruretten kaynaklandığı bu işe tayin edilen tersane görevlisi tarafından beyan edilmişti. Bu konuda 17 Rebiyülahir 1201 (6 Şubat 1787) tarihinde yazılan arz yazısı için bk. BOA.MAD.d.10412.114.

⁴³ Kaz Dağı ve Eğriboz'dan katran gelmediği için Mekri ve Köyceğiz'den rayiciyle katran satın alınması ve bu iş için 5,000 kuruşun gönderilmesi 29 Recep 1201 (17 Mayıs 1787) tarihinde Tersane Emni Ali Raif tarafından talep edilmişti. (bk. BOA.C.AS.1165.51851.1.)

⁴⁴ Adı geçen tüccarlardan 289 kantar için 1115 kuruş ücret ödenmişti. Konuyla ilgili 18 Rebiyülahir 1187 (9 Temmuz 1773) tarihli ferman için bk. BOA.MAD.d.3014.75.

⁴⁵ Varna muhafızı vezir Ferhat Paşaya konuyla ilgili olarak 3 Cemaziyülevvel 1206 (29 Aralık 1791) tarihinde gönderilen hüküm için bk. BOA.AE.SSLM.III.136.8220.1.1.

⁴⁶ İngiltere elçisinin aracılık etmesiyle İngiltere'ye 5 Muharrem 1202 (17 Ekim 1787) tarihinde siparişi verilen mühimmat malzemeleri arasında 1,000 kantar kadar katran ile yine 1,000 kantar kadar service aleti olarak tabir edilen katranlı ince alet bulunmaktaydı (bk. BOA.MAD.d.10413.110.).

Bazen İstanbul'a gelen Rus tüccarlardan da bu malzemelerin satın alındığı da görülmekteydi⁴⁷. Bu örnekler devletin acil durumlar karşısında farklı alım yollarına başvurarak kendi çözüm yolunu üretmek gibi esnek ve faydacı bir usulü benimsemiş olduğunu göstermektedir. Bu esnek ve faydacı usulün bir örneği Tuna donanmasının inşa ve kalafatında da görülmektedir. Dolayısıyla Tuna donanmasının ihtiyaç duyduğu zift ve katran ile bunları kullanacak olan ustaların temin edilmesinde, adresin Tuna gemilerinin demir attığı iskeleler olarak gösterilmesi bunu kanıtlamaktadır. Bu usulde şayet bu mümkün olmazsa İstanbul'dan bu malzemelerin gönderilmesi sağlanmaktadır⁴⁸. Bu cümleden olarak 1739/1740 yılında Belgrat'ta lenger atmış vaziyette bulunan Tuna donanmasından toplam 26 kadar kancabaş, aktarma ve firkate gemisinden oluşan bir filonun İstanbul'a gönderilmesi icap ettiğinde, bunların tamir ve kalafata ihtiyaç duyduğu ortaya çıkınca Kili naibine ve nazırına bir hüküm gönderilerek gerekli olan zift ve kalafat ustasının Kili'den bulunması emredilmişti (BOA.C.BH.130.6291.1.1.). Buna karşılık olarak 1737/1738 yılında Akkırman'da mevcut olan 13 adet firkate ile 3 adet kancabaşın kalafatı için gerekli olan zift ve katranın İstanbul'dan gönderilmesi ne karar verilmişti (BOA.MAD.d.3864.66.).

Fiyat ve Ücretler

Zift ve katranda, fiyat ve ücreti oluşturan unsurlar emek, tulum ve navlun hizmetidir. Bunlardan emeğin değerini belirleyen unsur piyasanın arz talep dengesi olmayıp devletin tek taraflı iradesidir. Bir hükümde geçen “...taht-ı kazânında bulunan katrandan narh-ı câri üzere akçesi eda olunmak şartıyla...” ifadesi bu fiyatın narh fiyatı olduğunu göstermektedir. İstanbul'da odun, ekme, yağ, süt, peynir, et, buğday ve ekme gibi temel tüketim maddelerinde de geçerli olan bu uygulama, devletin ihtiyaç duyduğu zift ve katranı da içine alacak biçimde genişletilmiştir. Esasında sadece bu malzemeler değil ama donanmanın diğer ihtiyaç duymuş olduğu kereste, yelken bezi, tel, çivi, ispavlî ve kendir gibi malzemeleri sağlayan ocaklık reayası için de bu usul geçerlidir. Devletin bu usule başvurmasının sebebi, bahse konu ürünlerin piyasa fiyatının aşırı yükselmesi ya da aşırı düşmesi sonucunda mübadelesinin zarar görmesini önlemek ve böylece donanmanın hayatiyet ve istikrarını temin etmektir. “Miri fiyat”, “fiyat-ı kadime” ya da “fiyat-ı sabıka” olarak isimlendirilen bu fiyat, devlet ve reayayı piyasadaki aşırı fiyat dalgalanmalarından korumak için tatbik edilmekteydi. Bu usul 18. yüzyıl öncesinde reayayı teorik düzeyde bile olsa düşük fiyatlar üzerinden emeğini satarak iktisadi yönden sömürülmesine engel olmuştur. Devlet açısından ise bu alanda genel maliyetleri düşürerek bu ürünler konusunda arzı ve talebi kontrol altında tutma imkânı sağlamıştır.

18.yüzyılda geçerli olan miri fiyat rejimi, talep edilen miktar sabit kaldığı ve piyasada istikrarının hâkim olduğu bir iktisadi ortamda ancak kendisinden bekleneni verebilirdi (Genç, 2016, s. 216.). Lakin bir yandan talep edilen malzemelerin miktarının sürekli arttığı bir yandan da para taşışşileri, yüksek enflasyon, aşırı fiyat artışları ve hayat pahalılığının hüküm sürdüğü 18. yüzyılın istikrarsız iktisadi koşullarında bu uygulamanın reaya açısından kendisinden beklenen işlevi yerine getirdiğini ileri sürmek pek de mümkün değildir. Bir tür avarız vergisi niteliği taşıyan bu uygulama sonucunda, paranın sürekli değer kaybetmesine rağmen üreticiyi uzun süre aynı fiyat düzeyinden üretim yapmaya zorlamak, hem zift ve katran üreticileri üzerindeki vergi yükünün ağırlaşmasına neden olmuş, hem de üretim faaliyetine zarar vermiştir (Genç, 2016, s. 216.).

Zift ve katranın fiyatında narh olmasına rağmen, fiyatlarda zaman zaman iniş ve çıkışların yaşandığı dalgalanmalar olduğu görülmektedir. Öyle ki 18. yüzyılın bir bölümünde kantar başına fiyat olarak 1 kuruş ödenirken bazen 80 akçe bazen de 120 akçe fiyat ödenmiştir. Serbest piyasadan

⁴⁷ Âlât-ı cedid katranlı olarak isimlendirilen bir malzeme İstanbul'da bulunan bir Rusya tüccarından temin edilmiş ve kendisine 7 Rebiyülahir 1216 yılında (17 Ağustos 1801) bu 1,167 kantar ağırlığındaki bu malzeme için kendisine 33,286 kuruş ödeme yapılmıştı. (bk. BOA.C.BH.208.9740.4.1.)

⁴⁸ Tuna kaptanı tarafından inşa edilecek gemiler için Varna'da katranın bulunmasına rağmen yeterli miktarda zift bulunmadığı anlaşılınca İstanbul'dan bu ziftin gönderilmesine karar vermişti. 28 Recep 1205 (2 Nisan 1791) tarihli buyuruldu için bk. BOA.C.AS.1008.44134.3.1.

alışmlar ise bu fiyatların üzerinde bir fiyatla gerçekleşmiştir. Örneğin 1785/1786 yıllarında miri fiyat 1 kuruş seviyesinde iken tüccara kantar başına 3 kuruş üzerinden ödeme yapılmıştır⁴⁹.

Aşağıda yıllar itibarıyla zift ve katranın fiyatı verilmiştir: (Kaynak: Yusuf Alperen Aydın, Sultanın Kalyonları, Küre Yayınları, İstanbul, 2011, s. 276. ve BOA.MAD.d. : 3869, 10350, C.BH.: 172, 86, 19, 113, 22, AE.SABH I. : 312.).

Tablo 1: Yıllar İtibarıyla Zift ve Katran Fiyatı

Sene	Kantar Cinsinden Birim Fiyatı
1710	1 Kuruş
1721	80
1741/1742	1 Kuruş
11748/1749	1 Kuruş
1749/1750	80 Akçe
1750/1751	1 Kuruş
1755/1756	80 Akçe
1758/1759	1 Kuruş
1769/1770	120 Akçe
1774/1775	1 Kuruş
1784/1785	1 Kuruş
1786/1787	1 Kuruş
1795/1796	1 Kuruş
1805/1806	1 Kuruş
1814/1815	80 Akçe

Bu fiyatlar birim fiyatlar olup, dikkat çeken husus serbest piyasadaki önemli dalgalanmalara rağmen uzun bir süre boyunca 1 kuruşun genel fiyat düzeyi olarak kabul görmüş olduğudur. Bu rakamın anlattığı husus ise ocaklık yükümlüsü reyanın yaşadığı Kaz Dağı havalisindeki reyanın emeğinin değer olarak herkes için eşit görüldüğü hususudur. Zift ve katranın üretiminde iktisadi ve coğrafi koşulların sebep olduğu farklılıkları dikkate almayan ve her yerde emeğin değerini dondurarak eşit kabul eden bu husus, miri fiyat rejiminin en önemli özelliklerinden birisidir. Bu rejim iktisadi gerçeklere karşı devlet otoritesini arkasına almış olan doğasıyla, üreticiye zift ve katranın fiyatını farklılaştırma imkânından yoksun bırakmıştır. Bu da onların rekabet gücünü köreltmıştır.

Ocaklık reayasından zift ve katran satın alan devlet açısından, en önemli maliyet unsurunu tulum baha ve navlun ücreti oluşturmaktadır⁵⁰. Tulum baha hem bu malzemelerin elde edilmesi için sarf edilen emeğin hem de Tersane-i Âmire tarafından gönderilen tulumun karşılığıydı ve ana ücret kalemini oluşturuyordu. Navlun ise bu malzemelerin deniz yoluyla İstanbul'a taşınması için ödenmekteydi. Bunların oranı birbirinden farklıydı. Örneğin 1696 yılında Karadeniz bölgesinden sipariş edilen katranın her bir kantarına ödenen akçenin %37'si tulum baha iken %25'i navlun ücretiydi. 1715 yılında Kaz Dağı ve civarından satın alınan katranın %33'ü tulum bahası ve %25'i navlundu. Zift için ödenen navlun ücretinin katraninkine göre daha yüksek olduğu görülmektedir. 1717 yılında Midilli'den getirilen ziftin her bir kantarı başına ödenen navlun ücreti % 26 iken 1718 yılında % 37'dir (Aydın, 2011:276-277.) Midilli adasının Ege denizinde bulunması ve burasının 1717-1718 yıllarında Osmanlı-Venedik savaşlarına sahne olduğu düşünülecek olursa İstanbul'a olan uzaklık, güvenlik riskleri ve ulaşım zorluklarının navlun ücretini yükselttiği ileri sürülebilir.

⁴⁹ BOA.MAD.d.10412.114.

⁵⁰ "...1188 (1774/1775) senesi için dahi fiyat-ı kadimi mu'cebince tulum baha ve navl sefinesiyle maan beher kantarı birer kuruştan..." (14 Safer 1188/26 Nisan 1774)(BOA.AE.SABH I.312.21009. 1.)

Önemli yekûnlar tutan zift ve katran masraflarını karşılamak amacıyla, merkezde ve taşrada yer alan bazı gelir kaynağı devlet tarafından seferber edilmekteydi. Taşrada muhassıllık malları ile avarız⁵¹ ve nüzul⁵² bedelleri seferber edilirken, merkezde Tersane-i Âmire'nin sahip olduğu gelir kaynakları seferber edilmekteydi. Örneğin Sinop, Alaçam ve Samsun kazalarından toplanan 2,000 kantar (112,816 kg) katranın masrafları Bolu sancağının avarız ve nüzul bedelinden ödenmişti (BOA.AE.SMST.II.123.13563.1.1.). 1716/1717 yılında Aydın muhassıllığı tarafından toplanan zift ve katranın tulum ve navlun ücretinin Aydın muhassıllığı⁵³ malından ödenmesi emredilmişti⁵⁴. Merkezi yönetimde, Tersane-i Âmire'nin gelirleri yanında III. Selim (1789-1808) döneminde ihdas olunan Tersane-i Amire hazinesi seferber edilmekteydi. Örneğin 1804/1805 yılında Kaz Dağı ve havalisinden toplanan zift ve katranın tulum ve navlun ücretlerinin Tersane-i Âmire hazinesinden gönderilen akçeden karşılanması emredilmişti (BOA.C.BH.172.8103.1.1.).

Tersane-i Âmire, kurumsal anlamda Tersane-i Âmire hazinesi kurulmadan önce de temin etmiş olduğu malzemelerin masrafını karşılamak amacıyla cizye, mukataa, avarız ve nüzul bedeli gibi gelir kaynaklarına sahipti. İhtiyaca binaen, buradaki gelirleri kullanabilmekteydi. Aşağıda 1748 yılında Tersane-i Âmire'nin yapmış olduğu malzeme harcamaları ve çalışanlarına ödediği ücretler dâhil olmak üzere toplam 125,000 kuruş tutarındaki masraf için kullanılmış olduğu bazı gelir kaynakları verilmiştir (BOA.MAD.d.2844.54.);

Tablo 2: 1748/1749 Yılında Tersanenin Bazı Gelir Kaynakları.

Gelir Türü	Miktarı(Kuruş)	Yıl
Cizye-i İstanbul	7,500	Haziran/Temmuz 1749
Cizye-i Edirne	7,500	Haziran/Temmuz 1749
Cizye-i Bursa	3,000	Haziran/Temmuz 1749
Cizye-i Beyşehir	3,000	Haziran/Temmuz 1749
Cizye-i Halep	14,000	Haziran/Temmuz 1749
Cizye-i Kütahya	6,000	Haziran/Temmuz 1749
Mukataat-ı Voyvodalık-ı Tokat	10,500	Haziran/Temmuz 1749
Mukataat-ı İfraz-ı Dulkadiye	7,500	Haziran/Temmuz 1749
Mukataat-ı Eyalet-i Rakka	15,000	Haziran/Temmuz 1749
Mukataat-ı Şem'-İ Asel-İ İzmir	1,250	Haziran/Temmuz 1749
Mukataa-ı Gümrük-i Duhan Eyalet-i Halep	7,500	Haziran/Temmuz 1749
Avarız-ı Halep	11,000	Haziran/Temmuz 1749
Bedel-i Emin-i Kaza-i Samako	3,955	Haziran/Temmuz 1749

Bu tablodan anlaşılacağı üzere gelir kaynakları çeşitlilik arz etmekte ve 125,000 kuruşluk masraf, farklı vergi mükellefleri ve vergi türleri arasında bölüştürülmektedir. Tek bir bölgede yaşayan reaya yerine farklı bölgelerde yaşayan reaya da bu masraf yüküne dâhil edilmekte böylece bir bölgenin elden çıkması ya da vergi ödeyemez duruma düşmesi halinde doğabilecek risk en aza

⁵¹ Avarız savaş gibi önemli durumlarda reayadan tahsil edilen vergidir. Avarız-ı divaniye olarak da isimlendirilmektedir. Önceki dönemlerde sürekli olmayan bir vergi olmasına rağmen 18.yüzyılda sürekli hale gelen bir vergiydi. (bk. Mehmet Zeki Pakalın, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, Cilt 1, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1983, s. 112.)

⁵² Nüzul, hububattan alınan bir vergi türü olarak bilinir. Nüzul vergisi, savaş zamanlarında cepheye giden ve cepheden geri dönen ordunun iâşesini temin etmek için belli menzillerde istenen un ve arpanın hazırlanması gayesiyle ortaya çıkmıştır. Başlangıçta geçici olarak tahsil edilmesine rağmen 17.yüzyılda sürekli hale gelen bir vergidir. 16. yüzyıldan itibaren nakit olarak tahsil edilmeye başlanmıştır. (bk. Ömer İşbilir, "Nüzul", TDV İslam Ansiklopedisi, Cilt 33, İstanbul, 2007, s. 311-312.)

⁵³ Muhassıl devlete ait vergileri tahsil etmekle görevli olan kişilere verilen isimdir. Muhassıllar tayin oldukları yere gittikten sonra meclise dâhil olarak her köy ve mahallede yaşayan mükelleflere servet durumlarına göre vergi tarh ederlerdi. (bk. Mehmet Zeki Pakalın, age. , Cilt 2. , s. 569.)

⁵⁴ Kaz Dağı ve havalisinden toplanan 3,500 kantar zift ve 3,500 kantar katranın lazım gelen ücretinin Aydın muhassıllığı mallarından ödenmesi hakkındaki 29 Muharrem 1129 (13 Ocak 1717) tarihli ferman için bk. BOA. MAD.d.2864.51.

indirilmeye çalışılmaktadır. Yine tek bir vergi türü değil birden fazla vergi türü bu işe koşulmaktadır. Bu da vergi mükellefleri arasında bu konuda adalet ve eşitliği gözetmeyi amaçlayan bir anlayışı yansıtmaktadır. Örneği sadece cizye mükelleflerinin ödediği vergiler bu işe koşulsa masrafın bütün yükü gayri Müslimlere yıkılmış olacak ya da sadece bedel-i nüzul gelirleri seferber edilse bu takdirde büyük çoğunluğu tarımla uğraşan Müslüman reaya bu yükü omuzlamak zorunda kalacaktır.

Teminde Yaşanan Sorunlar

Donanma ihtiyacı için, her sene binlerce kantar miktarında zift ve katranı İstanbul'a ve diğer tersanelere düzenli bir biçimde ulaştırmak, hassas bir planlama ve eş güdüm gerektirmekteydi. Bu malzemelerin reyadan Mahzen-i Sürb'e girinceye kadar geçen aşamalarında çok sayıda üretici ve kamu görevlisi görev almaktaydı. Bu iş için her sene binlerce kuruş masraf yapılmakta ve bunun için devletin başka alanlarda da ihtiyaç duyduğu bir sürü gelir kaynağı harekete geçirilmekteydi. Başında padişahın bulunduğu büyük bir orkestrayı andıran bir düzenin muntazam şekilde çalışması her zaman mümkün olmamıştır. Bu konuda, güvenlik sorunlarından ulaşım güçlüklerine, üreticilerin muhalefetinden kamu görevlilerinin usulsüzlüklerine kadar bir dizi sorun her zaman varlığını hissettirmiştir.

1. Güvenlik Sorunları

18. yüzyıl, iç güvenlik anlamında Anadolu için bir önceki yüzyıla kıyasla daha güvenli ve istikrarlı bir yüzyıl olsa da eşkıyalık düzeyinde bazen güvenlik sorunlarının yaşandığı görülmektedir. Bu yüzyılda merkezi otoritenin taşrada güçlenen ayanlara karşı Anadolu'da gerilemeye başlaması, ayanların onların nispeten daha rahat hareket etmesine ve dolayısıyla İstanbul dışında devlet otoritesinin zayıflamasına neden olmuştur. 18. yüzyılda İstanbul'a gelen Baron de Tott, İstanbul ve İstanbul dışındaki yerlerin kontrolden çıkmış asker sürüleri tarafından istila edildiğini, başıboş bırakılan eyaletlerin düzensizlik içinde bulunduğunu ve eyaletlerde yaşayan reyanın ağır vergi yükü altında ezildiğinden bahseder (Baron de Todd, 1980, s. 247.). Bu yüzyılın önemli devlet adamlarından Defterdar Sarı Mehmet Paşa'nın reyaya yönelik olarak yapmış olduğu, reyanın kalkınmasına önem verilmesi, ülkenin şen ve esen olmasına dikkat edilmesi, yolcuların malına ve kendisine bir bahane ile zarar eriştirilmemesi, reaya fukarasının türlü kötü uydurma adetlerle sıkıştırılmaması, haksızlıkların kaldırılması, vilayet ahali ve ülkede oturanların korunması, reyanın denge ve düzeniyle ilgilenilmesi gibi tavsiyelerin ülkede hâkim olan somut gerçekler karşısında oldukça soyut ve zayıf kaldığı anlaşılmaktadır (Defterdar Sarı Mehmet Paşa, 1992, s. 94.).

Zift ve katran temininde bu olayların örneklerine Edremit, Menteşe ve Eğriboz gibi kaza ve sancaklarda görmekteyiz. 1705/1706 yılında Hoşalay kazasından Hacı Mehmet oğlu Topal Osman isminde bir kişi, Hoşalay ve Azdavay kazasından toplanacak katrana mani olmuştu⁵⁵. 1709/1710 yılında ise görevli mübaşir, bu malzemeleri toplamak için Edremit'e geldiğinde kaza sakinlerinden Şeyhoğlu Mehmet, Hacı Mehmet ve Arabacıoğlu Hasan Çelebi isimli şahıslar zift ve katranın satın alınmasına engel olmuşlardır. Birinci örnekte yer alan Topal Osman'ın Samsun kalesine ikinci örnekte ise adı geçen kişilerin Midilli kalesine hapsedilmesi emredilmişti. Celandırılma gerekçeleri "*itaat-ı emr-i şerif eylememek*" idi. (BOA.A.DVNS.MHM.116.122.). 1772/1773 yılında ise Biga sancağında bulunan bazı kimseler âyânlık iddiasında bulunarak zift ve katran tahsiline mani olmuşlardı (BOA.C.BH.83.3976.1.1.).

18.yüzyılın farklı dönemlerinde Rusya ve Fransa ile yapılan mücadelenin bir sonucu olarak, Ege denizindeki bazı adalarda yaşayan ahalinin ayaklanması ya da 1822 Rum isyanı gibi isyanlara katılmaları bu malzemelerin temininde sorun teşkil eden diğer konulardı. Eğriboz

⁵⁵ Hoşalay kadısı ve Samsun kalesi dizdarına Evail Rebiyülevvel 1117 (Haziran/ Temmuz 1705) tarihinde gönderilen hüküm için bk. BOA.A.DVNS.MHM.d.114.1.290.

ahalisinin 1822’de Rum isyanına katılması buradan gelen zift ve katranın tamamen kesilmesine neden olmuştu (BOA.C.BH.119.5766.1.1.). Bazen ise bu malzemeyi sağlayan reayanın göç ederek başka bir diyara yerleştiği görülmekteydi. Örneğin 17. yüzyılın sonlarında Tersane-i Âmire’ye ocaklık tayin olunan Kal’a-i Sultaniye kazasına bağlı bazı köylerin reayası başka yerlere göç etmiş bu durumun zift ve katran temininde doğuracağı sorunlar göz önüne alınarak bu reayanın eski yerlerine döndürülmesi için Kal’a-i Sultaniye kadısına hüküm yazılmasına karar verilmişti. (BOA.A.DVNS.MHM.d.96.20). Reayanın geri gönderilmesinin sebebi hem katran mukataası gelirlerinin azalmasını önlemek hem de mukataa sınırları içinde yaşayan reayanın vergi yükünün ağırlaşmasına mani olmaktı. Göç eden köylerin vergi ve nüfus kayıtları İstanbul’dan yenilenmedikçe aynı miktar vergi ve yükümlülük geride kalanların üzerinden tahsil edilmekteydi. Bu ise bir kısır döngü halini alarak yeni göçlere sebep olmakta ve mevcut olan mali, iktisadi ve sosyal düzene zarar vermektedir.

2. Teminde Yaşanan Gecikmeler

Ocaklık kazalardan yıllık olarak talep edilen zift ve kereste nakliye vasıtası bulamamak ya da reayanın muhalefeti sebebiyle bunları zamanında satın alamamak gibi hususlar, kalyon ve diğer gemilerin inşasına zarar vermektedir. Bu malzemelerin Rûz-ı Hızır ile Rûz-ı Kasım arasında toplanarak Tersane-i Âmire’ye ulaştırılması gerektiği için temin süresi sınırlıydı. Bu yüzden reaya ve kamu görevlilerinin bu süre içinde bu malzemeleri hazırlayıp teslim etmeleri gerekmektedir. Gerek iktisadi gerekse insani nedenlerden olsun bu gecikmeler 18. yüzyılda birçok kez yaşanmıştır. Örneğin 1735/1736 yılında Kaz Dağı havalisinden toplanan katranın İstanbul’a naklinde bu sorun yaşanmıştı. Toplanarak Edremit iskelesine indirilen zift ve katran tulumları, gemi bulunamadığı için İstanbul’a gönderilememiş bunun üzerine devlet harekete geçerek gümrük eminden bunları 2 gemiye yükleyerek İstanbul’a ulaştırmasını istemişti (BOA.C.BH.81.3863.1.). 1749/1750 yılında Eğriboz ve havalisinden toplanması gereken 6,000 kantar zift ve katran toplanarak İstanbul’a ulaştırılmamıştı. Sebebi ise bu malzemelerin nakli için gerekli olan kayık ve gemilerin bulunamayışydı. Devlet tarafından bu durum, kamu görevlilerinin ihmalkârlığına verilmiş ve Eğriboz Muhafızı Mehmet Paşa’ya bu miktar zift ve katranı Eğriboz’dan ve tüccarlardan tutacağı gemilerle bir an önce İstanbul’a göndermesi için kendisine hüküm gönderilmişti (BOA.MAD.d.3869.1.2.). İstanbul’a bu malzemelerin eksik geldiği ya da hiç gelmediği durumlarda devlet bunu İstanbul’daki tüccarlardan miri fiyatının 3-4 misli fiyatla satın almak zorunda kalıyor, bu ise “*canib-i mîrîye hasârât*” olarak isimlendirilen kamu zararına neden oluyordu⁵⁶. Bu durumdan genelde mübaşir sorumlu tutulmaktaydı. Devlet bu duruma sebep olan mübaşiri ya değiştiriyor ya da bunu yapmayı tekrarlayan mübaşiri hiyanetle suçluyordu(BOA.C.BH.86.4135.1.1.).

Gecikme bazen zift ve kendirin ikisinde bazen de ikisinden birinde yaşanmaktaydı. Örneğin, kendir sağlanırken zift sağlanamamış ya da kendir tam olarak sağlanarak İstanbul’a ulaştırılırken zift eksik temin edilmiştir. Devlet bu durumun sebebini genelde bu iş için görevlendirilmiş olan memurda ya da reayada aramıştır⁵⁷. Devlet aklında genel iktisadi ve siyasi durumu sorgulayan bir bakış açısına bu dönemde rastlamak mümkün değildir. Bu yaklaşım, sadece zift ve katran temininde değil diğer malzemelerin temininde de karşılaşılan bir yaklaşımdır. Bunun arka planında devletin kendi ideolojisine ve bu ideolojiye göre inşa etmiş olduğu iktisadi, içtimai, mali ve hukuki yapıya karşı duymuş olduğu güven yatmaktadır. En mükemmel din olan İslam dini, devletin ana varlık ideolojisini oluşturduğu için onun hükümleri referans alınarak inşa edilmiş olan yapılar da o ölçüde mükemmel yapılar olarak kabul edilmiş ve bu anlayış devlet aklında kendine

⁵⁶ Lapseki kadısına ve Kaz Dağı havalisinden zift ve katran tedarikine memur kılınan Çardaklı es-Seyyid Ali’ye 21 Şevval 1203 (15 Temmuz 1789) tarihinde gönderilen hüküm için bk. BOA.C.BH.70.3303.1.1.

⁵⁷ “...katranın nisfından ziyadesi henüz gelmeyip ve mahal-i merkurundan tayin olunan mübaşir-i haseki marifetiyle bundan akdem mübayaası ferman buyurulan dört bin kantar ile iki bin kantar zift dahi mübaşir-i hasekinin ihmal ve tekâsülü sebebiyle henüz teslim-i Tersane olunmadığı...” (13 Şevval 1184/30 Ocak 1771) (bk. BOA.C.BH.127.6154.1.1.)

yer bulmuştur. En ekmel din olan İslam'ın hükümlerinde kusur olmayacağına ön kabulü sonucu sorunun kaynağı insanlarda aranmıştır. Devletin bu yüzyılda almış askeri yenilgiler ve kaybetmiş olduğu geniş toprak parçaları onun ideolojisine ve bu ideolojiye göre inşa etmiş olduğu kamusal ve toplumsal yapılara daha sıkı sarılmasına neden olmuştur. Devletin olaylara bakış açısındaki daralma ve cezai yaptırımlara başvurma konusundaki eğiliminde bu yüzyılda yaşanan güvenlik eksenli sorunların etkisi büyüktür.

3. İktisadi Zorluklar

İktisadi zorlukların başında kaçakçılık gelmekteydi. Kaçakçılık tanım olarak devletin bilgisi dışında mal ve eşyaların ithalat ve ihracata konu olmasıdır. Kaçakçılığın asıl nedeni ise belli mal ve eşyalara karşı talebin aşırı artmasına karşılık üretim arzının bu artış hızı karşısında sabit kalması ya da ona yetişemeyişidir. Bu durum talep edilen mal ve eşyaların fiyatını yükselmekte üretici ise rasyonel düşünen bir varlık olarak en çok kâr edeceği müşteri ya da pazara ürününü satmak istemektedir. Üretici bu istek doğrultusunda işe koyulduğunda ise devreye devletin güvenlik önlemleri girmekte bunları aşmak söz konusu olduğunda ise rüşvet, iltimas ve kaçakçılık ortaya çıkmaktadır.

Zift ve katran dâhil, ocaklık usulü temin edilen belli malzemeler söz konusu olduğunda Osmanlı üreticisinin en yüksek kâr elde edecek şekilde ürününü satması devletin ekonomi üzerindeki ağır denetimi yüzünden mümkün değildi. Loncalar piyasayı, devlet ise loncaları kontrol etmektedir. Loncaların hangi fiyat aralığında ürünleri satacağı ya da hammaddeyi nereden ve hangi fiyatla satın alacağı devlet tarafından önceden belirlenmiştir. Narh müessesesi devlete bu imkânı vermekteydi. Devletin müdahalesi sonucu oluşan bu yapay fiyatların ise yüksek enflasyon, hızlı fiyat artışları ve sürekli yaşanan devalüasyonlar nedeniyle üreticiyi tatmin etmesi mümkün değildir. 18. yüzyılda iç piyasa hem sınır içi hem de sınır dışı ekonomik dinamiklerin etkisiyle düzensiz ve istikrarsız bir yapıya bürünmüştür (Taş, 2019, s. 164.).

Avrupalı ulusların birbiriyle denizlerde olan sömürgecilik mücadelesi sonucunda kereste, yelken bezi, kendir, zift ve katran gibi gemicilik malzemelerine olan talep artmış bu ise bu ürünlerin piyasa fiyatını yükseltmiştir. Zift ve katran üreticileri de ellerindeki ürüne daha fazla fiyat teklif eden tüccara ürününü satmaktan çekinmemiştir. Gemlik tersanesinde kalyon inşası için tayin edilmiş olan Navarinli Ahmet'in İstanbul'a yazdığı bir dilekçesinde belirttiği bir ayrıntı bu hususu kanıtlamaktadır. Buna göre Gemlik tersanesinde inşa edilen gemilerin zift ve katranı öteden beri Domaniç dağlarından karşılanmakta iken buradaki köylerin reayası üretmiş oldukları zift ve katranı civar iskelelere götürüp satmaktadır. Devletin kendilerine önermiş olduğu kantar başına 120 akçe onları devlet için üretim yapmada motive etmekten çok uzaktır. Bu durumla başa çıkabilmek için, İnegöl kadısına ve İnegöl ayanı Numan Bey'e 29 Mayıs 1792 tarihinde hüküm gönderilerek her kantarı 120 akçeden icap eden zift ve katranı Domaniç dağı köylerinden toplamaları emredilmiştir (BOA.C.BH.32.1515.1.1.).

Zift ve katran yükümlüsü reyanın, bu yükümlülükten kurtulmak için 1790/1791 yıllarına doğru bedel akçesi adıyla devlet tarafından atanan mübaşire bir ücret ödediği anlaşılmaktadır. Reyanın aynı yerine nakdî ödeme yaparak bu yükümlülükten kurtulmak istemesi merkezi yönetim tarafından kabul edilmemiştir (BOA.C.BH.211.9867.1.1.). Reaya, muhalefetini bazen de "...*emr-i şerif-i mezkurda kazamız ismi mezkur değildir...*" diyerek tepki göstermekteydi⁵⁸. Üreticinin bu yola başvurusunun nedeni üretim maliyetini bile karşılayamadığı için zararına olan bu işi artık yapmak istememesidir. Aynı sebepten dolayı benzer bir tepkiyi aynı yüzyılda yelken bezi üreticileri de göstermişti. Onların bu durum karşısında bulmuş oldukları çözüm yolu bez toplarının ağırlığını düşürmektir. Örneğin 1780/1781 tarihinde Tersane-i Âmire'ye alınacak mayistra bezinin her bir topu 1,4 kg, alborta bezinin ise 1,06 kg ağırlığında olması kararlaştırılmışken, Tersane-i Âmire'ye gelen mayistra bezinin 0,39 kg ve albortanın 0,7 kg ağırlığında olduğu görülmüştü.

⁵⁸ Balya kazası reayasının zift ve katran konusundaki bu muhalefet için bk. BOA.C.BH.150.7171.1.1.

Sonuç olarak üretilen bez neredeyse 1/3 oranında daha hafifti. Normal bezler hiç olmazsa 2 sene kullanıma uygunken bu eksik ağırlıktaki bezler bir seneden fazla kullanılamamaktaydı (Taş, 2019, s.174.). 1837/1838 yılında, es-Seyyid Mehmet Baki adıyla kaleme alınan bir dilekçede geçen Bolu sancağındaki Nefs-i Bolu, Devrek ve Dirgine kazalarında yaşayan katran yükümlüsü reayanın, devletçe önerilen katran fiyatını aşağı bulduğu ve iktisadi olarak perişan durumda olduklarına dair ifadeler bu konuda iktisadi ve mali sorunların 19. yüzyılda da yaşanmakta olduğunu göstermektedir (BOA.C.BH.56.2656.1.1.).

Devletin, bu konuda yaşanan sorunların varlığını algıladığı ancak bu sorunun çözümünü yanlış yerde arayarak çözüm için yanlış bir tedavi yolu benimsediği ileri sürülebilir. Esasında 18. yüzyılda devlet, genelde mevcut durumu koruyan, gelenekselci ve güvenlikçi bir yaklaşıma sahiptir. Yeni sorunları, eski ölçülerle ve geleneksel bakış açılarıyla 18.yüzyılda doğru olarak tanımlaması zaten çok da mümkün değildi. Yazılan bazı hükümlerde geçen, “*kadime mugâyir...* ” ibaresi, devletin 18. yüzyılda temel hareket noktası olarak hâlâ eskiyi ölçü aldığını ve meselenin sosyal, ticari ya da iktisadi nedenleriyle değil daha çok görünen yüzüyle ilgilendiğini göstermesi açısından dikkat çekicidir Taş, 2019, s. 174-175.).

Sonuç

Zift ve katran, gerek 18.yüzyılda olsun gerekse önceki yüzyıllarda olsun, Osmanlı donanması için önemli bir ihtiyaç malzemesi olmuştur. 18.yüzyılda bu malzemelerin önemi, donanmada artan gemi sayısına paralel olarak artmıştır. Devlet, bu önemli malzemeleri temin etmek amacıyla öncelikle, ocaklık usulüyle tayin etmiş olduğu kazaların reayasına başvurmuş buradan temin ettiği zift ve katran yeterli gelmediğinde ise serbest piyasadan bunları satın alma cihetine gitmiştir. Devletin başvurmuş olduğu bu temin usulü, önceki yüzyılların temin usulüyle aynıdır. Bu yüzden devlet zift ve katran temininde muhafazakâr ve gelenekçi bir tutum takınmıştır. Bu tutuma daha sonra iç ve dış gelişmelerin etkisiyle ise otoriter ve güvenlikçi bir karakter hâkim olmuştur.

Devletin söz konusu malzemeleri temin için başvurmuş olduğu reaya, Osmanlı reayasıdır. Zift ve katran satın aldığı esnaf ve tüccar ise, büyük ölçüde Osmanlı Devleti sınırları içinde faaliyet gösteren yerli ve yabancı tüccardır. Yabancı tüccarların oranı ve bunlardan temin edilen malzeme miktarı yerli tüccar ve esnafa kıyasla oldukça cüz’i kalmaktadır. Bu itibarla devlet bu malzemelerin temininde yerli kaynaklara başvurmuştur. Bu durum onun bu alanda kendi kendine yeten yerli bir sistem kurmasını mümkün kılmıştır. Her ne kadar 18.yüzyılın ikinci yarısından sonra Osmanlı donanması denizlerde eski etkinliğini yitirse de bunun kaynağını malzemelerin temin edilmeyişi ya da gemilerin kötü inşa edilmesinde değil mürettebat ve yönetim sisteminden kaynaklanan kemikleşmiş sorunlarda aramak daha isabetli olacaktır.

Zift ve katran temininde yaşanan birçok olumsuz hadiseye rağmen geleneksel temin sistemi 18.yüzyıl sonuna kadar ağır aksak da olsa işleyerek donanmanın malzeme ihtiyacını karşılamıştır. Bu durum merkezi idarenin bu konudaki duyarlılığı kadar mevcut sistemin dinamizmine de işaret etmektedir. 19. yüzyılda buhar gücüyle çalışan gemiler çağına geçilmiş olduğu için hem zift ve katran eski önemini yitirmiş ve hem de mevcut temin sistemi ihtiyacı karşılayamaz hale gelse de bu alanda kazanılan idari, mali, insani, içtimai ve askeri tecrübelerin daha sonraki uygulamalar için yol gösterici bir işlev gördüğünden şüphe yoktur.

Kaynakça

a.Başbakanlık Osmanlı Arşivi Vesikaları (BOA.)

1.Ali Emiri (AE.)

Sultan I.Abdülhamit (SABH.I.):228,312.

- Sultan I.Mahmut (SMHD.I.): 134.
 Sultan II.Mustafa (SMST. II.) : 123.
 Sultan III.Selim (SSLM.III.) : 38, 136.
 Sultan II.Süleyman (SSÜL.II.) :32.
 2.Cevdet (C.)
 Askeri (C.AS.): 1008,1165,2221.
 Bahriye (C.BH.): 12, 19, 32, 56, 80, 86, 81, 83, 94, 70, 127, 130, 172, 174, 208, 211.
 3.Mühimme Defterleri (A.DVNS.MHM.d.) : 3, 7, 39, 58, 96,103, 108, 114, 116, 147, 152.
 4.Maliyeden Müdevver Defterler (MAD.d.) : 2844, 2864,3014, 3388, 3864, 3869, 7915, 9950, 10310, 10356, 10359, 10391, 10410, 10412, 10413.

b.Arastırma ve İnceleme Eserler

- Avcı A.-Özen R. (2016). Kara hekim: Katranın Antalya veteriner hekimliği folklorunda hayvan hastalıklarının tedavisinde kullanımı. *Fırat Üniversitesi, Sağlık Bilimleri Veterinerlik Dergisi*, 30(1), 39-44.
- Aydın, Y. A. (2011). *Sultanın kalyonları*. Küre Yayınları.
- Baron de Todd, *18. yüzyılda Türkler*. M. R. Uzmen. (Haz.) Tercüman 1001 Temel Eser 89.
- Bostan, İ. (2003). *Osmanlı bahriye teşkilatı: XVII yüzyılda Tersane-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Defterdar Sarı Mehmet Paşa (1992). *Devlet adamlarına öğütler*. H. R. Uğural (Sad.). Kültür Bakanlığı Yayınları.
- Genç, M. (2016). *Osmanlı imparatorluğunda devlet ve ekonomi*. Ötüken Neşriyat.
- Gürçay, L. (1962) (2. bs.). *Gemici dili*. Deniz Basımevi.
- İşbilir, Ö. (2007). *Nüzul*, TDV İslam Ansiklopedisi. (Cilt 33).
- Kâtip Çelebi (1980). *Tuhfetü'l-kibar fi esfari'l-bihar*. O. Ş. Gökyay (Haz.) Cilt 2. Tercüman 1001 Temel Eser (147).
- Kılıç, E. (2018). *Arşiv belgelerine göre Osmanlı'da odun dışı orman ürünleri*, 4th International Non-Wood Forest Products Symposium, (4-6 October 2018), 12-20.
- Kurt, E. (2014). *İngiliz seyahatnamelerine göre 19. yüzyılda Çanakkale ve çevresi*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi). Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi, Eğitim Bilimleri Enstitüsü.
- Mustafa Nuri Paşa (2008). *Netayicü'l-vukuat, kurumlarıyla Osmanlı tarihi ı-ıv*. Y. Kurt (Haz.). Birleşik Yayınevi.
- Pakalın, M. Z. (1983). *Osmanlı tarih deyimleri ve terimleri sözlüğü*, Cilt 1. Milli Eğitim Basımevi.
- Ricaud, *Türklerin siyasi düsturları*. M. R. Uzmen (Haz.), Tercüman 1001 Temel Eser: 81.
- Süleyman Nutki (2011). *Kamus-ı bahri*, Denizci Sözlüğü. M. Pultar (Haz.) Türkiye İş Bankası Yayınları.
- Taş, M. (2019). *18. yüzyıl Osmanlı donanmasında yelken ve yelken bezi*. (Yayımlanmamış Doktora Tezi). Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü.