

## 18.Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Kereste Temini ve Karşılaşılan Sorunlar

*Provided Timber And Problems In The 18th Century Ottoman Navy*

Mehmet Taş\*

**Abstract:** The Ottoman navy entered a structural transformation in the 18th century with the force of external dynamics. The basis of this transformation is the transition from galley type ships, the basic warship of previous centuries, to galleon type ships. This transition included both increasing the number of galleon type ships in different shipyards such as Istanbul, Sinop, Mytilene and Rhodes, and using them effectively in wars with rival states. With the age of geographical discoveries, the fact that the use of galleon became dominant in Europe and that the European states used these ships extensively in their activities such as war, transportation and trade made this transformation obligatory for the Ottoman Empire. Especially the 1645-1669 Cretan Wars with the Venetians made this imperative urgent. The transition to galleon technology brought with it a new logistics, labor and finance organization. In addition to being a large and wide warship of Galleon, the need for a large number of masters with different abilities for its construction has increased the need for qualified workforce. Compared to the importance they had on the ships of the previous era, sailors, carpenters, burgerers, carvers, overhead workers and tuggers gained more importance in this period. The ability of the galleon to carry a large number of balls on its side increased the importance of the artillery, which is one of the warrior elements. All this has led to the opening of new expenditure and expense gates. The material used by carpenters, burgers and carvers, who make up the skilled workforce, is timber. Timber is used extensively in the manufacture of spinal linings of the galleon, ship porters, porthole covers, captain kiosks and booms that allow the use of sails. The Ottoman Empire realized the timber procurement through a procurement system that it created with its own methods. The basis of this system is the concept of "ocaklık" and "avarız". In this system; There are shipyard assistants, timber assistants, galleon architects and bailiffs, as well as people from many boilers. The duties of these people were determined in detail with the law and decrees, and special revenues from the state budget were duly used when the time and place came for financing of this work.

**Structured Abstract:** One of the main materials used in the construction of galleon is timber. The supply of timber from adequate and accessible resources is an important issue in the construction and equipment of the navies. Because the success of the state in the struggle against Venice and Russia in the Mediterranean and Black Sea in this century was dependent on the navy going through a structural transformation from the galley to the galleon. During the 1645-1669 Cretan wars that began in the middle of the 17th century, the state's mind realized this. With the Navy Order of 1701, which was issued with the efforts of Mezomorto Hüseyin Pasha, the transformation became a systematic state policy and many gallions built both in Tersane-i Âmiri in Istanbul and shipyards such as Kastamonu, Sinop and Rhodes were launched. This transformation

\* Dr, Hatay İl Milli Eğitim Müdürlüğü  
Ph.D., Hatay Provincial Directorate of National Education  
ORCID 0000-0003-1794-9629  
mehmet-tas@msn.com

**Cite as/ Atıf:** Taş, M. (2020). 18. Yüzyıl Osmanlı Donanmasında kereste temininde karşılaşılan sorunlar ve çözüm yolları. *Turkish Studies - History*, 15(2), 677-695. <https://dx.doi.org/10.29228/TurkishStudies.41935>

**Received/Geliş:** 26 February/Şubat 2020

**Accepted/Kabul:** 20 June/Haziran 2020

Copyright © INTAC LTD, Turkey

Checked by plagiarism software

**Published/Yayın:** 25 June/Haziran 2020

CC BY-NC 4.0

continued during the captain of Canım Hoca Mehmet Pasha and gave its fruits during the 1715-1718 Ottoman Venetian Wars and the 1736-1739 Ottoman-Russian War. In these wars, the Ottoman navy performed important duties both in combating enemy navies, reinforcing important castles and replenishing the land army in the front area.

One of the features that distinguishes the Ottoman navy from other navies that are contemporary in building and replenishment is that all construction and equipment materials, including timber, are largely covered domestically. This feature allowed him to move more independently and comfortably than his rivals until the second half of the 18th century. In the eighteenth century, when foreign debt was not mentioned, the state went to the supply of all construction and equipment materials, including timber, with its own domestic financial resources. In the same period, states such as Venice, France, or Spain were frequently going to borrow from abroad for the equipment of their navy.

Although timber supply was an important issue before 18 centuries, the galleon needed more timber than galleys, shifts, rulers, charcoal and quality ships made this issue more important in the 18th century. Unfortunately, the fact that the issue was at a time when the state lost power against its rivals and that various financial problems arising from economic instability were frequent, and many problems were experienced. Despite unstable price movements, security problems, marine accidents and individual corruption of public officials, the issue of timber supply remained important for the state. Such that, in many places, the launching of the galleon was dependent on meeting the timber needs. For example, when 55 galleons (41.6 meters), which was built on September 16, 1704, in Tersane-i 170mire, was launched within 30 days, architects working here 61 61 praçols, 150 pladre praçols, 20 They reported that they need curved elvah, 20 large laths, 20 sleds, 200 feleks and 300 ward pine timber and if they are provided, they can complete the galleon for up to 31 days.

Based on the importance of timber, a parallel connection has been established between the lifespan of the ships and their timber. If the lumber, which constitutes very large parts of the galleon, begins to decay, the ship was terminated and the remaining solid lumber was used in the construction and equipment of other galleons. Once the timber was collected and stored in the shipyard's warehouses, it was attempted to utilize it to the maximum extent. The timbers used in the construction of the galleons were used in a certain order, first in the canisters of the cannon, then in the upper and lower captain cabins, and finally in the coating of the outer hull of the ship.

**Keywords:** Ottoman Navy, Timber, 18th Century, Galleon, Tersane-i Âmire.

**Öz:** Osmanlı donanması, dış dinamiklerin zorlamasıyla 18. yüzyılda yapısal bir dönüşüme girmiştir. Bu dönüşümün temelini ise önceki yüzyılların temel savaş gemisi olan kadirga türü gemilerden kalyon türü gemilere geçiş oluşturmaktadır. Bu geçiş, hem kalyon türü gemilerin İstanbul, Sinop, Midilli ve Rodos gibi farklı tersanelerde inşa edilerek sayılarının artırılmasını, hem de bu gemilerin rakip devletlerle yapılan savaşlarda etkin biçimde kullanılmasını içermekteydi. Coğrafi keşifler çağıyla birlikte kalyon kullanımının Avrupa'da egemen hale gelmesi ve Avrupalı devletlerin savaş, nakliyat ve ticaret gibi faaliyetlerinde bu gemileri yaygın şekilde kullanması Osmanlı Devleti açısından böyle bir dönüşümü zorunlu kılmıştır. Özellikle Venediklilerle yapılan 1645-1669 Girit Savaşları bu zorunluluğu acil hale getirmiştir. Kalyon teknolojisine geçiş, yeni bir lojistik, işgücü ve finansman örgütlenmesini beraberinde getirmiştir. Kalyonun büyük ve geniş bir savaş gemisi olmasının yanında, inşası için farklı yeteneklere sahip çok sayıda ustaya ihtiyaç duyması nitelikli işgücüne olan ihtiyacı artırmıştır. Önceki dönemin gemilerinde sahip oldukları öneme kıyasla bu dönemde yelkenciler, marangozlar, burgucular, oymacılar, üstüpücüler ve urgancılar daha çok önem kazanmıştır. Kalyonun çok sayıda topu bordasında taşıyabilmesi ise savaşçı unsurlardan olan topçuların önemini artırmıştır. Bütün bunlar ise yeni harcama ve masraf kapılarının açılmasına neden olmuştur. Nitelikli işgücünü oluşturan marangoz, burgucu ve oymacıların mesleklerini ifa ederken kullandıkları malzeme ise kerestedir. Kereste, kalyonun omurga kaplamaları, gemi lombarları, lombar kapakları, kaptan köşkleri ve yelkenlerin kullanımına imkân sağlayan serenlerin imalatında yaygın biçimde kullanılmaktadır. Osmanlı Devleti, kereste teminini kendine has yöntemlerle meydana getirdiği bir tedarik sistemi vasıtasıyla gerçekleştirmiştir. Bu sistemin temelini ise "ocaklık" ve "avarız" kavramları oluşturmaktadır. Bu sistemin içinde; tersane eminleri, kereste eminleri, kalyon mimarları ve mübaşirler ile birçok kazanın ahalişi yer almaktadır. Kanunname ve fermanlarla bu kişilerin görevleri ayrıntılı biçimde

tespit edilmiş, devlet bütçesinden hususi gelirler bu işin finansmanı için yeri ve zamanı geldiğinde usulüne uygun olarak kullanılmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı Donanması, Kereste, 18.Yüzyıl, Kalyon, Tersane-i Âmire.

## Giriş

Osmanlı donanmasını çeşitli yönleriyle ele almayı amaçlayan geçmişten günümüze birçok çalışma yapılmıştır. Bu alanda yaptıkları çalışmalarla öncü olan isimlerin başında ise, Osmanlı donanma geleneklerine aşina olan Süleyman Nutki ve Fevzi Kurtoğlu gelmektedir. Süleyman Nutki'nin "*Kamus-i Bahri*"si, Fevzi Kurtoğlu'nun ise "*Umumi Deniz Harpleri Tarihi, I. Kürek Devrinde Akdeniz, 1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları ve Türklerin Deniz Muharebeleri, Girit Harbi*" isimli eserleri, konuya yeni başlayanlar için Osmanlı donanmasının savaşları ve seferleri hakkında kısa bilgiler içeren öğretici kaynaklar olmasının yanında, içeriğindeki özgün bilgiler dolayısıyla birer başvuru kaynağı olma niteliği de taşımaktadırlar. Buna rağmen kereste dâhil olmak üzere yelken bezi, katran, zift, urgan ve çivi gibi gemi inşa ve donatım malzemeleri hakkında bu eserlerde derli toplu bir bilgiye ulaşmak mümkün değildir.

Son dönemlerde ise Osmanlı donanmasının donatım, lojistik, ikmal ve inşasına yönelik çalışmalarda artan bir yoğunluk göze çarpmaktadır. 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 Âmire'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 eserinde kalyonlar hakkında bilgiler verirken kereste ve temini meselesine de ayrıntılı biçimde yer vermektedir.

Yerli yazarlar yanında yabancı yazarlar da Osmanlı donanması hakkında çeşitli eserler vermişlerdir. Bu bağlamda Osmanlı donanmasıyla ilgili çalışma yapan isimlerin başında Palmira Brummett, Daniel Goffman ve Daniel Panzac gelmektedir. Palmira Brummett'in "*Keşifler Çağında Osmanlı Deniz Gücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*" , Daniel Goffman'ın "*Osmanlı Dünyası ve Avrupa*" , Daniel Panzac'ın Ahmet Maden ve Sertaç Canpolat tarafından Türkçe'ye tercüme edilen "*Osmanlı Donanması (1572-1923)*" isimli eserleri bu bağlamda değerlendirildiğinde konuyla ilgili doğrudan doğruya, kapsamlı ve derli toplu bilgiler içermedikleri görülmektedir. Bu eserler genele odaklanan bir bakış açısı ile sayfalarında donanmanın inşasında kullanılan kereste meselesine yeterince yer vermemişlerdir. Gelişmeler daha çok dış politika, güvenlik ve iktisat ekseninde ele alınmıştır.

Kalyon inşasında kullanılan kerestenin temini meselesi kalyon türü gemilerin ön plana çıktığı 18. yüzyılda belirgin bir önem kazanmıştır. Devletin bu yüzyılda Akdeniz ve Karadeniz'de Venedik ve Rusya'ya karşı verdiği mücadelede başarı kazanması donanmanın yapısal bir dönüşüm geçirerek kadırgadan kalyona doğru evrilmesine bağlıydı. 17. yüzyılın ikinci yarısında yaşanan 1645-1669 Girit savaşları sırasında bunu devlet aklı idrak etmiştir. Mezomorto Hüseyin Paşa'nın gayretleriyle çıkarılan 1701 tarihli Bahriye Kanunnamesi ile bahsedilen dönüşüm, sistemli bir devlet politikası haline gelerek gerek İstanbul'da bulunan Tersane-i Âmire'de ve gerekse Kastamonu, Sinop ve Rodos gibi tersanelerde inşa edilen birçok kalyon denize indirilmiştir. Bu dönüşüm, Canım Hoca Mehmet Paşa'nın kaptanıderyalığı sırasında devam etmiş ve meyvelerini 1715-1718 Osmanlı Venedik Savaşları ile 1736-1739 Osmanlı-Rus savaşı sırasında vermiştir. Türk kalyonları bu savaşlarda gerek düşman gemileriyle açık denizlerde mücadele etmek, gerek düşman

eline geçen denize komşu şehirlerin geri alınmasında ve gerekse Osmanlı ordusunun takviye ve naklinde mühim hizmetler ifa etmişlerdir.

Kereste temini, 18 yüzyıldan önce de önemli bir konu olmakla birlikte kalyon türü gemilerin kadirge, şayka, uşkuna, karamürsel ve kalyete türü gemilere kıyasla daha fazla keresteye ihtiyaç duyması, bu meseleyi 18. yüzyılda daha önemli hale getirmiştir. Talihsiz biçimde, meselenin devletin rakipleri karşısında güç kaybettiği ve iktisadi istikrarsızlıktan kaynaklanan çeşitli mali sorunların sıkça yaşandığı bir döneme denk gelmesi birçok sorunun da yaşanmasına neden olmuştur. İstikrarsız fiyat hareketleri, güvenlik sorunları, deniz kazaları ve kamu görevlilerinin münferit yolsuzluklarına rağmen kereste temini meselesi bütün tersaneler açısından önemini korumuştur. Öyle ki kalyonların denize indirilebilmesi kereste ihtiyacının karşılanmasına bağlı olmuştur. Örneğin 16 Cemaziyülevvel 1116 (16 Eylül 1704) tarihinde Tersane-i Âmire'de inşa edilen 55 ziraa (41,6 metre) uzunluğunda bir adet kalyonun 30 gün içinde denize indirilmesi emredildiğinde burada çalışan mimarlar bunun için 61 adet büyük praçol<sup>1</sup>, 150 adet pladre cinsi praçol, 20 adet eğri elvah, 20 adet büyük lata<sup>2</sup>, 20 adet kızak, 200 adet felek<sup>3</sup> ve 300 adet koğuş<sup>4</sup> çam kerestesine ihtiyaç duyduklarını ve bunlar temin edilirse 31 güne kadar kalyonu tamamlayabileceklerini bildirmişlerdir<sup>5</sup>.

Önemine binaen, Osmanlı tersane ricali ile gemilerin yaşam süreleri ile onların keresteleri arasında paralel bir bağ kurulmuştur. Kalyonun alan olarak çok büyük kısımlarını oluşturan kerestenin çürümeye başlaması halinde geminin feshedilmesi cihetine gidilmiş arda kalan sağlam keresteler ise başka kalyonların inşa ve donatımında kullanılmıştır<sup>6</sup>. Kalyonların inşasında sarf edilen keresteler ise belli bir sıra dâhilinde önce top ambarları sonra aşağı ve yukarı kaptan kamaraları ve en sonunda geminin dışının kaplanmasında kullanılmıştır<sup>7</sup>.

### 1. Kereste Temin Edilen Yerler Ve Temin Edilen Kereste Türleri

Gemi inşasına kullanılan kerestelerin temin edildiği ağaçların başında kayın, meşe, çam, karaağaç, kestane, ceviz, şimşir, ıhlamur ve çınar gibi ağaçları gelmekteydi. (Bostan, 2003:102). Bunlardan meşe ağacından mamul kerestelerin gerek dayanıklılık ve gerekse de düşman gemisinden atılan top gülleleri ve kurşunlar karşısında etrafa daha az parça ve kıymık saçıp mürettebata fazla zarar vermemesi ile ayrı bir önemi vardı. Kereste temin edilen yerlerin başında ise Kocaeli sancağı ve çevresi gelmekteydi. Burada bulunan Sapanca, Akyazı, Sarı Çayır, Ab-ı Safi kazaları ile Üsküdar'a bağlı Kaymaz, Ağaçlı, Gençli, Şeyhli, Kandıra, Beşdivan, Gebze ve Taşköprü nahiyeleri en fazla kereste temin edilen yerlerdi. Özellikle Kocaeli sancağı dâhilinde Sakarya nehri ile Melen suyu arasındaki 1,760,000 dönümden fazla orman alanında, kalyon

<sup>1</sup> Praçol, birbirinin üzerine yatay ya da dikey yönlü konularak birbirinin köşesi haline gelmiş olan keresteleri birbirine tutturmak için kullanılan ağaç çengellerdir. (bk. Süleyman Nutki, **Kamus-ı Bahri**, Hazırlayan:Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011, s.234.)

<sup>2</sup> Lata; ızgara, baş ve kış kasara çıkmaları ile gemilerin çanaklık döşemeleri yapılan tahta çubuktur. (bk. Metin Karayazgan, **Denizci Sözlüğü (Gemici Dili)**, Karşıyaka 1981, s.85.)

<sup>3</sup> Felek, bir yerden bir yere taşınmak istenen ağır eşyanın kolayca götürülebilmesi için altlarına sürülen yuvarlak kütüklerdir. Ağır yükler yukarıdan itildikçe yükün altındaki bu kütükler yuvarlanırlar.(bk. Metin Karayazgan, **age.**, s.40.)

<sup>4</sup> Koğuş, Kamus-ı Bahri'de gemilerin kemer ya da omurga gibi aksamını teşkil eden ağaçlara benzeyen dört köşe yontulmuş uzun serenler olarak tarif edilmektedir. (Süleyman Nutki, **age.**, s.161.)

<sup>5</sup> Kereste temin edilen kazaların mütesellim, Yeniçeri zabiti, kereste emini, zabitan ve işerlerine gönderilen 11 Cemaziyülevvel 1116 (11 Eylül 1704) tarihli hükümde bahsedilen kalyonun 30 güne kadar denize indirilmesinin miktarları yazılı olan kerestelerin 5-10 güne kadar Tersane-i Âmire'ye ulaştırılmasına bağlı olduğu bildirilerek bahse konu kerestenin gecikmesine sebep olanların süresiz olarak azledileceği ve kalebent cezasına mahkum edileceği belirtilmekteydi. (bk. BOA.MAD.d.3014.72.)

<sup>6</sup> Nüvid-i Fütuh kalyonun su içinde bulunan 5 kulaç derinliğindeki yerinin ağaçları çürüyünce, Tersane Baş Mimarı Mustafa ve ikinci mimarı İsmail ve kalafat ağası ile kalafatçılar kethüdası ve sair marangozlar ağız birliği ile adı geçen kalyonun tamir edilmeyeceğini bildirecek 11 Rebiyülahir 1186 (12 Temmuz 1772) tarihinde fesholması gerektiğini bildirmişlerdir. (bk. BOA.MAD.d.3014.68.)

<sup>7</sup> BOA.MAD.d.9989.45.

inşasında sıkça kullanılan kayın ağaçları yetişmekteydi. Sancağın batı tarafında iyi durumda meşe ormanları yer almaktaydı. II. Abdülhamit (1876-1909) döneminde 1884/1885 yılında çıkarılan Orman ve Maadin Mecmuası'nın birinci nüshasında yer alan Mevadd-ı Fenniye Bölümü'nde verilen bilgilerden anlaşıldığı kadarıyla Adapazarı, İzmid ve Kandıra kazlarındaki ormanlar büyük ve küçük her tür kereste imaline uygun ağacı içermekteydi. Sapanca ormanlarındaki ağaçların çoğu kayın, biraz çam biraz gürgen ve kestane iken Adapazarı, İzmid ve Kandıra ormanlarındaki ağaçların büyük kısmı meşedir. Aydos ve Misivri ormanları ise meşe ve gürgen ağaçlarından oluşmaktadır<sup>8</sup>. Ancak bir yüzyıl sonra yani 19. yüzyıl sonlarında buradaki meşe ormanları iyice azalmış yalnız kömür imaline uygun pıncallıklar, baltalıklar ve bazı küçük meşelikler kalmıştı. Kocaeli sancağını Biga yarımadasında bulunan kazalar izliyordu. Burada bulunan Ezine, Bayramiç, Çan, Biga, Tuzla, Balye, Edremit ve Kemer kazalarından da Tersane-i Âmire için kereste temin edilmekteydi. 1699'dan itibaren Bolu civarındaki ormanlardan istifade edilmeye başlanmıştır. (Aydın, 2011:233-234). Dimetoka kazası ise belli ölçülerde tersaneye kereste sağlamaktaydı<sup>9</sup>. Rodos adasından kesilen koğuş keresteleri, Garp Ocakları gemileri ve Mısır'da inşa edilen gemiler için ilgili tersanelere gönderilmekteydi<sup>10</sup>.

Kerestenin 18. yüzyılın hâkim savaş gemisi olan kalyonlarda yaygın olarak kullanılmasına paralel olarak bir yüzyıl önceki kadirgalarda da yaygın olarak kullanılmaktaydı. Kâtip Çelebi'ye göre bir kadirga için 12 arşın (8,16 m) uzunluğunda 400 tahta kereste gerekmekteydi. Bu keresteler verdinar (Gürgen) ağacından olmalıydı. Kereste ne kadar kuru ve sağlam ise o kadar iyiydi. (Katip Çelebi, 1980:238). Bunun sebebi ise kerestenin yaş olarak gemi inşasında kullanılması halinde, kerestenin bir süre sonra kuruması ile çekilmesi sonucunda gemi bordasındaki tahtalar arasında boşluklar oluşmasıydı ki bu durum gemiler için bir zaafiyet teşkil etmekteydi.

İnşa edilen kalyonların ihtiyaç duyduğu kerestelerin tamamı Tersane-i Âmire'den karşılanmıyordu. Farklı tersanelerde inşa edilen gemiler için inşaat sahasına yakın yerlerdeki uygun ormanlardan kesilen keresteler de seferber edilebilmekteydi<sup>11</sup>. Ana teamül olarak Tersane-i Âmire'de inşa edilen gemiler için Mahzen-i Cub'ta bulunan keresteler kullanılmakta hatta İstanbul dışındaki tersanelere de buradan kereste gitmekteydi. Ancak bu katı ve değişmez bir kural değildi. Tersane-i Âmire'de yeterli miktarda kereste bulunmadığında ya da kereste naklinin masraflı ve zahmetli hale geldiği durumlarda kalyon inşa edilen yerde bulunan elverişli ormanlardan da bu keresteler karşılanmaktaydı. Bu uygulama devletin kereste naklinde pratik gerçeklerden kaynaklanan esnek ve faydacı bir zihniyete sahip olduğunu göstermektedir. Kalyon inşasında kullanılan kerestelerin isimleri ise farklı faklıydı. Sinop tersanesinde Kastamonu mütesellimi olan dergâh-ı âli kapıcıbaşlarından Ali Ağa vasıtasıyla inşa olunan bir adet yeni kalyona gerekli olan 7086 parça kereste içinde başlıca kereste türleri 28 Muharrem 1211 (3 Ağustos 1796) tarihinde şu şekilde belirtilmişti<sup>12</sup>;

1. Çam omurga
2. Kalyon meşesi
3. Kenar Meşesi

<sup>8</sup> Derginin dijital ortama aktarılmış bir nüshası, ABD'de bulunan Library of Congress'te bulunmaktadır.

<sup>9</sup> BOA.MAD.d.10386.76.

<sup>10</sup> Rodos sancağı mutasarrıfı Mustafa Paşa ile Rodos kadısına hitaben 26 Safer 1169 (1 Aralık 1755) tarihinde yazılan ve konusu buradan kesilecek olan 350 adet koğuş kerestesinin Tunus ocağı vekiline teslim edilmesi olan ferman için bk. BOA.MAD.d.10359.54.

<sup>11</sup> Midilli adasında, kalyon inşasına memur edilen Seyyid Ali Ağa'ya 22 Safer 1176'da (12 Eylül 1762) gönderilen hükme göre burada inşa edilecek 45, 5 ziraa uzunluğunda bir kalyon için ihtiyaç duyulan 7641 adet kerestenin 193 adetinin Tersane-i Âmire'den karşılanmasına ve geri kalan 7448 adet kerestenin ise Midilli adasından karşılanmasına karar verilmişti.

bk. BOA.MAD.d.9989.34.

<sup>12</sup> BOA.MAD.d.10429.88.

4. Bükme çatal
5. Büyük çam latası
6. Meşe koğuşu
7. Küçük lata
8. Büyük praçol
9. Çam koğuşu
10. Verdinar (Gürgen)
11. Çift ırgat<sup>13</sup>
12. Büyük ırgat
13. Büyük tulumbalık
14. Büyük dümen
15. Kudümü yeke<sup>14</sup>.

Bunların dışında ıskarmoz, döşek, yastık, yarma ve kanat türü kesreteler de bulunmaktaydı. Rodos adasında Muratbıtzade Hüseyin Bey tarafından inşası tasarlanan 64 ziraa (48,4 m) uzunluğunda üç ambarlı bir kalyon için 4785 adet kereste gerektiğinde bunun 1403 adeti çam koğuşu, 747 adeti lata-i kebir çam, 506 adeti büyük praçol, 160 adeti ıskarmoz, 160 adeti kanat döşek, 150 adeti döşek yarması, 93 adeti çifte döşek, 80 adeti pladre praçol, 42 adeti bükme çatal, 4 adeti büyük maymuncuk kerestesi ve 4 adeti tulumbalık büyük çam kerestesi idi. Bu kerestelerin türleri gibi uzunlukları da farklı farklıydı. Örneğin çifte döşek kerestesi 12 ziraa (9,09 m), döşek yarması 6 ziraa (4,5 m), döşek kanadı 6 ziraa (4,5 m), ıskarmoz kerestesi 6 ziraa (4,5 m), büyük çam latası 16 ziraa (12,1 m), menteşeli çam kerestesi 18 ziraa (13,6 m), çam koğuşu 14 ziraa (10,6 m), büyük praçol 3 ziraa (2,2 m), pladre praçol 3 ziraa (2,2 m), büyük maymuncuk kerestesi 7 ziraa (5,3 m) ve tulumbalık büyük çam kerestesi ise 8 ziraa (6,06 m) uzunluğundaydı<sup>15</sup>.

Sancak ve kaza ahalisinden talep edilen kerestelerin miktar ve cinsleri kadar bunlara ödenecek ücret de “fiyat-ı miriye” üzerinden İstanbul’dan belirlenmekte ve mahallinde ahaliye ödenmekteydi. Kereste ücretlerinin belirlenmesinde merkezîyetçi bir politika izlenmekteydi. Bu politikanın bir sonucu olarak ödemeler nakit ve peşin olarak yapılmaktaydı. Bu ücretler, merkezi idare tarafından belirlendiği için ahalinin itiraz etmesi ya da devletle pazarlığa oturması mümkün değildi. Çünkü pazarlık eşit koşullarda kişiler arasında yapılmaktayken burada muhataplardan birisi sıradan kaza ahalişi diğeri ise üstün kamu gücünü elinde tutan devletti. Devlet zorunlu hallerde serbest piyasa aktörlerinde kereste temin etmek istediğinde tüccarla pazarlık yapmaktayken ocaklık kerestesinde bunu hâkimiyet hakkına dayanarak tek taraflı olarak belirleyebilmekteydi. Bu ücretler, kerestenin isim ve türüne göre değişmekteydi. 19 Rebiyülahir 1199 (1 Mart 1785) tarihinde Gençli, Kandıra, Şeyhli, Manyas, Ağaçlı ve Beşdivan kazalarının ahalisinden talep edilen kalyon kerestelerinin kazalar düzeyinde tür, miktar ve fiyatları şu şekildeydi<sup>16</sup>;

#### 1. Gençli Kazası

Büyük praçol 22 adet/1760 akçe

Pladre praçol 15 adet/600 akçe

Bükme çatal 3 adet /600 akçe

Felek 5 adet/600 akçe

<sup>13</sup> Geminin kendisini, demiri veya ağır bir cismi kendine çekmek için demir ya da ağaçtan yapılmış bir tür araçtır. (bk. Süleyman Nutki, *age.*, s. 123.)

<sup>14</sup> Yeke, dümeni istenen tarafa doğru çevirmek ya da hareket ettirmek için onun başına takılan ağaç veya demir maniveledir. Dişli tertibatı vasıtasıyla kendisinden beklenen faydayı sağlar. (bk. Süleyman Nutki, *age.*, s. 314.)

<sup>15</sup> Bahse konu 4785 adet kereste için kesme, iskeleye taşıma ve navlun ücreti olarak toplam 1,915,538 akçe nakit ve peşin olarak sahiplerine ödenmiştir. (bk. BOA.C.BH.231.10728.3.1.)

<sup>16</sup> BOA.MAD.d.2925.88

---

Eğri tahta 30 adet/3600 akçe

2. Kandıra Kazası

Büyük preçol 50 adet/4000 akçe

Pladre preçol 30 adet/1200 akçe

Felek 6 adet/480 akçe

Eğri tahta 80 adet/9600 akçe

3. Şeyhli Kazası

Büyük preçol 70 adet/5600 akçe

Pladre preçol 50 adet/2000 akçe

Bükme çatal 6 adet /1200 akçe

Felek 8 adet/640 akçe

Eğri tahta 100 adet/12000 akçe

4. Manyas Kazası

Büyük preçol 70 adet/5600 akçe

Pladre preçol 50 adet/2000 akçe

Bükme çatal 6 adet /1200 akçe

Felek 8 adet/680 akçe

5. Ağaçlı Kazası

Büyük preçol 40 adet/3200 akçe

Pladre preçol 20 adet/800 akçe

Bükme çatal 4 adet /800 akçe

Felek 6 adet/480 akçe

Eğri tahta 80 adet/9600 akçe

6. Beşdivan Nahiyesi

Büyük preçol 20 adet/1600 akçe

Pladre preçol 15 adet/600 akçe

Bükme çatal 3 adet /600 akçe

Felek 5 adet/400 akçe

Eğri tahta 30 adet/3600 akçe

Bu verilere göre kerestelerin akçe cinsinden birim fiyatı aşağıda verildiği gibidir;

**Tablo 1:** Kazalar Ve Kereste Türlerine Göre Kerestenin Birim Fiyatı.

Kaza/Kereste Türü	Bükme Çatal	Eğri Tahta	Felek	Pladre Preçul
Gençli	200	120	120	40
Kandıra	-	120	80	40
Şeyhli	200	120	80	40
Manyas	200	-	85	40
Ağaçlı	200	120	80	40
Beşdivan	200	120	80	40

Bu tablodan anlaşıldığı kadarıyla birkaç istisna dışında kereste fiyatları belli bir rakam üzerinden sabitlemiş gibidir. Beş kazada da bükme çatal, eğri tahta, büyük preçul ve pladre preçul gibi kerestelere aynı ücret ödenmektedir. Bu ücrete, navlun ücreti dâhil olmayıp ahalinin kereste kesim ve belli iskelelere nakil için sarf etmiş olduğu emek girmektedir. Oysa serbest piyasa koşullarında emeğin değerini belirleyen unsur, emek sahibinin yaşı, eğitim durumu, emeğin sarf süresi ve emeğin hasredildiği işin zorluğu gibi hususlardır. Adı geçen kazaların coğrafi özelliklerinin birbirinden farklı olduğu düşünülecek olursa emeğin değerinin aynı olmayacağı dolayısıyla ücret farklılaştırmasına gidilmesi gerekeceği aşikârdır. Bu olgu kereste temini meselesinde emek piyasasına devletin müdahale ettiğini, emeğin değerinin devletçe dondurulduğunu ve bir tür narh fiyatı uyguladığını göstermektedir.

Keresteleri sabitlemek için kullanılan çiviler Lofça ve Zağra'dan gelmekteydi<sup>17</sup>. Ancak metal çiviler geminin ağırlığını artırdığı için manevra yeteneğini azalttığı ve nemden dolayı küflenerek üzerinde bulunduğu kerestede çürümeye yol açtığı için fazla tercih edilmemekteydi. (Taş, 2019:29). Bu yüzden genelde ahşap çiviler metal çivilere tercih edilmekteydi.

Kerestelerin ormanlardan kesilerek İstanbul'a nakli için merkezden kereste eminleri ve kalyon mimarları tayin edilirken taşrada kadı, yeniçeri serdarı ve iş erleri bu iş için görevlendirilmekteydi. Kereste eminlerinin görevi talep edilen keresteyi zamanında temin ederek Tersane-i Âmire'ye ulaştırmaktı. Kalyon mimarları ise kerestelik ağaçların seçilip istenen ölçülere göre kesilmesini sağlamakla görevliydi. Kadılar ise kereste kesim ve nakil işlemi sırasında yaşanan sorunları çözüme kavuşturmak ya da bu sorunları İstanbul'a arz etmekle görevliydi. Kereste temini ile görevli ocaklık bölgelerin ahali ve kamu görevlileri bu iş için bir araya geldiğinde kereste kesimi kış ayında gerçekleştirilir ilkbaharda ise bunlar iskelelere indirilirdi. Kocaeli ve civarından kesilen keresteler İznikmid İskeleyi ile İstanbul'a taşınırken Gebze civarında kesilen keresteler İnehacı İskeleyi vasıtasıyla taşınırdı. Dağlardan kesilen keresteler iskelelere taşınırken Camus (iri sığır), boğa, eşek ve katır gibi yük hayvanları kullanılırken bu iskelelerden İstanbul'a ise rençper ve taş gemileri vasıtasıyla ya da bu iş için tahsis edilen kalyonlar vasıtasıyla nakil işlemi gerçekleşirdi. (Aydın, 2011:224). Kereste temini, ahalinin sırtına devletçe yüklenen beyhude bir angarya değil bilakis ahali tarafından avarız<sup>18</sup> karşılığında yerine getirilen yasal bir mükellefiyet idi. Ocaklık kerestesinde ahaliye kesim ve nakil işlerinde sarf etmiş oldukları emek için belli bir ücret ödenmekteydi. Kereste kesim ve nakil ücretlerinin ödenmesi genelde bu iş için mübaşir tayin edilen kimseler tarafından yapılmakla birlikte İznikmid'de kereste emini ya da bıçkıcı başı tarafından bu iş gerçekleştirilirken Üsküdar'da bu işi korucu başılar yerine getirmekteydi. (Bostan, 2003:108).

<sup>17</sup> BOA.D.2709.1.0.1.

<sup>18</sup> Avarız, savaş gibi olağanüstü durumlarda reyadan tahsil olunan vergiye verilen isimdir. Avarız alışıldık ve belirli bir vergi değildir. Başlangıçta ev başına 20 akçe tahsil edilirken daha sonra 40 akçeye çıkarılmış ve en sonunda 300 akçeye kadar çıktığı görülmüştür. Avarız hanesi olarak isimlendirilen vergi mükelleflerinden tahsil olunan bu vergi ev başına toplanırdı. IV. Murat (1623-1639) zamanında avarız hanelerinin sayısı 120,000 idi. (bk. Mehmet Zeki Pakalın, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, Cilt 1, 3. Baskı, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1983, s.112.)

## 2. Kereste Temininde Karşılaşılan Sorunlar

Kereste temini geniş bir organizasyon ve bütçe kaynağı gerektirdiği için bu konuda 18. yüzyıl boyunca sorunlar eksik olmamıştır. Devletin, 18.yüzyılda yaşamış olduğu siyasi, mali ve iktisadi istikrarsızlıklar bu sorunları büyütmüş ve çoğaltmıştır. Donanmanın bu yüzyılda devletin güvenliği ve savunulması konusunda üslenmiş olduğu hayati rol bu sorunları can yakıcı bir hale getirmiştir. Bu sorunlar fiyat istikrarsızlığı, kamu görevlilerinin yolsuzlukları, deniz kazaları ve güvenlik sorunları gibi sebeplerden kaynaklanmıştır.

### 2.1. Fiyatla İlgili Sorunlar

Kereste yükümlüsü ahaliyi, kereste kesimi ve naklinde esas olarak motive eden faktör bu hizmet karşılığında ahaliye devletçe yapılan ödemedir. Bu ödeme sahiplerine nakit ve peşin olarak yapılmaktaydı. Bu ödeme üreticinin beklentisini karşıladığında, üretici üzerine düşeni yapmaya çalışırken, karşılamadığı durumlarda kanundan kaynaklanan yasal mükellefiyetten kaçınma cihetine gitmekteydi. Bu durum, bazen eksik kereste temin etme ya da kereste temini mükellefiyetine itiraz etme şeklinde kendini göstermektedir. Ahalinin bu kaçınma eyleminin arkasında ise miri mubayaa rejimi yatmaktadır. Bu rejimde, ocaklık bölgeleri için devletçe bir fiyat belirlenmekte ve bu fiyat üzerinden ahaliye kamu hizmetleri gördürülmektedir. Bu fiyat piyasa fiyatından farklı olup bir tür narh fiyatıdır. Kanunla belirlenmiş olduğu için piyasanın arz ve talep dengesine göre oluşan piyasa fiyatına yön veren dinamikler burada geçerli değildir. Devlet bu rejimi kereste dışında yelken bezi, urgan, katran, zift ve üstüpu temininde de uygulamaktadır.

Miri mubayaa rejiminde devletin ve kereste yükümlüsünün beklentileri farklı farklıydı. Devlet açısından bakıldığında öyle bir fiyat düzeyi belirlenmeliydi ki hem maliyet unsurları en asgari düzeyde karşılansın hem de yapılan ödemeler hazine üzerinde büyük bir yük oluşturmasın. Üretici açısından ise üretimi cazip kılan asgari düzeyde de olsa kâr ve kazanç elde etmesi yani emeğin maliyetlerini karşıladıktan sonra yeniden emeğini garanti edecek bir kazanç bırakmasıydı. Kereste örneğinde ahalden emeğin satın alınması, avarız karşılığı onun mali bir yükümlülüğü kabul edildiği için yükümlünün devletle olan bu ilişkisinden kâr elde etmesinin istenmediği bu yüzden de onların emeğine verilecek fiyatın, piyasa fiyatının altında tutulmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır. Farklı noktalarda duran taraflardan devlet, meseleye kamu ihtiyaçları ve ekonomiklik açısından yaklaşırken, yükümlü, kazanç ve kâr açısından yaklaşmış bunu elde edemediğinde ise ya üretimi kısmış ya da standardı düşürme cihetine gitmiş ancak sıkı devlet kontrolü altında bunu da yapamadığında ise bu işi bırakarak başka bir kazaya göç etmiştir. Kereste yükümlüsü en azından zarar etmemek istemiştir. Tabiiatta iklim ve toprak koşullarının etkisiyle kendiliğinden yetişen kerestenin maliyet unsurunu yükümlü ahali için kesim ve uygun iskelelere taşıma hizmetleri oluştururken devlet açısından başlıca maliyet unsurunu ahaliye ödenen hizmet bedelleriyle, iskeleden gemiye kerestelerin nakli sonucu ortaya çıkan hamaliye ücreti, navlun ücreti ve bu iş için seferber edilen merkezi ve yerel kamu görevlilerine yapılan ödemeler teşkil etmiştir<sup>19</sup>.

18. yüzyılda paranın değer kaybına bağlı olarak kişisel emeğinin değeri azalan sadece kereste temini ile yükümlü olan sıradan ahali değildir. Tersane-i Âmire'de çalışan nitelikli işgücü de bundan etkilenmiştir. Yüksek enflasyon koşullarında fiyat istikrarı ortadan kalkıp tedavüldeki akçe sürekli değer kaybedince bu durum sabit bir ücret üzerinden hem Tersane-i Amire hem de İstanbul dışındaki tersanelerde çalışan marangoz, kalafatçı ve burgucu<sup>20</sup> gibi nitelikli işgücünün

<sup>19</sup> Kerestenin iskelelerden İstanbul'a nakli için tutulan gemilere ödenen ücret gemide bulunan mürettebatın ücretlerini de kapsamaktaydı. 17 Muharrem 1169 (23 Ekim 1755) tarihinde Tersane-i Âmire'ye kereste nakli için görevlendirilen miri kereste kalyonundaki mürettebata bir senede mevacib, kumanya ve peksimet bahası olarak 4566 kuruş ödenirken taş sefinesine 1160 kuruş ödenmişti. Taşıma ücreti ise kalyon için 917 kuruş iken taş sefinesi için 503 kuruş olup toplamda 5726 kuruşu bulmuştur. (bk. BOA.MAD.d.10359.37.)

<sup>20</sup> Burgucular gemi inşasında çalışan işçi grubu olup görevleri keresteleri delmek ve civatalamaktır. ( bk. Süleyman Nutki, age. , s.40.)

alım gücünü de zayıflatmıştır. Özel şahısları, fiyat konusunda bağlayan yasal düzenlemeler olmadığı için ortaya çıkan yeni fiyat düzeyine onlar kolaylıkla intibak edince, tersanelerdeki marangozlar, kalafatçılar ve burgucular için devlete savaş gemisi inşa etmek cazip bir iş olmaktan çıkmıştır. Devlet, kurallarla kayıtlı, ağır ve hantal yapısı nedeniyle özel sektör kadar hızlı bir biçimde yeni fiyat düzeyine uyum sağlayamamaktaydı. Gerek mali güçler gerekse de bürokratik süreçlerin doğasından kaynaklanan yavaşlık onu piyasa gelişmelerini arkadan takip eden bir konuma sürüklemişti. Buna rağmen devletin piyasa koşullarına bağlı olarak ortaya çıkan yeni duruma adapte olmaya çalıştığını gösteren örnekler de vardır. 29 Rebiyülevvel 1184 (23 Temmuz 1770) tarihinde Tersane-i Âmire'de kalyon ve diğer gemilerin hizmetinde istihdam olunan marangoz, kalafatçı ve burgucular ile bütün işçiler, uzun yıllardan beri günlük 10 para ücret aldıklarını ve tersane dışında çalıştıkları takdirde günlük 20 para ücret alacaklarını bu yüzden ücretlerine bir miktar zam yapılmazsa iş yapmayacaklarını bildirmişlerdi. Onların iddiasına göre devletçe kendilerine daha önce ramazan başından muharrem sonuna kadar geçen 5 aylık sürede her gün için 2 para "*in'am*" adıyla bir ödeme yapılmışsa da bu daha sonra ortadan kalkmıştı. Mevcut haliyle ödenen günlük 10 para ücret ekmek almalarına bile yetmediği için geçinmeye güçleri kalmamıştı. Onların talebini değerlendiren devlet, donanma işlerinin önemi nedeniyle onların talebini yerine getirerek her gün 2 para inamin ödenmesine devam edilmesi kararı almak zorunda kalmıştır<sup>21</sup>.

Bu durum, aslında kaynaklarını daha çok yurt dışından alan yüksek enflasyon olgusunun bir sonucuydu. Enflasyonun yükselmesi paranın değerinin düşmesine neden olmuş, bunun sonucunda Osmanlı parası yabancı para birimleri karşısında değerini kaybetmiştir. Yavuz Cezar'ın belirttiğine göre 1758 yılında 1 Venedik dukası 3,12 kuruşa eş değerken 1799'a geldiğinde 8 Osmanlı kuruşuna eş değer hale gelmiştir. Yani kırk yıl içinde Venedik parası Osmanlı kuruşu karşısında %156 değer kazanmıştır. Öte yandan Stanford Shaw'ın 1756-1800 yılları arasında bazı tüketim maddelerinin fiyatlarını göstermek için oluşturduğu bir fiyat listesi de bu dönemde mal fiyatlarında önemli artışlar olduğunu ortaya koymaktadır. Örneğin 1756'da toz şeker 20 para iken 1800'de 120 paraya, pirinç 1756'da 6 para iken 1800'de 28 paraya, sabun 1756'da 13 para iken 1800'de 36 paraya, sıvı yağ 1756'da 12 para iken 1800'de 32 paraya, tereyağı 1756'da 12 para iken 1800'de 50 paraya yükselmiştir. (Cezar, 1986:129).

Tüketim maddelerinde piyasa fiyatlarının yükselmesine rağmen devletçe kereste temininde sorumlu olan ocaklık yükümlüsü ahaliye sabit ve dondurulmuş bir fiyat olan "*miri fiyat*" üzerinden hizmet bedelinin ödenmesi karşısında ahalinin ilk tepkisi bu yükümlülüğe itiraz ederek muhalefet etmesiydi<sup>22</sup>. Çünkü kereste yükümlüsü ahalinin tek başına ya da pazarlık yaparak emeğinin değerini yükseltmesi mümkün değildi. Emeğin değeri devletçe belirlendiği için serbest piyasada geçerli olan gerçek değerine eşitlemesi tamamen devletin inisiyatifine kalmıştı. Zaten mali krizin pençesinde olan ve nakit para sıkıntısı çeken devletin ise daha fazla nakit para ihtiyacına neden olacak böylesi bir durumu kabullenmesi kendi gerçekleriyle çelişmesi olurdu. İktisadi hayatın gerçekleri ile devletin gerçekleri arasında sıkışan bazı kazaların ahaliye çareyi topyekûn kereste

<sup>21</sup> Adı geçen işçiler; "*gurre-i saferde ikişer para in'amları kat' olunmağla bu defa dahi istid'a-yı inayet ricasıyla rikab-ı hümayun hazret-i cihandariye arzıhal ve bizler fukaradanız. Merhameten bizlere ihsan olunan ikişer para ainam masarifimize külli medar olmuştu. Şimdi kat' olunmağla ahvalimiz perişan olub bir vechle geçinecek halimiz kalmayub ve bundan sonra Tersane-i Amire sahasında kurulacak kebir kalyon-ı hümayunların beher yevm hidmetlerinde olub tüccar sefayinleri ve ahir mahallerde bir dürlü işlemeyeceğimiz malumumuz olub şayeste-i merhamet olduğumuz...*" şeklinde beyanda bulunarak durumlarını arz etmişlerdi. (bk. BOA.MAD.d.10386.67.)

<sup>22</sup> Kavak kazası ahaliye hisselerine isabet eden keresteyi kesmeyi reddetmişler ve bu iş için görevlendirilmiş olan mübaşire, "*...nice dürlü mugalata...*" ve "*...izhar-ı acz...*" içeren beyanda bulunmuşlardır. 19 Rebiyülevvel 1134 (7 Ocak 1722) tarihinde bölgedeki kamu görevlilerine bu türden hareketlere cesaret edenleri "*muhkem haps*" eylemeleri emredilmiştir. bk. BOA.MAD.d.3133.39.

yükümlülüğünden aklarını talep etmekte bulmuştu<sup>23</sup>. Lâpseki ahalisi kereste için görevlendirilmiş olan mübaşire kesin olarak kendilerinden talep edilen keresteyi kesip nakledemeyeceklerini bildirmişlerdi<sup>24</sup>. Bazen de talep edilen kereste miktarında ahalinin isteği üzerine azaltmaya gidildiği görülmektedir. Örneğin Kartal kazası ahalisinin talebi üzerine talep edilen 4500 adet kereste, 1199 (1784/1785) yılında 2650 adet keresteye düşürülmüştü<sup>25</sup>. Sütun ve seren üreticileri ise kendilerine daha yüksek ücret ödeyen tüccarlara ellerindeki ürünü satmayı tercih etmekteydi<sup>26</sup>. Bu muhalefet kereste emînleri tarafından İstanbul'a arz edilerek padişahın uyarı ve tehdit içeren fermanlarıyla aşılmaya çalışılmaktaydı.

Aynı durum yelken bezi üreticilerinde de gözlenmekteydi<sup>27</sup>. 1176'da (1762/1763) Cezayir-i Garb Ocağı'na verilmek üzere Boğazhisarı ahalisinden 12,000 top yelken bezi satın alınması emredildiğinde kaza ahalisi; "...sene be sene Tersane-i Âmire için ocaklık misüllü olan altışar bin top bezi tamamen edaya kudretimiz yoğiken müceddeden on iki bin top bezi dahi bir vechle işlemeğe iktidarımız yoktur..." diye cevap vermişlerdir<sup>28</sup>. Kereste yükümlüleri de aynı ya da buna benzer gerekçelerle kereste yükümlülüğüne muhalefet etmekteydi. Sinop'ta inşa edilen 2 adet kalyonlar için cunda, seren ve diğer direkleri öteden beri Bafra ve Canik dağlarından temin edilmekteyken Alaçam isimli yerde sakın olan ahali buna karşı çıkmıştı. Bu muhalefetin kırılması için Canik muhassılı, Bafra ve Alaçam kadıları ile diğer kamu görevlilerine hitaben 2 Rebiyülahir 1202 (11 Ocak 1788) senesinde ferman gönderilmişti<sup>29</sup>. Devlete olan bu muhalefet sadece kereste ahalisi arasında değil tersaneye lenger<sup>30</sup> demiri sağlayan demirciler ve kendir üreticileri<sup>31</sup> arasında da vardı. 1211 (1796/1797) yılında donanma kalyonlarının sandal, filika ve miri çekelevelerine<sup>32</sup> lenger çengel tabir olunan 4 tırnaklı lenger demiri gerektiğinde lengerci esnafı kendilerinden talep edilen demirleri miri fiyatı üzerinden veremeyeceklerini ifade etmişlerdi<sup>33</sup>. Tersanede inşa olunan gemilerin yağlanması için kullanılan yağı temin eden yağ üreticileri ise devletin kendilerine önerdiği ücretin üzerinde ücret talep etmeleri nedeniyle "*ta'addi eylemek*" ile itham edilmekteydi<sup>34</sup>. Bütün bunlar 18. yüzyılda kereste dâhil donanmanın ihtiyaç duymuş olduğu malzemelerin temininde ciddi bir sorun yaşandığını göstermektedir.

<sup>23</sup> Terkos kazası ahalisi kendilerinden 3000 adet kereste istenmesi üzerine bu miktar keresteden aklarını istemişlerdir. Bunun üzerine 28 Muharrem 1202 (9 Kasım 1787) tarihinde bahse konu 3000 adet kerestenin 1000 kadarı Marya kazası, 500 kadarı Çatalca ve Silivri kazası ahalisine tahvil olunmuştu. (bk. BOA.MAD.d.10412.110)

<sup>24</sup> BOA.MAD.d.3254.107

<sup>25</sup> BOA.MAD.d.2925.88.

<sup>26</sup> Alablı, Çayağzı ve Gerdus(?) gibi kazalarda devletin "*muhtekir*" olarak nitelendirdiği tüccarların elinde bol miktarda sütun ve sefer olduğu anlaşılınca bunun satın alınması amacıyla 8 Muharrem 1129 (23 Aralık 1716) tarihinde mübaşir atanmıştır. (bk. BOA.MAD.d.2864.53.)

<sup>27</sup> Boğazhisarları bölgesinde bulunan İne, Çan ve Bayramiç kazalarının halkı daha önce işledikleri ipliği, Boğazhisarlarının pazar yerine getirip dokumacılar satarlarken 1785/1786 tarihinde buraya yelken bezi satın almaya gönderilen İsmail çuhadarın bildirdiğine göre birkaç seneden beri ortaya çıkan bezirgânlar, İne kazasında ikamet etmeye başlayıp daha fazla ücret ödeyerek pamuk ipliğini satın almakta, bu ise Boğazhisarlarına iplik akışını kesmekteydi. Bu kazalardaki dokumacı esnafının talebi, devletçe satın alınacak bezin tamamen satın alınmadan, pamuk ipliğinin başka kimselere satılmamasıydı (bk. Mehmet Taş, age. , s.169.)

<sup>28</sup> BOA.MAD.d.9989.37.

<sup>29</sup> Canik muhassılı Bafra ve Alaçam kadıları ile zabitanadan talep edilen keresteyi fiyatı İstanbul'dan gönderilen ve fiyatı açıkça yazılı olan defterle birlikte kesilerek İstanbul'a ulaştırılmasının sağlanması istenmiştir.(bk. BOA.MAD.d.2925.92.)

<sup>30</sup> Lenger, bir gemiyi denizde sabitlemek için bir zincire bağlanarak denize atılan ucu sivri ağır bir demirdir. ( bk. Süleyman Nutki, age. , s. 66.)

<sup>31</sup> Canik sancağında bulunan kadılara hitaben 3 Rebiyülevvel 1178 (31 Ağustos 1764) tarihinde yazılan hükme göre kendir emini olan Ahmet; Arim (Çarşamba), Terme ve Ökse (Kutlukent) kazaları ahalisinin kendir masrafları için kendilerinden talep edilen vergiyi ödemeyi reddetmişlerdi. bk. BOA.MAD.9848.85.

<sup>32</sup> Çekeleve, kıcı yüksek, denizde hızlı giden yelkenli türü bir gemidir. Sakalava olarak da bilinmekteydi. (bk. Metin Karayazgan, age. , s.23 )

<sup>33</sup> BOA.MAD.d.10429.73.

<sup>34</sup> 40 kantar revgan şem'in pahasının 1026 buçuk kuruş olduğu ve bu paranın tersane emini tarafından sahiplerine ödenerek Tersane-i Amire'ye getirilmesi kabul edilmiştir. (bk. BOA.MAD.d.3014.67.)

## 2.2. Kamu Görevlilerinin Usulsüzlükleri

Kereste emini, mübaşir ya da kalyon inşasına memur edilen görevlilerin kalyon nazırı ve mimar gibi kamu görevlilerin zamanında görev yerine gitmemeleri<sup>35</sup> ya da keyfi olarak halktan kanunda yeri olmayan hizmet taleplerinde bulunmaları bu konuda sorun oluşturan başka bir konuydu. Bu durumda ahali, İstanbul'a arzihal göndererek şikâyetlerini padişaha arz edebilmekteydi. Kemer ve Edremit kazalarının ahali Midilli Adası'nda inşasına başlanan 2 adet kalyonların başına memur olarak atanan Halil Ağa'yı rikab-ı hümayuna şikâyet etmişlerdi. İddialarına göre Halil Ağa, kendilerinin görevi keresteyi kesip Ayvalık ve Yund Adası İskeleyi'ne taşımakla bittiği halde onlardan bu keresteyi Midilli Adası'na taşımalarını da istemişti. 24 Muharrem 1185 (9 Mayıs 1771) tarihinde Midilli kadısı, Midilli mütesellimi ve Halil Ağa'ya yazılan bir hükümlerle bu kazalar ahalisini mübaşire teslim etmiş oldukları keresteyi Midilli Adası'na taşıma talebiyle rencide etmemeleri emredilmişti<sup>36</sup>. 18. yüzyılda kamu bürokrasisinin kalyon devrine geçişin sonucunda yeni duruma yapısındaki hantallığın doğal bir sonucu olarak uyum sağlamakta gösterdiği yavaşlık ile yaşanan mali krizlerin neden olduğu para sıkıntısı bu türden şikâyetlerin artmasına neden olmaktadır. Esasına bu sorun sadece keresteye mahsus bir sorun olmayıp tersanenin ihtiyaç duyduğu diğer malzemelerde de yaşanmaktaydı. Tersane-i Âmire'de kalafat<sup>37</sup> işlemlerinde kullanılan don yağı ve bal mumu arabalar ile Varna İskeleyi'ne nakledildiğinde burada görevli olan memurlar üreticilerden usulsüz olarak gümrük vergisi talep etmişler ve böylece tersanedeki işlemlerin aksamasına neden olmuşlardı. Bunun üzerine Varna kadısına, Varna gümrükçüsüne ve iskele emine hitaben 8 Rebiyülevvel 1155 (13 Mayıs 1742) tarihinde bir ferman yazılarak Tersane-i Âmire için satın alınan yağ ve balmumunu gemilere yükleyerek İstanbul'a göndermeleri emredilmiştir<sup>38</sup>.

Bazen de kereste ihzarına İstanbul'dan gönderilen memurların yapmış oldukları iş ve işlemler hakkında İstanbul'a bilgi vermemeleri merkezi yönetimin tepkisine neden olmaktadır. Yaz ayında kesilip iskelelere nakledilen kerestelerin bahar gelmeden Tersane-i Âmire'de hazır edilmesi gerekmektedir. Çünkü Osmanlı donanması, gelenek ve zorunluluklar nedeniyle mart ayında (Ruz-ı Hızır) sefere çıkmak kasım ayında (Ruz-ı Kasım) ise geride birkaç devriye gemisi bırakarak seferden dönmekteydi.. Sefere çıkmadan önce tamir edilmesi gereken kalyonların tamir edilmesi, inşa edilen gemilerin ise inşasının tamamlanması icap ediyordu. Bu ise farklı sancak ve kazalardan toplanan kerestelerin vaktinde Tersane-i Âmire'de hazır edilmesiyle mümkündür. Bazı belgelerde farklı kazalardan toplanan kereste dâhil malzemelerin mart ayından 40 gün önce tersanede hazır edilmesi emredilmektedir<sup>39</sup>. Görevli memurların yapmış oldukları işlemler hakkında merkezi yönetimi bilgilendirmemesi devletin önünü görerek sağlıklı biçimde sefer ve donanma planlaması yapmasına engel oluşturmaktaydı. Bu sorunu aşmak için atanmış olan kamu görevlisine genelde ceza tehdidi içeren hükümler gönderilmesi cihetine gidilmiştir. 12 Recep 1134 (28 Nisan 1722) tarihinde kereste ihzarına memur edilen bir tane kapıcıbaşı rütbesini hazır kamu görevlisi toplamış

<sup>35</sup> Sinop tersanesinde inşa edilecek 51 zira uzunluğunda bir adet kalyon için 8154 adet çam ve meşe kerestesinin Canik sancağından ihzar edilmesi lazım geldiğinde kalyon nazırı ve mimar görev yerine gitmedikleri için ahaliye dağıtılacak olan ücret mübaşire iade olunmuştur. 6 Cemaziyülevvel 1199 (17 Mart 1785) yılında konuyla ilgili olarak Canik muhassılı vekili Battal Hüseyin ve kapıcı başılık payesiyle Sinop'ta kalyon inşasına memur kılınan Yakup Ağa ile Kastamonu mütesellimine hitaben yazılan hüküm için bk. BOA.MAD.d.2925.91.

<sup>36</sup> "...kazalar ahaliileri matlub iden keresteyi cibalden kat' ve münasib olan iskelelere nakl ittüklerinden sonra sefine ile Midillü ceziresine nakl teklifi ile rencide olunmamak için emr-i şerif südurunu istid'a-yı inayet eyledikleri.." (bk. BOA.MAD.d.10386.76.)

<sup>37</sup> Kalafat, gemilerin kaplama ve güverte döşeme tahtalarının arasına üstü�ü sıkıştırdıktan sonra bu tahtaları ziftleyerek su geçirmez hale getirmektir. (bk. Metin Karayazgan, age. , s. 65. )

<sup>38</sup> Varna İskeleyi'ndeki görevlilerin usulsüzlükleriyle "...ta'til-i umur-ı mühimmeye bais" olduklarına dair emr-i şerif için bk. BOA.MAD.d.9950.32.

<sup>39</sup> Karadeniz ve Akdeniz tarafına gönderilecek 1 adet başarda ile 18 adet kalyon ve 30 firKate gemisinin tamir, kalafat ve yenileme işlemleri için lazım gelen mühimmat ve levazımın Rüz-ı Hızırdan 40 gün önce İstanbul'a gönderilmek üzere gemilere yüklenmiş olmasıyla ilgili hüküm için bk. BOA.MAD.d.2883.38.

olduğu keresteden ne kadarını kestirerek iskeleye naklettirdiği hakkında İstanbul'a bilgi vermediği için sert bir dille uyarılmıştır<sup>40</sup>.

Kamu görevlilerinin Tersane-i Âmire'ye giren ve buradan çıkan keresteyi tertipli ve düzenli bir biçimde tutmamaları başka bir sorun kaynağıydı. Bu konuda kerestelerin depolandığı Mahzen-i Cub'taki<sup>41</sup> görevlilerin ihmali ön plana çıkmaktaydı<sup>42</sup>. 19 Rebiyülevvel 1125 (15 Nisan 1713) tarihinde bir fermanla hangi kalyon için Mahzen-i Cub'tan veya başka yerden ne kadar kereste sarf olunursa liman reisi tezkiresiyle ihraç edilmesi, mahzen emini tarafından mahzen defterine gönderilen kerestenin cins ve miktarıyla kaydedilmesi emredilmiştir. Yelken bezi, katran, urgan, üstüğü ve don yağı gibi malzemelerin depolandığı Mahzen-i Sürb için de aynı usulün uygulanması aynı fermanda emredilmiştir<sup>43</sup>. Mahzen-i Cub dâhil Tersane-i Âmire'deki işlerin düzenli ve sağlıklı yürütülmesinden padişaha karşı birinci derecede sorumlu olan kişi kaptanıderyaydı. Bu yüzden görevden azledilen kaptanıderyalar vardır. Örneğin 1731/1732 yılında görevinden azledilen Kaptanıderya Şahin Mehmet Paşa bunlardan birisiydi. Kendisi dergâh-ı âli yeniçeri çavuşlarından iken zamanla devlet bürokrasisinde yükselerek bu göreve atanmıştı. Ancak "...Tersane-i Âmire'nin mukteziyat-ı nizam u intizamında gafil ü zahil olduğundan ma'ada..." gerekçesiyle görevinden alınarak Hanya muhafızlığına atanmıştır. (Suphi Mehmet Efendi, 2007:122)

Bazı kamu görevlileri, miktar, cins ve çapı önceden belirlenmiş olan keresteyi Tersane-i Âmire'ye eksik teslim ediyor, bazıları ise koru-yı hümayun olarak isimlendirilen ormanlara ahaliyi sokmuyordu. Eksik teslim olgusu sadece kamu görevlisinin ihmalden kaynaklanmıyordu. Bunda ahalinin iktisadi durumundan kaynaklanan faktörler de vardı. Ancak sebebi ne olursa kalyonları inşası tam olmadan denize indirmek mümkün olmadığı için bu durumun kalyon inşa faaliyetlerini aksattığı aşikârdı. 1186 (1772/1773) yılında İznikmid'den beklenen 3 adet kızaktan sadece 1 tanesi Tersane-i Âmire'ye teslim edilebilmişti<sup>44</sup>. Tersane Emini el-Hac Yusuf Ağa zamanında Canik havalisinden talep edilen 104 adet karaağaç kerestesinin hiçbirinin teslim edilmediği görülmüştü. Merkezi yönetimden gelen emirleri yanlış yorumlayarak donanma işlerinin aksamasına neden olan kamu görevlilerine de tesadüf edilmektedir. Örneğin 4 Ramazan 1186 (29 Kasım 1772) tarihinde Taşköprü kazasında bulunan koru-yı hümayunun ağası, koru-yı hümayunun kapsamını geniş tutarak burada kesilen 14 adet kerestenin buradan taşınmasına izin vermemişti<sup>45</sup>. 14 Şaban 1186'da (10 Kasım 1772) ise Tersane-i Âmire'de inşa olunan kalyonlarda kullanılan büyük lata kerestelerinin her biri için ahalinin emeğine 3 er kuruş yardım suretinde zam yapıldığında İznikmid'de bulunan

<sup>40</sup> "...kat'ına memur olduğun keresteden şimdiye değin ne miktarı kat' ve iskeleye nakl ettirilmişdir? Ve ne miktarı iskeleye henüz tertip ettirilmemiştir? Kat'a tarafından haber ve iz zuhur etmemekle kalyon tayin olunduğu surette ol tarafta meks eylemek iktiza eylediği surette kalyonlara zarar isabet edeceği zahir olub bu husus senin adem-i takayyüdüne haml olunub i'tab-ı ikaba müstehak olmuşsuzdur..." (bk. BOA.MAD.d.3133.39.)

<sup>41</sup> Mahzen-i Cub, kereste mahzeni olarak da bilinmekte olup Mahzen-i Sürb isimli mahzenin bitişiğinde yer almaktaydı. Burada ülkenin birçok yerinden gelen ocaklık keresteler depolanmakta ve gerek Tersane-i Âmire'de ve gerekse de farklı Tersanelerde inşa olunan gemilerde kullanılmaktaydı. 1159 (1746/1747) yıllarında burası zamanla harap olmaya yüz tutmuş ve yıkılmaya başlamıştı. Bunun üzerine tamamıyla yıktırılıp yerine yenisinin yaptırılmasına karar verildi. Yeni yapılan mahzenin üzeri baştanbaşa kurşunla kapatılırken kabı ve duvarları nadide resim ve nakışlarla süslendi.(bk. İzzî Süleyman Efendi, İzzî Tarihi (Osmanlı Tarihi 1157-1165/1744-1752), Hazırlayan: Ziya Yılmaz, Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları, İstanbul, 2019, s.220.)

<sup>42</sup> Mahzen-i Cub, Tersane-i Âmire'deki kereste ambarını ifade etmek için kullanılan bir terimdir. Cub, Farsça ağaç, odun ya da sopa anlamlarına gelmektedir. Tersane eminine bağlı olan bu depoda mahzen emini, mahzen halifesi ve mahzen katibi görev yapmaktaydı. Halife ve katibin görevi mahzen hesapları ve defterlerini tutmaktı. (bk. Mehmet Zeki Pakalın, Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, Cilt 2, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1983, s.391.)

<sup>43</sup> "...Mahzen-i Sürb'te sarf olunan mühimmat-ı ahen ve sair mühimmat dahi adet ve ecnasıyla vezn ve kantarıyla yine liman reisi tezkiresiyle sarf olunub Mahzen-i Sürb katipleri dahi defterleriyle ve amele ücuratını liman reisi ma'rifetiyle zabt ve defter itirülüp..." (bk. BOA.MAD.d.2883.42.)

<sup>44</sup> "...İznikmid İskelesi'ne vürud ve zikr olunan üç kıtadan bir kıtası tersaneye irsal olunduğunu tastir..." (bk. BOA.MAD.d.3014.74.)

<sup>45</sup> "...Tersane-i Âmire için Taşköprü kazası dâhilinde kain koru-yı hümayundan on dört kıt'a kereste kat' eylediklerinde koru-yı hümayun ağası men eylediği inha olundukta..." (bk. BOA.MAD.d.3014.74.)

mübaşir bunu devleti zarara uğratacağı mülhazasıyla uygulamamıştı. Bu durum ise ahalinin muhalefetine neden olarak burada kerestelerin kesim ve naklinde gecikmeye neden olmuştur<sup>46</sup>.

### 2.3. Eşkivalık Olayları

18. yüzyılda bozulan iktisadi ve toplumsal yapıların etkisiyle münferit ya da örgütlü eşkıyalık olayları önceki yüzyıllarda olduğu kadar yoğun olmasa da yine de varlığını sürdürmüştür. 17. yüzyıldan itibaren tımar sisteminde yaşanan bozulmalar sonucunda iltizam<sup>47</sup> ve malikâne<sup>48</sup> sisteminin yaygınlaşması, köylülerin ağır vergiler altında ezilmesi ile topraklarını terk etmeleri sonucu büyük şehirlerde artan güvenlik sorunları, ehl-i örfün hizmetine aldığı sekban kitlelerinin sosyo-ekonomik problemlerin etkisiyle gerçekleştirmiş olduğu eşkıyalık ve zorbalık hadiseleri 18. yüzyılda eksik olmamıştır. (Demirtaş, 2018:75) Ancak bir önceki yüzyılda olgu kadar yaygınlık ve kitlesellik kazanamamıştır. Bu yüzyılda yaşanan sürekli ve uzun savaşların yükünü karşılamak için ihtiyaç halinde tahsil edilen imdadiye (imdad-ı seferiye ve imdad-ı hazeriye vergileri) ve avarız türü vergilerin istikrar kazanması üretim gücü zayıflayan halkın vergi yükünü iyice ağırlaştırmış ve onların yer yer kendilerinden talep edilen kanuni yükümlülüklerle direnmesine neden olmuştur.

Kereste toplanan yerlerde rastlanan eşkıyalık olayları kitlesel bir nitelik taşımayıp daha çok bireysel planda kalmıştır. Kereste yükümlüsü ahalinin bu eşkıyalara sahip çıkmaması bu olayların daha çok bireysel nedenlerden kaynaklandığını göstermektedir. Bu yüzden de donanma ve tersane işlerinde ciddi bir aksamaya yol açmadan devlet tarafından kolayca kontrol altına alınabilmektedir. Bu olaylar kereste kesilen yerlerde ortaya çıkmıştır. Örneğin Kastamonu sancağına bağlı İstefan kazasında bu türden bir eşkıyalık yaşanmıştı. Sinop tersanesinde inşa edilmesi emredilen 51 buçuk ziraa (39,0 m) uzunluğunda bir adet kalyon ile 2 adet kalyonun ihtiyaç duymuş olduğu dümenlik, yekelik ve makaralık kerestelerin İstefan kazasının dağlarından kesilmesi Kastamonu mütesellimi el-Hac Ali Ağaya emredildiğinde onun bu iş için görevlendirmiş olduğu adamı aynı kazada ikamet eden Lokmacıoğlu isimli bir eşkıya tarafından hapsedilmişti. Bu kişi, İstefan kazasının dağlarında bu iş için kereste kesen kaza ahalisini darp ve hapsedmekle de itham edilmişti. 16 Şevval 1201 (1 Ağustos 1787) yılında Kastamonu sancağının kadılarına, naiplerine, zabıt ve iş erlerine hitaben bu kişinin yakalanması için ferman gönderilmiştir<sup>49</sup>. Bununla birlikte konu bağlamında örgütlü eşkıyalık olaylarına bazı kazalarda tesadüf edilmekteydi. Tersane-i Âmire'de 40 adet şalopa gemisi ile 2 adet dolap tombazlarına gerekli olan kerestenin Şile, Taşköprü, Akabad (Akçaova), Gebze ve Kartal civarındaki dağlardan kesilmesi emredildiğinde Akabad nahiyesinde eşkıyalar ortaya çıkıp ahaliyi devlete karşı paylarına düşen keresteyi teslim etmemeleri hususunda kışkırtmışlardı. Bu eşkıyalar Niksar kazası ahalisinden Arabacı başı Hasan, İmamoğlu Hüseyin ve Süleyman ile diğer yerlerden gelmiş olan Ferik Hasan, Molla Fevzi, Molla Hasan ve Molla Ahmet isimli kişilerdi. Bu kişiler "*suret-i zahirde mu'tat birle müteahhid*" olarak ahaliyi tahrik ve iğfal etmekteydi. Bunların hassa bostancı başı ve koru-ı hümayun zabiti vasıtasıyla mahallinde tahkik ve icap eden cezalarının icra olunması emredilmiştir<sup>50</sup>.

### 2.4. Kereste Kesilmesi Emredilen Yerlerde Talep Edilen Miktar ve Nitelikte Kereste Bulunmaması

Devletçe talep edilen kerestelerin mahallinde bulunamamasının nedeni kontrolsüz biçimde ormanların ahali tarafından kişisel ya da ailevi ihtiyaçlar nedeniyle tahrip edilmesi olup bu olgu

<sup>46</sup> BOA.MAD.d.3014.74.

<sup>47</sup> İltizam, kısaca devlete ait bazı malların gelirlerini tahsil etme yetkisinin bir ihale sonucu özel şahıslara devredilmesidir. İhaleyi alan kişi devlete kefil göstermek zorundaydı. İltizamı alan kişiye mültezim denilmekteydi. (bk. Mehmet Zeki Pakalın, age. , Cilt 2., s. 57.)

<sup>48</sup> Malikâne, devlete yararlılıkları görülen kimselere mülk gibi tasarruf etmeleri için temlik suretiyle verilen arazi ve çiftlikleri ifade etmek için kullanılan bir terimdir. (bk. Mehmet Zeki Pakalın, age. , Cilt 2., s. 395.)

<sup>49</sup> Dergâh-ı âli kapıcıbaşlarından Kastamonu Mütesellimi el-Hac Ali Ağa vasıtasıyla Sinop'ta inşa ettirilecek kalyonlar hakkında konuyla ilgili gönderilmiş olan ferman için bk. BOA.MAD.d.2925.93.

<sup>50</sup> BOA.MAD.d.2925.87

önceki yüzyıllardan beri süregelen bir olgudur. 19. yüzyıl sonlarına kadar bu olgunun sürdüğü anlaşılmaktadır. 1884 yılında çıkarılan Orman ve Maden Mecmuası'nda miri ormanlardan bahsedilirken sahil ormanlarından bazılarının Tersane-i Amire ve Tophane-i Âmire'ye kereste temini için kısmen kontrol altında tutulduğu ancak kereste temini işinin angarya olarak ahaliye yaptırılması sebebiyle ahalinin gelişigüzel kesim yaparak ormanları tahrip ettiği anlatılmaktadır. Şüphesiz ormanların tahrip olmasını, sadece bu olguya bağlamak kişiyi sağlıklı olmayan sonuçlara götürme riski içerse de belli bir doğruluk payının olduğu da aşikârdır. Dolayısıyla 1287 (1870/1871) ve 1288 (1871/1872) yıllarında İzmit demir yolu yapımında kullanılacak traversler için keresteye ihtiyaç duyulduğunda İzmit'te travers imaline yetecek miktarda kereste bulunamamıştı<sup>51</sup>.

Talep edilen miktarda kereste ilgili yerden temin edilemezse başka bir yerden temin edilen keresteler onun yerine ikame edilmekteydi. İznikmid dağlarından kereste temin edilmediğinde Rodos adasından kereste temin edildiğine dair örnekler vardır. Kereste temin edilecek yerde kerestenin olmaması ya da eksik olması yanında sancak ya da kaza coğrafyasının engebeli yapısı dolayısıyla temin masraflarının yüksek olması da bu türden uygulamaların nedenini teşkil etmektedir<sup>52</sup>.

Konu bağlamında dülger erbabına Tersane-i Amire ve Tophane-i Amire için işe yarar kereste temin etmeleri emredildiğinde Ahyolu kazasındaki dülgerler bu kazada işe yarar kereste olmadığını, olanların ise ufak boylu kereste ile odun ve kömür imaline uygun ağaç kerestelerinden ibaret olduğunu bildirmişlerdi<sup>53</sup>. Kalyon dışında şalopa türü gemiler inşasında da bu türden durumlar yaşanmaktaydı. Örneğin 27 Rebiyülahir 1204 (14 Ocak 1790) tarihinde Tersane-i Âmire'de inşa olunacak şalopalarda kullanılması gereken granbe(?) kerestelerini Bodrum tarafından temin etmenin mümkün olmadığı ortaya çıkmıştı<sup>54</sup>. 18.yüzyılda ihtiyaç duyulan malzemeye devletin kendi kaynakları üzerinden zamanında erişememesi olgusu sadece keresteye has bir durum değildi. Kalyonların kalafatlanmasında kullanılan katran, tel ve kendir de bu malzemeler arasındaydı<sup>55</sup>. Devlet bu durumda ocaklık usulünün dışına çıkarak serbest piyasa koşullarından bu ürünü temin etme cihetine gitmekteydi<sup>56</sup>. 1211 (1796/1797) yılında liman reisi, donanma kalyonlarına lazım olan 3 adet küçük kurşun tahtasının Mahzen-i Sürb'te bulunmadığını bildirmek zorunda kalmıştı. Bunun üzerine kurşuncubaşıya 200 kadar küçük kurşun tahtasının imal ettirilmesine karar verilmiştir<sup>57</sup>.

## 2.5. Deniz Kazaları

İklim ve deniz koşullarına bağlı olarak ortaya çıkan deniz kazaları kazalardan temin edilen kerestelerin zamanında Tersane-i Âmire'ye ulaştırılmasına engel olan diğer bir olgudur. Bu olguya

<sup>51</sup> Orman ve Maadin Mecmuası, Birinci Nüsha, Temmuz 1300, s.23.

<sup>52</sup> Tersane-i Âmire'de inşasına başlanan ve tamir edilmesi gereken donanma kalyonlarına koğuş kerestesi lazım olduğunda İznikmid dağlarından bunun sağlanması yoluna gidilmiş ancak buradan kereste kesim ve nakil işlerinin coğrafi yapının engebeli olması nedeniyle güç olduğu görülmüş ve Rodos adasında koğuş kerestesinin bol miktarda bulunduğu anlaşılınca buradan temin edilmesine karar verilmiştir. bk. BOA.MAD.d.9950.31.

<sup>53</sup> BOA.A.MKT.NZD.79.89.1.1.

<sup>54</sup> "...husus-ı mezburun hakikat keyfiyeti hâlâ kaptanıderya vezirim Hüseyin Paşa'dan lede-l-isti'lam kalyon-ı mezbur için vaz' olunan granbeler, Tersanei Âmire'mde eşed lüzumu olan mu'tad keresteden olub şalopa sefinelerine muktezi olan granbe Bodrum canibinden...bulunur illetten olmadığına binaen..." (bk. BOA.MAD.d.3365.143.)

<sup>55</sup> Donanma gemileri, Tophane ve Cebahane-i Âmire'ye gerekli olan tel ve kendirin Mahzen-i Sürb'ten verilmesine rağmen donanma kalyonlarına tel ve kendirin yetmediği hakkında 27 Cemaziyülahır 1129 (8 Haziran 1717) tarihinde Asitane kaymakamı, kaptanıderya ve Tersane eminine hitaben yazılmış olan ferman hakkında bk. BOA.MAD.d.2864.52.

<sup>56</sup> Karadeniz tarafında olan donanma gemilerinden olan bazı kalyonlar kalafatlanmak için Tersane-i Âmire'ye geldiğinde bunun için gerekli olan katranın Tersane-i Âmire'de mevcut olmadığı anlaşılmıştır. Bunun üzerine 5 kadar tüccarın elinde bulunan 289 kantar (16301,9 kg) katrandan 110,5 kantar (6633,08 kg) katranın her bir kantarına 5 kuruş, geri kalan 179 kantar (10097,03 kg) katranın her bir kantarına 106 para ücret üzerinden 1115 kuruş ödemek suretiyle satın alınmasına 18 Rebiyülahır 1187 (9 Temmuz 1773) tarihinde karar verilmiştir. bk. BOA.MAD.d.3014.75.

<sup>57</sup> BOA.MAD.d.10429.74.

daha çok Karadeniz’de tesadüf edilmektedir. Kereste temin edilen yerlerin başında gelen Karadeniz’e gemiler açılmadan önce, Kocaeli ve Kastamonu sancaklarından toplanan keresteler Sinop ya da Bartın İskelesi vasıtasıyla gemilere yüklenmekte, daha sonra ise Karadeniz’i kullanan bu gemiler zaman zaman şiddetli fırtına ve elverişsiz deniz koşullarının etkisiyle bazen batmaktaydı. Bu durumda şayet mevsim kış ve batan gemiden keresteleri çıkarmak mümkün ise çıkarılıp depolanmakta ve koruma altına alınarak bahara doğru İstanbul’a gönderilmekteydi. Mevsim bahar ya da yaz ise çıkarılan keresteler başka bir gemi ile vakit geçirilmeden İstanbul’a doğru yola çıkarılmaktaydı. Tüccar kalyonlarından olan Ganimoğlu kalyonunun başına gelen kaza bu olguya örnek teşkil etmektedir. Ganimoğlu kalyonu, Canik dağlarından Canik muhassılı vasıtasıyla kesilen keresteden 290 adet karaağaç ve 45 adet meşe kerestesini aldıktan sonra Karadeniz’e açılmış ve bir süre sonra şiddetli fırtınaya yakalanarak direkleri kırılırken kaptanı ölmüştür. Bunun üzerine Sinop limanına demirmek zorunda kalan geminin içindeki keresteler, Sinop gümrük emini, ahali ve ehl-i vukuf yardımıyla karaya çıkarılmış ve kar ya da yağmurdan korumak için gerekli tedbirler alınmıştır<sup>58</sup>.

Deniz kazaları yalnız kereste taşıyan değil seren sütun ya da yelken bezi taşıyan gemilerin de başına gelmekteydi. 1748 tarihinde Özi’ye giderken Akkirman Boğazı’nda bazı fırkate ve kancabaşlar battığında bunların mühimmatından olan top ve demir saçmaların denizden çıkarılarak İstanbul’a gönderilmiş ancak yelken, tente, gomina, sütun ve serenler ise nakil masraflarına değmeyeceği için mahallinde isteyenlere satılması ve elde edilen gelirin İstanbul’a gönderilmesi kararlaştırılmıştır. (Taş, 2019:184). 1199 (1784/1785) yılında Hacıvelizade el-Hac Süleyman vasıtasıyla Gerdüs(?) tarafından temin edilen seren ve sütunlar İstanbul’a gelirken şiddetli rüzgâra rastlayınca kırılmış ve etrafa dağılmıştır<sup>59</sup>.

Deniz kazaları kadar kayda girmese de zaman zaman iş kazaları da meydana gelmekteydi. Ancak bu durum Tersane-i Âmire’ye kereste akşında bir soruna yol açmıyordu. Yaralanan ya da ölen insanların yerini yenileri aldığı için bu husus deniz kazaları kadar hüküm ve fermanlarda kendine yer bulmamıştı. 19. yüzyılda Bolu sancağı dâhilinde bulunan İneli karyesi ahalisinden olup Tersane-i Âmire için kereste taşıırken üzerine kaza sonucu ağaç düşerken ölen Ali isimli kişinin varlığına hükümet yazışmalarında tesadüf edilmesi bu olgunun varlığına işaret etmektedir<sup>60</sup>.

### 3. Sorunları Aşmak İçin Alınan Tedbirler

Kereste temini donanma gemilerinin inşa ve donatımında önemli bir konu olduğu için devletin alanda yaşanan sorunlar karşısında aktif bir tavır aldığı ve sorunları aşmak için bazı tedbirleri uygulamaya çalıştığı görülmektedir. Ancak devletin henüz demokratikleşmediği 18. yüzyılda, meseleye ahali odaklı değil daha çok devlet odaklı yaklaşıldığı ve devlet çıkarının birey çıkarından daha fazla öncelendiği görülmektedir. Bunun da anlaşılır nedenleri vardır. Bunların başında devletin 18. yüzyılda her 20 ya da 25 seneden bir defa bir ya da birden fazla devletle savaş yaparak beka mücadelesi vermek zorunda kalması yatmaktadır. Öyle ki 1711 Osmanlı-Rusya, 1736-1739 Osmanlı-Rusya-Avusturya, 1767/1774 Osmanlı-Rusya ve 1787-1792 Osmanlı-Rusya-Avusturya savaşları, devlet açısından ciddi toprak ve insan kayıpları ile büyük parasal harcamalara neden olmuştur. Buna, 1798 de Osmanlı-Fransa savaşı eklenmiştir. Bu savaşların neredeyse tamamında Osmanlı donanması açık deniz ya da nehirlerde görev ifa etmiştir. Devlet, kendi ahalisinin de can ve mal güvenliğini sağlamak için devletin güvenlik ihtiyaçlarını incelemek zorunda kalmıştır.

<sup>58</sup> Konuyla ilgili olarak Canik muhassılı Ali Ağa ile Canik sancağındaki kazaların kadılarına ve Sinop gümrük eminine hitaben 8 Safer 1168 (24 Kasım 1754) tarihinde yazılan ferman için bk. BOA.MAD.d.10356.58.

<sup>59</sup> Konuyla ilgili olarak Kefken, Enez ve Midye havalisinde vaki bulunan kazaların kadı ve naiplere hitaben 9 Şaban 1200 (7 Haziran 1786) tarihinde yazılmış olan ferman için bk. BOA.MAD.d.2925.90.

<sup>60</sup> Konuyla ilgili olarak 22 Recep 1273 (18 Mart 1857) tarihinde yazılmış olan arz için bk. BOA.A.MKT.NZD.218.59.1.1.

### 3.1. Güvenlik Tedbirleri

Devlet genel hatlarıyla sorunu bütün iktisadi yönleriyle kavrayıp buna göre tedbir almak yerine meseleyi güvenlikçi bir yaklaşımla ele almıştır. Bu yüzden de ahalinin muhalefetini polisiye tedbirlerle bastırmaya çalışmıştır. Bunun için mütesellimlere<sup>61</sup> ve taşradaki kamu görevlilerine bu konuda ahalinin itirazlarına itibar etmeksizin<sup>62</sup> merkezi yönetimin bu konudaki emirlerine itaat etmeyen kişileri hapsedmeleri emredilmiştir. Kavak kazası ahalisinin hissesine düşen keresteyi kesip nakletmekte muhalefet ettikleri gerekçesiyle 19 Rebiyülevvel 1134 (7 Ocak 1722) tarihinde Kastamonu mütesellimine yazılan fermanla kendisine kaza ahali üzerine varması ve kereste teminine muhalefet edenleri muhkem biçimde hapsedmesi emredilmiştir<sup>63</sup>. İstefan kazasında kereste kesip nakledenleri döverek hapsedtiği iddia edilen Lokmacıoğlu gibi kimseleri yakalaması ve onun gibi kimselerin isim ve şöhretlerini İstanbul'a bildirmesi için 26 Recep 1201 (14 Mayıs 1787) tarihinde Kastamonu sancağındaki kadı, naipler, zabitan ve iş erlerine hitaben ferman yazılmıştır<sup>64</sup>.

İstanbul'dan gönderilen kereste emirlerine muhalefet edenlerin cezalandırılmaları her zaman yerel kamu görevlilerinin insafına bırakılmayıp merkezden bizzat gönderilen görevliler eliyle de bu amaç gerçekleştirilmeye çalışılmaktaydı. Örneğin 1199 (1787/1785) tarihinde Akabad nahiyesinde muhalefet edip ahaliyi devlete karşı kışkırttığı iddia edilen kimselere karşı hassa bostancıbaşısı görevlendirilmişti<sup>65</sup>. İstanbul'dan üst düzey görevlilerin bu iş için görevlendirilmesi devletin bu işe verdiği önemi göstermektedir. Kereste teminine muhalefet edenlerin taşradaki kamu görevlileri tarafından hoş görülmesi ya da himaye edilmesi olasılığını merkezi yönetim, bu şekilde en aza indirmeye çalışmakta ve Tersane-i Amire ile diğer tersanelere kereste akışındaki istikrarı korumaya gayret göstermektedir.

### 3.2. Kefaletle Bağlama

Osmanlı Devleti'nde genelde konar-göçer Türkmen aşiretlerinin iskânında uygulanan bu usule Tersane-i Âmire için kereste temininde de tesadüf edilmektedir. Bu uygulama daha çok ayan-ı vilayet ya da zabitan gibi taşra görevlilerini kapsamaktadır. Buna göre bu kişiler, devlete kendi kazalarından gönderilecek olan kereste miktarı konusunda önceden belirlenmiş bir ücret üzerinden devlete karşı birbirine kefil olmaktadır. Bu kefalet işlemi ise kadı huzurunda ilam haline getirilmekte ve ardından İstanbul'a gönderilerek hazine-i amire defterlerine kaydedilmektedir. Kefil olunan kişi zamanında keresteyi temin etmezse devletin uğrayacağı zarar kefilden tahsil olunmaktadır. 1186 (1772/1773) yılında böyle bir kefalet işlemi gerçekleştirilmişti. Bu tarihte Kocaeli sancağında bulunan Ağaçlı, Manyas, Kandıra, Şeyhli, Taşköprü ve Beşdivan kazaları ahalisinin devlete teslim edeceği kereste için Hasan isiminde bir kişi 15,000 kuruş karşılığında kefil olmuştur. Ancak İznikmid tersanesine kereste gelmeyince bu 15,000 akçenin tahsili ile adı geçen kazalar ahalisinin kendilerinden talep edilen keresteleri göndermesi emredilmişti<sup>66</sup>.

### 3.3. Diğer Önlemler

Bu önlemler, mahzen kayıtlarının düzenli tutulması ya da eksik gelen kerestelerin tamamlanmasıyla ilgilidir. Mahzen-i Cub'taki defterlerin düzenli tutulması, kalyonlar için ne kadar masraf gerekli ise doğru biçimde hesap edilmesi ve defter haline getirilmesi amacıyla İstanbul kaymakamına ve Tersane eminine fermanlar gönderilmektedir<sup>67</sup>.

<sup>61</sup> 1839 Tanzimat Fermanı'ndan önce vali ve mutasarrıfların uhdelerinde bulunan sancak ve kazaların idaresi için görevlendirilmiş kimseleri ifade eden bir terimdir. Sözlük manası teslim olunan şeyi alıp kabul eden demektir. (bk. Mehmet Zeki Pakalın, *age.*, Cilt 2., s. 639.)

<sup>62</sup> "...vaki olan i'zar-ı vahiyelerine bir dürlü cevaba sem'i itibar olunmaksızın..." (bk. BOA.MAD.d.3254.107)

<sup>63</sup> BOA.MAD.d.3133.39.

<sup>64</sup> BOA.MAD.d.2925.93.

<sup>65</sup> BOA.MAD.d.2925.87.

<sup>66</sup> BOA.MAD.d.3014.66.

<sup>67</sup> BOA.MAD.d.2883.42.

Devletin kendi kaynakları üzerinden Tersane-i Âmire'nin ihtiyaç duyduğu malzemelere erişmemesi halinde miri fiyat uygulamasından vazgeçerek esnek bir tutumla serbest piyasa fiyatı üzerinden bu malzemeleri temin etmeye yönelmektedir. Bu durum devletin bu konuda pratik ve faydacı bir yaklaşıma sahip olduğunu göstermektedir. Örneğin 18 Rebiyülahir 1187 (9 Temmuz 1773) tarihinde ihtiyaç duyulan 289 kantar (16301,9 kg) katranın Tersane-i Âmire'de bulunmadığı anlaşılınca tüccarlardan sağlanması cihetine gidilmiş ve katran için tüccara Tersane emini tarafından 1115 kuruş ödeme yapılmasına karar verilmiştir<sup>68</sup>.

### Sonuç

Osmanlı Devleti, önceki yüzyıllarda olduğu gibi 18. yüzyılda da donanmasını etkin biçimde kullanmak zorunda kalmıştır. Bu zorunluluk onun rakipleri olan Venedik, Rusya ve Avusturya gibi rakipleriyle yaptığı savaşlarda kendini daha çok hissettirmiştir. Yeni savaş usulleri ve savaş araçlarıyla mücadele eden bu devletlerle gerek açık denizlerde ve gerekse nehirlerde yaptığı savaşlar ona donanmaya her zamankinden daha çok önem vermeyi dikte etmiştir. Bu gerçeğin sonucu olarak Osmanlı Devleti, çağdaşı olan denize komşu devletlerin yaptığı gibi donanmasını yeni gemilerle takviye etmeyi ve onu güçlendirerek rakipleriyle başa çıkmayı amaçlamıştır. Bunu başarmak için de mali, insani ve maddi kaynaklarını seferber etmiştir.

18. yüzyıl Osmanlı devleti için geleneksel kadirge ekolünden kalyon ekolüne kesin dönüş yaptığı bir yüzyılı ifade etmektedir. Avrupa'nın hâkim savaş gemisi olan kalyona geçiş devletin bu konuda yeniden yapılanmasını beraberinde getirmiştir. Yeni tersaneler kurulmuş, liman reisliği, Bezhan ve Mahzen-i Cub gibi yeni kurum ve tesisler meydana getirmiş ayrıca bunların hukuki alt yapısını oluşturmak için birçok kanunname ve ferman uygulamaya konulmuştur. 18. yüzyılın sonlarına doğru gerek Mühendisane-i Bahri Hümayun gibi yeni eğitim kurumlarının açılması ve gerekse Baron De Tott gibi yabancı uzmanların donanmada istihdam edilmesi devletin bu alanda sahip olduğu yenileşme ve dönüşme iradesinin gücünü ortaya koymaktadır. Kalyon teknolojisine geçiş bu iradenin bir ürünüdür. Ancak 18. yüzyılın ikinci yarısında gerçekleşen Sanayi İnkılabıyla ortaya çıkan buhar gücünün yelken gücünün yerini alması devletin bu konuda biraz geç kaldığını da gözler önüne sermektedir.

Kalyon teknolojisine geçişin ana araçlarından olan kereste temini meselesi, Osmanlı donanması için 18. yüzyıl boyunca önemini korumuştur. Devletin mali gücünden, iktisadi krizlerden ve kamu görevlilerinden kaynaklanan birçok sorun olsa da devlet bu konuda kurmuş olduğu sistemi yüzyıl boyunca işletmeyi başarmıştır. İyi kötü işleyen bu sistem sayesinde Osmanlı donanması, 18. yüzyıl ortalarına kadar başarılı bir şekilde görevlerini ifa etmiştir. Bu yüzyılın ikinci yarısında aynı performansı gösterememesinin nedenlerini ise rakip devletlerin bu alanda elde etmiş oldukları teknolojik başarılar ile bu alana yapmış oldukları yatırımın niteliğinde aramak daha sağlıklı sonuçlara ulaşmayı mümkün kılacaktır.

### Kaynakça

#### A- Başbakanlık Osmanlı Arşivleri(BOA)

Cevdet Bahriye (C.BH.):231.10728

Maliyeden Müdevver Defterler (MAD.d.) : 2709, 2864, 2883, 2925, 3014, 3133, 3254, 3365, 9848, 9950, 9989, 10359, 10386, 10412, 10429.

Sadaret Mektubi (A.MKT.NZD.): 79.89, 218.59.

<sup>68</sup> BOA.MAD.d.3014.75.

B-Araştırma ve İnceleme Eserler

- Aydın, Y. A. (2011). Sultanın Kalyonları, Küre Yayınları.
- Bostan, İ. (2003). Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersane-i Amire, Türk Tarih Kurumu Basımevi.
- Cezar, Y. (1986). Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi, 18. yüzyıldan Tanzimat'a Osmanlı Mali Tarihi, Alan Yayıncılık.
- Demirtaş, H. (2018). Celali İsyancı ve Canbolatoğlu Ali Paşa İsyancının Karşılaştırılması, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi.
- İzzi Süleyman Efendi, (2019). İzzi Tarihi (Osmanlı Tarihi 1157-1165/1744-1752). Hazırlayan: Ziya Yılmazer, Türkiye Yazma Eserler Kurumu Başkanlığı Yayınları.
- Kâtip Çelebi, (1980). Tuhfetü'l-Kibar Fi Esfari'l-Bihar, Hazırlayan: Orhan Şaik Gökyay, Cilt 2, Kervan Kitapçılık, İstanbul.
- Karayazgan, M. (1981). Denizci Sözlüğü (Gemici Dili).
- Nutki, S. (2011) Kamus-ı Bahri, Hazırlayan: Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- Pakalın, M. Z. (1983). Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü, Cilt 1-2, 3. Baskı, Milli Eğitim Basımevi.
- Suphi Mehmet Efendi, (2007). Subhi Tarihi, Hazırlayan Mesut Aydın, Kitabevi.
- Taş, M. (2019). 18.Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde Yelken ve Yelken Bezi, Basılmamış Doktora Tezi.