İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ EDEBİYAT FAKÜLTESİ
TARİH ARAŞTIRMA MERKEZİ

# TARİH BOYUNCA DÜNYADA VE TÜRKLERDE
# DENİZCİLİK SEMİNERİ

17-18 Mayıs 2004

**BİLDİRİLER**

"GLOBUS" DÜNYA BASIMEVİ
İSTANBUL 2005

# XVIII. YÜZYIL OSMANLI KALYON İNŞASINDA KERESTE TEMİNİ

*Yusuf Alperen AYDIN**

Denizlere kıyısı olan devletler, kara ordularına sahip oldukları gibi bir deniz kuvvetine de ihtiyaç duyarlar. Deniz kuvvetlerinin öncelikli görevi, deniz yoluyla gelebilecek tehdit ve saldırıları önleme ve kıyı emniyetini sağlamaktır. İkinci olarak devletin savaş politikaları gereği karşı hücumda bulunmak ve rakip devletin topraklarına çıkarma yapabilmek yahut denizde onların filolarıyla savaşabilmektir. Bütün bunlar için de denizde savaşma yeteneğine sahip ve gerekli donanımı sağlayabilen bir donanma teşkil edilmesi gerekir[1].

Gazi unvanlı ilk beylerinin liderliğinde Bitinya bölgesinde beyliklerini kuran ve zamanla daha geniş topraklara ulaşan Osmanlılar, askerî bünyelerinde bir deniz kuvveti bulundurmanın gerekliliğini, denizlere ulaşmaları ve denizcilik tecrübesi bulunan kıyı bölgelerindeki Batı Anadolu Türk beyliklerini ilhak etmeleriyle, erken bir tarihte kavramış olmalıdırlar[2].

XVI. asır, Osmanlılar için özellikle Akdeniz'de kadırgalardan oluşan filolarının başarılı harekatlarına sahne olmuştur. XVII. asrın ortalarına gelindiğinde ise

---

* Araştırma Görevlisi, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü.

1 Bu konuda geniş bir çalışma için bk. Sir Herbert Richmond, *Devlet Adamları* ve *Deniz Gücü*, (çev. Celal Eyiceoğlu, düzenleyen Cengiz Gülmeden), Ankara 2002.

2 Anadolu kıyılarında denizcilik faaliyetlerinde bulunan Türk beyliklerinin donanmaları ve denizcilerinden Osmanlıların nasıl yararlandıkları hakkında bk. Halil İnalcık, "The Rise of the Turcoman Maritime Principalities in Anatolia, Byzantium and the Crusades", *The Middle East and the Balkans under the Ottoman Empire*, Bloomington 1987, s. 309-341. Osmanlıların denizlere açılma süreci ve Osmanlılara tesir eden denizci devletler konusunda ayrıca bk. İdris Bostan, "Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği", *Türkler*, X, (ed. H. C. Güzel), Ankara 2002, s. 122-128. Anadolu Beylikleri'nin Osmanlı Devleti'ne ilhakları sürecindeki olayların geniş bir değerlendirmesi için bk. Feridun M. Emecen, *İlk Osmanlılar* ve *Batı Anadolu Beylikler Dünyası*, İstanbul 2001.

bu durum değişmiş, içinde kalyonların da bulunduğu Osmanlı donanması, Girit kuşatmasına giderken Venedik kalyonlarının ablukasını yarıp Çanakkale Boğazı'ndan çıkmakta güçlük çekmiştir. Bu sırada kaybedilen kalyonların yerine çeşitli tersanelerde yirmi adet kalyonun inşâ edilmesi kararlaştırılmıştır. 1657'de denize açılan donanmada on yedi kalyon bulunmasına rağmen kalyonlara karşı oluşan şüpheli yaklaşım neticesinde sadrazam Fazıl Ahmed Paşa'nın emriyle kadırgalardan müteşekkil bir donanma meydana getirilmiştir. Nihayet 1682 senesine gelindiğinde ise Merzifonlu Kara Mustafa Paşa'nın askerî planları doğrultusunda tekrar ve bu sefer kalıcı olarak Osmanlı donanmasında kalyona geçiş gerçekleşmiştir[3].

Osmanlıların, diğer Akdeniz devletleri ile kıyaslandığında, kalyonlardan oluşan bir donanma kurmakta geç kalmalarına rağmen, XVII. yüzyılın sonlarında, denizcilikten yetişen Kaptan-ı deryâ Mezemorta Hüseyin Paşa, konuya el atarak Osmanlı bahriyesinin sorunlarını da göz önüne alıp bir kanunnâme hazırlamıştır. Bu kanunnâme ile donanmanın ıslâh edilerek ihtiyaçlarının giderilmesi ve bunların bir nizâma sokulması, ayrıca deniz kuvvetlerinin bahriyeden yetişen ellerde bulunması ile terfî ve tekaütlük meselelerinin yoluna koyulması amaçlanmıştır. 1701'de Mezemorta Hüseyin Paşa'nın vefatından sonra ilan edilen Bahriye kanunnâmesi, Osmanlı Bahriyesi'ni çağına ulaştıran bir atılım olmuştur. Bu sırada Tersane-i Âmire'de mevcut bulunan ikisi inşâ halinde yirmi yedi kalyonun sayısının kırka çıkarılması emredilerek Osmanlı denizciliğinin yeni seyri belirlenmiştir[4].

Osmanlı donanmasında gemi inşâ ve teknolojisi büyük önem arz etmektedir. Bir geminin yapımında ana malzemeyi teşkil eden kereste yanında, diğer donanım maddelerinin çok ve çeşitli oluşu, bunların temini, temin edilme şartları ve sağlandığı bölgelerdeki insan unsurunun rolü, denizcilik tarihi içinde önemli bir yer tutmaktadır. Bu çalışmada, ana hatlarıyla imparatorluk donanmasının ihtiyaç duyduğu kerestenin nerelerden, hangi şartlarda sağlandığı ve kereste işinde çalışan halkın sorunları üzerinde durulacaktır.

Demirin gemi inşâ malzemesi olarak kullanılmasına kadar, dünya üzerinde

---

3 Burada verilen bilgiler ve kuruluşundan itibaren Osmanlı donanmasının belkemiğini oluşturan kadırgalardan, inşâ ve seyirleri yeni bir teknoloji gerektiren kalyonlara geçiş süreci hakkında bk. İdris Bostan, "Kadırga'dan Kalyon'a: XVII. Yüzyılın İkinci Yarısında Osmanlı Gemi Teknolojisi'nin Değişimi", *Osmanlı Araştırmaları*, XXIV (*Nejat Göyünç'e Armağan-3*), İstanbul 2004, s. 65-86.

4 1701 Bahriye Kanunnâmesinin metni için bk. İ. Hakkı Uzunçarşılı, *Merkez* ve *Bahriye Teşkilatı*, Ankara 1988, s. 523-527. Bu kanunnâmenin hazırlayıcısı olan Kaptan-ı deryâ Mezemorta Hüseyin Paşa hakkında bk. İdris Bostan, "Mezemorta Hüseyin Paşa", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, XXIX, s. 524-526.

bir devletin bahriyesinin gücü ve gelişmesi, ahşap gemilerin inşâ malzemesi olan çok sayıda ve çeşitte keresteyi, kendi bünyesinden temini meselesiyle doğrudan ilgilidir. Geleceklerini sahip oldukları deniz gücü ve onun idâmesinde gören bütün denizci devletler, bu konuya önem vermişlerdir. İngiltere, donanmasındaki gemilerin inşâsı için Norveç ve Baltık'tan kereste satın almak zorunda kaldığı gibi kendi ülkesinden temin ettiği malzemenin korunması için de 1570 yılında bir kanun çıkarmıştır. XVI. asırda Osmanlı Devleti'nin en büyük rakibi olan İspanya da, Baltık'tan kereste temin eden ülkelerden biri idi[5].

Ege ve Akdeniz'de Osmanlı Devleti'nin kadim rakibi Venedik için "Türk tehlikesinin" büyümesi denizde daha büyük donanmalar bulundurma zorunluluğu getiriyordu ki, bu da gemi inşâsı için daha fazla kereste demekti[6]. XIV. ve XV. yüzyıllarda gemi inşâsı için gereken çeşitli ağaçlar yönünden geniş imkanlara sahip olan Venedik, XVI. yüzyılın sonunda kereste temini konusunda bir sıkıntıya girmişti. Bu yüzden 1590-1616 yılları arasında dördü Karadeniz'den, biri İstanbul'dan olmak üzere çeşitli yerlerden yirmi beş gemi satın almak zorunda kalmıştı[7].

Osmanlılar ise gemileri için gerekli olan keresteyi kendi topraklarından bol miktarda ve de piyasa fiyatından ucuza temin edebilmekteydi. Bu hususta Venedik belgelerinde "*ne tahtası ne de parası eksik Türk için, tekneleri inşâ etmek kolay olmaktadır*" ifadeleri kayıtlıdır[8]. Osmanlı İmparatorluğunun, ihtiyaç duyduğu ana maddeleri kendi bünyesinde ve en çok üretildiği veya tabiî olarak bulunduğu bölgeden sağladığı en önemli gerçeklerden birisidir.

Kerestenin ormanlardan kestirilmesi, sahillere nakli ve gemi inşâ edilen tersanelere ulaştırılması da şüphesiz ayrı bir organizasyonu gerektirmekteydi. Osmanlı arşiv belgelerinden hareketle bu organizasyonun işleyiş safhalarını takip etmemiz mümkün olmaktadır.

Öncelikle merkezî idare, donanmaya gerekli olan kalyon sayıları ile bunların hangi tersanelerde inşâ olunacağına karar verirdi. İnşâsı kararlaştırılan kalyonlar yanında tamiri gerekenler de oluyordu. Kalyonlar zamanla eskiyip kullanılamaz hale geldiklerinden tamire ihtiyaç duymaktaydılar. Bu eskimenin normal süresi-

---

5 Richmond, *a.g.e.*, s. 10-12.

6 Frederic Chapin Lane, *Venetian Ships and Shipbuilders of the Renaissance*, Baltimore and London 1992, s. 217-218.

7 Lane, *a.g.e.*, s. 230-232. Buradaki bilgilere göre, Venedik tersanelerinde kullanılan kereste çeşitleri çam, köknar, karaçam, meşe, ceviz ve karaağaç olmakla birlikte bunların arasında gemi yapımında en çok kullanılanları çam ve meşe idi.

8 Fernand Braudel, *II. Felipe Dönemi'nde Akdeniz ve Akdeniz Dünyası*, I, (çev. Mehmet Ali Kılıçbay), İstanbul 1993, s. 175.

ni hızlandıran başka faktörler de vardı. Mesela bir dönem gemilerin safrasında çakıl taşı yerine toprak kullanılması ahşap malzemenin daha çabuk çürümesine sebebiyet vermişti. Bu konuyla ilgili yazılan bir hükümde safra olarak gemilerde eskisi gibi çakıl taşı kullanılması emredilmiştir[9].

Kalyon inşâsı ve tamiri için imparatorluğun çeşitli tersaneleri faaliyete geçiriliyordu. Bu tersaneler arasında en çok kalyon inşâ edilen yerler, öncelikle İstanbul'daki Tersane-i Âmire daha sonra Karadeniz'deki tersanelerdi. Bunlardan başka yerlerde de kalyon inşâ edilmiştir.

XVII. yüzyılda kadırga ve kalyonlar için gerekli çeşit ve sayıda kereste, tersaneye ocaklık olan bölgelerden ve bazen de bunların dışında kalan yerlerden temin edilirdi[10]. Tersaneye ocaklık olan yerler avârızları karşılığında kereste veren yerlerdi. Buralardan sağlanan kereste için ödenen fiyat, pazar fiyatının beşte biri kadardı[11]. Ocaklık kerestenin ağırlıklı olarak temin edildiği bölge Kocaeli havâlisiydi. Bu bölgede yaşanan bir problem üzerine yazılan belgede "*kalyonların zuhûrundan bu vakte gelinceye dek lâzım olan kereste*"nin "*Kocaili sancağında vâki' kazâlar ahâlilerine kat ve nakl etdirile geldiği*" ve bu işin diğer tekâliften farklı olarak eskiden beri belirlenmiş ücretlerinin devlet tarafından halka verilmekte bulunduğuna işaret olunmaktadır[12].

Kocaeli'ne dahil olan İznikmid, Sarıçayır, Âb-ı Sâfi, Geyve, Akyazı, Sabanca kazalarının yanı sıra Kaymas, Gençli, Şeyhli, Kandıra ve Taşköprü nahiyeleri de belgelerde sıklıkla kereste temin edilen diğer yerler olarak geçmektedir[13].

XVII. yüzyılın sonlarından itibaren donanmadaki kalyon sayısının artmasından dolayı kereste temin edilecek yeni yerler bulmak gerektiğinde, 1699'da Bolu bölgesindeki ormanların keşfi için bir çalışma yapılmış, bunun sonucunda Bolu havalisindeki ormanlardan da kereste temini yoluna gidilmişti[14].

Bu yerlerden kesimi yapılan başlıca ağaç türleri vürdinar (köknar[15]), bellut (meşe[16]), çam ve karaağaçtı. Bu ağaçlardan elde edilen keresteler ise kalyon inşâsında kullanıldıkları yere göre omurga, ıskarmoz, bir voltalı ıskarmoz, iki voltalı ıskarmoz, baş ve kıç bodoslamaları, eğegü, doldurma, astar, koğuş tabanı gibi farklı isimler almaktaydı.

---

9 Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA), Cevdet-Bahriye, nr. 8981.
10 İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire*, Ankara 1992, s. 102.
11 Bostan, *a.g.e.*, s. 109.
12 BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 8622 (evâil-i Şaban 1133/28 Mayıs-6 Haziran 1721).
13 Bostan, *a.g.e.*, s. 102.
14 Bostan, *a.g.e.*, s. 117.
15 Neslihan Sönmez, *Osmanlı Dönemi Yapı ve Malzeme Terimleri Sözlüğü*, İstanbul 1997, s. 110.
16 Sönmez, *a.g.e.*, s. 28.

Merkezî idareden tersanenin ihtiyacı olan kerestenin tedâriki için gönderilen emirlerde, bu işle yükümlü tutulanlar, nâhiyelerin kadıları veya nâibleri, kereste emini, yeniçeri serdârı, âyân-ı vilâyetin iş erleri şeklinde yazılmaktadır. Son iki zümrenin tam olarak ne yaptığı ve bu organizasyonda ne tür bir görev aldıkları açıkça belirtilmemekle beraber, bazı belgelerden hareketle yeniçeri serdârının, kereste eminine yardımcı ve halk üzerinde zorlayıcı etkisi bulunan bir görevi olduğu söylenebilir. Şer'î hukukun uygulayıcısı olan kadılar ise imparatorluğun genelinde olduğu gibi merkezî idare emir ve hükümlerinin taşradaki denetleyicisi rolündedir[17].

Kereste eminleri ise sadakat ve istikâmetleri ile bilinen dindar, ahvâl bilir ve verilen işin üstesinden gelebilecek kişilerden seçilerek devlet tarafından tayin edilmekteydi. Kesilecek ve iskelelere nakledilecek keresteyi vaktiyle tersaneye teslim etmekle görevli olan kereste eminleri, üç senelik bir süre ile bu görevde bulunurlar ve muhasebeleri devlet tarafından görülerek hem devletin hem de halkın haksızlığa uğramasının önüne geçilmeye çalışılırdı[18].

İstanbul'da mevkufât kaleminden verilen müfredât defterine göre, hangi nâhiye halkının ne tür ve sayıda kereste işine koşulacağı, kereste emini vasıtasıyla bölgenin kadısı tarafından halka bildirilmekteydi. Böylece merkezî idare emrinin getirdiği ağır çalışma yükünün, halk arasında adaletli bir şekilde dağıtıldığı düşüncesinin oluşturulmak istendiği söylenebilir.

Kadılar ayrıca bu işler sırasında ortaya çıkan anlaşmazlıkları ve halka yapılan haksızlıkları doğrudan padişaha arz edebilmekte ve bu arzın sonucunda söz konusu haksızlık giderilmekteydi. Mesela 1140 (1727-1728)'da Tersane'deki donanma kalyonları için gereken sütun ve serenleri, Samako halkının kesip iskeleye nakletmesi emredilmişti. Civardaki Kızıltepe isimli dağdan kesilen sütun ve serenleri öküzcüler taşırken Bolu voyvodası, söz konusu yerin nezâretine dahil olduğunu söyleyerek bu öküzcülerin her birinden birer ikişer kuruş vergi almış, bunun üzerine, Samako kadısının halka yapılan haksızlığın yasaklanması hususunda yazdığı arz sonucu devlet için kesilmesi ferman olunan sütun ve serenden vergi alınmaması gerektiği, Bolu voyvodasının söz konusu vergiyi isteyerek halka eziyet etmemesi hususunda bir emr-i şerif yazılmıştı[19].

Günümüz şartlarında gelişmiş aletlerle yapılan ağaç kesimine ve bunları bir defada başka bir yere çok sayıda nakledebilecek taşıtlara kıyasla, eskiden yapı-

---

17 Kadılık müessesesi hakkında bk. İlber Ortaylı, *Hukuk ve İdare Adamı Olarak Osmanlı Devleti'nde Kadı*, Ankara 1994.

18 Bostan, *a.g.e.*, s. 107.

19 BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 6356 (gurre-i Safer 1141/6 Eylül 1728).

lan işin ve harcanan emeğin çok büyük olduğu aşikârdır. Belgelerden öğrendiğimize göre kesilen ağaçların taşınması kar üzerinde daha kolay olduğundan kış aylarında gerçekleştirilen bu iş yükü, halk için ağır bir çalışma olmalıydı[20]. Ağaçların kesilmesi kadar iskelelere nakli de güçlük oluşturan başka bir konuydu. Keresteler iskelelere câmus arabalarıyla ulaştırılıyordu. Bunların geçeceği yollar düzenlenip güzergâhları üzerindeki köprüler sağlamlaştırılıyordu[21].

İskelelere indirilen keresteler, taşıma ücretleri Tersane-i Âmireden verilmek üzere rençber ve taş gemileri vasıtasıyla, bazen de bu iş için görevlendirilen kalyonlara yüklenerek İstanbul'a nakledilmekteydi.

Tersane-i Âmire ocaklığı olmalarına rağmen kendilerine bu iş için az da olsa bir ücret ödenen halkın bazen merkeze karşı gelip kendilerinden istenen keresteyi göndermekte ayak diredikleri durumlar da oluyordu. Bununla ilgili iki belge dikkat çekicidir.

İlk belge, Tersane-i Âmire'de inşâ olunacak kalyonlar için 1133 (1720-1721)'te Kocaeli sancağındaki kazalardan istenen kereste ile ilgilidir. Kazalarda yaşayan halkın ifadesine göre, keresteleri verilen çaplara göre kesip iskeleye naklettiklerinde bunları almaya görevli olanlar, kerestelerin istenilen ölçülere uygun olmadığını söylemiş ve devlet adına halka vermeleri gereken ücreti de bu sözde sebepten dolayı tamamen vermemişlerdi. Fakat ölçülere uygun olmadıklarını söyledikleri keresteleri gece olunca yerinden kaldırıp saklamışlardı. Ertesi gün halk, şikâyet için geri geldiğinde ise kereste emini kendilerine "keresteyi getirmediniz" diyerek verilen az parayı da ellerinden almış hatta halktan yeniden kereste talep etmişti. Bunun üzerine İstanbul'a gelerek arzuhal sunmuş olan halka, merkezî idare cevap olarak Tersane-i Âmire tarafından kerestenin çaplarını bilen bir mimarın tayin olunacağı, kereste eminleri tarafından ücretlerinin tamamen verdirileceği, kerestenin alınmasında kereste eminlerinin zorlama ve baskılarının yasaklanacağı söylenmişti.

Yine aynı belgeye göre konuyla ilgili kimselere yazılan emr-i şerîf, kadı huzurunda halka ve görevlilere, dergâh-ı âli gedikli müteferrikalarından Abdullah tarafından okunarak istenen kerestenin acilen kesilip gönderilmesi emredilince, Kandıra, Gençli, Kaymas, Şeyhler ve Ağaçlı nahiyeleri halkı bir ağızdan "bizim dağlarımızda kalyon kerestesi yokdur ve bulup getirmeğe dahi kâdir değilleriz

---

20 İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi öğretim üyesi Prof. Dr. Ömer Saraçoğlu'ndan edindiğim bilgiye göre günümüzde de vasıta giremeyen yüksek rakımlı ormanlık yerlerde kesim için, kar üzerinde sürüyerek ağaçları nakletmenin daha kolay olduğu kış ayları tercih edilmektedir. Ayrıca kış mevsiminde ağaçların suyu çekildiğinden elde edilen kereste daha dayanıklı olmaktadır.

21 Bostan, *a.g.e.*, s. 112.

ve getirmeziz" şeklinde cevap vermişlerdi. Bunun üzerine sakinleşmeleri ve âsâyişe kavuşmaları telkin ve ifade olunduğu halde içlerinden bazıları söz dinlememiş, hatta kesim görevini tamamlamak için kereste getirenleri de iskeleye gelmeden durdurup bunların kereste yükledikleri arabaları kırmış ve "biz kereste getirmez iken sizler niçün kereste getirdiniz" diyerek geri döndürmüşlerdi.

Bu davranışları mübâşir vasıtasıyla İstanbul'a bildirilince, başka yerlere sirâyet edip kalyon inşâsının sekteye uğrayacağını düşünen merkezî idare, İznikmid kadısı ve adı geçen nahiyelerin nâiblerine, dergâh-ı âli yeniçerileri ocağından gönderilecek yeniçerilerin de yardımıyla kereste göndermekte ayak direyenlerin buldurulup ceza olarak ömür boyu küreğe konulmak üzere Tersane'ye gönderilmelerini emretmişti[22].

İkinci belgeden anlaşıldığına göre bu kuvvetli ayak direme, merkezî idarenin çekindiği gibi başka yerlere de sirâyet etmişti. 1134 (1722)'te İstanbul'da inşâ olunacak 2 kalyon ve 59 zira (yaklaşık 45 metre) uzunluğunda yarım kalan bir kalyonun tamamlanması için Kocaeli'nin bazı kazalarından kereste istenildiğinde, bunların arasından bir kazanın halkı, kendilerinin Eyüp Sultan vakfı reâyâsı ve köprücü olduklarını ve ellerinde buna dâir bir fermân bulunduğunu, bu sebepten hisselerine düşen keresteden muaf tutulmalarının lazım geldiğini iddiâ etmişlerdi. Şayet kereste kesmeleri isteniyorsa, gönderilen fermânlarda vakıf reâyâsının da bu işe dahil olacağının açıkça belirtilmesi gerektiğini söylemişlerdi. Bunun üzerine muaf ve gayr-ı muaf herkesin, kereste kesim ve nakline dahil olduğu ve ayrıca hazine-i âmiredeki mevkufât defterine göre kazalarından zaten bir adet kalyon omurgası ile yirmi kıta sütunu her sene göndermelerinin icap ettiği hatırlatılmıştı.

Belgeye göre bu ayak diremede, halkı tahrik ettiğine kanaat getirilen bölge sakinlerinden Ömer'in, Midilli'ye sürülmesine karar verilmiş, Kocaeli mutasarrıfının mübâşiri ve tahta serdârının adamı bu görev için kazaya vardıklarında ise, halk toplanarak "ne keresteyi ne de Ömer'i veririz" demek suretiyle devlet görevlilerine karşı çıkmıştır. Bu durumu Kocaeli mutasarrıfının İstanbul'a bildirmesi üzerine, Ömer'in yakalanıp Midilli'ye gönderilmesi ve halkın da hisselerine düşen keresteyi bir an önce kesip nakletmeleri gerektiği emredilmiştir[23].

Ocaklık olarak devlete kereste veren halkın dışında, satmak için ormanlardan kereste kesenler de vardı. Belgelerde "muhtekir tâifesi" olarak adlandırılan kimselere ancak donanma kalyonları için lazım olan kereste temin edildikten sonra izin verilmekte idi. Kocaeli sancağı mutasarrıfı ile İznikmid ve Sakarya havali-

---

22 BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 8622 (evâil-i Şaban 1133/28 Mayıs-6 Haziran 1721).
23 BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 5864 (22 Zilkade 1134/3 Ekim 1722).

sindeki kadılara hitaben yazılan bir emr-i şerîfte, buralardan ocaklık olan kerestelerin tamamen kesilip Tersane-i Âmireye ulaştırılmadıkça, muhtekir tâifesine "bir çöp kereste" verdirilmemesi emredilmişti. Şayet kendi çıkarlarını gözetip açgözlülük yaparak devlet malı olandan muhtekir tâifesine verilmek suretiyle, defterde yazılı olan kerestelerden "bir çöpü" noksan olursa, hepsinin bundan sorumlu tutulacağı ikâzı yapılmıştır[24].

Osmanlı merkezî idaresinin kereste tedâriki hususunda neden bu denli hassas olduğu ve onun meseleye bakış açısını belgelerde bulmak mümkündür. Tersanelerde inşâ olan kalyonlara, deniz kıyılarındaki "memâlik-i İslâmiye ile sâ'ir bilâd ve cezâ'îri keyd u mazarrat-ı eşkıyâdan" korumak ve gerektiğinde "memâlik-i mahrûseye îsâl-gezend eylemek kasdında olan düşmân ile muhârebe" için ihtiyaç vardı. "Müdâfa'a-i düşman-ı dîn ve muhâfaza-i bilâd-ı müslimîn için iktizâ iden muhârebâtda mu'azzam esbâb-ı fevz u nusret olmak takrîri ile elzem-i levâzım-ı saltanatdan olup" kalyonların "tevkîr ve teksîri husûsu ehemm-i umûr-ı devlet-i aliyyeden olmakla beher sene inşâ olunan kalyonlara iktizâ eden kereste ve sâ'ir lâzimenin ne tarîk ile olur ise olsun tedârik ve ihzârı emr-i vâcib" kabul edilmekteydi[25].

Osmanlı merkezî idaresi, halkına ağır bir iş yüklemekle beraber, bunun gerekçelerini açıklayarak, devletin düşmanlarına karşı başarılı olması için gereken malzemeyi sağlayan halkın, çok mühim bir görevi yerine getirdiğine dikkat çekmektedir. Denizlerde zafer kazandıran kalyonların inşâ ve çoğaltılmasının devletin en önemli işlerinden biri olduğu üzerinde durulması, halkın da işin içine çekilmesi, idare ile olan bağın teminine, sağlamlaştırılmasına yönelik vurgular da taşır.

---

24 BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 7220 (23 Şevvâl 1148/7 Mart 1736).
25 BOA, Cevdet-Bahriye, nr. 8622 (evâil-i Şaban 1133/28 Mayıs-6 Haziran 1721).