

## Araştırma Makalesi

# Osmanlı Donanması İçin Canik ve Havalisinden Kereste Temini (1773-1840)

Burak Kocaoğlu\*

(ORCID: 0000-0002-0595-7229)

Makale Gönderim Tarihi  
18.01.2022

Makale Kabul Tarihi  
08.02.2022

### Atıf Bilgisi/Reference Information

**Chicago:** Kocaoğlu, B., "Osmanlı Donanması İçin Canik ve Havalisinden Kereste Temini (1773-1840)", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 7/1 (Mart 2022): 247-276.

**APA:** Kocaoğlu, B. (2022). Osmanlı Donanması İçin Canik ve Havalisinden Kereste Temini (1773-1840). *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 7 (1) , 247-276.

### Öz

Gemi inşasının tamamen ahşaba dayalı yürütüldüğü dönemlerde kereste temini ve nakli meselesi gemi inşa sürecindeki en önemli konuların başında gelmiştir. Bu noktada Kuzey Yarım Küre’de yaklaşık olarak 10-50° kuzey paraleli ve 0-60° doğu meridyeni arasında kalan Tropikal iklim ve Orta Kuşak olarak adlandırılan iki farklı iklim kuşağında hüküm sürmüş olan Osmanlı Devleti zengin bitki örtüsü ve orman alanıyla kereste temini noktasında çağdaşı olan çoğu devlete göre avantajlı bir konuma sahip olmuş ve bunu stratejik açıdan iyi değerlendirmiştir. Bu çalışmada devletin önemli kereste temin noktalarından birisi olan Canik ve havalisi ele alınmıştır. Çalışmada ilk olarak Osmanlı Devleti ve denizcilik faaliyetlerine çok kısa bir giriş yapıldıktan sonra Canik ve havalisinden kereste temini noktasında devletin nasıl bir yol izlediğini bu

---

\*Doç. Dr., Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi Kadirli Sosyal ve Beşeri Bilimler Fakültesi Bilgi ve Belge Yönetimi Bölümü, Türkiye, [burakkocaoglu06@gmail.com](mailto:burakkocaoglu06@gmail.com).

Assoc. Prof. Dr., Osmaniye Korkut Ata University Faculty of Kadirli Social and Human Sciences Department of Information and Document Management, Turkey.

süreçte hangi sorunların yaşandığını ve devletin sorunlara ne gibi çözüm yolu bulduğunu arşiv kaynaklarına dayanarak gösterilmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Canik, Kereste, Donanma, Tüccar.

### **Timber Supply Form Canik and Region for Ottoman Navy (1773-1840)**

#### **Abstract**

During the periods when shipbuilding was carried out entirely based on wood, the issue of timber supply and transportation was one of the most important issues in the shipbuilding process. At this point, the Ottoman Empire, which ruled the region between the 10-50° north parallel and the 0-60° eastern meridian in the Northern Hemisphere, and two different climate belts called the Central Belt, had an advantageous position compared to most states that were modern in the area of timber supply with its rich forest area and evaluated this strategically well. In this study, we have covered Canik and the airport, which is one of the important timber supply points of the state. Our study was first shown on the basis of archival sources how the state followed the path of obtaining timber from Canik and its airport after a very short introduction to the Ottoman Empire and maritime activities, what problems were experienced in this process and what solution the state found to the problems.

**Keywords:** Canik, Timber, Navy, Merchant.

#### **Giriş**

Bir uç beyliği olarak kurulan Osmanlı Devleti, Karesi Beyliğini topraklarına kattıktan sonra denizcilik faaliyetlerine ağırlık vermiştir.<sup>1</sup> Osmanlı donanması ilk zamanlar güçlü Venedik donanması karşısında zayıf kalmış olsa da Fatih döneminde güç farkı dengelenmiş, Kanuni döneminde ise Doğu Akdeniz'in en üstün deniz gücüne dönüşmüş ve önemli ticaret yollarının kontrolünü sağlamıştır. Osmanlı Devleti bu üstünlüğünü İnebahtı Savaşına (1571) kadar tartışmasız bir şekilde devam etmiştir. Ancak yine de devlet, bu yaşanan yenilgiden sonra kısa bir süre içerisinde tekrardan donanmayı kurabilecek gücü kendisinde bulmuştur.<sup>2</sup> Uzunca bir süre Karadeniz ve Akdeniz'de rakipsiz olarak

<sup>1</sup> Zerrin Günel Öden, *Karası Beyliği*, T.T.K., Ankara, 1999, s. 82.

<sup>2</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, T.T.K., Ankara, 1988, s. 446.

kalan Osmanlı Devleti, Kızıldeniz ve Basra Körfezi'nde kutsal toprakları ve ticaret yollarını tehdit eden Portekizlilere karşı mücadele etmiştir. Zaman içerisinde gemi inşa teknolojisinin ve tekniklerinin değişmesi ve gelişmesiyle birlikte Osmanlı Donanması'nda çeşitli tür ve boyutta gemiler inşa edilip denize indirilmiştir. Osmanlı Devleti, XIX. yüzyılın ikinci yarısına kadar gerek gemi inşasından önce gerekse geminin denize indirilmesinden sonra gerekli olan ikmal malzemelerinin teminine büyük önem vererek,<sup>3</sup> gerekli malzemeleri geniş Osmanlı coğrafyasında rahatlıkla temin edilebilme<sup>4</sup> kabiliyetini göstermiştir. Bu noktada belki de zırhlıların denize indirildiği döneme kadar donanma için en temel malzeme kereste olmuştur. İnşa edilen geminin türü, boyutuna ve kullanım alanlarına göre çeşitlilik gösteren kereste geniş Osmanlı coğrafyasındaki ormanlarından rahatlıkla temin edilmiştir. Kereste temini noktasında Canik ve havalisi devletin önemli merkezlerinden olmuştur. Osmanlı idari taksimatında 1847 tarihine kadar Sivas Eyaleti sınırları içerisinde yer alan Canik<sup>5</sup> bu tarihten sonra Trabzon Eyaleti sınırları içerisinde yer almıştır.<sup>6</sup> Canik Sancağı, Orta Karadeniz'de yer alıp Vezirköprü, Lâdik ve Havza dışında kalan Samsun ile Ordu havalisini kapsayan bölgeyi ifade etmek için kullanılmıştır.<sup>7</sup> Genel olarak bu bölgenin kıyı kesiminde nemli ılıman, yüksek alanlarda ise nemli soğuk iklim görülmekte olup uzun yıllar ortalama sıcaklık değerleri 14-14,4°C'dir.<sup>8</sup> Bölgenin ortalama yağış miktarı ise 712 mm civarındadır.<sup>9</sup> Bu iklim koşullarına sahip olan Canik ve havalisi, Doğu Karadeniz kadar

<sup>3</sup> Gültekin Yıldız, "Kara Kuvvetleri", *Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, (Ed. Gültekin Yıldız), Timaş Yayınları, İstanbul, 2017, s. 65.

<sup>4</sup> Gabor Agoston, *Osmanlı'da Ateşli Silahlar ve Askeri Devrim Tartışmaları*, (Yay. Haz. Kahraman Şakul), İş Kültür Yayınları, İstanbul, 2017, s. 59-60.

<sup>5</sup> Nedim İpek, "Canik Sancağı'nın Nüfusuna Dair Bir Değerlendirme", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 12/1 (1999), s.29.

<sup>6</sup> Osmanlı idari taksimatı içerisinde Canik'in bağlı olduğu eyalet veya vilayet için bkz. Orhan Kılıç, "Osmanlı Dönemi İdarî Uygulamalar Bağlamında Canik'in Yönetimi ve Yöneticileri", *Samsun Araştırmaları Tarihsel Geçmiş*, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı, Samsun 2013; Tahir Sezen, *Osmanlı Yer Adları*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara, 2017, s.144.

<sup>7</sup> Mehmet Öz, "Samsun", *Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi*, 36 (2009), s.86.

<sup>8</sup> İbrahim Atalay, *Türkiye'nin Ekolojik Bölgeleri*, Orman Bakanlığı Yayınları, İzmir, 2002, s.42.

<sup>9</sup> İbrahim Atalay, Kenan Mortan, *Türkiye'nin Bölgesel Coğrafyası*, İnkılâp Kitabevi, İstanbul, 2017, s.41-42.

zengin olmasa da önemli bir orman alanına sahiptir. Çalışma konumuz içerisinde de sıklıkla geçen Canik Dağları, Orta Karadeniz'in kıyıya yakın olan dağlarını ifade etmek için kullanılmıştır.<sup>10</sup> Bu bölgede kuzeye bakan yamaçlarda 1200 m'den başlayarak 2000 metreye kadar olan sahada karaçam, köknar ve sarıçam karışık orman yaygın<sup>11</sup> olup Osmanlı Devleti'nin ihtiyacı olan çeşitli türden kereste rahatlıkla bu bölgeden temin edilmiştir.

### **Kereste Temin Noktası Olarak Canik ve Havalisi**

Tersâne-i Âmire veya diğer tersanelerde başta yeni gemi inşası olmak üzere çeşitli nedenlerden ötürü tamire gereksinim duyan gemilerin onarımında veya gemilerde kullanılacak top vs. gibi malzemelerin yapımında yoğun bir şekilde kereste kullanılmıştır. Özellikle XVII. yüzyılda Girit Kuşatmasıyla birlikte kalyon türünden gemilerin inşasına ağırlık verilmesiyle<sup>12</sup> birlikte bu gemilerin boyutlarının çekdiri türünden gemilere göre büyük olması kereste ihtiyacını daha da artmıştır.<sup>13</sup> Artan bu ihtiyaç XIX. yüzyılın ikinci yarısıyla birlikte yelkenli gemilerin yerlerini zırhlılara bırakmasıyla nispeten azalmıştır.<sup>14</sup> Gemi inşasına veya onarımına karar verildikten sonra inşa edilecek veya onarılacak geminin türüne ve fiziki özelliklerine göre malzeme temini işine başlanmıştır. Geniş Osmanlı coğrafyasında başta kereste olmak üzere gerekli olan malzemelere kolaylıkla ulaşılmış olup hangi malzemenin hangi bölgeden temin edileceğine karar verilmiştir. Bu noktada yelkenli gemilerin en önemli malzemesi olan kerestenin temini noktasında gerek bölgedeki kerestenin kaliteli olması gerekse yapılacak harcamanın nispeten diğer bölgelere göre daha ucuz olmasından<sup>15</sup> ötürü Canik ve havalisi devletin

<sup>10</sup> Kenan Arıncı, *Doğal, İktisadî, Sosyal ve Siyasal Yönleriyle Türkiye'nin Kıyı Bölgeleri, Biyosfer Araştırmaları Merkezi, Erzurum, 2011, s. 398.*

<sup>11</sup> İbrahim Atalay, *Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği, Meta Basım Matbaacılık, İzmir, 2011, s.183.*

<sup>12</sup> Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923), (Çev. Ahmet Maden-Sertaç Canpolat), İş Kültür Yayınları, İstanbul, 2018, s.163-164.*

<sup>13</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları-Teşkilat-Gemiler, Küre Yayınları, İstanbul, 2017, s.159.*

<sup>14</sup> Fatih Erbaş, *Doğu Akdeniz'de Güç Mücadelesi, 19. Yüzyılda Donanmalar, İş Kültür Yayınları, İstanbul, 2019, s.17.*

<sup>15</sup> Tuncay Zorlu, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği, Timaş Yayınları, İstanbul, 2014, s.46.*

önemli temin noktalarından birisi olmuştur.<sup>16</sup> Bölgeden yapılacak kereste alımlarında ilk olarak hangi türden geminin, hangi tersanede, kimin marifetiyle inşa edileceği belirtilip inşası planlanan geminin fiziki özellikleri zirâ<sup>17</sup> olarak ifade edildikten sonra gerekli olan kerestenin sayısı ve hangi ağaç türünden kesilmesinin istenildiği belirtilmiştir.<sup>18</sup> Kereste Emini veya Nazırı<sup>19</sup> olarak görevlendirilen kişi belirtilen zaman zarfında istenilen miktarda keresteyi temin etmek için<sup>20</sup> kendilerine emir ulaştıktan sonra kerestenin gerekli olan personeli temin ederek kesim alanına gitmişlerdir.<sup>21</sup> Canik ve havalisinden tertip olunacak kerestenin kesilmesi ve nakli sırasında düzenli olarak Kereste Nazırı seçilmiş olsa da bazı zamanlarda nazırlık görevinin boş kaldığı durumlar da olmuştur. Bu gibi durumlarda işlerin aksamaması adına Kereste Nazırlığına bir kişinin görevlendirilmesi istenmiştir.<sup>22</sup> Genellikle Tersâne-

<sup>16</sup> Mehmet Öz, “Onbeşinci Yüzyıldan Onyedinci Yüzyıla Samsun Yöresi”, *Samsun Araştırmaları Tarihsel Geçmiş*, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı, Samsun 2013, s.35.

<sup>17</sup> Osmanlı Devleti’nde kullanılan ölçü birimlerini ayrıntılı olarak görmek için bkz. Halik İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, (Çev. Halil Berktaş), Eren Yayıncılık, İstanbul 2009, s.440-448.

<sup>18</sup> Kastamonu Mütesellimi el-Hâc Ali Ağa nezaretiyle Sinop’ta inşa edilmesi ferman buyrulan iki kıta kalyondan 51,5 zirâ uzunluğundaki kalyonun kerestesinin Canik ve havalisi dağlarından, 47,5 zirâ uzunluğundaki kalyonun kerestesinin Sinop ve havalisi dağlarından tertip edilmesi istenmiştir. 51,5 zirâlık kalyon kerestesinin acilen lazım olmasından dolayı bölgeden kerestenin bir an önce kesilip nakledilmesi istenmiştir. Canik ve havalisinden 8154 kıta çam ve meşe kerestesi müretteb olup, kerestenin kesim ve naklinin miri fiyat üzerinden hesaplanması istenmiştir. BOA, C.BH. 192/9003., H.1200 (M.1786).

<sup>19</sup> Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, İstanbul, 2011, s. 224-225.

<sup>20</sup> Resül Narin, “Osmanlı Devleti Zamanında Kocaeli Ormanları”, *Belleten*, 75/274 (2011), s.771.

<sup>21</sup> Tahir Bilirli, “Osmanlı Donanma Gemileri İçin Viranşehir (Safranbolu) Sancağından Kereste Temini 1800-1850)”, *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 15/12 (2020), s. 423.

<sup>22</sup> İnşasına irade buyrulan 51 zirâlık kalyon-ı hümâyun lazımesi için gerekli olan 8154 adet çam ve meşe kerestesinin, miri fiyattan Canik ve havalisinden kestirilmiş olup bedeli kuruş Hazine-i Âmire’den irsal olunmuştur. Trabzon Valisi Mikdat Ahmed Paşa’ya hitaben yazılan hüküm Çuhadar Hüseyin adlı kişiyle gönderilmiştir. İlk olarak uygun mevsimde kerestelerin kesileceğinden bahsedilerek önceki kereste alımlarında bir nazırın görevlendirildiği bu kişinin kazalara kereste miktarını tevzi edip tanzim ettirdiğini ve yine nazır tarafından bulunan üstat marangozlar tarafından çapı ve endazesi Tersâne-i Âmire tarafından tespit edildiği ölçüde kesildiği ancak bahsi geçen dönem için nazırın belli olmadığı ifade edilmiştir. BOA, C.BH. 56/2622., H.1199 (M.1785).

i Âmire ve Sinop Tersanesi'ndeki gemi inşası ve onarımı sırasında Canik ve bölgesinden<sup>23</sup> karaağaç, çam ve meşe ağaçlarından kesilmek üzere kereste talebinde bulunmuş olup kesilen kereste kullanım alanına göre ser kütük-i çifte, haçlık, sütûn-ı kebir, sütûn-ı sagir vb. şekilde adlandırılmıştır.<sup>24</sup> Bazı vakitlerde bu iki tersane dışında doğrudan doğruya Canik bölgesinde inşası düşünülen nehir ve sığ sularda yüzen ince donanma<sup>25</sup> türünden kabul edebileceğimiz kayıkların lazimesi olan kerestenin de Canik bölgesinden temin edildiği olmuştur.<sup>26</sup> Tersâne-i Âmire ve Sinop'ta inşası veya onarımı düşünülen sefineler için gerekli olan kerestenin temini noktasında Canik Muhassılı doğrudan sorumlu tutulmuştur.<sup>27</sup> Muhassıla istenilen miktarda kerestenin eksiksiz bir şekilde temin edilip tersaneye gönderilmesi konusunda uyarılarda bulunulup<sup>28</sup> ayrıca istenilen kerestenin donanma için öneminden bahsedilerek kerestenin temini için görevlendirilen kişiye gerekli

<sup>23</sup> İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Ayanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları*, 37 (2013), s.32.

<sup>24</sup> Canik ve havalisinden 1070 kıta ecnas kerestenin kesilip İstanbul'a Mahzen-i Cûb'a teslimi istenmiştir. BOA, C.BH. 209/9749., H.1222 (M.1808); BOA, C.BH. 142/6843., H.1203 (M.1789).

<sup>25</sup> İnce donanma olarak adlandırılan gemiler için bkz. Filiz Yıldırım, *Nazlı Tuna'nın İnce Donanması*, Hiper yayın, İstanbul, 2019.

<sup>26</sup> Kuban Nehri'nden Kabartay tarafına zahire nakli için az suda yürür 15 ateş kayığının lazimesi olan kerestenin Canik Dağlarından muhassıl Hayreddin Bey marifetiyle ilkbaharda kestirilip hazırlanması istenmiş olup, bu iş için Hayreddin Bey'e bir miktar akçe gönderilmesi gerekmiştir. Erbab-ı vukuf ile yapılan müzakere sonunda kayıkların baş ve kış özelliklerinin nasıl olacağı belirtilmiş olup 16 zirâ tûl ve ağır arzı 3 zirâ olarak inşası düşünülen kayıkların Canik'te inşası halinde beherinin teknesinin 300 kuruşa diğer masrafların da 100 kuruşa denk geleceği ifade edilerek beher kayığın maliyeti 400 kuruş olarak hesaplanmış olup 15 kayığın mükemmel takımlarıyla birlikte toplam 6000 kuruşa mal olacağı belirtilmiştir. BOA, C.BH. 201/9414., H.1204 (M.1789).

<sup>27</sup> Canik Muhassılı'na tarihinde gönderilen hükümde Tersâne-i Âmire'de yer alan kalyonların lazimesi için 2139 kıtası Canik'ten ve 2138 kıtası Sinop havalisinden olmak üzere toplam 4277 adet encas karaağaç kerestesi istenmiştir. 4277 adet karaağacın kesim ve nakli için görevlendirilen mübaşire miri fiyat üzerinden 5081 kuruş ödenmiştir. BOA, C.BH. 257/11890., H.1194 (M.1780); BOA, C.BH. 142/6843., H.1203 (M.1789).

<sup>28</sup> Canik Muhassılı'na gönderin bir hükümde, Tersâne-i Âmire lazimesi için H.1198 senesine mahsuben 600 kıta top tahtası ve 60 kıta kerestenin bir kıtasının eksik kalmadan kalyonlara yüklenerek gönderilmesi istenmiştir. BOA, C.BH. 59/2798., H.1200 (M.1786).

kolaylığın sağlanması ve gerekli özenin gösterilmesi adına bölgede bulunan kadı, ayan ve zabitanaya hitaben emirler gönderilmiştir.<sup>29</sup>

Canik ve bölgesinden istenilen kerestenin temini sırasında erbâb-ı vukûf adı verilen gemi yapımında uzman marangoz ve kalfa gibi kişilerin görüşü alınmıştır. Bu kişiler inşa edilecek geminin fiziki özelliklerine göre temin edilecek kerestenin çap ve endâzesini zirâ olarak belirttikten sonra hangi mevsimde ağaçların kesiminin yapılacağını görevlilere bildirmişlerdir.<sup>30</sup> Kesim için ağaçların iç suyunun çekildiği ve kesime en uygun vakit olan ve vakt-i yanar olarak da ifade edilen kış ayları seçilmiştir.<sup>31</sup> Rûz-ı Kasım olarak da bilinen bu dönemde ağaçların kesilmesi ve rûz-ı Hızır olarak bilinen ve sefinelerin sefer yapması için en uygun dönem olarak kabul edilen bahar dönemine kadar kesilen ağaçların iskelelere indirilerek akabinde İstanbul'a nakledilmesi istenmiştir.<sup>32</sup>

Canik ve havalisinden kesilen kereste için yapılan ödeme konusuna da bakmak gerekmektedir. Genellikle devlet XIX. yüzyıla kadar donanması için ihtiyaç duyduğu malzemeleri kendi sınırları içerisinde karşılama kabiliyetini göstermiştir. Bu noktada çoğu zaman başta gayrimüslim tüccarlar olmak üzere ülkede faaliyet gösteren tüccarlardan kömür, demir, kereste vb. gibi ihtiyaç duyulan malzemeyi

<sup>29</sup> Trabzon Valisi Tayyar Mahmud Paşa'ya, bölge ayan ve zabitanına gönderilen hükümde, donanma kalyonları ve saire sefinelerin lazimesi için Canik ve havalisinden kestirilip nakledilmesi istenilen 885 adet karaağaç kerestesinin 437 adedi Tersâne-i Âmire'ye teslim edilmiştir. Kerestenin donanma gemileri için gerekli olduğu ifade edilip kalan 448 adet kerestenin acilen kestirilip İstanbul'a gönderilmesi emredilmiştir. BOA, C.BH. 62/2906., H.1219 (M.1804).

<sup>30</sup> Canik Muhassılı ve Trabzon Valisi Ali Paşa'ya, kereste kesilen bölgelerin kadı, ayan ve zabitanına gönderilen hükümde, Sinop'ta inşasına emir buyrulan iki kıta kalyonun lazimesi için kesilecek kereste için erbâb-ı vukuf ile konuşulduğunu kerestenin cemeratın ahkâmından akdem veya mevsim-i kiraz da kesilmesinin uygun olacağını ifade edildiği bildirilmiştir. BOA, C.BH. 183/8627., H.1189 (M.1775).

<sup>31</sup> Yusuf Alperen Aydın, *a.g.e.*, s. 226.

<sup>32</sup> H.1208 ve H.1210 yılları arasında Canik Muhassılı marifetiyle Canik'e bağlı Kumcağız dağlarından 3074 kıta ecnas meşe kerestesinin kestirilip gönderilmesi istenmiştir. H.1208 tarihinden H.1210 tarihine kadar donanmaya ait 10 sefineyle ceste ceste toplam 2160 kıta kereste Tersâne-i Âmire'ye nakledilerek Mahzen-i Cûb'a teslim edilmiştir. Bakaya kalan 780 kıta kerestenin ise rûz-ı Hızır'a kadar iskeleye indirilmesi ve Karadeniz'in mevsimi geldiğinde donanmaya ait görevlendirilecek gemilerle Tersâne-i Âmire'ye teslimi istenmiştir. BOA, C.BH. 69/3274., H.1210 (M.1796).

miri fiyat üzerinden satın almıştır. Canik ve havalisinden temin edilen kereste konusunda ise devlet nadiren miri fiyat üzerinden alım yapmıştır.<sup>33</sup> Bölgedeki ormanların devlete ait kabul edilmesinden ve kesim işinin bölgedeki muhassıl marifetiyle yapılmasından dolayı sadece kesim ve kerestenin iskeleye nakli sırasında görev alan marangozlar ve amele gibi görevlilerin yevmiyeleriyle<sup>34</sup> birlikte kerestenin İstanbul veya Sinop'a taşınması sırasında kullanılan geminin kaptanına ödenen navlun ücreti bu konudaki önemli giderleri oluşturmuştur. Yapılan bu harcamalar 1805 tarihine kadar Hazine-i Âmire'den<sup>35</sup> karşılanmış olup bu tarihten sonra Tersâne-i Âmire Hazinesi'nin kurulmasıyla birlikte giderler bu hazineden karşılanmıştır.<sup>36</sup>

Tarih	Adet/Kereste Türü/Kantar-	Kaptanın İsmi
H.1194/M.1780 <sup>37</sup>	2139 Adet Karaağaç	-
H.1196/M.1782 <sup>38</sup>	Sinop ve Canik 4277	-
H.1199/M.1785 <sup>39</sup>	8154 Adet Meşe-Çam	-

<sup>33</sup> Donanmanın harcamaları İrad-ı Cedid Hazinesi kurulana kadar Hazine-i Âmire'den karşılanmıştır. İrad-ı Cedid Hazinesi kurulduktan sonra harcamalar bu hazineden karşılanmış olsa da harcamaların büyük bir kısmı 1805 tarihinde kurulacak olan Tersane-i Âmire Hazinesi'nden karşılanmıştır. Yavuz Cezar, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi (XVIII. yy dan Tanzimat'a Mali Tarih)*, Alan Yayıncılık, İstanbul, 1986, s. 210-211.

<sup>34</sup> Sinop'ta inşa edilen iki kıta kalyonun için Canik ve Sinop'tan kestirilip nakledilecek çeşitli türden kerestenin ve amelenin ücretleri için gerekli olan 17.030,5 kuruş Hazine-i Âmire'den ödenmiştir. BOA, C.BH. 95/4553., H.1199 (M.1785).

<sup>35</sup> Sinop'ta inşa olunacak kalyonlar için Canik ve havalisinden 8154 adet ecnas-ı çam ve meşe kerestesinin fiyatı miriden hesaplanarak bedeli olan 5000 kuruşun Hazine-i Âmire'den ödenmesi ve acilen gönderilmesi istenmiştir. BOA, C.BH. 29/1356., H.1199 (M.1785).

<sup>36</sup> Donanma-yı Hümâyun sefineleri top arabaları için lazım olan karaağaç Canik ve havalisinden müretteb olunup rüesâ-yı merkurânın gemileriyle Tersâne-i Âmire'de Mahzen-i Cûb'a teslim edilmiştir. Karaağacın beher kantarına 2'şer kuruş navlun ücreti ödenmiş olup toplam 4724 kuruş Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden verilmiştir. BOA, C.BH. 76/3638., H.1247 (M.1831).

<sup>37</sup> BOA, C.BH. 257/11890.

<sup>38</sup> BOA, C.BH. 64/3045.

<sup>39</sup> BOA, C.BH. 29/1356.



H.1201/M.1787 <sup>40</sup>	4316 Adet	-
H.1208-1210/M.1794-	3074 Adet Meşe/ 2160	-
H.1210 M.1796 <sup>42</sup>	3074 Adet Meşe/2353 Adet	-
H.1219/M.1804 <sup>43</sup>	885 Adet Karaağaç/437	-
H.1235/M.1820 <sup>44</sup>	2410 Kantar	Yorgi Reis
H.1235/M.1820 <sup>45</sup>	1995 Kantar	Ömer Kaptan
H.1237/M.1822 <sup>46</sup>	2319 Kantar Karaağaç	Ünyeli Hacı Hasan
H.1237/M.1821 <sup>47</sup>	2600 Adet Karaağaç	-
H.1238-1239/M.1823-	1599 Kantar	Uzun İbrahim
H.1239/M.1824 <sup>49</sup>	19 Adet Karaağaç/232,5	-
H.1240/M.1825 <sup>50</sup>	10 Adet Karaağaç /128	Hasan Kaptan
H.1246/M.1831 <sup>51</sup>	151 Ader Karaağaç /2503	Kara Ali oğlu Ali
H.1247/M.1831 <sup>52</sup>	1190 Kantar	-
H.1249/M.1833 <sup>53</sup>	46 Adet/479 Kantar 40	Ünyeli Hasan
H.1249/M.1833 <sup>54</sup>	165 Adet/ 3175 Kantar 55	Müftü oğlu

<sup>40</sup> BOA, C.BH. 249/11558.

<sup>41</sup> BOA, C.BH. 69/3274.

<sup>42</sup> BOA, C.BH. 146/7015.

<sup>43</sup> BOA, C.BH. 62/2906.

<sup>44</sup> BOA, C.BH. 63/2969.

<sup>45</sup> BOA, C.BH. 104/5009.

<sup>46</sup> BOA, C.BH. 119/5768.

<sup>47</sup> BOA, C.BH. 109/5277.

<sup>48</sup> BOA, C.BH. 25/1192.

<sup>49</sup> BOA, AE.SMHD.II. 45/2965.

<sup>50</sup> BOA, AE.SMHD.II. 45/2966.

<sup>51</sup> BOA, C.BH. 115/5559.

<sup>52</sup> BOA, C.BH. 93/4485.

<sup>53</sup> BOA, C.BH. 109/5298.

<sup>54</sup> BOA, C.BH. 109/5298.

H.1249/M.1833 <sup>55</sup>	155 Adet/ 2461 Kantar 75	Ünyeli Hüseyin
H.1250/M.1834 <sup>56</sup>	80 Adet Karaağaç 1065,5	Kel Ömer oğlu
H.1250 (M.1834) <sup>57</sup>	126 Adet/2215,5 Kantar	-
H.1251/M.1835 <sup>58</sup>	1915 Kantar Karaağaç	Hacı Mehmed
H.1253/M.1837 <sup>59</sup>	107 Adet/922 Kantar 35	Osman Kaptan
H.1256/M.1840 <sup>60</sup>	80 Adet/ 830,5 Kantar 47	Mehmed Reis

**Tablo-1.** Canik ve Havalisinden 1780-1840 Tarihleri Arasında Kesilen Kerestenin Miktarı ve Nakleden Kaptanlar.

### Kerestenin Nakli Meselesi

Canik ve havalisinden kış vakitlerinde kesilen kerestenin iskeleye indirilmesi ve oradan da gemilerle Tersâne-i Âmire'ye veya Sinop'a nakledilmesi önemli konuların başında gelmiştir.<sup>61</sup> İlk olarak kesilen kereste dönemin zorlu ulaşım imkanlarıyla<sup>62</sup> insan ve hayvan gücüne dayanarak iskelelere indirilmiştir.<sup>63</sup> Aynı dönem içerisinde Tersâne-i Âmire ve Tophâne-i Âmire gibi askeri üretim tesisleri için bölgeden kereste temin edildiğinden<sup>64</sup> kerestenin iskelede karışmadan istenilen

<sup>55</sup> BOA, C.BH. 109/5298.

<sup>56</sup> BOA, C.BH. 111/5351.

<sup>57</sup> BOA, C.BH. 137/6643.

<sup>58</sup> BOA, C.BH. 80/3835.

<sup>59</sup> BOA, C.BH. 97/4682.

<sup>60</sup> BOA, C.BH. 78/3705.

<sup>61</sup> Canik Sancağı'ndan muhassıl marifetiyle kat-ı müretteb olunup bu defa kat olunan 250 sütunun, Çayağzı denilen sahile indirilmiştir. Tersâne-i Âmire'den nakil için gönderilen kalyon Sinop Limanı'na gelince Çayağzı'na indirilen 250 sütunun kayıklarla Sinop'a naklettirilmesi için Silahşöran-ı Hassa İbrahim Ağa kullarına hitaben bir kıta emri şerif yazılması istenmiştir. BOA, AE.SMST.IV. 15/1149., H.1223 (M.1808).

<sup>62</sup> Mehmet Ali Ünal, "XVI. Yüzyılda Sinop Tersanesi İçin Canik Sancağı'ndan Malzeme Temini", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, Samsun 2006, s.240.

<sup>63</sup> Mehmet Taş, "18. Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Kereste Temini ve Karşılaşılan Sorunlar", *Turkish Studies-History*, 15/2 (2020), s.684.

<sup>64</sup> Tersâne-i Âmire'den gönderilen deftere göre, Canik ve havalisinden H.1198 senesi için 600 adet top tahtası ve 460 kıta karaağaç kerestesi istenmiştir. Karaağaç kerestesinin 29 kıtası teslim edilmiş olup kalan 431 kıta kerestenin 189 adedi Tophâne-i Âmire'ye teslim edilip bakaya kalan kısmın acilen nakli istenmiştir. BOA, C.BH. 71/3373., H.1201 (M.1787).

askeri tesise ulaştırılması büyük önem arz etmiştir. Bu noktada herhangi bir karışıklığa mahal vermeden naklin gerçekleştirilmesi için Tersâne-i Âmire'ye nakledilecek kerestelerin kesimden sonra üstüne çapa nişanının yapılması<sup>65</sup> ve Tersâne-i Âmire için kaç adet kerestenin kesilip hangi iskeleye nakledildiğine dair kayıtların deftere işlenip İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir.<sup>66</sup> Bu sayede olası bir karışıklığın önüne geçilmiştir.

İskeleye indirilen ve üzeri nişanlanan kerestenin sefer için en uygun vakit olan rûz-ı hızır aylarında Sinop'a veya Tersâne-i Âmire'de Mahzen-i Cûb<sup>67</sup> olarak adlandırılan kerestelerin depolandığı alana nakli istenmiştir.<sup>68</sup> Kereste naklinin sağlıklı bir şekilde gerçekleşmesi için bazı malzemelere ihtiyaç duyulmuştur. İlk olarak kerestenin eksiksiz bir şekilde iskeleye indirilmesi ve gemi üzerinde sabit kalabilmesi için birbirilerine bağlanması gerekmiştir. Bunun için nakledilecek kerestenin sayısı ile orantılı olarak tel temini gerekmiştir.<sup>69</sup> Ayrıca geminin deniz

<sup>65</sup> Tophane'de inşa olunacak top kundakları için Canik'ten 1231 senesine mahsuben 600, H.1232 senesine mahsuben 600 kıta olmak üzere toplam 1200 kıta kereste İstanbul'a gönderilecektir. Bu kerestenin 11 kıtası Lefter Reis'in, 190 kıtası Hüseyin Ağa'nın sefinesiyle nakli istenmiştir. Geriye kalan kerestenin Terme Irmağı'ndan 10 saat mesafeye Karabahçe denilen yere taşınması planlanmıştır. Burada Tophane ve Tersaneye ait keresteler mahlut (karışmış) ise de Tersâne-i Âmire'ye ait kerestenin üzerinde çapa demiri nişanları olup nişansız Tophane kerestesinin tüccar sefineleriyle nakledilmesi istenmiştir. BOA, C.BH. 87/4156., H.1233 (M.1818).

<sup>66</sup> Tersâne-i Âmir'de gerek yeni gerekse tamir olunacak donanma kalyonlarının lazimesi için gerekli olan kerestenin Sinop ve Canik havalisinden kestirilip ve nakledilmesi istenmiştir. H.1196 senesi için ne kadar kerestenin kesilip iskeleye indirildiği tam olarak bilinmediğinden kerestelerin kaçının hangi iskelede olduğunun tespit edilip defterinin hazırlanarak bir an evvel İstanbul'a gönderilmesi için kadı, zabitan, ayan ve iş erlerine hitaben emir gönderilmiştir. BOA, C.BH. 64/3045., H.1196 (M.1782).

<sup>67</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *a.g.e.*, s.430.

<sup>68</sup> Donanma-yı Hümâyun sefine top arabaları için Canik ve havalisinden müretteb olunan karaağaç kerestenin 1239 senesine mahsuben Mahzen-i Cûb'a teslim olunmuştur. Teslim olunan kerestenin beher kantarına 2'şer kuruştan navlun bedeli ödenmesine karar verilmiş olup toplam 2618 kuruş Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden ödenmiştir. BOA, C.BH. 79/3800., H.1246 (M.1830).

<sup>69</sup> Kastamonu Mütesellimi el-Hâc Hüseyin'e, İnebolu'da bulunan kadı, ayan ve zabıtana gönderilen hükümde Canik havalisinden kestirilip İstanbul'a nakledilecek kereste için 100 kantar telin İnebolu havalisinden mubayaası istenmiştir. Telin kantarına 10 kuruş fiyat belirlenmiş olup toplam 1000 kuruşun Hazine-i Âmire'den gönderildiği belirtilmiştir. BOA, AE.SSLM.III. 215/12622., H.1207 (M.1793).

üzerinde dengesini sağlayarak seyrüsefer güvenliğini temin etmek amacıyla safralık adı verilen taş ve bakır gibi ağırlıkların yüklenmesi gerekmiş olup bu iş için kullanılacak ağırlıkların temini gerekmiştir. Safralık malzemenin temini sırasında görevlilere gemiye yüklenecek kerestenin sayısına halel getirilmemesi konusunda uyarılarda bulunulmuştur.<sup>70</sup>

Nakil için gerekli hazırlıklar yapıldıktan sonra kesilen kerestenin çap ve endazesine uygun büyüklükte geminin teminine çalışmıştır.<sup>71</sup> Devlet bu iş için ağırlıklı olarak tüccarlara ait gemileri kiralama yoluna gitmiştir.<sup>72</sup> Kereste nakli için kiralanen gemiler çoğunlukla Müslüman kaptanlara ait olsa da<sup>73</sup> gayrimüslim kaptanlara ait gemiler de taşıma için kiralanmıştır.<sup>74</sup> Kiralanen bu gemilere yüklenecek kerestenin navlun

<sup>70</sup> Tersâne-i Âmire için Canik ve havalisinden Trabzon Valisi marifetiyle kestirilip gönderilmesi istenen karaağaç kerestenin nakli için Donanma-yı Hümâyün gemilerinden Bahr-ı Amik adlı firkateyn tayin olunmuştur. Kereste yüklenen geminin bir miktar safraya ihtiyacı olduğundan keresteye halel gelmemek üzere Samsun İskeleyi'nden safralık bakır küllüçler yüklenmek üzere kaptana teslim edilmesi istenmiştir. BOA, C.BH. 68/3219., H.1218 (M.1803); BOA, C.BH. 52/2461., H.1218 (M.1803).

<sup>71</sup> Donanma-yı Hümâyün kalyonları lazimesi için Canik ve havalisinden 1240 senesine mahsuben müretteb olan çifte karaağaçtan bu defa Hasan Kaptan'ın sefinesiyle vürüd edip Tersâne-i Âmire Mahzen-i Cûb'a teslim edilmiş olan 128 kantar olmak üzere 10 adet karaağacın beher kantarı 2'şer kuruştan icap eden navlun 256 kuruş olmuştur. Bu rakamın Başmuhasebeye kaydı yapıp Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden ödenmiştir. BOA, AE.SMHD.II. 45/2966., H.1247 (M.1831).

<sup>72</sup> Çalışma dönemimiz için Karadeniz bölgesinde faaliyet gösteren Müslüman ve Gayrimüslim kaptanlara ait tüccar gemilerinin sayısı için bkz. İdris Bostan, *Osmanlı Deniz Ticareti*, Küre Yayınları, İstanbul, 2019, s.65-66.

<sup>73</sup> Donanma-yı Hümâyün sefineleri lazimesi için Canik ve havalisinden müretteb karaağaç Kel Ömer oğlu Ömer Kaptan'ın süvar olduğu sefineye tahmil olunarak Tersâne-i Âmire'de Mahzen-i Cûb'a teslim edilmiştir. 1065,5 kantar 40 lodra ağırlığındaki 80 adet karaağacın beher kantarına 2'şer kuruş navlun ücreti belirlenmiş olup toplam 2131 kuruş Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden ödenmiştir. BOA, C.BH. 111/5351., H.1250 (M.1834); Donanma-yı Hümâyün kalyonları top kundakları lazimesi için Canik ve havalisinden Tersâne-i Âmire'ye müretteb karaağaç keresteler Ünyeli Hacı Hasan adlı reisin sefinesiyle nakledilip Mahzen-i Cûb'a teslim edilmiştir. Toplam 2319 kantar ağırlığındaki karaağacın navlun bedeli beher kantarı 2'şer kuruştan hesaplanmıştır. Toplam 4638 kuruş navlun bedeli Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden ödenmiştir. BOA, C.BH. 119/5768., H.1237 (M.1822).

<sup>74</sup> Tersâne-i Âmire'ye H.1235 senesi tertibi olarak Canik ve havalisinden Ünyeli Yorgi Reis adlı kişinin sefinesiyle 58 kita top tahtası, 129 kita ---, 2 kita saçlık ve 11 kita karaağaç, vezin ve kantar olunarak 2410 kantar ağaç teslim ve mahzen olmuştur. Mukaveleye göre

bedelinin hesaplanmasında ilk olarak görev alacak gemilerin kaptanlarının isimleri ve kaç adet keresteyi taşıyacakları belirtilmiştir.<sup>75</sup> Bu noktada navlunun hesaplanmasında adedi belirtilen kerestenin tartılarak<sup>76</sup> kaç kantar ve lodra (Kantar=56.449 kg / Lorda=0.564 kg) çektiğinin tespiti gerekmiştir.<sup>77</sup> Çalışma dönemimiz içerisinde genellikle

---

kerestenin kantarına 2 kuruştan navlun bedeli olarak toplam 4820 kuruş Tersâne-i Âmire Hazinesi'nden ödenmiştir. BOA, C.BH. 63/2969., H.1235 (M.1820).

<sup>75</sup> Canik ve havalisinden kesilen karaağacın Mahzen-i Cûb'a teslimi için beher kantarına 2'şer kuruş navlun bedeli üzerinden reislerle anlaşılmıştır. Buna göre Ünyeli Hasan oğlu İsmail'in sefinesiyle, 479 kantar 40 lodra ağırlığındaki 46 adet kerestenin navlun bedeli olarak toplam 958,5 kuruş, Müftü oğlu Mehmed Reis'in sefinesiyle 3175 kantar 55 lodra ağırlığındaki 165 adet kerestenin navlun bedeli olarak 6351 kuruş, Ünyeli Hüseyin Reis'in sefinesiyle 2461 kantar 75 lodra ağırlığındaki 155 adet kerestenin navlun bedeli olarak da 4923 kuruş ödenmiştir. BOA, C.BH. 109/5298., H.1249 (M.1833); Canik ve havalisinden Donanma-yı Şahane için her sene mubayaa olan kerestenin bahsi geçen sene Osman Kaptan'ın suvar olduğu sefine ile Mahzen-i Cûb'a teslim edildiği toplam 107 kıta kerestenin 922 kantar 35 lodra olduğu ve beher kantarına 2'şer kuruştan navlun ödendiği belirtilmiştir. BOA, C.BH. 97/4682., H.1253 (M.1837).

<sup>76</sup> Canik ve havalisinden Tersâne-i Âmire'ye müretteb olan envai kerestenin bu defa Ünyeli Ömer Kaptan'ın sefinesiyle nakledilmiştir. Nakledilen 12 adet haçlık karağac ve 130 adet çifte ser kütüğün vezni yapılmış olup toplam 1995 kantar olarak mahzene teslimi yapılmıştır. BOA, C.BH. 104/5009., H.1235 (M.1820).

<sup>77</sup> Canik ve havalisinden kestirilen karaağacın Mehmed Reis'e ait tüccar gemisine yüklenip Mahzen-i Cûb'a nakledilmiştir. 80 kıta kerestenin 830,5 kantar 47 lodra ağırlığında olduğu ve beher kantarına 2'şer kuruştan toplam 1661 kuruş navlun bedeli ödenmiştir. BOA, C.BH. 78/3705., H.1256 (M.1840); Canik ve havalisinden H.1239 senesine mahsuben müretteb olan karaağac Kara Ali oğlu Ali'nin sefinesiyle Mahzen-i Cûb'a teslim edilmiştir. 2503 kantar 25 lodra ağırlığındaki 151 adet karaağacın beher kantarına 2'şer kuruştan toplam 5007 kuruş navlun bedeli ödenmiştir. BOA, C.BH. 115/5559., H.1246 (M.1831).

navlun bedeli olarak bir kantara 2 kuruş ödenmiş olsa da<sup>78</sup> istisnai olarak kerestenin kantarına 3,5 kuruş navlun ödendiği durumlar da olmuştur.<sup>79</sup>

Canik ve havalisinden kesilen ve iskelelere indirilen kerestelerin Sinop ve Tersâne-i Âmire'ye nakli sırasında Donanma-yı Hümâyün'a ait sefineler de kullanılmıştır.<sup>80</sup> Özellikle çap ve endâzesi ticaret gemilerinin boyutlarına göre büyük olan veya ticaret gemilerinin sayıca yetersiz kaldığı durumlarda kereste nakli için donanmaya ait çeşitli türden gemiler de gönderilmiştir. Genel olarak nakil için gönderilen geminin türü, gemiye kaç adet veya kantar kerestenin yüklendiği, kaptanın ismi ve kimi zaman geminin ismi belirtilmiştir.<sup>81</sup> Bu şekilde kereste naklinde kullanılan donanma gemilerindeki gediklilere maaşları dışında önemli miktar da bahşiş de ödenmiştir.<sup>82</sup> Donanmaya ait gemiler çoğu zaman

<sup>78</sup> Donanma-yı Hümâyün lazimesi için müretteb olan karaağaç ve sairenin Ünyeli Ahmed oğlu --- Reis'in sefinesiyle Mahzen-i Cûb'a teslim olan 2215,5 kantar ağırlığındaki 126 adet karaağacın beher kantarına 2'şer kuruştan toplam 4431 kuruş navlun bedeli ödenmiştir. BOA, C.BH. 137/6643., H.1250 (M.1834); Canik ve havalisinden müretteb kerestenin H.1239 senesine mahsup olan kısmı Ali Reis adlı kişinin sefinesiyle Mahzen-i Cûb'a nakledilmiştir. Toplam 21 adet karaağaç kerestenin beheri 12 kantar 85 lodra ağırlığında olup toplam 269,5 kantar kereste nakledilmiştir. Nakledilen kerestenin beher kantarına 2'şer kuruştan toplam 539 kuruş navlun bedeli ödenmiştir. BOA, C.BH. 165/7789., H.1246 (M.1830).

<sup>79</sup> Donanma-yı Hümâyün top arabaları lazimesi için Canik'ten müretteb olan karaağaçtan H.1238 ve H.1239 senelerine mahsuben miri ticaret sefinelerinden Uzun İbrahim Kaptanın süvar olduğu sefineye tahmil ve Mahzen-i Cûb'a teslim olunan 1599 kantar karaağacın beher kantarı 3,5 kuruştan emsal olmak şartıyla 5596 kuruş navlun bedelinin ödenmesi istenmiştir. BOA, C.BH. 25/1192., H.1243 (M.1827); Canik ve havalisinden müretteb olan karaağacın bu defa Tersâne-i Âmire ticaret sefinelerinden Hacı Mehmed Kaptanın süvar olduğu gemiyle Mahzen-i Cûb'a teslim olduğu bildirilmiştir. Ruznamçede yazılan 1915 kantar karaağacın beher kantarına 3,5 kuruş navlun bedeli ödenmiş olup toplam 6702,5 kuruş Tersâne-i Âmire Hazinesinden ödenmiştir. BOA, C.BH. 80/3835., H.1251 (M.1835).

<sup>80</sup> BOA, C.BH. 69/3274.

<sup>81</sup> Vezir Tayyar Paşa marifetiyle Canik ve havalisinden kesilen (kat') karaağaç kerestenin Tersâne-i Âmire'ye celbi için sefine-i hümâyün kaptanlarından birisinin süvar olduğu Bahr-ı Amik firkateyni tayin olunmuştur. BOA, C.BH. 52/2461., H.1218 (M.1803).

<sup>82</sup> Tersâne-i Âmire için Samsun'dan bakır getirmek için Tiz-i Hareket ve Canik'ten kereste getirmek Bahr-i Amik adlı firkateynler görevlendirilmiştir. Bu iki sefinenin gediklilerine mevacicbten başka bahşiş verilmesi de istenmiştir. Bu iş için kalyonlar baş halifesi tarafından hazırlanan deftere göre Tiz-i Hareket'teki 80 nefer gedikliye 1320 Kuruş, Bahr-i Amik'teki 80 nefer gedikliye 1320 Kuruş verilmiş olup toplam 160 nefere 2640 Kuruş Hazine-i Âmire'den ödenmiştir. BOA, C.BH. 201/9424., H.1218 (M.1803).

Tersâne-i Âmire ve Tophâne-i Âmire'ye kereste nakletmiş olsa da kimi zaman askeri tesislerin dışında ihtiyaç mahallerine de kereste nakletmişlerdir. Bu gibi durumlarda yapılan harcamalar çıkartılarak kalan navlun ücreti Tersâne-i Âmire Hazinesi'ne gelir olarak aktarılmıştır.<sup>83</sup>

Şayet kerestenin çapına ve endazesine uygun bir gemi bulunamazsa alternatif çözümler aranmıştır. Bu noktada çok nadiren de olsa o sırada Osmanlı limanlarında bulunan yabancı devletlere ait beylik sefinesi<sup>84</sup> adı verilen gemilerden de faydalanılması düşünülmüştür. Bu iş için ilk olarak geminin bağlı bulunduğu ülkenin elçisiyle muhabereye girilmiş ve dostane bir şekilde geminin kullanımı talep edilmiştir. Şayet geminin kullanımı noktasında elçilikten olumlu bir cevap gelirse geminin, yüklenecek olan kereste için uygunluğuna ve daha da önemlisi navlun maliyetine bakılmış olup ticaret sefinesiyle mi taşınmasının yoksa beylik sefinesiyle mi taşınmasının daha uygun olacağına karar verilmiştir. Bu duruma örnek olarak H.1210-1211 (M.1796-1797) tarihindeki nakil meselesini verebiliriz. Canik Dağları'ndan kestirilip Kumcağız İskelesi'ne indirilen kerestenin bir bölümü İsveçli kaptana ait 33 zirâlık firkateynle İstanbul'a nakledilmiştir. Bu firkateyne 70-80 kita küçük boyutta kereste yüklenmiş olup halihazırda kalan büyük kerestenin ve dağlardan iskeleye indirilen kerestenin durumu Dolmabahçe'de Defterdar ve Tersâne-i Âmire Eminin de hazır bulunduğu sırada gündeme gelmiştir. Bahsi geçen kerestenin Tersâne-i Âmire'ye getirilmesinin çok önemli olduğu ancak bunun tüccar sefinesiyle yapılamayacağı, bu işin beylik sefinesiyle yapılabileceği bu vesileyle Rus elçisine dostane bir şekilde durumun bildirilmesi düşünülmüştür. Bu noktada kerestenin beylik sefinesiyle İstanbul'a nakledilmesinde bir mahzur var mıdır diye Reîsülküttab'a sorularak meselenin Rusya elçisiyle müzakere edildiği

<sup>83</sup> Tersâne-i Âmire'nin ticaret sefinelerinden Hafizoğlu Mustafa Kaptanın süvar olduğu gemiye bu sefer Canik ve civarından kereste vesaire tahmil edilip İstanbul'da vürüd mahallerine teslim edilmiştir. Bu naklieden 13.174 kuruş 8 para hasıla edilip çeşitli masraflar çıkartıldıktan sonra kalan 6.997 kuruş 14 paranın zimmet pusulasının hazırlanarak Tersâne-i Âmire Hazinesi'ne teslimi istenmiştir. BOA, C.BH. 77/3698., H.1253 (M.1837).

<sup>84</sup> Beylik Sefineleri hakkında detaylı bilgi için bkz: Şakir Batmaz, "1279 (1879/1880) Tarihli Bahriye Kânûnnâmesi'ne Göre Osmanlı Devleti'nde Velâdet-i Hümâyûn Kutlamaları", *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 15 (2007), s.23-38.

belirtilmiştir. Müzakere sonunda beylik sefinesiyle naklin masraflı olacağı, kerestenin tüccar sefinesiyle nakledilmesinin daha uygun olacağı ifade edilmiştir. Ancak yine de kerestenin beylik sefinesiyle nakledilmesi halinde kıcı kebir lombarlı beylik sefinesinin bahsi geçen keresteyi alamadığı, Karadeniz'deki tüccar sefinelerinin bahsi geçen zirâda ve kıcının lombarlı olmadığı, keresteyi ancak donanmaya ait kebir gemilerin çekebileceği kaptan tarafından ifade edilmiş ve donanmaya ait 51 zirâlık kalyonun bu iş için görevlendirmesinin uygun olup olmayacağı sorulmuştur.<sup>85</sup>

Gerek tüccarlara ait gerekse donanmaya ait gemilerle İstanbul'a getirilen kerestenin iskeleye indirilip oradan da tersaneye veya diğer bölgelere nakli için arka hamalı adı verilen hamallara ihtiyaç duyulmuştur. Bu iş için arka hamalları kethüdasına emir gönderilmiş olup gerekli sayıda arka hamalın temini sağlanmıştır.<sup>86</sup>

### Yaşanan Sorunlar

Canik ve havalisinden kereste temini sırasında kimi zaman sorunlar da yaşanmıştır. Çoğu zaman istenilen çap ve endâzeye uygun kereste bulunmuş olsa da kimi zaman uygun türden ağacın bulunması noktasında sıkıntı yaşanmıştır. Bu sorunun çözümü ve gemi inşasında yaşanabilecek olası aksamaların önüne geçebilmek için Canik bölgesine dağ mimarı adı verilen görevliler gönderilmiştir.<sup>87</sup> Bu görevliler özellikle bulunması zor olan çap ve endâzedeki ağaçları, kesim alanına dahil olan dağları ve tepeleri tek tek gezip tespit ederek gerekli olan kerestenin eksiksiz bir şekilde temini konusunda çalışma yürütmüşlerdir. Misal olarak, H.1244 (M.1828) senesinde Sinop'un önemli ayanlarından olan

<sup>85</sup> BOA, HAT. 205/10767; BOA, HAT. 206/10863.

<sup>86</sup> Tophane arka hamalları kethüdasına gönderilen yazıda Canik havalisinden Tophane için kestirilen ve bir sefine ile İstanbul'a gönderilen kebir karaağaç kundak tahtalarının sefinden indirilmesi nakli için yeterli miktarda arka hamalının görevlendirilmesi istenmiş olup bunun üzerine 254 arka hamalı görevlendirilmiştir. BOA, C.BH. 99/4777., H.1218 (M.1803).

<sup>87</sup> Sinop'ta Kavzade Hüseyin Bey marifetiyle inşa edilecek kalyonun lazimesi olan kerestenin Canik ve dağlarından kesilip nakledilmesi istenmiştir. Bu iş için bölgeye dağ mimarı adı verilen görevliler gönderilmiş olup istenilen çapta 40-50 kıta kereste bulunmuş ve istenilen sayıda kerestenin bulunup gönderilmesi adına birkaç dağa daha bakılmıştır. Ancak istenilen çapta kereste bulunulmuyor diye dağ mimarlarının bölgeden ayrılmasını istemişlerdir. BOA, C.BH. 245/11367., H.1243 (M.1828).



Kavizade Hüseyin Bey<sup>88</sup> marifetiyle inşa olan bir kıta kalyon için lazım gelen kerestesinin bir kısmının Kastamonu'dan, omurga ve bodoslama kısımları için gerekli olan kerestenin de Canik ve dağlarından temin edilmesi istenmiştir. Kastamonu'dan külliyetli kerestenin geldiği ancak Canik ve dağlarından gönderilecek keresteyi nakledecek sefinenin hazır olmasına ve Sinop'ta omurga ve bodoslama kerestesinin gece gündüz beklenmesine rağmen Canik ve dağlarından istenilen kerestenin henüz gönderilmediği ifade edilmiştir. Bunun üzerine dağ mimarları istenilen ölçüde kerestenin Canik ve dağlarında bulunması için araştırma yapmışlardır. Her ne kadar ilk başlarda istenilen ölçülerde ancak 30-40 kıta kereste bulmuş olsa da daha sonra 858 kıta kerestenin kesildiği ve iskeleye indirilmesinin mümkün olduğu ancak kerestenin Sinop'a gönderilmesinin masraf gerektireceği belirtilmiştir. Devlet bu noktada kerestenin acilen inşa sahasına gönderilmesi istemiştir.<sup>89</sup>

İstenilen büyüklükte olan ağacın kesimi sırasında bölgeye üstat marangoz olarak ifade edilen kesim işinde başarılı olan görevliler gönderilmiş ve bu marangozlar sayesinde hataya yer olmadan istenilen çap ve endâzeğe uygun olarak ağaçlar kesilmiştir.<sup>90</sup> Ancak bazı durumlarda kesilen kerestenin yontulmasından sonra tersanenin istediği çap ve endâzeğe uygun kereste çıkartılamamıştır.<sup>91</sup> Bu gibi durumlarda gemi inşasının aksamaması adına Canik ve bölgesinden temini istenilen kerestenin yerine başka bölgeden kerestenin teminine gidilmiş ve Canik bölgesinden kesilen kereste başka bir gemi inşasında kullanılmak üzere istenilen yere nakledilmiştir.<sup>92</sup> Ayrıca bu durumun

<sup>88</sup> İlhan Ekinci, "Sinop'ta Bir Ayan Ailesi, Kavizadeler Hakkında Bazı Bilgiler", *Uluslararası Geçmişten Günümüze Sinop'ta Türk İslam Kültürü Sempozyumu*, 2008, s.619.

<sup>89</sup> BOA, C.BH. 204/9526.

<sup>90</sup> BOA, C.BH. 56/2622.

<sup>91</sup> Kastamonu Mütesellimi el-Hac Ali Ağa marifetiyle Sinop'ta inşa olunacak 51 zirâlık bir kalyon için Canik ve havalisinden, 47,5 zirâlık bir kalyon için Sinop'tan kereste temin olunması istenmiştir. Ayrıca Tersâne-i Âmire için Sinop ve havalisinden 4800 kıta karaağacın gönderilmesi istenmiştir. Ancak Canik ve havalisinden gönderilen kütüklerin yontulduktan sonra çap ve endâzelerinin 51 zirâlık kalyon için uygun gelmeyeceği kalyon kalfası ve marangozları tarafından bildirilmiştir. Bu sebepten Sinop'tan Tersâne-i Âmire'ye gönderilmesi istenen kerestenin affedilip Sinop'ta inşa edilecek 51 zirâlık kalyon için kullanılması talep edilmiştir. BOA, C.BH. 122/5905., H.1200 (M.1786).

<sup>92</sup> Canik Muhassılı Hayreddin Bey'e gönderilen hükümde, Sinop sahasında inşa edilen bir kıta kalyonun lazımesi için Canik'ten kesilip gönderilmesi istenen 4800 kıta ecnas kerestenin Sinop'a gönderilmeyip Tersâne-i Âmire'ye nakli istenmiştir. Bahsi geçen 4800

dışında kimi zaman Tersâne-i Âmire’de ihtiyacın arttığı dönemlerde Canik ve havalisinden Tophâne-i Âmire için kesilen kerestelerinde Tophâne’ye gönderilmeyip doğrudan Tersâne-i Âmire’ye nakledildiği olmuştur.<sup>93</sup>

Yaşanan bu sorunun dışında keresteyi İstanbul veya Sinop’a nakledecek geminin bulunması noktasında da kimi zaman sorun yaşanmıştır. Yukarıda da belirttiğimiz üzere kerestenin nakli konusunda, tüccar ve donanmaya ait gemiler kullanılmıştır. Kimi zaman Canik ve havalisinden kesilen kerestenin sayıca çok olması veya boyutlarının büyük olması nedeniyle keresteyi nakledecek kebir ve sagir olarak ifade edilen büyük ve küçük gemiler bulunamamıştır.<sup>94</sup> Kerestenin uzunca bir süre iskelede beklememesi ve inşası planlanan geminin bir an önce denize indirilmesi için daha önceden sırf kereste nakli için inşa edilmiş ve kullanılmış olan gemiler iskeleye gönderilmiştir.<sup>95</sup>

Kereste sayısının fazlalığından kaynaklanan sorunun aksine bazı vakitlerde istenilen sayıda kerestenin belirtilen zamanda tersaneye gönderilememesi veya kerestenin tamamının iskeleye indirilememesinden kaynaklanan sorunlar da yaşanmıştır. Devlet genel olarak istenilen sayıdan daha az kerestenin gönderildiği durumlarda kerestenin parça parça nakledilmesine olumlu bakmıştır. Kerestenin iskeleye hiç indirilemediği durumlarda ise keresteyi nakletmekle görevlendirilmiş kaptan iskelede kereste bulamadığını gemisinin boş bir

---

kerestenin 4316 kitasının kestirilip iskelelere nakledilmek için indirildiği belirtilmiştir. BOA, C.BH. 249/11558., H.1201 (M.1787).

<sup>93</sup> Tophâne-i Âmire için Canik dağlarından tertip olunan ve Hasan Kaptan’ın gemisiyle gönderilen 118 kita kundaklık karaağaç kereste Tersâne-i Âmire tarafından kabz olunmuş ve keyfiyetin malumatı için Tophâne-i Âmire’ye ilmühaber gönderilmesi istenmiştir. BOA, C.BH. 75/3552., H.1240 (M.1824).

<sup>94</sup> Tersâne-i Âmire’nin lazimesi için Canik ve havalisinden kerestelerin temin edildiği ancak iskelelerde kerestenin nakli için gerekli sayıda kebir ve sağır sefinenin olmadığı belirtilmiştir. BOA, C.BH. 202/9465., H.1255 (M.1839).

<sup>95</sup> Kastamonu Mütessellimi Hacı Ali Ağa’nın Sinop’ta inşasına memur olduğu iki kita kalyondan bir kitasının tamamlanmak üzere olduğu diğer kalyonun ise Kasım’a kadar ruy-i deryaya indirilmesi istenmiştir. Kalyon için gerekli olan kerestenin Canik’ten müretteb olduğu ancak iskelede kebir sefine olmadığı ayrıca meşe ve çam kerestelerinin farklı yerlerde olduğu belirtilerek Tersâne-i Âmire için İznikmid’den kereste nakletmek için önceden yaptırılmış olan iki çekeleve türü gemiden eski olanının Canik’e gönderilmesi istenmiştir. BOA, C.BH. 82/3929., H.1200 (M.1786).

şekilde döneceğini İstanbul'a bildirmiştir. Bu durum üzerine rûz-ı Hızır kadar kerestenin iskeleye indirilip nakledilmesi istenmiştir.<sup>96</sup> Şayet istenen kerestenin nakli sırasında yaşanan sorun çözülememiş ve bölgeden İstanbul'a kereste gönderilememişse gerekli olan kerestenin başka bir bölgeden mubayaasına gidilmiş ve mubayaa bedelinin bölgeden tahsil edilmesi istenmiştir. Örneğin, H.1250 (M.1835) senesinde bir kıta firkateynin lazimesi için Canik ve havalisinden tertip edilmesi istenen 1500 adet çam kerestesinin irsalinde yavaş davranıldığından kerestenin başka yerden tedariki için kerestenin bedeli istenmiş olup kerestenin adedi 100 kuruştan olmak üzere toplam 150.000 kuruş üzerinden müzakere edilmiştir. Ancak Canik bölgesinden bu miktar çam ağacının bulunmadığını ifade eden bölge halkı bu konuda aflarını talep ettikleri, Trabzon Valisi'nin İstanbul'a göndermiş olduğu kişi tarafından bildirilmiştir. Bedelin külliye affının mümkün olmaması durumunda kerestenin adedinin 75 kuruş üzerinden hesaplanarak toplam 112.500 kuruşa bölge halkının ikna olabileceğini ifade etmiştir. Bunun üzerine kerestenin külliye affının mı yoksa 112.500 kuruş olarak bedelen tahsilinin mi uygun olacağı sorulmuştur.<sup>97</sup>

Kereste nakli sırasında gemilerin çeşitli nedenlerden batması (kazazede olması) önemli sorunların başında gelmiştir. Denizcilerin coğrafi ve denizcilik bilgisinin nispeten yetersiz, gemi inşa teknolojisinin de tamamen ahşaba dayalı, nispeten ilkel sayılabilecek düzeyde yürütülmüş olması<sup>98</sup> ve seyrüsefer sırasında olumsuz hava koşullarına her an tesadüf edilmesi, gemi kazalarını sıradan bir hale dönüştürmüştür. Her ne kadar donanmaya veya tüccarlara ait gemiler Mayıs (Hızır) ayından başlayarak Kasım-Aralık ayları arasında deniz

<sup>96</sup> Canik ve havalisinden müretteb 660 adet ecnas kerestenin Donanma-yı Hümâyün kalyonları ile İstanbul'a nakli istenmiştir. Bahr-i Siyah'a memur olan Donanma-yı Hümâyün kaptanlarından Kabanlı İbrahim ve İzmirli Mehmed Kaptan kerestenin nakline memur kılınmışlardır. Mehmed Kaptan'ın rikab olduğu kalyonun keresteyi irsal edemediği, İbrahim Kaptan'ın ise iskeleye gittiği ancak bir tane bile kereste bulamadığı belirtilmiştir. Bunun üzerine mevsimin deryaya çıkmaya uygun olduğu rûz-ı Hızırda kerestenin nakli istenmiştir. BOA, C.BH. 118/5708., H.1200 (M.1785).

<sup>97</sup> BOA, HAT. 571/27938.

<sup>98</sup> Enver Ziya Karal, *Selim III'ün Hat-tı Hümayunları Nizamı Cedit 1789-1807*, T.T.K., Ankara, 1988. s.65.

yolculuğuna çıkmış<sup>99</sup> olsalar da gemi kazalarının önüne bir türlü geçilememiştir. Bu gibi durumlarda kazazede olan gemiye kaç kerestenin yüklendiği bunlardan kaçının zayi olduğunun ve geminin kazazede olmasına aslında nelerin sebep olduğu detaylı bir şekilde anlatılmıştır. Bu duruma örnek olarak H.1210 (M.1795-1796) senesinde kereste nakli sırasında yaşanan kazayı verebiliriz. Donanma-yı Hümâyün kalyonlarının lazımesi Canik havalisinden tertib olunan 3000 kadar keresteden 2160 adedinin Tersâne-i Âmire'ye nakil için gemilere yüklendiği belirtilmiştir. Bahsi geçen keresteden 134 adedinin nakil sırasında fırtına vs. nedenlerle kazazede olduğu ifade edilmiştir. Ayrıca 780 adet kerestesinin Karakum denilen yere indirildiği ancak Karakum denilen bölgenin kerestelerin sefinelere yükleme açısından elverişsiz olduğundan birkaç defa miri sefinelerle keresteler yüklenmek istenmiş olsa da gemilerin kazazede olduğu ifade edilmiştir. Bunun üzerine bahsi geçen yere kara yoluyla 8-10 saatlik bir mesafede olan bölgeden kerestelerin sefinelere yüklenmesi ve rûz-ı hızıra kadar İstanbul'a gönderilmesi istenmiştir.<sup>100</sup>

## Sonuç

Akdeniz ve Karadeniz'de önemli bir deniz gücü olan Osmanlı Devleti'nde gerek Tersâne-i Âmire gerekse diğer tersanelerde çeşitli türden gemiler inşa edilmiştir. Dönemin gemi inşa teknolojisinin tamamen ahşaba dayalı olmasından ötürü düzenli ve yüklü miktarda keresteye ihtiyaç duyulmuştur. Bu noktada Canik ve havalisinden çeşitli boyutlarda karaağaç, çam ve meşe türünden kereste istenmiştir. Kerestenin temini noktasında genellikle Canik Muhassılı sorumlu tutulmuş olup bölgedeki kadı, ayan ve zabitan gibi ileri gelenlerin de ona destek olmaları istenmiştir. Canik ve havalisinden kereste temini noktasında önemli bir sorunla karşılaşılmamıştır. Nadiren istenilen çap ve türde kerestenin bölgeden temin edilemediği durumlar olmuştur. Bu soruna çözüm için bölgeye dağ mimarı adı verilen görevliler gönderilmiştir. Genellikle yaşanan sorunlar kerestenin iskeleye

<sup>99</sup> Robert Mantran, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, C.II, (Çev. M. Ali Kılıçbay-Enver Özcan), T.T.K., Ankara, 1990, s.185.

<sup>100</sup> BOA, C.BH. 26/1211; BOA, C.BH. 146/7015.

indirilmesi ve oradan başta Tersâne-i Âmire'de Mahzen-i Cûb'a nakli sırasında keresteye uygun ve yeterli sayıda geminin bulunamamasında olmuştur. Devlet bu konuda oldukça pratik bir şekilde donanmaya ait gemileri veya tüccarlara ait gemileri kullanmıştır. Bu sorunun dışında bir diğer sorun da çeşitli nedenlerden ötürü gemilerin kazazede olmasından kaynaklanmıştır. Ancak yine de kazazede olan ve batan gemilerde taşınan kerestenin bir miktarının zayı olması gemi inşa faaliyetlerini yavaşlatmamıştır.

### Kaynakça

#### Arşiv Kaynakları

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA.)

Ali Emiri:

*Sultan II.Mahmud (AE.SMHD.II):* 45/2965, 45/2966.

*Sultan IV.Mustafa (AE.SMST.IV):* 15/1149.

*Sultan III.Selim (AE.SMSL.III):* 215/12622.

Cevdet:

*Bahriye (C.BH.):* 25/1192, 26/1211, 29/1356, 52/2461, 56/2622, 59/2798, 62/2906, 63/2969, 64/3045, 68/3219, 69/3274, 71/3373, 75/3552, 76/3638, 77/3698, 78/3705, 79/3800, 80/3835, 82/3929, 87/4156, 95/4553, 97/4682, 99/4777, 104/5009, 109/5277, 111/5351, 115/5559, 118/5708, 119/5768, 122/5905, 137/6643, 142/6843, 146/7015, 165/7789, 183/8627, 192/9003, 201/9414, 201/9424, 202/9465, 204/9526, 209/9749, 245/11367, 249/11558, 257/11890.

*Hatt-ı Hümayun (HAT):* 205/10767, 206/10863, 571/27938.

#### Kitap ve Makaleler

Agoston, Gabor, *Osmanlı'da Ateşli Silahlar ve Askeri Devrim Tartışmaları*, (Yay. Haz. Kahraman Şakul), İş Kültür Yayınları, İstanbul 2017.

Arınc, Kenan, *Doğal, İktisadi, Sosyal ve Siyasal Yönleriyle Türkiye'nin Kıyı Bölgeleri*, Biyosfer Araştırmaları Merkezi, Erzurum 2011.

Atalay, İbrahim, *Türkiye Coğrafyası ve Jeopolitiği*, Meta Basım Matbaacılık, İzmir 2011.

Atalay, İbrahim, Kenan Mortan, *Türkiye'nin Bölgesel Coğrafyası*, İnkılâp Kitabevi, İstanbul 2017.

Atalay, İbrahim, *Türkiye'nin Ekolojik Bölgeleri*, Orman Bakanlığı Yayınları, İzmir, 2002.

Aydın, Yusuf Alperen, *Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, İstanbul 2011.

Batmaz, Şakir, "1279 (1879/1880) Tarihli Bahriye Kânûnnâmesi'ne Göre Osmanlı Devleti'nde Velâdet-i Hümâyûn Kutlamaları", *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 15 (2007), s.23-38.

Bilirli, Tahir, "Osmanlı Donanma Gemileri İçin Viranşehir (Safranbolu) Sancağından Kereste Temini 1800-1850)", *Sosyal Bilimler Araştırmaları Dergisi*, 15/12 (2020), s.421-437.

Bostan, İdris, *Osmanlı Deniz Ticareti*, Küre Yayınları, İstanbul 2019.

Bostan, İdris, *Osmanlılar ve Deniz, Deniz Politikaları-Teşkilat-Gemiler*, Küre Yayınları, İstanbul 2017.

Cezar, Yavuz, *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi (XVIII. yy dan Tanzimat'a Mali Tarih)*, Alan Yayıncılık, İstanbul 1986.

Ekinci, İlhan, "Karadeniz'de Ayanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları*, 37 (2013), s.15-49.

Ekinci, İlhan, "Sinop'ta Bir Ayan Ailesi, Kavizadeler Hakkında Bazı Bilgiler", *Uluslararası Geçmişten Günümüze Sinop'ta Türk İslam Kültürü Sempozyumu*, 2 (2008), s.609-625.

Erbaş, Fatih, *Doğu Akdeniz'de Güç Mücadelesi, 19. Yüzyılda Donanmalar*, İş Kültür Yayınları, İstanbul 2019.

İnalçık, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, (Çev. Halil Berktaş), Eren Yayıncılık, İstanbul 2009.

Karal, Enver Ziya, *Selim III'ün Hat-tı Hümayunları Nizamı Cedit 1789-1807*, T.T.K., Ankara, 1988.

Kılıç, Orhan, "Osmanlı Dönemi İdarî Uygulamalar Bağlamında Canik'in Yönetimi ve Yöneticileri", *Samsun Araştırmaları Tarihsel Geçmiş*, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı, Samsun 2013, s.127-147.

Mantran, Robert, *17. Yüzyılın İkinci Yarısında İstanbul*, C.II, (Çev. M. Ali Kılıçbay-Enver Özcan), T.T.K., Ankara 1990.

Narin, Resül, "Osmanlı Devleti Zamanında Kocaeli Ormanları", *Belleten*, 75/274 (2011), s.769-783.

Nedim, İpek, "Canik Sancağı'nın Nüfusuna Dair Bir Değerlendirme", *Ondokuz Mayıs Üniversitesi Eğitim Fakültesi Dergisi*, 12/1 (1999), s.24-45.

Öden, Zerrin Günel, *Karası Beyliği*, T.T.K., Ankara 1999.

Öz, Mehmet, Onbeşinci Yüzyıldan Onyedinci Yüzyıla Samsun Yöresi", *Samsun Araştırmaları Tarihsel Gelişim*, Samsun Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Dairesi Başkanlığı, Samsun 2013, s.23-44.

Öz, Mehmet, "Samsun", *Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi*, 36 (2009), s.83-88.

Panzac, Daniel, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, (Çev. Ahmet Maden-Sertaç Canpolat), İş Kültür Yayınları, İstanbul 2018.

Sezen, Tahir, *Osmanlı Yer Adları*, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Ankara 2017.

Taş, Mehmet, "18. Yüzyıl Osmanlı Donanmasında Kereste Temini ve Karşılaşılan Sorunlar", *Turkish Studies-History*, 15/2 (2020), s.677-695.

Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, T.T.K., Ankara 1988.

Ünal, Mehmet Ali, "XVI. Yüzyılda Sinop Tersanesi İçin Canik Sancağı'ndan Malzeme Temini", *Geçmişten Geleceğe Samsun*, Samsun 2006, s.231-251.

Yıldırım, Filiz, *Nazlı Tuna'nın İnce Donanması*, Hiperyayın, İstanbul 2019.

Yıldız, Gültekin, "*Kara Kuvvetleri*", *Osmanlı Askeri Tarihi Kara, Deniz ve Hava Kuvvetleri 1792-1918*, (Ed. Gültekin Yıldız), Timaş Yayınları, İstanbul 2017.

Zorlu, Tuncay, *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, Timaş Yayınları, İstanbul 2014.









### Extended Abstract

In Tersâne-i Amire or other shipyards, timber was used extensively in the repair of ships that needed repairs for various reasons, especially the construction of new ships, or in the construction of materials such as cannons etc. to be used on ships. Especially with the siege of Crete in the XVII century, with the emphasis on the construction of galleon-type ships, the fact that the size of these ships is larger than the rickshaw type vessels has increased the need for timber. This growing need decreased relatively with the second half of the XIX century, when sailing ships were replaced by armored ships. After the decision was made to build or repair the ship, the supply of materials according to the type and physical characteristics of the vessel to be built or repaired was started. In the vast Ottoman geography, the necessary materials, especially timber, were easily reached and it was decided which material would be obtained from which region. At this point, Canik and region have become one of the important supply points of the state due to the quality of the timber in the region and the relatively cheaper expenditure compared to other regions. In the purchase of timber from the region, it is stated which type of ship will be built in which shipyard and by whom, and after the physical characteristics of the ship planned to be built are stated as zirâ (75-90 cm), the number of timber required and which type of tree is requested to be cut. After the person assigned as “Kereste Emîni” or “Kereste Nazırı” received orders to supply the desired amount of timber within the specified time period, they went to the cutting area by supplying the necessary personnel of the timber. Usually during the shipbuilding and repair of Tersâne-i Amire timber was requested from Canik and its region to be cut down from elm, pine and oak trees, and according to the cut timber usage area were named.

During the supply of the timber requested from Canik and its region, the opinions of people such as carpenters and masters who specialize in shipbuilding, called “erbâb-ı vukûf”, were taken. After citing the diameter and end of the timber to be supplied according to the physical characteristics of the ship to be built, they informed the officials in which season the trees would be cut down. Winter months, when the inner water of the trees are drawn and which is the most suitable time for cutting and also expressed as “vakt-i yanar” have been selected.

During this period, also known as “rûz-ı Kasım”, it was requested to cut down the trees and to transfer them to Istanbul afterwards by lowering the trees cut down until the spring period, which is known as “rûz-ı Hızır” and is considered the most suitable period for the ceaines to travel.

It is also necessary to look at the payment for the timber cut from Canik and region. Generally, the state has demonstrated its ability to meet the supplies it needs for its navy within its borders until the XIX century. At this point, he often purchased the needed materials such as coal, iron, timber, etc. at miri price from traders operating in the country, especially gayri Muslim traders. As for the timber obtained from Canik and the region, the state has rarely purchased at miri price. Due to the fact that the forests in the region are considered state-owned and the cutting work is carried out by the foreign work in the region, the freight fee paid to the captain of the ship used during the transportation of the timber to Istanbul or Sinop, together with the wages of the carpenters and workers involved only in the transportation of the cut and timber to the pier, constituted significant expenses in this regard. These expenditures were covered by the Treasury until 1805, and after this date, the expenses were covered by the establishment of the Tersâne-i Amire Treasury.

The reduction of the timber cut from Canik and the region in winter time to the pier and from there to Tersâne-i Amire or Sinop by ships was one of the important issues. First, the cut timber was lowered to the piers based on human and animal power with the difficult transportation facilities of the period. Since timber was supplied from the region for military production facilities such as Tersâne-i Amire and Tophâne-i Amire during the same period, it was of great importance that the timber be delivered to the desired military facility without interfering with the scaffolding. At this point, it was requested to aim the timbers to be transported to Tersâne-i Amire after the cutting and to post records on how many timbers were cut and transferred to which pier for Tersâne-i Amire and sent to Istanbul. In this way, a possible confusion is avoided.

After the necessary preparations were made for the transport, he tried to supply the vessel of the size suitable for the diameter and

intuition of the cut timber. The state has gone on to lease ships mainly owned by merchants for this work. Although the ships chartered for timber transport are mostly owned by Muslim captains, ships belonging to non-Muslim captains are also leased for transport. In the calculation of the freight price of the timber to be loaded on these chartered vessels, the names of the captains of the ships to be involved first and how many timbers they will carry are indicated. At this point, it was necessary to determine how many kantar and lodra (Kantar=56,449 kg / Lorda=0,564 kg) the timber indicated in the calculation of freight was weighed. Although 2 kurus were paid to a scale as the freight price during our working period, there were also cases where 3,5 kurus of freight was paid to the scale of the timber exceptionally.

Were also used during the transfer of timber cut from Canik and region and lowered to piers to Sinop and Tersâne-i Amire, especially in cases where the diameter and end of the merchant ships were large according to their size or when the merchant ships were inadequate in number, various types of ships belonging to the navy were also sent for timber transportation. In general, the type of ship sent for transport, how many pieces or scale timber was loaded on board, the name of the captain and sometimes the name of the ship are indicated. In this way, significant amounts of tips were paid to the breachors on navy ships used for lumber transportation in addition to their salaries. Although navy ships often transported timber to Tersâne-i Amire and Tophâne-i Amire, they sometimes transported timber to the places of need besides military facilities. In such cases, the expenditures were deducted and the remaining freight fee was transferred as income to Tersâne-i Amire Treasury.

If a ship suitable for the diameter and inferiformity of the timber could not be found, alternative solutions were sought. At this point, it was very rarely considered to use the ships called the principality of foreign states in ottoman ports at the time. For this work, the ship was first contacted by the envoy of the country to which it is attached and amicably requested the use of the vessel. If there is a positive response from the embassy at the point of use of the ship, it is decided that it is more appropriate to move the ship with the chief of commerce or with

the principality of the ship, looking at the suitability of the ship for the timber to be loaded and, more importantly, the cost of freight.

There were also problems during the supply of timber from Canik. Although timber was often found to be suitable for the desired diameter and end, sometimes there was difficulty in finding the appropriate type of tree. In order to solve this problem and prevent possible disruptions in shipbuilding, officials called mountain architects were sent to the Canik region. These officials visited and identified the trees of the diameter and end, the mountains and hills included in the cutting area, which are especially difficult to find, and carried out work on the complete supply of the necessary timber.

During the cutting of the tree, which is the desired size, the officials who were successful in the cutting work expressed as master carpenters were sent to the region and thanks to these carpenters, the trees were cut down in accordance with the desired diameter and end of the tree without any room for error. However, in some cases, after the carving of the cut timber, the timber could not be produced in accordance with the diameter and end of the shipyard. In such cases, in order to avoid disruption of shipbuilding, timber from Canik and its region was replaced with timber from another region and the timber cut from the Canik region was transferred to the desired place for use in the construction of another vessel. In addition, sometimes during the periods of increased need in Tersâne-i Amire, it was not sent to Tophâne in the timbers cut from Canik for Tophâne-i Amire and it was transferred directly to Tersâne-i Amire.

Apart from this problem, there was sometimes a problem with the discovery of a ship to transport timber to Istanbul or Sinop. As we mentioned above, merchant and navy ships were used for the transportation of timber. Sometimes, due to the large number of timber cut from Canik, because of its large size, large and small ships, which are expressed as "kebir" and "sagir", could not be found to transport the timber. In order for the timber not to wait on the pier for a long time and for the planned ship to be lowered into the sea as soon as possible, the ships that were previously built and used for timber transport were sent to the pier.

The sinking of ships for various reasons during timber transport has been one of the major problems. The relatively inadequate geographical and maritime knowledge of the sailors, and the fact that the shipbuilding technology was carried out at a relatively primitive level based entirely on wood, and that adverse weather conditions were coincidental at any time during navigation, made shipwrecks ordinary. Although ships belonging to the navy or merchants went on a sea voyage from May to December, shipwrecks could not be prevented. In such cases, it is explained in detail how many timbers were loaded onto the ship that was the survivor, how many of them were casualties and what actually caused the ship to become a survivor.