

OSMANLI DEVLETİ ZAMANINDA KOCAELİ ORMANLARI

RESÜL NARİN*

Giriş

Geçtiğimiz yüzyıllarda “Ağaç Denizi” olarak da adlandırılan Kocaeli yöresi, bugüne göre daha zengin ve değerli ormanlara sahipti. İstanbul, Kefken, İzmit tersaneleri için tomruk, kütük ve keresteler; devletin başkenti olan İstanbul halkının ihtiyacı için ise odun gibi yakacak maddeleri genellikle Kocaeli bölgesinden sağlanırdı.

Kocaeli bölge ekonomisi için sahip olunan ormanlar büyük bir ehemmiyet taşımakta idi. Bu ormanlar ticari açıdan değerlendirilmiş ve önemli gelirler elde edilmiştir. Ormanların bol oluşu Kocaeli'nin önemini bir kat daha arttırmıştır. Bu durum bölgeyi ziyaret eden gezginlerin dikkatini çekmekle beraber, Osmanlı Devleti sınırları içerisinde önemli imtiyazlar almış ve bu imtiyazları azami bir şekilde kullanmak amacıyla olan Avrupalı tüccarların bile iştahını kabartmıştır. Günümüzde Kocaeli ormanlarından Osmanlı zamanındaki gibi ehemmiyetle söz edilmemesinin nedeni o eski zenginliğin günümüze gelene kadar korunamamış olmasıdır.

Kocaeli Sancağı'nın Sınırları

XIV. yüzyıla kadar Bithynia bölgesi içerisinde yer alan Kocaeli yöresi, bu yüzyılda Osmanlı hakimiyetine girmesi ile birlikte Kocaeli olarak adlandırılmıştır. 1530 tahririnde Anadolu Eyaleti'nde görülen Kocaeli Sancağı, İznikmid, Kandıra, Şile, İznik, Ada ve Karasu, Yalakabad (Yalova) ve Yoros nahiyelerini bünyesinde bulundurmaktaydı.

Kocaeli Sancağı, Kanuni Sultan Süleyman döneminde yaşanan bir değişiklikle Anadolu Eyaleti'nden alınarak 1533'te kurulan Cezayir-i Bahr-i

* Kocaeli Büyükşehir Belediyesi Kültür ve Sosyal İşler Daire Başkanlığı, Tarih Uzmanı, marin@sakarya.edu.tr

Sefid Eyaleti'ne bağlanmıştı.¹ XIX. yüzyılın ilk yarısına kadar da bu eyalet sınırları içerisinde yer almıştır.

1831 Osmanlı nüfus sayımında Cezayir-i Bahr-i Sefid Eyaleti'nin sancakları; Gelibolu, Suğla, Rodos, Kıbrıs ve Kocaeli idi. Kocaeli Sancağı şu kazalardan oluşuyordu: İzmit, Adapazarı ma'a Sapanca, Akhisar (Pamukova), Geyve, İznik, Pazarköy (Orhangazi), Yalakabad (Yalova), Karamürsel, Kaymas, Şeyhler (Kaynarca), Kandıra ve Gençli, Ağaçlı, Hendek ve Akyazı, Karasu, Ib-ı Safi, Sarıçayır, Beşdivan, Akabad (Akçaova), Yabancılar, Şile ve Taşköprü (Kastamonu) idi.²

1844-1845 temettuat defterleri incelendiğinde Kocaeli Sancağı, Bolu eyaleti sınırlarındadır.³ 1846'da Kastamonu Eyaleti'nde, 1856'da ise Hüdavendigâr Eyaleti sınırları dahilindedir.⁴

1858 tarihini taşıyan Kocaeli muhasebe defterlerine göre Kocaeli Sancağı'nın kazaları: İzmit, Geğbuze (Gebze), Kartal, Beykoz, Şile, Taşköprü, Beşdivan, Akabad (Akyazı), Ağaçlı, Kaymas, Kandıra, Şeyhler, Karasu, Hendek, Abısafı, Sarıçayır, Dodurga, Taraklı, Geyve, Akhisar, Lefke (Osmaneli), Göl pazarı, İznik, Pazarköy, Yalakabad ve Karamürsel idi.⁵

Görüldüğü gibi Osmanlı Devleti zamanında değişik eyaletlere bağlanmasına ve sahip olduğu kaza isimlerinin değişmesine rağmen Kocaeli Sancağı genel itibarıyla bugünkü Kocaeli Vilayeti'nin yanı sıra Yalova ve Sakarya'nın tamamı ile İstanbul, Bilecik ve Bursa'nın bir bölümünü bünyesinde bulundurmaktaydı.

İzmit Kereste Eminliği

1326'da İzmit Körfezi güney çevresinin Osmanlılarca alınmasından sonra Bizans'ın Yalova kıyılarından destek kuvvetleri getirmesi Osmanlıların bölgedeki hakimiyetini tehlikeye sokmaktaydı. Bununla birlikte İzmit Körfezi üzerindeki Bizans deniz hakimiyeti Osmanlıların batıya yönelmesini engelliyordu. Sahillere ve sahil kentlerine yapılan seferlerden sonra

¹ Güllettin Çelik, *16-19. Yüzyıl Gebze (Sosyo-Ekonomik Bir İnceleme)*, Gebze, 2003, s.12.

² Kemal H. Karpat, *Osmanlı Nüfusu (1830-1914) Demografik ve Sosyal Özellikleri*, Çev. Bahar Tırnakçı, İstanbul, 2003, s. 52,154.

³ BOA. ML. VRD. TMT. 2889.

⁴ Sabahattin Özel-Safiye Kırbaç, "Osmanlı'dan Cumhuriyete Sakarya İlinde Mülki Yapı", *Sakarya İli Tarihi*, Sakarya, 2005, s. 850.

⁵ BOA. ML. VRD. 2934, 3157.

denizciliğin önemi anlaşılmış olup tek çare bir deniz gücü oluşturmaktı. Dönemin denizci beylerinden olan Karasi Bey (1303-1361) en iyi denizcilerinden Karamürsel Alp ve onun komutasındaki mürettebatı Orhan Bey'in emrine göndermiştir.⁶ Böylece Osmanlı Devleti donanmasının temelleri atılmıştır.

Osmanlı komutanlarından Karamürsel Alp, Karamürsel'de ilk Osmanlı donanmasını 1327'de kurduğu zaman donanmaya gerekli keresteyi Kocaeli bölgesindeki ormanlardan sağlıyordu.⁷ Bilahare tersane İstanbul'a naklediliyor buna rağmen kereste yine Kocaeli bölgesinden temin ediliyordu. Karamürsel Alp, Kocaeli havalisi halkını, Tersane-i Amire'ye (İstanbul Tersanesi) kereste nakliyle mükellef kılmıştı. Tersaneye gerekli kereste nakliyat merkezinin Kocaeli'nde yer alması bölgenin önemini bir kat daha artırmış ve gittikçe gelişmesine sebep olmuştur. Bu amaçla bölgede bir de Kereste Eminliği kurulmuştu.⁸

Kereste Emni, Osmanlı Devleti donanmasının başı olan Kaptan-ı Derya'nın isteği ile atanırdı. İznikmid (İzmit) Kereste Emaneti bol miktarda kerestenin dağlardan kesimi, kıyılara indirilmesi ve İstanbul'a gönderilmesi, ortaya çıkabilecek kimi güçlükleri çözmekle yükümlüydü. Sefere çıkabilecek yeni gemilerin yapımı ve ihtiyaç gösterenlerin yenilenmesi bol miktarda kerestenin gelmesine bağlı idi. Bu yüzden İzmit Kereste Emni seçkin bir görevli idi. Balabanzâde, Müderriszâde Mustafa, Morali Osman Efendi tanınmış İzmit Kereste Eminleriydi.⁹

Gemiler için gereken kereste, gemi direği, kürek, funda ağacı vb., Tersane-i Amire Emni'ne bağlı olarak çalışan Kereste Emni'ne bildirilmekte, Kereste Emni de yöre görevlileriyle birlikte en kısa sürede belirlenen miktarı tersaneye ulaştırmaya çalışmaktaydı. Kereste elde edilen başlıca ağaç türleri ise şunlardı: Meşe, çam, karaağaç, kestane, ceviz, şimşir, ihlamur ve çınar ağaçları. Bu kereste çeşitleri ise, genellikle tersanenin ihtiyaçlarına ayrılmış orman bölgelerindeki halkın ödeyeceği vergiler karşılığında yani ocaklık olarak sağlanmaktaydı. Ocaklık olarak sağlanamayan durumlarda da tüccarlardan kereste alımına gidilmekteydi. Gerek sefer dönemlerinde gerek bazı meslek grupları için inşa edilecek gemilerin

⁶ F. Yavuz Ulugün, *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, İzmit, 2009, s. 19.

⁷ Muzaffer Erendil, *Türlü Yünleri ile Sakarya İli*, İstanbul, 1982, s. 43.

⁸ Resül Narin, "Osmanlı Başkenti İstanbul'un İhtiyaçları ve Adapazarı" *Sakarya Ekonomi Dergisi*, Yıl: 11, Sayı: 58, Ocak-Mart 2009, s. 28-29.

⁹ Atilla Çetin, *Kocaeli Tarihinden Sayfalar*, İzmit, 2000, s. 36.

zamanında yetiştirilmesi, devletin öncelikli problemlerinden birini oluşturmakta idi.¹⁰

Osmanlı Devleti zamanında Kocaeli Sancağı'na bağlı olan, Sapanca, Akyazı, Karasu, Geyve, Akhisar, Taraklı gibi kazalar "Kereste Keşen" (kereste çeken) kazalardı. İzmit'te bulunan kereste emini, bu bölgenin korunması, güvenliğin sağlanması, Tersane-i Amire denilen İstanbul Kasımpaşa'daki Devlet Tersanesi'ne gönderilecek kerestenin zamanında kesimi ve ulaştırılması, fakir ve zayıfların korunması, zulüm edilmemesi, yolların emniyeti, eşkiyadan temizlenmesi sefer zamanında askerinin zamanında çıkarılması gibi önemli görevler üstlenmişti.¹¹

1740 tarihinde İzmit'in Kereste Emini Osman Ağa idi. Devlet, tersanede inşa olunacak olan iki adet kalyon (yelkenle ve kürekle yol alan en büyük savaş gemisi) ve yine tersanede tamir edilecek gemiler için Kocaeli bölgesinden kereste istemişti. Temin edilecek olan bu keresteler için hazineden on beş bin guruş ayrılmıştı. Bu para İzmit Kereste Emini Osman Bey tarafından dağıtılacaktı.¹²

Orman Ürünlerinin Nakliyesi

Kocaeli ormanlarından kesilen tomrukların taşınması için, eskiden Sakarya Nehri kullanılıyor ve tomruklar masrafsız bir şekilde Karadeniz'e çıkarılıyordu. Özellikle Sakarya Nehri etrafındaki dağlardan elde edilen keresteler, Boğazağı'na (Sakarya Boğazı) kadar sallarla nehirden taşınıyor, burada gemilere yüklenirdi. Sakarya Nehri'ne uzak bölgelerden temin edilenler ise, İzmit veya Karadeniz sularının yıkadığı ve günümüz Kandıra ilçesinin Karadeniz sahilinde yer alan Kefken Limanı'na götürülmekteydi. Devlet yetkilileri, başkente gönderilen kerestenin çürük veya çatlak olmasına özen gösterirdi.¹³

Kereste ocakları olarak bilinen ve İzmit Sancağı'nda çok değerli orman varlığına sahip olan Ada (Ada Köyü), Akyazı, Ab-ı Safi, Sarıçayır, Akhisar ve Geyve yöreleri, XVI. ve XVII. yüzyılın ilk yarısında bir tür savaş veya yolcu gemisi olan mavna, kadirga ve başardaların sütun ve serenleri-

¹⁰ Bekir Koç, "Osmanlı Devleti'ndeki Orman ve Koruların Tasarruf Yöntemleri ve İdarelerine İlişkin Bir Araştırma", *OTAM (Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, Sayı: 10, Ankara, 1999, s. 146.

¹¹ Atilla Çetin, "Sakarya'da Tahta Serdari", *Sakarya Ekonomi Dergisi*, yıl: 3 sayı: 20 Şubat-Mart 2002, s. 33.

¹² BOA. C. BH. 72/ 3447.

¹³ Arif Bilgin, "Sakarya ve Çevresinin İstanbul'un Gündelik Hayatına Katkısı (16-19. Yüzyıl)", *Sakarya İli Tarihi* Cilt: 1, Sakarya, 2005, s. 312.

nin yapımında kullanılacak ağaçların temin edildiği üç bölgeden biri idi. Bu malzemeler, İzmit İskeleyi'ne arabalarla nakil olunarak buradan gemilerle İstanbul'da Tersane-i Amire'ye taşınıyordu. Gemi küreği ihtiyacının bir kısmı da XVII. yüzyılın ikinci yarısına kadar Karasu reayasının avarızları karşılığında yılda 550 gemi küreği vermeleriyle karşılanıyordu. Osmanlı donanması ve dolayısı ile tersane-i amire için gemi küreği gereksinimi sürekli idi. Kürek çoğunlukla kereste ve özellikle gürgen ağacı bulunan yerlerden ocaklık olarak sağlanıyordu.¹⁴

1764 tarihinde çeşitli cinsteki kerestelerin İzmit'e bağlı kazalardaki dağlardan kesilmesi ve İzmit iskelesinden gemiler vasıtasıyla nakli için Kocaeli Sancağı mutasarrıfına bir hüküm yazılmıştı.¹⁵ 1776 yılında, Kocaeli Sancağı Mutasarrıfı Evkatlızâde Esseyid Mustafa Paşa'ya gönderilen bir emirde, Tersane-i Amire sahasında yeniden inşa olunacak ve onarımı gereken gemiler için İzmit, Adapazarı ve Domaniç havalilerinden acele olarak muhtelif cins kerestenin gönderilmesi emrediliyordu. Öteden beri o bölgeden getirilen meşenin eğri cinsi kesilmeyip, doğru olanından kesilmesi bildirilerek buna dikkat edilmesi ayrıca isteniyordu. İstenen kereste mühimmatının çoğunun "ilkbaharda ihraç olunacak Donanma-yı Hümayun kalyonlarının tamir ve termimine sarf olunacağı için kışın kesim ve nakil işi zor ise de, ihtiyaçlar zorunlulukları giderir" kaidesince güçlülere göğüs gerilmesi, şartların zorluğu söz konusu ediliyordu. Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa'nın bu husustaki önerileri anlatılıyordu. Yerel yöneticilere gayret kuşağını kuşanmaları ve fedakârlık yapmaları öğütleniyordu.¹⁶

Tersaneler genellikle taşıma olanaklarının elverişli olduğu ve tersanenin işine yarayacak orman ürünlerinin bulunduğu bölgelerde kurulduğundan, tersanenin olduğu her yerde büyük ormanlar vardı demek yanlış olmayacaktır. Gemi inşası sadece İstanbul ve İzmit'te yapılmıyordu. Osmanlı toprakları üzerindeki birçok bölgede gemi yapım ve onarım faaliyetlerine girişiliyordu. Yine bu tür faaliyetlerin yapıldığı bir yer; hammaddeye yakınlığı nedeniyle Sakarya Nehri'nin üzeri ve nehrin Karadeniz'e döküldüğü ağızdı. Buralarda uzunca bir dönemde gemi yapım ve onarım faaliyetleri devam etmiştir.

¹⁴ Ulugün, *a.g.e.*, s. 28.

¹⁵ BOA. C. AS. 1029/ 45165.

¹⁶ Çetin, *Kocaeli Tarihinden Sayfalar*, s. 37.

Kocaeli'nin Orman Ürünlerinin Kullanıldığı Bazı Alanlar

Kocaeli ve yöresindeki Osmanlı vatandaşlarının temel uğraşlarından biri Osmanlı saray ve cephaneliği ile yapılan kereste ticareti idi. İzmit ve çevresinde su ile çalışan, çeşitli biçim ve büyüklükte keresteler hazırlayan çok sayıda bıçkı vardı. Buralardan elde edilen keresteler deniz veya kara yoluyla İstanbul'a nakledilmekte idi.

Adapazarı, Geyve ve Kandıra ormanlarında çeşitli hızarlar ile Adapazarı Kazası'ndaki Hendek ormanlarında mevcut 12 küçük iş yerinde tahta, direk ve her nevi kereste hazırlandığı gibi İzmit tersanesi için gerekli ahşap malzeme de tedarik olunuyordu. Buradan pek makbul ceviz tahtaları çıkardı. Odun kömürcülüğü ile geçinen ahali de çoktu.¹⁷

Gemi inşasında asıl hizmeti geçen ve kalabalık şekilde çalışanlar marangoz ve burgucular idi. 1646 ve 1647 tarihli çeşitli fermanlar ile Tersane-i Amire için inşa edilmekte olan 100 firkate için içlerinde İzmit, Karamürsel, Yalova, Şile, Ağva ve Kandıra'nın bulunduğu çevre kıyı kentlerinden marangoz ve burgucu gönderilmesi emrediliyordu.¹⁸

Osmanlı Devleti eski gücünü kaybetmeye başladıktan sonra çeşitli Avrupa devletlerinden teknik anlamda yardım almaya başlamıştı. Osmanlı donanmasını eski gücüne kavuşturmak için de bu yardımlara başvurulmuştu. 1785 tarihinde tersanede Fransız mimarlarının desteği ile 51 zira (yaklaşık 40 metre) boyunda iki adet kalyon yapılacaktı. Bu kalyonlar için gerekli olan kereste Kocaeli kazalarından istenmişti. Kocaeli ahalisinin taahhüdü olan kerestelerin İzmit'e indirilmesi istenmekte idi.¹⁹

1809 (1224) tarihli bir belgeden anlaşıldığına göre, Adapazarı, Sapanca, Kaymas, Kandıra, Genceli, Şeyhler, Ağaçlı, Beşdivan, Sarıçayır, Abı Safı, Akyazı ve Hendek, Geyve ve Akhisar yöreleri ormanlarından Donanma-yı Hümayun ve diğer gemilerin gereksinimi için kereste kesilmesi ve gönderilmesi emrediliyordu. Köy halklarının paralarının da tam zamanında ödenmesi isteniyordu.²⁰

¹⁷ Haluk Selvi, "II. Meşrutiyet Dönemi'nde Adapazarı ve Çevresi (1908-1918)", *Sakarya İli Tarihi* Cilt:1, Sakarya, 2005, s. 454.

¹⁸ Ulugün, *a.g.e.*, s. 31.

¹⁹ BOA. C. BH. 195/9142

²⁰ BOA. C. BH. 87/4177

Kocaeli ve çevresinden Tophane'ye de ahşap malzemeler gönderilmekteydi. Top arabaları için kullanılan, kundak tahtası, tekerlek tahtası, metris tahtası, vürdinar, dingil, ok (araba oku), ok kolu, ipsid (tekerlek çemberinin parçaları), özek (arabanın iki dingilini birbirine bağlayan parça), yasdık (ön dingilin üzerine yerleştirilen ve dingil döndüğünde yükün sabit kalmasını sağlayan parça), el manivelası (kaldıraç) ve gülek (ağaç kap, muhtemelen yağdanlık) sayılabilir. Sözü edilen top arabası malzemeleri, gürgen ve karaağaçtan yapılmaktaydı.²¹ 8 Şubat 1786 tarihli bir belgede Kocaeli bölgesindeki kazalardan Tophane'de yapılacak olan top kundakları için ağaç gönderilmesi isteniyordu.²²

Kocaeli civarında ormanlık bölgede yaşayan halk, aynı zamanda kereste ticareti de yapmakta ve elde ettikleri keresteyi İzmit İskeleyi'ne götürüp satmakta idiler. Ancak devlet, memleket haricine ve tüccara kereste satılmasını yasaklamıştı. Bunun neticesi olarak kereste kaçakçılığı ortaya çıktı. İzmit ve Sapanca ormanlarının iç kısımlarında yerleşen kereste kaçakçıları kanunsuz ağaç keserek satıyorlardı.²³ Kocaeli bölgesinin orman zenginliği yabancı tüccarların da dikkatini çekmişti. İzmit Sancağı'na bağlı olan Adapazarı'nda vapur vasıtasıyla tahta biçmek için bir fabrika kurmak isteyen İngiliz tüccar Rafael'in takdim etmiş olduğu arzuhal üzerine hazırlanan mazbata Meclis-i Vala'ya gönderilerek tercüme ettirilmişti. Bu tercümeğe göre İngiliz Tüccarı Rafael'in Adapazarı'nda inşa edeceği fabrika altı bargir (beygir) kuvvetinde bir makine ile bir errehaneden (bıçkı yeri, hızar) ibaretti.²⁴

Gemi fenerlerinin içine konulup yakılan ve gemilerin aydınlatılmasında kullanılan balmununun (şem-i asel) temin edildiği birkaç yerden biri Karasu'ydu. Ayrıca hassa (saraya mahsus) kayık ve sandallar ile hammal kayıklarının yenilenmesi ve tamiri için de Kocaeli civarındaki ormanlardan yararlanılmakta ve bölgedeki kazalardan, satın alma yoluyla kereste temin edilmekteydi.²⁵ 1840 yılında İstanbul Hükümeti, Baruthane'de İngiliz usulü barut yapılması için Kocaeli'nde bulunan Adapazarı, Akyazı gibi kazalardan söğüt dalları kesilerek baruthanelere gönderilmesi isteniyordu.²⁶

²¹ Bilgin, *a.g.m.*, s. 311.

²² BOA. C. AS. 977/42555

²³ Celal Dinçer- Ekrem Kaymaz ve Diğerleri, *Cumhuriyetimizin 75. Yılında Sakarya*, Sakarya, 1998, s. 26 (Bu eser takip eden tekrarlarında "Sakarya" olarak kısaltılacaktır).

²⁴ BOA. İ. MMS. 29/ 1240

²⁵ *Sakarya*, s. 24-25.

²⁶ BOA. C. AS. 378/15660

Kocaeli yöresindeki nehir ve ırmakların üzerindeki köprülerin çoğu, başka bir malzeme gerekmeden ormanlardan temin edilen kereste ile ahşap olarak yapılıyor ve tamire muhtaç olanlar ise gerekli hammadde sağlanabildiğinden daha süratli bir şekilde onarılıyordu.²⁷

Kefken Tersanesi

Kefken Tersanesi bir fermanla ihdas edilmiş ve tamiri için, “avarız-ı divaniyyeden muaf olmak” karşılığında o yöreden sekiz kişi, kendi istekleriyle görevlendirilmişti. 1515 tarihinde Bender-Ereğli (Karadeniz Ereğlisi) İskeleyi'nin yıllık liman geliri 5.484 akça idi. Bu yekûna, Akçaşehir (Akçakoca) ve Sakarya (Leb-i Sakarya= Sakarya Ağzı) da dâhildi. Nakledilen kereste miktarından ve inşa edilen gemi adedinden, Kefken Tersanesi'nde büyük bir faaliyet olduğu anlaşılmaktadır.²⁸

İnebahtı faciası (1571) dolayısıyla Osmanlı Donanması'nın büyük kayıplar vermesi üzerine Osmanlı Devleti 1571 kışında beş ay zarfında daha önceki donanmasından belki de daha muazzam bir donanma yapmıştır. Bunun için bir başarda (kadirga cinsinden büyük savaş gemisi) ve dört kadirga Kefken'de inşa edilmişti.²⁹ Bunlar için gemi yapımında kullanılacak kalafatçı ve neccar ustalarının İzmit ve civarından yeter sayıda bulunup getirilmesi ve çalıştırılması buyrulmuştu. Ayrıca bin adet kaluça denilen kürek yapımı ve on kadirga da istenmekteydi. Konu ile ilgili hüküm şöyle idi:

Kandıra Kadısına hüküm ki

Mektup gönderip taht-ı kazanın Kefken iskelesinde binası ferman olunan bir kıt'a başarde ve dört kıt'a kadirganın ikisinin kalafatına mübaşeret olunup bi-inayetillahi teâlâ itmama karip ve maadası dahi yetiştirilmek üzere olup anlardan maada dokuz kadılık yerin reayası mu'avenetiyle on kıt'a kadirga ferman olunmağın anların dahi baş ve kıç dolup kafes olduğun ve anlardan gayri hâlâ bin adet kaluçe kestirmesi emr olunup reayanın tahammülü olmadığın bildirmişsin. İmdi kürekler hususu mevsimine tehir olunup itmama karip olan gemiler mu'accelen yetiştirilip Tersane-i Âmireme gönderilmesin emr idüp buyurdum ki vusul bulmakta bu babda gereği gibi mukayyed olup arz ettiğün itmama karip olan gemileri deryaya çıkmadın Tersane-i Âmireye irsal ve isal eyleyüp dahi baki kalan gemilerin dahi itmamına sa'y ve ihtimam üzere olup

²⁷ Hüdaî Şentürk, “Osmanlılar Döneminde Sakarya”, *Sakarya İli Tarihi* Cilt:1, Sakarya, 2005, s. 185-186.

²⁸ *Sakarya*, s. 25.

²⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Ankara, 1988, s. 145-146.

ve ferman olunan bin adet kaluçe küreklerini dahi mevsimi geldikte kesdirüp ihzar eyleyüp talep olundukta irsal eylesin. Husus-u mezbur ehem umurdandır. İhlal ve müsaheleden hazer eylesin. Fi 8 Za 979³⁰

Karadeniz kıyısında bulunan Kefken'in komşu köyü olan Kerpe'de de 1703 yılında iki firkate inşa edilmiştir. Kereste, ormanlardan iskelelere câmûs arabalarıyla nakledilmekteydi. Bunun için yolların düzenlenmesi ve gerekli yerlerde köprülerin sağlamlaştırılması yoluna gidiliyordu.³¹ 1720 tarihinde yapılacak donanma kalyonları için Kocaeli Sancağı'na bağlı kazalardan kesilecek olan ağaçların hilafına hareket edenler hakkında muamele yapılacağı öngörülüyordu.³²

Orman Kaçakçılığı

Kocaeli ormanları kızılçam, sarıçam, karaçam, dişbudak, kayın, gürgen, köknar, defne, ardıç, meşe, ceviz, ihlamur vb. ağaçlarıyla yüzyıllarca hem gemi kerestesi hem de diğer sanayi ürünleri imalatı yanında, İstanbul'un yakacak ihtiyacını da karşılamak için aşırı şekilde kullanıldı. Kıyılara yakın ormanlar tükenince, daha içlere gidildi. Sakarya nehri yoluyla balta girmemiş kısımlara ulaşmak ve gemi malzemesine uygun keresteleri bulmak için projeler geliştirildi. Gemi kerestesine duyulan ihtiyacın devamlı olması sebebiyle "ocaklık" tayin edilen ormanlarda ağaçların rastgele kesilmemesi için devlet, bölgeye korucular göndererek ve bir takım tedbirlerle ormanları korumaya çalışmıştır. Devletin talepleriyle halkın ihtiyaçlarının çatışması, bazı durumlarda yasa dışı ağaç kesimlerine ve kaçakçılığa yol açmıştır.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında İzmit ve Sapanca ormanlarının derinliklerinde, çoğu Rumeli'den yeni göçmüş olan ve yoldan geçenleri soyarak geçimlerini sağlayan yasadışı baltacı toplulukları yaşardı. Kaçakçılar, tersane için devlet tarafından ağaç kesmekle görevlendirilen baltacılar da saldırırlardı.³³ Örneğin, 1840 yılında Adapazarı Kadısı Mehmet Ethem'in tahriyatına göre, Adapazarı'nda bulunan Hanlı Köyü'nde tersane için kesilip hazırlanan kerestelerin sevki ve arabaların dağlardan kereste getirmeleri için hareket ettikleri esnada Delilbaşı Mehmet Ağa, Hanlı Köyü'nü basmış-

³⁰ BOA. MD. 16/283. Hüküm: 538

³¹ *Sakarya*, s. 25.

³² BOA. C. BH. 183/ 8622

³³ Şentürk, a.g.m., s. 186; *Sakarya*, s. 26.

tı. Çatışmalar başladığı için ahali bölgeden kaçmış ve asayiş bozulmuştu.³⁴ Bu durumda tersane için gerekli olan kerestenin nakli sekteye uğramıştı.

Kerestelerin nakilleri esnasında yaşanan olumsuzluklardan bir diğeri de 1888 yılında vuku bulmuştu. Kandıra Kazası'nda Ali ve Mustafa adındaki iki görevli Tophane-i Amire için bölge ormanlarından aldıkları keresteleri İstanbul'a nakilleri esnasında bölge eşkıyalarından birkaç kişi önlerine çıkarak bu kişilere işkence yapıp mallarını gasp edip firar etmişlerdi.³⁵

Kocaeli Sancağı'nda odun kesme işi kimi zaman davalara neden olmaktaydı. Kocaeli Sancağı'na bağlı Karasu Kazası'nda Ayan Mustafa Bey ile yöre ahali arasında odun kesme masrafı nedeniyle Bursa'da bir dava açılmıştı. 8 Aralık 1814 tarihli olan ve Bursa Naibi Abdülhamit imzasını taşıyan bir vesikadan anlaşıldığına göre, odun kesmekle görevli olan Karasu Kazası ahali odunun çekisini 10 paraya iskeleye teslim etmekteydiler. Bu paranın işin karşılığı için yetersiz olduğunu savunan yöre halkının 20 para talebine razı olan Karasu Ayanı Mustafa Bey ile yöre halkı arasında anlaşma sağlanmıştı.³⁶

Osmanlı Devleti yöneticileri zaman içerisinde aşırı ve kaçak kesimin önüne geçmeye çalışmışlardır. 4 Ocak 1847 tarihli bir emirden anlaşıldığına göre, ormanlardan kaçak kereste kesimine mani olunması ile Bolu ve Kocaeli sancaklarındaki ormanlardan ağaç kesimine ruhsat verilmemesi konusu sancak idarecilerine bildiriliyordu.³⁷

Seyyahların Gözüyle Kocaeli Ormanları

Ormanların bol miktarda bulunduğu Kocaeli bölgesi orman varlığı ile Osmanlı Devleti döneminde oldukça ünlü idi. Bu ormanlar bölge nüfusunun çoğalmasıyla yer yer azalmıştır. Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde, Geyve'den sonra gezisine devam ederken Kocaeli ormanlarını şöyle anlatır:

Oradan (İzmit) kuzey tarafa köprüyü geçerek, Sakarya Nehri boyunca «Ağaç Denizi» denilen ormandan geçtik. Burası bir ormandır ki, içinde gölgenin yabancı olan nice garipler kaybolarak vahşi hayvanlara yem olmuştur. Defne, ardiç, çam, ıhlamur ağaçlarının çiçeklerinin kokusundan insanın damağı kokulanır. Güneş içine asla tesir edemez. Bu

³⁴ BOA. C. ZB. 39/1904

³⁵ BOA. Y. PRK. ASK. 56/ 27, Lef:1

³⁶ BOA. HAT. 752/ 35526-A

³⁷ BOA. A. DVN. 21/43

ağaçlık içinde binlerce tahta biçecek bıçkı değirmenleri vardır. İzmit Gölcüğünün bittiği yerde. Gemi keresteleri keserler. Bu dağlar, dört sancak sınırları içinde olup, hakikaten ağaç denizidir. Bir tarafı Bursa, bir tarafı İzmit, bir tarafı da Bolu ve Kocaeli sancaklarıdır. Etrafı ancak bir ayda dolaşılabilir. Ama seçme yerleri, bu Geyve yolu üzerinde olan kısmıdır.³⁸

Tarihte birçok kez gündeme gelip bir türlü gerçekleştirilememiş olan Marmara ve Karadeniz'i birleştirilmesi projesi, Sakarya Nehri'nin akışını, Sapanca Gölü üzerinden İzmit Körfezi'ne bağlama tasarısıdır ki, bu gerçekleştirildiği takdirde, Kocaeli topraklarının orman ürünleri başta olmak üzere, çeşitli mallar, gemilerle bu su yolu vasıtasıyla İzmit Körfezi'ne kolay ve masrafsız nakledilebilecekti. Evliya Çelebi de Seyahatnamesinde Marmara ve Karadeniz'in birleştirilmesi projesinden söz eder. Bu projenin gerçekleştirilmesi halinde "Bolu nehri iskeleye yaklaşır, İstanbul gemileri ta Bolu'ya yetişir ve İstanbul'da bir tahta üç akçeye, bir kantar odun beş akçeye olup, büyük hayır olurdu."³⁹ demişti. Evliya Çelebi'nin fiyatlandırma yaparken sadece orman ürünlerinden örnekler vermesi oldukça manidardır.

1804 yılında İzmit'i ziyaret eden ünlü Osmanlı tarihçisi Hammer, kentin kıyısını şu sözleri ile anlatmıştır: "Körfez'in suları çok alçak, tekneler kente pek yaklaşmıyorlar. Çok sayıda tahta iskele, gemilerden yük indirmek ya da bindirmek için denize doğru uzanmış, kimisinin uzunluğu 150 adım uzunlukta." 1812 yılında kenti ziyaret eden William Ouseley de "İzmit Körfezi'nde çok sayıda tekne bulunuyor ve bunlar çoğunlukla Rumlarla donatılmış. Kimi büyük tekneler, kente yakın demirli bekliyorlar ama tümüyle enkaz olmuş görülmüyorlar. Oldukça büyük bir tanesi kıyıya çekilmiş ve birçok kişi tarafından tamir edilmeye çalışılıyordu. Bunlar arasında da Rumlar, Türklerden çoğunlukta idi. İzmit'in gemi enkazları ile dolu olduğu söyleniyor."⁴⁰

1862 yılında Sakarya dolaylarında bir gezinti yapan Fransız Kontu A. De. Moustier, o zamanki Kocaeli Sancağı'na bağlı olan Adapazarı ormanlarını şöyle anlatır:

Sakız ağaçları topluluğu arasından kıvrılarak geçen yola koyulmak üzere saat 2'de hareket ediyoruz. Bir süre sonra, güzel küçük bir vadinin ötesinde Adapazarı'nın minareleri görünüyor. Adapazarı, Sakarya Neh-

³⁸ *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Cild:2, İstanbul, 1993, s. 741-742.

³⁹ Zuhuri Damışman, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, İstanbul, 1969, s. 171.

⁴⁰ Ulugün, *a.g.e.*, s. 43.

ri'nin sol kıyısında kurulmuş on bin nüfuslu bir şehir... Bu bölgedeki ceviz ağaçları pek çok, hem de pek iri ağaçlar. Etraf ormanlık ne yazık ki, bu zenginliği gelecek nesillere hazırlayıp bırakanları takip edenler yok. Çünkü kesilenlerin yerine yenisi dikilmiyor. Bir tek genç ağaca rastladım. Bu gidişle Adapazarı ormansız kalacak.⁴¹

A. De. Moustier'in de bahsettiği üzere Adapazarı'nda tüfek kabzası imalathanesi mevcuttu. Bu mevcudiyet, bölgede bolca yetişen ceviz ve benzeri ağaç türlerinin bulunmasından kaynaklanır. Zaman içerisinde kesilen ağaçların yerlerine yenilerinin dikilmemesi Adapazarı'nın eski ağaç zenginliğinden yoksun kalmasına neden olmuştur. Günümüzde bu zenginliğin eski önemini koruyamamasının nedeni de bu olsa gerek.

Sonuç

İnsanlık tarihi boyunca önemi hiç eksilmeyen ormanlar bugün olduğu gibi geçmişte de oldukça önemli bir yere sahipti. Hayatın pek çok kesitinde ihtiyaç duyulan orman varlıkları sadece meyve üretiminde ve yakacak olarak kullanılmıyordu. Günümüz teknolojisinden çok uzak olan Osmanlı Devleti döneminde gemi yapımından top arabalarına; silah kabzasından tekerleğe kadar pek çok alanda ormanlardan elde edilen keresteler kullanılmakta idi.

Kocaeli'nin önemli bir özelliği bugün de süregeldiği üzere sınırsız ulaşım olanakları ile çok önemli stratejik bir coğrafi konuma sahip olması idi. Özellikle İstanbul'un fethedilip başkent olmasından sonra Kocaeli'nin stratejik önemi bir kat daha artmış ve Kocaeli, Anadolu'nun Başkent'e açılan bir kapısı haline gelmiştir. İstanbul'un yiyecek ve erzaklarının yanında yakacak odun ve kereste gereksiniminin büyük kısmının Kocaeli bölgesinden sağlanması nedeniyle devlet bu bölgeye özel bir önem vermekteydi. Osmanlı Devleti'nin başkenti olan İstanbul'un yakınında Kocaeli ormanları gibi zengin bir orman varlığının olması bölgenin önemini bir kat daha arttırmaktaydı. Devlet, Kocaeli bölgesindeki özellikle orman varlıklarının korunması için önlemler almakta idi.

Kocaeli bölgesindeki orman varlığı sahibi olduğu iklim gereği gümrük bir özelliğe sahiptir. Günümüze kıyasla Osmanlı Devleti döneminde yerleşim daha azdı. Buna mukabil orman alanları da daha genişti. Hammaddeye

⁴¹ Atilla Çetin, "Tarihin Sayfalarından Yabancı Bir Gezginin, Kont A. De Moustier'nin Gözüyle 1862'de Sakarya Bölgesi-1", *Sakarya Ekonomi Dergisi*, Yıl:3, Sayı:15, Ocak-Şubat 2001, s. 29-32.

yakın olması hasebiyle İzmit ve Kefken tersaneleri Kocaeli bölgesinde kurulmuştur.

Zamanla Kocaeli bölgesindeki nüfus arttı. Özellikle de gelen göçmenlerin bu bölgeye yerleştirilmesiyle konut yapımı için ve tarım alanları için ormanlar kesildi. Ağaçların kesilerek ormanların yok edilmesi ve yerlerine yeni ağaçların dikilmemesiyle Kocaeli bölgesinde orman varlığı Osmanlı dönemine kıyasla oldukça azalmıştır.

Kaynakça

- BOA. A. DVN. 21/43
- BOA. C. AS. 378/15660
- BOA. C. AS. 977/42555
- BOA. C. AS. 1029/45165
- BOA. C. BH. 87/4177
- BOA. C. BH. 72/3447
- BOA. C. BH. 183/8622
- BOA. C. BH. 195/9142
- BOA. C. ZB. 39/1904
- BOA. HAT. 752/35526/A
- BOA. İ. MMS. 29/1240
- BOA. MD. 16/283. Hüküm:538
- BOA ML. VRD. 2934, 3157
- BOA. ML. VRD. TMT. 2889
- BOA. Y. PRK. ASK. 56/27-1

Bilgin, Arif, "Sakarya ve Çevresinin İstanbul'un Gündelik Hayatına Katkısı (16-19. Yüzyıl)", Editör: Mustafa Demir, *Sakarya İli Tarihi*, Cilt:1, Sakarya Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, Sakarya, 2005, s. 305-326.

Çelik, Gülfettin, *16-19. Yüzyıl Gebze (Sosyo-Ekonomik Bir İnceleme)*, Gebze Belediyesi Yay., Gebze, 2003.

Çetin, Atilla, "Sakarya'da Tahta Serdarı", *Sakarya Ekonomi Dergisi*, yıl: 3 sayı: 20 Şubat-Mart 2002.

Çetin, Atilla, "Tarihin Sayfalarından Yabancı bir Gezginin, Kont A. De Moustier'nin Gözüyle 1862'de Sakarya Bölgesi-1", *Sakarya Ekonomi Dergisi*, Yıl: 3, Sayı: 15, Ocak-Şubat 2001.

- Çetin, Atilla, *Kocaeli Tarihinden Sayfalar*, İzmit Rotary Kulübü Yayınları, İzmit, 2000.
- Danışman, Zuhuri, *Evlîya Çelebi Seyahatnamesi*, Yaylacık Matbaası, İstanbul, 1969.
- Dinçer, C., E. Kaymaz, Y. Şahin, M. Arıcan, H. Kurtiç, O. Yılmaz, B. Artan, Z. Paçacı, A. Özgül ve M. I. Savaş, *Cumhuriyetimizin 75. Yılında Sakarya*, Sakarya Valiliği Yayınları, Sakarya, 1998.
- Erendil, Muzaffer, *Türlü Yönleri ile Sakarya İli*, Nur Ofset Matbaası, İstanbul, 1982.
- Evlîya Çelebi Seyahatnamesi*, Cilt: 2, Üçdal Neşriyat, İstanbul, 1993.
- Karpat, Kemal H., *Osmanlı Nüfusu (1830-1914 Demografik ve Sosyal Özellikleri)*, Çev., Bahar Tırnakçı, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 2003.
- Koç, Bekir, "Osmanlı Devleti'ndeki Orman ve Koruların Tasarruf Yöntemleri ve İdarelerine İlişkin Bir Araştırma", *OTAM(Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi)*, Sayı: 10 Sayfa: 139-158 Yayın Tarihi: 1999.
- Narin, Resül, "Osmanlı Başkenti İstanbul'un İhtiyaçları ve Adapazarı" *Sakarya Ekonomi Dergisi*, Yıl: 11, Sayı: 58, Ocak-Mart 2009.
- Özel, Sabahattin – Kırbaç, Safiye, "Osmanlı'dan Cumhuriyete Sakarya İlinde Mülki Yapı", Editör: Mustafa Demir, *Sakarya İli Tarihi*, Cilt: II, Sakarya Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, Sakarya, 2005, ss. 847-876.
- Selvi Haluk, "II. Meşrutiyet Dönemi'nde Adapazarı ve Çevresi (1908-1918)", Editör: Mustafa Demir, *Sakarya İli Tarihi*, Cilt:I, Sakarya Üniversitesi Yayınları, Sakarya, 2005, ss. 449-496.
- Şentürk Hüdai, "Osmanlılar Döneminde Sakarya", Editör: Mustafa Demir, *Sakarya İli Tarihi*, Cilt:I, Sakarya Üniversitesi Rektörlüğü Yayınları, Sakarya, 2005, 169-211.
- Ulugün F. Yavuz, *Kocaeli ve Çevresi Denizcilik Tarihi*, İzmit Rotary Kulübü Kültür Yayınları, İzmit, 2009.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK Yayınları, Ankara, 1988.



Kayıkçılar ve İzmit Şehri'nin Doğusu. 1890



19. yüzyıl sonları İzmit ve tersane

