



## OSMANLI DONANMA GEMİLERİ İÇİN VİRANŞEHİR (SAFRANBOLU) SANCAĞINDAN KERESTE TEMİNİ (1800-1850)

Tahir BİLİRLİ<sup>1\*</sup>

<sup>1</sup>Dr. Öğr. Üyesi, Karabük Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü

\*tahirbilirli@karabuk.edu.tr

<sup>+</sup>ORCID: 0000-0001-5275-4654

**Öz–** Osmanlı Devleti'nde donanma, kara ordusunun yanında devletin uzun süre ayakta kalmasını sağlayan önemli askeri bir unsur olmuştur. İlk deniz gücüne sahip oluşundan 1850'lere kadar donanmayı kürekli ve yelkenli gemiler oluşturmuş, bu tarihlerden itibaren yerini buharlı gemilere bırakmıştır. Uzun bir süre kürekli ve yelkenli gemilerin kullanılması, gemilerin ana maddesi olan kereste ihtiyacını beraberinde getirmiştir. Osmanlı Devleti zengin ormanlara sahip olduğundan donanma gemileri için gerekli olan keresteyi temin etmekte zorlanmamıştır. İstanbul ve İzmit gibi tersanelerin ihtiyacı olan kerestenin temin edildiği ormanlar zamanla azalınca, kereste tersanelere daha uzak ormanlardan temin edilmeye başlanmıştır. Viranşehir sancağı 19. yüzyılın başından ortasına kadar tersaneler için kereste temin edilen yerlerin başında gelmiştir. Başta Ereğli olmak üzere Bartın, Amasra ve İstanbul gibi tersanelerde yapılan gemiler için bölgeden yoğun olarak kereste temin edilmiştir. Özellikle 19. yüzyılın ikinci çeyreği, kerestenin bölgeden en çok temin edildiği dönemdir.

Kereste, gemi yapımında kullanıldığı yere bağlı olarak isimlendirilmiş ve kesimi de ona göre yapılmıştır. Kerestenin düzgün ve sağlam bir şekilde limanlara nakledilmesine de çok önem verilmiştir. Hangi tür kerestenin ve ne miktarda kesileceği sancak ve kazalara hisse edilerek temin edilmiştir. Viranşehir kazalarından temin edilen keresteler Filyos nehri kullanılarak Bartın ve Ereğli tersanelerine, Akçaşehir ve İstanbul gibi daha uzaktaki tersanelere de gemiler ile nakledilmiştir.

**Anahtar Kelimeler–** Osmanlı, Donanma, Kereste, Viranşehir, Tersane.

## TIMBER PROCUREMENT FROM VİRANŞEHİR SANJAK FOR OTTOMAN NAVAL SHIPS (1800-1850)

**Abstract –** In the Ottoman Empire, the navy was an important military element that allowed the state to keep up for a long time alongside the land army. From the first sea power, until the 1850s, rowing and sailing ships formed the navy, since these dates, it has been replaced by steam ships. The use of rowing and sailing ships for a long time brought the need for timber, which is the main material of the ships. For the Ottoman Empire had rich forests, it did not have difficulty in obtaining the timber required for naval ships. As the forests that provided the timber needed by shipyards such as Istanbul and Izmit decreased over time, timber began to be supplied to shipyards from farther forests. Viranşehir sanjak is one of the most important places where timber was provided for shipyards from the beginning to the middle of the 19th century. A large amount of timber was procured from Sanjak of Viranşehir for ships built in shipyards such as Ereğli, Bartın, Amasra and Istanbul. Especially the second quarter of the 19th century is the period when the timber is mostly supplied from the region.

Timber is named depending on where it is used in shipbuilding and cut accordingly. Much attention has been paid to the proper and robust transport of timber to ports. What type of timber and how much it will be cut has been provided by allocating to sanjak and kaza. Timber obtained from the Sanjak of Viranşehir was transported by ships to Bartın and Ereğli shipyards, and to farther shipyards such as Akçaşehir and Istanbul, using the Filyos river.

**Keywords –** Ottoman, Navy, Timber, Viranşehir, Shipyard.

## GİRİŞ

Kereste, gemi inşasının ve inşa işlerinin en önemli ve temel malzemesidir. En ilkel deniz taşıtından modern gemilere kereste olmazsa olmazlardandır. Yelkenli bir gemiyi anlatmak demek neredeyse tamamen keresteden söz etmek demektir (Düzcü, 2017: 314). Osmanlı coğrafyasının orman bakımından oldukça zengin olması orman ürünlerinin tedarik edilmesinde bir sıkıntı oluşturmadı. Ancak ağaçların kesiminden, nakliyesi ve depolanarak korunmasına kadar uzanan zahmetli bir süreç beraberinde birçok problemi de getirmişti. Ağaçların kesim işinin kış aylarında yapılmasından dolayı kesim ve nakliye zorlukları, kesim yapılan yerlerde ağaçları taşıyacak araba yollarının elverişli olmaması, nakliye sırasında yapılan çeşitli eşkıya saldırıları, ağaçların çeşitli sebeplerle zarar görmesi, istenilen ölçülerde ağaçların kesilmemesi ve ahalinin kesim yapmak istememesi gibi birçok sıkıntı ile karşılaşıldı. Tüm bunlara rağmen Osmanlı Devleti donanma gemileri için gerekli olan keresteyi diğer devletlere oranla<sup>1</sup> rahat bir şekilde tedarik edebildi.

Osmanlı uç beyliği olarak kurulduğunda denizle bir irtibatı yoktu. Dolayısıyla denizcilik ile ilgili bir bilgi birikimi söz konusu değildi. Ancak Osmanlı Devleti, sınırları genişledikçe hem sınırlarını korumak hem de deniz ticaretinden faydalanmak için denizcilik faaliyetlerine başladı. Süreç içerisinde, özellikle 15. ve 16. yüzyılın güçlü deniz güçleri olan Venedik, Portekiz ve Hollanda gibi devletlerin kullandığı donanma teknolojisini de kullanmaya ve dönüştürmeye başladı (Aydın, 2011: 19). Bu doğrultuda donanmada 17. yüzyılın sonlarına kadar kürekli gemiler olan kadirgalar<sup>2</sup> kullanılırken 17. yüzyılın sonlarından itibaren kadirga yerine yelkenli gemiler olan kalyonlar kullanılmaya başlandı (Düzcü, 2017: 43). Kalyonlar ise Kırım Savaşı'na (1853-56) kadar varlıklarını genel olarak sürdürdü. Kırım Savaşı'ndan itibaren ahşap gemilerin yerlerini buharlı gemilere bırakmaya başlaması ile kalyonlar da önemlerini kaybetmeye başladı.

Kadirga ve kalyonların temel malzemesi olan kereste genellikle İzmit gibi Tersâne-i Âmir'e'ye yakın yerlerden temin edilmişti. Ancak İzmit bölgesi uzun yıllar kereste için kullanıldığından tükenme noktasına gelince 1800'lü yıllardan itibaren devlet yeni yerler aramaya başladı. Yine İstanbul'a yakın yerler olarak Bolu ve Viranşehir sancakları kereste temin yerleri olarak belirlendi. Viranşehir sancağından 1800 öncesinde de kereste tedarik ediliyordu.<sup>3</sup> Fakat Bolu ve Viranşehir sancakları, özellikle 1827 Navarin faciasında donanmanın büyük oranda yakılması üzerine devletin yeniden bir donanma kurmaya çalışması ile ön plana çıkmaya başladı. Bu dönem de bölgeden yoğun olarak hem Tersâne-i Âmir'e'ye kereste nakli yapıldı hem de Ereğli, Amasra ve

Bartın gibi sahil kazalarında yapılan ticari ve askeri gemiler için kereste temin edildi. Viranşehir sadece donanma için değil donanma dışında saray,<sup>4</sup> konak, ev, ambar gibi birçok yapıda, tüfek kundaklarının yapımında (BOA. C.AS. 673/28253) kereste temin yeri olarak kullanıldı.

Bugünkü Karabük ili Eskipazar ilçesi, 1811-1864 yılları arasında, Viranşehir sancak merkezi olarak adlandırılmıştır. Viranşehir sancağı 19 kazadan meydana gelmekte olup kazaları şunlardır: Viranşehir, Aktaş, Kurukavak, Şehabeddin, Yörük, Eflani, Yenice, Kızılbel, Borlu, Giçenos, Amasra, Ulus, Ova, Tefen, Ereğli, Bartın, Çarşamba, Perşembe ve Zerzene'dir.

Bu makalenin konusunu Viranşehir sancağı kazalarından 1827-1850 yılları arasında temin edilen kereste ve türleri oluşturmaktadır. Bununla birlikte tarama alanı biraz daha geniş tutularak 1800-1850 yılları arası olarak belirlenmiştir. Makalenin amacı Viranşehir sancağı ve kazalarından temin edilen kerestenin hangi tersanelerde ne tür gemi inşasında kullanıldığını belirleyerek, bölgenin Osmanlı donanma gücü için önemini ortaya koymaktır. Bu yönüyle bir mikro tarih çalışması sayılmalıdır. Çalışma için bu dönemleri kapsayan 2113-2114-2115-2116-2117-2118-2119-2120-2121-2122-2123-2124-2125-2126-2127-2128 numaralı toplam 16 şer'iyeye sicili taranmış ve konu ile ilgili Osmanlı Arşiv belgeleri tespit edilerek değerlendirilmiştir. Bu defterlerden 2113 (1803-1807), 2114 (1807-1819) ve 2128 (1847-1850) nolu defterlerde kereste kaydına tesadüf edilememiştir.

## A. Kereste Temini, Temin Yerleri ve Türleri

### 1. Kerestenin Temin Edilmesi

İhtiyaç duyulan kerestenin cins, miktar ve çapları "Mahzen-i Çüb"<sup>5</sup> adındaki mahzen görevlileri tarafından tutulan bir deftere yazılarak Tersâne Emîni'ne gönderilirdi. Tersâne Emîni de bu defteri Kaptan Paşa'ya sunar, Kaptan Paşa da bu durumu Sadâret'e bildirirdi (Düzcü, 2017: 315). Ardından Padişahın izni ile kerestenin temin edileceği yerlerin sancak beyine, mütesellimine, âyanına, kereste nazırına, zabıtânına, kadısına, naibine ve iş erlerine işin sağlam ve hızlı bir şekilde yapılması hususunda hükümler yazılırdı (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 30). Özellikle 18. ve 19. yüzyılda taşrada ekonomik olarak gücü elinde bulunduran âyanlar gemi yapımı ve kereste teminin de önemli roller üstlenmişlerdir (Ekinci, 2013: 24). Gemi yapımı ve kereste temin işi âyanlar tarafından karlı bir iş, nüfuz ve güç elde etme aracı olarak da değerlendirilmiştir (Ekinci, 2013: 26).<sup>6</sup>

Kereste kesiminde asıl sorumlu kişi kereste nazırı/kereste emindir (Aydın, 2011: 224). Kereste nazırı kendisine emir

<sup>1</sup> 18. yüzyıl ile özellikle 19. yüzyılın en güçlü donanmasına sahip olan İngiltere, donanması için gerekli keresteyi Norveç ve Baltık'tan satın alarak temin etmekteydi (Aydın, 2005: 35).

<sup>2</sup> Özellikle Girid Seferi (1645-1669) sırasında Venedik kalyonları karşısında Osmanlı kadirgaları aciz kalınca kalyon tartışmaları alevlenerek kadirgadan kalyona geçiş süreci başlamıştır. 1701 yılında çıkarılan Bahriye Kanunnamesi ile getirilen düzenlemelerle kalyon inşası hızla artmıştır. Detaylı bilgi için bkz: İdris Bostan "Kadirga'dan Kalyon'a", Osmanlı Araştırmaları Dergisi XXIV, İstanbul, 2004.

<sup>3</sup> 21 Eylül 1795 tarihli Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA.) Cevdet, Bahriye (C.BH.) 22/1067 nolu belgede Ereğli'de inşa edilen bir adet kalyon için gerekli olan kerestenin Viranşehir sancağından tedarik edilmesi istenmektedir.

<sup>4</sup> Çırağan Sarayı'nın inşasında bölgeden gönderilen keresteler kullanılmıştır (BOA. A.MKT. MHM. 256/22).

<sup>5</sup> Tersanede ki kereste anbarı yerine kullanılan bir tabirdir. Tersâne Eminliği'ne bağlı olan kereste deposunun mahzen emini adlı bir depo memuru olduğu gibi defter ve hesapları tutmak vazifesi ile mükellef halifesi ve kâtibi de vardır. Sadrazam tersaneyi teftiş sırasında Mahzen-i Çüb'u da teftiş ederdi. O sırada hazır bulunan Tersane Emîni anbarda mevcut keresteleri birer birer saymak suretiyle Sadrazam'a izahat verirdi (Pakalın, 1983: 391). Tersâne-i Âmir'e'de kereste mahzeninin sorumlusuna Mahzen-i Çüb Emîni, bu mahzene ait yazı, hesap ve sayım işlerini ögene Mahzen-i Çüb Kâtibi denilirdi. Emin ve kâtibe yardımcı olarak bir de Mahzen-i Çüb Halifesi vardı (Bostan, 1992: 40).

<sup>6</sup> Gemi yapım işi âyanların kendi aralarındaki rekabetti ve bu rekabeti gemi yapım işi üzerinden sürdürmekteydiler (Ekinci, 2017: 30).

ulaştıktan sonra kesim yapılacak yere arabacı ve baltacıları ayarlayarak kesim mevsiminde<sup>7</sup> gider, tespit edilen ağaçların kabuklarını çıkararak orada bekletirdi. Kesimi yapılan kerestelerin istenilen boyut ve çapta olup olmadığını kontrol ederdi. Dağ mimarları adı verilen kişiler ise kesilen ağaçların çürük ve sağlamlarını ayırırdı (Düzcü, 2017: 315). Yabancıların kereste kesmesine de müsaade edilmezdi (BOA. A.MKT.UM. 145/48).

Diğer sancaklardan farklı olarak Viranşehir sancağında kesim yapılan ormanlarda kesilen keresteler öküz arabaları ile Filyos ve Dürek nehirlerine indirilerek buradan sallarla Amasra iskelesine salcıbaşılar aracılığıyla ulaştırılırdı (Düzcü, 2017: 316; BOA. HAT. 1246/48334). Ancak bu durum araba yollarının ve taşımaya uygun öküzlerin olmaması gerekçesiyle bazen şikâyet konusu olurdu (Soytürk, 2013; 156). İskelelere nakledilen keresteler burada tekrar ölçüleri, çapları ve sağlamlığı kontrol edilerek damgalanırdı. Ardından keresteler, Bartın'da yapılan gemileri için ise, gemi inşasından sorumlu kişilere teslim edilirdi. Şayet kereste Tersâne-i Âmire<sup>8</sup>, Ereğli ve Akçaşehir gibi yerlerden talep edilmiş ise bu tersanelere gönderilmek üzere gemilere yüklenirdi.

Devlet, Tersâne-i Âmire dışında başka bir yerde gemi inşa ettirmek istediğinde bunun için gerekli keresteyi ocaklık bölgelerden, kendi belirlediği fiyat ve orandan temin etmekteydi. Ayrıca devlet, keresteyi tüccarlara verilen narh üzerinden de satın alabilmekteydi. Ocaklık olarak belirlenen bölgeler devletin koruması altına alınır ve buralardan gelişigüzel kesim yapılması kesin olarak yasaklanırdı (Bostan, 1992: 109-110).

Kereste temin edilecek bölge halkının zaman zaman bu mükellefiyetten kaçtıkları da olmuştur. Halkın üzerine düşen mükellefiyetten kaçınması halkı âyanlarla karşı karşıya getirmiş ve bu olumsuzluk halk-âyan-devlet ilişkilerinin zarar görmesinde sebep olmuştur (Ekinci, 2013: 31).

## 2. Kerestenin Temin Edildiği Yerler

Osmanlı coğrafyası zengin ormanlarla dolu olduğundan kereste temininde bir sıkıntı yaşanmamıştı. Ancak zamanla kıyı kesimlerinden iç kesimlere kayan kesim işi beraberinde nakliye zorluklarını da getirdi. Kesilen kerestenin taşınabilmesi için yeni yolların açılması ve bu yollardan taşınması oldukça zahmetli bir işti. Osmanlı Devleti 15. ve 16. yüzyıllarda donanma için gerekli olan keresteyi büyük oranda İzmit ve çevresinden temin ederken, 17. yüzyıla birlikte gemi sayısının artması bu bölgeden temin edilen keresteyi yetersiz bıraktı. Ayrıca uzun yıllar kesim yapıldığından kesim alanları da kıyıda oldukça fazla içeri girmiş bu da beraberinde keresteyi taşıma zorluklarını getirmişti. Dolayısıyla devlet 18. yüzyıldan itibaren yeni

kesim alanları belirlemeye başladı. İlk etapta Bolu ve çevresi kesim alanı olarak belirlendi (Bostan, 1992: 117). İlerleyen yıllarda Bolu'ya Viranşehir sancağı da eklendi. Bolu ve Viranşehir sancakları için incelediğimiz şer'iyeye defterlerinden de anlaşıldığı üzere 1827 yılında yaşanan Navarin faciasında<sup>9</sup> donanmanın yakılması sebebiyle bu olay kereste taleplerinde büyük bir artış yaşanmasına sebep oldu. Donanma için başta Tersâne-i Âmire olmak üzere birçok iskelede<sup>10</sup> gemi yapımına başlanmış olması Viranşehir kazalarından talep edilen kereste miktarlarında da büyük bir patlama meydana getirdi.

Bolu ve Viranşehir dışında Gemlik, Kastamonu, Sinop, Samsun, Canik, Rumeli'de Selanik, Kafirin, Ahyolu, Misivri, Varna, Güney Marmara'da Kazdağı (Düzcü, 2017: 318) ve Doğu Karadeniz'de Batum ve Çürüksu kazalarına yakın dağlar kereste tedarik edilen önemli merkezlerdi (BOA. İ. MVL. 52/997).

## 3. Gemi İnşasında Kullanılan Kereste Çeşitleri

Gemi inşasında temel madde olarak kullanılan kereste çeşitli ağaçlardan temin edilmekteydi. Bu ağaçlar ise meşe, çam, karaağaç, kestane, ceviz, şimşir, ıhlamur (Bostan, 1992: 102), köknar, melezçam, kayacık ağacı, gökez, pırnal (Zorlu, 2014: 43), çınar, gürgen ve dişbudaktı (Baş, 2016: 1088).

Viranşehir sancağından temin edilen kereste ise genellikle meşe, karaağaç ve dişbudak ağaçlarından temin edilmekteydi (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 34). Keresteler gemi inşa sürecinde kullanıldıkları yerlere göre isimlendirilirdi. Viranşehir sancağı bölgesinden temin edilen kereste türleri ise şu şekildeydi (BOA. MŞH.ŞCS.d.7478: 2b, 3a, 3b):

Omurga meşe, astar-ı omurga meşe, bodoslama-i ser, bodoslama-i astar-ı ser, bodoslama-i kış, çatal-ı firka, astar bodoslama-i kış, tırhandil-i meşe, döşek-i çifte, kapak-ı kanad-ı meşe, kanad-ı meşe, çifte döşek, döşek başı, kapak-ı döşek, döşek-i baş meşe, yarım döşek, bir voltalı, iki voltalı, ser caba, çatal bükme, ıskarmoz, eğri tahta sütün-ı kırça, eygü-i meşe, kemerelik çam, lata-i kebir çam, koğuş-ı çam, koğuş meşe, lata-i kebir meşe, haçlık-ı karaağaç, yalı kütüğü, ırgad-ı kebir karaağaç, ırgad-ı kebir meşe, ser kütük-i çifte, dümen-i kebir, manfalık-ı çam, mazmalık-ı ser kütük, praçol-ı kebir, praçol-ı palavra, praçol-ı meşe, kızak-ı gürgen, felek-i para için çifte döşek, deste-i moralık, ser gündek, kozhalık-ı karaağaç, gürgen yeke dümen-i karaağaç, kızaklık gürgen, felenk gürgen.

Bu kerestelerin yanında Viranşehir sancağı kazalarından sarıçam ve köknar çam olarak ifade edilen direklik ağaçlar ile

<sup>7</sup> Kesim işlemi bahar ayı gelmeden yapılmaktaydı. Ağaçların suyu çektiği için daha dayanıklı hale gelmekte olduğundan ağaçlara su yürütmeden kış aylarında yapılmaktaydı (Gencer, 2001: 107).

<sup>8</sup> Tersâne-i Âmire'ye gönderilen keresteler İstanbul'a vardıklarında yüklerini mahzen-i çuba boşaltılırdı. Böylece işlem tamamlanmış olurdu. Mahzen-i Çüb'de depolanan kereste ihtiyaç oldukça buradan temin edilirdi (Düzcü, 2017: 317).

<sup>9</sup> Navarin faciası Türk bahriyesinin, III. Selim zamanından beri devam eden tecrübe ve çalışmalar neticesinde elde ettiği kudret ve bilgiyi kökünden yok etmiştir (Gencer, 2001: 113). Bu savaşın sonunda Osmanlı donanmasından geriye nakliye gemileri dahil olarak toplamda 106 gemiden sadece 7 korvet, 1 firkateyn, 8 брик ve 22 nakliye gemisi kalmıştır. Gemilerden 34'ü yanmış, 10 gemi sulara gömülmüş, 6 gemi kullanılamaz hale gelmiştir. Toplamda Osmanlı Devleti 52 adet savaş gemisini bu savaşta kaybetmiştir (Öreç, 2009: 59).

<sup>10</sup> Viranşehir kazalarından temin edilen keresteler başta Ereğli olmak üzere Akçaşehir ve Bartın tersanelerine gönderilmiştir.

sütunluk çam kereste de kesilerek Tersâne-i Âmire'ye gönderilmiştir (BOA. MVL. 231/62).

## B. Viranşehir Sancağı Kazalarından Kereste Temini

Viranşehir sancağı kazalarından temin edilen keresteler ağırlıklı olarak Osmanlı'da adı Bendereği (Sezen, 2006; 513), olan Ereğli sahilinde yapılmakta olan gemiler için gönderilmiş; Ereğli'den sonra en çok Bartın ve Amasra sahilinde yapılan gemiler için bölgeden kereste temin edilmiştir. Bu yerlerin dışında başta Tersâne-i Âmire olmak üzere Akçaşehir, İzmit gibi yerlere de kereste nakledilmiştir. Ereğli, Bartın ve Amasra limanları Batı Karadeniz kıyılarında tabii liman olarak bulunan birkaç limandandır. Bölgeye en yakın yerler olarak bu limanların olması kerestenin buralara nakledilmesini kolaylaştırmıştır. Tersten bakıldığında da sancağın limanlara yakınlığı bölgeden yoğun olarak kereste tedarik edilmesini de beraberinde getirmiştir.

### 1. Ereğli'de İnşa Edilen Gemiler İçin Kereste Temini

Ereğli tabii limanların az olduğu Batı Karadeniz kıyılarının ender limanlarından birisidir. Tabii liman olması bölgeyi eski tarihlerden beri ikmal güzergâhı haline getirmiştir. Osmanlı'nın son zamanlarına kadar da bu özelliğini sürdürmüştür. 16. yüzyıldan itibaren gemi inşa faaliyetlerinin dikkat çeken bir artış yaşanmıştır. Bu artış 19. yüzyılın ortalarına kadar devam etmiştir. Bu süreçte Ereğli tersanesinde başta kadirga, kalyon olmak üzere birçok gemi yapılmıştır (Tuncel, 1995: 290). Bu gemilerin kerestelerin nerelerden karşılandığı tam olarak bilinemese de 19. yüzyılda Viranşehir sancağı kereste tedarik merkezi olarak ön plana çıkmıştır. Bu bölümde Ereğli'de inşa edilen gemilere sancak kazalarından temin edilen kerestelerin çeşitleri, adetleri ölçüleri ve maliyetleri tespit edilmeye çalışılmıştır.

19. yüzyıla ait ilk kayıt 1816 yılında Ereğli'de inşa edilen korvete dairdir. Bu korvet için gerekli olan keresteden Bartın kazası hissesine düşen 150 adet kereste ile Ereğli hissesine düşen 179 adet kerestenin değerleri 862,5 kuruş olmuştur. Ereğli hissesine düşen kerestenin türleri ise tablo 1'de aşağıdaki gibi olmuştur (BOA. MŞH.ŞSC.d. 7469: 73).

Tablo 1: 1816 yılında Ereğli'de inşa edilen korvet için gerekli malzemeler

Kereste	Adet	Kereste	Adet	Kereste	Adet
Omurga-i meşe	6	Bodoslama	2	Astar-ı meşe	4
Astar-ı meşe bodoslama	2	Tırhandil	2	Astar-ı bodoslama	3
Sadesar bodoslama	3	Çifte döşek	34	Yarım döşek	50
Bir volta	65	Babalık	2	Akreb	1
Dümen-i kebir	2	Yekne	3	<b>Toplam</b>	<b>179</b>

Korvet için Ereğli ve Bartın kazaların payına düşen toplam 329 adet keresteden en çok yarım döşek, çifte döşek ile bir volta keresteler talep edilmiştir.

1820 yılında Ereğli'de inşa edilen firkateynin suya indirilmesi için gerekli olacak 252 adet felenk<sup>11</sup> Viranşehir sancağı kazalarından tedarik edilmesi istendi. Her bir felenk için 30'ar kuruştan toplam 7.500 kuruş bedel belirlendi. Bu fiyata 1.900 kuruş tahsildâriye ücreti, 150 kuruş harc-ı imza, birer paraden 243 kuruş hâkim efendiye, müdür için verilen

300 kuruş kethüdâiye, 100 kuruş sicil için 20 kuruş kâtibe, 20 kuruş kaydiye, 10 kuruş hidâmiye, 10 kuruş mahzariye, 10 kuruş masraf, toplam 10.562 kuruş sancak hanelerine tevzi edildi. Her bir haneye düşen 8,5 kuruş 10'ar paranın mütesellim Ömer Ağa'dan tahsil edilmesi istendi. Felenklerin ve masrafın kazalara göre dağılımı tablo 2'de verilmiştir (BOA.MŞH.ŞSC.d.7469: 49-50).

Tablo 2: 1820 yılında Ereğli'de inşa edilen firkateyn için gerekli malzemenin kazalara dağılımı

Kaza	Felenk	Kuruş/p ara	Kaza	Felenk	Kuruş/p ara	Kaza	Felenk	Kuruş/p ara
Viranşehir		896,5	Kızılb el		358/30	Aktaş		210/10
Şehabeddin		332,5	Yörük		226	Borlu		1.925
Eflani		901,5	Ova	7	358/30	Ulus	10	603,5
Amasra	16	682,5	Bartın	19	796,5	Gicenos	30	286/30
Zerzenie	30	196/30	Tefen	40	49/30	Yenice	15	525
Çarşamba	40	463/30	Yenice		345	Kurukavak		90/30
Ereğli	35	1.312,5	Perşembe	40				
<b>Toplam</b>					<b>252 adet felenk / 10.562 kuruş</b>			

Tablo 2'de 1820 yılında yapılan firkateynin inşasında kullanılacak felenklerin kazalara dağılımı verilmiştir. Buna göre bazı kazalardan felenklerin nakit olarak bedeli alınırken, diğer kazalardan felenklerin tedarik edildiği anlaşılmaktadır. Nakdi olarak en çok ödemeyi Eflani ile Viranşehir kazaları yaparken, aynı olarak Çarşamba, Perşembe ve Tefen kazaları gelmektedir. Felenk adetlerinin aynı ya da yakın olduğu ancak fiyat olarak büyük farklılıklar olduğu dikkat çekmektedir. Bu da muhtemelen felenklerin ebatları ile alakalıdır.

1823 yılından önce Ereğli sahasında inşa edilerek Tersâne-i Âmire'ye gönderilen 53,5 zira (40 metre) uzunluğundaki firkateyn için kullanılan kızaklık ağaçlar yine burada Ereğli gümrükçüsü el-Hâc İsmail tarafından inşa ettirilecek 41,5 zira (31 metre) uzunluğundaki firkateyn için yeterli görülerek iskelede bırakılmıştı. Ancak bu kızaklık ağaçların 11 adedi çürüyerek kullanılmaz hale geldiğinden bu ağaçların yeniden temin edilmesi Bolu ve Viranşehir sancaklarından talep edildi. 1818 yılı kayıtlarında Viranşehir ve Bolu sancaklarından inşa edilmiş olan firkateyn için 19 adet kızaklık kebir gürgen ağacı gönderildiği belirlenmiştir. Yine gerekli olan 11 adet kızaklık kerestenin de acil bir şekilde kesilerek bölgeye nakledilmesi 3 Mayıs 1823 tarihinde istenmiştir (Karacakaya vd., 2013a: 236-237).

Ereğli tersanesinde 1823 yılında yaptırılmakta olan bir korvet ve bir firkateynin yapımı Âyan İsmail Ağa tarafından üstlenilmiştir (Karacakaya vd., 2013a: 275). 35 zira (27 m) uzunluğunda olacak şekilde yapılan korvet için 3.120 adet<sup>12</sup> kereste ihtiyacı Bolu ve Viranşehir sancak kazalarından tedarik edilmiştir (Karacakaya vd., 2013a: 264-265). Firkateyn<sup>13</sup> ise 54,5 zira (41 m) uzunluğunda olduğundan toplam 4.351 adet kereste ihtiyacı yine aynı sancak

<sup>11</sup> Felenk: Bir yerden başka bir yere taşınması istenen ağır cisimlerin hareketini kolaylaştırmak için, altlarına sürülen çam serenlerinden kesilmiş yuvarlak kütüklerdir.

<sup>12</sup> Toplamda 6.500 adet kereste gerekli olup bunun 3.380 adedinin Mahzen-i Cedid'den karşılanmasına, geri kalan miktarın Bolu ve Viranşehir sancaklarından temin edilmesine karar verilmiştir. (Karacakaya, 2013 (a): 264-265).

<sup>13</sup> Mühendis Ahmed Hoca ve Mimar Ahmed Kalfa tarafından inşa edilen bu firkateynin adı Geyvan-ı Bahri Firkateyni'ydi (Düzcü, 2017: 80-81).

kazalarından tedarik edilmiştir (Karacakaya vd., 2013a: 266-267). Ereğli Âyanı İsmail Ağa tarafından yaptırılan bu firkaatının inşasında kullanılacak 4.351 adet keresteden 1.753 adet kereste<sup>14</sup> Viranşehir kazaları hissesine düşmüştür.<sup>15</sup>

Tersane-i Âmire Emine Mehmed Said Efendi'nin 1826 yılında takdim ettiği bir takirde bundan önce Ereğli sahasında Muhtar el-Hac İsmail tarafından korvet şeklinde yaptırılan bir ticaret gemisi için gerekli olan 1.605 adet kerestenin Bolu kazalarından temin edilmesine karar verildi. Ancak Ereğli sahasında yapılmakta olan firkaatın dolaylı ticaret gemisi yapımı firkaatın bitimine kadar ertelendi. Bu geminin 38,5 zira (29 m.) uzunluğunda yapılması planladığından talep edilen 1.605 adet kerestenin yeterli görülmeyeceği muhtar İsmail tarafından bildirildi. Bunun üzerine sayı 1.955 adede çıkarıldı ve bu sayının 821 adeti Viranşehir kazalarından tedarik edildi (BOA. MŞH.ŞSC.d. 7471: 18b).

1830 yılında Ereğli tersanesinde Dergâh-ı Muallâ Kapıcıbaşlarından el-Hâc İsmail Ağa'nın inşa ettirdiği 61,5 arşın<sup>16</sup> geminin ihtiyacı olan 50.780 adet çeşitli kerestenin temin edilmesi 16 Ocak 1831 tarihinde istenmişti (Soytürk, 2013: 126). Tersâne-i Âmire baş mimarı tarafından, 1.000 adet felenk ağacına 500 adet daha eklenmesi durumunda bu kerestenin yeterli olacağı belirtildi. Sonradan ilave olunan 500 adetle birlikte felenk gürgenin Viranşehir sancağına düşen hissesi 3.060 adet kereste oldu. Buna göre Viranşehir kazalarına düşen kerestenin<sup>17</sup> dağılımı (Soytürk, 2013: 131-138) ile bu kerestenin fiyat olarak karşılıkları<sup>18</sup> tablo 3'te gösterilmiştir.

**Tablo 3:**1830 yılında İsmail Ağa'nın inşa ettirdiği gemi için gerekli olan kerestenin kazalara dağılımı

Kaza	Toplam/Kuruş	Kaza	Toplam/Kuruş	Kaza	Toplam/Kuruş
Ereğli	347	Bartın	235	Çarşamba	137

<sup>14</sup> Bu kerestelerin içinde omurga meşe, astar omurga meşe, bodoslama-i takım, astar-ı bodoslama-i takım, astar-ı bodoslama-i meşe, çatal karça, kabak meşe, praçol-i akreb, sade döşek, çifte döşek, çatal bükme, döşek başı, bir voltalı, eğri meşe, bir yem döşek, iki voltalı, ser meşe, iskarmoz, kemerelik lata-i kebir çam, manfalık-ı kebir çam, kuş çam, praçol-ı kebir, ırgat-ı iç, ırgat-ı zemin, ırgat-ı çifte, talambalık-ı karaağaç, korcalık-ı karaağaç, çerçalak-ı karaağaç, ser kütük-i çifte-i karaağaç, dümen-i kebir, yekse-i dümen, felenk-i gürgen, babalık-ı kebir, tabak-ı çam, çabak-ı çamdır (BOA. C.BH. 41/1912).

<sup>15</sup> Bolu ve Viranşehir sancakları hissesine düşen pay toplam 4.018 adet olup bunun 2.265 adeti Bolu sancağına düşmüştür. Toplam olarak bu kerestelerin nakliye ile birlikte masrafları 96.206,5 kuruş tutmuştur (BOA.C.BH.41/1912).

<sup>16</sup> Osmanlı Devleti'nde iki tür arşın kullanılmıştır. Buradaki arşın mimar arşını olarak 0,75 cm'den hesaplandığında 46 metre karşılığına denk gelmektedir. Arşın için bkz: Ünal Taşkın, Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Elazığ, 2005.

<sup>17</sup> Kerestenin türleri ise şu şekildedir: Bodoslama-i ser ve yatırma, astar bodoslama-i ser, çatal-ı karça? praçol-ı akreb kaç, çatal bükme, bir deltalı, iskarmoz, gürgen felenk, kızak gürgen, kapak döşek, çifte döşek, yarım döşek, koğuş meşe, kanad meşe, ser-çapa meşe, döşek başı, eğri tahta, ırgat-ı kebir çifte karaağaç, ser-kütük çifte karaağaç, praçol-ı kebir, dümen-i kebir, kızak gürgen, bir deltalı, iki deltalı... (Soytürk, 2013: 131-138).

<sup>18</sup> Bu bedel kerestenin talep edildiği tarihten bir yıl sonra (23 Kasım 1831) belirlenmiştir. Kerestenin her biri 110'ar kuruştan belirlenirken kereste miktarının yarısı üzerinden hesaplanmıştır. Gicenos, Kızılbel, Ova, Aktaş, Viranşehir, Yörük, Ulus, Eflani, Şehabeddin, Amasra ve Kurukavak kazalarından bu bedel istenirken, Ereğli, Bartın, Çarşamba, Perşembe, Tefen, Yenice, Zerzene ve Bolu kazalarından kereste olarak talep edilmiştir (Soytürk, 2013: 255-260).

Perşembe	154	Tefen	25	Yenice	99
Zerzene	55,5	Gicenos	82,5/4.537,5 k.	Amasra	200/11.000 k.
Viranşehir	257/14.135 k.	Ova	104/5.720 k.	Kızılbel	104/5.720 k.
Şehabeddin	95/5.225 k.	Ulus	179/9.845 k.	Kurukavak	24/1.320 k.
Eflani	258/14.190 k.	Yörük	68/3.740 k.	Aktaş	60/3.330 k.
Bolu	550				
<b>Genel Toplam</b>			<b>3.034 adet kereste /78.732,5 kuruş</b>		

Tablo 3'te 1830 yılında yapılan İsmail Ağa tarafından yaptırılan geminin inşasında kullanılacak kerestenin 3.034 adedinin Viranşehir kazalarına dağılımı verilmiştir. Bazı kazaların hem adet hem de kuruş olarak bedeli verilirken bazı kazaların da sadece adet miktarı verilmiştir. Buna göre en çok kereste Bolu kazasından tedarik edilirken onu Ereğli, Eflani ve Viranşehir kazaları takip etmiştir. En az kereste tedarik eden kazalar ise Kurukavak ve Tefen kazaları olmuştur.

1831 yılında Gicenos, Kızılbel, Ova, Aktaş, Viranşehir, Yörük, Ulus, Eflani, Şehabeddin, Amasra ve Kurukavak kazalarından talep edilen kerestenin bedeli kereste miktarının yarı bedelidir. 1835 yılında geri kalan miktarın yarısının da her biri 300'er kuruştan olmak üzere ödenmesi yine bu kazalardan talep edildi (Soytürk, 2013: 487). Buna göre dağılım tablo 4'te gösterildiği gibi olmuştur.

**Tablo 4:**1831 yılında talep edilen kerestenin yarı bedelinin 1835 yılındaki kazalara dağılımı

Kaza	Adet/Kuruş	Kaza	Adet/Kuruş	Kaza	Adet/Kuruş
Viranşehir <sup>19</sup>	128,5/38.550	Kızılbel	26/7.800	Kurukavak	6/1.800
Aktaş	15/4.500	Şehabeddin	23,5/7.125	Yörük	17/5.100
Eflani	64,5/19.350	Ova	26/7.800	Ulus	33,75/13.425
Gicenos	21/6.300				
<b>Genel Toplam</b>			<b>111.750 kuruş</b>		

Tablo 4'e göre; 1831 yılından kalan kereste bedelinin yarısı olan 361 adet kereste, tanesi yaklaşık 300 kuruştan, toplam 111,750 kuruş olan bedeli toplam 10 kazadan talep edilirken, bunlardan en çok Viranşehir kazası bu bedeli karşılarken, en az karşılayan ise Kurukavak kazası olmuştur.

Ereğli tersanesinde inşa edilmekte olan 61,5 zira (47 m) uzunluğundaki bir kalyonun inşasının tamamlanabilmesi için kullanılan kerestenin ¼ oranında keresteye ihtiyaç kalmıştır. İhtiyaç duyulan kereste ise 300'er kuruştan Viranşehir kazalarından 1834 tarihinde tedarik edilmesi istenmiştir. Buna göre Viranşehir kazalarına düşen hisseler tablo 5'te aşağıda verilmiştir (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 6).<sup>20</sup>

**Tablo 5:** Ereğli'de inşa edilen kalyon için gerekli kerestenin kazalara dağılımı

Kaza	Adet	Bedeli	Kaza	Adet	Bedeli	Kaza	Adet	Bedeli
Kızılbel	26	7.800	Kurukavak	6	18.000	Aktaş	15	45.000
Ova	26	7.800	Ulus	44,5	13.350	Gicenos <sup>21</sup>	20	6.000
Yörük	17	5.100	Eflani	43,5	19.350	Şehabeddin	23,5	7.125
<b>Toplam</b>			<b>242,5 kereste</b>			<b>72.825 kuruş</b>		

Buna göre en çok 26'şar adetle Eflani ve Ulus karşılarken, yine ez az karşılayan 6 adetle Kurukavak olmuştur.

<sup>19</sup> Diğer kazalardan belirlenen miktarın ¼ oranı üzerinden her biri 300'er kuruştan talep edilmiş iken sadece Viranşehir kazasından belirlenen bedelinin yarısı üzerinden talep edilmesi söz konusudur.

<sup>20</sup> 2119 Numaralı Şer'iyeye Sicili Defteri olup toplam 46 varak sayfadan oluşmaktadır.

<sup>21</sup> Kereste bedellerinin ödendiğine dair sonraki kayıta Gicenos'un kereste sayısı 21, bedeli ise 6300 kuruş olarak verilmiştir (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 8)

Viranşehir mütesellimi Hüseyin Ağa'nın oğlu Musa tarafından yukarıdaki kereste bedelleri yanında nakliye ve sal ücretleri de ödenerek kereste temini gerçekleştirildi. Yukarıdaki tabloya 6'ya ek olarak Viranşehir kazası da 128,5 kereste yine 300 kuruştan olmak üzere toplam 38.550 kuruş bedel karşılığında ahalisi tarafından karşılandı. Toplam **372,5** kerestenin maliyeti olan **111.750** kuruş ahaliye ödendi (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 8).

Ancak Musa Ağa tarafından bedelleri ödenen kerestenin sadece 129 adedi Ereğli tersanesine teslim edilmiş, geri kalan kerestenin 224 adetden bazıları sal başında, bazıları sal başına yakın yerlerde ve bazıları da kalyon sahasında ziyan olurken 19,5 adet kereste ise hiçbir şekilde bulunamamıştı. Dolayısıyla 243,5 adet kerestenin tekrardan Musa Ağa aracılığıyla aynı bedel karşılığında ahaliiden temin edilmesi istendi. 224 adet kerestenin nakliye ve kesim ücretleri 32.212 kuruş tutarken, 19,5 adet kerestenin kesim ve nakliye ücreti 14.150 kuruş olarak hesaplandı. Toplam da ise 46.362 kuruşluk bir maliyet söz konusu oldu (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 09).

Ereğli tersanesinde inşa edilen gemilerin ihtiyacı olan kerestelerden Taraklıborlu kazası hissesine düşen 550 adet kerestenin yarısı olan 275 adedinin her biri 230 kuruş karşılığında temin edilmiş; geri kalan 275 adet kereste ise Çiçekzâde Ali Ağa tarafından yine 230 kuruş bedel ile Ereğli tersanesine nakledileceğine söz verilmişti. Mütesellim vekili Muslihiddin Ağa'nın yardımıyla bu miktarın mahalle ve köylere dağılımı tablo 6'da verilmiştir (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 25).

**Tablo 6:** 275 adet kerestenin maliyeti ve bu maliyetin mahalle ve köylere dağılımı

Açıklama		kuruş			
550 adet çeşitli kereste her biri 230 kuruştan		126.500			
Ali Ağa'nın daha önceki tahsilatı		60.500			
Ali Ağa'nın tahsilatı çıkarıldığında		66.000			
Tahsildariye ücreti		5.000			
Harc-ı imza		1.775			
Katıbiye (100), hidâmiye (100), kaydiyye (20), mahzariyye (30)		250			
<b>Toplam</b>		<b>73.025 kuruş</b>			
Mahalle	Kuruş/para	Mahalle	Kuruş/para	Mahalle	Kuruş/para
Babasultan	1.681/23	Çavuş	960/36	Camii Kebir maa Zimmiyan	2.162/1
Hacıbeğli	240/9	Hacı Halil	480/18	Zimmiyan Kıran	6.005/25
Zimmiyan Bolad	1.201/5	Kavak	360/13	Müslüman Kıran	240/9
Karaali	1.921/32	Hacı Durmuş	240/9	Hacı Evhad	240/9
Müslüman Bolad	1.201/5	Çeşme	480/18	Tekye	360/13
Hüseyin Kethüda	120/27	Kirkilise	120/4		
Köy	Kuruş/para	Köy	Kuruş/para	Köy	Kuruş/para
Bağlarbaşı	360/13	Tokath	480/18	Gayza	720/27
Dâne-i Kebir	960/36	Dâne-i Sagır	1.441/14	Susandık	120/4
Ağaçkelebe	1.441/14	Kuzcakaz	240/9	Kırpe	1.441/14
Çiftlik-i Kebir	720/27	Çiftlik-i Sagır	1.441/14	Ketân	240/9
Müslüman Yazı	4.324/2	Zimmiyan Yazı	4.804,5	Konarı	4324
Yacı	360/13	Sırçalı	720	Değirmencik	480/18
Sorguncuk	120/4	Alanviran	1.441/14	Pelitviran	1.081
Oğulviran	480/18	Sakaralan	480/18	Cumaviran	120/4
Mağul	240/9	Karapeykar	600/22	Akviran	1201/5
Kadibükü	1.441/14	Çıraklı	360/13	Sarıyan	600/22
İlbarıt	1.081	Çerçen	1.201/5	Börnük	1.921/32
Kuzyaka	960/36	Kartı	1.921/32	Kızılcaviran-ı kebir	1.561/18
Kızılcaviran-	1.081	Bostanbükü	600/22	Melebe	960/36

1 sağır					
Kapulu	3.122/37	Kılavuzlar	1.441/14	Bulak	480/4,5
Başköy	960/36	Arpacık	960/36		
<b>Genel toplam</b>			<b>73.028 kuruş 8 para</b>		

Tablo 6'da 275 adet kerestenin toplam 73.028 kuruş bedelinin mahalle olarak en çok Zimmiyan Kıran'dan 6.005 kuruş olarak, en az 120 kuruşla Kirkilise'den tedarik edilmiştir. Köy olarak da 4.804,5 kuruşla Zimmiyan Yazı ile 4.324 kuruşla Müslüman Yazı köyleri gelmektedir. Burada zimmi köylerin en yüksek bedelleri alması ekonomik durumlarının müslim köylerine göre daha iyi olduğunu göstermektedir. Hem Müslim ve hem de Gayrimüslim Yazı köyü ile diğer köyler arasında dikkat çeken fark bulunmaktadır. En az bedeli ise 120 kuruşla Sorguncuk ile Cumaviran köyleri almıştır.

Mustafa Ağa tarafından inşa edilmekte olan üç anbarlı kalyonun<sup>22</sup> tamamlanabilmesi için gerekli olan 200 adet çeşitli keresteden Bolu ve Viranşehir sancak kazaları hissesine düşen 82 adet kerestenin hızlı bir şekilde 17 Temmuz 1835 tarihinde tedarik edilmesi istendi (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 036.). Buna göre Viranşehir sancağı kazalarına dağılımı tablo 7'de aşağıdaki gibi olmuştur (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473\_031).

**Tablo 7:** Mustafa Ağa'nın inşa ettirdiği üç anbarlı kalyon için gerekli kereste miktarının kazalara dağılımı

Kaza	Kereste adedi	Kaza	Kereste adedi	Kaza	Kereste adedi
Ereğli	10,5	Bartın	7	Amasra	6
Çarşamba	4	Perşembe	5	Zerzene	1,5
Yenice	2,5	Tefen	1	Gicenos	2,5
Ulus	4,5	Eflani	6,5	Ova	3
Yörük	2	Aktaş	1,5	Kızılbel	3
Şehabeddin	3	Viranşehir	7	Kurukavak	1
Bolu	10,5				
<b>Toplam</b>			<b>82 adet kereste</b>		

Âyan Mustafa Ağa tarafından inşa edilmekte olan üç anbarlı bu kalyona<sup>23</sup> kereste yetmediğinden gerekli olan kereste Bolu ve Viranşehir kazalarından istendi. Bunun üzerine Viranşehir sancağı kazaları hisselerine düşen kereste bedeli ile diğer tahsilatların durumu her haneye 97 kuruş 23 para olarak hanelerden tahsil edildi. Buna göre kazaların verdikleri bedeller ve kazalara dağılımı aşağıdaki tablo 8'de gösterilmiştir (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 36).

**Tablo 8:** Mustafa Ağa'nın inşa ettirdiği üç anbarlı kalyon için sonradan temin edilen kereste miktarı ve kazalara dağılımı

Açıklama		Kuruş			
208,5 adet çeşitli kereste her biri 280 kuruştan		58.380			
Ebniye ve su masrafı ve mesârif-i saire		34.600			
Tahsildariye ücreti		10.000			
Kuruş başına birer parade harc-ı imza		2.575			
Kâtıbiye (100), hidâmiye (100), kaydiyye (20), mahzariyye (30)		250			
<b>Toplam</b>		<b>105.805</b>			
Kaza	Kuruş/para	Kaza	Kuruş/para	Kaza	Kuruş/para
Viranşehir	10.001/17	Kızılbel	4.000/23	Aktaş	2.390/23
Şehabeddin	3.707/34	Yörük	2.634/11	Bolu	21.466,5
Eflani	9.757,5	Ova	4.000/23	Ulus	6.732/27
Amasra	7.610/34	Bartın	8.879/13	Gicenos	3.268/30
Zerzene	2.195/17	Tefen	536/26	Yenice	5.854,5
Çarşamba	2.085/22	Yenice	3.854/8	Kurukavak	926/38
Ereğli	5.902,5				
<b>Toplam</b>			<b>105.805 kuruş</b>		

<sup>22</sup> Kalyonun mühendisleri Hüsnü Efendi ile Ahmed Efendi iken mimarı Hacı Yusuf'tur. Âyan Mustafa Efendi 8 Nisan 1839 (23 Muharrem 1255) tarihli şukkasında Muharrem ayının başında kalyonun baş bodoslamasının bittiğini ve yine Muharrem ayının 11. günü kıç bodoslamasının bitirildiğini bildirmiştir (BOA. İ.DH. 01/01).

<sup>23</sup> Mustafa Ağa tarafından yaptırılan bu kalyon H. 5 Muharrem 1252 / M. 22 Nisan 1836 tarihinde denize indirilmiştir (BOA. MŞH. ŞCS.d.7474: 12).

1835 yılında Ereğli tersanesinde inşa edilen bir kalyon için gerekli olan kerestenin Viranşehir mahalle ve köylerine, her haneye 147 kuruş 13 paraden düşen hisseleri aşağıda tablo 9'da gösterilmiştir (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 37-38):

**Tablo 9:** 1835 yılında inşa edilen bir kalyon için gerekli kereste miktarı ve kazalara dağılımı

Açıklama						Kuruş
Kereste bedeli ve diğer masrafları						21.466,5
Tahsildariye ücreti						250
Harc-ı imza						545
Kâtiibiye (50), hidâmiye (50), kaydiyye (10), mahzariyye (20)						130
<b>Toplam</b>						<b>22.391,5</b>
Mahalle	Hane/Kuruş/p ara	Mahalle	Hane/Kuruş/p ara	Mahalle	Hane/Kuruş/para	
Babasultan	3,5/15/23	Çavuş	2/294/26	Cami-i Kebir maa Zımmiyân	4,5/662/38	
Hacı Beğli	0,5/73/26	Hacı Halil	1/147/13	Zımmiyan Kıran	12,5/1.841/22	
Zımmiyan Bolad	2,5/368/12	Kavak	0,5/110/19	Müslüman Kıran	0,5/73/26	
Karaali	4/589/12	Hacı Durmuş	0,5/73/26	Hacı Evhad	0,5/73/26	
Müslüman Bolad	0,5/73/26	Çeşme	1/147/13	Tekye	0,5/110/19	
Hüseyin Kethüda	1,5/220/39	Kirkilise	Rub' 1/26/33			
Köy	Hane/Kuruş/p ara	Köy	Hane/Kuruş/p ara	Köy	Hane/Kuruş/para	
Bağlarbaşı	0,5/110/19	Tokatlı	1/147/13	Gayza	1,5/220/13	
Dâne-i Kebir	2/294/26	Dâne-i Sagır	3/441/39	Susandık	Rub' 1/36/33	
Ağaçkelçeb	0,5/441/39	Kuzcakaz	0,5/73/26	Kırpe	3/441/39	
Çiftlik-i Kebir	1,5/220/39	Çiftlik-i Sagır	3/441/39	Ketân	0,5/73/26	
Müslüman Yazı	9/1325/36	Zımmiyân Yazı	10/1473/9	Konarı	9/1325/36	
Yacı	0,5/110/19	Sırçalı	1,5/220/39	Değirmençik	1/147/13	
Sorguncuk	Rub' 1/36/33	Alanviran	3/441/39	Pelitviran	2 rub' 1/331/19	
Oğulviran	1/147/13	Sakaralan	1/147/13	Sumakviran	Rub' 1/36/33	
Mağul	0,5/73/26	Karapeykar	1 Rub' 1/184/6	Akviran	2,5/368/12	
Kadıbüki	3/441/39	Çiraklar	0,5/110/19	Sarıyan	1 rub' 1/184/6	
Ilbarit	2 rub' 1/331/19	Çerçen	2,5/368/12	Börnük	4/589/12	
Kuzyak	2/294/26	Karıt	4/589/12	Kızılcaviran-ı Kebir	3 rub' 1/478/32	
Kızılcaviran-ı Sagır	2 rub' 1/331/19	Bostanbükü	1 rub' 1/184/6	Meleb	2/294/26	
Kapulu	6,5/957/24	Kılavuzlar	3/441/39	Bulak	10/1473/9	
Başköy	2/294/26	Arpacık	2/294/26			
<b>Genel toplam</b>						<b>22.391,5 kuruş</b>

Ereğli Âyamı Kapıcıbaşı Mustafa Ağa tarafından inşası üstlenilen bir kalyon için Bolu ve Viranşehir sancaklarından toplam 9.242 adet kereste 1839 yılı Mart ayında talep edilmiştir. Bu miktarın %49'una denk gelen 4.528 adedi Viranşehir sancağına bağlı 19 kazanın hissesine paylaştırılmıştır. 10 kaza kerestenin kendisini bedeli ve nakliyesi ile birlikte toplam 8 yük 92.000 kuruş olarak vermekle, kalan 9 kaza da kereste bedeli olan 4 yük 46.000 kuruşu vermekle yükümlü tutulmuşlardır. Ancak ahali bu bedelin çok olduğu gerekçesi ile bu bedeli ödemeye yanaşmamıştır. Bunun üzerine belirlenen bedelin gerçekten fahiş olduğu anlaşılınca 4 yük 12.237 kuruş üzerinden alınmasına ve buna 2 yük 66.000 kuruşta nakliye ücreti eklenince toplam 6 yük 78.000 kuruş bedelin ödenmesine karar verilmiştir (BOA. HAT. 1245/48326).

1838 tarihinde Ereğli'de inşa edilmiş olan birer adet üç anbarlı, kapak, firkateyn, korvet ve brik gemileri için gerekli olacak kereste, ölçüleri ile birlikte Viranşehir sancağına bağlı 20 kazadan talep edildi. Buna göre talep edilen kerestenin türü ve tutarı tablo 10'da verilmiştir (BOA. MŞH.ŞCS.d. 7478: 2b, 3a, 3b).<sup>24</sup>

**Tablo 10:** 1838 yılında inşa edilen gemiler için gerekli kereste türleri, adet ve maliyetleri

Kereste türü	Gemi	Adet	Kuruş	Kereste türü	Gemi	Adet	Kuruş
Omurga-i meşe	Üç anbarlı	48	1.500	Astar-ı omurga-i meşe	Üç anbarlı	32	900
	Kapak	48	1.490		Kapak	32	885
	Firkateyn	40	1.210		Firkateyn	28	580
	Korvet	32	1.000		Korvet	24	270
	Brik	24	650		Brik	16	190
Bodoslaması	Üç anbarlı	32	335	Bodoslama-i kış	Üç anbarlı	96	1600
	Kapak	32	330		Kapak	96	1590
	Firkateyn	28	280		Firkateyn	80	1250
	Korvet	24	200		Korvet	64	1010
	Brik	16	145		Brik	32	0650
Astar bodoslaması	Üç anbarlı	32	315	Bodoslama-i astar-ı kış	Üç anbarlı	32	900
	Kapak	32	310		Kapak	32	885
	Firkateyn	28	270		Firkateyn	28	580
	Korvet	24	200		Korvet	24	270
	Brik	16	105		Brik	16	190
Para bodoslaması	Üç anbarlı	32	315	Kanad-ı meşe	Üç anbarlı	32	345
	Kapak	32	310		Kapak	28	340
	Firkateyn	28	270		Firkateyn	28	275
	Korvet	24	200		Korvet	24	205
	Brik	16	115		Brik	16	135
Kapak-ı kanad-ı meşe	Üç anbarlı	38	205	Çatal-ı fırka	Üç anbarlı	24	320
	Kapak	38	200		Kapak	24	310
	Firkateyn	24	160		Firkateyn	16	265
	Korvet	16	140		Korvet	16	200
	Brik	16	105		Brik	08	115
Tırhandil-i meşe	Üç anbarlı	64	1250	Pračol-ı akreb kış	Üç anbarlı	48	370
	Kapak	64	1200		Kapak	48	360
	Firkateyn	56	1000		Firkateyn	40	285
	Korvet	48	0540		Korvet	40	225
	Brik	40	0350		Brik	36	165
Döşek-i çiftle	Üç anbarlı	48	560	Döşek-i baş meşe	Üç anbarlı	32	285
	Kapak	48	540		Kapak	32	25
	Firkateyn	40	390		Firkateyn	28	200
	Korvet	32	275		Korvet	24	175
	Brik	28	200		Brik	16	150
Kapak-ı döşek	Üç anbarlı	32	300	Yarım döşek	Üç anbarlı	32	280
	Kapak	32	180		Kapak	32	260
	Firkateyn	28	210		Firkateyn	28	200
	Korvet	24	185		Korvet	24	170
	Brik	16	165		Brik	16	145
Bir voltalı	Üç anbarlı	32	280	Ser caba	Üç anbarlı	32	280
	Kapak	32	260		Kapak	32	260
	Firkateyn	28	200		Firkateyn	28	200
	Korvet	24	170		Korvet	24	170
	Brik	16	145		Brik	16	145
Eygü-i meşe	Üç anbarlı	32	280	İki voltalı	Üç anbarlı	32	280
	Kapak	32	260		Kapak	32	260
	Firkateyn	28	200		Firkateyn	28	200
	Korvet	24	170		Korvet	24	170
	Brik	16	145		Brik	16	145
Çatal bükme	Üç anbarlı	32	280	Eğri tahta	Üç anbarlı	32	280
	Kapak	32	260		Kapak	32	260
	Firkateyn	28	200		Firkateyn	28	200
	Korvet	24	170		Korvet	24	170

<sup>24</sup> Kerestelerin ölçüleri hakkında detaylı bilgi için bkz: Bilgin Arslan, H. 1251-1258 Yıllarına Ait 2124 Numaralı Safranbolu Şer'iye Sicilinin Transkripsiyonu, Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karabük, 2016.

	Brik	16	145		Brik	16	145
Sütun-ı kırca (?)	Üç anbarlı	32	250	iskarmoz	Üç anbarlı	32	280
	Kapak	32	240		Kapak	32	260
	Firkateyn	28	210		Firkateyn	28	200
	Korvet	24	195		Korvet	24	170
	Brik	16	150		Brik	16	145
Kemerelik-i çam	Üç anbarlı	64	300	Lata-i kebir çam	Üç anbarlı	64	290
	Kapak	64	280		Kapak	64	270
	Firkateyn	56	210		Firkateyn	56	200
	Korvet	48	185		Korvet	48	175
	Brik	32	165		Brik	32	150
Koğuş-ı çam	Üç anbarlı	64	270	Lata-i kebir meşe	Üç anbarlı	64	445
	Kapak	64	250		Kapak	64	400
	Firkateyn	56	190		Firkateyn	56	350
	Korvet	48	170		Korvet	48	300
	Brik	32	145		Brik	32	250
Koğuş-ı meşe	Üç anbarlı	64	350	Haçlık-ı karaağaç	Üç anbarlı	64	215
	Kapak	64	303		Kapak	64	200
	Firkateyn	56	275		Firkateyn	56	160
	Korvet	48	210		Korvet	48	210
	Brik	32	170		Brik	32	095
İrgad-ı kebir meşe	Üç anbarlı	64	280	Ser kütük-i çifte	Üç anbarlı	64	280
	Kapak	64	270		Kapak	64	250
	Firkateyn	56	250		Firkateyn	56	290
	Korvet	48	200		Korvet	48	170
	Brik	32	172		Brik	32	145
Dümen-i kebir	Üç anbarlı	96	660	Manfalık-ı çam	Üç anbarlı	32	270
	Kapak	96	630		Kapak	32	250
	Firkateyn	80	600		Firkateyn	32	190
	Korvet	80	580		Korvet	28	176
	Brik	64	350		Brik	28	145
Mazmalık-ı(?) ser kütük	Üç anbarlı	56	240	Pıraçol-ı kebir	Üç anbarlı	40	215
	Kapak	56	230		Kapak	40	200
	Firkateyn	48	210		Firkateyn	40	160
	Korvet	48	185		Korvet	32	110
	Brik	32	140		Brik	32	095
Pıraçol-ı palavra	Üç anbarlı	34	185	Pıraçol-ı meşe	Üç anbarlı	48	285
	Kapak	32	145		Kapak	48	265
	Firkateyn	24	100		Firkateyn	48	200
	Korvet	24	075		Korvet	32	175
	Brik	24	050		Brik	32	150
Kızak-ı gürgen	Üç anbarlı	250	3500	Felek gürgen	Üç anbarlı	56	200
	Kapak	250	3200		Kapak	56	150
	Firkateyn	200	2700		Firkateyn	48	110
	Korvet	200	1700		Korvet	48	085
	Brik	150	1000		Brik	48	050
Yalı kütüğü	Üç anbarlı	64	550	Para için çifte döşek	Üç anbarlı	64	560
	Kapak	64	545		Kapak	64	500
	Firkateyn	48	510		Firkateyn	48	450
	Korvet	48	450		Korvet	48	300
	Brik	40	350		Brik	40	275
Deste-i moralık	Üç anbarlı	48	240	Ser gündek	Üç anbarlı	48	140
	Kapak	48	240		Kapak	40	130
	Firkateyn	40	200		Firkateyn	32	120
	Korvet	40	160		Korvet	24	110
	Brik	32	100		Brik	20	095
Kozhalık-ı karaağaç	Üç anbarlı	32	160				
	Kapak	32	155				
	Firkateyn	28	150				
	Korvet	28	120				
	Brik	16	100				
Mil için omurga		48	1500	Çifte mil için omurga		64	1000
Babalar için omurga		64	1000	Tavl için pıraçol meşe		40	215
Kemerelik meşe		56	340	Deril çifte		40	285

Tablo 10'a göre yapılmakta olan gemiler için en çok talep edilen kereste çeşidi üç anbarlı ve kapak için 250 adet, firkateyn ve korvet için 200 adet ve brik için de 150 adetle kızak-ı gürgen olmuştur. Bu keresteyi bodoslama-i kıç ve dümen-i kebir keresteleri takip etmiştir. Diğer kerestelerden ise birbirine yakın oranda talep edilmiştir.

Ereğli tersanesinde inşa edilen bir kalyon için Zerzene kazasından 62 adet, Gicenos kazasından 74 adet, Amasra kazasından 103 adet ve Bartın kazasından 8 adet olmak üzere toplam da 247 adet felenk gönderildi (BOA. MŞH.ŞSC.d.7478: 53b).

İsmail Ağa tarafından inşa edilen bir kalyon için Yenice, Tefen, Perşembe ve Çarşamba kazalarından kesilerek Filyos iskelesine 183 adeti tahtalık sagır çam, 4'ü kemerelik-i çam, 8'i koğuş çam, 5'i iskarma ve 2'si pıraçol olmak üzere toplam 202 adet kereste nakledildi (BOA. MŞH.ŞSC.d.7478: 54a). Bu 202 adet çeşitli kerestenin Filyos iskelesine nakledilmesi ve oradan da gemi ile Ereğli'ye nakledilmesi masrafları toplam 328.204 kuruş tuttu (BOA. MŞH.ŞSC.d.7478: 55b). 1840 yılında yapılan kalyon için gerekli olan kerestenin adet, miktar ve değeri kazalara göre dağılımı aşağıdaki tablo 11'de verilmiştir (BOA.MŞH.ŞSC.d.7479: 52b).

**Tablo 11:** 1840 yılında inşa edilecek kalyon için gerekli kereste miktarının kazalara dağılımı

Kaza	Miktar	Kuruş/pare	Kaza	Miktar	Kuruş/pare
Borlu	277	43.131 / 29	Eflani	128	20.488 / 01
Kızılbel	52	9.040 / 26	Viranşehir	131	22.095 / 17
Şehabeddin	49	8.501 / 27	Ova	52	8.661
<b>Toplam</b>				<b>689 adet 111.918 kuruş 21 pare</b>	

Tablo 11'e göre sancağa bağlı 19 kazadan sadece 6 kazaya kereste tahsisi yapılmıştır. Burada da en çok hissesi olan Borlu ön plândadır.

6 Ocak 1842 tarihinde İsmail Ağa tarafından inşa edilmekte olan kalyon çalışanlarına verilmek üzere hazineinden 100 bin kuruş İsmail Ağa'ya gönderildi (Karacakaya vd., 2013b: 62). İsmail Ağa tarafından inşa edilen bu kalyonun adı Necm-i Şevket idi (BOA. C.BH. 51/2406).

1816 ile 1842 yılları arasında Ereğli tersanesinde çeşitli tarihlerde, özellikle Ereğli Âyanı İsmail Ağa tarafından yapılmış üstlenilen üç anbarlı kalyon, firkateyn, kapak, korvet ve brik gibi donanma gemileri inşa edilmiştir. Bu gemi kerestelerinin yarıya yakını Viranşehir sancağı kazalarından tedarik edilmiştir. Sancak kazalarından sadece donanma için değil ticaret gemileri için de kereste tedarik edilmiştir. 19 kazanın bir kısmından kerestenin kendisi tedarik edilirken, bir kısmından da kereste bedeli alınmıştır. Bu durum sabit olmamış, örneğin bir dönem Yörük ve Kurukavak gibi kazalar kerestenin kendisini temin ederken başka bir dönem bedelini ödemekle yükümlü tutulmuşlardır. Kerestenin adet başına belirlenen fiyatı 1835 yılına kadar ortalama 300 kuruş iken bu tarihten itibaren birim fiyatı 230 kuruş civarında olmuştur. Bu düşüşün sebebi tespit edilememiştir.

## 2. Bartın ve Amasra'da İnşa Edilen Gemiler İçin Kereste Temini

19. yüzyılın ilk yarısında Batı Karadeniz sahilinde bulunan tersanelerden en çok Ereğli'de gemi inşa edilmekteydi. Ereğli'yi ise Bartın ve Amasra tersaneleri takip etmiştir. Bartın tersanesinde yapılan gemi için kereste talebine dair ilk kayıt 1823 tarihlidir (Karacakaya vd., 2013a: 268-269). Buna



göre Bartın tersanesinde<sup>25</sup> 1823 yılında Bartın Âyanı Çalıkzâde Hasan tarafından bir adet firkateynin yapımı üstlenilmiştir. 38,5 zira (29 m) uzunluğundaki bu firkateyn için 1.978 adet kereste gerekli olmuş ve bu kereste de Bolu ve Viranşehir sancak kazalarından tedarik edilmiştir (Karacakaya vd., 2013a: 275).

Donanmadaki gemilerin yeterli olmaması sebebiyle 1826 yılında sayılarının çoğaltılması yoluna gidilmiştir. Vezir Hüsrev Mehmed Paşa tarafından bu amaçla üç adet 38 zira uzunluğunda korvet inşası kararlaştırılmış; bu üç korvetten birisinin Bartın'da Çalıkzâde Hasan tarafından yapılmaya başlanmıştır. Bu korvetler için gerekli olacak kerestenin Mahzen-i Çub'dan belirlenen deftere göre Viranşehir ve Bolu sancaklarından temin edilmesi yoluna gidildi. Bunun için gerekli olacak 2.045 adet kerestenin yeterli olacağı hesaplanmış ve bu miktarın bu sancakların kazaların durumlarına göre dağıtılması ve kerestenin Bartın tersanesine taşınması istenmiştir (BOA. MŞH.ŞSC.d.7471: 3b).

1830 yılı sonlarında Amasra tersanesinde Çalıkzâde Hasan Ağa tarafından yaptırılan firkateynin<sup>26</sup> tamamlanabilmesi için 4.547 adet keresteye daha ihtiyacı olduğu Tersâne-i Âmire'ye bildirince Tersâne-i Âmire'de ihtiyaç duyulan kerestenin 1.910 adetinin Viranşehir sancağından karşılanmasını istemiştir.<sup>27</sup> Buna göre Viranşehir kazalarına hisse edilen kereste miktarı tablo 12'deki gibidir (Soytürk, 2013: 152-154).

**Tablo 12:** 1830 yılında Hasan Ağa'nın inşa ettirdiği firkateyn için gerekli kereste miktarının kazalara dağılımı

Kaza	Adet/Kuruş	Kaza	Adet/Kuruş	Kaza	Adet/Kuruş
Viranşehir	158/1.074,5	Ereğli	244	Giçenos	54
Aktaş	36/2.448	Çarşamba	87	Ulus	106
Yörük	41/2.788	Zerzene	36	Yenice	65
Ova	63/4.284	Kurukavak	15/1.020	Bartın	148
Borlu	336/22.848	Şehabeddin	60/4.080	Perşembe	98
Amasra	126	Eflani	160/10.880		
Tefen	8	Kızılbel	63/4.284		
<b>Genel Toplam</b>		<b>1.904 adet, 6 adet kızak nakli ile birlikte genel toplamda 1.910 adet</b>			

Tablo 12'e göre 1.910 adet kerestenin 336 adetle en çoğu Borlu kazasından tedarik edilmiştir. Borlu'yu 224 adetle Ereğli kazası takip ederken Tefen kazası 8 adetle en az kereste tedarik eden kaza olmuştur. Ancak bölge halkı<sup>28</sup> yollarında öküz ve araba işlemediğinden ve bu keresteleri taşıyabilecekleri öküzlerinin olmamasından dolayı eskiden beri kerestenin bedelini verdiklerini ifade ederek, 65'şer kuruştan 932 adet kereste bedeli olan 60.580 kuruş ve altı adet kızak bedeli olan 5.000 kuruşu Çalıkzâde Hasan Ağa'ya teslim ettiklerini söylemişlerdi. Yine bu miktarın vergilerinden düşülmesi talebini de ifadelerine eklemişlerdi (Soytürk, 2013: 156).

<sup>25</sup> 16 Temmuz 1824 tarihinde kerestenin naklinde gecikmeler yaşanınca Viranşehir mütesellimi uyarılarak kerestenin hızlı bir şekilde Bartın İskelesi'ne ulaştırılması istenmiştir (Karacakaya, 2013 (a): 313-314).

<sup>26</sup> Yapılan bu gemi Mirat-ı Zafer firkateynidir. 37,5 m uzunluğundadır. Bu geminin ilk olarak Bartın'da yapılması planlanmış ancak Bartın limanında fazla su bulunmaması sebebiyle Amasra'da inşa edilmeye başlanmıştır. Geminin inşasını Mühendis Osman Efendi ile Mimar Hasan Halife gerçekleştirmiştir (Düzcü, 2017: 69).

<sup>27</sup> Geri kalan 2.637 adet kereste Bolu sancağından talep edilmiştir.

<sup>28</sup> 932 adet hisse düşen Viranşehir, Kurukavak, Şehabeddin, Aktaş, Yörük, Eflani, Ova, Kızılbel ve Borlu kazalarıdır.

Bartın Âyanı Çalıkzâde Hasan Ağa'nın gemi inşa işini uzattığı gerekçesiyle görevden alınması üzerine yerine âyan olarak İbiş Ağa atandı.<sup>29</sup> İbiş Ağa, yaptırılması planlanan 49 zirâ (37 metre) uzunluğunda bu firkateynin inşası için gerekli olacak 4.664 adet kerestenin Bartın İskelesi'nde hazır olmasını Tersâne-i Âmire'den istemişti (Soytürk, 2013: 191-196). Bunun üzerine Tersâne-i Âmire tarafından, gerekli olan kerestenin yanında 190 adet praçol-ı kebir ve palavra kerestelerinden de imal edilmesi ve bunun da Bolu sancağından tedarik edilmesi kararı alındı. Toplamda 4.854 adet kerestenin 2.039 adedi Viranşehir sancağı hissesine düşerken geri kalan 2.815 adedi ise Bolu sancağına düşmüştü. Viranşehir sancağı kazalarına düşen kereste miktarı (Soytürk, 2013: 196-206) ile bu kerestenin eskiden beri bedellerini ödeyen kazaların bedel karşılıkları (Soytürk, 2013: 294) tablo 13'te verilmiştir:

**Tablo 13:** İbiş Ağa tarafından talep edilen kerestenin miktar, adet ve kazalara dağılımı

Kaza	Adet/Kuruş	Kaza	Adet/Kuruş	Kaza	Adet/Kuruş
Ereğli	252	Çarşamba	91	Perşembe	101
Ova	69/4.743,5 k.	Yörük	46/3.162,5 k	Amasra	130
Tefen	11	Yenice	68	Zerzene	38
Şehabeddin	64/4.400 k.	Borlu	367/25.162,5 k	Kızılbel	69/4.743,5 k.
Bartın	153	Viranşehir	127/11.825 k.	Ulus	116
Giçenos	56	Eflani	173/11.893,5 k	Kurukavak	17/1.168,5 k.
Aktaş	42/2.887,5 k.	-	-	-	-
<b>Genel Toplam</b>		<b>2.033 adet kereste 6 adet kızak gürgen ile 2.039/69.987,5 kuruş</b>			

İbiş Ağa tarafından talep edilen bu 2.033 adet keresteyi kazalardan bir kısmı vergilerine karşılık olarak, bazı kazalar da bedeli karşılığında tedarik etmiştir. Borlu ve Ereğli kazaları en çok kereste temin edilecek yer olurken, Tefen ve Kurukavak kazaları da en az kereste tedarik edecek yer olmuştur. Talep edilen bu kerestenin, özellikle firkateynin kızakları için gerekli olan kerestenin, gecikmesi üzerine 2 Kasım 1832 tarihinde Viranşehir âyanı uyarılarak işin hızlandırılması talep edilmiştir (Soytürk, 2013: 366).

Amasra sahasında İsmail Ağa tarafından yaptırılan bir kalyon için altı adet kazık bedeli olan 12.500 kuruş, her haneye 11 kuruş 23'er para olacak şekilde kaza hanelerine<sup>30</sup> dağıtılmıştır. Toplamda 1.200 hane tahsildâriye 1.000 kuruş, harc-ı imza 337,5 kuruş, kâtibe 20 kuruş, hıdâmiye 20 kuruş, kaydiye 4 kuruş ve mahzariye 6 kuruş olan masrafları ile birlikte toplam 13.887,5 kuruş bedel ödenmiş; yine bu bedelin 2.713 kuruş 34 parası Borlu kazası haneleri tarafından karşılanmıştır (BOA. MŞH.ŞSC.d. 7474: 59b-60a).

Bartın ve Amasra tersanelerinde Ereğli tersanesindeki kadar yoğun gemi inşası gerçekleşmemiştir. Bu tersanelerde firkateyn ve korvet gibi donanma gemileri inşa edilmiştir. Bu gemilerin keresteleri de Viranşehir sancağı kazalarından tedarik edilmiştir. Kazaların bir kısmı kerestenin kendisini

<sup>29</sup> İbiş Ağa halka baskı yaptığı gerekçesiyle bir süre sonra azledilerek yerine gemi inşasından anlayan Çavuşoğlu vazifelendirilmiştir (Düzcü, 2017: 80).

<sup>30</sup> Kazaların hane dağılımları şu şekildedir: Viranşehir 102,5, Kızılbel 41, Aktaş 23, Şehabeddin 38, Yörük 27, Borlu 218, Eflani 100, Ova 41, Ulus 67, Amasra 78, Bartın 91, Giçenos 33,5, Zerzene 22,5, Tefen 5,5, Perşembe 60, Çarşamba 52, Bendereği 150, Yenice 39,5, Kurukavak 9,5 hanedir.

değeri karşılığı sağlarken, bir kısmı da vergileri karşılığı kereste temin etmiştir.

**3. Akçaşehir’de İnşa Edilen Gemiler İçin Kereste Temini**  
Akçaşehir tersanesi bölgeye Bartın, Amasra ve Ereğli tersanelerinden daha uzak bir konumdaydı. Ancak Viranşehir sancağı, bu tersanede yapılan donanma gemileri için de kereste temin merkezlerinden birisi olmuştur.

Akçaşehir tersanesinde 1823 yılında Âyan Ahmed tarafından yaptırılan 38,5 zira (29 m) uzunluğunda bir korvet<sup>31</sup> için 1.978 adet kereste ihtiyacı olmuş ve bu kereste Bolu ve Viranşehir sancak kazalarından tedarik edilmiştir (Karacakaya vd., 2013a: 270-271). 1827 yılında Akçaşehir âyanı tarafından yaptırılan 40 arşın, 32,5 adım uzunluğunda bir korvet inşası için gerekli olan 2.535 adet kerestenin Bolu ve Viranşehir sancakları kazalarından temin edilerek Akçaşehir tersanesine nakledilmesi istenmiştir (BOA.MŞH.ŞSC.d.7471: 39b).

1830 yılında Akçaşehir Âyanı Mehmet Ali Ağa’nın 1831 senesi baharında yaptırmayı planladığı 49 ziralık (36 metre) firkateyn için gerekli olan 4.764 adet çeşitli kerestenin Bolu ve Viranşehir sancaklarından temin edilmesi istendi. Viranşehir sancağı hissesine ise 2.001 adet çeşitli kereste düştü (Soytürk, 2013: 175). Bu miktardan 6 adet kızak çıkarılarak kalan 1.995 adet kereste Viranşehir kazalarına taksim edildi; buna göre dağılım kereste defterine aşağıdaki tabloda olduğu gibi yer alırken (Soytürk, 2013: 177-186) daha sonra talep edilen miktara zam yapılarak 2.072 adet keresteye çıkarıldı. Zamlı birlikte değişen miktarlar aşağıdaki tabloda zamdan öncesi ve sonrası olarak aşağıda tablo 14’te verilmiştir (Soytürk, 2013: 239-250):

**Tablo 14:** 1830 yılında Âyan Mehmet Ali Ağa’nın inşa ettireceği firkateyn için gerekli kereste miktarın ve kazalara dağılımı

Kaza	Adet	Kaza	Adet	Kaza	Adet
Ereğli	247/256	Çarşamba	88/91	Perşembe	99/103
Ova	68/71	Yörük	28/47	Tefen	45/11
Yenice	65/68	Zerzene	37/39	Borlu	361/374
Bartın	151/157	Viranşehir	169/175	Kızılbil	68/71
Amasra	128/133	Ulus	114/118	Giçenos	55/57
Eflani	175/176	Şehabeddin	63/65	Aktaş	41/43
Kurukavak	16/17	Kozciğaz	-/17	-	-
<b>Genel Toplam</b>	1.995 adet kereste zamlı birlikte 2.072 adete çıkarken 6 adet de kızak bedel eklenmiştir.				

Daha sonra eklenen zamlı birlikte birçok kazanın kereste adeti artmış olsa da rakamlar birbirine oldukça yakındır. Sadece Yörük kazasında bir öncekine göre iki katına yakın bir artış söz konusu olmuştur. Ancak öncekinden farklı olarak Tefen kazasının kereste miktarı 45’ten 11’e indirilmiş ve Kozciğaz kazası da diğer kazalara sonradan ilave edilmiştir.

Viranşehir sancağına gönderilen 12 Mayıs 1834 tarihli fermana göre, Vezir Mehmed Tahir Paşa’nın isteği üzerine Tersâne-i Âmire’de inşa edilecek gemilerin ihtiyacı olan kerestenin nakliye edilmesinde kullanılacak geminin inşası işi Akçaşehir âyanı Hacı Mehmet tarafından üstlenilecekti. İnşa edilecek 31 zirâ’lık (24 m) geminin ihtiyacı olan kerestenin ise civarda bulunan Düzce, Üskübi, Alablı ve Akçaşehir kazalarından tedarik edilmesi emredildi (Soytürk, 2013: 488).

<sup>31</sup> Mimar Küçük Ahmet ve Hasan Kalfa tarafından 1823-1826 yılları arasında inşa edilen bu korvetin ismi Nuvid korvetiydi (Düzcü, 2017: 85).

Ancak bu kazaların ahalisi bu işin üstesinden gelemeyeceklerini belirtince Bolu ve Viranşehir sancaklarından bu kerestenin temin edilmesine karar verildi (Soytürk, 2013: 488-489). Bunun üzerine Bolu mahkemesi tarafından yazılan 3 Haziran 1834 tarihli pusulada toplamda her iki sancağa düşen kereste adedinin 1.039 olduğu, bunun da 437 adedinin Viranşehir sancağı hissesine düştüğü, Bolu mütesellimi Ahmed Ağa’dan alınan bilgiler dayanılarak ifade edilmektedir. Buna göre Viranşehir sancağı hissesi düşen kerestenin dağılımı tablo 15’te şu şekilde olmuştur (Soytürk, 2013: 491):

**Tablo 15:** 1834 yılında Tersâne-i Âmire’de inşa edilecek gemiler için gerekli kereste miktar ve özellikleri

Kerestenin cinsi	Kerestenin özellikleri	Sayısı
Omurga Meşe	1000 kıyye, uzunluk 32 adım, kalınlık 11 kavs, yassılığı 13 kavs	4
Astar omurga meşe	250 kıyye, uzunluk 32 adım, kalınlık 10 kavs, yassılığı 13 kavs	1
Bodoslama-i ser	250 kıyye, kalınlık 11 kavs, yassılığı 13 pus	2
Astar bodoslama-i ser	250 kıyye, kalınlık 11 kavs	1
Bodoslama-i kıç	600 kıyye, uzunluk 15 adım, kalınlık 17 kavs, aşağı başı 17 kavs, yukarı başı 13 kavs	1
Çatal karca?	50 kıyye, kalınlık 9 kavs	1
Astar bodoslama-i kıç	250 kıyye, uzunluk 15 adım, yassılığı 13 kavs	1
Tırhandıl	1000 kıyye, uzunluk 22 adım, kalınlık 13 kavs	1
Çifte döşek	200 kıyye, uzunluk 18 adım, kalınlık 9 kavs, yassılığı 14 kavs	10
Döşek başı	70 kıyye, uzunluk 11 adım, kalınlık 8 kavs, yassılığı 14 kavs	29
Kapak döşek	70 kıyye, bu dahi	29
Iskarmoz	150 kıyye, bu dahi	29
Bir deltalı	80 kıyye, bu dahi	29
Çatal bükme	200 kıyye, uzunluk 13 adım, kalınlık 9 kavs, yassılığı 14 pus	7
Ser-çapa	180 kıyye, uzunluk 15 adım, kalınlık 8 kavs, yassılığı 14 pus	25
Eğri tahta	120 kıyye, uzunluk 15 adım, kalınlık 8 kavs, yassılığı 13 kavs	21
Süttün karça	280 kıyye, uzunluk 18 adım kalınlık 12 kavs	1
Kemerelik çam	160 kıyye, uzunluk 31 adım kalınlık 10 kavs	13
Koğuş çam	1000 kıyye, uzunluk 32 adım, kalınlık 10 kavs	42
Koğuş meşe	280 kıyye, bu dahi	55
Yalı kütüğü	280 kıyye, uzunluk adım, kalınlık kavs	4
Praçol palavara	40 kıyye, kalınlık 9 kavs	42
Irgad-ı kebir karaağaç	240 kıyye, uzunluk 13 adım, kalınlık 12 kavs	1
Yeke dümen karaağaç	200 kıyye, uzunluk 13 adım, kalınlık 8 kavs	1
Kızaklık gürgen	700 kıyye, uzunluk 31 adım, kalınlık 10 kavs	3
Felenk gürgen	80 kıyye, uzunluk 26 adım, kalınlık 11 kavs	84
<b>Toplam</b>		<b>437</b>

Yukarıdaki tablo 15’te verilen 437 adet kerestenin ise Viranşehir sancağı kazalarına dağılımı ve bedelleri<sup>32</sup> tablo 16’da verilmiştir (Soytürk, 2013: 492-499).

<sup>32</sup> Dokuz kazanın kereste bedelleri verilmiştir. Kerestenin her biri 75’şer kuruştan toplam 16.950 kuruş yaparken buna 1.000 kuruş tahsildâriye ücreti, 4.480,75 kuruş harc-ı imza, 40 kuruş kâtip ücreti, 40 kuruş hidâmiye ücreti, 10 kuruş kaydiye ve 10 kuruş mahzariye bedeli üzere toplam 18.498,75 kuruş bedel tahsil edilmiştir (Soytürk, 2013: 512-513).

**Tablo 16:** 1834 yılında Tersane-i Âmire’de inşa edilecek gemiler için gerekli kerestenin kazalara düşen hisseleri

Kaza	Hane	Adedi	Bedeli	Kaza	Hane	Adedi	Bedeli
Ereğli	150	54		Bartın	91	33	
Amasra	78	29		Çarşamba	53	20	
Perşembe	60	22		Zerzene	22,5	8	
Yenice	39,5	14		Tefen	5,5	2	
Gicenos	33,5	12		Ulus	69	25	2.011 kuruş 14 para
Eflani	103	37	3.002 kuruş 18 para	Ova	41	14	
Yörük	27	10	787 kuruş 2 para	Aktaş	24,5	8	714 kuruş 7 para
Kızılbel	41	14	1.198 kuruş 6 para	Şehâbeddin	38	14	1.107 kuruş 28 para
Viranşehir	102,5	36	2.987 kuruş 35 para	Kurukavak	9,5	3	276 kuruş 37 para
Borlu	220 <sup>33</sup>	79	6.413 kuruş				

Kazaların hissesine düşen kereste sayısı toplam 434<sup>34</sup> iken hane sayısı toplamı da 1.208,5’tir. Her üç haneye yaklaşık bir adet kereste düşmektedir. Hane olarak 220 hane ile en fazla Borlu kazası gelirken bunu 150 hane ile Ereğli, 103 hane ile Eflani ve 102,5 hane ile Viranşehir kazaları takip etmiştir. En az hisseye sahip kaza ile 5,5 hane ile Tefen kazası olmuştur.

#### 4. Diğer Yerlerde İnşa Edilen Gemiler İçin Kereste Temini

Viranşehir sadece Ereğli, Bartın, Amasra ve Akçaşehir tersanelerinde inşa edilen gemiler için kereste temin edilen bir merkez değildi; devletin gemi inşa ettiği diğer tersanelerde özellikle Tersane-i Âmire’de inşa edilen gemiler için kereste temin merkezi olarak da vazifesini ifa ediyordu. 1821 yılı sonrası devlet için oldukça hassas bir zaman dilimi anlamına geliyordu. Çünkü Rum isyanı ile birlikte Osmanlı’nın keresteye olan ihtiyacı her zamankinden daha fazla olduğu yıllardı. Aynı zamanda kaçak kereste kesiminin artmış durumdaydı.

1823 tarihli bir fermanla Osmanlı coğrafyasında yapılan ticaret gemilerinin yabancı tüccara satılmasının yasak olduğu halde paraya tamah ederek bu yasağa riayet etmeyenler olduğundan bahsedilerek ehl-i İslam tüccar gemilerinin azaldığı vurgulanmıştı. Gemi yapımında kullanılan kerestenin bile uzak yerlere nakledilmesi ve satılması yasak iken gemilerin yabancı tüccarlara satılmasının kesinlikle yasak olduğu ve bu yasağa uymayanların ve bunu bildirmeyenlerin şiddetli bir şekilde cezalandırılacakları yönünde uyarılmışlardı (Karacakaya vd., 2013a: 238-239).

1834 senesinde Tersane-i Âmire’de yapılan gemiler için gerekli olacak kerestenin bir kısmı Viranşehir kazalarından

istendi. Buna göre üç anbarlı bir gemi için Yenice kazasından talep edilen kereste aşağıdaki tablo 17’de şu şekilde olmuştur (BOA. MŞH.ŞSC.d. 7479: 48b-49a):

**Tablo 17:** 1834 yılında Tersane-i Âmire’de inşa edilecek üç anbarlı bir gemi için Yenice Kazasından temin edilecek kereste çeşitleri, adet ve değerleri

Kereste	Adet/Kuruş	Kereste	Adet/Kuruş	Kereste	Adet/Kuruş
Omurga meşe	1 / 300	Yalı kütüğü	1 / 300	Tirhandil-i meşe	1 / 300
Lata-i kebir meşe	1 / 280	Koğuş meşe	1 / 195	Koğuş meşe çam	1 / 150
Para bodoslama a-i ser	1 / 220	Bodoslama-i ser ceke	1 / 220	Eğri tahta	1 / 155
Astar-ı bodoslama	1 / 220	Eygü-i meşe	1 / 155	İki voltalı	1 / 155
Bir voltalı	1 / 155	Döşek-i baş	1 / 155	Kapak-ı döşek	1 / 155
Yarım döşek	1 / 155	Iskarmoz	1 / 155	Keremelik-i çam	1 / 215
Lata-i kebir çam	1 / 200	Çifte döşek	1 / 290	Praçol-ı kebir	1 / 100
Praçol-ı palavra	1 / 90	Praçol-ı akreb	1 / 150	Çatal bükme	1 / 165
Ser caba	1 / 155	Kanad meşe	1 / 155	Kapak-ı kanad	1 / 155
Çatal-ı fırka	1 / 165	Sütün hırca	1 / 195	<b>Toplam</b>	<b>29 / 5460</b>

Aynı şekilde Bartın kazasından 28 adet kereste talep edildi (BOA.MŞH. ŞSC.d.7479: 49b). Yenice, Zerzene ve Tefen kazalarından 9’ar adet kereste,<sup>35</sup> Yenice nehrine nakledildi. Çarşamba, Perşembe, Gölpazarı ve Zerzene kazalarından kesilerek Filyos ve Bartın iskelelerine nakledilen kereste<sup>36</sup> ise 4’er adetti. Zerzene, Ulus, Ova, Gicenos, Bartın ve Amasra kaza ahalisi Ulubel, Gicenos ve Amasra dağlarından kestikleri 14’er keresteyi<sup>37</sup> Bartın ırmağı iskelesine nakletmişlerdi. Kazaların temin ettiği toplam kereste sayısı 184’tü. Bu işlerin takibini ise Viranşehir sancağı meclis azası Bulaklı Mehmed Ağa ile Kızılbel müdürü Hacı Ali Ağa ve kazaların müdür ve naipleri yaptı.

1835 yılında Amerika’dan satın alınan bir firkateynin noksan olan kerestelerinin tamamlanabilmesi için Viranşehir ve Kastamonu sancaklarından talep edilen 1.947 adet kerestenin kesilerek İstanbul’a gönderilmesi istenmiştir. Ancak Kastamonu ve Viranşehir mütesellimleri, bölgede yapılmakta olan gemiler için kereste temin edildiğini, bu miktarda bir kerestenin bu şartlarda temin edilmesinin zor olacağını Tersane-i Âmire’ye bildirdi. Yapılan araştırmalarda bölgede yapılan gemiler için gerekli kerestenin, istenilen miktarın tedarik edilmesine mâni bir durum olmadığı anlaşılması üzerine Sultan Abdülmecid, Kapudan-ı Derya Mehmed Tahir Paşa’dan 1.947 adet kerestenin acil olarak kesilerek İstanbul’a gönderilmesini isteyen bir ferman (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 44-45) yayınladı (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 033; BOA. MŞH. ŞCS.d. 07474: 06-07).

<sup>33</sup> Borlu kazasından 150 hanenin hissesine düşen kerestenin bedeli olan 75’er kuruş karşılığı olarak her bir haneye 46’şar kuruş düşmüştür. Toplamda Borlu kazasına 6.413 kuruş kereste bedeli, 250 kuruş tahsilâtı, 166,5 kuruş harc-ı imza, 30 kuruş kâtip ücreti, 25 kuruş hidâmiye ücreti, 10 kuruş kaydiye ve 5 kuruş mahzariye bedeli olmak üzere toplam 6.899,5 kuruş vergilerinden tevzi edilmiştir. (Soytürk,2013: 514-516).

<sup>34</sup> Belgede ifade edilen toplam kereste sayısı 437 iken kaza dağılımları toplamında sayı 434 olarak çıkmaktadır. Burada eksiklik ya kâtip tarafından ya da yazar tarafından yapılmış olabilir. Örneğin Viranşehir kazasına düşen kereste sayısı toplamda 36 olarak verilmişse de verileri topladığımızda 35 rakamı elde edilmektedir.

<sup>35</sup> İstenilen keresteler omur ve yalı kütüğü, lata-i kebir, koğuş-ı meşe, koğuş-ı çam, para bodoslama-i ser, eğri takımı, kemerelik-i çam lata-i çam ile çifte döşektir (BOA.MŞH. ŞSC.d.7479: 50a).

<sup>36</sup> Praçol-ı kebir, praçol-ı palavra, praçol-ı akreb ve çatal bükme (BOA.MŞH.ŞSC.d.7479: 50a).

<sup>37</sup> Yalı kütüğü ve omurga, lata-i kebir, koğuş meşe, koğuş çam, ceke ve paralık bodoslama, eğri takımı, kemerelik çam, lata-i çam, çifte döşek, praçol-ı kebir, praçol-ı palavra, praçol-ı akreb, çatal bükme ve kıç bodoslama (BOA.MŞH. ŞSC.d.7479: 51b).

Amerika'dan satın alınan firkateyn için gerekli olan kerestenin Kastamonu'ya düşen payı 5 hisse iken Viranşehir sancağına düşen hissesinin miktarı 2'ydı. Bu iki hissenin karşılığı ise 550 adet kereste olmuştur (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 034). İstenilen bu miktar kerestenin özellikleri ve ölçüleri ile kazalara dağılımı tablo 18'deki gibidir (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 034-035).

**Tablo 18:** Amerika'dan satın alınan firkateyn için gerekli olan kerestenin miktar ve kazalara düşen hisseleri

Cinsi	Adet	Ölçüsü	
Omurga meşe	18	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus	
Koğuş meşe	113	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus	
Koğuş Meşe	94	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 12 pus	
Praçol	285	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus	
Karaağaç	22	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus	
Dişbudak	18	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 18 pus	
<b>Kaza</b>	<b>Cinsi</b>	<b>Adet</b>	
Borlu	Omurga meşe	01	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	17	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 18 pus
	Koğuş meşe	10	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 12 pus
	Praçol	68	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>96</b>	
Ereğli	Omurga meşe	02	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	27	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Koğuş meşe	10	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 12 pus
	Karaağaç	05	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Praçol	23	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
<b>Toplam</b>	<b>68</b>		
Bartın	Omurga meşe	02	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	16	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Koğuş meşe	10	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 12 pus
	Karaağaç	05	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Dişbudak	05	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 18 pus
	Praçol	04	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>42</b>	
Amasra	Omurga meşe	02	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	14	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Koğuş meşe	10	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 12 pus
	Karaağaç	04	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Praçol	06	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>36</b>	
Perşembe	Omurga meşe	01	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	10	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Karaağaç	02	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Dişbudak	03	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 18 pus
	Praçol	12	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>28</b>	
Çarşamba	Omurga meşe	01	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	10	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Koğuş meşe	04	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 12 pus
	Praçol	09	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>24</b>	
Viranşehir	Omurga meşe	02	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	01	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Koğuş meşe	15	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 12 pus
	Karaağaç	02	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Dişbudak	02	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 18 pus
	Praçol	25	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>47</b>	
Eflani	Omurga meşe	02	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	14	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Dişbudak	02	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 18 pus
	Karaağaç	02	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Praçol	25	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
<b>Toplam</b>	<b>47</b>		
Kızılbil	Omurga meşe	01	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	06	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 12 pus
	Praçol	12	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus

			çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>19</b>	
Ova	Omurga meşe	01	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	06	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 12 pus
	Praçol	12	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>19</b>	
Şehabeddin	Koğuş meşe	01	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Praçol	18	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>19</b>	
Ulus	Omurga meşe	01	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	07	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 12 pus
	Dişbudak	06	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 18 pus
	Karaağaç	02	Uzunluk 20 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Praçol	15	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>31</b>	
Aktaş	Koğuş meşe	02	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Praçol	09	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>11</b>	
Yörük	Koğuş meşe	04	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Praçol	09	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>13</b>	
Gicenos	Koğuş meşe	04	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Praçol	11	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>15</b>	
Zerzene	Koğuş meşe	03	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Praçol	08	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>11</b>	
Tefen	Omurga meşe	01	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	01	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Praçol	01	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
<b>Toplam</b>	<b>3</b>		
Yenice	Omurga meşe	01	Uzunluk 50 adım, kalınlığı çarkuşe 20 pus
	Koğuş meşe	03	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 16 pus
	Praçol	15	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
<b>Toplam</b>	<b>19</b>		
Kozyaka	Koğuş meşe	02	Uzunluk 38 adım, kalınlığı çarkuşe 12 pus
	Praçol	03	Kemere gelecek dalı uzunluk 5 adım, aşağı tarafa gelecek dalı uzunluk 6 adım, kalınlığı çarkuşe 11 pus
	<b>Toplam</b>	<b>05</b>	
<b>Genel toplam</b>		<b>550</b>	

20 Temmuz 1835 tarihli bir buyruğuya göre İzmit tersanesinde yapılmakta olan gemilerin kereste ihtiyaçlarının bir kısmı Bolu'nun Düzce, Üskübi, Mudurnu ve Dodurga kazalarından temin edilecektir. Ereğli sahasında inşa edilmekte olan gemiler için gerekli olan kereste Bolu'nun 14 kazasından ve Viranşehir'in<sup>38</sup> 18 kazasından olmak üzere toplam 32 kazadan karşılanacaktır. Ancak Bolu'nun 4 kazasından temin edilen kereste İzmit tersanesine yetmediğinden Bolu'nun diğer kazaları ile Viranşehir kazalarından da İzmit tersanesi için kereste temin edilmesi gerektiği beyan edilmiştir (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 36). Viranşehir kazalarından tedarik edilmesi istenen 33 adet kerestenin hızlı bir şekilde ve ölçülerine uygun olarak Tersâne-i Âmire'ye gönderilmesi 19 Ağustos 1835 tarihinde bir fermanla talep edilmişti. Talep edilen 33 adet kerestenin ölçüleri ise; kalınlığı 15 pus, kemere gelecek dalı 5,5 pus, aşağı gelecek dalı 7 pus olarak belirlenmişti (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 039).

<sup>38</sup> Viranşehir sancağından talep edilen toplam 98 adet kerestenin 50 tanesi İskarmoz için bir voltalı meşe, 29'u iki taraf kaplamalar için koğuş çam, 9'u lata-i kebir meşe, 10'u ise koğuş meşedir (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 036).

Donanma gemilerinden üç anbarlı bir kalyonun tamiri için gerekli olan 33 adet praçol-ı kebir kerestenin Dede Mustafa Efendi tarafından Viranşehir kazalarına dağıtım yapılmış ve dağıtım tablo 19'da şu şekilde olmuştur (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07473: 39-40):

**Tablo 19:** Üç anbarlı kalyon için Dede Mustafa Efendi tarafından kazalara yapılan dağılım

Kaza	Adet	Kaza	Adet	Kaza	Adet
Viranşehir	3	Kızılbel	1	Aktaş maa Kurukavak	1
Şehabeddin	2	Yörük maa Tefen	1	Borlu	5
Eflani	2	Ova	1	Ulus	1
Amasra	2	Bartın	3	Gicenos	1
Zerzene	1	Perşembe	2	Çarşamba	2
Ereğli	4	Yenice	1		
<b>Toplam</b>				<b>33 adet praçol-ı kebir kereste</b>	

1835 yılında Tersâne-i Âmir'e de yapılan cephane mahzenleri binası için gerekli olan 7.750 adet kirişlik meşe kereste daha öncesinden Rumeli'den istenmiş ancak bu kerestenin Anadolu'dan temin edilmesi üzerine Kastamonu, Viranşehir ve Bolu sancaklarından karşılanmasına karar verilmişti. 7.750 adet kerestenin 1.938 adeti Viranşehir hissesine<sup>39</sup> düşmüştü (BOA.MŞH.ŞCS.d.7474: 7b-8a.). Bu kirişlik meşe kerestesinin çap ve endazesine göre çürük ve sakat olmayacak şekilde Bartın iskelesine nakledilmesi istenir (BOA.MŞH.ŞCS.d.7474: 10a).

21 Mart 1836 tarihinde Tersâne-i Âmir'e de Amerikalı bir mimar tarafından yapılan bir fırkateynin tamamlanması için gerekli olan kereste Viranşehir kazalarından talep edilir. Buna göre talep edilen kerestelerin kazalara dağılımı aşağıdaki tablo 21'deki gibi olmuştur (BOA.MŞH.ŞCS.d.7474: 10b). Ayrıca Yenice kazasından 80 adet koğuş meşe ile Tefen kazasından 23 adet koğuş meşe ölçüleri<sup>40</sup> farklı olacak şekilde, tablo 20'de olduğu gibi talep edilmiştir.<sup>41</sup>

**Tablo 20:** 1836 yılında Tersane-i Âmir'e de inşa edilecek gemi için gerekli kerestenin kazalara düşen hisseleri

	Ereğli	Çarşamba	Perşembe	Zerzene	Gicenos	Ova	Ulus	Amasra	Bartın	Toplam
Pračol	37	15	15	10	11	11	14	22	24	159
Karaağaç	2	2	2	2	-	1	-	1	1	11
Dışbudak	1	1	1	1	2	1	-	1	1	9

2 Şubat 1837 tarihinde donanma gemileri için gerekli olacak 3.614 adet kerestenin<sup>42</sup> Kastamonu ve Viranşehir

<sup>39</sup> Kazaların dağılımı ise şu şekildedir: Perşembe 494 adet, Çarşamba 494 adet, Gicenos 350 adet, Ova 350 adet, Zerzene 250 adettir (BOA.MŞH.ŞCS.d.7474: 10a).

<sup>40</sup> Yenice kazası 40 koğuş meşe tülen 38 kadem, kalınlığı çarkuşe 16 pus iken diğer 40 koğuş meşenin ise tülen 38 kadem ile kalınlığı çarkuşe 12 pustur. Tefen kazası 16 koğuş meşe tülen 38 kadem, kalınlığı çarkuşe 16 pus iken diğer 7 koğuş meşenin ise tülen 38 kadem ile kalınlığı çarkuşe 12 pustur.

<sup>41</sup> Bu kerestenin Borlu hissesine düşen kısmının bedeli her haneye 105 kuruş gelecek şekilde Viranşehir sancağı mütesellimi Dede Mustafa Efendi tarafından tahsil edilmiştir. 141 haneye 14.835 kuruş düşerken bu bedele 250 kuruş tahsildiriye, 377 kuruş harc-ı imza ile 78 kuruş harc-ı hademe-i mahkeme ücretleri de eklenecek toplam ödedikleri bedel 15.540 kuruş olmuştur (BOA.MŞH.ŞCS.d.7474: 11-12).

<sup>42</sup> Çeşitli ölçülerde 51 adet omurga, 25 adet astar-ı omurga, 3 adet bodoslama, 7 adet astar-ı bodoslama-ı kış, 6 adet trhandil, 3 adet sal ..., 5 adet kanad meşe, 5 adet sav kadad, 8 adet para bodoslama, 31 adet bodoslama, 13 adet praçol-ı kış, 11 adet astar-ı bodoslama-ı ser, 92 adet döşek-i çifte, 112 adet yarım döşek, 192 adet eğri geve, 213 adet bir vortalı, 213 adet döşek başı, 273 adet kanad döşek, 273 adet istarmoz, 158 adet iki vortalı, 204 adet çatal bükme, 201 adet eğri tahta, 257 adet ser caba, 120 adet praçol-

sancakları tarafından temin edilmesi istenmiştir (BOA.MŞH.ŞCS.d.7474: 63a). Bu kereste 7 hisse edilerek; 5 hissesi Kastamonu'ya, 2 hissesi de Viranşehir sancağına verilmiştir. Viranşehir hissesine düşen kereste sayısı 1.118<sup>43</sup> adet olup (BOA.MŞH.ŞCS.d.7474: 63b) bu kerestenin adet ve değer olarak (BOA.MŞH.ŞCS.d.7474: 73b) 19 kazaya dağılımı ise tablo 21'de gösterilmiştir.

**Tablo 21:** 1837 yılında talep edilen 3.614 adet kerestenin Viranşehir hissesine düşen miktarı

Kaza	Adet/kuruş/pa re	Kaza	Adet/kuruş/pa re	Kaza	Adet/kuruş/pa re
Borlu	190 / 33.649 / 8	Kızılbel	37 / 6.331 / 16	Aktaş	16 / 3.551 / 8
Şehabeddin	37 / 5.867 / 8	Yörük	22 / 4.166 / 1	Viranşehir	98 / 15.862 / 39
Perşembe	56 / 1.383,5	Çarşamba	50 / 1.259 / 7	Yenice	36 / 927 / 10
Ereğli	154 / 3.521 / 10	Gicenos	31 / 783 / 36	Tefen	10 / 129 / 4
Zerzene	22 / 525 / 27	Amasra	76 / 1.831 / 2	Bartın	88 / 2.136 / 8
Ova	38 / 6.331 / 16	Kurukavak	8 / 1.466 / 31	Ulus	64 / 1.572 / 33
Eflani	95 / 15.440				
<b>Toplam</b>				<b>1.118 adet 106.736 kuruş 4 pare</b>	

Tabloya 21'e göre 3.614 adet kerestenin en çoğu Borlu ve Ereğli kazalarından tedarik edilirken, en az Kurukavak, Tefen ve Aktaş kazalarından tedarik edilmesi kararlaştırılmıştır.

1845 yılında Tersâne-i Âmir'e için Viranşehir kazalarından gönderilen kerestelerin türleri, miktar ve kuruş olarak değerleri tablo 22'de aşağıdaki gibi verilmiştir (BOA.MŞH.ŞCS.d.7480: 28a-35b).

**Tablo 22:** 1845 yılında Tersane-i Âmir'e de inşa edilecek gemiler için gerekli kerestenin kazalara düşen hisseleri

Kaza	Kereste türleri	Adet	Değeri
Yenice	Omurga meşe (30) <sup>44</sup> , lata-i kebir meşe (50), loğuş meşe (50), kemerelek çam (80), lata-i kebir çam (150), koğuş çam (240).	600	115.950
Amasra	Bodoslama-ı kış (1), çifte döşek (13), yalı kütüğü (8), bodoslama-ı caka (2), bodoslama-ı ser (8), praçol-ı kebir (30), praçol-ı akreb-i kış (1), lata-i kebir çam (30), eygü-i meşe (105), eğri tahta (100), ser caba (27).	325	54.000
Bartın	Bodoslama-ı kış (1), çifte döşek (16), yalı kütüğü (8), bodoslama-ı caka (2), bodoslama-ı ser (8), praçol-ı kebir (30), praçol-ı akreb-i kış (1), lata-i kebir meşe (30), koğuş meşe (50), koğuş çam (100), lata-i kebir çam (56), kapak-ı döşek (105), istarmoz (34), praçol-ı kebir (45).	450	81.250
Perşembe	Çatal bükme (33), bodoslama-ı kış (1), praçol-ı kebir (45), praçol-ı akreb-i kış (1), praçol-ı palavra (40), koğuş çam (100), bir vortalı (50), iki vortalı (55).	325	45.320
Çarşamba	Çatal bükme (32), bodoslama-ı kış (1), praçol-ı kebir (40), praçol-ı akreb-i kış (1), praçol-ı palavra (35), koğuş çam (38), iki vortalı (5), ser caba (123).	275	38.470
Gölpazarı	Çatal bükme (25), praçol-ı kebir (20), praçol-ı akreb-i kış (1), iskarmoz (69), bir vortalı (40), iki vortalı (45).	200	29.375
Tefen	Omurga meşe (8), yalı kütüğü (9), lata-i kebir meşe (20), koğuş meşe (25), kemerelek çam (20), lata-i kebir çam (50), koğuş çam (80), çatal-ı hurca (3), kanad meşe (4), kapak-ı kanad (4), iskarmoz (2).	225	43.920
Gicenos	Trhandil (3), çifte döşek (8), yalı kütüğü (8), bodoslama-ı ser caka (1), bodoslama-ı ser (6), praçol-ı akreb-i kış (1), lata-i kebir meşe (55), koğuş çam (43), yarım döşek (35), döşek başı (35).	275	55.650
Ulus	Çifte döşek (13), yalı kütüğü (8), bodoslama-ı ser caka (2), bodoslama-ı ser (6), praçol-ı kebir (25), praçol-ı akreb-i kış (1), lata-i kebir çam (30), koğuş çam (75), yarım döşek (60), döşek başı (70), bir vortalı (15), koğuş meşe (20).	325	65.210
Ova	Çifte döşek (5), yalı kütüğü (8), lata-i kebir çam (25), koğuş çam (187).	225	41.690
Zerzene	Çatal bükme (15), lata-i kebir meşe (28), koğuş çam (50), kemerelek çam (35), lata-i kebir çam (40), koğuş çam (107).	275	55.515
<b>Toplam</b>		<b>3.500</b>	<b>626.350</b>

ı kebir, 248 adet praçol-ı palavra, 200 adet lata-i kebir meşe, 69 adet sütün-ı kırca, 39 adet yalı kütüğü ve 482 adet koğuş meşe olmak üzere toplam 3.614 adet keresteditir (BOA. MŞH.ŞCS.d. 7474: 63).

<sup>43</sup> Bu sayı 7474 nolu sicilin 63b. sayfasında 1.238 adet kereste olarak geçmektedir.

<sup>44</sup> Parantez içinde verilen sayılar adet miktarını göstermektedir.

1846 tarihinde Peyk-i Zafer ve Memduhiye kalyonları için ve Nizâmiye ve Şerefesân fırkateynlerinin tamirleri için gerekli olan keresteler Mahzen-i Çüb'dan karşılanmış, geri kalan keresteler ile de Mesudiye ve Nusretiye kalyonlarının tamirleri düşünülmüştü. Ancak bundan sonra yeniden yapılacaklar ve tamire muhtaç gemiler için gerekli kereste azalmıştır. 17 Ekim 1846 tarihinde iki kalyon, iki fırkateyn, dört korvet inşası için gerekli kerestelerden 4.941 adet kereste Viranşehir sancağı kazalarından temin edilmesi kararı alınmış ve kerestenin en kısa zamanda ahaliye yük olmayacak şekilde, önceki ücretler üzerinden temin edilerek, ölçülere uygun bir şekilde İstanbul'a gönderilmesi talep edilmişti (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07481: 6b-7a). Bunun üzerine Viranşehir kazalarından gönderilen kerestenin tür, miktar ve değeri tablo 23'te şu şekilde gösterilmiştir (BOA. MŞH. ŞCS.d. 07481: 7a-18a).

**Tablo 23:** 1846 yılında Tersane-i Âmir'e de inşa edilecek gemiler için gerekli kerestenin kazalara düşen hisseleri

Kaza	Gemi	Adet/kuruş	Kaza	Gemi	Adet /kuruş
Bartın	İki kalyon	75 / 7.660	Amasra	İki kalyon	36 / 4.400
	İki fırkateyn	308 / 40.700		İki fırkateyn	241 / 31.310
	4 korvet	100 / 12.500		4 korvet	65 / 7.800
<b>Toplam</b>		<b>465 / 60.860</b>	<b>Toplam</b>		<b>342 / 43.510</b>
Perşembe	İki kalyon	317 / 57.060	Çarşamba	İki kalyon	47 / 5.565
	İki fırkateyn	227 / 35.175		İki fırkateyn	151 / 18.535
	4 korvet	136 / 14.570		4 korvet	71 / 8.760
<b>Toplam</b>		<b>680 / 106.815</b>	<b>Toplam</b>		<b>271 / 32.860</b>
Gölpazarı	İki kalyon	42 / 4.450	Ulus	İki kalyon	40 / 5.690
	İki fırkateyn	137 / 16.560		İki fırkateyn	216 / 29.860
	4 korvet	155 / 16.850		4 korvet	130 / 15.300
<b>Toplam</b>		<b>334 / 37.860</b>	<b>Toplam</b>		<b>386 / 50.850</b>
Zerzene	İki kalyon	132 / 24.315	Ova	İki kalyon	134 / 18.700
	İki fırkateyn	87 / 13.160		İki fırkateyn	-----
	4 korvet	120 / 14.000		4 korvet	-----
<b>Toplam</b>		<b>339 / 51.475</b>	<b>Toplam</b>		<b>134 / 18.700</b>
Gicenos	İki kalyon	133 / 24.030	Tefen	İki kalyon	280 / 49.095
	İki fırkateyn	117 / 17.610		İki fırkateyn	266 / 44.600
	4 korvet	62 / 7.700		4 korvet	115 / 17.050
<b>Toplam</b>		<b>312 / 49.340</b>	<b>Toplam</b>		<b>661 / 117.745</b>
Yenice	İki kalyon	471 / 82.375			
	İki fırkateyn	414 / 63.770			
	4 korvet	132 / 21.650			
<b>Toplam</b>		<b>1.017/167.795</b>	<b>Toplam</b>		
<b>Genel Toplam</b>			<b>4.941 adet kereste 737.810 kuruş</b>		

Ereğli, Bartın, Amasra ve Akçaşehir tersanelerinin dışında başta İstanbul'daki Tersâne-i Âmir'e olmak üzere İzmit tersanesi gibi birçok tersaneye Viranşehir sancağı kazalarından donanma gemileri için kereste gönderilmiştir. Bunun yanında Tersâne-i Âmir'e de Mahzen-i Çüb'a depolanmak üzere bölgeden, gemi yapımında kullanılması için birçok kereste çeşidi gönderilmiştir.

1850'den sonra da bölgeden kereste temin edilmeye devam edilmiştir. Viranşehir sancağına zaman zaman merkezden görevliler gönderilerek Tersâne-i Âmir'e için uygun kereste

olup olmadığı tahkik ettirilmiştir (BOA. A.DVN. 68/93; BOA. İ.MVL. 208/6708; BOA. MVL. 328/93). 1851 yılından itibaren bölgeden her sene Tersâne-i Âmir'e biner adet kerestenin kesilerek, Filyos çayı aracılığı ile Filyos İskelesi'ne getirilmesi kararlaştırılmıştır (BOA. A.MKT. MVL. 46/15).

## SONUÇ

19. yüzyılın ikinci yarısına kadar Osmanlı donanmasını oluşturan gemilerin ana inşa malzemesi kereste olduğundan devlet gemi inşasında keresteye yoğun bir ihtiyaç duymuştur. Devlet birçok noktadan kereste temin ederken genellikle tersanelere yakın bölgeler tercih edilmiştir. 19. yüzyıla kadar Kocaeli bölgesi hem İstanbul'a yakın olması hem de zengin ormanları nedeniyle öncelikli tercih bölgesi olmuştur. Ancak donanmanın gerek 1770 Çeşme gerekse 1827 Navarin baskınında neredeyse yok edilmesi yeni bir atılımı da beraberinde getirmiş; gemi yapımı için gerekli olan hammadde kaynaklarının bolluğu donanmanın kısa sürede yenilenmesine olanak sağlamıştır. Dolayısıyla bu süreç kereste tedarik yerlerinde artışa da sebep olmuştur. Bu artıştan en fazla etkilenen bölgelerden birisi de Viranşehir sancağı olmuştur. Bölgeden, özellikle Navarin faciası sonrasında 1850 yılına kadar yoğun olarak başta Ereğli tersanesi olmak üzere Bartın, Amasra, Akçakale ve İstanbul tersanelerine kereste temin edilmiştir.

Gemi yapımı masraflı bir iş olduğu için bu işi devletin yanın da sadece âyan gibi ekonomik olarak güçlü kişiler üstlenilebilmekteydi. 18. yüzyılda taşrada yapılan gemilerin yapımı devlet tarafından âyanlara da havale edilmiştir. Bu durumun 19. yüzyılda da devam ettiği anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda Ereğli Âyanı Mustafa Ağa, Bartın Âyanı Çalıkzâde Hasan Ağa, Bartın Âyanı İbiş Ağa, Akçaşehir Âyanı Mehmet Ali Paşa tarafından da gemi inşa işleri üstlenilmiştir.

Tersanelerde inşa edilen ticaret gemileri de donanmanın artan ihtiyacı sebebiyle zaman zaman geri plana çekilerek öncelik donanma hizmetine verilmiştir. Bu doğrultuda ticaret gemileri için temin edilen kerestelere yasaklar getirilmiştir. Kereste temininin zamanla zorlaşması da ticaret gemileri için getirilen yasaklara neden olmuştur.

Bu tersanelerde yapılan gemiler için ihtiyaç duyulan kereste Bolu ve Viranşehir sancaklarından tedarik edilmiştir. Bolu sancağından talep edilen kereste miktarı Viranşehir sancağından talep edilenden bir miktar fazla olmuştur. Viranşehir sancağının toplam 19 kazasının tamamından kereste ya aynı ya da nakdî olarak sağlanmıştır. Aynı olarak tedarik edilen kerestenin bedelleri ödenirken nakdî olarak alınan kereste bedeli vergilerden düşülmüştür. Viranşehir sancak kazaları içerisinde ise Yenice, Tefen, Ereğli, Borlu, Eflani ve Bartın gibi kazalar diğer kazalara oranla daha fazla sayıda kereste temin etmişlerdir. Özellikle Yenice ormanları, günümüzde Türkiye'nin orman zenginliği açısından en zengin bölgesini oluşturmaktadır. Bu durum, yaklaşık 200 yıl önce Osmanlı donanma gemileri ve diğer ticaret gemilerinin yapı malzemesi olan kerestenin yoğun olarak tedarik edildiği bölge olmasının sebebidir.

Bölgenin zengin ormanlarından genel olarak meşe, karaağaç ve dişbudak ağaçlarından kereste temin edilmiştir. Temin edilen keresteler ile başta kalyon, firkateyn ve korvet olmak üzere birçok gemi inşa edilmiştir. Bölge dağlarından kesilen keresteler öküz arabaları ile Yenice'ye getirilmiş, oradan da Filyos çayı ile Bartın İskelesi'ne nakledilmiştir. Devletin çeşitli bölgelerde kesim yaptığı ormanlar zamanla iç bölgelere doğru gerilemiştir. Bu durum ise kesilen kerestenin naklini zorlaştırmış ve halka yük olmuştur. Ancak Viranşehir sancağında Filyos çayının taşımacılıkta kullanılması belki de bölgeyi diğer bölgelere göre öncelikli bir konuma getirmiştir. Çünkü kerestenin taşınması çok zahmetli bir iş olduğundan, taşıma sırasında birçok kerestenin zarar gördüğünü ileri sürebiliriz. Dolayısıyla nehrin kereste taşımacılığında ne kadar önemli olduğu ortaya çıkmaktadır.

## KAYNAKÇA

### 1. Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

### 2. Araştırma Kaynakları

- Arslan, B. (2016), *1251-1258 Yıllarına Ait 2124 Numaralı Safranbolu Şer'iyeye Sicilinin Transkripsiyonu*, Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Karabük.
- Aydın, Y. A. (2005), "18. Yüzyılda Osmanlı Kalyon İnşasında Kereste Temini", *Tarih Boyunca Dünyada ve Türklerde Denizcilik Semineri Bildiriler 17-18 Mayıs 2004*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Araştırma Merkezi, İstanbul: Globus Dünya Basımevi, 33-40.
- Aydın, Y. A. (2011), *Sultanın Kalyonları*, İstanbul: Küre Yayınları.
- Baş, Y. (2016), "Kocaeli'den İstanbul'a Kereste Nakli ve Kullanımı", *Uluslararası Kara Mürsel Alp ve Kocaeli Tarihi Sempozyumu II Bildirileri*, I, Kocaeli, 1083-1091.
- Bostan, İ. (1992), *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Ankara: TTK.
- Bostan, İ. (2004), "Kadırga'dan Kalyon'a" *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, XXIV, İstanbul, 65-86.
- Düzcü, L. (2017), *Yelkenliden Buharlıya Geçişte Osmanlı Denizciliği (1825-1855)*, İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları.
- Ekinci, İ. (2013), "Karadeniz'de Âyanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları*, 37, Bahar, 15-49.
- Gencer, A. İ. (2001), *Bahriye'de Yapılan İslahat Hareketleri ve Bahriye Nezâreti'nin Kuruluşu (1789-1867)*, 2. Baskı, Ankara: TTK.
- Karacakaya, R., Yücedağ, İ., Yılmaz, N. (2013a) *Safranbolu Şer'iyeye Sicili 2116 Numaralı Defter*, İstanbul: Safranbolu Belediyesi Yayınları.
- Karacakaya, R.; Yücedağ, İ.; Yılmaz, N. (2013b) *Safranbolu Şer'iyeye Sicili 2123 Numaralı Defter*, İstanbul: Safranbolu Belediyesi Yayınları.
- Örenç, A. F. (2009), "1827 Navarin Deniz Savaşı ve Osmanlı Donanması", *Tarih Dergisi*, 46, İstanbul, 37-84.
- Pakalın, M. Z. (1983), *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, II, İstanbul MEB Yayınları.
- Sezen, T. (2006), *Osmanlı Yer Adları*, Ankara: Osmanlı Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın Nu:21.
- Soytürk, Z. (2013), *2118 Numaralı Şer'iyeye Sicili Transkripsiyonu ve Değerlendirmesi*, Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Karabük.
- Tuncel, M. (1995), "Ereğli", *Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, 11, İstanbul, 289-290.
- Zorlu, T. (2014), *Osmanlı ve Modernleşme III. Selim Dönemi Osmanlı Denizciliği*, İstanbul: Timaş Yayınları.



## EXTENDED ABSTRACT

Timber is the most important and basic material of shipbuilding and building works. Timber is indispensable, from the most primitive watercraft to modern ships. When the Ottoman Empire was established as a frontier principality, it had no contact with the sea. Therefore, there was no knowledge of maritime. However, as the Ottoman Empire expanded its borders, it started maritime activities both to protect its borders and to benefit from sea trade. In the process, the Ottoman State began to use and transform the naval technology used by the powerful naval powers of the 15th and 16th centuries, such as Venice, Portugal and the Netherlands. Galleys, ships with oars, were used in the Ottoman navy until the late 17th century, from the end of the 17th century, galleons, which are sailing ships, began to be used instead of galleys. The galleons generally continued their existence until the Crimean War (1853-56). After the Crimean War, galleons started to lose their importance as wooden ships started to leave their places to steam ships.

Since the main building material of the ships that formed the Ottoman navy until the second half of the 19th century was timber, the state had an intense need for timber in shipbuilding. While the Ottoman Empire supplied timber from many points, regions close to the shipyards were generally preferred. Until the 19th century, Kocaeli region has been the primary preference area due to its proximity to Istanbul and its rich forests. However, the almost destruction of the navy in 1770 Çeşme and 1827 Navarin raids brought a new breakthrough; the abundance of raw material resources required for shipbuilding enabled the navy to be renewed in a short time. Therefore, this process has also led to an increase in timber supply locations. One of the regions most affected by this increase is the Viranşehir district. From the region, especially after the Navarin disaster until 1850, timber was intensively supplied to the shipyards of Bartın, Amasra, Akçakale and Istanbul, especially to the Ereğli shipyard.

Since shipbuilding was a costly business, only economically powerful people like the ayans undertook it on the side of the state. The construction of the ships made in the provinces in the 18th century was transferred to the ayans by the state. It is understood that this situation continued in the 19th century. In this direction, shipbuilding works were undertaken by Ereğli Ayanı Mustafa Ağa, Bartın Ayanı Çalıkzâde Hasan Ağa, Bartın Ayanı İbiş Ağa and Akçşehir Ayanı Mehmet Ali Pasha.

Merchant ships built in shipyards were sometimes taken to the background due to the increasing need of the navy and priority was given to naval service. Accordingly, prohibitions were imposed on timber provided for merchant ships. Timber supply became more difficult over time, leading to prohibitions on merchant ships.

The timber needed for the ships built in shipyards, especially in Ereğli, Bartın, Akçşehir, was supplied from Bolu and Viranşehir sanjaks. The amount of lumber demanded from Bolu sanjak was slightly higher than that demanded from Viranşehir sanjak. Timber was provided either in kind or in cash from all 19 districts of the Viranşehir sanjak. While the cost of timber supplied in kind is paid, the cost of timber received in cash is deducted from taxes. Accidents such as Yenice, Tefen, Ereğli, Borlu, Eflani and Bartın within the Viranşehir sanjak provided more timber than other towns. Especially Yenice forest, today is the richest region in terms of Turkey's forest wealth. This is the reason why it was the region where timber, the building material of Ottoman naval ships and other merchant ships, was heavily supplied about 200 years ago.

In general, timber was obtained from oak, elm and ash trees from the rich forests of the region. Many ships, mainly galleons, frigates and corvettes, were built with the provided timber. Timber cut from the mountains of the region was brought to Yenice by ox carts, and from there it was transported to Bartın Pier with Filyos stream. The forests that the state cut in various regions gradually regressed towards the inner regions. This situation made it difficult to transport the cut timber and became a burden to the public. However, the use of Filyos tea in transportation in the Viranşehir sanjak may have made the region a priority compared to other regions. Because transportation of timber is a very laborious task, we can argue that many timbers are damaged during transportation. Therefore, it becomes clear how important the river is in timber transportation.