

T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI



18. YÜZYILDA TUNA NEHRİ
DONANMASI (1711-1792)

DOKTORA TEZİ

DANIŞMAN
Prof. Dr. Orhan KILIÇ

HAZIRLAYAN
Filiz YILDIRIM

ELAZIĞ-2016

T.C.
FIRAT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANABİLİM DALI

18. YÜZYILDA TUNA NEHRİ DONANMASI (1711-1792)

DOKTORA TEZİ

DANIŞMAN
Prof. Dr. Orhan KILIÇ

HAZIRLAYAN
Filiz YILDIRIM

Jürimiz, 20 Mayıs 2016 tarihinde yapılan tez savunma sınavı sonunda bu doktora tezini oy birliği / oy çokluğu ile başarılı saymıştır.

Jüri Üyeleri:

1. Prof. Dr. Orhan KILIÇ
2. Prof. Dr. Enver ÇAKAR
3. Prof. Dr. Mehmet Ali ÜNAL
4. Doç. Dr. Murat SUNKAR
5. Yrd. Doç. Dr. Uğur DEMLİKOĞLU



F. Ü. Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulunun tarih ve sayılı kararıyla bu tezin kabulü onaylanmıştır.

Prof. Dr. Zahir KIZMAZ
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

ÖZET**Doktora Tezi****18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması (1711-1792)****Filiz YILDIRIM****Fırat Üniversitesi****Sosyal Bilimler Enstitüsü****Tarih Anabilim Dalı****Elazığ-2016, Sayfa: XXXIII+411**

18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması (1711-1792) adlı bu çalışma ile Osmanlı Devleti'nin, Balkanlarda ve Avrupa'daki hâkimiyetinin adeta sembolü olan Tuna ince donanmasının durumu tespit edilmeye çalışılmıştır. Devletin Avrupa'ya doğru aldığı sefer kararları, donanmadaki tamir ve inşa faaliyetlerinin yoğun bir şekilde başlamasına yol açardı. Bu tamir ve inşa faaliyetleri geniş bir organizasyonu gerektiriyordu. Her şeyden evvel organizasyonu yürütecek en yetkili isimden, hizmetli sınıfına kadar bütün çalışanların hazırlanması, gemi donatmak için ihtiyaç duyulan malzemelerin ve gemi imalatında gerekli olan hammaddelerin, bulundukları yerlerden ilgili tezgâhlara güvenle aktarılması son derece önemliydi. Bunun yanında hem İstanbul'da hem de Osmanlı Tunası üzerindeki tersanelerde, yaptırılması emredilen gemi, çeşitleri ve bu gemilerin özellikleri, söz konusu yüzyılda devletin gemi teknolojisini göstermesi açısından önemlidir. Bütün bu konuların yanı sıra donanma personelinin ücretleri, bu ücretlerin karşılandığı kaynaklar, sağlık hizmetleri, gıda ürünleri ve bu ürünlerin sevkiyatı, Tuna'nın güvenliği gibi konular ayrı ayrı başlıklar altında metinde geniş yer bulmuştur.

Osmanlı donanma tarihinin Tuna ayağı, birçok yönüyle incelenerek, Tuna ince donanmasının yeri ve önemi üzerinde durulmuştur. Tuna Nehri'nde, Osmanlı donanmasının siyasi, ekonomik ve teknolojik gelişmelere paralel olarak nasıl bir konumda bulunduğu ve bu konumunun Osmanlı siyasi tarihine etkisi konularına da cevap aranmıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Tuna Nehri, İnce Donanma, Gemi, Kaptan.

ABSTRACT**Doctorate Thesis****18th Century Danube River Navy (1711-1792)****Filiz YILDIRIM****Firat University****The Institute of Social Sciences****Department of History****Elazığ-2016, Page: XXXIII+411**

Named as 18th Century Danube River Navy, This study aims to determine the situation of the Danube River navy, which was the literal symbol of rulership for the Ottoman Empire over Balkans and Europe. The expedition decisions made by the government towards Europe paved the way for the navy to be intensively repaired and its construction activities given a go. For the aforementioned to be realized, a comprehensive organization was due. Above all, to run this organization; a competent leader and the preparation of necessary personnel were required, also the equipment needed for the navy and the raw-material necessary for ship manufacturing had to be transported to the shipbuilding yards with safety. Back in that century, the ships ordered to be manufactured both in Istanbul and on Danube, the variety of these ships and their properties were of paramount importance for the government to showcase its shipyard technology. Aside from these, this paper does not fail to shed light on other topics under separate titles such as personnel wages, resources used to cover these wages, health services, safety of Danube, food products and their transportation.

By examining different aspects of this particular historical period of the Ottoman Navy on Danube, the importance and the place of Danube River Navy were covered. As parallel with the political, economic and technological advancements of Ottoman Navy on Danube; its position in history and the impact of this position on the Ottoman political history were evaluated.

Keywords: Ottoman Empire, Danube River, River Navy, Ship, Captain.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	II
ABSTRACT.....	III
İÇİNDEKİLER.....	IV
TABLolar LİSTESİ	XI
ŞEKİLLER LİSTESİ	XIII
FOTOĞRAF LİSTESİ	XV
EKLER LİSTESİ.....	XVI
ÖN SÖZ	XVII
KISALTMALAR	XVIII
KONU VE KAYNAKLAR.....	XX
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

1. 18. YÜZYILDA TUNA BAĞLANTILI SİYASİ GELİŞMELER.....	38
1.1. Prut Savaşı (1711)	38
1.1.1. Savaşın Sebepleri.....	39
1.1.2. Savaş Hazırlıkları	41
1.1.3. Savaşın Başlaması	43
1.1.4. Prut Antlaşması (23 Temmuz 1711).....	47
1.2. 1715-1718 Osmanlı-Venedik ve Osmanlı-Avusturya Savaşları	50
1.2.1. 1715 Osmanlı-Venedik Savaşı	50
1.2.2. 1716-1718 Osmanlı-Avusturya Savaşı.....	52
1.2.3. Pasarofça Antlaşması (21 Temmuz 1718).....	55
1.3. 1736-1739 Osmanlı-Rus/Avusturya Harpleri	57
1.3.1. Savaşı Hazırlayan Sebepler	57
1.3.2. Savaşın Başlaması ve Gelişimi.....	59
1.3.3. Belgrad'ın Fethi (1739)	64
1.3.3.1. Belgrad Barış Antlaşması	66
1.4. 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşları.....	70
1.4.1. Savaşın Sebepleri.....	71
1.4.2. Savaş Hazırlıkları	74
1.4.2.1. Osmanlı Devleti'nin Hazırlıkları	74

1.4.2.2. Rusya'nın Hazırlıkları.....	78
1.4.3. Kırım, Hotin, Eflak ve Boğdan Muharebeleri	79
1.4.4. Kartal Bozgunu.....	82
1.4.5. Tuna Nehri Doğusundaki Muharebeler	84
1.4.6. Barış Girişimleri	86
1.4.7. Kırım'daki Gelişmeler	86
1.4.8. Silistre, Karasu, Pazarcık Muhasaraları ve Kozluca Mağlubiyeti	87
1.4.9. Akdeniz'de Devam Eden Muharebeler	89
1.4.10. Küçük Kaynarca Antlaşması (21 Temmuz 1774)	90
1.5. 1787-1792 Osmanlı-Rus/Avusturya Muharebeleri	95
1.5.1. Savaşın Sebepleri.....	95
1.5.1.1. Kırım Meselesi.....	95
1.5.1.1.1. Aynalıkavak Tenkihnâmesi (10 Mart 1779)	97
1.5.1.2. Diğer Sebepler	98
1.5.2. Savaş Hazırlıkları	99
1.5.3. Savaşın Başlaması ve Gelişimi.....	102
1.5.3.1. Avusturya Cephesi	103
1.5.3.2. Rus Cephesi	104
1.5.3.3. Denizlerdeki Muharebeler	106
1.5.4. Savaş Esnasında Yapılan Antlaşmalar	109
1.5.4.1. Osmanlı-İsveç Antlaşması (11 Temmuz 1789)	109
1.5.4.2. Osmanlı-Prusya Antlaşması (31 Ocak 1790).....	110
1.5.5. Savaşı Bitiren Antlaşmalar	111
1.5.5.1. Zıştovi Antlaşması (4 Ağustos 1791)	111
1.5.5.2. Yaş Antlaşması (10 Ocak 1792)	113

İKİNCİ BÖLÜM

2. İDARE VE TEŞKİLAT BAKIMINDAN TUNA DONANMASI.....	115
2.1. Tuna Kaptanlığı.....	115
2.2. Tuna Donanması'nın Kaptan Paşaları.....	115
2.2.1. Tuna Kaptan Paşalarının Vasıfları ve Vazifeleri.....	115
2.2.3. Kaptan Paşalar	122
2.3. Başbuğ.....	125
2.4. Gemi Kaptanları / Reis.....	126

2.5. Ocaklık, Ocaklık Şaykalar ve Kaptanları	131
2.5.1. Ocaklık Şayka Tevcihatları	133
2.5.2. Ocaklık Şayka Kaptanlarının Ulufe ve İaşeleri	135
2.5.3. Ocaklık Mahallerde Yaşanan Sorunlar	141
2.5.4. Ocaklık Şaykaların Tamiri ve Yenilenmesi	142
2.6. Üstü Açıklar Ağası	143
2.7. Tuna Nehri'ndeki Girdaplar ve Girdap Ağalığı	145
2.7.1. Girdaplar	145
2.7.1.1. Demirkapı Girdabı	147
2.7.1.2. İnlik Girdabı	149
2.7.1.3. Tahtalı Girdabı	150
2.7.2. Girdap Ağalığı	152
2.8. Tuna Donanması'ndaki Personel ve Hizmetliler	156
2.8.1. Muharip Sınıfı	157
2.8.1.1. Dümenci	157
2.8.1.2. Topçu	158
2.8.1.3. Cenkçi	158
2.8.1.4. Levent	161
2.8.2. Hizmetli Sınıfı	163
2.8.2.1. Kürekçi	163
2.8.2.2. Ocaklık Kürekçi	164
2.8.2.3. Miri Kürekçiler (Forsa)	168
2.8.2.4. Diğer Gemilerde İstihdam Edilen Kürekçiler	169
2.8.2.5. Prostoyka (Mellah)	171
2.8.2.6. Cerahor	172
2.8.2.7. Marnel	174
2.8.2.8. Rençberan	175

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. TUNA NEHRİ DONANMASI'NIN İNŞASI VE DONANIMI.....	176
3.1. Gemi İnşasında Kullanılan Malzemeler	176
3.1.1. Kalafat	178
3.1.1.1. Zift	179
3.1.1.2. Reçine	181

3.1.1.3. Katran.....	182
3.1.1.4. Üstüğü.....	183
3.1.1.5. Yosun.....	183
3.1.2. Funda.....	184
3.1.3. Sütun (Direk).....	185
3.1.4. Seren.....	185
3.1.5. Kereste.....	186
3.1.6. Ham Demir (Âhen-i Ham).....	198
3.1.7. Çivi (Mismar).....	201
3.1.8. Çengel.....	202
3.1.9. Kanca.....	202
3.1.10. Kangal.....	203
3.1.11. Keten / Kettân.....	203
3.1.12. Kenevir/ Kendir.....	203
3.1.13. Revgan.....	204
3.1.14. Resen.....	205
3.2. Gemi Donanımında Kullanılan Malzemeler.....	206
3.2.1. Tente.....	207
3.2.2. Çerge.....	207
3.2.3. Bâdbân (Yelken).....	208
3.2.4. Çadır.....	209
3.2.5. Kirpas.....	209
3.2.6. Süzen-i Bâdbân.....	210
3.2.7. Kürek.....	210
3.2.8. Lenger (Çapa).....	211
3.2.9. Gomana (Dorditse).....	212
3.2.10. Maymuncuk.....	213
3.2.11. Kinnab (İspavlu).....	213
3.2.12. Alat (Halat).....	215
3.2.13. İsparçena.....	216
3.2.14. Sancak (Bandıra / Flandıra).....	217
3.2.15. İskandil.....	217
3.2.16. Mesaha Aleti.....	218

3.2.17. Hartı (Harita)	219
3.2.18. Pusula	219
3.2.19. Fuğla (Fula-Fule).....	220
3.2.20. Fanus.....	221
3.2.21. Fener	221
3.2.22. Şem-i Asel (Balmumu).....	222
3.2.23. Makara	223
3.2.24. Turre	224
3.2.25. Meşin	224
3.2.26. Keçe	225
3.2.27. Dürbün.....	225
3.2.28. Tulumba.....	225
3.3. Tersane Personeli	226
3.3.1. Mimar	228
3.3.2. Neccâr (Marangoz).....	229
3.3.3. Haddâd (Ahen-Geran)	232
3.3.4. Kalafatçı	235
3.3.5. Dülger	236
3.3.6. Makaracı	236
3.3.7. Bıçkıcı (Errekeş).....	236
3.3.8. Baltacı.....	237
3.3.9. Burgucu	237
3.3.10. Köprücü	238
3.3.11. Değirmenci	239
3.3.12. Bâdbâni (Yelkenci).....	240
3.3.13. Tulumbacı.....	240
3.3.14. Diğer Görevliler.....	241
3.3.14.1. Mutemed	241
3.3.14.2. Duacı	241

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. TUNA DONANMASI'NDAKİ GEMİLER.....	242
4.1. Tuna Donanması'nın Tersaneleri ve İnşa-Tamir Faaliyetleri	247
4.1.1. Köprü Gemiler.....	251

4.2. Donanmanın Gelir Kalemleri	256
4.3. Tuna Gemileri	259
4.3.1. Aktarma	259
4.3.2. At Kayığı	260
4.3.3. Ateş Gemisi	261
4.3.4. Borozan.....	265
4.3.5. Celiye.....	265
4.3.6. Çam (Çamlıca) Kayıkları	266
4.3.7. Çapçak	267
4.3.8. Çekelve	268
4.3.9. Çete Kayıkları.....	269
4.3.10. Duba	271
4.3.11. Filika.....	273
4.3.12. Firkate (Firkateyn).....	273
4.3.13. Geç (Keç / Geçit).....	277
4.3.14. İşkampoye.....	278
4.3.15. Kalite (Kalyata)	279
4.3.16. Kalyon	281
4.3.17. Kancabaş.....	283
4.3.18. Kırlangıç	285
4.3.19. Kobresca	287
4.3.20. Palaşkerme.....	288
4.3.21. Pergende	288
4.3.22. Sal	289
4.3.23. Sandal	290
4.3.24. Şahtur.....	291
4.3.25. Şalope	292
4.3.26. Şayka	296
4.3.27. Şehtiye (Şitye)	301
4.3.28. Tombaz (Tonbaz / Dombaz).....	302
4.3.29. Traste	305
4.3.30. Tunca	305
4.3.31. Uraniçe	305

4.3.32. Üstü Açık (Açık-1 Tuna).....	306
4.3.33. Varna Beş Çiftelisi	310
4.3.34. Vasi.....	310
4.3.35. Vulık (Volik)	311

BEŞİNCİ BÖLÜM

5. TUNA DONANMASI'NIN ASKERİ MÜHİMMATİ.....	312
5.1. Top	314
5.1.1. Top Kârhânesi	314
5.1.2. Tuna Donanması'nın Topları	315
5.2. Humbara/Kumbara.....	320
5.3. Yuvarlak / Gülle.....	321
5.4. Fişenk	323
5.5. Kurşun.....	323
5.6. Falya.....	324
5.7. Barut.....	324
5.8. Kömür	329
5.9. Nuhâs-ı Ham (Ham Bakır).....	330
5.10. Fıtil	331

ALTINCI BÖLÜM

6. TUNA DONANMASI'NIN İAŞESİ VE SAĞLIK HİZMETLERİ.....	333
6.1. İaşe	333
6.1.1. Ekmek / Nan	334
6.1.2. Peksimet	335
6.1.3. Guşt (Et)	338
6.1.4. Sirke.....	340
6.1.5. Revgan-ı Zeyt (Zeytinyağı)	340
6.1.6. Zahire.....	340
6.2. Sağlık Hizmetleri	350
SONUÇ	360
EKLER	368
KAYNAKÇA.....	387
ÖZGEÇMİŞ	411

TABLOLAR LİSTESİ

Tablo 1. 16. ve 17. Yüzyıllarda Tuna Donanması Kaptanları	25
Tablo 2. Tuna Nehri Donanması Kaptan Paşaları (1711-1792).....	122
Tablo 3. Gemi Kaptanlarının Ücretleri (9 Eylül 1716) (Ek 15).....	128
Tablo 4. Gemi Kaptanlarının Ücretleri (28 Nisan 1772)	130
Tablo 5. Vidin Kalesi Hizmetinde Bulunan Ocaklık Şaykalar, Şayka Neferlerinin Ücretleri, Kaptanların Ulufe ve Taamiyeleri (26 Şubat 1731).....	136
Tablo 6. Rusçuk ve Çevresinin Muhafazasında Bulunan Ocaklık Şaykalar, Neferleri, Nefer Ücretleri, Kaptanların Ulufe ve Taamiyeleri ile Gelir Kaynakları (19 Eylül 1772).....	138
Tablo 7. 18. Yüzyılda Bazı Üstü Açık Ağaları	145
Tablo 8. Girdap Ağalığı Hizmetine Verilen Bazı Ocaklık Şaykalar ve Maiyetleri (1746- 1770).....	155
Tablo 9. Tuna Nehri'ndeki Şaykalarda Mevcut Kürekçi Sayısı ve Kürekçilerin İstihdam Edildiği Bölgeler (1711-1787)	167
Tablo 10. 33 Şayka ve 25 Köprü Şayka için Kullanılan Kereste Türü, Sayısı ve Fiyatı (28 Ocak 1739 / 11 Ekim 1768).....	193
Tablo 11. 50 Üstü Açık İnşasında Kullanılan Kereste Türü, Sayısı ve Fiyatı (27 Nisan 1769).....	194
Tablo 12. 10 Çete Kayığı İnşasında Kullanılan Kereste Türü, Sayısı ve Ölçüsü (20 Mayıs 1788).....	195
Tablo 13. Tuna Nehri Üzerine Kurulan Köprüler için Kullanılan Kereste Çeşidi, Sayısı ve Temin Edildiği Yerler (1713-1789).....	196
Tablo 14. Tuna Donanması'nda İstihdam Edilen Neccarların Temin Edildiği Yerler, Sayıları, Yaptıkları İş ve Ücretleri (1710-1792)	230
Tablo 15. Tuna Donanması'nda İstihdam Edilen Demircilerin Temin Edildiği Yerler, Ocak Sayıları, Nefer Mevcudu, Yaptıkları İş ve Ücretleri (1710-1789).....	233
Tablo 16. Tuna Donanması'nda İstihdam Edilen Değirmencilerin Temin Edildiği Yerler, Sayıları, Yaptıkları İş ve Ücretleri (1737-1789)	239
Tablo 17. İstanbul'dan Tuna'ya Gönderilen Top Çeşitleri, Sayıları, Ölçüleri, Kullanıldıkları Gemiler ve Muhafaza Edildikleri Yerler (1716-1791)	317

Tablo 18. İstanbul'dan Tuna Donanması'na Gönderilen Yuvarlak Sayısı, Ölçüsü ve Muhafaza Edildiği Yerler (1728-1791).....	322
Tablo 19. Tersane-i Amire'den Tuna Nehri'ne Gönderilen Gemilerdeki Kaptanlar, Nefer Sayısı ve Bunlar için Verilen Peksimet Miktarı (1728).....	336
Tablo 20. Donanma Personeline Verilen Günlük Et (1773-1791).....	339
Tablo 21. Tuna Donanması'nın Zahire Tedariki (1715-1791).....	348
Tablo 22. Merkezden Tuna'ya Gönderilen İlaç ve Cerrahi Malzemeler (1718-1791)	353



ŞEKİLLER LİSTESİ

Şekil 1. Tuna Havzasının Lokasyon Haritası.	1
Şekil 2. Tuna Nehri'nin Karadeniz'e Döküldüğü Boğazlar (Kili, Sünne, Hızırilyas).....	2
Şekil 3. Prut Savaşı'nda Osmanlı ve Rus Ordularının Bulunduğu Konumu Gösteren Tasvir.	45
Şekil 4. Osmanlı Tunası'ndaki Girdaplar Bölgesi.....	146
Şekil 5. Girdaplar Bölgesinin Uydu Görüntüsü (9 Aralık 2015).....	151
Şekil 6. Tuna Havzasındaki Tersaneler	248
Şekil 7. Kancabaşlarla Kurulan Köprü Tasviri.....	252
Şekil 8. Tuna Nehri Üzerinde Köprü Vazifesi Gören Gemiler.	254
Şekil 9. Aktarma	260
Şekil 10. Ateş Gemisi	263
Şekil 11. Çam (Çamlıca Kayığı).....	267
Şekil 12. Çekelve	268
Şekil 13. Çete Kayığı.....	270
Şekil 14. Duba	272
Foto 16. Filika	273
Şekil 15. Firkate.....	275
Şekil 16. 1737 Osmanlı-Rus Savaşı'na Katılan Firkateler	276
Şekil 17. Geç Kayığı.....	278
Şekil 18. Kalite	280
Şekil 19. Kalyon	283
Şekil 20. Kancabaş	283
Şekil 21. Kancabaş	285
Şekil 22. Kırlangıç	286
Şekil 23. Pergende	288
Şekil 24. Sandal	291
Şekil 25. Şahtur.....	292
Şekil 26. Şalope	294
Şekil 27. Şalope	295
Şekil 28. Şayka	296
Şekil 29. Şehtiye	301

Şekil 30. Tombaz	302
Şekil 31. Üstü Açık.....	307
Şekil 32. Tuna Nehri Kıyısındaki Zahire Ambarları	346



FOTOĞRAF LİSTESİ

Foto 1. Demirkapı Boğazı	148
Foto 2. Osmanlı Donanmasında Kullanılan Kürek Örneği (17. Yüzyıl).....	211
Foto 3. Yelken Devrine Ait Direk Dibi Maymuncuk.....	213
Foto 4. Gemi Halatları (17. yüzyıl)	215
Foto 5. Osmanlı Donanma Sancakları.....	217
Foto 6. Gemi Pusulası	220
Foto 7. Usturlab (19. Yüzyıl)	220
Foto 8. Kum Saati.....	221
Foto 9. Borda Feneri	222
Foto 10. Kalyon Feneri.....	222
Foto 11. Gizli Tek Dilli Makara (17-19. Yüzyıl).....	223
Foto 12. Makara (16-19. Yüzyıl).....	224
Foto 13. Ana İstiralya Makarası (17-19. Yüzyıl)	224
Foto 14. Dürbün (19. Yüzyıl).....	225
Foto 15. Makine Aksamı At Kayığı.....	261

EKLER LİSTESİ

Ek 1. Orjinallik Raporu	368
Ek 2. Tuna Nehri'nin Kili, Sünne ve Hızırilyas Kollarından Karadeniz'e Döküldüğü Delta.	369
Ek 3. Kili Tunası	370
Ek 4. Kili Boğazı	371
Ek 5. Sünne Tunası.....	372
Ek 6. Sünne Boğazı	373
Ek 7. Hızırilyas Tunası	374
Ek 8. Hızırilyas Boğazı	375
Ek 9. 18. Yüzyılda Tuna Nehri Deltası, Dobruca Havalisi ve Tuna Üzerindeki Kaleler.....	376
Ek 10. Tuna Nehri Deltası	377
Ek 11. Sefer-i Hümayun için İstanbul'dan Tuna Nehri Yoluyla Niğbolu Kalesi'ne Gönderilen Mühimmat Listesi.	378
Ek 12. Tuna Donanması için Gerekli Olan Malzemelerin, Nemçe Tüccarından Satın Alınmasına Dair III. Selim'in Yazmış Olduğu Hatt-I Hümayuna Karşın, Nemçe Elçisinin Cevabı.	379
Ek 13. Belgrad Kalesi Hizmetinde Bulunmak Üzere Tayin Edilen Tuna Nehri Ocaklık Şaykaları.....	380
Ek 14. İnşası Emredilen 10 Çete Kayığı için Gerekli Olan Malzemeler ve 15 Çete Kayığına Yerleştirilen Personelin Ücretleri.	381
Ek 15. Tuna Donanması'nda Bulunan Kalite, Firkate ve Kancabaş Kaptanlarının Saliyaneleri.....	382
Ek 16. Merkezden Yergöğü Kalesi'ne Gönderilen Cerrahlara Verilen İlaçlar.	383
Ek 17. (Foto 17) Budin Kalesi'nden Tuna Nehri'nin Görüntüsü (9 Nisan 2016).....	384
Ek 18. (Foto 18) Budapeşte'den Tuna Nehri'nin Görüntüsü (10 Nisan 2016)	384
Ek 19. (Foto 19) Tuna Nehri Kıyısındaki Estergon Kalesi (10 Nisan 2016)	385
Ek 20. (Foto 20) Vişegrad'dan Tuna Nehri'nin Görüntüsü (10 Ekim 2014)	385
Ek 21. (Foto 21) Viyana'dan Tuna Nehri'nin Görüntüsü (11 Nisan 2016)	386

ÖN SÖZ

Bu çalışmada, Osmanlı Devleti'nin, 18. yüzyılda Tuna Nehri üzerinde mevcut olan ince donanması, büyük oranda arşiv kaynaklarına dayalı olarak çeşitli bakımlardan incelenmiştir.

Osmanlı deniz tarihi ile ilgili çeşitli çalışmaların yapıldığı ülkemizde, Tuna'da işleyen filo hakkında bugüne kadar doğrudan yapılmış teferruatlı bir araştırmaya tesadüf edilmemiştir. Bu sebeple konunun idari, siyasi, mali bakımdan incelenmesine karar verilmiştir. *18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması (1711-1792)* adlı bu monografik çalışmamızın, denizcilik alanında yapılan çalışmalara katkı sağlaması ve bu alandaki bir boşluğu doldurması amaçlanmaktadır.

Çalışmalarım esnasında manevi desteğiyle daima yanımda olan Yrd. Doç. Dr. Yavuz HAYKIR'a ve bu zevkli konunun tespitini yaparak beni yönlendiren, çalışmamın her aşamasında banaengin bilgisi ile destek veren kıymetli hocam Prof. Dr. Orhan KILIÇ'a teşekkürlerimi sunuyorum.

KISALTMALAR

A. DVNS. MHM. d.	: Bab-1 Asafî Divan-1 Hümayun Mühimme Kalemi Defterleri
A. DVNS. MHM. ZYL. d.	: Bab-1 Asafî Divan-1 Hümayun Sicilleri Mühimme Zeyli Defterleri
A.DVNS. NŞT. d.	: Bab-1 Asafî Divan-1 Hümayun Nişan Kalemi Defterleri
AE.	: Ali Emiri Tasnifi
AS.	: Askeriye
BA	: Başbakanlık Osmanlı Arşivi
BH.	: Bahriye
bkz.	: Bakınız
C.	: Cevdet Tasnifi
c.	: Cilt
Çev.	: Çeviren
D. BŞM. TRE.d.	: Bâb-1 Defteri Başmuhassebe Tersane Emimi Kalemi Defterleri
D. BŞM.d.	: Bâb-1 Defteri Başmuhassebe Kalemi Defterleri
DH.	: Dâhiliye
gr.	: Gram
GŞÜ	: Gümüşhane Üniversitesi
h.	: Hüküm
HAT.	: Hatt-ı Hümayun
HR.	: Hariciye
HRT. h.	: Haritalar
İE.	: İbnü'l-Emin Tasnifi
JFA	: Journal of the Faculty of Architecture
k.	: Kuruş
kg.	: Kilogram
KK. d.	: Kamil Kepeci Defterleri
m.	: Metre
MAD. d.	: Maliyeden Müdevver Defterleri
MEB	: Milli Eğitim Bakanlığı
METU	: Middle East Technical University

mm.	: Milimetre
nr.	: Numara
ODTÜ	: Orta Doğu Teknik Üniversitesi
OTAM	: Osmanlı Tarihi Araştırma Merkezi Dergisi
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
SAMD. III.	: Sultan Ahmed III
SH.	: Sıhhiye
SMHD. I.	: Sultan Mahmud I
SMST. II.	: Sultan Mustafa II
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
TİKA	: Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı
TTK	: Türk Tarih Kurumu
vb.	: ve benzeri
vd.	: ve devamı
vs.	: ve saire
vrk.	: Varak
YKY	: Yapı Kredi Yayınları

KONU VE KAYNAKLAR

1. KONUNUN TANITIMI

Tuna, birbirinden çok farklı konu başlıklarını bünyesinde barındırabilen bir coğrafi isimdir. Kendisine sahip olan ülkelere, birçok konuda avantaj sağlayabilecek dinamiklere sahiptir. Ulaşım konusunda sağladığı avantajların yanı sıra; gemi ve liman inşaatı, nehir ticareti, tuzlalar ve balıkçılıkta da yadsınamayacak derecede önemli bir fonksiyona sahiptir. Uzunluğu sebebiyle, tarihin hemen bütün zamanlarında tek bir devletin kontrolünde kalamamıştır. Tuna Nehri'nde ve bu bağlamda havzasında hâkimiyet kuran devletler güçlü ve uluslararası bir vizyona sahip olmuşlardır.

Bir kara devleti olarak kurulan Osmanlı Devleti, zamanla yaptığı ilhak ve fetih politikalarının neticesinde, sınırlarını genişletmiş ve salt bir kara devleti olma hüviyetinden çıkıp, aynı zamanda denizlerde de boy gösteren önemli bir güç haline gelmiştir. Rumeli'ye geçiş, Balkan coğrafyasında kalıcı bir iskân anlamına geliyordu. Osmanlı Devleti'nin amacı fütuhat çalışmalarına hız vererek önce Tuna Nehri'nin sınırlarına, akabinde ötesine geçerek, Orta Avrupa'da etkisini hissettiren bir devlet olmaktı. Kuruluş devrinden itibaren bu bölgeyi kontrol altına almak için askeri ve siyasi girişimler başlatmıştı. Balkan devletlerinin yanında, Tuna'nın kuzeyinde bulunan ve bir anlamda Avrupa'ya açılan kapı niteliğindeki Eflak, Erdel ve Boğdan üzerine kurulan hâkimiyet ile batıya doğru ilerleme daha da kolaylaşmıştı. Bu sebeple, adı geçen bölgelerin Osmanlı Devleti'nin kontrolünde ve yönetiminde kalması mühimdi. Öte yandan Osmanlı Devleti ile Avusturya arasında tampon bölge olan bereketli Macaristan toprakları ve Rusya'nın Tuna'nın güneyine ve denizlere inme amacını güden Kırım üzerinde hâkimiyet kurma mücadeleleri de yıllarca sürmüştür.

Bütün bu mücadelelerden tam anlamıyla başarılı çıkmak yalnızca kara savaşlarıyla mümkün değildi. Zira Tuna ve çevresi, bu bölgedeki devletler için sürekli bir savunma politikası ve düzeni gerektirecek siyasi bir yapıya sahipti. Bölgede kalıcı bir hâkimiyetten söz etmek ancak doğal bir sınır niteliğinde olan Tuna Nehri'nde boy gösterecek bir Osmanlı donanması vücuda getirilerek mümkün olabilecekti. Osmanlı Devleti 15. yüzyılın sonları ve 16. yüzyılın başlarında, Tuna Nehri'nin aşağı kısmında kendi filolarını ve cephaneliklerini kurarak, Macaristan'a ve Tuna'nın ortalarına doğru ilerleme konusunda bir aşama gerçekleştirmişti. İnşa ettikleri nehir gemilerinin zamanla

çeşit ve sayı olarak artması, Osmanlı Devleti'nin gittikçe artan askeri-strateji gereksinimlerinin bir sonucudur.

Tuna Nehri'nde inşa edilen ince donanma, nehrin sığ sularında her türlü harekete uygun, nehir taşımacılığına kullanışlı bir şekilde inşa edilmiş idi. Bu donanmadaki gemiler, nehirden aşağı (doğu) akıntı istikametine doğru hızla kayabildiği gibi, yukarıya (batı) da aynı hızla gidebilme özelliğine sahipti. Çalışmamızda Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki hâkimiyet sahasının, inşa edilen donanma sayesinde elinde bulunan yerleri koruma veya yeni yerler ele geçirme ve bu askeri gücünün sayesindeki siyasi kazanımlarına veya yetersiz kalması durumunda kaybettiklerine de dikkat çekilmiştir.

Araştırmanın tarih sınırlaması Osmanlı-Rus ve Avusturya mücadelelerinden sonra imzalanan 1711 Prut ve 1792 Yaş antlaşmaları ile şekillenmiştir. Bu dönemde Tuna Nehri Donanması'nın savaş ve barış zamanlarındaki işleyişini daha anlaşılır bir şekilde izah etmek hedeflenmiştir. 18. yüzyılın başlarında Avrupa'da İspanya Veraset Savaşları (1702-1715) ve Büyük Kuzey Savaşı (1700-1721) gibi iki büyük savaş hali mevcuttu. Osmanlı Devleti, kendisinin dışında seyreden bu hadiselerle başlangıçta müdahil olmamıştı. Osmanlı Devleti, Avrupa devletleri arasındaki bu savaşlardan istifade etmeyi tercih etmese de, büyük toprak kaybına uğradığı 1699 Karlofça Antlaşması'nın rövanşını almak için de fırsat kolluyordu. Bu fırsat, Büyük Kuzey Savaşı'nın dönüm noktası olan 1709 Poltova Meydan Muharebesi'nde, Ruslara yenilen İsveç Kralı Demirbaş Şarl ve Kazak lideri Mazepa'nın Osmanlı topraklarına sığınması ile elde edildi. Böylece her iki devlet arasında savaş sinyalleri verilmiş oldu. Nitekim 1711 yılında gerçekleştirilen Prut Savaşı ve akabindeki Prut Antlaşması ile Osmanlı Devleti başarı elde etti. Ancak bu tarihi olay, bundan sonraki çatışmalara zemin hazırlamış ve Rusya'nın Avusturya ile ittifak içine girip Osmanlı Devleti'ne karşı mücadele etmesine sebep olmuştur. Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki hâkimiyetini tehdit eden bu iki devlete karşı alınan savaş kararlarına paralel olarak, Tuna donanmasında da bir yenilenme süreci başlamaktaydı. Zira Osmanlı Devleti'nden toprak koparmak isteyen Avusturya ve Rusya, Tuna Nehri kıyılarındaki önemli mevkiileri ele geçirme niyetindeydiler. Öte yandan yapılan arşiv çalışmalarında, 1787 yılında yeniden baş gösteren ve 1791 Zıstovi, 1792 Yaş antlaşmalarına kadar aralıklarla devam eden Osmanlı-Avusturya/Rusya mücadelelerinden kaynaklı çok fazla belgenin mevcut olması, çalışma konumuzun zaman aralığını belirlememizi sağlamıştır. Başbakanlık Osmanlı Arşivi'nde Tuna Nehri Donanması'yla ilgili belge ve defterlerin

daha ziyade 18. yüzyılda yoğunlaşması da, bu yüzyılı seçmemizin bir diğer sebebi olmuştur.

Tuna Donanması'nın doktora tezi olarak hazırlanmasının en önemli sebeplerinden biri de Tuna ince donanmasıyla ilgili yapılmış doğrudan bir çalışmanın bulunmayışdır. Osmanlı deniz tarihiyle ilgili yapılan çalışmalar incelendiğinde, çalışmamıza en yakın kaynak olarak, Dr. Öğ. Yarbay Rasim Ünlü'nün hazırladığı *İnce Donanma*¹ olduğu görülmektedir. Bu eserde, devletin ince donanmasının kullanıldığı Fırat, Dicle, Hazar, Kür, Faşa ve Nil kaptanlıklarına kısaca değinilmiş ve Tuna Kaptanlığı'nın kuruluşu, gelişimi ve gerilemesi konusunda oldukça özet bilgiler sunulmuştur. Bu kaptanlıklarda kullanılan ince donanma gemileri, çalışmamızda istifade edebileceğimiz önemli bilgiler sunmuş; eserin bibliyografyası, arşiv çalışmalarımızda gözden kaçırdığımız yeni belgelere ulaşmamız ve yeni tetkik eserleri temin etmemiz hususunda bize rehberlik etmiştir. Ancak içerik olarak daha geniş boyutlu düşünülmüş ve belli bir zaman diliminde derinlemesine bilgi vermeyi amaçlayan çalışmamızla bu anlamda bir benzerliği yoktur.

Osmanlı deniz tarihi bağlamında yapılan çalışmalar incelendiğinde Tuna Donanması'na da yer yer dikkat çekilmiştir. Fakat bu bilgilerin, yüzeysel ve birbirini tekrar eden bilgilerden ibaret olduğu görülmüştür. Yapılan çalışmalar özel hedefleri bakımından elbette kıymetlidir ancak bizim düşündüğümüz ve hedeflediğimiz manadan uzaktır. Tuna'da bir donanmanın varlığına değinilmiş ancak özele ve ayrıntıya inilerek, soru işaretlerini tam anlamıyla cevaplandırarak bilgiler verilmemiştir. Bu sebeple, çalışmamız, bilhassa daha önce incelenmemiş arşiv kaynaklarından ve klasik eserlerden edinilen bilgilerle, tarih biliminin metoduna uygun olarak, daha önce değinilmeyen ve bahsedilmeyen konulara da ağırlık verilerek, sistemli ve ilmi bir disiplin içerisinde ele alınmıştır. Amacımız, Osmanlı Devleti'nin Balkanlarda ve Avrupa'daki hâkimiyetinin adeta sembolü olan, Tuna Nehri Donanması'nın 18. yüzyıldaki durumunu tespit etmek ve böylece literatürdeki eksikliği bir ölçüde doldurmaya yöneliktir.

Çalışmamız giriş kısmı ve altı bölümden oluşmuştur.

Giriş kısmında, öncelikle Tuna Nehri hakkında coğrafi bir bilgi verilmiştir. Osmanlı Devleti'nin Balkanlara adım atması, akabinde Avrupa'ya açılması ve coğrafyanın kendisine sunmuş olduğu olumlu ya da olumsuz şartlara göre hareket ederek, gittiği yerleri yurt edinme politikasıyla özdeşleşmesine kısaca değinilmiştir.

¹ Rasim Ünlü, *İnce Donanma*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2005.

Osmanlı egemenliğinin Balkanlarda kurulmasından sonra Avusturya-Macaristan ve Rusya gibi devletlere karşı yaptığı savaşlarda Tuna Nehri'nin önemi incelenerek, stratejik değerine dikkat çekilmiş ve 18. yüzyıla kadar olan Tuna siyaseti incelenmiştir. Osmanlı sultanlarının Tuna havzasında takip ettikleri siyasetin kalıcı olabilmesi, Tuna Nehri sahillerinde oluşturulacak bir donanmanın varlığını zorunlu kılmıştır. Olanakların geniş olduğu bu bölgede, Tuna Nehri filosu için kurulan gemiliklere de değinilmiştir. Tuna Donanması'nın vücuda gelmesi ve aşamalarının değerlendirildiği giriş kısmında, Tuna Nehri Donanması'nın kuruluş aşaması ve inceleme dönemimizin öncesi hakkında bilgiler verilmiştir.

Birinci Bölüm'de, 18. yüzyılda Tuna bağlantılı siyasi gelişmeler konu edilmiştir. Osmanlı Devleti bu yüzyıl boyunca; Avusturya ve Rusya ile mücadele etmiştir. Bu iki gücün haricinde Fransa, İsveç, Hollanda ve diğer devletler, Osmanlı Devleti'ne karşı fiili bir harekâta bulunmasalar da savaşların başlamasını teşvik edici ve barış antlaşmalarının imzalanmasında da arabulucu olmuşlardır. 1711 Prut Savaşı ile başlayıp, 1792 Yaş Antlaşması ile son bulan siyasi gelişmeler hem kara hem de nehir mücadeleleri bağlamında incelenmiştir. Birbiriyle bağlantılı Kırım hadiseleri ve Karadeniz'deki mücadelelere de yer verilmiştir.

İkinci Bölüm'de Tuna Donanması'nın idaresi ve teşkilatı incelenmiştir. Donanmanın sevk ve idaresinden sorumlu kaptan paşa başta olmak üzere, çeşitli gemi birliklerinin başındaki başbuğ, Tuna'daki gemi kaptanları, ocaklık şaykalar, üstü açıklar ağası, girdap ağası ve girdaplar tanıtıldıktan sonra, donanmadaki personel ve hizmetli sınıfı açıklanmıştır.

Üçüncü Bölüm'de, Tuna Donanması'nın inşasında ve donanımında kullanılan malzemeler ayrı ayrı ele alınmıştır. Bu malzemelerin tedariki, ilgili yerlere ulaştırılması, bunlara harcanan meblağ ve bu giderin nereden karşılandığına değinilmiştir. Bunların yanı sıra donanmanın inşasını gerçekleştiren mimar, neccar, ahenger, kalafatçı vs. gibi zanaatkârlar da tanıtılmıştır.

Dördüncü Bölüm'de donanmadaki gemiler konu edinilmiştir. Gemilerin inşa ve tamir merkezleri, köprü yapımında kullanılan gemi çeşitleri ve donanmanın beslendiği kalemler ayrı başlıklar altında incelenmiştir.

Donanmanın askeri mühimmatının konu edildiği Beşinci Bölüm'de top, barut, humbara vs. gibi ateşli silahlar ayrı ayrı tanıtılmıştır. Hammaddenin elde edildiği

bölgeler, imalatın gerçekleştirildiği kârhaneler, sevkiyatın yapıldığı Tuna Nehri sahillerindeki kaleler ve Tuna üzerindeki gemilere de yeri geldikçe değinilmiştir.

Çalışmamızın son bölümünü Tuna Donanması'nın iâşesi ve sağlık hizmetleri oluşturmaktadır. Ekmek, peksimet, et, zahire gibi gıda maddelerinin nereden, ne şekilde tedarik edildiği, donanmaya nasıl ulaştırıldığı, bu gıda maddelerinin miktarı vs. hakkında, kaynakların elverdiği ölçüde bilgi verilmiştir. Öte yandan donanmanın sağlık hizmetlerini yürüten cerrah ve hekimler ile kullanılan ilaçlara da değinilmiştir. Kullanılan ilaçlardan yola çıkılarak, incelenen dönemde görülen hastalıklar da tespit edilmeye çalışılmıştır. Ayrıca gemilere yerleştirilen cerrahi sandıklardaki mevcut aletler, dönemin tıbbî teknolojisi hakkında aydınlatıcı olmuştur.

Bahse konu çalışmamızla, Tuna ince donanmasının 18. yüzyılda Osmanlı deniz tarihi içerisindeki yeri ve önemi açıklığa kavuşturulmaya çalışılmıştır. *Nehirlerin kralı* diye ifade edilen 18. yüzyıl Tunası'nda, Osmanlı donanmasının siyasi, ekonomik ve teknolojik gelişmelere paralel olarak nasıl bir konumda bulunduğu ve bu konumunun Osmanlı siyasi tarihine etkisi konularına cevap aranmıştır.

2. KAYNAKLAR

Osmanlı tarihiyle ilgili yapılacak çalışmalar ana kaynaklara dayanılarak yapıldığı zaman bilimsel ve özgün olabilirler. Bu ana kaynaklardan en önemlisi Osmanlı arşiv vesikaları, diğeri ise döneminde kaleme alınmış klasik kaynaklardır. Çalışmamız da büyük ölçüde arşiv vesikalarına dayalı olarak hazırlanmış ve yer yer devrin kroniklerine de müracaat edilmiştir. Konu ile ilgili bugüne kadar yayınlanmış tetkik eserlerden de istifade edilmiştir

2.1. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı

Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı'nda, incelediğimiz dönemle ilgili olan belgelerin tespiti yapılmış ve çalışmada kullanılmıştır. Aşağıda, kullanılan belgelerin bulundukları tasnifler ve ilgili belgeler hakkında bilgi verilmiştir.

2.1.1. Cevdet Tasnifi

Muallim Cevdet İnançalp'ın başında bulunduğu tasnif komisyonu tarafından, 1932-1937 yılları arasında konularına göre yapılmış bir tasniftir. 1553-1904 yılları arasını kapsayan bu tasnifin kataloglarında 216572 adet belge bulunmaktadır. Bu belgeler Adliye, Askeriye, Bahriye, Belediye, Dâhiliye, Darphane, Evkaf, Eyalet-i Mümtâze, Hariciye, İktisat, Maârif, Maliye, Nafia, Sıhhiye, Saray, Tımar ve Zaptiye konu başlıkları altında toplanmıştır².

18. yüzyıl Tuna Donanması ile ilgili, özellikle Bahriye (BH.) ve Askeriye (AS.) alt fonlarında çok sayıda belge bulunmaktadır. İstifade ettiğimiz onlarca belgeden, genel olarak şu konularla ilgili bilgilere ulaşmak mümkün olmuştur.

- Gerek Tuna sahillerindeki iskelelerde gerekse İstanbul'da, Tuna ince donanması için inşası veya tamiri yapılan gemi türleri, yapım aşamaları ve sayıları,
- Tuna Donanması'nın inşası için gerekli olan zift, kereste, seren, sütun, katran, reçine gibi malzemelerin temin edildiği yerler (özellikle Eflak, bu konuda önemli bir merkezdir), taşıma işlemleri ve maliyetleri,
- Donanma gemilerinin teçhizi için gerekli olan malzemenin temini, türü, sayısı ve kullanımı,
- Cephane mühimmatının yapımı için gerekli olan barut, kurşun, çam kömürü vs. malzemelerin kadı ve mutasarrıflar aracılığı ile temini, mühimmatın türü (top, havan kundağı, humbara taneleri, fişenk vs.) ve sayısı, bu mühimmatın savaş bölgesine nasıl taşındığı, taşıma araçları (gemi, araba), bu işle görevlendirilen kaza kadılarının sorumlulukları, taşıma işlemini yapan çalışanlar ve ücretleri,
- Osmanlı Tunası'nın önemli üç dar boğazı olan Demirkapı, Tahtalı ve İnlik'teki ticaret ve savaş gemilerinin geçişi ve geçiş güvenliğinin sağlanması vs. gibi vazifeler için oluşturulan Girdap Ağalığı,
- İnce donanmanın kışlakları, bu kışlaklarda sefer mevsimine kadar bekletilen mürettebatın görevleri, sayıları, ücretleri ve iaşeleri,
- Farklı zaman dilimlerinde görevli Tuna Donanması kaptanları, gemi kaptanları ve ağalar,

² *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, (Yayına Hazırlayanlar: Yusuf İhsan Genç, Hacı Osman Yıldırım, Nazım Yılmaz, Mustafa Küçük, Sinan Satar, İbrahim Karaca), İkinci Baskı, İstanbul, 2000, s. 411-413.

- Gemi kaptanlarının ve maiyetindeki çalışanların sayısı, maaşları ve iâşeleri,
- Donanma masraflarının hangi kalemlerden giderildiği,
- Sefer zamanlarında nehirden asker ve mühimmat geçişini kolaylaştırmak amacıyla inşa edilen gemi köprüler,
- İnce donanma gemilerinin önemli bir kısmını oluşturan şaykaların ocaklık olarak teşkilatlanmasıyla ilgili özellikle 18. yüzyılın sonlarına doğru kaleme alınan çok sayıda belge mevcuttur. Bu şaykaların mahiyeti, görevi, kaptanları, kaptanların atanma şekilleri ve çalışanlarıyla ilgili bilgilerin yanı sıra, şaykalardaki bütün çalışanların maaş ve yiyecek ihtiyaçları da ayrıntılı olarak verilmiştir. Öte yandan mukataa olarak ayrılmış bazı yerlerin hasılatları, avarız ve nüzul denilen çeşitli vergilere karşılık elde edilen gelirlerle ve şayka kaptanlarının ve gemilerinin ihtiyaçlarının nasıl karşılandığına dair önemli bilgilere ulaşılmıştır.

2.1.2. İbnülemin Tasnifi

Bu fona ait belgeler tarihçi ve yazar İbnülemin Mahmud Kemal İnal (İstanbul 1870-1957) başkanlığında, 1921 yılında kurulan heyet tarafından tasnif edilmiştir. 1426-1873 yıllarını kapsayan fonda 30 katalog bulunmaktadır. Adliye, Askeriye, Bahriye, Dâhiliye, Darphane, Defter-i Atika, Muhallefat, Muharrerat-ı Umumiye, Muafiyet ve İmtiyazat, Saray Mesalihi, Ensab, Hariciye, Hatt-ı Hümayun, Hil'at, Meadin, Maliye, Sıhhiye, Tevcihat, Tımar, Zeamet, Vakıf, Umur-ı Nâfia, Şükr ü Şikâyet, Müstediyyat gibi başlıklar altında, toplam 47125 belge serisi bulunmaktadır³.

Özellikle Bahriye (BH.), Askeriye (AS.), Dâhiliye (DH.) ve Sıhhiye (SH.) kataloglarında mevcut birçok belgede, Tuna Donanması'nı ilgilendiren bilgiler mevcuttur. Bu fonda yukarıda zikrettiğimiz fonlardaki bilgilere benzer, farklı tarihlerdeki vesikalar bulunmaktadır. Tuna Donanması'nın 18. yüzyıldaki durumunun tespitinin yapılabilmesi için bu vesikalar oldukça önem arz etmektedirler. Bütün bunlardan farklı olarak Tuna Donanması'nda görevlendirilen cerrahlara yönelik bilgileri de bulmak mümkündür. Genelde merkezden Tuna'ya gönderilen cerrahların, yol masraflarının ve donanmadaki görevleri müddetince aldıkları ücretin ne kadar olduğu ve nereden karşılandığına dair bilgi veren belgeler bahse konu fonda bulunmaktadır.

³ Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, s. 410-411.

2.1.3. Ali Emiri Tasnifi

Bu fon, 1918-1921 yılları arasında Ali Emiri Efendi başkanlığındaki bir heyet tarafından hazırlandığından bu ismi almıştır. Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarından başlayarak, Sultan Abdülmecid zamanına kadar gelen vesikaları ihtiva etmektedir. Vesikalar, padişahların saltanat sıraları esas alınarak tasnif edilmişlerdir. Fon, katalog halinde bir kısmı Eski Harfli Türkçe bir kısmı ise Türkçe olarak hizmet vermektedir⁴.

Bu fonda donanma ile alakalı tespitini yaptığımız belgeler, daha ziyade *III. Ahmed, II. Mustafa* ve *I. Mahmud* dönemlerini kapsamaktadır. Bazıları bir bazıları da birden fazla belgeden oluşan bu vesikalarda; Tuna Donanması'na mensup reis, kürekçi, dümenci, topçu, prostoyka vs. gibi çalışanların ücretleri ve bu ücretlerin karşılandığı yerler ile çeşitli gemilerdeki bekçi ücretleri hakkında bilgi bulunmaktadır. Ayrıca gerek Tuna sahillerindeki kazalardan gerekse başka yerlerden donanmanın ihtiyacı için toplanan zahire miktarı, gemi mürettebatının iâşesi, hangi gemiye ne kadar ekmek, et, sirke vs. verildiğine dair bilgiler mevcuttur. Öte yandan Tuna Donanması'nın savaş mühimmatının ve malzemelerinin muhafaza edildiği Tuna kıyılarındaki önemli kaleler ve bu kalelerde görevli azep, dizdar, kale muhafızları gibi çalışanların maaşları hakkında da bilgiler bulunmaktadır.

2.1.4. Hatt-ı Hümayun

“Padişahın el yazısı” anlamına gelen Hatt-ı Hümayun, Osmanlı arşivinin en önemli fonlarındanıdır. Padişah emirlerinden oluşan bu fon, I. Mahmud'dan II. Mahmud devri sonuna kadar olan 112 yıllık bir dönemi ihtiva etmekle beraber, vesikaların çoğu III. Selim ve II. Mahmud devirlerine aittir. İstisnai olarak I. Mahmud'dan önceye ve II. Mahmud devrinden sonraya ait vesikalara da rastlanmıştır. Hatt-ı Hümayun fonunda 32 ciltlik bir katalog mevcuttur⁵.

Arşivden, Tuna Donanması ile ilgili temin ettiğimiz hatlar, genel itibariyle 18. yüzyılın sonlarına doğru yoğunlaşmıştır. Bu dönemde yaşanan Osmanlı-Rus savaşlarında, Rusların Tuna'nın kuzeyine inme girişimlerinin engellenmesine yönelik bazı hükümler mevcuttur. Karadeniz'i Tuna'ya bağlayan bugün Sulina olarak bilinen Sünne Boğazı'nın donanma aracılığıyla muhafazasının sağlanması, bölgeye asker sevkî, Tuna'dan geçişi kolaylaştırmak amacıyla inşa edilen köprüler için en uygun mahallin

⁴ Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, s. 408-409.

⁵ Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, s. 413-415.

tespiti ve tombaz gemilerinden oluşturulan köprülerin yapımı, yapım aşamasında gerekli olan tüm malzemelerin teminiyle alakalı birçok hüküm mevcuttur.

Öte yandan Tuna Donanması'na gerekli olan levazımata İstanbul'dan gönderilme hususunda zorluklar yaşandığından, Nemçe (Avusturya) tüccarlarından satın alınmasına dair bilgilere de rastlamak mümkündür. Donanma mühimmatı, masrafları, kaptan tayini, gemi inşası, donanma neferatına verilen bahşiş ve maaşlar ve bunların karşılandığı yerler, savaşlarda alınan esirlerin gemilerde kürekçi olarak çalıştırılması ve Tuna Donanması'nda İngiliz topçu mühendislerinin kullanıldığına dair bilgileri ihtiva eden hatt-ı hümayûnlar mevcuttur.

2.1.5. Bâb-ı Defteri Başmuhâsebe Kalemi Defterleri

Maliye Nezareti'nin teşkiline kadar (1838), Osmanlı Devleti'nin mali işlerinin yürütüldüğü Bâb-ı Defteri teşkilatı içerisinde en önemli bölümlerinden birisini teşkil eden “*Başmuhasebe Kalemi*”, devletin bütün gelir ve gider kayıtlarını tutmakta idi. Osmanlı maliyesinin en önemli ve en büyük kalemidir⁶.

Araştırma konumuzla bağlantılı olarak 1367, 2371, 2373, 3936, 4157, 4171, 4842 ve 6055 numaralı defterlerden istifade edilmiştir. Bu defterlerde, Tuna Donanması'na mensup gemilerin gerek muharebeden gerekse fırtınadan kaynaklanan hasarlarının giderilmesi için harcanan meblağ ve bu meblağın verildiği kaynaklar kaydedilmiştir. Tersane-i Amire'de inşa edilen firkate, kalite ve kalyon gemilerinin Tuna'ya gönderilmesi, bu gemilerdeki neferlerin isimleri, gemiler için hazırlanan topların ölçü ve sayıları, gemilerde görevli çalışanların ücretleri, Tuna'daki donanma gemilerine taşınan zahire, köprü yapımı, yapım için gerekli olan malzemeler ve tüm bunlar için yapılan harcamaların kayıtlarını ihtiva etmektedirler.

2.1.6. Bâb-ı Defteri Baş Muhasebe Tersane Emini Kalemi Defterleri

Tersanenin ve gemilerin varidat ve masraflarıyla inşaat, tamirat ve alım-satım işlerinin kaydedildiği defterlerdir. Tersanenin idari ve mali işlerinden sorumlu memur olan *Tersane Emini* tarafından bütün levazımata satın alınıp hazırlanır, depoların eşyalarıyla ayniyat defterlerinin tetkik ve kontrolü yapıldı. 1571-1837 yılları arasını ihtiva eden 189 defter mevcuttur⁷.

⁶ *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, s. 142-143.

⁷ *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, s. 149.

İnceleme dönemimizle alakalı elimizde bulunan 14654 numaralı Tersane Emini Kalemi Defteri'nde, Tersane-i Amire'den Tuna Nehri'ne gönderilen mühimmat ve neferlerin yoklamaları kaydedilmiştir. 1728 yılına ait olan bu defterde, gemilerin hacimleri ve Tuna Donanması'na gerekli olan malzeme miktarını tespit etmek mümkündür.

2.1.7. Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Nişan (Tahvil) Kalemi Defterleri

Tahvil, sefere katılmayan veya ölüm sebebiyle, mahlûl kalan tımar ve zeametlerin başka birine tevcih edilmesidir⁸. *Tahvil Kalemi* ise, merkezden tayin edilen büyük memurlar ile mahlûl tımar ve zeametlerin tevcihine dair olan kayıtları tutup, tezkire ve vesikaları yazan kalemin adıdır. Bu kaleme *Nişan Kalemi* veya *Kese Kalemi* de denilirdi⁹. Tahvil Kalemi'nde vezir, beylerbeyi ve sancakbeyinin beratları, bu görevlilere verilmesi gereken şart ve vazife icrasını ihtiva eden tevcih fermanları, vilayet kadılarının zeamet ve tımar kayıtları vs.gibi evraklar bulunmaktadır¹⁰.

Divan-ı Hümayun Tahvil Kalemi 16 numaralı defterden, 1737-1788 yılları arasında Tuna Nehri kaptanlarını tespit edebildik. Bu kayıtlar kaptan atama prosedürünü anlamamıza da yardımcı olmuştur.

2.1.8. Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Mühimme Kalemi Defterleri

Divân-ı Hümayun toplantılarında müzakere edilen iç ve dış meselelere ait siyasi, askeri, içtimai ve iktisadi önemli kararların kaydedildiği defterlerdir. Osmanlı Arşivi'nde 1553-1915 tarihleri arasında tutulmuş 419 adet Mühimme Defteri mevcuttur¹¹.

Gerek Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı'nın yayınlamış olduğu, gerekse bazı yüksek lisans tezi olarak hazırlanmış çok sayıda mühimme defteri mevcuttur. Bu defterlerin hemen hemen tamamı tarafımızdan incelenmiş olup, Tuna Donanması'nı ihtiva eden hükümler tespit edilmiştir. Donanmanın 18. yüzyıldaki durumunu tespit etmek ve zaman sınırının dışına da çıkılarak öncesi hakkında bilgi sahibi olmak için 3, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 18, 19, 21, 22,

⁸ Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. III, 16. Baskı, MEB Yayınları, İstanbul, 2004, s. 381.

⁹ *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, s. 52.

¹⁰ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1988, s. 44.

¹¹ *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, s. 7.

27, 29, 32, 34, 38, 39, 43, 44, 49, 50, 51, 54, 55, 59, 60, 63, 68, 69, 72, 74, 75, 82, 83, 84, 85, 86, 88, 89, 90, 92, 93, 94, 95, 97, 100, 101, 105, 107, 109, 124, 128, 141, 149, 168, 170, 177, 197 ve 888 numaralı mühimmeler taranmış ve ilgili hükümlerden istifade edilmiştir. Transkripsiyonu yapılmayan ancak incelemelerimiz sonucunda konumuzla ilgili hükümler bulunduğunu tespit ettiğimiz 76, 98, 102, 108, 113, 123, 125, 126, 127 ve 142 numaralı mühimme defterlerinden de bazı hükümler çalışmamızda kullanılmıştır.

2.1.9. Kamil Kepeci (Bahriye Kalemi)

Kâmil Kepecioğlu (1877-1952) ve ekibi tarafından yapılan tasnif çalışması sonucu ortaya çıkan ve Kepeci Defterleri olarak da bilinen fonda, toplam 6698 defter bulunmaktadır. Divan-ı Hümayun ve Bâb-ı Asafî'ye ait defterlerden oluşan bu fon, 1468-1878 yıllarını kapsamaktadır. Bu tasnifteki defterlerin büyük çoğunluğu maliye kalemlerine aittir¹².

Kamil Kepeci'deki Bahriye Kalemi yine konumuzla alakalı yukarıdaki bilgilere benzer bilgiler vermektedir. Özellikle kaptan saliyaneleri ve savaş mühimmatının kayıtlı olduğu bu defterlerdeki yazı çeşidinin çoğunlukla siyakat olması, okumayı güçleştirmektedir. Defterlerin hacimleri farklıdır. İlgili tasnifte şu andaki bilgilerimize göre inceleme dönemimiz ve konumuzla alakalı olarak tek defter bulunmaktadır.

2.1.10. Maliyeden Müdevver Defterler

1945 yılında Maliye Bakanlığı'ndan yığın halinde devralınan 26000'e yakın defterin tasnifidir. 1427-1927 yılları arasını ihtiva eden bu katalog, Muhtelif Maliye kalemlerine ait defterleri barındırdığı gibi arazi tahriri, yeniçeri, mevacic, saray vs. gibi diğer çeşit defterleri de ihtiva etmektedir¹³.

Çalışmamız için 4066, 6584, 8531, 9897, 9940, 10003, 10044, 10045, 10051, 10337 ve 13761 numaralı Maliyeden Müdevver Defterler baştan sona taranmak suretiyle, Tuna Nehri Donanması'yla ilgili belgelerin tespiti yapılmıştır. Bu defterlerde donanma inşası, teçhizi, malzemesi vs. gibi yukarıdaki bilgilere benzer muhtelif tarihlerdeki bilgiler mevcuttur. Bazı sayfalarda derkenâr edilen notlardan, defterin kaleme alındığı tarihteki donanmanın durumu ile öncesi mukayese edilebilmektedir. Bu

¹² Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, s. 267-270.

¹³ Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, s. 7.

defterler, özellikle kaptan ve neferlere yapılan ödemeler ve malzemelere yapılan masraflar hakkında önemli bilgiler ihtiva etmektedir.

2.1.11. Haritalar

Osmanlı Arşivi'nde bulunan belge ve defter serilerinin yanısıra, harita gibi diğer arşiv malzemesi de seriyi tamamlar mahiyettedir. Haritacılık çalışmaları askeri ihtiyaçlardan doğmuştur. Harp Okulu'nun kurulmasının akabinde Batı'nın bilim ve tekniğine yönelme ihtiyacı, genç subayların Fransa, İngiltere ve Prusya'ya öğrenim amacıyla gönderilmelerini sağlamıştır. 1880 yılında 5. şubesi kurulan Erkân-ı Harb'a, Batı Anadolu ve Balkanlar bölgesindeki Türk topraklarının haritalarını çizme görevi verilmiştir. Beş yıla kadar Erkân-ı Harb'in gerekli gördüğü yerlerin mevzi haritaları çizilerek, bölge planları yapılmıştır. O günün ihtiyaçlarına cevap veren bu çalışmalardan sonra, Fransa'dan getirilen harita uzmanları ve harita öğrenimi gören Türk haritacıları biraraya getirilerek *Harita Komisyonu* teşkil etmişlerdir. Bu komisyon, 1909 tarihinde Osmanlı Devleti'nin Anadolu ve Asya'daki topraklarının haritalarını oluşturmuştur¹⁴.

Haritalar kataloğunda 720 adet harita mevcuttur. Her bir numarada bir ya da birden fazla harita veya pafta mevcuttur. En erken tarihli harita 1739 yılına aittir. Cumhuriyet döneminde hazırlanan bazı haritalar da bu katalogta mevcuttur¹⁵.

Çalışmamızda Tuna Nehri'nin Karadeniz'e döküldüğü Kili, Sünne ve Hızırilyas boğazlarının geniş havzasını ayrı ayrı gösteren 38, 42 ve 44 numaralı haritalar kullanılmıştır.

Öte yandan bazı bölümlerin ilgili yerlerinde kullanılan *Şekil 1. Tuna havzasının lokasyon haritası*, *Şekil 4. Osmanlı Tunası'ndaki girdaplar bölgesi*, *Şekil 6. Tuna havzasındaki tersaneler*, *Şekil 32. Tuna Nehri kıyısındaki zahire ambarları* adlı haritalar tarafımızdan çizilmiştir.

2.2. Klasik Kaynaklar

Osmanlı Tarihi'nin aydınlatılması için döneminde yazılmış olan ana kaynak niteliğindeki klasiklerin rolü büyüktür. Çalışmamızın zaman sınırı içindeki klasiklerin yanında, 1711 yılından önceki dönemleri kapsayan klasiklerden de istifade edilmiştir. Bir bütün olarak incelenmesi gereken tarih araştırmalarında, sınırlanan zamanın öncesi

¹⁴ Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, s. 419-420.

¹⁵ Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi, s. 420.

bilinmeden, konu tam anlamıyla anlaşılamayacağından Tuna Donanması'nın evrelerinin tespiti ve fikir vermesi açısından dönem öncesine ait bilgiler içeren klasiklere de bakılmıştır.

Devletin önemli vekayinüvislerinden Râşid Mehmed Efendi ve selefi Çelebizâde İsmail Asım Efendi'nin üç cilt olarak kaleme aldığı *Târih-i Râşid ve Zeyli (1071-1141/1660-1729)*¹⁶ adlı eserde, 17. yüzyılın sonları ile 18. yüzyılın başlarında meydana gelen olaylar, ayrıntılı olarak anlatılmaktadır. Osmanlı-Avusturya mücadelelerinin geniş yer bulduğu eserde, Osmanlı'nın yanında Avusturya ince donanması hakkında da bilgiler mevcuttur. Tuna Nehri kıyılarında ve Tuna havzasında mevcut mahaller hakkındaki bilgilerin yanı sıra, Tuna Donanması için top dökümü, bazı top döküm karhanelerinde bu işlemin nasıl gerçekleştirildiği ve çeşitli toplar, gemi çeşitleri ve Tuna iskelelerindeki gemi inşa merkezleri, Tuna Donanması'nın kaptanları, inşası yapılan bazı gemilerin ebatları ve özellikleri, bazı gemi çeşitlerinin mürettebat hacmi, Osmanlı Tunası'nın meşhur üç girdabı -Demirkapı, Tahtalı, İnlik-, baruthaneler vs. gibi konularda doyurucu bilgiler bulunmaktadır.

1695-1721 yılları arasında, Osmanlı Devleti'nde 25 yıl boyunca meydana gelen olayların anlatıldığı ve Raşid Tarihi'nin kaynaklarından biri olan *Nusretname*¹⁷, sıklıkla kullandığımız bir diğer eserdir. Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa'nın yazdığı bu eser, Kâtip Çelebi'ye ait *Fezleke-i Târih-i Âl-i Osman*'ın devamı mahiyetindeki, *Zeyl-i Fezleke* ismiyle adlandırdığı tarihinin ikinci bölümüdür¹⁸. 1683 yılında İkinci Viyana muhasarasından sonra gelişen ve Türk ordularının Macaristan'dan, Orta Avrupa'dan Tuna'nın güneyine çekilmesine sebep olan savaşların konu edildiği, ayrıca bu savaş hazırlıkları aşamasında ince donanma hakkında da malumatın bulunduğu kıymetli bir eserdir¹⁹.

¹⁶ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli (1071-1141/1660-1729)*, c. I-III, (Hazırlayanlar: Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur, Baki Çakır, Ahmet Zeki İzgöer), İstanbul, 2013.

¹⁷ Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. I, Fasikül III, (Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoglu), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1964; Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, (Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoglu), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1969.

¹⁸ Geniş bilgi için bkz.: Merve Karaçay Türkal, Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa'nın Hayatı ve Eserleri (1658/1726-27), *Mavi Atlas GŞÜ Edebiyat Fakültesi Dergisi*, S. 1, Gümüşhane, Güz-2013, s. 28-50.

¹⁹ Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. I, Fasikül I, (Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoglu), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1962, s. I-V.

18. yüzyılın diğer önemli klasik kaynaklarından *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr*²⁰, *Subhî Tarihi Sâmî ve Şâkir Tarihleri İle Birlikte (İnceleme ve Karşılaştırmalı Metin)*²¹, *Hulâsatü'l-İ'tibâr (1768-1774 Osmanlı Rus Harbi Tarihçesi)*²², *Prut Seferi'ni Beyanımdır*²³, *Hadîka-i Vekâyi*²⁴, *Tedbîrât-ı Pesendide (Beğenilmiş Tedbirler)*²⁵ adlı eserler faydalandığımız klasik kaynaklar arasındadır. İstifade ettiğimiz klasik kaynakları Kaynakça kısmında verdiğimiz için tamamını ayrıca burada zikretmiyoruz.

2.3. Tetkik Eserler

Tuna Nehri Donanması ile ilgili ülkemizde doğrudan yapılmış herhangi bir monografik çalışmaya rastlanmamaktadır. Ülkemizde denizcilik alanında çalışan araştırmacıların eserleri incelendiğinde, Tuna Donanması'nı ele alan başlı başına doyurucu bir bölüm de yoktur. Mevcut bilgiler de satır aralarında bulunmaktadır. Bu bağlamda denizcilik alanındaki çalışmalardan kıt bilgiler olsa da ulaşılabildiği ölçüde istifade edilmeye çalışılmıştır.

²⁰ Ahmed Vâsîf Efendi, *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbâr*, (Yayına Hazırlayan: Mücteba İlgürel), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1994.

²¹ Vakânüvis Subhî Mehmed Efendi, *Subhî Tarihi Sâmî ve Şâkir Tarihleri İle Birlikte (İnceleme ve Karşılaştırmalı Metin)*, (Hazırlayan: Mesut Aydın), Kitabevi, İstanbul, 2007.

²² Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr (1768-1774 Osmanlı Rus Harbi Tarihçesi)*, (Hazırlayan: Osman Köksal), Kitabevi, Ankara, 2011.

²³ Yeniçeri Kâtibi Hasan, *Prut Seferi'ni Beyanımdır*, (Hazırlayan: Hakan Yıldız), 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011.

²⁴ Ahmed Câvid, *Hadîka-i Vekâyi*, (Hazırlayan: Adnan Baycar), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998.

²⁵ Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbîrât-ı Pesendide (Beğenilmiş Tedbirler)*, (Yayına Hazırlayan: Ali İbrahim Savaş), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1999.

GİRİŞ

14-17. YÜZYILLARDA OSMANLI DEVLETİ'NİN TUNA POLİTİKASI VE TUNA NEHRİ'NDEKİ DONANMASI

1. COĞRAFİ BAKIMDAN TUNA NEHRİ

Tuna Nehri, Almanya'nın güneyinde Karaorman (Schwarzwald) bölgesinde Breg ve Brigach dağ ırmaklarının birleşmesi ile meydana gelir. Orta Avrupa'daki bu nehir, Avrupa'nın Volga'dan sonra en büyük akarsuyudur ve 2860 km. uzunluğa sahiptir. Kaynağından denize döküldüğü noktaya kadar Almanya, Avusturya, Slovakya, Macaristan, Hırvatistan, Sırbistan, Bulgaristan, Romanya, Moldova ve Ukrayna olmak üzere toplam on ülkenin topraklarından geçmektedir²⁶. (Şekil 1).



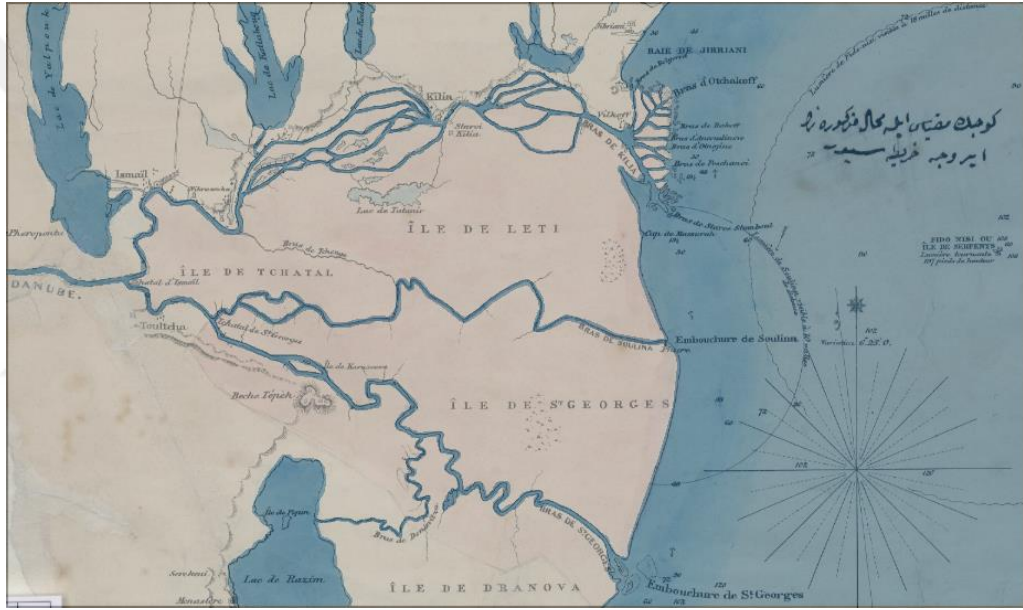
Şekil 1. Tuna Havzasının Lokasyon Haritası.

Tuna Nehri yatağında daima bol su bulundurmaktadır. Tuna'ya karışan ve onu besleyen üç yüzü aşkın kolu vardır²⁷. Bunlardan en önemlileri olan Inn, Morava, Drava, Sava, Tisza, Jui, Olt, Argeş, Siret, Prut ve diğerleri yelpaze şeklinde, çeşitli devletlerin

²⁶Mihai Maxim, "Tuna", *İslam Ansiklopedisi*, c. 41, TDV Yayınları, İstanbul, 2012, s. 372.

²⁷ Evliya Çelebi, Tuna Nehri'nin doğduğu yerden Karadeniz'e döküldüğü noktaya kadar, yedi yüz ırmak ile karıştığını belirtmektedir. Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. X, (Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Robert Dankoff), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2007, s. 281.

içlerine kadar nehir yoluyla gitmektedirler²⁸. Akış istikameti batıdan doğuya doğru olan bu nehir, güzergâhı boyunca, Avrupa'nın büyük dağ sistemleriyle bağlantısını hiç kesmez. Orta Avrupa'nın büyük ovalarından bazılarını (Viyana-Estergon arasındaki Pannonina Havzası, Eflak-Boğdan Ovası, Ukrayna'nın güneyi) aşsa da deltasına ulaşmıncaya kadar Alpler'in, Dinar Alpleri'nin, Karpatlar'ın ve Balkanların sularını getiren kollarla beslenir²⁹. Kendisini besleyen bütün bu akarsuları içine alan Tuna, üç farklı yerden Karadeniz'e dökülmektedir. Birincisi Romanya'daki Kili (Chilia), ikincisi Sünne (Sulina) ve sonuncusu da Hızırilyas (Sfantul Gheorghe) limanlarıdır³⁰. (Şekil 2). Bu geniş Tuna deltası, 4500 km²'lik bir alanı oluşturmaktadır³¹. Nehir, adı geçen bu boğazlara yaklaştıkça, derinliği azalmakta ve sudaki kum adacıkları bariz bir şekilde görünmektedir. Bundan dolayı bu girdaplarda ulaşım zorlaşmaktadır³².



Şekil 2. Tuna Nehri'nin Karadeniz'e Döküldüğü Boğazlar (Kili, Sünne, Hızırilyas)³³

Tuna, karmaşık akış rejimine sahip bir nehirdir. Nehrin yukarı kısımları (Almanya ve Avusturya'daki bölümü) buzul sularıyla beslenen Alp rejiminin, aşağı

²⁸ M. Maxim, "Tuna", s. 372.

²⁹ *Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedi*, "Tuna", c. 23, İstanbul, 1986, s. 11741.

³⁰ M. Maxim, "Tuna", s. 372.

³¹ *Gelişim Hachette Alfabetik Genel Kültür Ansiklopedisi*, "Tuna", c. 11, İstanbul, 1993, s. 4143.

³² Arzu Kılınç, "Eflak-Boğdan ve Karadeniz'de Bal ve Balmumu", *Acta Turcica Çevrimiçi Tematik Türkoloji Dergisi*, Yıl III, S. 1/1, (Editörler: Emine Gürsoy Naskali, Hilal Oytun Altun), Ocak-2011, s. 43.

³³ BA, HRT. h. 42. (28 Ekim 1857)

kısımları ise kar sularıyla beslenen Doğu Avrupa rejiminin etkisindedir³⁴. Genel itibariyle buzul-kar rejimi çerçevesinde, ilkbahar ve yaz başlarında beslenmesi en yüksek seviyeye çıkmaktadır. İlkbaharda aldığı bol yağışların da etkisiyle zaman zaman kabarmalar meydana gelmektedir. Sonbahar aylarında ise nehrin özellikle aşağı çığırında, belirgin bir debi azalması görülmektedir. Kış aylarında nehrin suları azalmasına rağmen, yine de mecrasında bol su bulunmaktadır. Ayrıca sert geçen kışlarda Tuna, yer yer donmaktadır³⁵. Buna rağmen yılın on ayı kullanıma elverişlidir³⁶.

Tuna Nehri havzası, dünyanın en büyük uluslararası nehir havzası olma özelliğini taşımaktadır. Bu havzanın yüzölçümü 817.000 km²'dir³⁷. Tuna'nın sağ kıyıları genellikle düzdür. Ancak sol kıyıları, gerek Rauhe Alp boyunca gerek nehrin Bohemya kütlesinin kenarını aştığı kısımdaki tabii tabyada, Ortaçağ'da birçok savunma yeri kurulmuştur³⁸.

Tuna Nehri boyunca Ulm (Almanya), Linz, Viyana (Avusturya), Bratislava (Slovakya), Budapeşte (Macaristan), Belgrad (Sırbistan), Yergöğü, İbrail, Galati, Tulca (Romanya) gibi önemli liman kentleri mevcuttur³⁹. Güney Almanya'nın Augsburg ve Münih gibi büyük şehirleri, Tuna vadisinin dışında kalmaktadır. Alman Tunası, Ludwig Kanalı'yla Ren Nehri şebekesine bağlıdır⁴⁰. Ren-Main-Tuna ve Tuna-Karadeniz kanalları sayesinde nehir tamamen gemi trafiğine açıktır⁴¹.

Tuna Nehri, Belgrad'ı aştıktan sonra, Güney-Batı Karpatları Balkanlara bağlayan dağların arasına dalarak, dar ve çağlayanlı bir yatağa ulaşır. Osmanlıların Demirkapılar adını verdiği bu yer⁴², Belgrad ve Turnu Severin arasında 141 km. lik bir mesafeyi oluşturur. Bu alanda, nehir bazı noktalarda daralır ve her iki sahil 80 metreye kadar birbirine yaklaşır. Bu mevkide Orta Avrupa, Adriyatik, Balkanlar, Karadeniz ve kuzeydoğu Avrupa steplerinden gelen yollar birbirine kavuşmaktadır⁴³. Demirkapıların

³⁴ M. Maxim, "Tuna", s. 372.

³⁵ *Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedi*, "Tuna", s. 11741.

³⁶ Ahmet Atalay, "Tuna Nehri Deniz Ticaret Yolu ve Bu Yolun Avusturya İçin Önemi", *The International Conference On The Changing World And Social Research I (Icwsr'2015- Vienna)*, (Editörler: Necmi Uyanık, Ufuk Deniz Aşçı, Mustafa Zenginbaş, Yusuf Demir), Palet Yayınları, Konya, 2015, s. 46.

³⁷ Muhammet Kaçmaz, "Balkan Coğrafyası", *Türk Tarihinde Balkanlar*, c. 1, Sakarya Üniversitesi Balkan Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayınları, Sakarya, 2014, s. 25.

³⁸ *Meydan Larousse Büyük Lugat ve Ansiklopedi*, "Tuna", c. 19, İstanbul, 1992, s. 437.

³⁹ M. Maxim, "Tuna", s. 372.

⁴⁰ *Meydan Larousse Büyük Lugat ve Ansiklopedi*, "Tuna", s. 437.

⁴¹ M. Maxim, "Tuna", s. 372.

⁴² Imre Baski, "Demirkapılar (Temir Qapıy, Vaskapu, Dömörkapu)", *Turkish Studies Osman Nedim Tuna Armağanı*, Volume 2/2, Spring-2007, s. 77.

⁴³ Aurel Decel, "Demir-Kapı", *İslam Ansiklopedisi*, c. 3, MEB Yayınları, İstanbul, 1979, s. 523.

bu konumu, nehrin her iki kıyısındaki yerleri stratejik açıdan güçlendirmektedir. Örneğin Demirkapıların girişindeki Orşova ile çıkışındaki Vidin ve Kalafat, eşî bulunmaz bir stratejik öneme sahiplerdir⁴⁴. Demirkapıların olduğu bölgede Avrupa'nın en büyük hidrosantral sistemi inşa edilmiş, bunun sonucunda Osmanlıların meşhur Adakalesi sular altında kalmıştır⁴⁵.

Tuna'nın daraldığı yerlerde, çok güçlü akıntılar meydana gelmektedir. Özellikle nehrin yağmur sularıyla beslendiğı ilkbahar aylarında yükselen ve dalgalanan sulardan dolayı, geçişler çok zorlaşmaktadır. Geçiş zorluğu, suların azaldığı ve Evliya Çelebi'nin ifadesiyle kum kazanlarının görüldüğü sonbahar aylarında da oluşmaktadır. Modern çağlardan önceki dönemlerde, bu dar girdaplardan geçişler, ancak bölgeyi bilen bir kılavuz eşliğinde küçük gemiler vasıtasıyla yapılabilmekteydi.

Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü delta⁴⁶, aynı zamanda büyük bir deniz avcılığına ev sahipliğı yapmaktadır⁴⁷. Ekonomik ve ticari potansiyeli zengin olan Tuna'nın, Orta ve Batı Avrupa ekonomisi bakımından, boğazlarla ilintili olarak ele alınması gerekmektedir. Zira boğazlar, buradaki ticaret akışının belki de en önemli güzergâhıdır. Bu sebeple Avrupa ekonomisi geliştikçe Türk boğazları gibi Tuna Nehri de Avrupa politika alanına girmiş ve bu nehir uğruna yapılan mücadeleler artmıştır⁴⁸.

Tuna Nehri ve havzası askeri, iktisadi, tarihi ve sosyal açıdan kendisine sahip olan devletler için büyük öneme haizdir. 14. yüzyıl sonlarından itibaren Bulgaristan'ı ve Sırbistan'ı fetheden Osmanlı Devleti, bu nehir üzerinde yayıldı. Batıya doğru yapılan bundan sonraki fetihler silsilesinde, özellikle de Macaristan'ın bir Osmanlı toprağı olarak teşkilatlanmasından sonra Tuna Nehri, Osmanlı hâkimiyetinin belindeki altın kemer oldu. Tuna'nın bugünkü Karadeniz limanları ve Belgrad arasında kalan mansabı, Osmanlı Devleti'nin başlıca yoğun yerleşim birimlerinden biri haline geldi⁴⁹.

⁴⁴ M. Emre Kılıçaslan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi", *Karadeniz Araştırmaları Balkan, Kafkas, Doğu Avrupa ve Anadolu İncelemeleri Dergisi*, S. 25, Ankara, 2010, s. 61.

⁴⁵ M. Maxim, "Tuna", s. 372.

⁴⁶ Bkz.: Ek 2, Ek 4, Ek 6, Ek 8, Ek 9, Ek 10.

⁴⁷ *Meydan Larousse Büyük Lugat ve Ansiklopedi*, "Tuna", s. 437.

⁴⁸ Afif Büyüktuğrul, "Tuna Nehri", *Donanma Dergisi*, S. 446, İstanbul, 1964, s. 16. Tuna Nehri'nin ticari potansiyeli için bkz.: Gökçen Coşkun Albayrak, *19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Bilim Dalı İktisat Tarihi Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2012, X+330 Sayfa.

⁴⁹ İlber Ortaylı, *İlber Ortaylı Seyahatnamesi Bir Tarihçinin Gezi Notları*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 104.

2. 18. YÜZYILA KADAR TUNA BAĞLANTILI SİYASİ GELİŞMELER

Tuna Nehri, Roma döneminden itibaren, devletlerin doğal sınırı olma noktasında hayati bir öneme sahipti. Ortaçağ Macar Krallığı (1000-1526), Osmanlı karşısı savunma sistemini, geç 14. yüzyıl sonrasında Tuna ve Sava üzerinde inşa etti. Bu savunma hattı, 1520'lerdeki çöküşüne kadar yüz elli yıl boyunca Osmanlı ilerleyişini durdurmayı başardı⁵⁰. Zira Macaristan, Balkan ve özellikle Tuna Nehri boylarında otorite kurmak ve bu otoritenin arkasında kendisine ekonomik çıkar sağlamak mücadelesindeydi⁵¹.

Osmanlı Devleti, Balkan coğrafyasına 1354 yılında Orhan Bey'in büyük oğlu Süleyman Bey komutasında, Gelibolu'dan giriş yaptı⁵². 14. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Balkanlarda genişleme faaliyetiyle yoğun bir fetih politikası içerisine girdi. Osmanlı Devleti'nin Balkanlara yönelik faaliyetleri, aynı zamanda Orta Avrupa'nın da kaderini büyük ölçüde değiştirmiştir⁵³.

Osmanlı Devleti, fetih yönünü Balkanların kuzeyine ve Avrupa'nın içlerine doğru ilerletirken, Tuna havzasındaki hâkimiyetini genişletmek ve sağlamlaştırmak durumundaydı⁵⁴. Balkanlarda uygulanan istimalet politikası, bölgede doğal sınır olan Tuna Nehri (Aşağı ve Orta Tuna) hâkimiyeti ve akabinde Tuna'nın ötesini yurt edinme siyaseti, kuruluş devrinden itibaren oldukça planlı bir şekilde ilerlemişti. Şüphesiz, Osmanlı Devleti'nin jeopolitik konumu bu başarılarında tayin edici bir etkidir.

I. Murad (1362-1389) döneminde, Rumeli'yi yurt tutan Osmanlıları, Balkanlardan atmak için çok sayıda Haçlı ittifakı oluşturulmuştur. Bu ittifakların içinde bulunan Macarlar, Osmanlı Devleti'ni Balkanlarda en çok uğraştıran güç idi.

Osmanlı Devleti, fetih hareketlerini yavaş fakat sağlam adımlarla gerçekleştiriyordu. 1361 yılında Edirne⁵⁵, 1363'te maden ocaklarının bulunduğu

⁵⁰ Gábor Ágoston, "Çevre ve Sınır Tarihi Çalışmalarının Buluştuğu Yer: Macaristan'daki Osmanlı-Habsburg Sınırı Boyunca Nehirler, Ormanlar, Bataklıklar ve Kaleler", *Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 112.

⁵¹ Afif Büyüktuğrul, "Osmanlı Devleti'nin Kuruluşunda Deniz Politikası", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, c. 77, S. 473, Ankara, Nisan-1971, s. 3.

⁵² Caner Sancaktar, "Balkanlar'da Osmanlı Hâkimiyeti ve Siyasal Mirası", *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, c. 2, S. 2, İzmir, 2011, s. 29.

⁵³ Feridun Emecen, "Osmanlıların Tuna'nın Kuzeyine Yönelik İlgileri (XVI. Asırda) Erdel Örneği", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz – Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 31.

⁵⁴ Ayşe Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", *Tarih Okulu Dergisi*, Yıl 7, S. XVIII, Haziran-2014, s. 285.

⁵⁵ Edirne'nin ne zaman ve nasıl fethedildiği hususunda tartışmalı görüşler mevcuttur. Ancak Osmanlı kaynakları, Sultan Murad'ın şehzadeliği sırasında bu fethin 1361'de gerçekleştiğini savunmaktadırlar. Geniş bilgi için bkz.: Halil İnalcık, "Edirne'nin Fethi", *Edirne Edirne'nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1993. s. 137-159.

Samakov, 1364'te Filibe yöresi ile Sofya'nın alınması bu bölgelerde bulunan Bizans tekfurlarının Macar ve Sırlara sığınmasına sebep oldu. Bu tekfurlar, sığındıkları ülkelerin krallarını, Osmanlı Devleti'ne karşı kışkırtıyorlardı. Kısa sürede Papa V. Urban vasıtası ile Avrupa harekete geçirildi. Nitekim Papa, bütün Hristiyan krallarına mektuplar yazarak, bir Haçlı ordusu kurulmasını önerdi. Çünkü Türkleri Avrupa topraklarından ancak böyle bir birleşme ile uzaklaştırma olanağı vardı. Macaristan kralı, Sırbistan voyvodası, Bosna ve Ulah prensleri Papa'nın kışkırtmasıyla birleşerek bir ordu kurdular⁵⁶. Böylece 1364 yılında Edirne'nin batısında Meriç Nehri önünde bulunan Sırp Sındığı mevkiinde Haçlı kuvvetleri ile Osmanlı Devleti karşı karşıya geldi. Osmanlı ordusunu Hacı İlbeyi yönetirken, Haçlı ordusunun komutanlığını Macar Kralı Lajos yapmaktaydı. Hacı İlbeyi, 10 bin kişilik bir kuvvet ile üç koldan baskın yaparak Haçlıları bozguna uğrattı. Tarihe Sırp Sındığı (Sırların mağlup edildiği yer) olarak geçen bu savaşta, düşman kuvvetlerinin bir kısmı nehirde boğulurken, Macar Kralı güçlükle hayatını kurtarabildi⁵⁷.

Osmanlı askerinin zaferi ile sonuçlanan bu savaşın intikamını almak için aynı dönem yapılan Çirmen Savaşı'nda (1371), kazanan taraf yine Osmanlı Devleti oldu. Bulgar kralı, Makedonya Sırp kralı ile birleştikten sonra, I. Murad'a karşı direnişe geçti. Ancak Osmanlı kuvvetleri Köstendil, Çatalca ve etrafındaki bazı kaleleri aldıktan sonra, Makedonya Sırp prenslerinin üzerine yürüdü. Büyük bir başarı elde edildi ve Türklere Makedonya⁵⁸, Sırbistan ve Yunanistan kapıları açılmış oldu. Osmanlı güçlerinin bu ilerleyişi, Sırp prensliğinin Osmanlı Devleti'ne haraç ödemesinin yanında, Sultan I. Murad'ın sefer dönemlerinde talep etmesi halinde, asker yardımında bulunmasını da sağlamıştır⁵⁹. Meriç Nehri'nin kontrolünü sağlayan bu askeri başarı ile Edirne emniyete alınmış oldu. Aynı zamanda Balkanlardaki Macar nüfuzu azaldı ve Makedonya'daki Sırp prenslikleri, Bulgar kralı ve Bizans imparatoru Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetini tanıdılar. Makedonya'daki bu hareket, Türklerin yerleşme siyasetinin kesin olduğunu göstermiştir⁶⁰.

⁵⁶ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. 1, 8. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2003, s. 167.

⁵⁷ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Murad I", *İslam Ansiklopedisi*, c. 8, 3. Baskı, MEB Yayınları, İstanbul, 1979, s. 589.

⁵⁸ İ. H. Uzunçarşılı, "Murad I", s. 590.

⁵⁹ Feridun M. Emecen, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi (1300-1600)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015, s. 66.

⁶⁰ İ. H. Uzunçarşılı, "Murad I", s. 590.

Bu savaşın ardından Avrupa'da, 1380'e kadar savaş görölmedi. Fakat Osmanlıların, Balkanlardaki durumunu sağlamlaştırması için Sofya, Niş ve Manastır alınmalıydı. Sofya'nın zaptı, Osmanlı hâkimiyetinin Bulgaristan'da tutunmalarını emniyet altına alınması demekti. Niş ise yukarı Sırbistan'ın kapısı anlamına geliyordu. Niş; İstanbul-Belgrad-Üsküp ve Selanik yolları üzerinde bulunduğundan, buranın zaptı Balkanlara sahip olmayı sağlayacaktı. Osmanlı güçlerinin Vardar Nehri'nin önünde akıncı mahiyetinde kalmayıp Arnavutluk'a doğru ilerlemesi için Manastır'ı üs olarak kullanması gerekiyordu. Bunun için Kara Timurtaş Paşa komutasındaki Osmanlı güçleri, daha sonra Arnavutluk'a yapılacak harekâtta askeri üs olarak kullanılacak olan Manastır ile Pirlpe ve Niş'i aldı. Osmanlı akınları kısa sürede Bosna'ya kadar uzandı⁶¹. Kara Timurtaş Paşa'nın yapacağı akını önceden öğrenen Sırp ve Bosna kuvvetleri, 1388'de Ploçnik'te (Bileca Savaşı) Osmanlıları büyük bir mağlubiyete uğrattılar. Bu başarısızlık, Osmanlı Devleti aleyhine hazırlanan Bosna, Sırp ve Bulgar krallıklarının ittifakını ortaya çıkarmıştır. Bu ittifakı küçöltmek için harekete geçen Osmanlı Devleti, Arnavutluk'taki bazı prensleri yanına çekmeyi başarmıřtır⁶². Çandarlı Ali Paşa komutasındaki Osmanlı ordusu Pravadi, şumnu, Tırnova, Rusçuk ve Silistre gibi önemli iskele şehirlerini ele geçirerek, Bulgarları etkisiz hale getirdiler ve Osmanlı ordusunun arkasını emniyete aldılar⁶³. İlerleyen Osmanlı birlikleri Kosova'da Sırp, Bosna, Macar, Eflak, Hırvat, Leh ve Çek kuvvetlerinden oluşan Haçlı kuvvetleri ile karşılaştı. Tarihte I. Kosova Savaşı (1389) olarak bilinen bu muharebe, Kosova sahrasında sekiz saat süren bir mücadele neticesinde, Osmanlı güçlerinin zaferi ile son buldu⁶⁴. Osmanlı Devleti'ne Kuzey Sırbistan yolunu açan ve büyük bir askeri-siyasi kazanç olan bu zaferin ardından, Tuna Nehri'nin güneyindeki Balkan bölgesinde Osmanlılara karşı direnebilecek tek güç olarak Macarlar kaldı⁶⁵.

Bu tarihten sonra, tahtı devralan Sultan Yıldırım Bayezid zamanında (1389-1402), Avrupa'daki ilerleyiş devam etmiştir. Türk akıncılarının, Balkanlardaki faaliyetlerini yoğunlaştırdığı bu dönemde, Yıldırım Bayezid Tuna hâkimiyeti için önemli girişimlerde bulunmuştur.

⁶¹ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 175-176.

⁶² İ. H. Uzunçarşılı, "Murad I", s. 593.

⁶³ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. 1, s. 193.

⁶⁴ İ. H. Uzunçarşılı, "Murad I", s. 594.

⁶⁵ Sadık Müfit Bilge, *Osmanlı'nın Macaristanı Osmanlı Hâkimiyetindeki Macaristan'ın Tarihi Coğrafiyası ve İdarî Taksimâtı (1526-1718)*, Kitabevi, İstanbul, 2010, s. 5.

Yiğit ve Firuz beylerin komutasında, bölgeye yönelik akınlar devam etti ve Sırp topraklarının büyük kısmı fethedildi. Bu dönemde Firuz Bey, Vidin'den Tuna'yı aşarak Eflak topraklarına akınlarda bulundu. Artık bölgede Osmanlı Devleti'nin karşısında duracak tek güç olarak Macarlar kalmıştı. 1391 yılında Macarların Tuna'yı aşıp Sofya üzerine yürüdüğü haberiyle, iki kuvvet Alacahisar'da karşı karşıya geldiler. Macarlarla Osmanlı Devleti'ni ilk kez karşı karşıya getiren bu küçük çaplı mücadele, Osmanlı ordusunun başarısıyla neticelendi⁶⁶. Artık Osmanlı akıncıları, sık sık Tuna'nın ötesine geçerek akınlarda bulunmuşlardır. Bu durum, devletin batıya doğru yayılma hedefini açıkça ortaya koymaktadır⁶⁷.

Osmanlı Devleti'nin Balkanlardan Avrupa'ya doğru tedrici yerleşimi, Tuna havzasındaki diğer güçleri rahatsız ettiği gibi, Avusturya'da da bir rahatsızlık uyandırmıştı. Bu sebeple Habsburglar, Osmanlı Devleti'ne karşı yapılan haclı seferlerine destek veriyorlardı⁶⁸. 1395'ten sonra Osmanlı akınları, artık Macar topraklarına yöneldi. Yıldırım, Macarları sindirip, Eflak topraklarında Argeş Nehri civarında, Eflak prensini yendi⁶⁹. Tuna'daki Osmanlı sınırlarını güçlendirmeyi hedef alan Argeş Savaşı (1395) sonunda bir barış antlaşması yapıldı. Bu antlaşmaya göre Eflak, Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetini tanıdığı gibi, yıllık haraç vermeyi de kabul etmiştir⁷⁰.

Osmanlı Devleti'nin Tuna'ya sahip olma mücadelesi, Orta Avrupa tarihinin dönüm noktalarından biridir. Daha önce de ifade edildiği gibi Macaristan, Osmanlı Devleti'nin Tuna boylarına kadar ilerlemesinden ve kendisi için bir tehdit unsuru haline gelmesinden rahatsızlık duyuyordu. Bu nedenle Macar Kralı Sigismund, Papa'nın desteğini alarak Avrupa'nın her tarafındaki Haçlıları ittifaka çağırarak bir davet gönderdi. Batı Avrupa'daki Hristiyanları Osmanlı Devleti'ne karşı harekete geçiren bu seferin amacı, Türkleri geldikleri yere geri göndermekti⁷¹. Tarihte *Niğbolu Haçlıları*

⁶⁶ Âşık Paşazâde, *Osmanoğullarının Tarihi Tevârih-i Âl-i Osmân*, (Hazırlayanlar: Kemal Yavuz, M. A. Yekta Saraç), Gökkuşbu Yayınları, İstanbul, 2007, s. 108-110.

⁶⁷ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. 1, s. 211 vd.

⁶⁸ Selim Hilmi Özkan, "Karlofça Antlaşması Sonrası Osmanlı-Avusturya İlişkilerinde Macarların Durumu", *Avrasya Etüdleri*, S. 41, Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı (TİKA), Ankara, 2012, s. 185.

⁶⁹ Halil İnalcık, "Bayezid I", *İslam Ansiklopedisi*, c. 5, TDV Yayınları, Ankara, 1992, s. 233.

⁷⁰ Viorel Panaite, "Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehri'nin Kuzeyinde Yayılışı: XIV ve XVI. Yüzyıllarda Eflak ve Boğdan", *Türkler*, c. 9, Ankara, 2002, s. 208-209.

⁷¹ M.C. Şehâbeddin Tekindağ, "Niğbolu", *İslam Ansiklopedisi*, c. 9, MEB Yayınları, İstanbul, 1964, s. 248; Şerif Başta, *Türk-Macar Tarihi Münasebetlerinde İlk Devir (1456'ya Kadar)*, Ankara, 1991, s. 54; Türkleri Balkanlar'dan atmayı hedefleyen bu harekât ile Haçlı seferi ruhuna uygun olarak, Kudüs'e

ismiyle anılan bu Haçlı ordusunda Macar, Fransız, Alman, İngiliz, Belçikalı, İtalyan, Hollandalı, Avusturyalı, Eflaklı, Rodoslu, İskoç, Leh ve Çekler başta olmak üzere hemen her milletten şövalye ve asiller vardı⁷². Haçlılar, Tuna boyunca ilerleyerek Vidin, Orşova ve Rahova'yı ele geçirdiler. Venedik ve Rodos gemilerinden oluşan bir donanmanın yardımıyla Niğbolu Kalesi'ni muhasaraya başladılar⁷³. Ancak Niğbolu'nun savunma durumu çok iyiydi ve birkaç hafta boyunca süren kuşatmaya karşı başarılı bir şekilde dayandı⁷⁴. Bunun üzerine Yıldırım Bayezid, maiyetindeki güçlü ordusu ile Edirne'de toplandı ve 25 Eylül 1396'da, Tuna beylerinin ikameti olan Niğbolu'ya geldi. Ortak inançlarına rağmen, Hristiyan ordusuna karşı Sırp despotu Stefan, süvarileri ile birlikte Yıldırım'ın yanında yer aldı. Niğbolu Kalesi önlerinde Haçlılarla karşı karşıya gelen Osmanlı ordusu, 60 bin kişiden oluşuyordu ve tam bir birlik içerisindeydi. Buna karşın Haçlıların sayısı 150 bin idi. Haçlı ordusunda Batı'nın savaş gelenekleri, Macar-Romen savaş gelenekleriyle bağdaştırılamadı ve aralarındaki çelişkiler büyük bir felaketin yaşanmasına sebep oldu. Osmanlı ordusunun mutlak itaati, iyi bir başkomutan, yüksek hareket kabiliyeti, büyük bir siyasi ve askeri başarının elde edilmesini sağladı⁷⁵.

Tuna'nın ve dolayısıyla Orta Avrupa'nın Belgrad'dan sonra ikinci kilit noktası sayılan Niğbolu'nun zaptı, Macarlara, Türkleri Balkanlardan çıkarmanın mümkün olmayacağını göstermiştir. Ve bu başarı, artık Macaristan tarihinin üç yüz sene müddetle başlıca problemi olan Türk meselesini ortaya çıkardı. Son büyük haçlı seferi olarak nitelendirilen Niğbolu zaferi, Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki topraklarının kuzeydoğusu için Tuna'nın sınır olmasını kesinleştirmiştir. Tuna Nehri'nin hâkim noktalarından biri olan Niğbolu, bu tarihten sonra Osmanlı padişahlarının Eflak ve Macaristan'a yaptıkları seferler için bir çıkış yeri oldu⁷⁶. Niğbolu ele geçirildikten sonra Osmanlılar, Rumeli'den Eflak'a kadar olan bölge içerisinde Tuna Nehri üzerindeki geçitlerin çoğunu kontrolleri altına almışlardı⁷⁷.

Niğbolu'yla birlikte Aşağı Tuna'nın kapılarına dayanan Osmanlı Devleti, bununla yetinmedi ve sınırlarını Tuna'nın öte yakasına uzatma çabası içine girdi. Bu

ulaşma ve Hristiyanlığı yüceltme temel hedef olarak ilan edilmişti. F. M. Emecen, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi (1300-1600)*, s. 83.

⁷² M. C. Ş. Tekindağ, "Niğbolu", s. 248; S. M. Bilge, *Osmanlı'nın Macaristanı*, s. 6.

⁷³ M. C. Ş. Tekindağ, "Niğbolu", s. 248.

⁷⁴ Nicolae Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1300-1451)*, c. 1, (Çeviren: Nilüfer Epçeli), İstanbul, 2009, s. 268.

⁷⁵ N. Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1300-1451)*, c. 1, s. 269; Ş. Baştav, *Türk-Macar Tarihi*, s. 55.

⁷⁶ M. C. Ş. Tekindağ, "Niğbolu", s. 250.

⁷⁷ V. Panaite, "Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehri'nin Kuzeyinde Yayılışı", s. 209.

savaş Macaristan için Osmanlı tehlikesini arttırdığı gibi, Osmanlı-Macar husumetini de pekiştirdi⁷⁸. Fakat bu dönemde, Timur ve Yıldırım Bayezid arasında meydana gelen ve Osmanlı ordusunun yenilgisi ile sonuçlanan Ankara Savaşı'yla (1402), Osmanlı Devleti'nde bir fetret devri yaşandı. Yıldırım'ın oğulları arasındaki taht mücadelelerinden dolayı, ülkede merkezi bir otoriteden söz etmek mümkün değildi. Bu durum ülkeyi hemen her alanda büyük oranda sarsıyordu. Osmanlı Devleti'nin içine düştüğü bu durum, elbette Tuna sınırını genişletme çalışmalarına da büyük darbe vurmuştu. Dolayısıyla Osmanlıların Tuna mücadeleleri, Çelebi Mehmed'in tahta geçmesine kadar duraklama safhasına girmiştir.

Ankara yenilgisi, hem Anadolu hem de Balkanlardaki hükümdarların takip ettiği politikaların şekillenmesinde önemli rol oynamıştır. On bir yıllık fetret devrinde, Eflak prensi, Yıldırım'ın halefleri arasındaki iktidar mücadelesine müdahale etmiş, en büyük desteği de Musa Çelebi'ye vermiştir⁷⁹. Öte yandan Düzmece Mustafa olayında da Eflak rol oynamıştı. Hristiyan devletlerin desteklediği Düzmece Mustafa, önce Venedik'e iltica etmiş; Venedik tarafından da Eflak beyi Mircea'ya yollanmıştı⁸⁰. Prens'in bu destekleri, Çelebi Mehmed'in yönünü Eflak'a çevirtti (1417). Sultan, Tuna boyunca sıralanan ve Eflak ile Erdel'e geçişi engelleyen İsakçı, Novo Selo, Turnu-Severin kalelerini ele geçirdi⁸¹. Orta Macaristan yollarını kontrol eden ve Tuna üzerinde stratejik öneme sahip, Yergöğü adı verilen çok korunaklı bir hisar yaptırdı. Bu sefer sonunda Eflak Prensi Osmanlı Devleti'ne bağlı olmayı ve yıllık haraç vermeyi kabul etti. 1417 yılından sonra Tuna ağzının güneyindeki diğer topraklar da (Dobruca) Osmanlı orduları tarafından kesin olarak ele geçirildi⁸². Sultan Mehmed'in amacı Tuna'nın öte yakasındaki toprakları da Osmanlı Devleti'ne kazandırmaktı. Öyle ki 1420'de Osmanlı filosunu, Tuna ağzındaki Kili Kalesi'ne ve hemen ardından Dinyester (Turla) Nehri ağzında ve Karadeniz kıyısında bulunan Akkirman Kalesi'ne saldırı düzenlemiştir. Böylece Tuna-Karadeniz arasındaki bağlantıya özel bir önem veren Osmanlı siyasi anlayışı, tam olarak ortaya çıkmış oldu⁸³.

Eflak meselesinden dolayı Türk ve Macar orduları birçok kez karşı karşıya gelmişlerdir. Yaşanan mücadelelerde, taraflarca alınan bazı yerler, sürekli eş

⁷⁸ S. M. Bilge, *Osmanlı'nın Macaristanı*, s. 6.

⁷⁹ V. Panaite, "Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehri'nin Kuzeyinde Yayılışı", s. 209.

⁸⁰ Ş. Baştaş, *Türk-Macar Tarihi*, s. 69.

⁸¹ Colin Imber, *Varna Savaşı*, (Çeviri: Ayda Arel), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 20.

⁸² V. Panaite, "Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehri'nin Kuzeyinde Yayılışı", s. 209-210.

⁸³ M. Maxim, "Tuna", s. 372.

değiştirmiştir. İki devlet arasında uzun yıllar hudut kavgaları yaşanmıştır. Bu dönemde de Prens Mircea'ya rakip olarak ortaya çıkan akrabası Dan, Osmanlı Devleti'nden yardım istemiştir. Osmanlı Devleti, bu yardımı yapacağına dair söz verince, Mircea da Macar himayesine girdi. Bundan dolayı her iki devlet arasında savaş meydana geldi. Severin Kalesi Macarlardan alınınca, Macar Kralı Sigismund bizzat sefere çıktı ve Niş-Niğbolu arasındaki Osmanlı kuvvetlerini yendi⁸⁴.

Osmanlı Devleti'nin Tuna siyasetinin, esas itibariyle Sultan II. Murad'dan (1421-1451) itibaren başladığı kanaati yaygındır. Sultan, 1421 yılından itibaren Eflak ve Sırbistan üzerinde gittikçe güçlenen Macar nüfuzunu kırmak için çeşitli girişimlerde bulundu. Macaristan üzerine sefere çıkmadan önce, sistemli olarak onu vassallarından ve müttefiklerinden ayırma yolunu seçmiştir. Böylece fetih hareketini daha rahat yapmıştır.

Her fırsatta Eflak ve Sırbistan üzerinde koruyucu bir rol oynayan Macaristan, bu teşekküllerin Osmanlı Devleti ile ilişkilerini bozmasına karşın Osmanlı da, Eflak ve Sırbistanın Macarlar ile arasını açma siyasetini takip etti. Mircea öldükten sonra yeğeni Dan, Eflak'ın yeni prensi olmuştu. Kısa süre sonra Mircea'nın oğlu Vlad Drakul, Dan'ı öldürerek Eflak tahtına oturmuştur. Drakul'un bu cesareti Macar desteğinden ve himayesinden kaynaklanıyordu. Ancak Drakul ikiyüzlü bir siyaset takip ederek Osmanlı Devleti'ne de yanaştı. Bunu değerlendiren II. Murad, 1432'de Drakul'un yanına asker verip, Tuna'yı geçmek suretiyle Transilvanya'ya akın yapmasına müsaade etti. Böylece Macaristan'a darbe vurulmuş oldu⁸⁵. Vidin'den, Tuna'yı aşan Osmanlı güçleri; Alacahisar, Güvercinlik, Yergöğü ve Macar Kalesi gibi müstahkem mevkiileri de elde etti⁸⁶. 1431'den sonra Sırp despotluğunu tamamen ortadan kaldıran II. Murad, Semendire'yi zapt etti ve Eflak'ta hâkimiyet kurmayı başardı⁸⁷. Sultan Murad, 1440 yılına kadar Batı Avrupa'nın tüm müttefik güçleri ile birlikte Macarların saldırısına maruz kaldığında, tamamen Osmanlılara yönelik Haçlı seferleri fikrine öldürücü bir darbe vurdu⁸⁸.

⁸⁴ Ş. Baştav, *Türk-Macar Tarihi*, s. 70-71; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 355-356.

⁸⁵ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 412-413.

⁸⁶ Halil İnalcık, "Sultan Murad II", *Sultan II. Murad ve Dönemi*, (Editör: İsmail Yaşayanlar), Bursa Osmangazi Belediyesi Yayınları, Bursa, 2015, s. 16-17.

⁸⁷ Edirneli Oruç Beğ, *Oruç Bey Tarihi*, (Neşreden: Atsız), Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 1972, s. 88.

⁸⁸ N. Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1300-1451)*, c. 1, s. 343.

II. Murad, bu akınların ardından Macarların himaye ve nüfuzu altında olan Belgrad'ı almaya karar verdi. Belgrad; Tuna ve Sava nehirlerinin birleştiği kesimde bulunmaktadır. Kuzey ve Orta Avrupa'yı, Karadeniz ve Ege Denizi'ne bağlayan tabii yollar üzerinde bulunduğundan önemli bir yerleşim merkezidir. Serhad şehri olduğundan Osmanlılar tarafından *darü'l-cihad* olarak adlandırılmıştır⁸⁹. 1440 yılında Belgrad üzerine düzenlenen ve başarısızlıkla sonuçlanan Belgrad muhasarası, altı aydan daha uzun sürdü. Türklere karşı ilk kez kullanılan tüfek ateşi ve çıkan veba salgınıyla II. Murad geri çekilmek zorunda kaldı⁹⁰. Bu muhasara Tuna Nehri'ndeki donanma açısından önem arz etmektedir. Osmanlı Devleti'nin bundan sonra da devam edecek olan Tuna Nehri hâkimiyeti mücadelesinde, büyük role sahip olan donanma kuvvetlerinin bir kısmı Belgrad önlerinde vazife yaparak güçlerini göstermişlerdir⁹¹. Macaristan üzerine yapılan bu akınlarda Osmanlı'nın Tuna Donanması'nda, 100 geminin kullanıldığı Broquiére tarafından kaydedilmiştir⁹².

⁸⁹ Divna Djuric-Zamolo, "Belgrad", *İslam Ansiklopedisi*, c.5, TDV Yayınları, İstanbul, 1992, s. 407.

⁹⁰ Ş. Baştav, *Türk-Macar Tarihi*, s. 94; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 418-419; *Manisalı Padişahlar*, Manisa Valiliği Tarafından Celal Bayar Üniversitesi Tarih Bölümü Başkanlığının Bilimsel Katkılarıyla Hazırlanmıştır, Manisa, 1999, s. 23; M. Cavid Baysun, "Belgrad", *İslam Ansiklopedisi*, c. 2, MEB Yayınları, İstanbul, 1979, s. 476; H. İnalçık, "Murad II", s. 607; Baron Joseph Von Hammer Purgstall, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c.1, (Yayına Hazırlayan. Mümin Çevik), İstanbul, 2010, s. 257.

⁹¹ M. C. Baysun, "Belgrad", s. 476.

⁹² Halil İnalçık, *Fatih Devri Üzerine Tetkikler ve Vesikalar*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1995, s. 27, 125 numaralı dipnot. Hammer'in verdiği bilgilere göre II. Murad devrinde, Osmanlı'nın deniz kuvveti yok denecek kadar azdı. Zira II. Murad'ın cülusunun ardından, Bizans'ın elinde bulunan ve *Düzmece* olarak adlandırılan amca Şehzade Mustafa, on kadırgadan oluşan Bizans filosu ile desteklenerek Gelibolu'ya gönderildi. Gelibolu donanma üssü ve Osmanlı donanması da padişah olacağına inandıkları şehzadenin yanında yer alınca, II. Murad'ın amcasını bertaraf edeceği bir donanmaya ihtiyacı oldu. Bunun üzerine Ceneviz'in Foça hâkimine başvuran Sultan II. Murad, bir Ceneviz filosu ile Anadolu'dan Gelibolu'ya geçti. Yapılan karşılıklı mücadele, Sultan II. Murad'ın başarısıyla son buldu ve amca Şehzade Mustafa idam edildi. Hammer, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. 1, (Yayına Hazırlayan: Mümin Çevik), Milliyet Yayınları, İstanbul, 2010, s. 235-240. Düzmece Mustafa'nın yanında yer aldıklarından, Gelibolu'daki donanma personelini de yok eden II. Murad, saltanatının ilerleyen yıllarında tekrar yabancı bir donanma kiralamak zorunda kalmıştır. Saltanatını, oğlu Mehmed'e terk ettiği 1444 yılında, Hristiyan dünyasını harekete geçirdi. Varna'ya akın eden Haçlılar'ı durdurmak için, ordusunu Rumeli yakasına geçirecek donanmaya ihtiyaç duymuştur. Bunun üzerine tekrar Ceneviz filosunun yardımına başvurdu ve karşı yakaya gizlice geçirdiği ordusuyla Varna zaferine imzasını attı. II. Murad devrinde yaşanan her iki hadise, Osmanlı'nın aleyhine de sonuçlanabilirdi. Bu olumsuz ihtimaller, artık esaslı Türk donanmasına vücut verecek ve hatta onu denizlere hâkim kılacaktı. Tefvîk İnci, "Düzmece Mustafa Hadisesi ve İkinci Murad'ın Kiraladığı Yabancı Devlet Donanması", *Resimli Tarih Mecmuası*, c. 4, S. 46, İstanbul, 1953, s. 2647; F. Eckhart, *Macaristan Tarihi*, (Macarcadan Çeviren: İbrahim Kafesoğlu), 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2010, s. 98. Osmanlı'nın Rumeli'ye geçişlerinde, boğaz güvenliğini sağlayacak bir donanmaya sahip olmayışı, boğazlara, kıyılarına sahip devletlerin değil denize egemen olan devletlerin hükmedebileceği sonucunu çıkarmaktadır. II. Murad, bu sancılı durumu hafifletmek adına büyük paralar ödeyerek, Venedik ve Ceneviz donanmalarının yardımına başvurmuştur. A. Büyüktuğrul, "Osmanlı Devleti'nin Kuruluşunda Deniz Politikası", s. 5. Rumeli'ye geçişte boğazların önemi için bkz.: Fuat Uzgören, "Osmanlı Türklerinin Rumeli'yi İstilasında Boğazların ve Deniz Kuvvetlerinin Ehemmiyeti", *Deniz Mecmuası*, c. 51, S. 354, İstanbul, Birinci Teşrin-1939, s. 9-15. Hammer'in ileri sürdüğü ve bazı araştırmacıların da desteklediği bu tezin bir efsaneden ibaret olduğu Ali İhsan Gencer tarafından savunulmaktadır. Zira daha kuruluş aşamasındayken, Karesioğulları'nın

II. Murad'ın bu ilerleyişi batı dünyası, özellikle de Macaristan tarafından hoş karşılanmadı ve Haçlı tasarısı için büyük faaliyetler başladı⁹³. Sırp despotu ve Macar kralı birlikte hareket ederek 1443 yılında Balkan geçitlerine kadar dayandılar. Osmanlı ordusu, düşman kuvvetlerini İzladı geçidinde karşıladı ve durdurdu. Bu arada II. Murad, büyük şehzadesi Alaeddin Ali Çelebi'yi kaybettiği haberini alınca, Macarlarla gerektiği gibi savaşımadı ve mütareke için temasa geçti. Edirne'de 12 Haziran 1444 yılında bir antlaşma yapıldı. Buna göre; Sırp Despotluğu yeniden kurulacak, her iki taraf Tuna'yı geçmeyecek, Bulgaristan ve Eflak üzerindeki Osmanlı hâkimiyeti tanınacak, Eflak vergi vermeye devam edecekti⁹⁴. Batıda aldığı yerlerden çekilen Sultan II. Murad, tahttan da feragat ederek tahtı, oğlu II. Mehmed'e bıraktı. Tahtta henüz 12 yaşında küçük bir sultanın olduğunu fırsat bilen Batı, karşı taarruza geçti. Vezir Çandarlı Halil Paşa'nın gayretleriyle, başkumandan olarak ordunun başına geçen II. Murad'ın yanında, Rumeli beylerbeyi Şehabeddin Paşa, Anadolu beylerbeyi Karaca Bey, Turhan Bey ve Davud Bey gibi değerli komutanlar da bulunmaktaydı⁹⁵. Haçlı ordusu Orşova'dan Tuna Nehri'ne geçip, Vidin'e geldi. Burayı yakıp yıktıktan sonra Tuna'yı takiben Şumnu'ya geldi. Şumnu'yu da ele geçirdikten sonra Pravadi yoluyla Varna önüne geldiler. Osmanlıların Tuna Nehri'nde çalışmak üzere Kamçık Nehri ağzında yaptıkları 28 nehir gemisi yakıldı⁹⁶. Böylece II. Murad, kurmaya çalıştığı Tuna donanmasının ilk ciddi teşebbüsünde muvaffak olamamıştır.

10 Kasım 1444 tarihinde başlayan Varna Savaşı, Osmanlı ordusunun başarısı ile sonuçlandı. Ancak tehlike devam etmekteydi. Macarlar, Tuna üzerine harekete geçtiler. Onlarla işbirliği yapan Eflak da Yergöğü'nü ele geçirdi. Doğudaki sorunlar ve taht iddiası Orhan'ın tehditleri karşısında, yine Çandarlı Halil Paşa'nın faaliyetleri

donanmasına dayanarak kuvvet kazanmaya çalışan Osmanlılar Aydıncık, İzmit ve Gelibolu'da kurdukları tersanelerde donanma faaliyetlerini yürütmüşlerdir. Osmanlı donanması, Ceneviz ve Venedik gibi henüz açık denizlerde mukavemet edecek güce sahip olmasa da zamanla, akın donanması olmaktan çıkacak ve savaş donanması olma hüviyetine sahip olacaktır. Ali İhsan Gencer, "Osmanlı Türklerinde Denizcilik", *Osmanlı*, c. 6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 571. Karesioğulları'nın yanında Batı Anadolu'daki Aydınoğulları, Menteşeoğulları ve kuzeydeki Candaroğulları ile olan münasebetlerinde, bu beyliklerin de denizcilik bilgi ve tecrübelerinden istifade edilmiştir. Özellikle henüz Yıldırım Bayezid zamanında Gelibolu Tersanesi'nin inşa ve tamiriyle, ilk kez büyük bir tersaneye sahip olan Osmanlı, Venedik ve Ceneviz donanmaları karşısında kendi topraklarını koruma faaliyetine girişmiştir. İdris Bostan, "XVI-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersâneleri ve Gemi İnşa Teknolojisi", *Osmanlı*, c. 6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 612.

⁹³ Mustafa Nuri Paşa, *Netayic ül-Vukuat Kurumları ve Örgütleriyle Osmanlı Tarihi*, c. I-II, (Sadeleştiren, Notlar ve Açıklamaları Ekleyen: Neşet Çağatay), 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987, s. 40-41.

⁹⁴ H. İnalcık, "Sultan Murad II", s. 22-23; C. Imber, *Varna Savaşı*, s. 44-45.

⁹⁵ *Manisalı Padişahlar*, s. 28; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 435.

⁹⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 433.

neticesinde 1446 yılında II. Murad yeniden Osmanlı tahtına oturdu. İçte devleti tehdit eden sorunları hallettikten sonra, Osmanlı topraklarına karşı tehlike arz eden Macar ordusuyla 1448 yılında Kosova’da karşı karşıya geldi. Macar ordusunun büyük çoğunluğu bu savaşta öldürüldü ya da esir alındı⁹⁷. Bölgede kuvvetli ve merkezi bir Macar Krallığı’nın varlığı, Tuna’nın kuzeyinden Orta Avrupa’ya doğru, Osmanlı Devleti’nin siyaset ve çıkarlarını destekleyecek bir nüfuzu engelliyordu⁹⁸. Bu sorunu kökünden sökmek için adım adım başarılarla imza atan Osmanlı Devleti, bu tarihten sonra Macaristan için artık daha tehlikeli bir hal almaya başlamıştı. Habsburgların yanında, Avrupalılar da genişleyen Osmanlı Devleti’nin oluşturduğu giderek büyüyen tehlikenin acı bir biçimde farkına varıyorlardı. Meydana gelen savaşlarda Batı’nın Osmanlı’ya karşı oluşturduğu koalisyon (Sırbistan, Eflak, Bosna, Macaristan, Lehistan, Fransa, Almanya, İskoçya, Burgonya, Flander, Lombardiya, Savoia) bu savaşların uluslararası yönünü göstermesi açısından da önem arz etmektedir⁹⁹.

Bu dönemde devletin kuzey ve batı sınırları, Tuna’da tabii ve sağlam bir noktaya ulaşmıştı. Bundan sonra Macaristan, dış politikasında Türklere karşı büyük çapta bir taarruza geçmeden savunma durumunda kalmıştır. Büyük taarruz harplerinin sona ermesiyle, Balkan ittifakı zayıflamış ve artık Osmanlı Devleti’nin ilerlemesine karşı ciddi bir engel kalmamıştır¹⁰⁰. Osmanlı Devleti, Tuna Nehri üzerinde önemli stratejik noktaları elde bulundurmaya, güçlü hareket üsleri temin etmeye özellikle önem vermiştir¹⁰¹. Öyle ki seleflerinden, Fatih’e üzerinde ilerleyebileceği sağlam bir temel kalmıştı.

Fatih Sultan Mehmed (1451-1481), Tuna Nehri’ni devletin Balkanlardaki doğal sınırı kabul etmiş ve Tuna’nın güneyinde oluşabilecek her türlü yabancı nüfuz veya devleti engelleme siyaseti izlemiştir¹⁰². Tuna ve Sava nehirlerinin güney kısımlarını ülke topraklarına katmayı amaçlayan Fatih¹⁰³, bu bağlamda ilk olarak Sırbistan üzerine yürüdü. Yapılan seferlerde, Sırp toprakları Osmanlı himayesine girdi ve Sırbistan,

⁹⁷ H. İncalcık, “Sultan Murad II”, s. 25-27.

⁹⁸ Tayyib Gökbilgin, “XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti’nin Tuna Bölgesi ve Akdeniz Siyasetleri”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S. 88, c. 5, Ankara, Mayıs 2004, s. 69.

⁹⁹ Donald Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, (Çeviren: Ayşe Berktaş), 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003, s. 51.

¹⁰⁰ Ş. Baştaş, *Türk-Macar Tarihi*, s. 121.

¹⁰¹ T. Gökbilgin, “XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti’nin Tuna Bölgesi ve Akdeniz Siyasetleri”, s. 69.

¹⁰² Yusuf Yıldız, *Osmanlı-Habsburg İlişkileri Kânûnî-Şarhî-Busbecq*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2013, s. 25.

¹⁰³ Selâhattin Tansel, *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed’in Siyasî ve Askerî Faaliyeti*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1999, s. 113.

Semendire Sancağ Beyliği adıyla bir Osmanlı sancağı oldu. Semendire, Belgrad'ın fethine kadar Macaristan'a yapılacak akınlar ve kuzeyden gelebilecek tehlikelere karşı iyi bir üs durumuna getirtildi¹⁰⁴. Bölgede madenleriyle ünlü Novoberda ve Banice'nin ele geçirilmesi, devletin ekonomik açıdan kalkınmasına da destek verdi¹⁰⁵. Tuna Nehri'nin egemenliği konusunda büyük bir coğrafi değer taşıyan bu topraklara Osmanlı Devleti'nin hâkim olması, Tuna üzerinde daha fazla hak sahibi olması anlamına geliyordu ki bu durum Osmanlı-Macar ilişkilerini daha fazla tehdit ediyordu¹⁰⁶.

Osmanlı Devleti, kuzeyden gelebilecek herhangi bir tehlikeye karşı, eline geçen Sırp topraklarını korumak için Tuna'nın kıyısını ve özellikle de Belgrad'ı elinde bulundurmak zorundaydı. Fatih, hem Belgrad hem de Boğdan üzerine düzenleyeceği seferler öncesi, Tuna Nehri üzerinde gemi inşa faaliyetleri başlatmış ve imal edilen gemileri nehirde yüzdürmüştür¹⁰⁷. Rusçuk, Niğbolu ve Vidin'de kurulan tersanelerde, 15. ve 16. yüzyıllarda vuku bulan seferler öncesi, yüzlerce gemi imal edildi¹⁰⁸. Fatihle birlikte, Osmanlı etkisi Tuna deltasında rahatsızlık verecek derecede hissedilmeye başlandı.

Belgrad'ı almak için harekete geçen Fatih, Tuna'da 200 gemiden müteşekkil donanmasının başına, Dayı Karaca Bey'i getirtmişti. Karaca Bey, emrindeki donanma ile Tuna ve Sava nehirlerini kapatmış; böylece kaleye gemiyle yardım gelmesini önlemiştir. Belgrad, hem nehirden hem de karadan kuşatıldı. Ancak kısa bir süre sonra Tuna'nın öte yakasında Hünyadi'nin idaresi altındaki 60 bin kişilik Macar ordusu ve 200 parçalık Macar donanması, Osmanlı donanmasını hezimete uğrattı. Donanmanın bir kısmı batarken bir kısmı da Macarların eline geçti. Geri kalan gemiler, bizzat Fatih'in emriyle düşmanın eline geçmesin diye imha edilmişti. Karada da yenilen Türk ordusu Belgrad'dan çekilmek zorunda kaldı. Nehir yollarıyla birçok noktadan yardım alabilen ve savunulması oldukça kolay olan Belgrad'ın alınması son derece güçlü¹⁰⁹.

¹⁰⁴ S. Tansel, *Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyeti*, s. 129-132.

¹⁰⁵ S. Tansel, *Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyeti*, s. 119.

¹⁰⁶ A. Büyüktuğrul, "Osmanlı Devleti'nin Kuruluşunda Deniz Politikası", s. 7.

¹⁰⁷ Âşık Paşazâde, *Osmanoğullarının Tarihi Tevârih-i Âl-i Osmân*, s. 192, 230; Mehmed Neşri, *Kitâb-ı Cihan-nümâ Neşri Tarihi*, c. II, (Yayınlayanlar: Faik Reşit Unat, Mehmed A. Köymen), İkinci Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987, s. 721-25, 831-833.

¹⁰⁸ Sadık Müfit Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller I*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz – Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 514.

¹⁰⁹ Ş. Baştav, *Türk-Macar Tarihi*, s. 134-144; S. Tansel, *Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyeti*, s. 119-127; M. C. Baysun, "Belgrad", s. 476; Edirneli Oruç Beğ, *Oruç Bey Tarihi*, s. 116; S. M. Bilge, *Osmanlı'nın Macaristanı*, s. 9; Hicran Yusufoglu Akın, "II. Murad ve Fatih Sultan Mehmed'in Belgrad Kuşatmaları Üzerine Kaynak Değerlendirmesi", *X. Türk Tarih Kongresi Ankara 22-26 Eylül 1986*, c. IV, Ankara, 1993, s. 1164, 1166.

Fatih, Tuna Nehri'nin kuzeyinde bulunan Eflak ve Boğdan prensliklerini, daha uzakta bulunan Lehistan ve Macaristan için devletine bağlı tampon bir bölge olarak görmek istiyordu. Karadeniz'in doğusuna açılan kapı niteliğindeki Eflak'ın Macarlarla anlaşma çabaları¹¹⁰ üzerine, Fatih 1462 yılında sefere çıktı. Osmanlı sultanı, 15 tuman asker, 20 kadirga, 150 nakliye gemisi¹¹¹ ile Vidin'e kadar nehir yolu ile geldi ve Eflak'a girdi. Yapılan muharebenin ardından, Osmanlı Devleti'ne bağlanan Eflak, yıllık 12 bin duka vergi ödemeyi kabul etti¹¹². Daha sonra 1463-1464 yıllarında Bosna'ya düzenlediği seferler ile Yayça hariç, Bosna topraklarını ülkesine dâhil etti. Bosna'nın fethi Akdeniz'deki Osmanlı varlığını güçlendirdiği gibi, Macaristan'ı tehlikeli duruma düşürmüştür¹¹³. Bosna alındıktan sonra, Tuna'nın güneyindeki Hersek dukalığı da fethedildi¹¹⁴. 1455 yılında Osmanlı hâkimiyetini tanıyan Boğdan'da çeşitli başkaldırıları görülünce, 1476'da Boğdan seferine çıkıldı ve yıllık 6 bin flori ile tekrar devlete bağlı hale getirildi¹¹⁵.

II. Bayezid (1481-1512) hareket kabiliyeti yüksek, personel ve teknik donanımı üstün bir donanmanın vücuda gelmesi için ciddi bir faaliyet içine girmiştir¹¹⁶. Deniz gücünü istenilen düzeye getirerek, Boğdan üzerine düzenlediği seferle, Kili ve

¹¹⁰ S. Tansel, *Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyeti*, s. 161-162.

¹¹¹ Necmettin Olgaç nakliye gemilerinin 50 adet olduğunu ifade etmektedir. Necmettin Olgaç, *Türk Deniz Tarihi Özeti*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1952, s. 37.

¹¹² Edirneli Oruç Beğ, *Oruç Bey Tarihi*, s. 119; İbn Kemal, *Tevârih-i Âl-i Osman VII. Defter (Tenkidli-Transkripsiyon)*, (Hazırlayan: Şerafettin Turan), Ankara, 1991, s. 217; *Manisalı Padişahlar*, s. 75-76; Yaşar Yücel-Ali Sevim, *Klasik Dönemin Üç Hükümdarı Fatih-Yavuz-Kanuni*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991, s. 59-60; V. Panaite, "Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehri'nin Kuzeyinde Yayılışı", s. 210; S. Tansel, *Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyeti*, s. 163-168.

¹¹³ S. Tansel, *Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyeti*, s. 170-174; Y. Yücel, *Klasik Dönemin Üç Hükümdarı Fatih-Yavuz-Kanuni*, s. 63-64; Aşık Paşazâde, *Osmanoğullarının Tarihi Tevârih-i Âl-i Osmân*, s. 210-212; *Manisalı Padişahlar*, s. 78-79; Mehmet Emin Yardımcı, *15. ve 16. Yüzyıllarda Bir Osmanlı Livası Bosna*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006, s. 12.

¹¹⁴ S. M. Bilge, *Osmanlı'nın Macaristanı*, s. 9.

¹¹⁵ S. Tansel, *Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyeti*, s. 227; V. Panaite, "Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehri'nin Kuzeyinde Yayılışı", s. 212; Y. Yücel, *Klasik Dönemin Üç Hükümdarı Fatih-Yavuz-Kanuni*, s. 62; *Manisalı Padişahlar*, s. 84.

¹¹⁶ Necdet Öztürk, "15. Yüzyılın Sonlarında Türk Denizciliği (Turgut Reis'in Denize Açıldığı Yıllar) - Oruç Beğ Tarihi'ne Göre-", *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011 Turgutreis Bodrum Bildiriler*, Ankara, 2013, s. 81. Sultan II. Bayezid, 1500-1501 kışında büyük topların yerleştirildiği 200 kadirga, 50 mavna, 450 kalyata ve firkateden oluşan Osmanlı donanmasının tamirini emretti. 1502 yılında da gemilerin yenilenmesi ve yeniden inşası için emirler çıkardı. Gemilerin yenilenmesi, büyük gemiler için söz konusuydu. Yenileme işlemi, ya gemilerin parçalara ayrılması ya da gemilerin özel girişimcilere verilmesi suretiyle gerçekleştiriliyordu. Parçalara ayrılan gemilerden elde edilen malzemeler, ağır ve hafif kadirgaların inşasında kullanılıyordu. Bu faaliyetler Galata, Gelibolu ve Sakız'da gerçekleştirilmekteydi. Daha hafif, manevra kabiliyeti daha yüksek gemilerin inşasına yönelik bu çabalar, denizlerde başka devletlerle ortak faaliyetlerde bulunmaya daha uygun ve ele geçirilmesi daha zor bir filoya sahip olmaya yönelikti. Bütün bu hazırlıklar sürerken II. Bayezid, kürekçi ve yelkencilerden oluşan 60-70 bin kişilik bir deniz ordusunun hazırlanmasını emretti. Sultanın filosunun finansmanı hazineden sağlanmıştır. Palmira Brummett, *Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, (Çeviri: H. Nazlı Pişkin), Timaş Yayınları, İstanbul, 2009, s. 137-139.

Akkerman gibi iki önemli liman şehrini almıştır¹¹⁷. Böylece İstanbul'un güvenlik kapısı olan Karadeniz'de ve Tuna deltasında Osmanlı kontrolünün yerleştiği söylenebilir¹¹⁸. Bu fetihlerle birlikte büyük gelir getiren Boğdan yolu ve kuzeyden gelip Tuna'ya ulaşan, oradan da Balkanlara inen ticaret yolu üzerinde denetim tesis edildi¹¹⁹. Bu dönemde Gelibolu Tersanesi'nin faaliyete geçmesiyle, Osmanlı filosu daha bir gelişerek, Orta Avrupa'ya yapılacak seferler için gerekli lojistik şartların oluşturulmasına da yardımcı oldu¹²⁰. II. Bayezid döneminde geliştirilen deniz gücü, Yavuz Sultan Selim'in (1512-1520) gayretleriyle arttırıldı. Muhteşem bir donanma inşasına başlayan Yavuz, ömrü vefa etseydi deniz yoluyla büyük fetihler yapmayı planlıyordu¹²¹.

Kanuni Sultan Süleyman (1520-1566), tahta geçtiğinde ilk hedefi Macar topraklarına yönelmek oldu. Bu topraklara giden yol, Belgrad'ın fethinden ve Tuna suyollarına hâkim olmaktan geçiyordu¹²². Bunun için sultanın kuvvetleri Balkanlardan Orta Avrupa'ya ticaret yollarını, zengin madenleri ve diğer ekonomik kaynakları Osmanlı hâkimiyetine almak için harekete geçti¹²³. Tuna Nehri üzerinde su ve kara kavşağını oluşturan Belgrad, İstanbul'dan Buda-Peşte ve Viyana'ya kadar olan güzergâhta çok güçlü bir kaleyi de teşkil ediyordu. Bu müstahkem mevki, Osmanlı topraklarına dâhil edilmeden evvel bir dizi fetih hareketlerinin gerçekleştirilmesi gerekiyordu. Bu bağlamda Şabaç, Zemun, Slankamen, Srem, Berkasova, Kamaniçe, Mitroviça ve diğer bazı küçük yerleşim birimleri alındı. Akabinde Belgrad'a yönelen Sultan; Sava Nehri'nin sol, Tuna Nehri'nin de sağ taraflarına yerleştirdiği filosu ile Tuna'yı kapatmıştır. Hatta Karadeniz yoluyla Tuna'ya sevk ettiği 50 gemi¹²⁴ takviyesiyle, Budin'den Belgrad'a gelebilecek tüm yardımlar engellenmiştir. Yapılan mücadele ile Macaristan'ın girişi sayılan Belgrad, 29 Ağustos 1521 tarihinde

¹¹⁷ Y. Yıldız, *Osmanlı-Habsburg İlişkileri Kânûnî-Şarlken-Busbecq*, s. 26.

¹¹⁸ Mustafa Nuri Paşa, *Netayic ül-Vukuat*, c. I-II, s. 53.

¹¹⁹ M. Maxim, "Tuna", s. 273.

¹²⁰ Gábor Ágoston, "Macaristan'da Osmanlı Fethi ve Osmanlı Askeri Serhaddi", *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, (Çeviren ve Hazırlayan: Kahraman Şakul), Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 179.

¹²¹ Yavuz, saltanatının ilk yıllarında Anadolu'daki kontrolünden emin olduktan sonra, tersanelerde çok kapsamlı inşa faaliyetlerine başladı. Galata ve Gelibolu limanlarında 200 gemi demirli duruyordu. Zamanla tersane mükemmel bir hale gelmiş ve yoğun bir gemi imal çalışmasına sahne olmuştur. Çok sayıda kadirga inşası gerçekleştirilmiştir. P. Brummett, *Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz'de Diplomasi*, s. 136, 156.

¹²² Rasim Ünlü, *İnce Donanma*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2005, s. 34.

¹²³ D. Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, s. 54-55.

¹²⁴ Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 1, Deniz Basımevi, İstanbul, 1982, s. 255.

fethedildi¹²⁵. Belgrad'ın fethiyle devletin Tuna siyaseti yeni bir oluşum içine girmiş ve Tuna havzasının kontrolü açısından bir dönüm noktası başlamıştır. Artık Macar serhat savunma sisteminin kilidi, Osmanlı Sultanının eline düşmüştü¹²⁶. Nihayet Osmanlı-Avusturya politik ve diplomatik münasebetlerini başlatan Mohaç'taki (1526) zafer¹²⁷, daha sonra Budin'in fethi (1541) bu siyasette her türlü üstünlüğün Osmanlı'nın eline geçtiğini kanıtlamıştır. Zira Budin'e hâkim olmak, Tuna üzerinde kontrolün sağlandığı anlamına gelmekteydi. Ayrıca bu fetihle, Habsburg tehlikesinin daha da uzaklaştığını söylemek mümkündür¹²⁸. Osmanlı Devleti, Tuna'nın ötesinde ve tamamen yabancı bir ülkede doğrudan doğruya Osmanlı idaresi kurmanın zor ve masraflı olduğunu görerek, Macaristan'ı önceleri Eflak ve Boğdan gibi haraç ödeyen bir devlet haline getirdi. Daha sonra ise ülkeyi, bir beylerbeyi buyruğunda Osmanlı vilayeti olarak merkezi yönetime bağladı. Kanuni Sultan Süleyman, 1543 yılında Macaristan üzerine bir kez daha sefer düzenledi. Osmanlı Devleti, Habsburg hanedanına karşı çıktığı seferlerde, Avrupa'daki politik birliği önlemek, Habsburgları güçsüz düşürmek ve birleşik bir Haçlı birliğini engellemeyi amaçlamaktaydı¹²⁹. Bu süreçte İstol Belgrad, Tata, Valpova, Sikloş, Peç (Peçuy), Beçvar, Sas, Aynvar, Malvar gibi Tuna kalelerinin¹³⁰ yanında Yayça,

¹²⁵ Yusuf Güldüren, "Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri (Tersaneleri)", *X. Türk Tarih Kongresi Ankara 22-26 Eylül 1986*, c. IV, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1993, s. 1773-1776.

¹²⁶ G. Ágoston, "Macaristan'da Osmanlı Fethi ve Osmanlı Askeri Serhaddi", s. 182.

¹²⁷ Mohaç'tan sonra Osmanlı-Avusturya politik ve diplomatik münasebetleri doğrudan başladığından, Avusturya'nın doğu politikasını yeniden gözden geçirmesi gerekiyordu. Çünkü Avusturya'nın Avrupa'daki tek rakibi Fransa idi. Fransa'nın Avrupa üzerindeki çıkarları ile Avusturya'nın çıkarları çatışmıyordu. Avusturya-Venedik siyasi ve askeri ittifakı, Fransa ile Osmanlı arasındaki geleneksel diplomatik ve siyasi münasebetlerden dolayı, Avusturya aleyhine gelişecek olan sürtüşmeleri engelleyebilecek stratejik yapıya sahip değildi. Bu sebepten Avusturya, Avrupa'da yeni bir müttefik arayışına girdi. Tarihi şartlar ve siyasi strateji gereği Rusya, Avusturya'nın yeni müttefiki oldu. Avusturya'nın Rusya ile olan ittifakı, Habsburglar'ın Fransa ile yapacağı olası bir savaşta, Fransa'nın müttefiki olan Osmanlı Devleti'nin, kendilerine savaş açıp iki cephe arasında kalınmasını önlemeye yönelikti. Bu stratejik ittifak, Rusya'nın Avusturya'ya fiilen yardım etmesini şart koştuğu gibi, aynı şekilde gerekli olması halinde Avusturya'nın da Rusya'ya yardım etmesini öngörüyordu. Fransa, Osmanlı-Avusturya mücadelelerinde belirsiz ve menfaatçi bir tutum sergilemiştir. Osmanlı Devleti'ni Avusturya'ya karşı savaşa kıskırtmıştır. Bunun en büyük sebebi de Osmanlı ile savaşan Avusturya'ya ikinci bir cephe açarak, bu ülkeyi iki ateş arasında bırakmak ve böylece Avrupa kıtasındaki hedeflerine ulaşmaktır. Öte yandan Rusya, ittifakın gereğini yerine getirmek ve müttefiki olan Avusturya'yı iki ateş arasında bırakmamak için, Osmanlı Devleti'ne karşı silahlı mücadeleye girişmiştir. Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbirât-ı Pesendide (Beğenilmiş Tedbirler)*, (Yayına Hazırlayan: Ali İbrahim Savaş), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1999, s. 8.

¹²⁸ Géza Perjés, *Mohaç Meydan Muharebesi*, (Geniş Bir Özetini Yaparak Tanıtan: Şerif Baştav), 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1992, s. 15.

¹²⁹ Halil İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)*, (Çeviren: Ruşen Sezer), 2. Baskı, YKY, İstanbul, 2003, s. 40-41, 42.

¹³⁰ Sinan Çavuş, *Süleymanname Tarih-i Feth-i Şikloş, Estergon ve İstol-i Belgrad*, (Editör: Tülay Duran), Tarihi Araştırmalar Vakfı, İstanbul, 1998, s. 455, 467, 533.

Banaluka, Peşte ve Esterгон (8 Ağustos 1543)¹³¹ gibi önemli merkezlerin alınmasıyla da Osmanlı Devleti, artık merkezi Avrupa ve hatta bütün Avrupa meselelerinde bir denge unsuru haline gelmiştir¹³². Budin'den Karadeniz'e bütün Tuna havzasının egemenliği sağlanınca¹³³, bölgede bir buçuk asır sürecek olan Osmanlı hâkimiyeti de emniyet altına alınmış oldu¹³⁴.

Kanuni döneminde, 1538 yılındaki Boğdan Seferi'nde Bender Kalesi dahil Bucak'ın Osmanlı topraklarına katılmasıyla, Kırım-Budin arasında bir yol açılmış oldu. Böylece Tuna suyu, Tatar askeri kara yoluyla daha da güçlendirilmiş oldu¹³⁵.

Osmanlı Devleti'nin Tuna siyasetindeki amacı, Macaristan'ın; "*Avrupa'da kurduğu iktidarın tasarruf ve hâkimiyetini, ileride de hâkimiyet altına alma*" düşüncesini yok etmektir. Macaristan üzerindeki hâkimiyetin, Tuna siyasetindeki emniyet ve istikrarın, dönem için en önemli faktörü Zigetvar'ın ele geçirilmesi idi¹³⁶. Sultan Süleyman'ın 1566'daki bu son Macaristan seferi, Osmanlı Devleti'nin Orta Avrupa'daki ilerlemesinde bir duraklamanın başlangıcını simgelemektedir¹³⁷.

1593-1606 yıllarında Osmanlı ile Avusturya arasında gerçekleşen ve *uzun savaş dönemi* olarak adlandırılan süreçte, Viyana'yı ele geçirmeye çalışan Osmanlı Devleti Vespirem, Palota, Tata, Györ, Szentmarton, Papa ve Tihany fethederek, bu amaca oldukça yaklaştı. Ancak savaşın ikinci yarısında Avusturya ve Macar kuvvetlerinin birleşerek karşı atağa geçmeleri sonucu, Osmanlı Devleti, Palota hariç almış olduğu bütün yerleri elden çıkardı. Yine de 1596'daki Eğri ve 1600'deki Kaniye fetihleriyle, Macaristan'daki varlığını göstermiştir. 1660 yılında Varad'ın ele geçirilmesiyle Transilvanya'nın¹³⁸ kontrolü Osmanlılara geçti. 1663'te Uyvar'ın düşmesi Viyana etrafında oluşturulan Macar savunma hattında bir gedik açılmasına sebep oldu¹³⁹.

¹³¹ C. Sancaktar, "Balkanlar'da Osmanlı Hâkimiyeti ve Siyasal Mirası", s. 30.

¹³² T. Gökbilgin, "XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti'nin Tuna Bölgesi ve Akdeniz Siyasetleri", s. 69.

¹³³ M. Maxim, "Tuna", s. 373.

¹³⁴ Tayyib Gökbilgin, "XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti'nin Tuna Havzası ve Akdeniz Siyasetleri, Bunlar Arasındaki Alâka ve İrtibat, Muhtelif Veçheleri", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 13, S. 4, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1955, s. 69.

¹³⁵ M. Maxim, "Tuna", s. 373.

¹³⁶ T. Gökbilgin, "XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti'nin Tuna Bölgesi ve Akdeniz Siyasetleri", s. 70, 77.

¹³⁷ H. İnalcık, *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ*, s. 46.

¹³⁸ Osmanlı Devleti, Romanya'nın orta ve batısında yer alan bölgeye Transilvanya yani Erdel ismini vermiştir. *Osmanlı Yer Adları: I Rumeli Eyaleti (1514-1550)*, (Yayına Hazırlayanlar: Ahmet Özkılınç, Ali Çoşkun, Abdullah Sivridağ), Ankara, 2013, s. 54.

¹³⁹ G. Ágoston, "Macaristan'daki Osmanlı-Habsburg Sınırı Boyunca Nehirler, Ormanlar, Bataklıklar ve Kaleler", s. 117-118.

Osmanlı Devleti, 1354'te girdiği Balkan topraklarında, Tuna Nehri'ne sahip olma ve nehrin ötesine geçme amacı güdüyordu. Nitekim Balkanlardaki kalıcı hâkimiyetini hissettirecek birçok fethe, adım adım imzasını attı (1361 Edirne, 1363 Filibe, 1375 ve 1428 Niş, 1383 Serez, 1385 Ohri, 1386 Sofya, 1388-1389 Şumnu, 1392 Üsküp, 1393 Tırnova, 1430 Selanik ve Yanya, 1439 İzvornik ve Srebreniçe, 1453 İstanbul, 1455 Novo Brod, 1458 Atina, 1458-1460 Mora Yarımadası, 1463 Bosna, 1476 Eflak, 1479 İşkodra, 1482 Hersek, 1499 Karadağ ve 1503 Boğdan)¹⁴⁰. 14. yüzyılın sonu gibi erken bir tarihte Tuna Nehri'nin öneminin farkına varan devlet, Balkan topraklarındaki fetihlerine paralel olarak ve bu fetihleri takip eden yıllarda, Tuna Nehri boyundaki stratejik açıdan önemli tüm kale ve şehirleri (1388-Silistre, Rusçuk, 1395-Niğbolu, 1396-Vidin, 1427, 1458-Güvercinlik, 1439, 1459-Semendire, 1483-Hram, 1484-Kili, Akkerman, 1521-Belgrad, 1522-Orşova, 1524-Severin, 1526-Petrovaradin, 1538-1540 İbrail, Bender, 1541-Peşte, Budin, 1543-Vaç, Estergon 1544-Vişegrad,) fethetti. Bu kale ve şehirlerin fethi, Avrupa'da girişilen savaşlarda kullanılan en önemli su yolu olan Tuna'yı kontrol edebilmek için oldukça önemliydi¹⁴¹.

Fakat bir bozguna dönüşen başarısız 1683 kuşatmasının ardından, devlet üst üste birçok askeri yenilgiyle karşı karşıya kaldı. 1686 yılında, Budin ve Peşte Avusturya'ya teslim edildi¹⁴². 1691'deki Osmanlı-Avusturya mücadelesinde tam bir askeri felaket yaşandı. Savaş başladıktan kısa süre sonra, Varadin'den Belgrad'a kadar olan yerler Türk gemilerinin ve denizcilerinin koruması altındaydı ve her şey Osmanlı Devleti'nin lehine idi. Öyle ki nehir kıyısını kullanamayan Avusturya ordusu, Varadin'den yaklaşık dört saat mesafede bulunan Slankamen'den geçmeye çalıştı. Ancak Osmanlı güçleri Slankamen Boğazı'nı tutunca¹⁴³, Avusturya ordusu büyük kayıp verdi. Birçok gemi, savaş araç-gereci ve 800'e yakın esir alındı. Fakat Sadrazam Fazıl Mustafa Paşa'nın şehit olmasıyla, orduda bozgun meydana geldi ve Osmanlı ordusu geri çekilme kararı aldı. Bu savaşın rövanşı, 1695 ve 1696'daki sefer-i hümayunlar ile alındı¹⁴⁴.

Uluslararası arenada yeni yeni palazlanmaya başlayan Rusya'nın her fırsatta Osmanlı Devleti'ne saldırma girişimi ve nitekim 1689'da Kırım'a müdahalesi,

¹⁴⁰ C. Sancaktar, "Balkanlar'da Osmanlı Hâkimiyeti ve Siyasal Mirası", s. 30.

¹⁴¹ G. Ágoston, "Macaristan'daki Osmanlı-Habsburg Sınırı Boyunca Nehirler, Ormanlar, Bataklıklar ve Kaleler", s. 98, 101.

¹⁴² M. Maxim, "Tuna", s. 274.

¹⁴³ Mustafa Nuri Paşa, *Netayic ül-Vukuat Kurumları ve Örgütleriyle Osmanlı Tarihi*, c. III-IV, (Sadeleştiren, Notlar ve Açıklamaları Ekleyen: Neşet Çağatay), 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987, s. 8-9.

¹⁴⁴ Mustafa Nuri Paşa, *Netayic ül-Vukuat*, c. III-IV, s. 10-14.

1697'deki Zenta yenilgisi devletin bir dizi toprak kaybı yaşamasına sebep olmuştur. Bozgunundan itibaren on altı yıl boyunca birçok yeri elden çıkaran devlet, 1699 Karlofça Antlaşması'yla bu kayıplara mührü basarak, Osmanlı tarihinde yeni bir dönem açtı¹⁴⁵. Artık savunma savaş politikasını benimseyen devletin uluslararası arenadaki diplomasisi de olumsuz yönde etkilenmişti. Nitekim *hiçbir devleti, devlet-i aliyye-yi Osmaniye nezdinde eşit haklara sahip muhatap kabul etmeme* anlayışı özelliğini kaybetmiştir. Zira bu antlaşmanın arka planında savaş meydanlarında uğranılan yenilgiler, bu durumun doğurduğu toplumsal gerileyiş, gerek merkezi devlet teşkilatının gerekse Osmanlı Devleti'nin egemenliği altında bulunan ülkelerdeki yerel idarelerin artık işlemez hale gelişi vs. yatmaktadır¹⁴⁶.

Bu antlaşmayla Macaristan'ın büyük bir kısmı elden çıktı. Böylece Habsburg hanedanlığının gücü, Orta Avrupa'da yeniden hissedilmeye başlandı. Orta Macaristan, Erdel ve 1718'de Güney Macaristan'daki son Osmanlı toprağı olan Tımişvar, Avusturya hegemonyasına girdi. Böylece Habsburglar, gelecek yıllarda girişeceği savaşlarda kullanabileceği beşeri ve mali kaynak havuzunu önemli ölçüde genişletmiş oldu. Bu kaynakların güvenliği, Macaristan ile Rumeli arasında doğal sınır olan Tuna Nehri üzerinde inşa edilen yeni askeri sınır hattı aracılığıyla sağlandı¹⁴⁷.

1699 yılından sonra Osmanlı'nın Avrupa ilerleyişinin durduğunu ve Avrupa karşısında savunma durumuna geçtiğini ve Balkan coğrafyasındaki hâkimiyetinin zayıfladığını söylemek mümkündür. 1683 Viyana bozgunuyla¹⁴⁸, Balkanlardaki üstünlük adım adım el değiştirmeye ve Avusturya ile Rusya lehine dönmeye başlamıştır¹⁴⁹.

Osmanlı Devleti, Karlofça sonrası bir yandan Macaristan'daki hâkimiyet alanını yeniden kazanmak isterken, diğer yandan kaybettiği toprakları geri alma arzusundaydı. Ancak mevcut durumuyla bunu gerçekleştiremeyeceğini anlayınca, durumunu koruma pozisyonuna geçti. 1711 yılında beklediği fırsatı yakalayan Osmanlı Devleti, giriştiği

¹⁴⁵ D. Quataert, *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, s. 75.

¹⁴⁶ Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbîrât-ı Pesendide*, s. IX.

¹⁴⁷ Gábor Ágoston, "Doğu-Orta Avrupa'da İmparatorluklar ve Savaş, 1550-1750: Osmanlı-Habsburg Rekabeti ve Askerî Dönüşüm", *Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 172.

¹⁴⁸ Geniş bilgi için bkz.: Mustafa Turan, "II. Viyana Muhâsarası: Osmanlı Devleti'nde Siyasî, İdarî ve Askerî Çözüm", *OTAM*, S. 9, Ankara, 1998, s. 389-429; Cevat Üstün, *1683 Viyana Seferi*, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2010.

¹⁴⁹ C. Sancaktar, "Balkanlar'da Osmanlı Hâkimiyeti ve Siyasal Mirası", s. 31.

Prut Savaşı'nı kazanmış ve akabinde imzaladığı Prut Antlaşması ile kaybettiği toprakların bir kısmını elde etmiştir.

17. yüzyılın sonlarından itibaren kendini dünya siyasetinde hissettiren Rusya, Osmanlı Devleti'nin en büyük rakiplerinden biri haline gelmeye başladı. Özellikle Karadeniz'de kurmak istediği hâkimiyetle, kuzeyden Tuna'ya, oradan da Balkanlara geçmeyi ve bu vesileyle Akdeniz'e inmeyi hedeflemekteydi. Bunun için de özellikle Çar I. Petro'nun çalışmalarıyla güçlü bir donanma oluşturmaya çalışmıştır. Osmanlı Devleti'nin de Tuna havzasındaki rakiplerinin güçlerini kırması ve bu havzada var olması, sürekli yenilenen ciddi bir donanma gücü ile mümkündü. Devlet, Tuna'daki hâkimiyetini güçlendirmek ve muhafaza etmek için oluşturduğu hafif donanmayı, birbirini takip eden yıllarda nicelik ve nitelik olarak arttırmıştı. Öyle ki savaş kararı alındığında, merkezde inşa edilen gemileri Karadeniz yoluyla, Tuna Nehri'ne aktarmaktaydı. Osmanlı'nın rakiplerine göre, Osmanlı Tunası'nın ele geçirilmesi elbette önemliydi, ancak bundan daha elzem olan bir durum vardı ki o da, Karadeniz'den Tuna'nın içine doğru gerçekleştirilen gemi sevkiyatını engellemekti¹⁵⁰. Hem merkezi toprakların fethi, hem de Orta Avrupa'da gerçekleştirilen diğer fetihler, Karadeniz bölgesi ve Tuna deltasında tam bir iktidar kurulmaksızın düşünülemezdi¹⁵¹. Hedeflerine bu doğrultuda gitmeyi planlayan Rusya'nın, 1480'lerde Tuna deltasını ele geçirerek, Karadeniz'i bir Türk gölüne dönüştüren Osmanlı Devleti'ni, bu sevkiyatın yapılmaması için zorlaması zaruri hale gelmişti. Dolayısıyla, bundan sonra Karadeniz'de gerçekleşecek Osmanlı-Rus mücadelelerinin, Rusların lehine dönüşmesini sağlayacak birçok gerekçeleri mevcuttu¹⁵².

¹⁵⁰ Güner Doğan, “Savaş ve Ticaret Arasında: Blognalı Bir Oryantalist'in (L. E. Marsigli) Raporlarında ve Venedik Belgelerinde Balkanlarda Osmanlı Nehirleri: Tuna (Danubio) Örneği (1699-1719), *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz – Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 307-308.

¹⁵¹ Gábor Ágoston, “Avrupa'da Osmanlı Savaşları”, *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, (Çeviren ve Hazırlayan: Kahraman Şakul), Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 90.

¹⁵² Gábor Ágoston, “Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya'da Askeri Dönüşüm, 1500-1800”, *Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 225.

3. TEŞEKKÜLÜNDEN 18. YÜZYILA KADAR TUNA KAPTANLIĞI

Kaptanlık makamı, deniz ve nehir kıyı bölgelerdeki en yüksek askeri kumandanlıktır. Görevlendirildikleri bölgede mevcut olan filonun, sevk ve idaresi konusunda en yetkili isim *kaptan paşa* sıfatını taşırdı. Kaptan paşanın emrinde olan ve bir aşağı rütbede bulunan diğer kaptanlar da Tuna Nehri üzerinde, görevli yüksek rütbeli deniz subayları idi. Bu subaylar, nehir ulaşımına bağlı askeri işleri yürütmekle görevliydi. Kaptanlar azeplerden¹⁵³ seçilirdi ve onların en yüksek amiri olurdu¹⁵⁴.

Osmanlı Devleti, Macaristan'ın fethinden sonra, Tuna Nehri'nin büyük bölümüne sahip oldu. Eldeki stratejik yerleri muhafaza etmek amacıyla, Tuna'da bir donanma kaptanlığı vücuda getirdi¹⁵⁵. Osmanlı bahriyesinde en az 47 gemiden oluşan bir birliğe, donanma adı verildiği ileri sürülür¹⁵⁶. Tuna'da bu sayı çoktan aşılmış ve Tuna Kaptanlığı Budin'in fethiyle kurulmuştu. Kuruluş aşamasında iki kısımda incelenen bu kaptanlığın bir kolu Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü yerden Vidin'e, diğer kolu da Vidin'den Budin'e uzanmaktaydı. Tuna'daki bütün sevk ve idare, bu iki mıntıkada faal olan kaptanların komutasındaydı. Her bölge kendi kaptanının emrinde onar fırkate ve yaklaşık 2000 bahriyeliyle, nehirde geçişlerin emniyetli bir şekilde olmasını sağlardı. Macaristan'ın elden çıkmasıyla kaptanlık bire indirgendi¹⁵⁷.

Oluşturulan bu kaptanlığın emrindeki filoyla nehir boyunca bulunan bazı şehirlerin işgali gerçekleştirilirken, Osmanlı Devleti'ne ait işgal edilen şehirlerin müdafaası da yapıldı. Tuna'daki ince donanma, düşman filosuna mani olup, kendi askeri birliklerini geçirebilmek için gereken olanakları sağlardı. Filonun bir diğer görevi, asker cephelerine gereken lojistiği temin etmektir¹⁵⁸.

¹⁵³ Orhan Bey zamanında, Alaeddin Bey tarafından Anadolu'daki Türkmenler'den oluşturulan azep birlikleri, bu dönemde maaş almayan piyade birlikleriydi. Bunlara hafif anlamında azep denilmiştir. Daha sonraki tarihlerde devletten maaş alan askeri bir birlik olarak görülmektedir. Savaşlarda yeniçerilerin ön safında yer alan bu birliğin bir kısmı sınır bölgelerindeki kalelerde güvenliği sağlarken –ki bunların içinde en yetenekli olanlara çavuşluk verilirdi- bir kısmı da deniz kuvvetlerinde çalışırdı. Deniz kuvvetlerindeki azep erleri ve subayları, kendilerine ayrılan tımar gelirlerinden maaş alırlardı. Merkezden çok uzak sınır bölgelerindeki tersanelerde görevli azeplerin maaşları ise devletin hazinesinden karşılanırdı. Gülgün Üçel-Aybet, *Avrupalı Seyyahların Gözüyle Osmanlı Ordusu (1530-1699)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2010, s. 321-323.

¹⁵⁴ G. Ü. Aybet, *Osmanlı Ordusu*, s. 314-315.

¹⁵⁵ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, s. 403.

¹⁵⁶ Bu 47 geminin kırkı kadirga, altısı mavna ve biri de başarda idi. Şemsettin Bargut, "Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi Tipleri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 583, Ankara, Mart-2002, s. 19.

¹⁵⁷ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 403.

¹⁵⁸ Y. Güldüren, "Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri", s. 1785.

Tuna'da faaliyet gösteren, ince donanmanın ilk merkezi Vidin idi. 1541 yılında Budin'in, 1543'te de Estergon'un fethiyle, Budin yeni vilayet merkezi sıfatını kazandı. Bu tarihle birlikte *Budin Kapudânlığı* olarak anılan yeni teşekküle, ilk kaptan atamaları gerçekleştirildi¹⁵⁹.

16. yüzyılın ikinci yarısında Tuna'da, *müstakil bir kapudanın nasb olunacağı* Mohaç kaptanlığının oluşturulması gündeme geldi. Bunun sebebi, düşman işgaline müsait bir noktada bulunan Mohaç yakınlarındaki adaların korunması gerekliliği idi. Düşmanın bir taarruzuna karşın, Budin'de bulunan ince donanmanın Mohaç'a varması için 5-6 günlük bir zamana ihtiyaç vardı. Bu zaman zarfında, adaların elden çıkabilme ihtimali mevcuttu. Bu olasılığı ortadan kaldırmak amacıyla, Mohaç kaptanlığının kurulmasına yönelik, Mohaç beyi merkeze bir arz göndermiştir. Bu arzda; Mohaç'ın eski beyi Ali Bey'in kethüdası Kasım Bey'in 31500 akçe zeametle, Mohaç kaptanlığına getirilmesi, Kasım Bey'in emrine Mohaç'ın işgale uğradığı sırada bozguna uğrayan palangalarındaki 200 piyade ve 100 martolosla birlikte, Peçuy Kalesi civarında görev yapacak 10 şaykanın verilmesine, ayrıca bölgede zarar görecektir bir geminin dahi bütün masraflarının kaptan tarafından karşılanacağına dair fikirler beyan edilmiştir. Merkezden verilen cevapta; işgal edilmiş palangalardaki neferlerin nerede hizmet ettikleri ve bulundukları yerlerde, kendilerine ihtiyaç duyulup duyulmadığına dair tafsilatlı bir yazı gönderilmesi emredilmiştir¹⁶⁰.

Kaptanlar, oldukça yüksek bir mevkie sahipti. Yıllık gelirleri, bazı dönemler tımar defterdarının geliriyle¹⁶¹ eşit seviyedeydi. Kaptanların, Macaristan topraklarında oldukça fazla köyden meydana gelen ve 1555 yılında, senelik 30500 akçeye ulaşan bir gelirleri vardı¹⁶². Deniz ümerasına, yıllık 18 yük akçe geliri olan Sığla Sancağı ve Büyük Değirmenlik Kazası da tahsis edilmişti. 1699 yılında yeniden Tuna kaptanlığına tayin edilen Miralem Mehmed Paşa'ya, salyanesi karşılığında adı geçen yerlerin gelirleri verilmiştir. Fakat Sığla ve Büyük Değirmenlik'teki hasılatın verimsiz olması ve gelirlerin ihtiyaçları karşılayamamasından ötürü, Mehmed Paşa'ya miriden 5 yük akçe

¹⁵⁹ S. M. Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", s. 515; Géza Dávid, "16. ve 17. Yüzyıllarda Belgrat'tan Viyana'ya Kadar Tuna Boyunun Askeri-İktisadi ve Yerleşmeler Açısından Önemi", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz – Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2005, s. 57.

¹⁶⁰ BA, A.DVNS. MHM. d. 3, h. 1293. (30 Haziran 1560)

¹⁶¹ 17. yüzyılda Tımar Defterdarı'nın zeameti 62077 akçedir. Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kıbar Fî Esfâri'l-Bihâr (Deniz Seferleri Hakkında Büyüklere Armağan)*, (Hazırlayan: İdris Bostan), T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2008, s. 141.

¹⁶² S. M. Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", s. 515; G. Dávid, "Tuna Boyunun Askeri-İktisadi ve Yerleşmeler Açısından Önemi", s. 57.

daha verilmiştir¹⁶³. Tuna kaptan paşalarına Vidin hassı da gelir olarak tahsis edilmiştir¹⁶⁴.

Tuna Donanması'na kaptan paşa olarak atanan isimlerin tasarrufuna, mükemmel donatılmış yeni bir gemi verilir ve bununla donanmaya hizmet etmesi beklenirdi¹⁶⁵.

Tuna Donanması'nı yöneten kaptan paşaların, herhangi bir sebeple görevlerinden ayrılmalari halinde, kendilerine donanmanın üst düzey vazifelerinden biri verilirdi. Örneğin 1699 yılında kaptan paşa konumunda olan Mehmed Paşa, 21 Şubat 1700 tarihinde firkateler başbuğu olarak karşımıza çıkmaktadır¹⁶⁶.

Tuna kaptanı protokolde, kaptan-ı derya ve Süveyş kaptanından sonra gelmekteydi¹⁶⁷. Tuna Donanması'na atanan ilk kaptanlar, sancak beyi payesiyle hizmet etmişlerdir. Örneğin 1543 yılında kaptan olan Mehmed Bey Silistre Sancağı Beyi, hemen ardından kaptanlığı devralan Ahmed Bey de Eğriboz Sancağı Beyi idi¹⁶⁸. Daha sonraki dönemlerde Tuna Donanması'na beylerbeyi statüsündeki –Kaniye Beylerbeyi-paşaların kaptanlık yaptıkları görülmüştür¹⁶⁹.

Tablo 1. 16. ve 17. Yüzyıllarda Tuna Donanması Kaptanları¹⁷⁰

No	Kaptan	Atama Tarihi	Görevde Bulunduğu Tarih
1	Süleyman Reis ¹⁷¹		1526
2	Kasım Paşa ¹⁷²		1541
3	Mehmed Bey (Zehr-i Mar) ¹⁷³		1543
4	Ahmed Bey ¹⁷⁴		1543

¹⁶³ BA, AE. SMST. II. 6/525. (5 Nisan 1700)

¹⁶⁴ BA, A.DVNS. MHM. d. 105, h. 99. (3 Aralık 1694)

¹⁶⁵ BA, AE. SMST. II. 6/525. (5 Nisan 1700)

¹⁶⁶ BA, AE. SMST. II. 6/525. (5 Nisan 1700)

¹⁶⁷ Orhan Kılıç, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin İdarî Taksimatı-Eyalet ve Sancak Tevcihatı*, Elazığ, 1997, s. 29, 82-83.

¹⁶⁸ Sinan Çavuş, *Süleymanname*, s. 244, 421, 422-423. Osmanlı donanmasının başı olan kaptanlara, İstanbul'un fethinden sonra Gelibolu livası *ber vech-i arpalık* olarak verilmiştir. Bu kaptanlar, tıpkı Tuna kaptanlarında olduğu gibi sancak beyi payesiyle donanmada görev almışlardır. Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibar*, s. 138.

¹⁶⁹ S. M. Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", s. 515.

¹⁷⁰ Tabloda adı geçen Tuna Donanması kaptanlarının büyük kısmının atanma tarihlerine tesadüf edilememiştir. Mevcut kaynaklar ışığında görevde bulundukları tarih belirtilmiştir.

¹⁷¹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 33.

¹⁷² R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 50.

¹⁷³ Sinan Çavuş, *Süleymanname*, s. 244, 421. Mesleğindeki bilgisinden dolayı Mehmed Bey, Tuna Barbaros'u şeklinde de adlandırılmıştır. Tuna yalısı kalelerinin fethinde, Budin, Peşte ve Estergon Kalesi'nin muhasaralarında büyük hizmetleri olmuştur. R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 33.

¹⁷⁴ Kanuni Sultan Süleyman döneminde yapılan Macaristan Seferi esnasında, Silistre Sancağı Beyi aynı zamanda Tuna Donanması Kaptanı olan Mehmed Bey'in, Komaron ve Tata kalelerinin alınması için gösterilen mücadelede, kaptanın emriyle donanma gemileri, kalenin varoşunda demir atıp yelkenlerini indirmişlerdir. Bu tedbirsiz durumu fırsat bilen kaledaki düşman grupları, top ve tüfekte saldırısına başlamışlardır. Birçok Osmanlı gemisinin parçalanmasına sebep olan bu hadiseden ötürü, Mehmed Bey görevinden alınmıştır. Yerine Eğriboz Sancağı Beyi Ahmed Bey tayin edilmiştir. Sinan Çavuş bu durumu

5	Derya Bey ¹⁷⁵		1546 / 1550 ¹⁷⁶
6	Koca Ali Bey ¹⁷⁷		1566
7	Ferruh ¹⁷⁸		1568 / 1572 ¹⁷⁹
8	İbrahim Paşa ¹⁸⁰		1624
9	Ahmed Paşa ¹⁸¹		1674
10	Ali Paşa ¹⁸²		1689-1690
11	Mezemorta Hüseyin Paşa ¹⁸³	10 Ocak 1690 ¹⁸⁴	1690
12	Bıyıklı Ali Paşa ¹⁸⁵		1690
13	Hüseyin Paşa ¹⁸⁶		1690
14	Mustafa Paşa ¹⁸⁷		1691
15	Bıyıklı Ali Paşa ¹⁸⁸		1691-1693/ 1695 ¹⁸⁹
16	Koç/Aşçı/Miralem Mehmed Paşa ¹⁹⁰	14 Ağustos 1695	1696-1700
17	Mehmed Paşa ¹⁹¹		1703

şöyle ifade etmiştir: *Düşmenin zaafın görüb tutma kolayı, gör ki elmasa ne iş işler kalay*. Sinan Çavuş, *Süleymanname*, s. 422-423. Ahmed Bey'e 600 bin akçelik arazi, has olarak tahsis edilmiştir. Y. Güldüren, "Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri", s. 1783.

¹⁷⁵ S. M. Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", s. 515; Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli (1071-1114/1660-1703)*, c. I, (Hazırlayanlar: Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur, Baki Çakır, Ahmet Zeki İzgöer), İstanbul, 2013, s. 524, 597.

¹⁷⁶ Erdal Çoban, "Kopan Sancağı'nın (Macaristan) 16. Yüzyıldaki Ekonomik Gelişmesi Üzerine", *OTAM*, S. 17, Ankara, 2005, s. 2.

¹⁷⁷ Ali Bey, Kocaali Sancağı Beyi'dir. BA, A.DVNS. *MHM. d. 5*, h. 767. (1 Ocak 1566)

¹⁷⁸ BA, A.DVNS. *MHM. d. 7*, h. 2554. (10 Ekim 1568)

¹⁷⁹ BA, A.DVNS. *MHM. d. 12*, h. 1138. (12 Nisan 1572)

¹⁸⁰ BA, *İE. AS. 26/2313*. (21 Aralık 1624)

¹⁸¹ BA, *C. DH. 230/11500*. (14 Mart 1674)

¹⁸² Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. I, s. 365; BA, *İE. BH. 5/451*. (9 Eylül 1690); Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Silahdâr Târihi (1095-1109)*, c. 2, Orhaniye Matbaası, İstanbul, 1928, s. 541.

¹⁸³ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. I, s. 390.

¹⁸⁴ İdris Bostan, "Mezemorta Hüseyin Paşa ve 1701 Tarihli Bahriye Kanunnamesi", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, c. 1, (Editörler: İdris Bostan- Salih Özbaran), Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s. 282-283. Rasim Ünlü, Mezemorta'nın 8 Şubat 1690 tarihinde atandığını kaydetmiştir. R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 78.

¹⁸⁵ Mezemorta'dan sonra kaptanlığa getirilen Bıyıklı Ali Paşa, askerin disiplinini bozuyor gerekçesiyle görevinden alınmıştır. R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 78.

¹⁸⁶ Hüseyin Paşa, kaptan paşalık görevine Cezayir-i Garp beylerbeyisi iken atanmıştır. BA, A.DVNS. *MHM. d. 100*, s. 5, h. 14. (20-29 Mayıs 1690)

¹⁸⁷ Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Silahdâr Târihi (1095-1109)*, c. 2, s. 594. Mustafa Paşa, 1691 yılındaki Avusturya harekatı sırasında emrindeki donanma ile Avusturya'ya ait bazı gemileri yakıp bazılarını da ele geçirmiştir. Onun bu başarısına, karadaki harekâtı yöneten Sadrazam Fazıl Ahmed Paşa'nın şehit düşmesi gölge düşürdü. Zira bu haberin alınmasıyla, Mustafa Paşa, donanmasındaki askeri malzemelerin indirilmesine müsaade etmeyerek Belgrad'a götürdü. Bunun üzerine Padişah'ın emriyle görevinden alındı. R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 78.

¹⁸⁸ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. I, s. 426; BA, *C. BH. 26/1205*. (3 Mart 1693)

¹⁸⁹ BA, A.DVNS. *MHM. d. 105*, h. 454. (17-26 Ocak 1695)

¹⁹⁰ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. I, s. 504, 524; BA, *İE. BH. 6/557*. (28 Aralık 1697); BA, *C. BH. 181/8494*. (26 Şubat 1699).

¹⁹¹ BA, A.DVNS. *MHM. d. 113*, h. 171/2. (4-13 Ağustos 1703)

Tuna Kaptanlığı ihdas edilmeden önce, Kanuni döneminde Tuna'daki ince donanmanın başına Süleyman Reis atanmıştı. Kaptanlık resmen kurulmamasına rağmen, Tuna Donanması'nın ilk kaptanlarından sayılan Süleyman Reis cesur, ehliyetli ve devlete büyük faydaları olan bir denizcidir. Mohaç seferinde 800 parça küçük harp gemilerinden oluşan bir nehir filosunun başında Tuna'ya girmiştir¹⁹². Budin kuşatılırken de Tuna filosunun başında Kasım Paşa bulunmaktaydı¹⁹³.

4. 18. YÜZYILA KADAR TUNA DONANMASI GEMİLERİ

4.1. Gemi Yapım Faaliyetleri ve Gemiler

Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya düzenlediği seferlerde, özellikle Osmanlı-Macar, Osmanlı-Avusturya münasebetlerinde, Tuna Nehri büyük bir önem taşıdığından, Tuna Donanması'nı oluşturan gemilerin hazırlanmasına çok dikkat edilmiştir. Bu donanmanın önemli bir kısmı Tuna ve Sava nehirlerinin boyundaki sancaklardan elde edilen gelirlerle inşa edilmişlerdir¹⁹⁴. 16. ve 17. yüzyıllarda Varna, Ahyolu, Vize, İsakçı, Güvercinlik, Semendire, Silistre, Rusçuk, Belgrad, Varadin, Alacahisar, Mohaç, Budin, Estergon, İzvornik, Pojega, Gradiška, Bosna gibi Tuna, Sava ve Drava nehirlerinin sahillerinde, Tuna Donanması'nın imali gerçekleştirilmiştir¹⁹⁵. Tuna Donanması'nın oluşum aşamasında özellikle 16-17. yüzyıllarda Osmanlı Tunası'nın en büyük tersanesini oluşturan Rusçuk¹⁹⁶, Tersane-i Amire'nin bir kısım görevini üzerine alarak, ince donanma gemilerinin inşa ve tamir faaliyetlerini yürütmüştür. Aynı zamanda Tuna'daki gemilerin güvenle muhafaza edildiği kışlak vazifesi de görmüştür¹⁹⁷. Öte yandan Niğbolu¹⁹⁸ ve Vidin gibi büyük imalathanelerde de hafif

¹⁹² R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 33.

¹⁹³ Belgrad'dan Tuna filosuyla çıkan Kasım Paşa, Avusturya filosuna büyük zarar vererek, savaş esnasında 600 kişiyi esir olarak almıştır. R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 50.

¹⁹⁴ G. Perjés, *Mohaç Meydan Muharebesi*, s. 11.

¹⁹⁵ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. I, s. 158-59; S. M. Bilge, “Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı”, s. 513; Selim Aslantaş, “Belgrad-ı Dârü'l-Cihâd”, *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü*, S. 15, Hacettepe Üniversitesi Hastaneleri Basımevi, Ankara, Güz-2011, s. 24; İ. Bostan, “XVI-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersâneleri ve Gemi İnşa Teknolojisi”, s. 617.

¹⁹⁶ M. Maxim, “Tuna”, s. 274.

¹⁹⁷ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2. Baskı, Ankara, 2003, s. 23.

¹⁹⁸ Kanuni Sultan Süleyman, 25 Aralık 1565 tarihinde Eflak Voyvodası'na gönderdiği hükümde; daha önce İskender Çavuş'a ulaştırılan ferman gereği sefer-i hümayun için Tuna üzerinde bulunan Niğbolu'da gemiler yapılması emredilmiştir. Bu gemilerin inşası için ihtiyaç duyulacak kereste ve sair malzemelerin de Eflak'tan karşılanmasına işaret edilmiştir. Danyal Bediz, “16-17. Asırlarda Osmanlı Denizciliğinin Bugüne Kadar Meçhul Kalmış Başarıları”, *Donanma Dergisi*, c. 80, S. 458, İstanbul, Temmuz-1967, s.

gemiler inşa edilmiştir. Güvercinlik, Semendire, Belgrad, İzvornik, Alacahisar, Pojega, Mohaç, Budin, Estergon¹⁹⁹, Varna, Ahyolu ve Vize’de daha küçük gemi inşa tezgâhları kurulmuştur. Ayrıca İbrail, Yergöğü, Kalas’ta da çok sayıda gemi imal edilmiş²⁰⁰ ve tüm bu gemiler Tuna üzerinde boy göstermişlerdir.

II. Murad döneminden itibaren Tuna sahillerinde inşa edilmeye başlanan gemiler, zamanla tür ve çeşit olarak artmaya başladı. 1430’lardan itibaren Güvercinlik’te hem kürek hem yelkenle hareket eden gemilerin inşaları gerçekleştirildi. Kalite ve kürekle yürüyen küçük gemileri donanmasında bulunduran Osmanlı Devleti, Macar kalelerine karşı, kalite gibi gemilerin güvertelerine toplar yerleştirdi²⁰¹. Tuna’da 1433 yılında 100²⁰², 1442’de hazırda bekletilmesi emredilen 80-100 parça gemi mevcuttur²⁰³. 1444 yılında Varna Savaşı hazırlıkları çerçevesinde, Niğbolu’da çeşitli kadirgalarla birlikte, galyot denilen bir gemi türü de bulunmaktadır²⁰⁴.

Osmanlı gemiciliği 16. yüzyılın ortalarına doğru, en kudretli seviyesine ulaşmıştır. Güçlü bir inşaat tekniği, esaslı bir denizcilik bilgisi, geniş bir ikmal üssü şebekesi, mükemmel bir sefer emniyeti teşkilatı, tesisi ve devrin güvenilir haritalarının etkisi küçümsenmeyecek derecede kendisini hissettirmektedir²⁰⁵.

Tuna Nehri yüzeyinde, Fatih’in Belgrad’ı kuşatması sırasında 200 gemi görülmektedir²⁰⁶. Kanuni, Belgrad’ın fethinden önce Semendire, İzvornik ve Vidin beylerine, Tuna’yı aşmak için gereken gemilerin inşası için emirler göndermiştir. Bu emirler doğrultusunda, 400 at gemisinin yapımı gerçekleştirilmiştir. Bunun yanında, donanmanın mühimmat ve malzemelerini taşımak amacıyla, Karadeniz yoluyla Tuna’ya sevk edilen 50 adet küçük gemi de ince donanmaya dâhil olmuştu²⁰⁷. Osmanlı Devleti özellikle Macaristan’ın fethiyle birlikte, Tuna Donanması’na büyük önem vermiştir. 1521 yılından itibaren Tuna ve kolları üzerinde tezgâhlar kurulmuş ve devrin en büyük

12; A. Haluk Dursun, “Osmanlı Arşivi’nde Tuna Nehri ve Kırıları”, *Ege Üniversitesi Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, c. XII, S. 2, İzmir, 2012, s. 338.

¹⁹⁹ G. Ágoston, “Macaristan’daki Osmanlı-Habsburg Sınırı Boyunca Nehirler, Ormanlar, Bataklıklar ve Kaleler”, s. 101.

²⁰⁰ M. Maxim, “Tuna”, s. 274.

²⁰¹ S. M. Bilge, *Osmanlı’nın Macaristanı*, s. 7.

²⁰² H. İnalçık, *Fatih Devri Üzerine Tetkikler ve Vesikalar*, s. 27, 125 numaralı dipnot.

²⁰³ M. Maxim, “Tuna”, s. 373.

²⁰⁴ C. Imber, *Varna Savaşı*, s. 268.

²⁰⁵ D. Bediz, “16-17. Asırlarda Osmanlı Denizciliğinin Bugüne Kadar Meçhul Kalmış Başarıları”, s. 3.

²⁰⁶ Hakan Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad’ın Geri Alınması*, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Isparta, 2008, XIX+485 Sayfa, s. 3; S. Aslantaş, “Belgrad-ı Dârü’l-Cihâd”, s. 22.

²⁰⁷ Y. Güldüren, “Tuna ve Tuna’ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri”, s. 1774.

nehir filolarından biri inşa edilmiştir²⁰⁸. 1523 yılında nehir filosunun yenilenme çalışmaları İstanbul'da başlamıştır²⁰⁹. Kürekle yürütülen kadirgaların revaçta olduğu bu süreçte, merkezde çok sayıda çektiri inşasına yönelik emirler çıkarılmıştır²¹⁰.

Mohaç Meydan Muharebesi hazırlıklarında, daha önce olduğu gibi İzvornik, Semendire ve Vidin beylerine gemi inşasına yönelik emirler gönderilmiştir²¹¹. Tuna'da 1526 Mohaç Seferi esnasında 300²¹², aynı tarihte fethi gerçekleştirilen Tuna üzerindeki Varadin Kalesi önünde, İstanbul'dan sevk edilen takviye ile 800 adet gemi bulunmaktaydı²¹³. 1526 yılından sonra, Tuna ve Sava'nın birleştiği müstahkem mevki olan Belgrad'da bir tersane kurulmuş ve burada Avusturya ile yapılan savaşlarda kullanılan yüzlerce filika ve küçük gemi imal edilmiştir²¹⁴. Bu dönemde Tuna üzerinde 1050 adet gemi mevcuttur²¹⁵.

1529'daki Viyana Seferi hazırlıkları çerçevesinde 500 savaş gemisi ve 400 tombaz hazırlanmıştır. Tuna Nehri tarafından Viyana'yı kuşatan bu filo, Avusturya ince donanmasına büyük zararlar vermiştir²¹⁶. Kanuni'nin 1532 yılındaki Almanya Seferi için gerekli olan gemilerin bir kısmı Belgrad'da inşa edilmişti. Bu savaş sırasında donanmada 10 büyük galiye ile çok hızlı yol alan ve arka kısımlarında birer top bulunduran 1000 kadar kayık mevcuttu²¹⁷.

1538 yılında Sava Nehri sahilindeki Novo'da altı hafta içinde 100 at gemisi inşa edildi. 1541 Budin Seferi'nde Osmanlı kalabalık bir filo ile yola çıktı. Yapılan başarılı muharebenin ardından, Osmanlı'nın Tuna'daki filosu, iki Tuna kaptanının idaresinde yönetildi. Karadeniz'den Vidin'e ve Vidin'den Budin'e uzanan bu iki kaptanlığın idaresinde 1000'er azaplı ve 10'ar gemi bulunmuştur. Budin, artık Türk filosunun gemiliği ve hizmetler idaresinin yürütüldüğü yerdirdi²¹⁸.

²⁰⁸ D. Bediz, "16-17. Asırlarda Osmanlı Denizciliğinin Bugüne Kadar Meçhul Kalmış Başarıları", s. 4.

²⁰⁹ Y. Güldüren, "Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri", s. 1777.

²¹⁰ Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, c. I, (Hazırlayan: Bekir Sıtkı Baykal), 2. Baskı, Kültür Bakanlığı Yayınları, Mersin, 1992, s. 178.

²¹¹ Y. Güldüren, "Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri", s. 1777.

²¹² S. M. Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", s. 515.

²¹³ Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, c. I, s. 67.

²¹⁴ S. Aslantaş, "Belgrad-ı Dârü'l-Cihâd", s. 29.

²¹⁵ D. Bediz, "16-17. Asırlarda Osmanlı Denizciliğinin Bugüne Kadar Meçhul Kalmış Başarıları", s. 4.

²¹⁶ Y. Güldüren, "Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri", s. 1778-1779. Peçevi İbrahim Efendi, ufak gemiler ve tombazların haricinde Tuna yüzünde 160 geminin bulunduğunu belirtmektedir. Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, c. I, s. 108.

²¹⁷ Y. Güldüren, "Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri", s. 1781.

²¹⁸ Y. Güldüren, "Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri", s. 1782-1783.

1543 Estergon Seferi esnasında, 371 adet farklı büyüklük ve çeşitlilikte gemi vardı²¹⁹. 1545'te İzvornik Beyi'ne 50 gemi imali için emir verilmiştir²²⁰. Barbaros Hayreddin Paşa'nın ölümüyle, 1546'da derya kaptanlığına getirilen Sokullu Mehmed Paşa devrinde, devlet doğu meseleleriyle çok fazla meşgul olduğu için Akdeniz'de olduğu gibi Tuna havzasında da bir sükûnet hâkimdi²²¹. Ancak Erdel meselesinden dolayı başlayan hareketlilik ile 1551 yılında Mohaç'ta 30 şayka, 30 köprü gemi, 46 zahire gemisi ve 3 iskele gemisiyle birlikte toplamda 109 gemi imalatı gerçekleştirilmiştir. Aynı yılda Vidin'de 100 (50 at, 50 zahire gemisi), Niğbolu'da 105, 1556'da ise Semendire'de 100 gemi yaptırılmıştır²²². 1557-1558 yıllarında Belgrad'da da Osmanlı filosunun inşasına dair bilgiler mevcuttur. Örneğin 85 kalitenin bu tarihlerde imal edildiği ifade edilmektedir²²³.

1566 yılındaki Zigetvar Seferi hazırlıkları, bir yıl öncesinden yoğun bir şekilde başlamıştı. 1565'te 200 küçük nakliye gemisiyle 50 şayka inşası için Semendire sancak beyi, iase nakli için 16 şayka ve 200 tekne inşası için de İzvornik sancak beyi görevlendirilmişlerdir²²⁴. Rusçuk'ta 5'i büyük 21 gemi inşasının yanında, Drava Nehri üzerindeki Osyek tersanesinde de az da olsa gemi imali başlamıştı²²⁵. Tuna'nın yukarı taraflarına barut ve mühimmat taşımak için Vidin ve Rusçuk tezgâhlarında 15 gemi inşası için emir verilirken²²⁶, merkezden 50 şayka bölgeye sevk edilmiştir²²⁷.

Sultan II. Selim döneminde Tuna üzerinde tombaz, gurâb, ladiye, nasad, norad, ladiye, çımık, şayka adlı gemi türlerinin faal oldukları görülmektedir²²⁸. Daha sonraki dönemlerde sal ve at gemilerine de rastlanmıştır²²⁹. Ticari faaliyetlerde bulunan bu gemiler, sefer zamanı donanma hizmetine girip nakliye işi yaptıklarından, önem arz

²¹⁹ S. M. Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", s. 515. Osmanlı kuvvetleri kaleyi kuşatırken, mevcut gemilerden 50 adeti, 2000 asker ile birlikte Tuna Kaptanı Mehmed Bey komutasında, düşman gemileri hakkında herhangi bir istihbarat almak amacıyla, düşmanın suyolunda bulunan Komaran ve Tata kalelerinin civarında beklemişlerdir. Ancak herhangi bir haber alamadan padişahın bulunduğu bölgeye geri dönmüşlerdir. Sinan Çavuş, *Süleymanname*, s. 392-393.

²²⁰ S. M. Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", s. 513.

²²¹ T. Gökbilgin, "XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti'nin Tuna Havzası ve Akdeniz Siyasetleri, Bunlar Arasındaki Alâka ve İrtibat, Muhtelif Veçheleri", s. 71.

²²² İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 27.

²²³ Y. Güldüren, "Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri", s. 1785, 1793.

²²⁴ BA, A.DVNS. MHM. d. 5, h. 451. (15 Kasım 1565)

²²⁵ Y. Güldüren, "Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri", s. 1786.

²²⁶ BA, A.DVNS. MHM. d. 5, h. 1176. (7 Mart 1566)

²²⁷ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 64.

²²⁸ Ahmed Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri 7/I. Kitap Kanunî Devri Kanunnâmeleri (IV) 7/II II. Selim Devri Kanunnâmeleri*, İstanbul, 1994, s. 728, 735, 737, 739, 744.

²²⁹ Ahmed Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri 8/I. Kitap III. Murad Devri Kanunnâmeleri 8/II III. Mehmed Devri Kanunnâmeleri*, İstanbul, 1994, s. 493, 495, 564.

etmektedirler. Bu dönemde Tuna'nın güvenliğini sağlayan çok sayıda şaykanın, karakol vazifesi gördüğü izlenmiştir. Mesela Kili, Akkerman, Bender kalelerindeki azepler, yerleştirildikleri şaykalarda havaların soğumasına kadar Tuna'da devriye gezmişlerdir²³⁰.

Budin'e sevk edilmesi için 1568 yılında Pojega Beyi'ne gönderilen emirle 60, 1570'de Silistre'de 12 gemi inşası gerçekleştirilmiştir²³¹. 26 Ocak 1572 tarihli bir mühimme kaydından Semendire'de içinde şaykaların da bulunduğu 200 gemi yapılmasının istendiğini tespit edebiliyoruz²³². 1573 yılında ise Akkirman beyine 2 at kayığının inşası için emir gönderilmiştir²³³.

1593 yılındaki Macar Seferi hazırlıklarında, Tuna Nehri üzerindeki mevcut kazalarda 400 köprü tombaz, 100 ambarlı zahire gemisi ve 50 büyük geminin sayımı yapılmıştır²³⁴. 1594'te devam eden Macar seferi için merkezden Tuna'ya 70 kadirga aktarılmış, 30 tanesi de hazırda bekletilmiştir²³⁵. 1595 yılına gelindiğinde Tuna'da tombaz, zahire ve kereste taşıyan gemilerle birlikte 100 büyük ambarsız gemi görülmektedir²³⁶.

1596 Haçova Meydan Muharebesi esnasında 200 zahire gemisi, 120 şayka ve diğer gemilerden de 50 adet mevcuttu²³⁷. Aynı yıl merkezden Tuna'ya zahire yüklenmiş çok sayıda kalite sevk edilmiştir²³⁸. 1597 yılında merkezden aktarılan 55 kadirganın yanında²³⁹, Tuna'da toplam 400 ambarlı gemi ve 100 şayka²⁴⁰ bulunuyordu. 1598 yılında ise yine 100 şaykanın olduğu tespit edilmektedir²⁴¹. Sultan IV. Murad (1623-1640), Budin'de 100 şaykanın inşa edilmesini emretmiştir²⁴².

1672 yılında İsakçı'ya kurulan köprü için Niğbolu Sancağı mutasarrıfı Osman Paşa tarafından 57 köprü tombaz inşa edildi²⁴³. 1683 Viyana kuşatması için çok

²³⁰ BA, A.DVNS. MHM. d. 7, h. 1020 (7 Mart 1568), h. 1022 (8 Mart 1568), h. 1838 (2 Ağustos 1568).

²³¹ Y. Güldüren, "Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri", s. 1790.

²³² BA, A.DVNS. MHM. d. 10, s. 231, h. 356. (26 Ocak 1572)

²³³ Bu gemilerin inşalarında ihtiyaç duyulan neccarların Akkirman, Kili ve Bender'den tedarik edilmesi gerektiği bildirilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 21, h. 714. (5 Mayıs 1573)

²³⁴ Abdülkadir Efendi, *Topçular Kâtibi 'Abdülkâdir (Kadrî) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlil)*, c. I-II, (Yayına Hazırlayan: Ziya Yılmaz), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2003, s. 10.

²³⁵ Abdülkadir Efendi, *Topçular Kâtibi*, s. 52, 98.

²³⁶ Abdülkadir Efendi, *Topçular Kâtibi*, s. 94.

²³⁷ G. Dávid, "Tuna Boyunun Askeri-İktisadi ve Yerleşmeler Açısından Önemi", s. 55.

²³⁸ BA, A.DVNS. MHM. d. 74, s. 48, h. 159-160. (14 Temmuz 1596)

²³⁹ Abdülkadir Efendi, *Topçular Kâtibi*, s. 195.

²⁴⁰ Abdülkadir Efendi, *Topçular Kâtibi*, s. 137.

²⁴¹ Abdülkadir Efendi, *Topçular Kâtibi*, s. 256.

²⁴² S. M. Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", s. 515.

²⁴³ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. I, s. 158-159.

miktarda gemi kullanıldı²⁴⁴. Kara ordusuna yardım için Tuna Nehri'nde 150 parçadan oluşan ince donanma, 59 top, büyük ölçüde mühimmat ve malzeme ile Budin'e sevk edilmişti²⁴⁵. Bu bozgunun sonra Osmanlı Devleti'nin, karada ve nehirde kürekli ve yelkenli ince donanmasıyla, Avusturya'ya karşı mücadelesi devam etti. 1689 yılında, Tuna Donanması'na katılması için İstanbul'dan 15 firkate gönderilmiştir. Tuna kaptanı Ali Paşa nezaretindeki bu firkatelerin haricinde, üç yarım kadırga ile bir takım küçük diğer gemiler de mevcuttu²⁴⁶. 1690-1691'de 100 firkate ve kalite inşasının yanında, Tuna'dan deve, katır ve ağırlık nakletmek için Tuna Donanması Kaptanı Ali Paşa tarafından tedarik edilen 40 üstü açık geminin varlığına tesadüf edilmektedir²⁴⁷. Bu gemilerin bir kısmı Tersane-i Amire'de, bir kısmı da Rusçuk'ta inşa edilmiştir²⁴⁸. Bu tarihte donanmada 60 şaykanın²⁴⁹ ve 50 at kayığının sayımı da yapılmıştır²⁵⁰. 1691'de Eflak voyvodasına gönderilen hükümle, Tuna'da zahire nakliyatında kullanılmak üzere 12 üstü açık inşası emredilmiştir²⁵¹.

1693 yılında Tuna'da hizmet eden 4 kalite, 28 firkate, 20 miri şayka kaydedilmiştir²⁵². Aynı yıl Erdel üzerine yapılan seferde, üstü açık gemilerden yapılan köprüyle, Rusçuk'tan karşı tarafa asker nakli gerçekleştirilmiştir²⁵³. 1693 yılındaki Belgrad muhasarasında Avusturya ordusuna karşı galip gelen Osmanlı Devleti, Tuna üzerinde düşmana ait büyük-küçük 600 çam kayığına el koymuştur²⁵⁴. 1694'te Macaristan'a karşı yapılan savaşta, Tuna Donanması'nda 10 kalite, 40 firkate, 51 ocaklık ve miri şayka, 80 üstü açık ve çete kayıklardan oluşan toplam 181 gemi mevcuttu²⁵⁵. Aynı yıl Tersane-i Amire'de her biri 18 oturaklı olan 100 firkate inşa edilmiştir²⁵⁶.

²⁴⁴ G. Dávid, "Tuna Boyunun Askeri-İktisadi ve Yerleşmeler Açısından Önemi", s. 55.

²⁴⁵ Bu gemilerin içinde 4 kalite, 28 firkate ve 20 şayka da bulunmaktaydı. R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 74.

²⁴⁶ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 75.

²⁴⁷ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. I, s. 397; Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekayiat (Olayların Özü) III 1689-1694*, (Sadeleştiren: Abdülkadir Özcan), Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 1979, s. 64-65.

²⁴⁸ *Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116 / 1688-1704)*, (Yayına Hazırlayan: Abdülkadir Özcan), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000, s. 19.

²⁴⁹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 78.

²⁵⁰ BA, A.DVNS. MHM. d. 100, s. 56, h. 200. (25 Eylül- 4 Ekim 1690)

²⁵¹ BA, A.DVNS. MHM. d. 100, s. 128, h. 489. (31 Ocak- 9 Şubat 1691)

²⁵² BA, C. BH. 187/8777. (10 Ocak 1693)

²⁵³ *Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116 / 1688-1704)*, s. 49; Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Silahdâr Târihi (1095-1109)*, c. 2, s. 753.

²⁵⁴ Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekayiat*, s. 166.

²⁵⁵ *Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116 / 1688-1704)*, s. 62.

²⁵⁶ *Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116 / 1688-1704)*, s. 85.

1695 Nemçe Seferi'nde 184 gemi, 1696'da ise tespiti yapılan 171 miri geminin²⁵⁷ 45'i, Tuna Kaptanı Aşçı Mehmed Paşa nezaretinde Rusçuk'ta inşa edilmiştir. Kalyon, şayka ve çeşitli çektirilerden oluşan bu gemilerin yanında Niğbolu, Rusçuk, Silistre ve Belgrad'dan 12 ocaklık şayka, İsmail, İsakçı, Boğaz ve Taya karyelerinden 4, Kili'den 2 ve Eflak'tan 5 şayka da Aşçı Mehmed Paşa'nın hizmetine verilmiştir²⁵⁸.

1697 yılındaki harekâta, ince donanma 10 kalite, 40 fırkate ve 60 şaykadan oluşmaktaydı²⁵⁹. Aynı dönemde Azak Denizi civarında Ruslara karşı 6 çektiri, 1 kalite, 21 şayka ve 15 işkampoye mücadele vermekteydi²⁶⁰.

1698 yılında Tuna üzerine 15 şayka 40 üstü açık gemisinin varlığı tespit edilmektedir²⁶¹. 1699 yılında 19 kalite, 5'i büyük 33 fırkate, 39 miri şayka ve 100 üstü açık sayımı yapılmıştır. Bu gemilerden 10 kalite, 5 büyük fırkate ve 10 üstü açık Belgrad kışlağında, 28 küçük fırkate, 39 şayka (10 ocaklık, 29 miri) ve 90 üstü açık da Yergöğü kışlağında muhafaza edilmiştir²⁶². 17. yüzyılın sonlarında Silistre'den Belgrad'a, Tuna sahillerinde 12 ocaklık şayka ve her şaykaya kaptanlık eden birer reis mevcuttu²⁶³.

1701 yılında, merkezden gönderilen emirler doğrultusunda, Vidin'de duba ve şalope inşası gerçekleştirilmiştir. 1704 yılında, donanmaya mensup gemiler arasında 5 kalite, 30 fırkate, 5 kancabaş da görülmektedir²⁶⁴.

18. yüzyılda varlığına rastlayamadığımız *ispalata* gemi çeşidinin, önceleri Tuna'da ticari taşımacılıkta kullanıldığı görülmektedir²⁶⁵.

18. yüzyıl öncesinde Osmanlı Devleti'nin Tuna Donanması genel hatlarıyla yukarıda ifade edildiği gibidir.

²⁵⁷ G. Dávid, "Tuna Boyunun Askeri-İktisadi ve Yerleşmeler Açısından Önemi", s. 55. 1595 yılındaki gemilerin 80'i, 1596'daki sayıdan da 100 tanesi üstü açık olarak kayıtlara geçmiştir. Ayşe Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 296.

²⁵⁸ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. I, s. 537.

²⁵⁹ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. I, Fasikül III, (Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoğlu), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1964, s. 284.

²⁶⁰ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 80.

²⁶¹ Ayşe Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 292.

²⁶² BA, C. BH. 181/8494. (26 Şubat 1699); *Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116 / 1688-1704)*, s. 132.

²⁶³ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 403.

²⁶⁴ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 81.

²⁶⁵ S. M. Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", s. 513; Şemsettin Sami, *Kâmûs-ı Türkî (Latin Harfleriyle)*, (Hazırlayanlar: Raşit Gündoğdu, Niyazi Adıgüzel, Ebul Faruk Önal), 2. Baskı, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul, 2012, s. 82.

4.2. Köprü Gemiler

Nehirler, kendisini aşmak isteyen her medeniyet için tarihin hemen hemen her döneminde fiziki bir engel teşkil etmiştir. Fırat, Dicle, Nil, Tuna vs. gibi birçok medeniyete hayat veren bu suyollarından geçişlerin yapılması, gerek suda kullanılan taşıtlarla gerekse su üzerine kurulan sabit ve seyyar köprülerle mümkün olmuştur. İlk çağlardan itibaren varlığına rastladığımız köprüler²⁶⁶, Osmanlı Devleti için her şeyden önce bir Balkan ve Tuna boyu sorunudur.

Balkanlardaki akarsular ile Tuna Nehri ve kollarının üzerine kurulan gemi köprüler, yaşamsal öneme sahipti²⁶⁷. Bu coğrafyada Osmanlı Devleti zamanındaki ilk köprülerin kurulmasına yönelik bilgilere, klasik kaynaklarda ve mühimme defterlerinde tesadüf edilmektedir. *İbn Kemal*, Fatih Sultan Mehmed döneminde Macaristan üzerine yapılan akınlarda (1476), Tuna'yı geçmek için Semendire'de dubalı bir köprü'nün kullanıldığını belirtmektedir²⁶⁸. Öte yandan *Tursun Bey*, II. Bayezid'in Kili'ye doğru yol alırken (1484), Tuna'nın yüzüne gemilerden oluşan bir köprü döşendiğini ve böylece geçişin gerçekleştiğini aktarmaktadır²⁶⁹. Osmanlı Devleti'nin Tuna'nın öbür yakasına geçme girişimlerine paralel olarak, 15. yüzyıldan sonra Tuna ve kolları üzerinde çok sayıda köprü kurduğu görülmektedir. Kanuni'nin 1526 yılındaki batı seferinde, köprü yapmak için zincir geren ve 100 kadar *gali* denen kayığa sahip olan Osmanlılar, Niğbolu yakınlarında üç dubalı köprü inşa etmişlerdir. Ancak Macarların aniden saldırı harekâtında bulunmaları neticesinde, birçok Türk öldürüldüğü gibi köprüler de yıktırılmıştır. Bunun üzerine Kanuni, 40 galiden oluşan Karadeniz filosunu bölgeye göndermiştir. Bu iş için İstanbul'da hali hazırda bekletilen 60 galinin yanında

²⁶⁶ Yunanlı Büyük İskender, Estergon'u fethettikten sonra, Almanya üzerine hareket ederken Tuna Nehri üzerine bir köprü yaptırmıştır ki buna halk dilinde İskender Köprüsü derler. Sinan Çavuş, *Süleymanname*, s. 241-353. Öte yandan Roma İmparatoru Traianus, doğu ile batı arasındaki irtibatı tesis etmek ve nehirde dolaşan Roma filosunun güvenliğini sağlamak amacıyla, bugünkü Romanya'da oturan Daçlar'a karşı açtığı iki sefer esnasında, Romalı mimar Apollodorus, Demirkapılar'ın olduğu mahalde Tuna üzerinde bir köprü imar etmiştir. Böylece Balkanlar ile Daçia birbirine bağlanmıştır. Ancak köprü, Roma ordularının 271'de Daçia'dan çekilmesinden evvel tahrip edilmiştir. A. Decel, "Demir-Kapı", s. 523.

²⁶⁷ Gülsün Tanyeli - Uğur Tanyeli, "Osmanlı Yüzer Köprüleri", *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, c. 10, S. 1-2, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara, 1990, s. 8.

²⁶⁸*Semendire önünden iskele urub nehr-i bahr-misâl-i Tuna'yı fi'l-hâl geçdiler.* İbn Kemal, *Tevârih-i Âl-i Osman VII. Defter*, s. 400.

²⁶⁹ ...*çün Tuna suyına yetiştî ve kenâr-ı Tuna muhayyem-i hıyâm-ı pâdişâh-ı tüvânâ oldu, esbâb ü yararak dökülüp gemilerden su üzre köpri yaptılar.* Tursun Bey, *Târîh-i Ebü'l-Feth*, (Hazırlayan: A. Mertol Tulum), İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınevi, İstanbul, 1977, s. 200, 205.

30 yeni gali inşasına da başlanmıştır²⁷⁰. Bu dönemde Budin'i Peşte'ye bağlayan yaklaşık 1295 metre uzunluğundaki gemi köprü, bir hafta içerisinde inşa edilmiştir²⁷¹.

Zigetvar Seferi hazırlıkları çerçevesinde 16 Şubat 1566 tarihli bir hüküm kaydında, Sirem Sancağı Beyi Bayram Bey'den Semendire'de bir köprü yaptırması istenmiştir²⁷². 12 Mart 1566 tarihinde Alacahisar Beyi'ne gönderilen hükümle, Semendire'ye kurulacak köprü için ihtiyaç duyulan gemilerin bir kısmının Alacahisar'da inşa edilmesi gerektiği buyurulmuştur²⁷³. Ancak Tuna ve Sava nehirlerinin taşması sebebiyle Belgrad ve Böğürdelen arasında köprü yapmak için uygun bir yerin bulunmadığı²⁷⁴, nehrin karşı yakasına geçmek amacıyla en uygun yerin Zemun'un karşı yakası olduğu bildirilmiştir. Köprü yapımı için gereken tüm malzemeler, gemilerle Zemun'a nakledilirken; muhasarada kullanılacak olan Semendire ve Belgrad'daki toprakların yuvarlakları da bölgeye taşınmıştır²⁷⁵.

²⁷⁰ Y. Güldüren, "Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri", s. 1777-1778.

²⁷¹ Tuna üstine iki şehir arasında resm-i ma'hûd u tavr-ı meşhûd üzere köprü yapmağa mübâşeret itmişdi. Ol merâmın itmâmında akdâm-ı ikdâm u ihtimâm üstine turub bî-ihmâl ü imhâl âlât-ı binâ-yı vü mühimât-ı bennâ-yı tahsil ü tekmîl idüp, yarâğın yasâğın bî-kusûr u fütur görüb heftâdde temâm olacak emri haftaya komadı itmâm itdi. Kemal Paşa-zâde, *Tevârih-i Âl-i Osman*, X. Defter, (Hazırlayan: Şefaettin Severcan), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1996, s. 325-327.

²⁷² Sirem Sancağı Begi Bayrâm Beg'e hüküm ki Varadin kadisiyle dergâh-ı mu'allâ'ya mektûb gönderüp kal'a-i Varadin varosı halkı size gelüp zikr olunan varos, askerün memerr ü ma'berinde vâkı' olmagla asker halkının kulaguzlugunda ve sâ'ir hizmetlerinde bulunup vilâyet-i Budun'da kılâ' nevbetçileri olan yeniçerilerin ulûfeleri ve sâ'ir hazîne akçaları gelüp geçdükce hıfz u hırâsetinde olup ve mahall-i mezkûrdan nehr-i Tuna üzerinde köprü binâ oldukca hizmet eyleyüp binâ olunan köprüyi ve nehr-i mezbûr sevâhilin görüp gözedüp ve mîrî hizmet için gelüp geçen Bâb-ı sa'âdet hizmetkârlarının ve ebnâ'-i sebîlün ve âyende vü revendenün her vechile hizmetlerinde olup rûsûmları dahı derbendciler uslûbı üzere olmayup sâ'ir re'âyâ gibi oldukları ecilden tâkat getürmeyüp ba'zı celâ-yı vatan idüp ger bi-hakkihî florilerin dahı mevcûd olanlar edâ itdükleri bâ'isden tamâm münfecir olup eger derbendciler ise hânenen hâneye ikiser kile bugday ve ikiser kile arpa ve birer müdre sıra ve nısf florı virmek için sâbika Rûm-ili Beglerbegisi Mehmed Paşa, Erdel seferine giderken elimûze virdüğü temessük mücebince hükm-i serîfüm inâyet buyurılıp derbendciler üslûbı üzerimûze mukarrer buyurılırsa ger bihakkihî olanlarınız ve eski mekânlarına avdet itdüklerinden gayrı hâricden dahı niçe kimesneler gelüp varosımız ma'mûr u âbâdân olur derbendciler üslûbı üzere olmaz ise olan camız dahı mütehammil olmayup terk-i diyâr itmemüz mukarrerdür didüklerin arz itmişsin buyurdum ki (bos) vardukda, zikr olunan varos zimmîlerinin filo[rı]lerinden ve sâ'irden gayrı altı bin bir akça hâsıl kayd olunup derbendciler oldugı taktîrce zikr olunan mahsûl nice olur, zimmetde üzerlerine ve mâl-ı mîrîye ne mikdâr noksân lâzım gelür, ne vechile tedârük idersin mufasssal yazup bildüresin. BA, A.DVNS. MHM. d. 3, h. 867. (16 Şubat 1566)

²⁷³ BA, A.DVNS. MHM. d. 5, h. 1220. (12 Mart 1566)

²⁷⁴ Semendire Beyi, Böğürdelen civarındaki Kalanka Köyü yakınında köprü kurma emri almıştır. BA, A.DVNS. MHM. d. 5, h. 1747. (30 Mayıs 1566)

²⁷⁵ Kocaali Beyi Ali Bey'e, Zemun karşısına köprü döşemeye yönelik emir gönderilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 5, h. 1788. (4 Haziran 1566). Adı geçen tarihlerden itibaren, ordunun güzergâhındaki yollarının geçilebilmesi amacıyla, çok sayıda gemi yapımı için merkezden emirler gönderilmiştir. Mesela 1567 yılında Tuna Nehri'ni geçmek için Osyek ve Varadin tezgâhlarına onar gemi inşası emredilmiştir. 1568'de Pojega Beyi'ne verilen talimatla, 65 dubalı köprünün yağlanması ve köprüde eskimiş olan 15 dubanın değiştirilmesi talep edilmiştir. Aynı yıl Budin'de de duba inşası gerçekleştirilmiştir. Y. Güldüren, "Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri", s. 1790.

1594 yılındaki Yanık muhasarası hazırlıkları için Tuna üzerine üç ayrı köprü inşa edilmişti. Budin ve Estergon'dan arabalar ile köprü kurmak için gerekli malzemeler tedarik edildikten sonra camus gönleri, şayka ve tombazlardan inşa edilmiş köprülerin kurulumu gerçekleştirilmiştir²⁷⁶. Kelek denilen camus tulumları, hava ile şişirilir ve istenilen boyuta göre yan yana bağlanırdı. Daha sonra kesilmiş ağaç direklerle, tulumlar dört bir yandan desteklenir, üstü de yapraklı dal, hasır ya da halıyla döşenirdi. Suyun akış istikametine doğru kullanılan kelekler, kürekle desteklense de akış hızının fazla olduğu yerlerde, küreğe gerek duyulmazdı. Genellikle zahire ve mühimmat naklinde kullanılan bir deniz aracıdır²⁷⁷.

Tombaz gemileri, hemen hemen her dönem genel olarak köprü yapımında kullanılmışlardır. Salomon Schweigger 16. yüzyılın son çeyreğinde çıkmış olduğu seyahatinde, Budin'de 65 adet tombaza dayalı ahşap bir köprünün Tuna Nehri üzerinde kurulu olduğunu not düşmüştür²⁷⁸.

Köprü yapım hızı, nehrin genişliğine ve darlığına bağlıdır. Tuna Nehri'ni bir iskeleden karşı iskeleye ulaştıracak alanın genişliği bu süreyi uzatmaktaydı. Mesela 1595 yılında ordunun geçişi için *Ruşçuk'un Yergöğü'ne* bağlanmasını sağlayan köprü, 500 tombazın yan yana dizilmesiyle 5-6 gün içerisinde tamamlanmıştır²⁷⁹. Ayrıca bu köprü inşasında 70 şayka kullanıldığı da belirtilmektedir²⁸⁰. Öte yandan Eğri'ye giden ordunun ve mühimmatının Tuna'dan sevkiyatını sağlayan köprü, 4 günde hazır hale getirilmiştir²⁸¹. Bunlara karşın 1598 yılındaki Varat Seferi hazırlıklarında Belgrad'dan aşağı Talıkburnu'nda yapılan köprü 18 günde tamamlanmıştır²⁸².

1672 yılında Lehistan'a yapılan sefer için İsakçı'da 57 köprü tombaz imal edilmişti. İsakçı'da Tuna üzerine dizilen bu köprünün uzunluğu 750 zira (990,76 m.), genişliği ise 10 zira (13,21 m.) idi²⁸³.

Osmanlı Devleti'nin köprü gemileri, özellikle askeri amaçlara hizmet etmiştir. Suyun yüzeyine büyük bir intizam ile döşenen bu köprüler aracılığıyla, sefer

²⁷⁶ Na'îmâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'îmâ*, c. I, (Hazırlayan: Mehmet İpşirli), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2007, s. 72; Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, c. II, (Hazırlayan: Bekir Sıtkı Baykal), 2. Baskı, Kültür Bakanlığı Yayınları, Mersin, 1992, s. 135.

²⁷⁷ Cengiz Orhonlu - Turgut Işıksal, "Osmanlı Devleti'nde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat", *Tarih Dergisi*, nr. 17-18, İstanbul, 1968, s. 86-87.

²⁷⁸ Salomon Schweigger, *Sultanlar Kentine Yolculuk 1578-1581*, (Yayına Hazırlayan ve Notlayan: Heidi Stein), (Çeviren: S. Türkis Noyan), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2004, s. 34, 228.

²⁷⁹ Na'îmâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'îmâ*, c. I, s. 92.

²⁸⁰ M. Maxim, "Tuna", s. 274.

²⁸¹ Na'îmâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'îmâ*, c. I, s. 94.

²⁸² Na'îmâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'îmâ*, c. I, s. 143.

²⁸³ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. I, s. 158-159.

zamanlarında bütün ordu, ağırlığıyla birlikte bir sahilden diğer sahile rahat bir şekilde geçebilmekteydi. Tuna üzerine kurulan bu köprüler, aynı zamanda kuruldukları mahallin gözetlenip muhafaza edilmesinde, en az kaleler kadar önem taşıyordu²⁸⁴. İnşası yapılan köprü gemilerin, yan yana dizildiklerinde, üzerinden arabaların geçebileceği genişlik ve sağlamlıkta olmaları hususuna da ayrıca dikkat çekilmiştir²⁸⁵.

²⁸⁴ BA, A.DVNS. MHM. d. 3, h. 867. (17 Mart 1560)

²⁸⁵ *Bogdan Voyvodası olan Dük Voyvoda'ya hüküm ki, hudud kat'ına irsâl olunan asâkir-i İslâm'ın hiyn-i avdetinde mürûr ve ubûrları için Tuna suyu üzerinde bir kavi ve müstahkem cîsr bina olunması bâbında bundan akdem sana emr-i serîfîm gönderülüb tenbih-i hümayûnum olunmuş idi. Hâlâ bu âna dek mübaseret olamayub ahali üzre hareket eyledüğü mesmû'-ı hümayûnum olmağla imdi emr-i serîfîm varduğu gibi asla tehir ve tevakkuf eylemeyüb mahal-i avdet zaman-ı sitâya musadîf olub ebniye-i cisrin lüzunu olmağın avdetinde yaptırıldığı ada mahallinde bir araba mürûr edeceği bir kavi ve müstahkem cîsr bina ve bi-eyy-i vechin kân itmam irişdirülüb bir vechile özür ve bahanedan ihtirâz eylemek bâbında hüküm verilmiştir.* BA, A.DVNS. MHM. d. 97, s. 41, h. 192. (27 Ağustos- 5 Eylül 1680)

BİRİNCİ BÖLÜM

1. 18. YÜZYILDA TUNA BAĞLANTILI SİYASİ GELİŞMELER

Tuna Donanması'nın 18. yüzyıldaki teşkilat ve işleyişini daha iyi anlayabilmek için bu dönemin Tuna bağlantılı siyasi gelişmeleri hakkında bilgi sahibi olmak gerekir. Çünkü bahse konu donanmanın dönem içerisindeki yapısı siyasi gelişmelere göre şekillenmiştir. Bu noktadan hareketle bu bölümde; 18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin genelde batı, özelde ise Tuna bağlantılı batı politikası veya siyaseti ana hatları ile anlatılacaktır.

Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyıldaki siyasetini Rusya ve Avusturya belirlemiştir. Osmanlı Devleti'nin, Avrupa'da kuzeye doğru daha fazla genişlemesini engellemek arzusunda olan Avusturya ve kuzeyden gelerek Tuna'yı aşmak suretiyle Balkanlarda bir hâkimiyet kurmak isteyen ve bunun için de Osmanlı Devleti'nin bu bölgelerden çekilmesini isteyen Rusya, 18. yüzyılda Avrupa'daki dengeleri ellerinde tutmak için gayret göstermişlerdir. Bu iki devlet, yürüttükleri faaliyetlerle zayıflamaya başlayan Osmanlı Devleti'ni tehdit etmekteydi. 17. yüzyılın sonunda kaybettiği büyük toprak parçalarını almak için bu devletlerle sürekli mücadele eden Osmanlı Devleti, daha fazla kayıpla yüzyılı kapatmıştır.

1.1. Prut Savaşı (1711)

Osmanlı Devleti, 17. yüzyılın sonlarında Avrupa'da, Kutsal İttifak denilen Avusturya, Venedik, Lehistan ve Rusya devletlerine karşı giriştiği mücadelelerden oldukça yorgun çıkmıştı. Bu mücadeleler sonucunda, 26 Ocak 1699 Karlofça ve bunu tamamlayan 13 Temmuz 1700 tarihli İstanbul antlaşmalarını imzalayarak büyük toprak kaybına uğramıştı²⁸⁶. Devlet imzaladığı bu antlaşmalarla, uluslararası diplomaside büyük bir itibar kaybetmişti²⁸⁷.

Osmanlı Devleti, imzaladığı bu antlaşmalardan sonra dış siyasetinde bir sulh ve sükunet dönemine girdi. Sultan III. Ahmed'in saltanatının ilk yılları olan bu dönem, devletin toparlanma girişimlerinde bulunduğu bir süreç olarak da değerlendirilebilir.

²⁸⁶ M. Münir Aktepe, "1711 Prut Seferi İle İlgili Bazı Belgeler", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi Prof. Dr. M. C. Şehâbeddin Tekindağ Hatıra Sayısı*, S. 34, Mart 1983-84, Edebiyat Fakültesi Matbaası, İstanbul, 1984, s. 19.

²⁸⁷ Ahmet Refik Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, (Yayına Hazırlayan: Hakan Karagöz), İlgî Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2011, s. XIX.

1.1.1. Savaşın Sebepleri

Osmanlı Devleti, Karlofça Antlaşması ile kaybettiği toprakları geri almak istiyordu. Bunun yanında 1700'deki İstanbul Antlaşması'nda Rusya'ya bırakılan Azak Kalesi'ni geri almak ve Kırım'ı tehdit eden Özi boylarındaki Rus kalelerinin yıkılmasını temin etmek istiyordu²⁸⁸.

Osmanlı Devleti, 1699'da kaybettiği toprakları geri almak istiyordu fakat devlet adamları yeni bir maceraya sürüklenmenin tehlikeli olacağı kanaatiyle oldukça ihtiyatlı davranıyorlardı. Öyle ki 18. yüzyılın başlarında, Avrupa'da meydana gelen ve kendisini doğrudan ilgilendirmeyen İspanya Veraset Savaşları (1702-1715) ve Büyük Kuzey Savaşı (1700-1721) gibi iki büyük olaya sadece seyirci kalmayı tercih etti²⁸⁹. Osmanlı Devleti, her ne kadar yansız bir politika izliyormuş gibi görünse de, aslında gücünü hala koruduğunun farkındaydı ve Karlofça'nın rövanşını alma fırsatını kolluyordu. Nitekim Büyük Kuzey Savaşı'nın dönüm noktası olan 1709 Poltava Meydan Muharebesi'nde, Ruslara yenilen İsveç Kralı Demirbaş Şarl ve Kazak lideri Mazepa'nın Osmanlı topraklarına sığınmasıyla, Osmanlı Devleti'nin kolladığı fırsat elde edilmiş oldu²⁹⁰. Böylece Sultan III. Ahmed'in ve beraberindeki devlet erkânının, Karlofça'nın dışına çıkmamak adına yıllarca korumaya çalıştıkları barışçı siyaset terk edildi.

Rusya'ya karşı, bir Osmanlı-İsveç siyasi anlaşması ve dayanışması, Rus Çarı Büyük Petro'yu son derece rahatsız etmişti. Bundan dolayı Sultan III. Ahmed'e gönderdiği bir nâme ile aradaki dostluğun devam ettiğini ve buna sadık kalınması gerektiğini bildirdi. Osmanlı-İsveç dayanışmasından endişe duyan Rus Çarı'nın bu nâmesi, zaman kazanmaktan başka bir şey değildi. Çünkü İsveç'e karşı kazanacağını umduğu büyük zaferin ardından, güneye sıcak denizlere inmeyi hedeflemekteydi²⁹¹. Rusya'nın dış dünyaya açılmasını sağlayan iki deniz vardı. Birincisi kuzeyinde yer alan Baltık Denizi, ikincisi ise güneyindeki Boğazlar ve Akdeniz'in kapısı sayılan Karadeniz'di. Rus Çarı Büyük Petro, Azak'ı topraklarına katarak, güney siyaseti için kısmen amacına ulaşmışsa da, Osmanlı Devleti'nden daha fazla imtiyaz ve toprak elde edebilmek için sefere çıkmayı ve hâkimiyet sahasını genişletmeyi arzuluyordu²⁹².

²⁸⁸ A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. XX-XXI.

²⁸⁹ M. M. Aktepe, "1711 Prut Seferi İle İlgili Bazı Belgeler", s. 20.

²⁹⁰ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, 5. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1995, s. 49-62.

²⁹¹ M. M. Aktepe, "1711 Prut Seferi İle İlgili Bazı Belgeler", s. 21.

²⁹² A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. XXI-XXII.

Rus Çarı, bu savaşın hazırlıklarını çok önceden başlatmıştı. Kırım serhadlerine yakın bir mahalde *Kamanke* adında bir kale, Samarcık suyunun Özi suyuna karıştığı noktada *Samaracık* adında bir palanga ve Osmanlı sınırlarına yakın mahallerde birçok palanga inşasını gerçekleştirmiştir. Bunun yanında Azak Kalesi yakınlarında bulunan Taygan Limanı'nda, Azak Denizi sahillerinde²⁹³ ve Don Nehri üzerindeki Voroneş limanlarında çok sayıda savaş gemisinin inşalarını başlatmıştı²⁹⁴. Zira Karadeniz'e açılmak ve denizde Osmanlı Devleti ile mücadele edebilmek güçlü bir donanmanın varlığını zaruri kılmaktaydı. Ayrıca Aksu (Buğ) ve Turla (Dinyester) nehirleri arasındaki Tamacık suyuna girerek Aksu'yu geçen Çar, Ukrayna'ya gelmiş ve buradaki kale ve palangaların çoğuna Rus askerlerini yerleştirmişti. Hatta Osmanlı sınırlarını geçip, bazı İsveç askerlerini dahi esir almıştır²⁹⁵. Petro, Osmanlı egemenliği altında yaşayan Ortodokslar üzerinde de bir nüfuz kurmaya çalışmıştır. Özellikle Eflak, Boğdan ve Balkanlardaki Hristiyanlar üzerinde etkili olup, meydana gelecek savaşta onların kendilerine yardım etmelerini ve mahalli isyanlar çıkarıp, Osmanlı Devleti'ne karşı isyan girişiminde bulunmalarını istiyordu²⁹⁶. Osmanlı'daki Hristiyanlar'ı himaye için

²⁹³ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli (1115-1134 / 1703-1722)*, c. II, (Hazırlayanlar: Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur, Baki Çakır, Ahmet Zeki İzgöer), İstanbul, 2013, s. 844; Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, (Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoglu), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1969, s. 265-266.

²⁹⁴ M. M. Aktepe, “1711 Prut Seferi İle İlgili Bazı Belgeler”, s. 21. Rusların adı geçen yerlerde gemi inşalarını gerçekleştirdikleri, Kırım tarafından merkeze bildirilmişti. 1702 yılında İstanbul'a gelen Rus elçisi Tolstoy, Sultan II. Mustafa'nın huzuruna çıkıp, yeni donanma inşa etmediklerini sadece Azak'ta demirli olan eski gemilerin yenilendiğini ve istenildiği takdirde Osmanlı Devleti'ne para karşılığında satılabileceğini söylemişti. Tolstoy'un bu ifadesi II. Mustafa ve beraberindeki devlet erkanı tarafından samimi bulunmamıştı. Sultan, konuyla ilgili Petro'ya yazdığı mektubunda; Karadeniz'in bir Türk gölü olduğu, yapılan antlaşmalar gereği yabancı hiçbir su aracının Karadeniz'de dolaşamayacağı ve buna rağmen gemi inşalarına bir anlam veremediğini ifade etmiştir. Kısa süre sonra vefat eden II. Mustafa'dan sonra Osmanlı tahtına oturan III. Ahmed, hem tahta çıktığını bildirmek hem de önceki sultanın isteklerini yineleyen bir mektup gönderdi. Çar, 1704 yılının sonlarına doğru Tolstoy ile gönderdiği talimatnamesinde, gemilerin Osmanlı-Rus barışına bir zarar vermediğini, Azak'takilerin barıştan önce yapıldığı, Voronej'de barıştan önce başlanılan ve yarım kalan gemilerin inşalarının tamamlandığı ayrıca her devletin komşusunun izni olmadan istediğini inşa edebileceğini ve buradaki gemilerin Don'dan Volga'ya açılan kanal boyunca kullanılacağını, bu gemilerin inşasının Rusya'ya pahalıya mal olacağını, uygun fiyata kendilerine satabileceğini belirtmiştir. Sultan'ın Karadeniz'de hiçbir düşmanın olmamasına rağmen durmadan gemi inşa ettiğini de belirten Çar, barış yanlısı olduğunun altını çizmiştir. Sinan Yüksel, “Kuzey Savaşları Sırasında Rusya'nın Karadeniz'e Yönelik Faaliyetleri”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 31, Ankara, Aralık-2012, s. 174-175.

²⁹⁵ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 844.

²⁹⁶ M. M. Aktepe, “1711 Prut Seferi İle İlgili Bazı Belgeler”, s. 23-24. Petro Rumlar'ın, Ulahlar'ın, Bulgarlar'ın ve Sırlar'ın Osmanlı Devleti tarafından eza ve cefa gördüklerini Avrupa devletlerine gönderdiği bir muhtıra da belirtmiştir. Ortodoks Hristiyanları Osmanlı hakimiyetinden kurtarmak üzere, harbe gireceğini, *herkes vazifesini güzelce ifa ettiği takdirde vahşi İslamların Arabistan çöllerine kadar def edileceğini* de belirtmiştir. A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. 49. Çar Petro, halkı galeyana getirmek için kullandığı Rum rahiplerden vazifelerini ifa edeceklerine dair senetler de almıştır. Bu senetlerde; *İslambol üzerine harekete geçtiğinizde, her şehirde*

Rus çar ve çarîçelerinin takip ettikleri bu faaliyet, ilerleyen yıllarda daha organize bir şekilde yürütülecek ve devleti zayıf düşürecek bir siyasetin başlangıcı oldu²⁹⁷. Osmanlı sultanına dostluk antlaşmasına bağlı kalınması gerektiğine dair nâme gönderen Çar'ın bu faaliyetleri, antlaşmanın bizzat kendisi tarafından çiğnendiğinin göstergesidir.

1.1.2. Savaş Hazırlıkları

Osmanlı Devleti, özellikle Demirbaş Şarl'ın kendi topraklarına sığınmasıyla, Rusya'daki gelişmeleri yakından takip etti. Bunun için kapıcılar kethüdası Türk Mehmed Ağa'yı Rusya hakkında gerekli istihbaratı sağlaması için Bender'e yollamıştı. Yaklaşık sekiz ay boyunca bölgede kalan Mehmed Ağa, casusları vasıtasıyla gerekli tahkikatı yaptırmıştı. Ayrıca Kırım Hanı Devlet Giray'dan, Bender muhafızı olan paşadan, sınır boylarında sözlerine itimad edilebilir halktan ve askeri başbuğlardan konuyla ilgili raporları alan Ağa, İstanbul'a giderek Rusya'nın savaş hazırlığı içinde olduğu haberini III. Ahmed'e verdi. Sultan, bunun üzerine Kırım Hanı Devlet Giray'ı İstanbul'a davet etti. Kasım 1710'da İstanbul'a gelen Han, düşmanın barış ve antlaşma sözlerine asla güvenilmemesi gerektiğini belirttikten sonra, sınırlardan gelen haberlere kıymet verilmezse, Kırım'ın elden çıkacağını ve Osmanlı Devleti'nin Avrupa'da bulunan topraklarının da zamanla büyük bir istilaya uğrayacağını ifade etmiştir. Rusya'nın asıl gayesinin İstanbul olduğuna dikkat çeken Devlet Giray, müslüman olmayan reaya ile gönül birliği içinde olmanın önemine de değinmiştir²⁹⁸.

Tüm bu haberlerin üzerine, Rusya ile bir savaşın çok yakın olduğu sinyalleri alınmıştı. Hemen divan toplandı ve Rusya'nın durumu tekrar gözden geçirildi. Divan'da görüşülen kararlar neticesinde, dönemin şeyhülislamı Paşmakçızâde Ali Efendi'den alınan fetva ile Rusya'ya savaş açıldığı ilan edildi²⁹⁹. Hemen akabinde bazı görev

ve kasabada bulunan biz Rumlar; varımız yoğunuz, çoluk çocuğumuz ve canımız başımızla ayakalanarak, siz gelmeden önce şehirleri zapt ederiz yazılıydı. Ayrıca Çar'ı rahatlatan şu ifadeler de kullanılmıştır. *Hiç üzülmeyiniz. Şu anda Osmanlı'nın eski kuvvet ve kudreti kalmadığı gibi, cephanesi ve parası da yoktur. Bir sefer olsa, ancak elli bin asker toplayabilir. Askerler ve komutanlar, maddi sıkıntı sebebiyle çok fakirleşmiştir. Ayrıca maaşlarında yapılan çeşitli hile ve haksızlıklardan dolayı küskün olup devletlerine yüz çevirmişlerdir.* Yeniçeri Kâtibi Hasan, *Pрут Seferi'ni Beyanımdır*, (Hazırlayan: Hakan Yıldız), 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011, s. 4.

²⁹⁷ A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. 49.

²⁹⁸ *Eğer bu düşmenin sulhüne itimad buyurub arz-ı mahzarlara igmâz-ı ayn olunur ise, hele Kırım memleketi elden gitti, tahkik bilün ki, Rumeli kabza-i tasarrufunuzdan çıkmasında, bu kâfirin kasdı İstanbul'dur. Bu câniblere yürütmesinde şekk ü şüphemiz kalmasın. Reâyânız ile yek-dil, yek cihettir.* Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 264.

²⁹⁹ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 76.

yerlerinde değişiklikler yapıldı³⁰⁰. Hem yeni görev yerlerindeki paşa ve beylere hem de diğer vilayetlerdeki görevlilere gönderilen emirlerle, Rus seferi için hazırlıklara bir an önce başlanması ve vakit kaybetmeden sefer mevsimine kadar hem kara hem de deniz ordusunun iâşe, cephane, mühimmat vs. gibi tüm ihtiyaçlarının hazırlanması istendi³⁰¹. Ayrıca hazinenin açığının kapatılması için valilere, hazine-i amireye lüzumu kadar para gönderilmesini emreden birçok ferman gönderilmiştir³⁰².

Hazırlıklar devam ederken 30 bin yeniçeri, 10 bin cebeci, 7 bin topçu sayımıyla birlikte donanmada da bir yenilenmeye gidilmesine karar verildi. Hali hazırda bekletilen 27 kalyon ve 22 çehtirinin haricinde, Azak Denizi'nde ve sığ sularda hareket etmeye elverişli 30 kalite, 60 fırkate, 120 kancabaşlı sandal ve 101 vuluk, gemilerinin inşalarına başlandı³⁰³. Bunun yanında köprü kurulmasında kullanılacak 440 çapçağın³⁰⁴, 320 tombazın³⁰⁵ ve 150 uraniçenin yapılmasına yönelik fermanlar çıkarılarak, ilgili yerlere ulaştırıldı³⁰⁶. Hazırlanan gemilere yerleştirilecek 35007 leventin ve gemilerin diğer donanımlarının sefer vaktine kadar eksiksiz yapılmasına da dikkat çekildi. Ayrıca Mısır'dan 3 bin, Şam'dan da 5 yüz asker alınması da uygun görüldü³⁰⁷. Bu arada şaykalarla, Kili Kalesi'ne çok sayıda top başta olmak üzere savaş mühimmatı, cephane ve zahirenin sevkiyatının yapılmasına başlandı³⁰⁸. Merkezde toplanan orduyla birlikte, Anadolu tarafından toplanan ordunun Edirne'de, Rumeli tarafındaki ordunun ise Tuna Nehri istikametinde ilerleyerek, İsakçı'da toplanması kararlaştırıldı³⁰⁹. Osmanlı ordusunun 120 bin, Rus ordusunun ise 40 bin askerden oluştuğu ifade edilmektedir³¹⁰.

³⁰⁰ Görev yerlerinde yapılan değişiklikler için bkz.: Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 267-268.

³⁰¹ M. M. Aktepe, "1711 Prut Seferi İle İlgili Bazı Belgeler", s. 25-26.

³⁰² A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. 45-46.

³⁰³ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 844; Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 267, 271.

³⁰⁴ BA, MAD. d. 4066, vrk. 10/b. (12 Kasım 1710); BA, MAD. d. 4066, vrk. 5/a. (19 Ağustos 1711)

³⁰⁵ BA, MAD. d. 4066, vrk. 15/a. (8 Aralık 1710); BA, MAD. d. 4066, vrk. 4/a. (14 Şubat 1711); BA, MAD. d. 4066, vrk. 5/a. (19 Ağustos 1711)

³⁰⁶ BA, MAD. d. 4066, vrk. 5/a. (19 Ağustos 1711)

³⁰⁷ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 844; Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 267, 271.

³⁰⁸ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 270.

³⁰⁹ M. M. Aktepe, "1711 Prut Seferi İle İlgili Bazı Belgeler", s. 25.

³¹⁰ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 80-81. Prut Savaşı'na katılan Osmanlı ve Rus kuvvetlerinin sayısı hakkında net bir bilgiye ulaşılamamaktadır. Mevcut kaynaklarda farklı sayılar zikredilmektedir. Örneğin Ahmet Refik Altınay; Rus ordusunun 36 bini piyade, 6 bini atlı olmak üzere 42 bin askerden oluştuğu ifade edilmektedir. A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. XXIII. Yeniçeri Katibi Hasan, Osmanlı güçlerinin 50 bin olduğunu kaydetmiştir. Yeniçeri Kâtibi Hasan, *Prut Seferi'ni Beyanımdır*, s. 36. Öte yandan Akdes Nimet Kurat vermiş olduğu tafsilatlı bilgi ile her iki tarafın ordu sayısı hakkında kesin bir yargıya varılamayacağını belirtmektedir.

Rusya, bu savaş planını çok önceden yaptığı için sahillerinde gemi yapımı gerçekleştirmiş, yiyecek, silah ve cephane hazırlamış ve Balkanlardaki Ortodoksların ileri gelenlerini kendi tarafına çekmişti. Bunun yanında Venedik donanmasının denize açılarak Akdeniz'deki Osmanlı sahillerini vurması için Venedik ile anlaşmıştı³¹¹. Rus Çarı Petro, isteklerini yerine getirmek için bir bahane ararken, Osmanlı Devleti'nin İsveç Kralı'nı topraklarına kabul etmesini savaş sebebi olarak kabul ederek, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etti³¹². Aslında Rusya, Poltava'da İsveç'e karşı kazandığı zaferin, Osmanlı Devleti'ne karşı da devam edeceğine inanıyor ve kendine güveniyordu.

1.1.3. Savaşın Başlaması

Osmanlı ordusu, tüm hazırlıklarını tamamlayarak 9 Nisan 1711 tarihinde Davutpaşa sahrasından sefer yürüyüşüne çıktı. Ordunun başında serdar-ı ekrem olarak, ikinci kez sadarete getirilen Baltacı Mehmed Paşa bulunuyordu. Rus Çarı Petro'nun savaş için oluşturduğu zemin, beklediği gibi bir gelişme göstermedi. Çünkü henüz bir savaştan çıkan Rusya, ordularının tamamını Osmanlı Devleti'ne karşı harekete geçirmedi. Rus ordusunun bir kısmı, Rusya'da İsveç'e karşı savunma durumunda bekletildi³¹³. Bunun yanında Osmanlı Devleti'ne tabi voyvodalardan da beklenen destek alınamadı. Güney Hersek ve Karadağ'da küçük yerel ayaklanmalar olmuşsa da kitlesel bir ayaklanma gerçekleşmedi³¹⁴. Çünkü voyvodalıkların halkları, kendilerine hoşgörüyle muamele eden Osmanlı hâkimiyetinden memnundular. Buna karşın Rusların insanlık dışı davranışlarından yorulmuşlardı³¹⁵. Üstelik yola çıkan Rus ordusu, Prut Nehri'nin tam karşısındaki Yaş şehrinde karargâhını kurduktan sonra, onlar için hazırlanan erzak arabaları Tatarların baskınına uğradı ve ordu muhasara edildi. Rus ordusunun yolda Tatarların yanında Kazak saldırılarına da maruz kalması onları yormuştu. Bunun üzerine Osmanlı ordusunun Çar'ın ordusundan önce Tuna Nehri'ni geçmesi, Petro'nun bütün planlarını altüst etti. İsakçı'ya gelen Osmanlı ordusu, dinlenmeden bütün ağırlıklarıyla karşı taraftaki Kartal menziline intikal etmişti. Gemilerden inşa edilen köprü, büyük bir dikkat ve nizam ile geçilmiş ve ordu Kartal'da

Geniş bilgi için bkz.: Akdes Nimet Kurat, *Prut Seferi ve Barışı 1123 (1711)*, c. I, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1981, s. 419-432.

³¹¹ Yeniçeri Kâtibi Hasan, *Prut Seferi'ni Beyanındır*, s. 7.

³¹² A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. XXIII.

³¹³ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 77-81.

³¹⁴ S. Yüksel, "Kuzey Savaşları Sırasında Rusya'nın Karadeniz'e Yönelik Faaliyetleri", s. 182.

³¹⁵ A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. 49.

konaklamıştı. Rus Çarı, ordusuna başkumandan olarak tayin ettiği Şeremetev'e, Osmanlı'nın Tuna üzerine kurduğu askeri köprüleri yıkması emrini vermişti. Ancak Osmanlı ordusunun erken harekâtı, bu durumu engelledi³¹⁶.

Tuna Nehri'nin kuzeydeki en önemli geçitleri Tolcu, İsakçı ve İbrail muhafaza altına alındı. Kartal'da 12 gün dinlenen ordu, kuzeye doğru hareket ederek Hantepesi'ne geldi³¹⁷. Bu arada, Kartal'dan çıkan Osmanlı ordusunun yokluğunu fırsat bilen Kantemiroğlu'nun komutanlık yaptığı bir Rus birliği, Eflak beyinin de yardımıyla İbrail Kalesi'ni kuşatarak, birçok askerin ölümüne sebep oldu. Rus zulmü artınca kale teslim oldu³¹⁸. Uzun yürüyüşün ardından, her iki ordu Prut'ta karşı karşıya geldi. Savaşın kuzeyde, Rus sınırlarına yakın bir yerde cereyan etmesi, Osmanlı topraklarının tahrip olmaması açısından büyük avantajdı³¹⁹.

Karşı karşıya gelen her iki orduda, Osmanlı ordusunun sayı üstünlüğü Rusya cephesinde büyük bir deavantaj olarak görülmüş ve daha savaşın başlangıcında moralleri bozmuştu³²⁰. Osmanlı ordusunun manevralarıyla, Rus ordusu kuşatıldı. Savaşta Osmanlı güçlerinin yanında yer alan Tatar kuvvetleri de ordunun geri çekilme yollarını tuttu. Nihayet bütün Rus ordusu, doğu tarafında Prut Nehri'nin bir yay halinde döndüğü bir kol üzerinde sıkışmış kalmıştı. Bu iki ya da üç kilometrelik sahanın kuzeyi bataklık iken, batı ve güney kısımları da hücumla açık bir vaziyetteydi. Osmanlı güçleri tarafından batı ve güneyden sarılan Ruslar, savunma durumuna geçmek için siperler kazsalar da ellerinde yeterli miktarda malzeme olmadığından, bu konuda yeterli düzeyde başarı elde edemediler. Sadece güneyde bazı önlemler alabilmişler ve batı kısımları da savunmasız kalmıştı. Bu esnada Türk, Tatar, Kazak, Leh ve İsveçlilerden oluşan Bender'deki Osmanlı kuvvetleri, Prut Nehri'nin diğer tarafından, Rusları tamamen kuşatma altına aldılar³²¹. Kuşatılan ordunun içinde Rus Çarı Petro da bulunmaktaydı. Umutsuzca ne yapacağını şaşırarak Çar; *işte kardeşim Karl'ın Poltava'da*

³¹⁶ Yeniçeri Kâtibi Hasan, *Prut Seferi'ni Beyanımdır*, s. 16-23; A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. 52.

³¹⁷ Kartal'dan hareket eden ordunun geçtiği menziller için bkz.: Yeniçeri Kâtibi Hasan, *Prut Seferi'ni Beyanımdır*, s. 21-28.

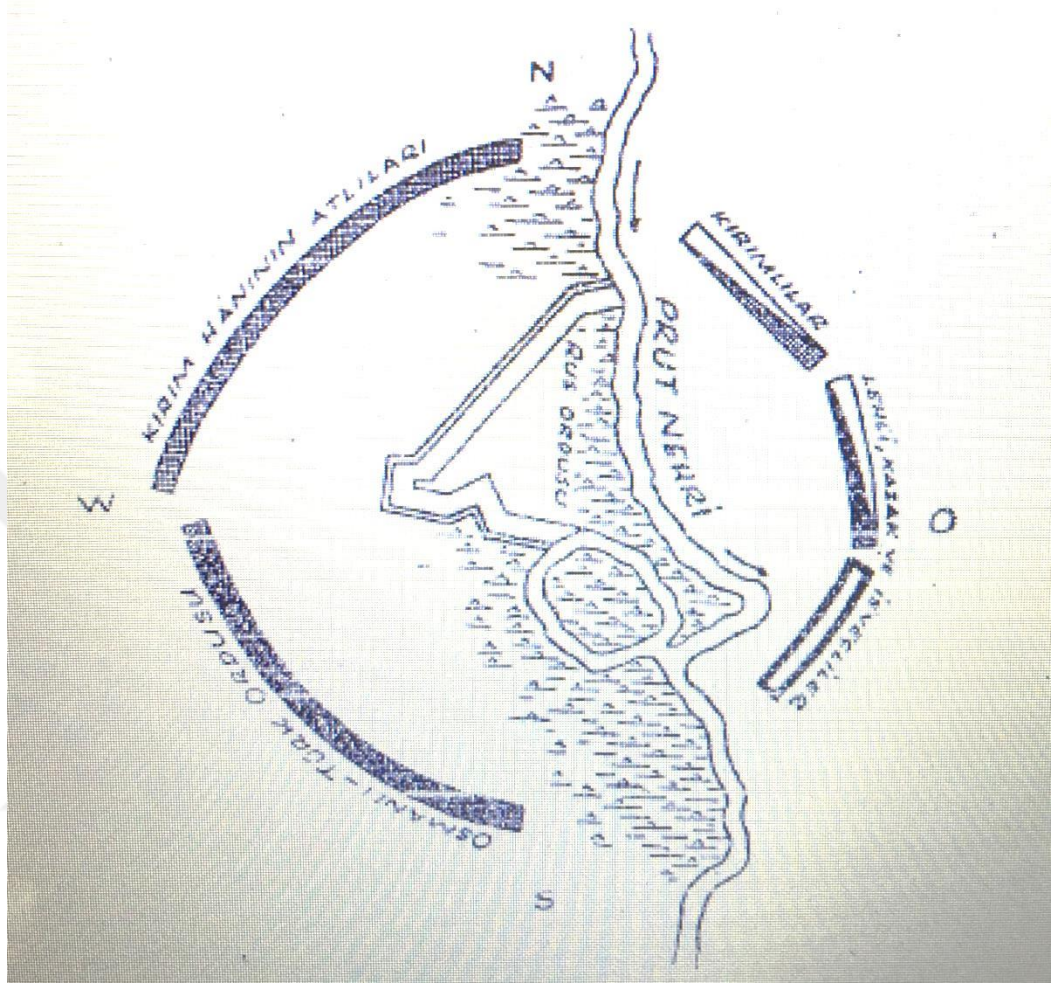
³¹⁸ Yeniçeri Kâtibi Hasan, *Prut Seferi'ni Beyanımdır*, s. 28-29.

³¹⁹ M. M. Aktepe, "1711 Prut Seferi İle İlgili Bazı Belgeler", s. 27.

³²⁰ Prut Nehri'nin her iki sahilini tutan ve oralarda çadırlarını kuran Osmanlı askerlerini gören Şeremetev, hayretini gizleyemeyerek şöyle demiştir: *Bana böyle dememişlerdi. Osmanlı'nın elli bin askere kudreti yoktur demişlerdi. Ya bu askerler ne? Ova ve dağlar, çadırlardan gözükmüyor. Daha da arkası gelmekte. Ah, ne hata ettim de buralara geldim. Benim şimdi Turla ile Aksu nehirleri arasındaki arazide olmam gerekirdi. Böylece Türk ordusu üzerime yürüdüğünde geriye çekilecek ve onları hududundan iyice uzaklaştırarak aciz bırakabilecektim. Şimdi bu kadar askere karşı koymak zor iş.* Yeniçeri Kâtibi Hasan, *Prut Seferi'ni Beyanımdır*, s. 36.

³²¹ A. N. Kurat, *Prut Seferi ve Barışı 1123 (1711)*, c. I, s. 473.

uğradığı felaketten daha büyük bir felakete uğradım diyerek, vaziyetinin ne kadar kötü olduğunu anlamış ve devleti için kurduğu bütün planlardan ümidini kesmişti. Bu arada Osmanlı safları içinden, Moskova'ya bir mektup ulaştırmayı da başarmıştı³²².



Şekil 3. Prut Savaşı'nda Osmanlı ve Rus Ordularının Bulunduğu Konumu Gösteren Tasvir³²³.

Rus ordusunda yalnızca malzeme eksikliği yoktu. Yavaş yavaş baş göstermeye başlayan zahire kıtlığı³²⁴, orduyu olumsuz yönde etkiliyordu. Rusların içinde bulunduğu

³²² Rus Çarı Petro'nun içinde bulunduğu durumu anlatan mektubunda şunlar yazmaktadır: *İşte yanlış fikirlere kapılarak hiçbir cürmüm olmadığı halde, orduma dört misli fâik bir Osmanlı ordusu ile ordugâhımda mahsur bulunuyorum. Tanrı hiç ümit etmediğimiz bir zamanda imdadımıza yetişemeyecek olursa burada uzakta kâmil mahrum olduğumuz için parça parça edilecek veyahud esir olacağız. Şayet Osmanlılar tarafından esir edilirim, artık beni çarınız ve senyörünüz addetmeyiniz. Hatta benim yazım olduğunu bile anlasanız yine tarafımdan hiçbir emir beklemeyiniz. Kendim gelinceye kadar bekleyiniz. Şayet ben mahvolur ve hakikaten de vefat etmiş olduğumu duyarsanız, o zaman içinizden en liyakatlisini bana halef seçiniz.* A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. 54-55.

³²³ A. N. Kurat, *Prut Seferi ve Barışı 1123 (1711)*, c. I, s. 488.

³²⁴ İaşe zorluğu çeken Rus ordusu, açlıktan ağaç kabuklarını dahi yemeğe başlamışlardı. A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. XXVI..

bu durumun fazla uzun sürmeyeceği ve teslim olacakları aşikârken, daha fazla bekleme sabrı gösteremeyen Baltacı, Osmanlı ordusunun gerisinden gelmekte olan ağırlıkları beklemeden, *Rus Kralı'nın kaçması ihtimaline karşı bir an evvel düşman ordusunu muhasara etmek gerekir, yoksa iş kötüye gider mahvoluruz*, diyerek Rus ordusuna saldırdı. Onun bu hamlesi bir başarı sağlamadığı gibi 7 bin askerin de ölümüne yol açtı. Bunun üzerine geri çekilen Osmanlı ordusu, kısa süre sonra son kez hücumla geçecek ve Ruslara karşı büyük galibiyet kazanacaktı. Bu arada Rus ordusu açlıktan kırılmaya başlamıştı³²⁵.

Rus ileri gelenleri, ordunun içinde bulunduğu durumu değerlendirmek ve Çar Petro'yu kurtarmak için aralarında Çariçe Katerina'nın da bulunduğu bir toplantı düzenlediler. Alınan kararla, içinde bulunulan bu kötü durumdan ancak barış yoluyla kurtulacaklarına karar verdiler. Ve Rus ordusu başkomutanı Şeremetev, Osmanlı ordusu serdarı Baltacı Mehmed Paşa'ya barış istediklerini beyan eden iki ayrı mektup gönderdi. Mektupları değerlendiren Baltacı, ilk önce Rusların barış teklifine razı olmasa da daha sonra Rusların Azak Kalesi'ni ve diğer kaleleri vereceklerini öğrenmesi üzerine barış isteğini kabul ettiğini ilan etti. Baltacı, Rus Çarı Petro'nun ve son bir hücumla imha edilecek Rus ordusunun ağırlıklarıyla geri çekilmesine müsaade ederek büyük bir fırsatı kaçırmış oldu³²⁶.

Baltacı Mehmed Paşa, ustaca oynanmış *barış teklifi* oyununu kabul etmiş ve aldatılmıştı. Bu vaziyet herşeyden evvel onun dirayetli bir devlet adamı olmadığı şeklinde de değerlendirilmektedir. Zira Baltacı, Çariçe Katerina'nın ve diğer Rus ileri gelenlerinin ortak kararı ile savaşın durdurulması için kendisine gönderilen kıymetli hediyeleri de kabul etmişti³²⁷. Böylece, ileride Osmanlı Devleti'ni yıllarca uğraştıracak Rus ordusunun toparlanması için büyük bir fırsat tanımış oldu. Öte yandan 1683'teki Viyana sendromunun etkilerini taşıyan Osmanlı Devleti'nin, 1689'da Belgrad'da,

³²⁵ Ordunun bazı ileri gelenleri, Sadrazam'ın bu kararının doğru olmadığını bildirseler de Baltacı fikrinden caymamıştır. Ruslar üzerine hücumla giden ordu, *başımızda önderimiz yok, bu işin sonu nereye varacak* diyerek serzenişte bulunmuştur. Yeniçeri Kâtibi Hasan, *Pрут Seferi'ni Beyanındır*, s. 52-57.

³²⁶ Rusya'nın teklif ettiği kalelerin alınmasını bir ganimet olarak gören Baltacı; *bizim istediğimiz kal'aların herbiri hezâr-ı sefer ve hezâr-ı müşeffellere muhtâcdır. Hazır bu kadar zahmet ve meşakkatsiz elimize girerken bu ni'meti bilmeyüp fırsata mağrûr olursak ne'ûzu-billâh vehâmeti çekileceğinde şübhe yoktur* fikrine kapılmıştır. A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. XXVI-XXVII, 59.

³²⁷ Mustafa Nuri Paşa, *Netayic ül-Vukuat Kurumları ve Örgütleriyle Osmanlı Tarihi*, c. III-IV, (Sadeleştiren, Notlar ve Açıklamaları Ekleyen: Neşet Çağatay), 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987, s. 27. Baltacılıktan yetişen ve ileride çeşitli hilelerle koca bir devletin geleceğini ellerine alan Mehmed Paşa, yüksek siyaset anlayışından uzak biri idi. Yönetime geçme ihtirasını hiç bırakmayan dirayetsiz Paşa, paraya ve rüşvete karşı gösterdiği büyük zaaf ile servet düşkünü olarak addedilmiştir. A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. 13, 57.

1697'de Zenta'da olduğu gibi büyük felaketler yaşayacağını ve tekrar bozgun yıllarına dönüleceğini düşünüyordu³²⁸.

1.1.4. Prut Antlaşması (23 Temmuz 1711)

Rus ordusu başkomutanı Şeremetev'in, Baltacı Mehmed Paşa'ya gönderdiği barış mektupları, sadrazam tarafından olumlu bulunmuştu. *Laf anlamaz, iş bilmez* olarak tanımlanan Baltacı, ordudaki vezirlerle, ocak ileri gelenleriyle ve özellikle de Kırım hanı ile görüşmeye fırsat bırakmadan, barış görüşmelerine başlamıştı. Oysa Sultan III. Ahmed, Devlet Giray'ın fikirlerine başvurması konusunda kendisini defalarca tembihlemişti. Kırım hanı, savaşa devam edilmesi taraftarıydı³²⁹. Hatta bu esnada İsveç Kralı birçok kez barış yapılmaması konusunda fikrini beyan etmiştir. *Ben Ruslar'ı on iki kez yenilgiye uğrattım, yine de sözlerine güven olmadı. Her defasında verdiği sözü bozarak yeniden savaşa girişti, Sözüne güvenmeyin, hazır böyle bir kapana girmişken, hücum ederek onu imha edelim. Böylece kıyamete kadar anılacak bir iş yapalım.* demişse de Baltacı bildiği yoldan dönmemiş ve devleti bir çıkmaza sokmuştu³³⁰.

Yokedilmesi an meselesi olan Rus ordusuyla barışın yapılması, savaşın bütün zorluğunu göğüsleyen yeniçeriler arasında büyük bir infiale sebep oldu. Hatta bazı yeniçeriler, ordugâhtaki çadırlarına dahi gitmeden, dönüş yoluna doğru hareket ettiler. Baltacı, yeniçerilerin memnun edilmesi gerektiğini, aksi halde orduda intizamın tesis edilemeyeceğini düşünüyordu. Bu sebeple hazine-i amireden sağlanan belli bir meblağ ile askere bahşiş dağıtıldı. Ayrıca seferde yararlılık gösterenlere, rütbelerine göre maaş bağlandı³³¹.

Nihayet Osmanlı ve Rus delegeleri arasında, barış görüşmeleri yapıldı. Ancak Rus Çarı'nın barış şartlarına aldırmadığı ve Avusturya'yı da kendi yanına çekerek Osmanlı Devleti'ne karşı yeni bir savaş hazırlığı içinde olduğu bilgisi merkeze ulaştı. Bunun üzerine III. Ahmed'in ağzından, *Moskov keferesi üzerine seferim var, bi'-z-zât*

³²⁸ A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. XXIX.

³²⁹ Kırım Hanı, Ruslar'la bir barışı asla tasvip etmiyordu. Barışın olması durumunda, çarın her yıl Tatar hanlarına 40 bin düka vermesini, Osmanlılara ihaneti sabit olan Moldava prensinin azlini talep ediyordu. Fakat Mehmed Paşa, kethüdası Osman Efendi'nin de tesiriyle Kırım Hanı'nın bu sözlerini dikkate almadan, barış şartlarını kendisi tertip etmişti. A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. 57.

³³⁰ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 278-279.

³³¹ Yeniçeri Kâtibi Hasan, *Prut Seferi'ni Beyanumdur*, s. 71-73.

kendüm giderim, ana göre müşâvere olunub din-ü devletime layık ne ise rikâb-ı hümayunuma arz olunsun diye bir hatt-ı şerif çıkarıldı³³².

Bu savaş tehditi, İstanbul'daki Rus delegelerini rahatsız etmişti. Yeniden bir savaş kararının alınmasına sebep olan kethüda Osman Ağa, mektupçu Ömer Efendi ve sadrazam Baltacı Mehmed Paşa görevlerinden azledildiler. Osman Ağa ve Ömer Efendi on beş günlük bir hapis hayatının sonunda öldürüldüler. Baltacı da Limni Adası'na sürülerek, orada hapsedildi ve yaklaşık iki ay sonra öldü. Bu arada sadrazamlık makamına Yusuf Paşa getirildi. Tüm bu gelişmeler, Rus Çarı'na bildirilince, Petro amacının barışı bozmak olmadığını, kendileriyle barış yapan Mehmed Paşa'nın yerine geçen paşanın, barışa uyup uymayacağından emin olmadığı için bir gecikmenin yaşandığını ve Osmanlı Devleti'nin bütün şartlarını kabul edeceğini beyan eden bir açıklamada bulundu³³³.

23 Temmuz 1711 tarihinde, Prut Nehri kenarında imzalanan antlaşmanın maddeleri şu şekildedir³³⁴.

- İstanbul Antlaşması ile alınan Azak Kalesi, Osmanlı Devleti'nden alındığı gibi geri verilecekti.
- Ruslar tarafından inşa edilen Taygan ve Kamanke (Kamaranka) kaleleri, Samarcık Palangası ve diğer palangalar yıkılacak ve bundan sonra adı geçen yerlerde kale ya da palanga inşa edilmeyecekti. Ayrıca Kamanke'deki bütün harp levazımatı Osmanlılar'a teslim edilecekti.
- Rusya; Barabaş, Potkal ve Kırım hanına tabi Kazaklara müdahale etmeyecekti.
- Osmanlı ülkesine girip çıkan Rus tüccarlarının haricinde, Osmanlı Devleti'nde Rus elçisi bulunmayacaktı. Rusya adına elçi tarafından dile

³³² Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 277; Yeniçeri Kâtibi Hasan, *Prut Seferi'ni Beyanımdır*, s. 89-96.

³³³ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 279-280. Bu açıklamadan sonra Prut Antlaşması'nı yenileyen 6 Nisan 1712 tarihli İstanbul Antlaşması imzalandı. Bu antlaşmaya rağmen birliklerini Lehistan'dan çekmeyen Petro, Lehistan'ın içişlerine müdahale etti. Bu durum yeniden bir savaş kararının alınmasına sebep oldu. Sultan III. Ahmed, Rus devleti ile ilişkilerinde temel problem olarak görünen İsveç Kralı'nın da ülkesine gönderilmesini emretti. Ancak mevsimin uygun olmadığını bahane ederek gitmek istemeyen Kral'a karşı, Osmanlı-Tatar birlikleri harekete geçtiler ve Demirbaş Şarl'ı Dimetoka'ya kadar sürdüler. Bunun üzerine Rusya, Hollanda aracılığıyla, müzakerelerin yenilenmesini teklif etti. Yapılan görüşmeler sonunda 27 Haziran 1713'te Edirne Antlaşması imzalandı. Her iki antlaşma ufak değişikliklerle birlikte Prut Antlaşması'nın güncellenmesidir. S. Yüksel, "Kuzey Savaşları Sırasında Rusya'nın Karadeniz'e Yönelik Faaliyetleri", s. 184-185.

³³⁴ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 299-305; A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. 57-58, 74-82; Yeniçeri Kâtibi Hasan, *Prut Seferi'ni Beyanımdır*, s. 64.

getirilmesi gereken mevzular ve talepler, bundan böyle Kırım hanları vasıtasıyla nakledilecekti.

- Rusların elinde bulunan Müslüman esirler, Osmanlı Devleti'ne teslim edilecekti.
- Rusya, Osmanlı ülkesinde bulunan İsveç Kralı'nın serbestçe ülkesine dönmesine müsaade edecek ve onları tehlikeye atacak herhangi bir fiiliyata girişmeyecekti.
- Rusya, Lehistan'da bulunan askerlerini iki ay içinde çıkaracak ve Lehistan'ın iç işlerine müdahale etmeyecekti.
- Osmanlı Devleti, Rus egemenliğinde bulunan halkları, Rusya ise Osmanlı hâkimiyetindeki reayasını tahrik etmeyecekti.
- Rusya, daha önceki gibi Kırım Hanlığı'na vergi ödeyecekti.
- Bu antlaşma 25 yıl süreyle geçerli olacaktır. Her iki tarafın rızalarıyla antlaşmanın süresi uzatılabilirdi.

Prut Nehri kenarında yapılan bu antlaşma protokolünün, Moskova'ya götürülüp onaylatılması için Rusya'ya doksan günlük bir süre tanındı. Rus delegeleri bu protokolü iki ay içinde onaylatacaklarını bildirdiler. İki ay sonra Osmanlı ülkesine gelen Rus delegeleri, Divan-ı Hümayun'a kabul edildiler ve Petro'nun onayladığı protokol, Padişah'a sunuldu³³⁵.

Bu antlaşma ile Rusya'nın, Balkanlara ve Karadeniz yoluyla İstanbul'a oradan da sıcak denizlere inme hayali şimdilik askıya alınmış oldu. Savaş meydanında büyük bir hezimete uğrayan Rusya için bu antlaşma, esasen büyük bir diplomatik zafer idi. Çünkü yeni doğmuş ve süratle büyümüş olan Rusya³³⁶, çöküş ve felaketten kurtulurken³³⁷, modern Rusya'nın kurucusu Petro da esaretten kurtulmuştu. İstanbul'u alma hayaliyle yola çıkan Petro, ağırlıklarını ve hazinesini alarak ülkesine döndü³³⁸.

³³⁵ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 305, 307-308.

³³⁶ A. N. Kurat, *Prut Seferi ve Barışı 1123 (1711)*, c. I, s. 485. .

³³⁷ Ruslar, Karadeniz'e inmeye yönelik teşebbüsleri için 1774 yılını beklemek zorunda kalmışlardır. A. R. Altınay, *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro'ya Karşı*, s. XXXI, 56.

³³⁸ Petro'nun yaşadığı esaretten kurtulmak için şu sözleri sarfettiği kayıtlıdır: *Gururuma kapıldığım için yüce Allah beni kahretti. Türklerin eline esir düştüm. Onlar, aman isteğimi kabul ederek sulh yapmaya razı oldular. Fakat çok sayıdaki düşmanım, memleketime dönmeme mani olur. Böylece diğer krallar nezdinde küçük düşerek rezil olurum. Şimdi benimle bir antlaşma yapıldı. Şeref ve itibarımı kaybetmemem için cephaneye ve toplarımı almasınlar. Bedeli neyse ödeyeyim. Yeter ki namusum ve şerefimle memleketime gideyim. Bunun üzerine Osmanlı Devleti'nin sadrazamı şu sözlerle karşılık vermiştir. Padişahımızın paraya ihtiyacı yoktur. Sadece Yenikale'yi (Kamenka) tahliye edecek Rus askerleri, topları yerinde bıraksınlar. Kral da toplar ve cephanesiyle çıkıp gitsin. Yeniçeri Kâtibi Hasan, Prut Seferi'ni Beyanındır, s. 66, 70.*

Baltacı Mehmed Paşa, Osmanlı Devleti'nin lehine olacak şekilde dünya tarihine yeni bir yön verme fırsatını da kaçırmış oldu³³⁹.

1.2. 1715-1718 Osmanlı-Venedik ve Osmanlı-Avusturya Savaşları

1.2.1. 1715 Osmanlı-Venedik Savaşı

Osmanlı Devleti, 1683 yılındaki Viyana bozgunundan 1699 Karlofça Antlaşması'na kadar, on altı yıl boyunca Avusturya-Lehistan-Venedik-Rusya'dan oluşan mukaddes ittifak güçleri ile savaşmıştır. İmzaladığı 1699 antlaşmasıyla 300 bin kilometre kareden daha fazla toprağı elden çıkarmıştır. Avusturya, Lehistan, Rusya ve Venedik'in Osmanlı topraklarını paylaştığı Karlofça'da, Venedik'in payına Mora, Adriyatik Denizi'ndeki birkaç ada ve sahil şeridindeki bazı yerler düştü³⁴⁰.

Karlofça'da kaybettiği yerleri geri almak için her defasında fırsat kollayan Osmanlı Devleti, ilk olarak Prut'ta askeri bir başarıya imza attı. Prut'la birlikte yeniden canlanmış olan ordunun tekrar seferber edilmesi için bir bahaneye bakılıyordu ki bu bahane de Venedik tarafından Osmanlıların eline verilmiş oldu³⁴¹.

Venedik hâkimiyetindeki Mora, Katolik baskısı altında eziliyordu. Zira Venedikliler, Ortodoks piskoposların atamalarını engelledikleri gibi, ciddi bir Katolikleştirme faaliyeti başlatmışlardı. Mevcut dinsel tavırdan rahatsız olan Mora halkı, dini hüviyetlerini serbestçe yaşadıkları Osmanlı hâkimiyetine karşı bir özlem içerisindeydiler³⁴². Bunun üzerine İstanbul'daki Patrik vasıtasıyla, Osmanlı ileri gelenlerini olası sefer hususunda teşvik ediyorlardı³⁴³. Zaten Osmanlı Devleti, Venedik'in Mora'daki etkisinin zayıflığının farkındaydı. Öte yandan İspanya Veraset Savaşları'ndan dolayı batıdaki müttefiklerinin genel düzensizliğinin de fazlasıyla bilincindeydi. Venedik, Akdeniz'deki Osmanlı ticaret gemilerine de müdahale etmiş ve Karlofça Antlaşması'nı ihlal etmişti³⁴⁴. Osmanlı Devleti'ni harekete geçiren esas olay ise Venedik'in bir Osmanlı toprağı olan Karadağ'da isyan çıkarmasıydı. Karadağ, Venedik'in Balkanlarda dayandığı başlıca kuvvet idi. Bunların Bosna serhadlerine

³³⁹ A. N. Kurat, *Prut Seferi ve Barışı 1123 (1711)*, c. I, s. 491.

³⁴⁰ Erhan. Afyoncu, *Sorularla Osmanlı İmparatorluğu*, Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2010, s. 397.

³⁴¹ Virginia H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, (Çeviren: Gül Çağalı Güven), 11. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011, s. 106-107.

³⁴² Robert Mantran, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi I Osmanlı Devletinin Doğuşundan XVIII. Yüzyılın Sonuna*, (Çeviren: Server Tanilli), İkinci Baskı, Cem Yayınevi, İstanbul, 1995, s. 370.

³⁴³ Mehmet Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu (Mora Fethi Örneği 1714-1716)*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 23.

³⁴⁴ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 106.

yaptıkları saldırılar, Bosna beylerbeyi Numan Paşa tarafından durdurulmuş, savaşçılar imha edilmiş ve birçok Karadağlı esir alınmıştı. Kılıç artığı 1000 kadar Karadağlı da Venedik'e sığınmış ve onlara bağlı adalara yerleştirilmişti. Bu hadise üzerine, Numan Paşa konuyla ilgili raporlarını düzenledi ve İstanbul'a gitti. Burada devlet ileri gelenlerinin ve Venedik baylosunun da katıldığı bir toplantı düzenlendi. Toplantıda konu görüşüldükten sonra, Padişah'ın da katıldığı yeni bir toplantı yapıldı. Görüşmeler neticesinde devrin şeyhülislamı Mahmud Efendi'nin fetvası ile Venedik'e savaş açılması kararlaştırıldı³⁴⁵.

Savaş kararının hemen ardından, Venedik baylosu ev hapsine alındı. Merkezdeki ve Osmanlı Devleti'ne ait tüm limanlarda bulunan Venedik gemilerinin dümenleri alındı ve bütün gemilerine el konuldu. Devletin limanlarına ve eyaletlerine gönderilen emirlerle baylosların tutulmaları, Venedik'teki Osmanlı uyruğu tüccarların malları ile sağ salim vatanlarına dönünceye kadar muhafaza edilmeleri istendi³⁴⁶.

Sefer hazırlıkları çerçevesinde, eyalet ve sancaklardaki paşa ve beylere gönderilen fermanlarla, Mora Seferi için orduların hazırlanması ve sefer mevsimine kadar gerekli tüm ihtiyaçların tedarik edilmesi ve orduların ağırlıklarıyla birlikte Edirne'de biraraya gelmesi emredilmişti³⁴⁷.

Sefere çıkılmadan evvel Avusturya İmparatoru'na da bir nâme-i hümayun gönderilmişti. Sultan III. Ahmed, *sulhde müttefikiniz olan Venediklü tek durmayub, târih-i sulhden berü mugayir-i sulh hareket itmekle tedib için üzerine sefer-i hümayun-ı zafer-makrûn vâki' olub öyleki mugâyir-i sulh hareket itmeyesiz* diye yazmıştı³⁴⁸.

Kara ordusuyla işbirliği içinde olan donanma için de gerekli hazırlıklar yapıldı. Zira Mora Yarımadası'nın en önemli kale ve şehirleri kıyılarda bulunmaktaydı. Bunun yanında Venedik'in güçlü bir donanmaya sahip olması, Osmanlı Devleti'ni güçlü bir donanma hazırlamak mecburiyetinde bırakmıştır. Sinop'ta³⁴⁹ ve Tersane-i Amire'de seferden altı ay önce başlayan gemi yapım ve onarım faaliyetlerinden sonra 22 çektiri, 41 kalyon, 20 kalite, 10 firkate, 32 kancabaşlı sandal, büyük kapudane kalyonu ve 2 humbara kalyonu tam armalarıyla, Canım Hoca Hacı Mehmed Paşa komutasında Akdeniz'e doğru hareket etti³⁵⁰.

³⁴⁵ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 324-325.

³⁴⁶ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 325.

³⁴⁷ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 325.

³⁴⁸ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 328.

³⁴⁹ M. Y. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 245, 246.

³⁵⁰ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 329-330.

Mora Seferi'nde ordu başkomutanlığını, sadrazam Fazıl Ali Paşa yapmaktaydı. Osmanlı ordusu, 1715 yılının yazında karadan ve denizden Mora üzerine yürüdü. Donanma-yı hümayun, bir baskın ile İstendil Adası'nı teslim aldı. Ardından Korföz (Korfu) ve Bosna yolunda bulunan Zadra kaleleri³⁵¹, Gördös³⁵², Anapoli, Menekşe, Ayamavra, Korinthos, Nauplion, Modon, Koron ve İnebahtı da zaptedilerek Mora fethedilmiş oldu³⁵³.

1.2.2. 1716-1718 Osmanlı-Avusturya Savaşı

Osmanlı Devleti, eski gücünü tam olarak kaybetmediğini Rusya ve Venedik'e karşı kazandığı zaferler ile göstermişti. Avusturya, müttefiki olan Venedik'in Osmanlı Devleti'ne yenilmesinden, son derece rahatsız olmuştu. Habsburglar, Osmanlıların 1699'un intikamını almak istediğinin farkındaydı ve sıranın kendisine geldiğini anlamıştı.

Bunun için vakit kaybetmeden hazırlıklara başlayan Avusturya, yaya ve atlı 40 bin kişilik bir kuvveti Osmanlı sınırı boyunca kalelere yerleştirdi. Cephane, mühimmat ve zahire temin etme ve ilgili yerlere ulaştırma hususunda büyük bir titizlikle çalıştılar. Daha sonra Osmanlı Devleti'nin merkezine bir mektup göndererek, Venedik'ten alınan yerlerin geri verilip zararlarının ödenmesi karşılığında aralarındaki barışın devam edeceğini bildirmişti. Bu teklifi makul bulmayan Osmanlı Devleti, yapılan müşavereler ile Avusturya üzerine sefere çıkılmasına karar verdi³⁵⁴.

Osmanlı-Avusturya muharebelerinde özellikle Tuna demirkapılarının hâkimiyeti ve muhafazası bir hayli önemliydi. Dar boğazlardan oluşan bu demirkapılar, Tuna ve havzasındaki üstünlüğün elde edilmesi, özellikle de Belgrad'ın muhafazası açısından mühimdi. Bunun için Osmanlı Devleti, Tımişvar yakasında müstahkem bir kalenin yapılması için yer tespitinde bulundu ve hemen bina faaliyetlerine başladı³⁵⁵.

³⁵¹ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 332, 337; Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 910-911.

³⁵² Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 916-920.

³⁵³ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 108; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 104-109; Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 935-941.

³⁵⁴ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 344-345.

³⁵⁵ Bu işle Belgrad muhafızı Vezir Çerkes Mehmed Paşa görevlendirildi. Kale için gerekli malzemelerin temini görevi de Eflak beyine verildi. Yaptırılacak bu kale, Sultan II. Mustafa'nın Logoş ve Şebeş kalelerinin fethinden sonra Edirne'ye geliş sırasında, Mihadiye yolundan inildiği vakit, Eflak ve Macaristan sınırını teşkil eden harap Irşova palankası yanından akarak Tuna'ya karışan Çirne suyunun alt tarafında tespit edilmişti. Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 345; Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 1003.

Tuna Donanması'nın sevk ve idaresi için girdap ağalığında bulunan Rusçuklu İbrahim Ağa'ya *kaptan paşa* nasbı verildi. Tersane-i Amire'de 15 kalite, 25 firkate, 10 kancabaş ve 8 vulık inşa edildi. İnşaşı tamamlanan bu gemiler, Karadeniz yoluyla Tuna'ya sevk edildi ve Tuna adalarında toplanan leventler, adı geçen gemilere yerleştirildi. Ordu için gerekli olan zahirelerin, ordu menzillerinde hazır vaziyette bekletilmesi, Vidin'den Niş'e nakledilmesi gereken bütün cephane ve mühimmatın bir an önce sevkiyatının yapılması yönünde kararlar çıkarıldı³⁵⁶. Rusya'nın olası bir saldırısına karşı da, Kırım Tatarları'nın ordunun gerisinde kalması için talimat verildi.

Bu arada, Avusturya donanması Tuna ve Sava suları üzerinde güçlü bir tahkimat kurmuştu. Öyle ki Osmanlı ticaret gemilerine el koymuş ve gemilerdeki kaptan ve neferleri de esir etmişti. Viyana'da başlattığı hummalı gemi inşa faaliyetleriyle birlikte, ordusunun geçiş güzergâhlarındaki köprüleri de hazırlamıştı³⁵⁷.

Her iki tarafın hazırlıkları bitmişti. Osmanlı ordusu, Petervaradin Kalesi'ni almak amacıyla Sava Nehri'ni geçti. Zaten kendisine yaklaşmasını isteyen Avusturya ordusunun yakınlarına kurduğu karargâhında, muharebe hazırlığı yapmadan saldırıya uğradı. Kısa sürede dağılan Osmanlı birliklerinde büyük bir can kaybı yaşandı ve ordunun neredeyse bütün ağırlıkları Avusturyalıların eline geçti³⁵⁸.

Avusturya, daha sonra Tımişvar 'a doğru yürüdü. Tımişvar nehir kollarından, adalardan, bataklıklardan oluşan doğal bir savunma sistemine sahip olduğu gibi, modern istihkâmlara da sahipti. Buna rağmen Avusturya, Tımişvar 'a doğru hareket ederek kaleyi yoğun top ateşine tuttu³⁵⁹. Aslında Habsburglar, Osmanlı Devleti'nin Prut'ta yaşadığı gaflete düşmedi ve eline geçen fırsatı değerlendirdi. Kısa süre sonra, Boğdan'ın kilidi olan Tımişvar Kalesi, teslim olmak suretiyle Osmanlı'nın elinden çıktı³⁶⁰.

16 Şubat 1717 tarihinde Avusturya üzerine yeniden bir sefer kararı alındı. Tersanede yaptırılan 10 kadar firkate Karadeniz yoluyla Tuna'ya sevk edildi. Bu arada

³⁵⁶ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 993, 995. Silahdar, bu gemilerin sayılarını şu şekilde vermektedir. 5 kalite, 30 firkate, 5 kancabaş ve 7 volik. Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 345.

³⁵⁷ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 348.

³⁵⁸ Bütün ordu-yu hümayun çadırları, irili ufaklı 160 kadar top, 12000 zahire ve cephane arabaları düşmanın eline geçti. Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 348-350.

³⁵⁹ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 126.

³⁶⁰ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 353-355.

Tuna üzerinde Belgrad muhafazasına 10 şayka, üstü açıklar ve 60 uraniçe gemisi mevcuttu. Tuna Donanması'nın başında Vezir Aşçı İbrahim Paşa bulunmaktaydı³⁶¹.

Avusturya'nın amacı Belgrad'ı Osmanlı Devleti'nden almaktı. Çünkü Belgrad, *Üngürüz vilayetinin kapusudur*³⁶². Orta Avrupa'nın kilidi konumunda olan, doğu ve kuzeyi Tuna, batısı Sava nehirleriyle çevrili bu müstahkem mevkiye Avusturya'nın hâkim olması, olası Osmanlı saldırılarından korunması anlamına geliyordu. Osmanlı güçlerine karşı harekete geçen Avusturya ordusu, Belgrad'ın güneyinde ordugâhını kurdu. Bu şekilde şehre gelecek Osmanlı yardımının önüne geçeceğini de düşünüyordu. Avusturya ordusunda; Macar, Hırvat ve Kazaklar'ın da dahil olduğu 130 bin asker bulunmaktaydı³⁶³.

Bu arada Belgrad'da Mustafa Paşa komutasında 30 bin kişilik bir ordu bulunuyordu. Osmanlı ordusunun serdarlığını yapan Sadrazam Halil Paşa da komutasındaki birliklerle Belgrad'ın doğusundaki tepelere geldi ve Avusturya ordusu iki ateş arasına alındı. Ancak Türk birlikleri ihmalkâr, disiplinden uzak ve dikkatsizdiler. Bunun yanında komutanlar ve devlet adamları arasında çekişmeler de yaşanmaktaydı. Bu fırsatı da değerlendiren Habsburglar, Sadrazam'ın komutasındaki ordu gelmeden harekete geçti ve düzensiz Osmanlı ordusunun etrafını sardı. Kargaşa ortamında, Osmanlı askerinin çoğu kaçmaya yeltendi. Daha sonra her iki taraf arasında süren muharebeler esnasında İbrahim Paşa şehit oldu, yerine daha önce de Tuna kaptanlığını yapan Freng Mustafa Paşa getirildi. Belgrad'a doğru sürekli yapılan top ve havan atışları nihayetinde amacına ulaştı ve Belgrad Osmanlı Devleti'nin elinden çıktı. Belgrad ile birlikte, limandaki 5 kalite, 60 fırkate, 60 şayka ve irili-ufaklı 1000 kadar gemiden müteşekkil Osmanlı'nın ince donanması da düşman eline geçti³⁶⁴.

Belgrad; kuzeyde Tuna, batıda ise Sava doğal setleri ile çevrili olmasına rağmen, Osmanlı ordusu tarafından gerektiği gibi savunulamadı. Bu başarısızlıkta, yukarıda da

³⁶¹ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 361-363.

³⁶² Âşık Paşazâde, *Osmanoğullarının Tarihi Tevârih-i Âl-i Osmân*, (Hazırlayanlar: Kemal Yavuz, M. A. Yekta Saraç), Gökkuşbu Yayınları, İstanbul, 2007, s. 398.

³⁶³ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 1006. Gábor Ágoston; Michael Hochedlinger'in *Modern Wars in Perspective Austria's Wars of Emergence 1683-1797* adlı eserine dayanarak, bu sayının 160 bin olduğunu belirtmektedir. Gábor Ágoston, "The Ottoman Wars and the Changing Balance of Power Along the Danube in the Early Eighteenth Century", *The Peace of Passarowitz 1718*, (Editörler: Charles Ingrao, Nikola Samardžić, Jovan Pešalj), Purdue University Press, West Lafayette, 2011, s. 95, 104.

³⁶⁴ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 364-373, 378.

değinildiği gibi düzensiz Osmanlı birliklerinin karşısında, iyi eğitilmiş düzenli güçlere sahip Avusturya kuvvetlerinin payı büyüktür³⁶⁵.

Belgrad'ın düşmesine rağmen, Avusturya ordusu daha içerilere sokularak istilalara devam ediyordu. Üç koldan istila hareketini sürdüren Avusturya; Böğürdelen, Morova, Hisarcık, Hasan Paşa Palangası, Patçine, Yagodina, Semendire, Güvercinlik ve Fethülislam'a kadar birçok Osmanlı toprağını harap etti. Bu gelişmeler üzerine, Rumeli'de yer yer isyan hareketleri görüldü. Zaten Avusturya, Hristiyanlar'ı ayaklandırmak için gizli teşkilatlanmalara girişmişti³⁶⁶.

1.2.3. Pasarofça Antlaşması (21 Temmuz 1718)

Osmanlı-Venedik ve Osmanlı-Avusturya savaşlarını bitiren Pasarofça Antlaşması, İngiliz ve Hollanda elçilerinin devreye girmesiyle imzalandı. Dört hafta süren müzakereler neticesinde, alınan kararlar şu şekildedir³⁶⁷.

- Eflak ve Boğdan'ın bir tarafı Lehistan diğer tarafı da Erdel'e yakın olan sınırlarında bir değişiklik olmayacak ve eskisi gibi kalacaktı. Eflak tarafındaki Ölet Irmağı, Osmanlı-Avusturya sınırında bulunmaktadır. Ölet'in batısında bulunan Küçük Eflak arazisi³⁶⁸, Banat, Macaristan'daki son Osmanlı arazisi olan Tımişvar, Belgrad, Semendire dahil olmak üzere Kuzey Sırbistan'daki birçok toprak parçası Avusturya'ya bırakıldı.
- Timok suyunun Tuna'ya döküldüğü yerden, Tuna boyunca batıya doğru yaklaşık on saatlik mesafede yer alan Timok suyu sınır olacaktı. Bu mahalde bulunan İşperlek Banyası, Çokul, Racna Osmanlı'da kalırken Rasova, Çaça, Bedke, Beline kaleleri Avusturya'ya bırakılacaktı. Ancak Timok suyundan her iki tarafın halkı da serbest bir şekilde faydalanabilecekti. Taraflar, bu antlaşma ile çizilen sınırlara ve verilen topraklara, herhangi bir gerekçe ile müdahale etmeyeceklerdi.
- Avusturyalı tüccarlar, Tuna Nehri üzerinde özgürce ticaret yapabileceklerdi. Balıkçı ve değirmen gemilerinin faaliyetlerine hiçbir şekilde müdahale

³⁶⁵ G. Ágoston, "The Ottoman Wars and the Changing Balance of Power Along the Danube in the Early Eighteenth Century", s. 104-105.

³⁶⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 138.

³⁶⁷ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 1115-1136.

³⁶⁸ Kaynaklarda Küçük Eflak ya da Kara Eflak diye geçen yer *Oltenia* bölgesidir. H. Yıldırım Ağanoğlu, *Tuna Nehrinde Bir Yitik Vatan Adakale*, İz Yayıncılık, İstanbul, 2015, s. 28. Çaşar ya da Nemçe Eflakı diye de adlandırılan bu yer, Aluta Nehri'nin batısında yer almaktadır. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 290.

edilmeyecekti. Avusturya'ya bağı olan bütün devletlerin reayaları, sınıfı ve milleti ne olursa olsun savaş araç gereçlerinin haricindeki bütün malları, Osmanlı ülkesinden serbestçe alabildikleri gibi satışını da gerçekleştirebilirlerdi. Venedik'ten Osmanlı ülkesine gelen tüccarlar da, ticari faaliyetleri için balyoslardan icazetnâme almaları gerekmektedir.

- İran ile Avusturya arasındaki ticaretin güzergâhı olan Ejderhan, Kazak ve Rus topraklarından geçtiği için güvenli değildi. Bu sebeple bundan böyle suyolundaki ticaret Karadeniz-Tuna, kara yolundaki ticaret ise Belgrad yolu kullanılarak yapılacaktı.
- Mora, Venedik'ten alınıp, Osmanlı Devleti'nin topraklarına dahil edilecekti. Mora'ya karşılık Dalmaçya, Hersek, Karlıeli taraflarındaki bazı kaleler, Akdeniz sahillerindeki ve Preveze karşısındaki bazı şehir ve kaleler Venedik'te kalacaktı.
- Bu antlaşmanın süresi 24 yıl olacaktı. Süre dolmadan taraflar antlaşmayı uzatmak istedikleri takdirde, elçiler vasıtasıyla bu sağlanacaktır. Ve taraflar antlaşmaya aykırı herhangi bir durumdan kaçınacaklardı.

Yukarıda yazılı olan bu maddeler, Osmanlı Devleti'nin yenildiği bir savaş sonrası, barış adıyla imzalamak zorunda kaldığı bir antlaşmadan ibarettir. 1606'a kadar Avusturya karşısında hep üstün olan Osmanlı Devleti, söz konusu tarihte imzaladığı Zıttoruk ile diplomatik ilişkilerde eşitlik ilkesini benimsemişti. Ancak takip eden yıllarda üstünlük yavaş yavaş Avusturya'ya doğru kaymış ve 1716-1718 savaşlarındaki Habsburg askeri üstünlüğü, Pasarofça ile taçlanmıştı. Bu antlaşma, Osmanlı diplomasisi ve dış politikası açısından oldukça önemlidir. Çünkü 1699 Karlofça Antlaşması'ndan sonra kaybettiği toprakları geri alma mücadelesi veren devlet, Pasarofça ile mevcudu korumaya başladı. Yukarıdaki maddelerde de görüldüğü üzere, Karlofça ile Venedik'e verilen yerler geri alınmışken, Avusturya'ya verilen toprak parçaları için aynı durum söz konusu değildir. Zira Avusturya büyük bir başarı elde etmiştir. Öyle ki, kısa süre sonra Balkanlara yönelecek olan Avusturya, Osmanlı Devleti'ne karşı üstünlüğünü kabul ettirmiş olacaktır³⁶⁹.

Bu antlaşma ile Orta Avrupa'nın kapısı olan Belgrad elden çıktı. Tuna ile Sava'nın birleştiği noktada olan Belgrad'ın kaybedilmesi, Osmanlı Devleti'nin Sava

³⁶⁹ Uğur Kurtaran, *Osmanlı Diplomasi Tarihinden Bir Kesit Osmanlı Avusturya Diplomatik İlişkileri 1526-1791*, Ukde Yayınları, Kahramanmaraş, 2009, s. 201, 207.

Nehri üzerindeki hâkimiyetini kaybetmesi anlamına gelmekteydi. Sava'daki hâkimiyetin el değiştirmesi, Osmanlı ticaretini olduğu kadar savaş ekonomisine de zarar vermektedir. Zira savaş zamanlarında Sava Nehri üzerindeki iskelelerde, ince donanmaya ait çok sayıda gemi inşası yapıldığı bilinmektedir.

Öte yandan Avusturyalı tüccarlara tanınan ticaret serbestisi, Avusturya'nın Osmanlı ticaretindeki yerini arttırırken, Osmanlı ticaretine de zarar vermektedir. Herşeyden önce gümrük gelirlerinde meydana gelen düşüş, hazineyi de zarara uğratmaktaydı. Çünkü Osmanlı Devleti'nin gümrüklerden elde ettiği gelirler ile hazineye dokunulmadan birçok giderin karşılığı bulunuyordu.

Bu antlaşmanın süresi 24 yıl olarak öngörüldüğü gibi, tarafların isteği ile uzatılabilirdi. Ancak 1736 yılında tekrar başlayan ve 1739'da Belgrad'ın Osmanlı'ya kazandırılmasıyla neticelenen Osmanlı-Avusturya/Rusya muharebelerinden dolayı, barış devresi 18 yıl sürmüştür.

1.3. 1736-1739 Osmanlı-Rus/Avusturya Harpleri

1.3.1. Savaşı Hazırlayan Sebepler

Avusturya ve Rusya rakip iki devlet olmalarına rağmen, her ikisinin Osmanlı Devleti üzerindeki çıkarları, bu devletleri birbirine yaklaştırmıştır. Öyle ki Rusya boğazların hâkimiyetini elde ederek İstanbul'a sahip olup, oradan da Akdeniz'e inme planları yaparken, Avusturya da Bosna-Hersek ve Balkanlara doğru bir genişleme siyasetini takip etmeyi çıkarlarına uygun bulmaktaydı.

Rusya, 1711 yılındaki Prut Savaşı'nda Osmanlı Devleti'ne yenildikten sonra, Büyük Kuzey Savaşları'nda aldığı galibiyet ile 1721 Niştat (Nystadt) Antlaşması'nı imzaladı. Bu antlaşma ile Baltık Denizi'ne kesin olarak yerleşen Rusya, büyük toprak parçalarına sahip oldu ve Kuzey Avrupa hâkimiyetini İsveç'in elinden aldı³⁷⁰. Bundan sonra bütün dikkatini güneye yöneltti. 1724 yılında İran'ın içinde bulunduğu karışıklığı fırsat bilip, bölgeye saldırdı ve Hazar Denizi'ne kadar ilerledi³⁷¹.

Rusya, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan etmek için bahaneler üretiyordu. Görünürde Ukrayna'ya yapılan Tatar akınları ve Kırım ordusunun, İran'a sefere çıkan

³⁷⁰ Kemal Beydilli, "Rusya", *İslam Ansiklopedisi*, c. 35, TDV Yayınları, Ankara, 2008, s. 255.

³⁷¹ Rus Çarı Petro'dan sonra başa geçenler de, aynı politikaları takip ederek, ülkelerini daha ileri götürdüler. Hakan Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Isparta, 2008, XIX+485 Sayfa, s. 14.

Osmanlı ordusuna yardıma giderken Kuban ve Terek'ten geçmesi savaş sebebi olarak gösteriliyordu³⁷².

Devam eden Osmanlı-İran savaşlarından dolayı Osmanlı Devleti hayli güçsüz düşmüştü. Devletin bu zayıf durumundan faydalanan Rusya, savaşla sonlanacak bazı ihtilaflar çıkarma yoluna gitti. Prut ve sonrasında yapılan antlaşmalarda, Rusya'nın Lehistan'ın iç işlerine karışmayacağı maddesi yer alıyordu. Fakat Rusya, Avusturya ile biraraya gelerek, Lehistan'daki kral seçimine müdahil oldu ve 1734 yılında III. August'u Leh kralı seçtirdi. Petro'nun büyük desteğiyle seçilen kral vasıtasıyla, Osmanlı topraklarına ulaşmak çok daha kolay olacaktı. Osmanlı Devleti'nin Tuna havzasındaki topraklarını elde etmek amacıyla, Petro'nun *Lehistan'ı, üzerine binip düşmanlarıma yürünecek bir sal olarak istiyorum* ifadesi, Ruslar için Lehistan'ın önemini gözler önüne sermektedir. Leh topraklarının güneyinde, Osmanlı'nın hâkimiyetini tanıyan Eflak ve Boğdan prenslikleri mevcuttu. Bu bölgeler Rus amaçları için bir basamak idi. Bunun için Rusya'ya düşman bir Lehistan, Rus ilerleyişine sekte vurup geri çekilme yollarını kesebilirdi. Bu sebeple Lehistan'a seçilecek kralın Rusların isteklerine hizmet etmesi gerekmekte idi³⁷³.

Bu arada Fransa, halkın da desteklediği Stanislav Leszczyński'yi kral seçtirmek istiyordu. Diyet meclisinde kendi lehlerine çoğunluk oluşmasına rağmen, Rusya'nın dayatmalarından dolayı bu seçim, Fransa cephesinden olumlu sonuçlanmadı. Rusya, Prut'a aykırı davranarak Lehistan'a kuvvetlerini gönderip III. August'u tahta çıkarınca, Fransa silahlı mücadeleye girişti. Osmanlı Devleti'ni kendi tarafına çekmek istediye de Osmanlı, barışı bozmak istemedi. Sadece diplomasi hareketlerinde etkili olmak için Kırım hanının Baserabya bölgesine hareketini emretti. Bundan sonra Fransa, 1733-1735 yılları arasında tek başına Lehistan Veraset Savaşı'nı başlattı. Bu savaşta üstün olduysa da Stanislav Leszczyński'nin krallığının bir anlaşmazlığa sebep olacağını düşünerek, 1735 yılında Viyana Antlaşması'nı imzaladı ve III. August'u tanıdığını ilan etti³⁷⁴.

Aslında Rusya ve Osmanlı'nın savaşması için yeterli sebepler hazırды. Ancak Rusya, tek başına Osmanlı Devleti'ne karşı savaşmak istemiyordu. Kendisine müttefik

³⁷² V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 112; Mustafa Güler, "1737 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Özi'nin Elden Çıkması", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, c. XXIII, S. 1, İzmir, Temmuz-2008, s. 141; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 251.

³⁷³ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 16-17.

³⁷⁴ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 19-20.

olarak en uygun güç, Avusturya idi³⁷⁵. Avusturya da, siyasi arenada kendisini hissettirmeye başlayan Prusya'ya ve ezeli düşmanı Fransa'ya karşı Rus desteğine ihtiyaç duymuştu. Esasen Avrupa'daki siyasi durum, Avusturya'nın zorunlu olarak Rusya'nın yanında yer almasını sağlamıştır. Neticede müttefik güçler (Anna İvatavta-VI. Şarl) aralarında 1733 yılında bir antlaşmaya varıldı. Aslında bu ittifak, her iki gücün 1726 yılında yine Osmanlı topraklarının paylaşımına dair gizlice yaptıkları antlaşmanın güncellenmesinden başka da bir şey değildi. Buna göre Rusya, Osmanlı Devleti'ne savaş ilan edecek, Avusturya da görünüşte iki gücün arasını bulma bahanesi ile Osmanlı'yı oyalayacaktı. Bu oyalama taktiği ile müttefikler savaş hazırlıklarını bitirirken, Osmanlı'nın savaş hazırlıklarını tamamlamasına engel olacaktı. Daha sonra Avusturya, Rusya'nın yanında savaşa girdiğini ilan edecek ve böylece Osmanlı iki ateş arasında kalmış olacaktı. Öngörülere göre iki cephede savaşmak zorunda kalacak olan Osmanlı Devleti, kuvvetlerini dağıtacağı için onu yenmek çok daha kolay olacaktı. Sonuçta da Rusya Kırım'ı ve Azak'ı alarak Karadeniz kıyılarına yerleşecekti. Böylece İstanbul'a bir adım daha yaklaşacak olan Rusya, Karadeniz sahillerinde kuracağı tersane ve oluşturacağı donanma ile Kazakları da kullanarak sıcak denizlere inebilecekti. Ayrıca Eflak ve Boğdan'ı da kendi hâkimiyetine alabilecekti. Avusturya da Bosna'yı, Sırbistan'ı, Hırvatistan'ı ve Eflak'ın bir kısmını kazanabilir ve buralardan Osmanlı hâkimiyetini silebilirdi³⁷⁶.

1.3.2. Savaşın Başlaması ve Gelişimi

Rusya, zeminini hazırladığı bu savaş ile artık hedeflerine ulaşmak istiyordu. Bunun için ilk olarak Karadeniz'in kuzey sahillerinde hâkimiyet kurmak istedi. Don, Dinyeper ve Kuban nehirleri, kaynaklarını Rus topraklarından alarak Karadeniz'e

³⁷⁵ Habsburg ve Rus sarayları arasında yapılan ve kutsal olduğuna inanılan bu ittifak şu sözlerle özetlenmiştir: *Hristiyan aleminin tamamını bir sel gibi alıp götürmekle tehdit eden devasa ve korkunç Osmanlı Devleti'nin muzaffer silahlarının karşısına çıkartmak için kutsal bir ittifak kurmak zorunda kalınan dönemde, bu iki imparatorluğun birleşmesi yararlı görülürken, Rusya'nın içinde bulunduğu bu canlı dönemde daha da avantajlı görünmektedir. Bu, sele karşı kurulabilecek en güvenli seddir. Kâfirlerin bu seddi kırmak için gösterdikleri çabalar ve kullandıkları hileler, aynı zamanda Hristiyan devletler için yararlılığının bir delilidir. Bu iki itibarlı imparatorluk, karşılıklı menfaatleri gereği sıkı bağlar içinde oldukları sürece, Osmanlı Devleti'ne sınır ülkelerin, Babıali'den korkmasına gerek yoktur. Eskiden Avrupa'da huzursuzluklar baş gösterdiğinde, her seferinde Osmanlı Devleti'nin boyunduruğu altına girme tehlikesi ile karşı karşıya kalmaktaydılar. Johann Wilhelm Zinkeisen, Osmanlı İmparatorluğu Tarihi, c. 5, (Çeviren: Nilüfer Epçeli), Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2011, s. 491.*

³⁷⁶ Uğur Kurtaran, *Bir Zamanlar Osmanlı Sultan I. Mahmud ve Dönemi 1730-1754*, Atıf Yayınları, Ankara, 2014, s. 192; H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 21-22; J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 488, 518; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 253.

dökülmekteydiler. Bu nehirlerin aşağı kısımlarında Osmanlı Devleti, müstahkem şehirler kurmuş ve buraları kontrol altına almıştı. Bu müstahkem mevkilerden belki de en önemlisi Azak'tı. Karlofça ile Rusya'ya bırakılan Azak, Prut ile geri alınmıştı. Fakat Rusya, hedeflerine ulaşmak için burayı almak istiyordu. Bunun için de Osmanlı'ya savaş ilanı yapmadan, 1736 yılında Mareşal Kont Burkhard Christoph Münnich komutasındaki ordu ile Azak'a askeri müdahalede bulundu³⁷⁷. Azak'ın bu ani muhasarasına karşın, kaptan-ı derya Canım Hoca Mehmed Paşa, çoğu firkate ve kancabaştan oluşan hafif gemiler ve Karadeniz'deki birkaç kalyonun başına geçirilip Azak'ı almak için görevlendirildi³⁷⁸. Bir aylık bir kuşatmadan sonra kaleyi Ruslar teslim aldı. Bu arada Kırım'ın Osmanlılar'a yardım etmesini engellemek amacıyla, Kırım üzerine de bir ordu gönderdi³⁷⁹. Kırım yarımadasının kilidi olan Urkapı bölgesinde kazandığı kesin olmayan zafer ile Bahçesaray, Akmescid ve Gözleve'yi baştan aşağı çiğnedi. Kılburun Kalesi de istila edildi. Bu harekâta Rusya'nın hedefi Kefe'ye ulaşmaktı. Fakat Kırım'ın direnmesi karşısında, istediği sonucu yakalayamadı. Ordusuyla geçtiği tüm yerleri harabeye çeviren Rus ordusu iâşe sıkıntısı, salgın hastalık ve bazı generaller arasındaki uyuşmazlıktan dolayı Kırım topraklarını kısa sürede terk etmek zorunda kaldı. Rusya, bu harekâtıyla Prut Antlaşması'nı bozduğunu göstermiş oldu³⁸⁰.

Osmanlı ve Rusya arasındaki gerginliği arttıran bu gelişmeler üzerine, Sultan I. Mahmud başkanlığında merkezde bir divan toplantısı yapıldı. İstanbul'da bulunan Fransız elçi Marguis de Vilenuvve'nin teşvikinin de etkisiyle, divandan savaş kararı çıktı. 16 Haziran 1736'da Rusya'ya resmen savaş ilan edildi. Sadrazam Silahdar Mehmed Paşa nezaretinde başlayan sefer hazırlıkları tamamlanarak, Edirne'de toplanan

³⁷⁷ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 26-27. Azak'ın işgal edilmesi üzerine Osmanlı Devleti, Rusya'ya gönderdiği bir elçi vasıtasıyla *şevketlu padişahımız, kralınız Moskofo çariyle henüz sulhu bozmadı, bizim haberimiz yokdur. Biz sizi henüz dost bilüb çünkü dostluğu ve sulhu menettiniz, niçin üzerimize bila-haber geldiniz kralınıza düşermi* diyerek kınamıştır. Fevzi Kurtoğlu, *1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1935, s. 10.

³⁷⁸ Rasim Ünlü, *İnce Donanma*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2005, s. 85. Osmanlı donanmasının kaptan-ı deryası Canım Hoca Mehmed Paşa, Azak'ı kurtaramadığı için görevinden azledildiği gibi, savaş masraflarına faydası olsun diye bin kese altın ödemekle cezalandırıldı. Fakat bu yaşlı ve tecrübeli kaptandan istifade edilmesi gerektiğini düşünen Osmanlı hükümeti, bir süre sonra onu sürgünden çağırdılar ve donanmanın başına atadılar. J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 484, 504.

³⁷⁹ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 26-27.

³⁸⁰ M. Güler, "1737 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Özi'nin Elden Çıkması", s. 142; H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 26-27; F. Kurtoğlu, *Bir Türk Denizcisinin Hatıraları*, s. 8-9; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 256-257.

Osmanlı ordusu Tuna Nehri'ne doğru yol alırken, Canım Mehmed Paşa komutasındaki donanma da Karadeniz'e sevk edildi³⁸¹.

Bu arada Avusturya, Rusya ile yaptığı planı uygulamaya geçmiştir. Arabuluculuk rolüyle devleti oyalayıp, en uygun zamanda taarruza geçmeyi hedefliyordu. Avusturya elçisi Ludving von Talman oynadığı oyunla, 1737 yılının baharına kadar Osmanlı Devleti'ni oyalamış ve savaş hazırlıklarının tamamlanmasına mani olmuştur. Belirsiz bir barışın beklentisi ile Talman'a inanan Osmanlı, İngiltere ve Hollanda'nın da aralarında bulunduğu temsilcilerle, Lehistan sınırındaki Niyemirov'da barış görüşmelerinin yapılmasına karar verdi. Bunun bir taktik olduğu Fransa hükümeti tarafından Osmanlı'ya bildirilse de, siyasi dürüstsüzlüğün belki de en bariz örneği olan bu görüşmelere katılan sadrazam kethüdası Osman Halisa Efendi, Fransa'ya itibar etmemiştir³⁸².

Avusturya 1737 yılının haziran ayında, yüzündeki maskeyi düşürerek Rusya'nın yanında savaşa girdiğini ilan etti. Temmuz ayında Rusya, Özi'ye saldırdı. Avusturya ise Osmanlı eyaletlerinin işgal edilmesi için gerekli emirleri vermişti. Edirne'den yola çıkarak Babadağı'nda kurulan ordu karargâhında, savaşa yönelik ciddi bir eylem emri verilmiyordu. Özi'nin elden çıkmasıyla, Rus işgalinin Karadeniz sahilleri boyunca ilerleyeceğini, merkezi, Tuna'yı ve havzasındaki Osmanlı topraklarını tehdit edeceğini çok iyi kavrayan Özi muhafızı, düşman saldırısını defalarca karargâha bildirmişti. Ancak sadrazam ve özellikle kethüdası Osman Halisa Efendi bu konuda son derece ihmalkâr tavırlar takınmıştır. Ordunun sadece birkaç birliğinin Bender ve Hotin taraflarına gitmelerine dair emir verilmiştir. Ancak bu yeterli değildi. Kethüda, hala Avusturya'nın barış yanlısı bir tutum içinde olduğunu, müttefikini bu konuda desteklediğini düşünüyor ve barışın sağlanacağına inanıyordu. Bu sebeple sadrazamı da etkisi altına almış ve savaş hazırlıklarının yapılmasına mani olmuştu. Özi'ye saldırıp, orada bir katliam gerçekleştiren Rus ordusu, kale kumandanı Yahya Paşa'yı³⁸³ ve

³⁸¹ U. Kurtaran, *Bir Zamanlar Osmanlı Sultan I. Mahmud ve Dönemi 1730-1754*, s. 192.

³⁸² H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 27-29. Niyemirov'daki barış görüşmelerine Osman Halisa Efendi'yle birlikte, Reisü'l-küttâb Mustafa Efendi, Ruznamçe-i Evvel Mehmed Efendi, Silahdar Katibi Mehmed Said Efendi katılmışlardır. Rusya tarafından Baron Şafirov, Kontramiral Nepluyev ve avcıbaşı Volinski; Avusturya tarafından St. Petersburg sarayındaki elçi Kont Ostein, Baron Talman, Kont Wolfeck katılmışlardı. J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 492.

³⁸³ Yahya Paşa ile birlikte olan Osmanlı heyeti, tam dört yıl Rus esaretinde kalmışlardır. Öyle ki zaman zaman pazarlık konusu dahi edilmişlerdir. Örneğin Adakale'nin fethi sırasında Yahya Paşa, Osmanlı komutanına bir mektup yazarak, Rusların barış yapmak istediklerini, bir murahhas istediğini ve bu görüşmelerin sonucunda serbest kalacağını bildirmiştir. Görüşmeler gerçekleştirilmiş ancak Yahya Paşa

yanındaki ileri gelenleri esir aldı. Rusya, eline geçirdiği fırsat ile Özi'den sonra Boğdan'a girip Yaş'ı işgal etti³⁸⁴.

Bu arada Avusturya ordusu, bir koldan Eflak ve Boğdan'a, bir koldan da Vidin ve Niş'e saldırmaya hazırlanıyordu. Diğer koldan da Bosna'ya doğru uzanmanın zamanının geldiğini düşünüyordu³⁸⁵. Avusturya'nın üç koldan Osmanlı topraklarına saldırma girişimi, hazırlıksız olan Osmanlı ordusunu gafil avlamıştı. Orduda yeterli sayıda askerin bulunmayışı, eli silah tutan herkesin sınır boylarında müdafaa savaşına girmesine sebep oldu³⁸⁶.

Savaş devam ederken bir yandan da barış görüşmeleri sürüyordu. Avusturya elçisi Talman, Rusya'nın sınır ihlalinde bulunmayacağını söyleyerek, Osmanlı ordusunun Tuna Nehri'nin öte yakasına geçmesini engellemişti. Buna rağmen sınır ihlali yapan Rusya, görüşmelerde Osmanlı'dan şu taleplerde bulunmuştur³⁸⁷:

- Rusya ve Osmanlı Devleti arasında bugüne kadar yapılan bütün antlaşmalar, yeni bir antlaşma karşılığında iptal edilmeliydi.
- Kırım ve Kuban Ruslara verilmeliydi.
- Eflak ve Boğdan, Rusya'nın himayesi altında bağımsız prenslikler olmalıydı.
- Rus gemileri Karadeniz üzerinden Akdeniz'e serbestçe geçebilmeliydi.
- Bundan böyle Rusya çarlarına *imparator* diye hitap edilmeliydi.

Sınırlarını Eflak Boğdan ve Sırbistan yönünden önemli ölçüde genişletmeyi hedefleyen³⁸⁸ Avusturya'nın istekleri de şöyleydi³⁸⁹:

serbest bırakılmamıştır. 1741'de Osmanlı'nın merkezine bir mektup daha yazan Yahya Paşa, yine aynı isteklerde bulunmuştur. Yapılan sulh üzerine dört yıllık esaretin ardından Osmanlı heyeti özgür bırakılmıştır. M. Güler, "1737 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Özi'nin Elden Çıkması", s. 150.

³⁸⁴ Özi Kalesi muhafızlığı için görevlendirilen Yahya Paşa, Rusların Özi'ye saldıracağına dair ordugaha son bir üitle haberci göndermiş ve Babadağ ve İsakçı'daki Osmanlı kuvvetlerinin bir kısmının savunma amaçlı Özi ve Bender'e kaydırılmasını talep etmiştir. Durumun vehametini farkında olmayan Osman Halisa Efendi, Yahya Paşa'nın bu talebine, *paşa sevdaya uğramış, Tatar müfsidlerinin sözüyle kendisine zahmet vermesin, musâlaha tekâmül olmuştur, cümleten avdet üzereyiz* şeklinde karşılık vermiştir. Osmanlı sardazamının içinde bulunduğu bu gafletten dolayı, Rusya cephesinde büyük bir yenilgi alındı. Bunun üzerine Mehmed Paşa azledilerek yerine Bender muhafızı Muhsinzade Abdullah Paşa getirildi. Osman Halis Efendi'de diplomatik ilişkilerde gösterdiği bu gevşeklikten dolayı katledildi. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 260, 265; H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 30-32; M. Güler, "1737 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Özi'nin Elden Çıkması", s. 146; F. Kurtoğlu, *Bir Türk Denizcisinin Hatıraları*, s. 36-37; J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 483.

³⁸⁵ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 116.

³⁸⁶ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 34-35.

³⁸⁷ J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 494; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 262.

³⁸⁸ J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 494.

³⁸⁹ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 36.

- Bosna, Bihke, İzvornik ve Yenipazar Avusturya'ya bırakılacaktı.
- Vidin Kalesi dahil olmak üzere, Avusturya'nın Tuna üzerindeki sınırları Bulgaristan'dan Tuna Nehri'ne dökülen Lom suyuna kadar genişleyecekti. Böylece Osmanlı Devleti'nin batıdaki sınırı Dömböviçe'ye kadar geri çekilecekti.
- Eflak ve Boğdan'daki bazı yerler Avusturya sınırlarına dahil edilecekti.
- Osmanlı Devleti, yapılmasına sebep olduğu harp hazırlıklarından dolayı Avusturya'ya 12 milyon florin tazminat ödeyecekti.

Müttefik güçlerin, diplomatik notalarla oynanan aldatici bu talepleri, vezir-i azam Silahdar Mehmed Paşa ve Osman Halisa Efendi tarafından reddedildi. Yavaş yavaş toparlanan Osmanlı ordusu, kazanılan ya da kaybedilen bir muharebe ile herşeyi belirleyecekti. Osmanlı kuvvetleri ilk olarak Avusturya'nın eline geçen Niş'i 1737'de aldı ve ordunun ağırlıklarını bu bölgeye aktardı³⁹⁰. 50 bin kişilik bir kuvvetle alınan bu önemli nokta ile Belgrad'a güvenli geçiş belgesinin alındığı söylenebilir³⁹¹. Bosna savunmasında görevlendirilen Hekimoğlu Ali Paşa, Avusturya ordusunu iki kez yendi³⁹². Vidin'in muhafazasında 15 bin askerle bulunan Ivaz Mehmed Paşa da Tuna demirkapılarına kadar ilerleyerek, Avusturya'ya karşı başarı elde etti. Bu arada Avusturya'ya ait çok sayıda gemi de ele geçirildi. Bu başarılar neticesine Avusturya ordusu, Macaristan'a (Kosice, Prešov, Lecova vs. gibi karargâhlara) çekilmek zorunda kalırken, Mehmed Paşa komutasındaki ordu Vidin'de kaldı. Bu saatten sonra, Sava Nehri'nden itibaren Tuna'nın güneyindeki toprakların, Osmanlı Devleti'ne bırakılması zorunlu hale geldi³⁹³.

Osmanlı-Avusturya muharebeleri esnasında, 1738'de Adakale'nin tekrar Osmanlı topraklarına kazandırılması önemli bir gelişmedir. Çünkü Adakale (Ada-yı

³⁹⁰ Vakânüvis Subhî Mehmed Efendi, *Subhî Tarihi Sâmî ve Şâkir Tarihleri İle Birlikte (İnceleme ve Karşılaştırmalı Metin)*, (Hazırlayan: Mesut Aydınar), Kitabevi, İstanbul, 2007, s. 534-535.

³⁹¹ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 122.

³⁹² Hekimoğlu Ali Paşa, Avusturya'nın barış oyunlarına hiçbir zaman kanmamış ve Avusturya'nın bir çok yerden Bosna'ya saldıracaklarını ordu karargahına bildirmişti. Fakat Mehmed Paşa, *Nemçe ile sulh kaimdir, anların cemiyetinden vesvese etmiyesiniz* diyerek haber göndermişti. Bu cevaptan tatmin olmayan Hekimoğlu, casusları vasıtasıyla aldığı haberler üzerine, Avusturya kumandanına haber göndererek, arada bir düşmanlık olmamasına rağmen niçin geldiklerini sormuştur. Kumandan, *aslımı bilmem bize tembih böyledir, Petro günü gelince görürsünüz* diye sert bir cevap yollamıştır. Bunun üzerine Hekimoğlu Bosna'da bulunan kadı, müftü, eşraf vs. ileri gelenleri toplatarak vaziyetin mühim olduğunu anlatmıştır. Herkesin belli bir kuvveti elde bulundurması ve düşman Bosna'nın hangi tarafından saldırıya geçerse, vakit kaybetmeden müdafaanın yapılmasını hususunda gerekli ikazlarda bulunmuştur. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 268.

³⁹³ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 122.

Kebir), Belgrad-Tımişvar kalelerinin kilidi konumundadır. Tuna demirkapılarına yakın bir coğrafyada bulunan Adakale'nin stratejik öneminin yanısıra, Tuna üzerindeki askeri gemiler için oluşturulan savunma sisteminin bir parçasını da oluşturmaktaydı. Adakale'yi takiben İrşova, Semendire³⁹⁴, Yeni Palanga ve diğer şehir, kasaba ve kaleler Avusturya'dan alınarak, Osmanlı sınırlarına dahil edildi³⁹⁵. Mehadiye Kalesi'nin fethiyle de Banat'a kadar ilerleme imkânı doğdu³⁹⁶.

Avusturya cephesinde yaşanan bu gelişmelerin yanısıra, Rus cephesinde Bender seraskeri Numan Paşa, Kırım kuvvetlerinin de desteğiyle Aksu ve Dinyester'de verdiği mücadele ile Rus ilerlemesine mani oldu. Kaptan-ı derya Süleyman Paşa komutasındaki donanma da, Rus donanmasını yenilgiye uğrattı. Böylece Özi ve Kılburun kaleleri yeniden Osmanlı topraklarına dahil edildi³⁹⁷.

1736'da başlayan bu geniş sahalı savaşta, barışın sağlanması için Fransa arabuluculuk yapıyordu. Ancak Avusturya ve Rusya'nın barış için öne sürdükleri şartlar kabul edilebilir olmadığından, barış süreci gerçekleştirilemiyordu. Hatta Osmanlı Devleti, İsveç'i de savaşa sokma niyetindeydi. Rusya'ya kuzeyden saldırması karşılığında 150 milyon akçe hibe edeceğini temin etmişse de, Danimarka'nın müttefik güçlerin yanında yer alacağını bildirmesiyle, İsveç savaşmaktan vazgeçmiştir. Ancak Rusya'yı yenmesi hususunda, Osmanlı Devleti'ne sürekli telkinlerde bulunmuştur. Hollanda, İngiltere ve Fransa da barış yapılmasına dair, sürekli Osmanlı Devleti'ni teşvik etmişlerdir³⁹⁸.

Osmanlı Devleti, savaşta üstün durumdayken Belgrad'ı almak, böylece istediklerini Avusturya ve müttefiki olan Rusya'ya dikte etmek arzusundaydı. Gerekli tüm hazırlıkları yaparak, ordusundaki moral ve motivasyonla müdafaadan taarruza geçen Osmanlı, Pasarofça Antlaşması ile Avusturya'ya bırakılan Belgrad'a doğru yol aldı.

1.3.3. Belgrad'ın Fethi (1739)

Özellikle Niş'in alınmasıyla, Morova vadisi üzerinden Belgrad'a giden yol, Osmanlı kuvvetlerine açıldı. Osmanlı Devleti, Belgrad'a giden Tuna güzergâhındaki

³⁹⁴ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 55, 58; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 281-282.

³⁹⁵ U. Kurtaran, *Bir Zamanlar Osmanlı Sultan I. Mahmud ve Dönemi 1730-1754*, s. 195.

³⁹⁶ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 122.

³⁹⁷ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 266.

³⁹⁸ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 59.

garnizonlar silsilesini ele geçirip tahkim etmek amacıyla yola koyuldu³⁹⁹. Osmanlı sadrazamı Hacı İvaz Paşa'nın seraskerliğini yaptığı ordu, 100-150 bin askerden oluşmaktaydı ve bütün hazırlıkları ile kuşatmaya hazırdı. Kara ordusunun yanında, 290 parçadan oluşan nehir donanmasının başında, Vezir Ahmed Paşa bulunmaktaydı⁴⁰⁰.

Avusturya ordusuna gelince, dışarıdan verilen desteklerle birlikte 108 bin askerden oluşan bir mevcuda sahipti ve başkumandanlığını Wallis yapmaktaydı. Bu arada müttefiki olan Rusya 30 bin kişilik bir süvari kuvveti Erdel'e göndererek, Avusturya'nın yanında yer alacağını bildirmişti. Hatta Avusturya'nın harp tehdidi altında kalması durumunda, bütün ordularını Osmanlı üzerine göndereceğini vaad etmişti⁴⁰¹. Tuna Nehri üzerinde Osmanlı ince donanmasına mukavemet edecek Avusturya nehir donanmasında fırkate, şayka ve mavnalar bulunmaktaydı. Malta'dan da 360 tecrübeli denizci takviyesi yapılmıştı. Malta'nın yanında başka liman şehirlerinden de takviye kuvvet talebinde bulunulmuştur. Bu donanmanın kumandası, Amiral Gian Luca Pallavicini'ye verilmişti⁴⁰².

Osmanlı ordusu, Belgrad'ın fethine, 12 Temmuz 1739 tarihinde Niş'teki hareketiyle başladı. Semendire geçildikten sonra, Belgrad'ın 25 km. güneydoğusunda bulunan Hisarcık'ta düşman ordular, iki kez karşı karşıya geldiler⁴⁰³. Osmanlı donanmasına karşı Avusturya donanması, Tuna üzerinde irili ufaklı gemilerle mevzilendi⁴⁰⁴. Nizamsız bir şekilde Osmanlı ordusuna saldıran Avusturya ordusundaki sevk ve idarenin kötü olması ve Hisarcık'taki arazi şartlarının elverişsizliği başarısız olmalarına sebep olmuştur. Buna karşın Osmanlı ordusunun iyi organize olması ve muharebe mevkilerine Avusturyalılar'dan önce varıp gerekli nizamı alması, onu Belgrad'a bir adım daha yaklaştırmıştır⁴⁰⁵.

Hisarcık muharebelerinden sonra, Avusturya ordusu geri çekildi. Kısa süre sonra Tuna üzerine kurulan köprüler vasıtasıyla, nehrin sol kıyısına yerleşti. Böylece Osmanlı'nın Belgrad'ı alması daha da kolaylaştı. Çünkü Avusturya'nın kaledeki müdafaası, Osmanlı'nın nehrin karşı yakasına geçmesi ile sınırlı kalmıştı. Öyle ki Belgrad Kalesi ile Avusturya ordusu arasındaki irtibat, kopma noktasına gelmişti. Tuna

³⁹⁹ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 122.

⁴⁰⁰ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 77-78.

⁴⁰¹ Rusya, müttefikine ihanet ederek bu sözünü yerine getirmemiştir. H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 243.

⁴⁰² H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 92, 103, 105-108.

⁴⁰³ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 162-172.

⁴⁰⁴ Vakânüvis Subhî Mehmed Efendi, *Subhî Tarihi Sâmî ve Şâkir Tarihleri İle Birlikte*, s. 537.

⁴⁰⁵ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 162-172.

Nehri boyunca Belgrad'a doğru hareket eden ordu, nehrin sağ yakasına kurulan Osmanlı tabyalarının da desteğini alarak, Belgrad'ın varoşlarını ateş yağmuruna tuttu. Osmanlı tarafından kalenin teslim edilmesi için çağrıda bulunulmuşsa da, bu teklif kabul edilmemiş ve ateş yağmuruna top ile karşılık verilmiştir⁴⁰⁶.

Belgrad Kalesi, Osmanlı güçleri tarafından kuşatma altına alındı. Kuşatma devam ederken, Rusların Hotin ve Yaş'ı alarak ilerlediklerine ve Osmanlı ordusunun Bender'e çekildiğine dair Rus cephesinden gelen haberlere rağmen, kuşatma kaldırılmadı⁴⁰⁷. Kara ordusuna destek veren Osmanlı nehir donanması, Pallavici'nin donanmasıyla yaptığı mücadelede, geri çekilmelerini sağladı. Osmanlı ince donanmasındaki kadirga ve kalyonlar, geri çekilen Avusturya donanmasını takip ederek geri püskürtmeyi başarmıştır⁴⁰⁸.

Belgrad Kalesi, Osmanlı orduları tarafından kırk gün boyunca kuşatıldı. Bu kuşatmanın ardından taraflar arasında yapılan görüşmelerde, kalenin teslimi ve ardından barış görüşmelerinin yapıp antlaşmanın imzalanması kararlaştırıldı. Barış şartları, Avusturya generali Nayberg ile Ivaz Mehmed Paşa'nın çadırında son kez görüşüldü ve 18 Eylül 1739 tarihinde Fransız elçisinin şahitliği ve teminatı altında imzalandı⁴⁰⁹.

1.3.3.1. Belgrad Barış Antlaşması

Belgrad Antlaşması, hem Avusturya hem de Rusya ile ayrı ayrı imzalanmıştır. Avusturya İmparatoru VI. Karl ve Osmanlı Sultanı I. Mahmud arasında 27 yıl süreyle imzalanan antlaşmanın maddeleri şu şekildedir⁴¹⁰.

- Belgrad Kalesi, Osmanlı Devleti idaresine bırakıldı. Belgrad'ın Pasarofça ile Osmanlı'nın elinden çıktığı tarihten sonra, burada yapılan varoş duvarlar, tabyalar, cephanelikler ve kışlalar yıkılacaktı. Yıkılması uygun olmayanlara karşılık, kaledeki topraklar, cephane ve zahire Avusturyalılara verilecekti⁴¹¹.

⁴⁰⁶ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 182-184.

⁴⁰⁷ Geniş bilgi için bkz. H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 243-245.

⁴⁰⁸ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 195-197.

⁴⁰⁹ Avusturya diplomatları, antlaşmanın 100 yeniçeri eşliğinde Belgrad'da imzalanmasını teklif etmişlerse de sadrazam bu teklifi reddetmiştir. H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 283, 300.

⁴¹⁰ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 283-285; U. Kurtaran, *Osmanlı Avusturya Diplomatik İlişkileri 1526-1791*, s. 228-233; J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 548, 554, 567; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 289-291.

⁴¹¹ Antlaşma hükümlerine göre kaledeki tüm tahkimat işleri halledildikten sonra kalenin anahtarları, 7 Haziran 1740 tarihinde Osmanlı'ya teslim edildi. H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 285.

- Sırbistan, Osmanlı kontrolüne girdi.
- Böğürdelen ve Muhadiye kaleleri, Semendire, Adakale, İrşova ve Küçük Eflak (Nemçe Eflakı) Osmanlı Devleti'ne bırakıldı. Ancak Muhadiye Kalesi, istihkâmları yıkılana kadar Osmanlı'da kalacaktı⁴¹².
- Tuna ve Sava nehirleri iki devlet arasında sınır oldu. Bu nehirlerde bulunan adalardaki tabyalar ve istihkâmlar yıkılacak ve adalar hangi ülkenin kıyılarına yakın ise, o ülkeye ait olacaktı. Bu adalardan Tuna'da mevcut Porice, Kızılova ve Hisarcık adaları ile Sava'daki Çingene Adası Osmanlı Devleti'ne bırakılırken; Avusturya'ya ise Sava'nın döküldüğü yerden Una'ya kadar olan adalar, Belgrad hizasındaki adalar ve İrşova'nın yukarısında bulunan adalar verildi.
- Tuna ve Sava'da bulunan savaş gemileri ve diğer gemiler, Osmanlı Devleti'ne verilen Belgrad ve Böğürdelen kalelerinin karşılığı olarak Avusturya'ya verildi.
- Bu nehirlerin sahillерinden iki ülkenin halkı balık avlama ve hayvanların sulama gibi hususlarından eşit şekilde istifade edeceklerdir. Ancak nehrin orta yerinde avlanmaya yasak konulmuştur.
- Bosna sınırı, Karlofça'nın maddelerine göre düzenlenerek Kuzey Bosna Osmanlı'nın yönetimine dahil edildi.
- Tımişvar ve Banat Avusturya'ya bırakıldı.
- Savaş esirleri karşılıklı olarak teslim edildi.
- Osmanlı Devleti'nin hâkimiyetinde olup, savaş esnasında Avusturya'nın yanında yer alan Eflak ve Boğdan boyarları affedilecekti. Savaş esnasında iltica eden halkın da affedilerek memleketlerine dönmelerine müsaade edilecekti.
- Ticari düzenlemelerde, Pasarofça'daki maddeler göz önünde bulunduruldu. İki devletin tüccarları, her iki ülkede serbestçe ticaret yapabileceklerdi.
- Bu antlaşmanın yürürlükte olduğu süre zarfında iki taraf birbirlerine büyükelçiler gönderebileceklerdi. Bu elçiler merasim ve saygı ile karşılanacaklardı.

⁴¹² Bölgedeki tahkimatlar yıkılmış ve Osmanlı kuvvetleri, antlaşma gereği 10 Aralık 1739'da Muhadiye'den ayrılmıştır. H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 285.

Avusturya ile yapılan bu antlaşmadan sonra her iki ülke arasındaki sınır tahkimatı için Ebu Selh Numan Efendi görevlendirildi⁴¹³. Bu antlaşma ile Avusturya'ya büyük darbe vuruldu. Çünkü Pasarofça ile Avusturya'ya bırakılan hemen hemen her toprak parçası geri alındı.

Bu antlaşmadan sonra, hem Avusturya'nın maruz kaldığı büyük darbe hem de ülkede başlayan veraset savaşlarından dolayı, 1747 yılında Belgrad, İstanbul Barışı adı altında güncellendi. Belgrad, 27 yıllığına imzalanmıştı ancak Avusturya'nın yeni imparatoriçesi Maria Theresia mevcut barışın daimi kalmasından yanaydı⁴¹⁴.

Avusturya ile imzalanan bu antlaşma, onun müttefiki olan Rusya'yı yalnızlaştırdığından ve tek başına Osmanlı Devleti ile mücadele etmeyi göze alamadığından⁴¹⁵, Fransız elçisinin arabuluculuğu ile Rusya da bu antlaşmaya imzasını koymuştur⁴¹⁶. Rusya ile imzalanan antlaşmanın maddeleri şu şekildedir⁴¹⁷.

- Rusya, savaş boyunca işgal ettiği Osmanlı topraklarından geri çekilecekti.
- Azak Kalesi yıkılıp, arazisi boş bırakılacaktı. Buna karşın Osmanlı Devleti Kuban, Rusya ise Don nehirleri üzerinde kale inşa edebileceklerdi.
- Rusya, Azak ve Karadeniz'de savaş ve ticaret gemileri bulundurmayacağı gibi, buralardaki gemi inşa faaliyetlerine de son verecekti.
- Rusya'nın Kazak baskınlarını sona erdirmesi halinde Kırım Tatarları da Rusya'ya herhangi bir akın harekâtında bulunmayacaktı.
- Büyük ve Küçük Kabartay bağımsız olup, her iki devlet arasında sınır kabul edilecekti.

⁴¹³ Geniş bilgi için bkz.: Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbîrât-ı Pesendide (Beğenilmiş Tedbirler)*, (Yayına Hazırlayan: Ali İbrahim Savaş), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1999.

⁴¹⁴ Osmanlı Devleti'nin Avusturya, Rusya ve Lehistan ile aralarındaki dostluk münasebetleri için bkz. : İzzi Süleyman Efendi, *Tarih-i İzzi*, İstanbul, 1199, s. 114-117, 149-151, 263-264.

⁴¹⁵ Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbîrât-ı Pesendide*, s. 8.

⁴¹⁶ Rusların bu barış antlaşmasını imzalamasına, en büyük tepkiyi Mareşal Münnich vermiştir. Henüz barış şartlarını tam olarak öğrenmemiş ve savaşı tek başına devam ettirmeye kararlı olmasına rağmen, Erdel'de hareketsiz bir şekilde bekletilen Avusturya ordusunun başındaki Prens Lobkovitz'e, şu ağır ifadelerle dolu yazıyı göndermiştir: *Düşman Belgrad'ı almış ve Habsburg ordusunu tamamen mağlup etmiş olsaydı bile, asla bundan daha az avantajlı bir barış yapılamazdı. İki saray arasında mevcut olduğu söylenen kutsal ittifaka ne oldu? Ruslar, kaleler ele geçiriyor, Habsburg ise kaleleri yıkıyor ve düşmana teslim ediyor. Ruslar, prenslikleri fethediyor, Habsburg ise Türkler'e krallıkları devrediyor. Ruslar, düşmanı mümkün olduğunca zorluyor, Habsburg ise düşmana istediğini ve gururunu okşayan ve arttıran herşeyi veriyor. Rusya, savaşı devam ettiriyor, Habsburg ise ateşkes yapıyor ve barış imzalıyor. Öyleyse bu çözülmesi imkansız ittifaka ne oldu? Kayserin ordusu çok zor durumda bile olsa Viyana sarayı, Çariçe'nin yardımıyla muhtemelen akdedilenden daha çok avantajlı bir barış akdetmiş olacağını iddia etmeye cesaret ediyorum.* J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 559.

⁴¹⁷ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 287-88; J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 557; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 292-294.

- Rus elçileri, büyük devlet elçileri statüsünde kabul edilip ağırLANACAKTİ.
- Osmanlı Devleti, bundan böyle Rus çarları için *imparator* ünvanını kullanacaktı.

Bu antlaşmadan sonra Rusya ile yapılan görüşmelerle, sivil ve asker bütün savaş esirleri karşılıklı olarak mübadele edilmiş ve barış sürecine gölge düşürülmemiştir⁴¹⁸. Yapılan sınır tespitlerinde Osmanlı-Rus sınırı, 1700 yılındaki antlaşma metnine sadık kalmıştır. Yani Dinyeper'in batısında tespit edilen sınır, Berda ve Mius nehirlerinin arasındaki arazi olarak kalmıştır⁴¹⁹. Belirlenen bu sınırla, Hotin tekrar Osmanlı Devleti'ne iade edilmiştir⁴²⁰.

Bu antlaşmadan hemen sonra görüşülen ticari faaliyetler hususunda da, Rusların Karadeniz'de Türk gemileriyle ticaret yapabilecekleri kararına varıldı. Dünyevi ve ruhban Rus tebaasının Kudüs ve diğer kutsal yerlere hac yolculuklarının engellenmeyeceği de ifade edildi⁴²¹.

Osmanlı Devleti, bu başarısıyla Karlofça'nın rövanşını alarak, Rusların yayılmacı politikasını engellemiştir. Uzun zamandan sonra, iki güçlü devletle eş zamanlı farklı cephelerde savaşan Osmanlı, gücünü koruduğunu göstermiştir.

Hem Avusturya hem de Rusya ile imzalanan bu antlaşmalarda arabuluculuk görevini başarıyla üstlenen Fransa, ticari imtiyazlar ile taltif edilmiştir. Sultan I. Mahmud'un *kara gün dostu* olarak gördüğü bu devlet ile 30 Mayıs 1740 tarihinde yeniden bir ticari antlaşma yapıldı. Bu antlaşmada daha önce verilen kapitülasyonların mahiyeti genişletilerek, bu imtiyazlar devamlı hale getirilmiştir⁴²². Kapitülasyonlarla doğu ticaretini garanti altına alan Fransa, Akdeniz'deki ticari mücadeleyi kendi lehine sonuçlandırmıştır⁴²³. Osmanlı Devleti'nin büyümesinden çok hoşnut olmasa da, devletin çöküntü yaşamaması halinde onun harabelerini paylaşacak olan devletlerin güçleneceği

⁴¹⁸ U. Kurtaran, *Bir Zamanlar Osmanlı Sultan I. Mahmud ve Dönemi 1730-1754*, s. 201-202.

⁴¹⁹ Baron Joseph Von Hammer Purgstall, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. 7, (Yayına Hazırlayan: Mümin Çevik), Milliyet Yayınları, İstanbul, 2010, s. 2141.

⁴²⁰ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 288.

⁴²¹ J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 558.

⁴²² İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 295; Fransa'ya verilen kapitülasyonlar şu şekilde genişletilmiştir. 1- Osmanlı Devleti nezdinde, Fransız elçileri diğer Hristiyan devletlerin elçilerinden daha üstün ve daha ayrıcalıklı bir muamele tabi tutulacaklardı. 2- Fransa, Osmanlı ülkesinde geniş bir konsolosluk ağı kurabilecekti. 3- Elçilik ve konsoloslukta çalışan Fransız görevliler cizyeden muaf tutulacaklardı. 4- Uyuğu göz önünde bulundurulmadan, Osmanlı topraklarında yaşayan bütün Katolik papazlar, Fransa Kralı'nın himayesinde kabul edilecekler ve Hristiyanlığın Kudüs'te kutsal sayılan mekanları, Fransa tarafından iade edilecekti. U. Kurtaran, *Bir Zamanlar Osmanlı Sultan I. Mahmud ve Dönemi 1730-1754*, s. 220.

⁴²³ M. Güler, "1737 Osmanlı-Rus Savaşı'nda Özi'nin Elden Çıkması", s. 199.

endişesi, Fransa'yı Osmanlı'nın merkezine yaklaştırmıştır. Nitekim Fransa, bu savaş sürecindeki barış girişimiyle hem Avrupa'da hem de Doğu Akdeniz'de çıkarlarını zedeleyebilecek bütün olumsuzlukları ortadan kaldırma noktasında son derece başarılı davrandı.

Bundan sonra Osmanlı dış politikasında 29 yıl süren bir barış süreci yaşandı. I. Mahmud, III. Osman ve III. Mustafa'nın saltanat dönemlerine denk gelen bu barış döneminde, hem sultanlar hem de devlet ileri gelenleri barışçı bir politika izleyerek Osmanlı'yı dış çatışmalardan uzak tutmaya gayret gösterdiler. İsveç, Prusya, Sicilya ve Napoli'ye verilen ticari hakların yanında Özbek, İran, Hollanda ve Lehistan ile de dostluk antlaşmaları yapıldı⁴²⁴.

Aslında bu zaman zarfında Avrupa'da da pek iç açıcı bir durum olduğu söylenemezdi. Çünkü Avrupa, 1740-1748 yılları arasında Avusturya Veraset Savaşları ve 1756-1763 yılları arasında da Yedi Yıl Savaşları ile meşguldü⁴²⁵.

Bu rehavet döneminin sonunda, 1768 yılında tekrar başlayan ve 1774 Küçük Kaynarca Antlaşması ile son bulan Osmanlı-Rus savaşlarında, Osmanlı Devleti feci bir yenilgi ile karşı karşıya kaldı.

1.4. 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşları

Belgrad Antlaşması'ndan sonra Osmanlı Devleti, savaştığı devletlerle yaptığı sulhun şartlarına uymaya büyük itina gösterirken, ülkesindeki barış ve huzur ortamının bozulmaması için çevresindeki diğer güçlerle de çeşitli antlaşmalara imza atmıştı. Bu şekilde yaklaşık otuz yıllık bir rehavet dönemi geçirdi. Yavaş yavaş gelişen 18. yüzyıl dünyasında, Osmanlı Devleti'nde de elbette birtakım gelişmeler yaşandı. Devletin bazı noktalarındaki tıkanıklıkların giderilmesi amacıyla, ıslahat girişimleri gerçekleştirildi. Fakat bu girişimler ihtiyaç anında hâsıl olup, devamı getirilmediği için devleti ileriye taşıyamamıştı. Savaş meydanlarında kazanılan ya da kaybedilen savaşların, devletleri askeri teknoloji alanında - barış dönemlerinde dahi - daha ileriye götürmesi gerekirken, Osmanlı Devleti için ne yazık ki bunu söylemek mümkün görünmemektedir. Bu uzun soluklu barışta, savaş tecrübesi olmayan birçok komutanın varlığı kabul edilse de teknik zaafiyetler kabul edilemez. 1768 yılında başlayan bu savaş döneminin ilk yılında, Osmanlı ordusunu İsakçı mevkiinde, Tuna Nehri üzerinde geçirmek için kurulması icap

⁴²⁴ Bu ülkeler ile olan ilişkiler için bkz.: U. Kurtaran, *Bir Zamanlar Osmanlı Sultan I. Mahmud ve Dönemi 1730-1754*, s. 216-230.

⁴²⁵ Geniş bilgi için bkz. : İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 351-363.

eden köprüyü inşa edecek ve kurulmasını sağlayacak yeteneklerin bulunmayışı, devletin affedilemez bir zaafıdır⁴²⁶. Bu noktada Ahmet Resmi Efendi'nin devlet adamı tanımı, çok yerinde olacaktır: *Otuz seneden berü sulh ü mütâreke müstemirr olmak takrîbi ile evvelki cengleri görmüş tekellüme kâdir âdem kalmadığından, mevcûd olanlar dahi sakalı değirmende ağartmış, tecrübeden bî-nasîb encâm-ı kârı mülâhazadan behresi olmayıp “gün bu gündür” demeye alışmış kurnazlar, seferi seyre gitmek gibi zannedip “ne güçlük var meydanda düşmen yok, muhâsara olunacak kal’a yok. Üç ayda gider, üç ayda gelirüz. Li'l-lâhi'l-hamd asker çok, hazîne çok”*⁴²⁷.

Öte yandan 1711'de Prut'ta Rusya'ya karşı, 1736-1739 yıllarında da iki cephede Avusturya/Rus ittifakıyla mücadele eden ve güçlü düşmana galip gelen Osmanlı Devleti, 1699'dan sonraki gerileme sürecine rağmen gücünü koruduğunu ispatlamıştı. Fakat bunun devamını getirememesi, başta padişahlar olmak üzere diğer devlet yöneticilerinin ileri görüşlü olmaktan uzak olmalarıyla da açıklanabilir.

Oysa aynı durum ezeli rakip Rusya için söz konusu değildir. Rusya, bu süreçte ekonomik atılımlar gerçekleştirmiş, modern bir ordu kurarak askeri alanda ilerlemiş ve bu gelişimini her geçen gün daha da ilerletmiştir. Belgrad Antlaşması'nı istemeyerek ve zorunluluktan imzalayan Rusya'nın, Osmanlı Devleti üzerindeki idealleri bitmemiş, bilakis bu süreçte daha da perçinlemiş ve büyük bir tehlike arz etmeye başlamıştı⁴²⁸.

1.4.1. Savaşın Sebepleri

Rusya, Avrupa'nın merkezine yaklaşmak ve buraları hâkimiyeti altına alarak büyük Rusya'yı oluşturmak istiyordu. Bu durum Lehistan'ın kısmen ya da tamamen ortadan kalkması ile mümkündü. Gelişmeler bu yönde devam ederse, Osmanlı toprakları Rus işgaline tamamen açık hale gelecekti. Hal böyleyken Lehistan'ın saldırgan devletlere karşı, Osmanlı tarafından tutulması zorunlu hale gelmişti⁴²⁹. Bu

⁴²⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 366-367.

⁴²⁷ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr (1768-1774 Osmanlı Rus Harbi Tarihçesi)*, (Hazırlayan: Osman Köksal), Kitabevi, Ankara, 2011, s. 50.

⁴²⁸ Osman Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2006, s. 5.

⁴²⁹ Rusya'nın Lehistan'a müdahale etmesi 1711 savaşının başlıca sebeplerindendi. Hatta bu yüzden Prut Antlaşması'na, Rusya'nın Lehistan'ın içişlerine karışmayacağı hükmü konulmuştu. Öte yandan Lehistan'daki taht sorununa Avusturya ve Rusya'nın müdahalesi, Osmanlı'nın hoşuna gitmemiş bu işle yakından ilgilenmişti. Hatta Kırım Hanı'na merkezden gönderilen mektupta, savaşa hazırlıklı olmaları buyurulmuştu. 1736'da başlayan savaşın yine esas sebeplerinden biri Leh meselesiydi. Selâhattin Tansel, “Osmanlı-Leh Münasebetleri 1764-1768”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 4, S. 1, Ankara, 1946, s. 70-71.

devletlerin başını oluşturan Rusya, tarihi emellerini gerçekleştirmek ve Balkanlara inmek için Lehistan'ı kullanmak istiyordu.

Bu dönemde Osmanlı Devleti ile Prusya arasında ittifak görüşmeleri yapılmış ancak bir neticeye varılamamıştı. Prusya Kralı II. Friedrich, özellikle Avrupa'daki Yedi Yıl Savaşları (1756-1763) esnasında, Osmanlı'nın dikkatini sürekli Avusturya ve Rusya'dan gelebilecek tehditlere çekerek, ittifak antlaşması için zemin kurmaya çalışmışsa da, Osmanlı bu konuda çok kayıtsız kalmıştır. Fakat gelişen iki olay, Osmanlı'nın Avrupa ile ilgilenmesini zorunlu kıldı. Birincisi 1762 yılında Rus Çariçesi Elisabeth'in ölümüyle yerine geçen III. Petro'nun Prusya ile anlaşması ve hemen sonrasında II. Katerina'nın Rus tahtına oturmasıydı. Yapılan ittifaka göre, herhangi bir saldırı karşısında taraflar birbirlerine yardım edecek ve yerli olması şartıyla, Lehistan krallık seçimlerinin serbest olacaktı. İkincisi ise 1763'te Lehistan Kralı III. August'un ölümüyle boş kalan Lehistan tahtına kimin oturacağı hususları idi. Leh krallığı bir hanedana mensup olmadığı için Leh ayanlarından ya da hariçten birinin tahta oturması muhtemeldi. Bu sebeple Lehistan tahtına kimin geçeceği mevzusu, hemen hemen bütün komşu devletleri ilgilendirmekteydi⁴³⁰. Oldukça stratejik bir noktada olan Lehistan'da tahta geçecek olan kralın, komşu devletlerden herhangi birinin, en çokta Rusya'nın çıkarlarına göre hareket etmesi önem arzettiği için bu konu devletlerin ilgisini cezbetmekteydi. Lehistan'daki bu belirsizlik, güçlü komşularının liderlik niyetlerinin oynacağı haline gelmesine sebep olmuştur.

Rusya ile Avusturya'nın ittifak yaparak 1734 yılında Leh tahtına oturttukları III. August'un ölümüyle Rusya, *Leh Diyet Meclisi* üzerindeki baskıcı tutumunu tekrar harekete geçirerek, Leh asilzadelerinden zayıf kişilikli Stanislas Poniatowski'yi namzet gösterdi⁴³¹. Avusturya ve Fransa ise Lehistan'da Katolik hâkimiyeti kurarak, Rusya'nın Avrupa'nın merkezine doğru yayılmasını engellemek amacıyla, Katolik birinin tahta geçmesi taraftarıydılar ki bu konuda Papa'nın desteğini de alacaklardı. Lehistan ise kimseye tabi olmayan birini kral olarak başında görmek istiyordu⁴³².

Osmanlı'nın Avrupa'daki varlığının teminatı olan Lehistan'ın korunması, devletin dış politikasının esaslarındandı. Oysa bu politikayı önemsemeyen II. Katerina, Lehistan'ın fethini gerçekleştirerek Karadeniz limanlarına hükmetmeyi amaçlıyor ve

⁴³⁰ Leh Kralı öldüğü zaman, Gnesen baş piskoposu, yeni kral seçilene kadar tahta vekalet ederdi. S. Tansel, "Osmanlı-Leh Münasebetleri 1764-1768", s. 72-73.

⁴³¹ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 357.

⁴³² S. Tansel, "Osmanlı-Leh Münasebetleri 1764-1768", s. 73.

böylece hedeflerini gerçekleştireceğine inanıyordu⁴³³. Lehistan'da tehlike baş göstermeye başlamasına rağmen, Rusya ile aradaki sözde dostluğu bozmaktan kaçınan Osmanlı Devleti, dış politikasında Lehistan'a verdiği önemi gözardı ederek, gelişmeleri uzaktan takip etmeyi tercih etmiştir. Hatta Lehistan'daki tüccarlarına, Kırım Hanı'na, Eflak ve Boğdan beylerine, Bender muhafızına gönderilen yazılarda, krallık seçimine müdahil olmamaları yönünde uyarılarda bulundu⁴³⁴.

Rusya, boş durmadı ve Yedi Yıl Savaşları'nın sürdüğü 1762 yılında, Leh topraklarının kuzeyine çok sayıda asker konuşlandırdı. Burada bekletilen Rus birlikleri, çeşitli bahanelerle Lehistan'ın içine gönderildi⁴³⁵ ve Rusya'nın adayı 1764'te Lehistan'ın yeni kralı seçildi⁴³⁶.

Bu tarihten sonra, hedefleri için önemli bir basamak çıkan Rusya, sınırlarının düzeltilmesi için bir kısım Lehistan topraklarının kendilerine bırakılmasını ve Lehistan'daki Katolikler'e verilen hakların, eşit bir şekilde Ortodokslar'a da verilmesini talep etti⁴³⁷. Lehistan'da Rus nüfuzu güç kazandıkça, Leh vatanseverlerin milli duyguları kabarıyor ve Ruslara karşı zaten varolan muhalefet daha da şiddetleniyordu. Muhalif olanların etkisiz hale getirilmesi için Leh Kralı, Rusya'dan daha fazla kuvvet göndermesini talep etti. Buna karşılık Rusların adamı olan yeni kralı istemeyen *Milli Katolik Partisi*, er ya da geç tamamen Çariçe'nin hâkimiyetine girmeye mahkum vatanlarının hak ve özgürlüklerini Rus saldırılarına karşı korumak için Osmanlı Devleti'ne başvurdu. Gönderdikleri bir yazı ile kendi milliyetlerinden bir kralın seçilmesini ve Rus birliklerinin derhal Lehistan'dan çıkarılmasını talep ettiler. Bir çatışma halini göze alamayan Osmanlı, bu yardım talebine tamamen kayıtsız kalmasa da, ilk etapta sessiz kalmayı tercih etti. Osmanlı, Rus sefiri ile bir nota göndererek silah zoruyla yapılacak kral seçimine itiraz ettiğini belirtmekle yetindi⁴³⁸.

Rusya'nın Lehistan'da hâkim güç olması üzerine, Macar sınırında bulunan Bar Kasabası'nda teşkilatlanan ve zamanla bir güç haline gelen Katolik Lehliler, Rus Ortodokslar'la çatıştılar. Bu fırsatı değerlendiren Rusya, koruyucu sıfatıyla, çatışmalara müdahil oldu ve Katolikler'i dağıttı. Ruslar'dan kaçarak Osmanlı topraklarına sığınan

⁴³³ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 6.

⁴³⁴ S. Tansel, "Osmanlı-Leh Münasebetleri 1764-1768", s. 73.

⁴³⁵ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 50.

⁴³⁶ S. Tansel, "Osmanlı-Leh Münasebetleri 1764-1768", s. 74.

⁴³⁷ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 359.

⁴³⁸ J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 631-632; O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 8.

Katolikler'i takip bahanesiyle, Osmanlı sınırlarını ihlal etti. Kırım hanlarının haslarından olan Balta Kasabası'na giren Rus birlikleri, korkunç bir katliam yaptılar. Boğdan sınırındaki Raschov'da da benzer bir katliamı gerçekleştirdiler. Osmanlı devlet adamlarının savaş yanlısı olmadıklarını bildikleri halde, yine de olası bir harekâtı önlemek isteyen Rusya, katliamların kendileri tarafından değil de Ukrayna'dan gelerek burada toplanan bir köylü gurubu (Haydamak) tarafından yapıldığını ileri sürdü. Rusya, Tuna'nın kuzeyinde yaptığı bu faaliyetleri, Tuna'nın güneyinde de uygulamak istiyordu. Balkanlarda casusları vasıtasıyla yoğun bir faaliyet yürüten Ruslar Mora, Teselya ve Girit'te başarı elde ettiler. Osmanlı Devleti'nin pasif ve sessiz politikası, Rusların daha rahat çalışmalarını sağladığı gibi, faaliyetlerine de hız vermekteydi. Ruslar, adı geçen yerlerin aksine Karadağ'da beklediği desteği yakalayamadı. Bölgede baş gösteren isyan sonucunda, Osmanlı pasif politikasını bir kenara bırakmak zorunda kaldı⁴³⁹.

Yukarıda ifade edilen tüm gelişmelerle birlikte Rusya'nın Özi ve Buğ arasında kale inşa etmesi, Kabartay'a müdahalesi, Kafkasya'da Gürcüler'i isyana teşvik ve Osmanlı sınırlarını ihlal etmesi, Fransa'nın da Osmanlı'yı Rusya'ya karşı kışkırtması Osmanlı-Rus savaşını kaçınılmaz kıldı. Ruslara Lehistan'dan çıkmaları ve barış antlaşmasına uymaları konusundaki ültimatom verildiyse de, Rus cephesi tarafından önemsenmedi. Osmanlı Devleti, 8 Ekim 1768'de Rusya'ya savaş ilan etti, bunu dünya devletlerine duyurdu ve savaş hazırlıkları sürecini başlattı⁴⁴⁰.

1.4.2. Savaş Hazırlıkları

1.4.2.1. Osmanlı Devleti'nin Hazırlıkları

Daha önce de ifade edildiği gibi, 18. yüzyıl Osmanlı devlet adamları savaş tecrübesine sahip olmadıklarından genellikle savaş yanlısı değillerdi. Onların bu tutumları, devletin toparlanması için kısa vadede uygun görülse de uzun vadede devlete zarar vermekteydi. Rusya'nın Lehistan'ın geleceği üzerinde oynadığı oyunlar, Osmanlı'ya yaklaşmaktan başka da bir şey değildi. Yıllar önce imzalanmış, ancak imzalandığı devlet tarafından neredeyse fesh edilmiş barış antlaşmalarının arkasına

⁴³⁹ S. Tansel, "Osmanlı-Leh Münasebetleri 1764-1768", s. 81; O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 8-9; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 359-360; J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 637.

⁴⁴⁰ Yayınlanan beyanname, *Rusya, Lehistan'ın imhâ-yı hürriyetine cüret ve Lehlileri ne hânedân-ı kraliyeden olan ne de arzu-yı umûm-ı millîye muvafık bulunan bir şahsı kral tanımağa icbar ve tanımayanları katl ve emvâl ve arazilerini yağma ve gâret hususlarına cesaret ettiği için ilân-ı harb edilmiştir* şeklindedir. O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 11-12.

sığınarak, yaklaşan tehlike görmezden gelinemezdi. 1736-1739 savaş sürecindeki Sadrazam Silahdar Mehmed Paşa ve kethüdası Osman Halisa Efendi örneklerinin yaşanmaması hayli önemliydi. Ancak bu hadise kadar önem arzeden başka bir konu da devlet işlerinde tecrübeli olanların azledilmesi idi.

Dönemin Osmanlı sultanı III. Mustafa, savaş hazırlıklarının yapıldığı süreçte ilk iş olarak, Muhsinzâde Mehmed Paşa'yı 7 Ağustos 1768'de azledip, Rodos'a sürdü. 1737 yılında Bender seraskeri olan babası Abdullah Paşa'nın yanındaki tecrübeleriyle tanınan ve Rusların askeri nizam ve intizamı hakkında bilgi sahibi⁴⁴¹ olan Muhsinzâde'nin azli, savaş görmeyen paşalar silsilesinin bulunduğu bu dönemde, hatalı bir teşebbüs olarak değerlendirilebilir.

Paşa'nın görevden alınma gerekçesi, savaş aleyhtarı olarak görülmesiydi. Oysa Muhsinzâde, Rusya'ya karşı hemen girişilecek bir savaşın kötü neticeler doğuracağını çünkü devletin, sefere çıkacak seviyede bir hazırlığının olmadığı fikrini beyan etmişti. Toplanacak ordunun, en azından bir yıl içerisinde eğitiminin yapılması, savaş mühimmatının, iaşesinin vs. gibi tüm hazırlıkların eksiksiz yapılması ve kalelerin güçlendirilmesi gerektiğini bildirmesine rağmen korkaklıkla itham edilmişti⁴⁴².

Muhsinzâde Mehmed Paşa'dan sonra sadarete Anadolu valisi Hamza Paşa getirilirken, ordu serdarlığı da Emin Paşa'ya verildi. Yeni sadrazam ölçsüz israflarda bulunan liyakatsiz biri iken, serdar ise hasta idi. Kilit noktalara yapılan bu isabetsiz atamalar, Ahmed Resmi'ye göre savaşın Osmanlı Devleti'nin aleyhine sonuçlanacağına delildi⁴⁴³. Uğursuz bir zaman diliminde⁴⁴⁴ sefere çıkıldığını ve bu seferin olumsuz

⁴⁴¹ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 52, 59-60, 101-102. Muhsin-zade Mehmed Paşa'nın tecrübeleri hakkında geniş bilgi için bkz.: Yuzo Nagata, "Muhsinzade Mehmed Paşa", *İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, c. 31, Ankara, 2006, s. 48-50.

⁴⁴² O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 10.

⁴⁴³ *Muhsin-zâde gibi rüzgâr görmüş bir vezirin azli, Hamza Paşa gibi râbitasız âdemin sadra gelmesi, Emin Paşa gibi nev-zuhûr âdemin serdâr olub aslında sahib-i illet olmağla Edirne'ye vardığı gün ayağı şişmeye başladığı...* Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 52. Emin Paşa hakkında bkz. : Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 61 vd.

⁴⁴⁴ Kırân-ı nahseyn-i seretâni evvelinde sefere çıkılmasının uğursuzluk olduğu ifade edilmiştir. Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 53. Giritli Ahmed Resmi tıpkı dönemin sultanı III. Mustafa gibi, ilm-i nücum (astroloji) denilen yıldızların hareketinden geleceğe ilişkin hükümler çıkarma işine son derece meraklı idi. Sultan, Ahmed Resmi'yi Prusya Kralı II. Frederik'e elçi olarak gönderirken, kraldan üç müneccim istemesini, mühim ve büyük işlerin başlangıcının tayini ile değerli komutan ve iş adamlarının intibahının ne suretle olacağını öğrenmesini tenbihlemiştir. Huzura kabul edilen elçinin talebine karşın Frederik, kendisinin tarih ve tecrübelerden istifade etmek, askerini daimi surette harbe hazır olacak şekilde talimli tutmak ve muharebe için hazineye para bulundurmak gibi üç müneccimi bulunduğunu söylemişti. III. Mustafa bu tavsiyelerden sadece para biriktirmeyi tatbik etmiş, diğer bütün işlerinde nücum (yıldızlar) ile hareket etmiştir. Öyle ki nücum ile açtığı Rus seferinde biriktirdiği iç ve dış hazinesini bitirmiş, ilm-i nücumun şeameti (uğursuzluğu) altında ölmüştür. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 343.

nihayet bulacağına dair diğer işaretleri de şöyle ifade etmektedir: 100 bin askerden müteşekkil ordunun zahire ihtiyacına gereken önem verilmemişti⁴⁴⁵. Aslında Osmanlı Devleti, savaş tedarikleriyle ünlü bir devlet idi. Ancak 1740-1768 yılları arasında seferlere ara verilmesi, hem Tuna bölgesinde hem de Osmanlı ülkesinin diğer yerlerinde iş görme yeteneklerini kaybeden görevlilerden dolayı depolar da ihmal edilmişti⁴⁴⁶. Ahmed Resmi şöyle devam etmektedir. Osmanlı ordusunun İstanbul'dan çıktığı esnada, bazı cahil kimseler tarafından *Yehûd u Nasârânın sancağ-ı şerife bakması câ'iz değildir* demesiyle, çok sayıda reaya katledilmişti. Tahir Ağa adında bir *mecnunun* nüzul emini olması, düşman ile muhasara edilecek kaleler henüz yokken, kırk elli kadar balyemez topların sevk edilmeye çalışılması ve bu esnada ağır yük taşıyan mandaların açlıktan helak olması, topların da kullanılmadan yollarda zayi olması idi⁴⁴⁷.

Osmanlı Devleti'nin aldığı savaş kararı, İstanbul halkı arasında büyük bir sevinçle karşılanmıştır. Hangi sebeple olduğu bilinmemekle birlikte, halk arasında savaşın Osmanlı'nın lehine sonuçlanacağına inanılıyordu. Halk arasında dolaşan sözleri Ahmed Resmi, *pehlivânlar gibi lâf u güzaf edip Kızıl Elma semtini Boğdan'dan gelen al yanak elma gibi yenir şey zannederler* ifadeleriyle eleştirmiştir⁴⁴⁸.

Sefer hazırlıkları çerçevesinde, merkezden Anadolu ve Rumeli'deki sancak, kaza ve nahiyelerdeki görevlilere fermanlar gönderilerek sefer çağrısı yapıldı. Bu çağrılarda devleti temsil eden tüm memurların, emirleri altına alacakları askerlerle savaşa hazırlıklı olmaları ve belirtilen tarihte orduya katılmalarına dikkat çekilmiştir⁴⁴⁹. Tuna Nehri'nin aşılması için nehir üzerine kurulacak tombazların Vidin⁴⁵⁰, Silistre⁴⁵¹,

⁴⁴⁵ Ahmed Resmi, bu savaş sürecinde iaşe ve zahire tedariki hususundaki, ihmalkar davranışları eleştirmiştir. Ordunun sefere çıktığı dönem, Osmanlı ülkesinde kıtlığın baş göstermeye başladığı bir zaman dilimini kapsamaktadır. *Sefere kutluk, kılığa tâ'ün lazım gelmek tabî'at-ı dehrden olmağla* diyen Ahmed Resmi, İsakçı'da ordu için hazırlanan peksimetlere darı katıldığını da iddia etmektedir. Bunun yanında nüzul eminlerinin, ambarlarda kırk yıldan beri sakladıkları kireç gibi unları ve toprak gibi peksimetleri ezip, yeni unlara kattıklarını, bunların yerin altındaki fırınlarda pişirilirken içlerine toprak da bulaştırdıkları söylemektedir. Daha sonra bu ekmekleri yiyen halkın arasında vebanın yayıldığını ve çok sayıda insanın hayatına mal olduğunu ifade etmektedir. Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 55-56.

⁴⁴⁶ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 155.

⁴⁴⁷ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 53.

⁴⁴⁸ *Akl u tecrübesi nâkıs olmak takrîbiyle n kânûn-ı mesnûn-ı mergûbe ri'âyet etmeyip "bütün küffârı dünyadan kaldırmak, yâhûd her zaman düşmenin burnunu sürtüp haddini bildirmek ehl-i İslâm üzerine vâcibdir! deyü i'tikâd eden yâdigârlar, "hareket olmayınca bereket olmaz bu memleketler seyfle alınmıştır, padişah-ı İslâm'ın bahtı âlî, ricâli pişkin, kılıcı keskindir. Dünyada dindâr ve bahâdır, vezir-i Aristo-tedbîr ve beş vakdi cemâ'atle kılar on iki bin güzide asker tedarik ettikten sonra Kızıl Elma'ya dek gitmeye ne minnet var?* Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 47-48.

⁴⁴⁹ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 21, h. 76-79. (22 Eylül-1 Ekim 1769).

⁴⁵⁰ BA, MAD. d. 13761, s. 280. (27 Ekim 1768)

Bosna tezgâhlarında⁴⁵², köprü şaykaların da Yergöğü ve Rusçuk'ta⁴⁵³, çapçakların Bosna kazalarında yapılmasına dair çıkarılan emirlerin yanında⁴⁵⁴, ince donanmanın hizmetinde bulunması için Gelibolu, Çanakkale, Rodos, İstanköy ve Midilli'de celiyye ve şahtur⁴⁵⁵, ayrıca Rodos'ta işkampoye ve fırkate⁴⁵⁶, Rusçuk'ta çete kayıklarının⁴⁵⁷ ve şaykaların inşaları gerçekleştirilmiştir. Tersane-i Amire'den, Karadeniz'in kuzeydeki güvenlik noktası olan Özi'ye fırkate ve şahtur gemilerinin gerekli savaş mühimmatı ile aktarılması kararlaştırılmıştır⁴⁵⁸. Gerek Tersane-i Amire'de gerekse Tuna boyunca mevcut irili-ufaklı tersanelerde şalope, ateş gemisi, üstü açık, şahtur vs. diğer hafif gemilerin inşaları için de hazineden parasal yardım yapılmıştır⁴⁵⁹. Yıllardır bir savaş halinin yaşanmaması ve III. Mustafa'nın tedbirleriyle, hazine dolmuştu ve herhangi bir ekonomik sıkıntı yaşanmıyordu⁴⁶⁰. Ülkede mali sıkıntılar yoktu ancak var olan parayı erken tüketecek tedbirsiz davranışları sergileyen devlet adamları ne yazık ki çoktu. Örneğin kış aylarının yaklaşması üzerine, Varna'daki ince donanma gemilerinin gereken bakımlarının yapılması ve kışlaması için İstanbul'a gönderilmesi gerekiyordu. Sadrazamın merkeze gönderdiği yazıya verilen cevabın gecikmesi ve tersane ahalisinin keyfi hareketlerinden dolayı, yola geç çıkan donanma hava muhalefetinden zayı olmuştu⁴⁶¹. Ayrıca Tuna Nehri'nin korunmasına yönelik tedbirlerin alınması için Tuna Donanması kaptanlarına çeşitli fermanlar gönderilmekteydi. Özellikle muhafaza hizmetinde kullanılacak *çete kayıklarının* ve yine *vasi* adı verilen geminin tedariki önem arz etmekteydi⁴⁶².

Yapılan hazırlıklar arasında, zahirenin tedariki hayli önemliydi. Tuna havzası, verimli tarım arazilerine sahip olduğundan, bol mahsül elde edilirdi. Ancak bu mahsülün, ordunun ihtiyacı olan miktarının zamanında tedariki herşeyden mühimdi.

⁴⁵¹ Silistre muhafızı Seyyid Hasan Paşa tarafından Silistre'de imal edilmiştir. BA, MAD. d. 13761, s. 286. (16 Mart 1771); BA, MAD. d. 10003, s. 294. (27 Haziran 1771)

⁴⁵² BA, C. AS. 724/30365, Belge1-2. (3 Nisan 1772)

⁴⁵³ BA, C. BH. 136/6571. (11 Ekim 1768); BA, MAD. d. 13761, s. 280. (11 Ekim 1768)

⁴⁵⁴ BA, C. BH. 191/8981. (3 Mart 1774)

⁴⁵⁵ Emin Yakıtal, "1768'deki İnce Donanma İçin İnşa Olunan Celiye ve Şahturlar", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, c. 100, S. 527, Ankara, Ekim-1984, s. 32-33.

⁴⁵⁶ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 93.

⁴⁵⁷ BA, MAD. d. 8531, s. 229. (4 Haziran 1773)

⁴⁵⁸ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 93.

⁴⁵⁹ Selahattin Tansel, "1768 Seferi Hakkında Bir Araştırma", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 8, S. 4, Ankara, 1950, s. 509.

⁴⁶⁰ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 16.

⁴⁶¹ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 57-58.

⁴⁶² BA, C. AS. 625/26391, Belge 5. (19 Eylül 1772); BA, MAD. d. 13761, s. 288. (23 Mart 1773); BA, C. BH. 13/613. (15 Eylül 1771)

Tuna'nın önemli zahire ambarlarında biriktirilmesi ve ihtiyaç duyuldukça kullanılması, sefer hazırlıklarının en önemli maddesi idi. Bu konuda yeterli hazırlıklar yapılmamasına rağmen, var olan zahirenin özellikle sınır kalelerine sevkiyatının gerçekleştirildiği de görülmüştür. Mesela, borozan ve üstü açık gemileriyle İsakçı'dan Belgrad'a un ve arpa sevkiyatı yapılmıştır⁴⁶³.

Osmanlı serhatlerindeki şehir ve kalelerin tahkim ve takviyesi yapıldı. Özellikle Rus saldırılarına maruz kalacak Kırım'ın takviyesi mühimdi. Daha önceki Osmanlı-Rus harbinde, Rusya'nın gözünü Kırım'a dikmesi bu savaş için de kaçınılmaz bir gerçek idi. Bu stratejik mevki için Tuna Nehri sahillerindeki kaza kadılarına gönderilen emirlerle, çok sayıda serdengeçti toplattırıldı. Bu şekilde serhatlerdeki asker sayısı 250 bini buldu. Fakat Osmanlı ordusunda nizam ve intizam mevcut değildi. Öyle ki leventlerin eşkıyalık faaliyetleri, bu süreçte de devam ediyordu⁴⁶⁴.

1.4.2.2. Rusya'nın Hazırlıkları

Rusya, her bir faaliyeti ile Osmanlı'yı savaşa zorlamıştı. Ancak kârlı bir diplomasi ile atlatacağını düşündüğü bu süreç için gerekli hazırlıklara da sahip değildi. Osmanlı'nın savaş ilanı yaptığı tarihten yedi ay sonra fiiliyata geçmesi, yalnız Osmanlı için değil aynı zamanda Rusya için de hazırlık fırsatı doğurmuştu. Çariçe II. Katerina, ekonomik olarak III. Mustafa kadar şanslı değildi. Zira Hollanda'nın kapısını, sefer hazırlıklarında kullanmak üzere alacağı borç için çalmıştı. Asker toplayıp, sınır kalelerinin tahkimini gerçekleştiren Çariçe, Azak ve Taygan'da bulunan donanmasının sayısını arttırdı⁴⁶⁵.

Daha sonra, savaşı çıkaran güç Osmanlı Devleti imiş gibi, kamuoyuna bir beyannâme yayınladı. Beyannâmede şunlar yazılıydı: “Lehistan'da mezhep kavgalarının olduğu, bu kavgaları önlemek üzere bir miktar Rus askerinin bölgeye gönderildiği ve sükûnet sağlanınca askerlerin geri çağrılacağı ifade edilmişti. Ayrıca geri dönüş yolunda olan Rus askerlerinin, Osmanlı sınırlarına yakın Podolya'daki Leh ileri gelenlerinin taarruzlarına uğradığını, bunun aynı zamanda Leh kralına da bir

⁴⁶³ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 181, h. 714. (7-16 Nisan 1770)

⁴⁶⁴ O. Köse, 1774 Küçük Kaynarca Andlaşması, s. 15-16. Ahmed Resmi, bu sefer için 30-40 bin asker yeterli iken, çok asker ile iş görülür mülâhazasıyla, ordudaki asker sayısının yüzbinlerin üzerine çıkarıldığını ifade etmektedir. Kalabalık askerlerin yapılan çağrılar ile toplanmasının en fazla on gün içerisinde yapılacağını belirten Ahmed Resmi, esas mühim olanın, bu askerlerin ihtiyaçlarının karşılanması olduğunu söylemektedir. Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 55.

⁴⁶⁵ O. Köse, 1774 Küçük Kaynarca Andlaşması, s. 17.

başkaldırış olduğu ve bu Lehlilerin Rus halkını da ayaklandırmaya çalıştıkları belirtilmiştir. Rus askeri gücü asilerle ve onlara destek verenlerle mücadele edecek güçtedir” ifadesiyle son bulan beyannâmede, Rusya masum gösterilmeye çalışılmıştır⁴⁶⁶. Oysa Rusya’nın Lehistan üzerindeki nüfuzunu genişletmeye çalıştığı aşikârdı.

Yapılan tüm hazırlıklardan sonra, beş kola ayrılan Rus ordusu, Osmanlı topraklarına doğru hücumla hazır olduğunu göstermiştir. Osmanlı ve Rusya’nın artık savaşmaya hazır olduğu bu süreçte, Tuna havzasındaki güçler ve İngiltere aracılık yaparak sulhun yenilenmesini tavsiye ettiler. İngiltere, Rusya’nın verdiği zararı karşılayacağını teyit etmek koşuluyla, tarafların barışı devam ettirmelerini istediğini bildiren bir görüşme gerçekleştirdi⁴⁶⁷ fakat Osmanlı, savaş yolundaydı ve Lehistan’dan çekilmeye niyeti olmayan Rusya’dan dolayı geri dönme imkânı yoktu. Savaş ateşini mümkün olan her şekilde körükleyerek Osmanlı’yı sürekli tahrik eden Fransa, tarafsız durmayı tercih etti. Aynı tavrı Prusya da takındı fakat daha sonra, doğacak fırsatlardan istifade edilmesi gerektiğini de düşündü. Hollanda, Danimarka, İsveç, Napoli ve Venedik de tarafsız kalacaklarını vadettiler⁴⁶⁸.

1.4.3. Kırım, Hotin, Eflak ve Boğdan Muharebeleri

İstanbul’dan hareket eden orduya, sadrazam Yağlıkcızâde Mehmed Emin Paşa serdarlık yapmaktaydı. Tuna Nehri’nin geçişler için en müstahkem mevki olan İsakçı’ya varan ordu, tombaz ve şaykalardan inşa edilmiş seyyar köprü gemiler vasıtasıyla, 2 Haziran 1769’da karşıdaki Kartal mevkiine geçti⁴⁶⁹.

Osmanlı Devleti’nin öncü birlikleri olan *Kırım* kuvvetleri, Rusya’ya akın edip ilk fitili ateşlemeleriyle, savaş fiilen başlamış oldu. Hem Tuna boylarındaki serdengeçtilerin hem de Tatarların Kırım Hanı’nın maiyyetine girmesiyle Kırım ordusu, 100 bini aşan bir kuvvete sahip oldu. Bu kalabalık ordu ile Ruslar’ı üç koldan yağmalayıp, büyük bir başarı kazandı. Kırım Hanı’nın bu başarısı, Çariçe’nin onu zehirletmesine yol açtı⁴⁷⁰. Bu başarılı komutanın ölmesi Osmanlı Devleti için büyük bir kayıp idi. Zira kendisinden sonra hanlık tahtına oturan diğer hanedan mensupları, onun

⁴⁶⁶ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 17-18.

⁴⁶⁷ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 370-371.

⁴⁶⁸ J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 640; O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 18-20.

⁴⁶⁹ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü’l-İ’tibâr*, s. 64; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 375-376.

⁴⁷⁰ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 20-21.

gibi azimli, dirayetli, sebatkâr ve en önemlisi Rus oyunlarını ayyuba çıkarabilecek kabilden değildi.

Bu arada Yağlıkçızâde'nin komutasındaki ordu, Boğdan'ın merkezi Yaş'a beş saat mesafede bulunan Hantepesi'ne geldiğinde, Kazaklardan destekli Rus ordusunun *Hotin*'i kuşattıkları haberi geldi. Bunun üzerine ordu yönünü Bender'e çevirerek Yassıpete'ye vardı. Savaş hazırlıklarının acemi ellerde yürütülmesi, ordunun geçtiği güzergâhlarda acı yüzünü göstermeye başlamıştı. Nitekim yollarda, daha ziyade ağır yük taşıyan hayvanlara zahire tedarik edilememesi, çoğunun telefataına sebep olmuştur⁴⁷¹. Savaşa çıkılan yıl, ülkedeki kuraklıktan kaynaklı kıtlığa rağmen, gönderilen emirler doğrultusunda menzillerde depolanması icap eden iaşenin eksikliği ya da bulunmaması, ciddi bir plan eksikliğinin işareti idi. Hatta ordunun Bender'den geçişi esnasında halkın, *zahiremiz yoktur, neden geldiniz* şeklindeki serzenişi bunu destekler mahiyettedir⁴⁷². Bender'deki ordunun zahire sıkıntısı, Hantepesi'nden arabalarla giderilmeye çalışılsa da bu yeterli olmuyordu⁴⁷³.

Öte yandan henüz düşmanla karşılaşmayan sadrazamın komutasındaki orduda, firarilerden kaynaklı bozulmalar başlamıştı. Ahmed Resmi bu firarların, devletin hazinesine gereksiz yere zarar veren fazla sayıda asker tedarikinden kaynaklandığını belirttikten sonra, sefere çıkıldığının kırkinci günü, iaşe eksikliğinin yaşanacağını ve askerlerin kaçacağını önceden tahmin etmenin hiç de zor olmadığını ifade etmektedir⁴⁷⁴. Zaten disiplinin olmadığı askerler arasında, büyük bir moral bozukluğu da hâkimdi. Bu düzensizliğin faileri araştırılıp cezalandırılrsa da, asıl sorumlu olarak Sadrazam Paşa görülmekteydi. Çünkü ordusunun henüz Tuna'ya varmadan, Rusya'nın Lehistan'dan çekileceğini ve bu vesile ile savaşın yaşanmayacağını düşündüğünden hazırlıklara gereken önemi göstermemişti⁴⁷⁵. Böyle olsa dahi, savaşın ilanından ordunun harekete geçtiği tarihe kadarki yedi aylık zaman zarfında, durmadan dinlenmeden her bir ayrıntı üzerinde uzun uzun düşünmek ve tatbik etmek icap ederdi. Öngörülen yoksun paşalardan kaynaklı bu zaafiyetlerin bedelini devlet, çok ağır ödeyecektir.

Rusların Hotin'e yaptıkları saldırı, başarı ile geri püskürtülmüş ve bu olumlu gelişme bir nebze de olsa moralleri yükseltmişti. Üstelik geri giden Rus ordusunun, en

⁴⁷¹ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 375-376, 379.

⁴⁷² Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 56, 66.

⁴⁷³ *Böyle büyük ordu yanınca araba ile zahire götürmek seyre yemeklik taşıyla nevâle götürmek gibidir.* Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 65.

⁴⁷⁴ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 56.

⁴⁷⁵ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 22.

azından bu yıl Hotin'e yeniden gelmeyeceğini düşündürdü. Bu arada görevinden azledilen Yağlıkızâde Mehmed Emin Paşa'dan boşalan koltuğun yeni sahibi Moldovancı Ali Paşa idi. Çariçe, Rus hedeflerine ulaşmak için Hotin'in alınması gerektiği üzerinde ısrarla duruyordu⁴⁷⁶. Hotin, Dinyester ve Prut nehirlerinin birleştiği bir kavşakta bulunmaktaydı ve süvari harekâtını güçleştiriyordu. Karşı kıyıya geçiş ve tedarik sağlamanın da koordine edildiği bu müstahkem mevki, yoğun ormanlıklı bir arazide yer almaktaydı ve Çariçe bu kaleyi kendi topraklarına dahil etmek istiyordu⁴⁷⁷. Podolya'da bulunan Rus ordusunun üzerine yürüyen Osmanlı kuvvetlerinin bir kısmı, kurdukları köprü aracılığıyla Dinyester'i (Turla) geçtiler. Fakat güz yağmurlarının şiddetli bir şekilde bastırması ve Rusların patlayıcı kullanmalarından ötürü yapılan köprü yıkıldı. Karşıya geçen askerler, Rus askerlerinin arasında kaldı ve tamamı öldürüldü. Burada geri kalan ordu mensupları soğuk havanın ve açlığın tesiriyle geri çekildiler. Böylece düşman istilasına açık kalan Hotin, her türlü hazırlığı yapan Rus ordusu tarafından 1769'un Eylül ayında ele geçirdi⁴⁷⁸.

Hotin'den sonra, Rus ordusu *Eflak* ve *Boğdan*'a yöneldi. Babadağı, Rus istilalarına açık hale gelince İbrail, İsmail, Babadağı, Hacıoğlupazarı, Şumnu'dan toplanan birliklerle, Ruslar bastırılmaya çalışılsa da⁴⁷⁹, ordunun çeşitli kademelerinde görevli olanların sorumsuzlukları ve ordudaki çözülme önce Kalas'ın akabinde de Boğdan'ın işgaline sebep oldu. Rus ilerleyişi devam ederek Eflak'a varınca Tuna sahilleri tehlike altına girdi. Çariçe'nin ordusu, özellikle İbrail ve Yergöğü'nde askeri yığınak yaptılar⁴⁸⁰.

Yergöğü ve İbrail'deki bu yığınaklar, Hırsova, Resova, Daye Karyesi, Çerne, Veli Karyesi gibi Tuna'daki kaza ve iskelelerden gelen yardımlarla karadan⁴⁸¹ ve özellikle de nehirden ince donamaya mensup Böğürdelen, Fethülislam, Hisarcık, Güvercinlik, Ada-yı Kebir, Koblic, Belgrad, İsakçı ve Rusçuk ocaklık şaykalarının büyük desteği ile boşaltıldı⁴⁸². Tuna iskele şehirlerinden ve Tuna havzasındaki bazı kaza

⁴⁷⁶ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 66-67.

⁴⁷⁷ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 158.

⁴⁷⁸ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 379-383.

⁴⁷⁹ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 18, h. 67-68. (12-21 Eylül 1769)

⁴⁸⁰ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 24-30.

⁴⁸¹ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 141-142, h. 568. (17-25 Şubat 1770)

⁴⁸² Mevcut şaykaların idaresi, Tuna ocaklık şaykaları başbuğu Ali'ye verilmişti. BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 142, h. 569-577. (17-25 Şubat 1770)

ve karyelerden eli silah tutan erkeklerin de katıldığı bir muharebe ile Kalas da, Ruslar'dan geri alındı⁴⁸³.

Bu arada, sefer esnasında yeniden bir sadaret değişikliği yaşandı. Hotin'in elden çıkması üzerine, merkezden bir hatt ile Babadağı'a gelen Çerkez Mehmed Bey, mühr-i hümayunu Ali Paşa'dan alarak, 16 Aralık 1769 tarihinde sadece dört ay sadrazamlık yapacak olan İvazzâde Halil Paşa'ya teslim etti⁴⁸⁴. Ancak Halil Paşa da selefleri gibi serdarlık yapmaya muktedir değildi. Kış ayını Babadağı'ndaki karargâhta adeta Rusların harekete geçmesi ve Kırım Tatarları'nın cevap vermesi için beklemiş gibiydi⁴⁸⁵. Alınan yenilgilerin müsebbibi olarak görülen sadrazamların azilleri, istikrarsızlığın en bariz göstergelerinden biridir.

1.4.4. Kartal Bozgunu

Kışın yaklaşmasıyla, Osmanlı ordusu karargâhını Babadağı'nda kurmuştu. Boğdan'a giren Ruslar da kışı orada geçirmişti. Osmanlı'nın Boğdan'ı almak için yeniden harekete geçeceğini anlayan Rus kumandası Romanzov, bütün Rus birliklerini kendi kumandasında birleştirerek, Hantepesi'nde tahkimat yaptı⁴⁸⁶.

Bu muharebe için çıkarılan fermanlarla Leskofça, Klaverine, İlbasan, Vulçitrın, Akçahisar, Kumanova, İpek, İvraniye, Pirlepe, Zağra-i Atık, Çırpan, Sofya, Ohri, Pasliç, Üsküp, Kırçova, Filibe, Kesriye, Horişka ve İskenderiye'de bulunan güçlerin vakit kaybetmeden yola çıkarılmaları ve ilkbaharda Boğdan seraskeri Vezir Abdi Paşa'nın emrinde hazır olmaları istendi⁴⁸⁷. Ayrıca Vidin, Tırhala, Yenice-i Karasu, Yenice-i Vardar, Selanik, Yenişehir-i Fener, Ağnos, Gümülcine, Karaferye⁴⁸⁸, Erzurum, Kütahya⁴⁸⁹, Özi, Selanik, Kavala⁴⁹⁰, Karaman, Maraş, Adana, Diyarbakır, Halep, Özi, Trabzon, Rakka, Birecik⁴⁹¹ ile Anadolu ve Rumeli'deki daha birçok merkezden birliklerin toplattırılmasına dair emirler verildi. Sadrazam Babadağı'ndaki ordugâhta,

⁴⁸³ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 27-28, 30.

⁴⁸⁴ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 69.

⁴⁸⁵ J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 658.

⁴⁸⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 385.

⁴⁸⁷ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 166, h. 659 (23 Haziran 1770); s. 167-168, h. 660-662 (18-27 Mart 1770)

⁴⁸⁸ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 103, h. 391. (28 Şubat 1770)

⁴⁸⁹ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 104, h. 394-395. (13 Mayıs 1770))

⁴⁹⁰ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 112-113, h. 436-439. (10-19 Aralık 1769)

⁴⁹¹ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 139, h. 554-558. (12 Mayıs 1770)

adı geçen yerlerle birlikte Rumeli'deki sağ, sol ve orta koldaki kaza ve nahiyelerden gelecek askerler eşliğinde harekete geçmeyi bekliyordu⁴⁹².

Ordunun ihtiyaç duyduğu zahire ve iâşe temin edilmeye çalışılmıştır. Sefer güzergâhında bulunan yerlerdeki ahali tarafından giderilen bu ihtiyaca karşılık, vergi muafiyeti sağlanmıştır. Tuna havzasındaki Babadağı, Tolcu, Hırsova, Daye, İsakçı, Köstence kaza ve karyelerinden zahire tedariki talep edilmiştir⁴⁹³. Bu zahirelerin, toplattırılıp, taşınması ve ambarlarda muhafaza edilmesine dair çeşitli emirler de verilmiştir⁴⁹⁴.

Bu arada kışı Boğdan'da geçiren Rus ordusu bir yandan serhatlerdeki Osmanlı kale ve şehirlerini tahrip ederken bir yandan da 1770 baharında çıkılacak sefer için gereken hazırlıklarını tamamlamıştı. Her iki tarafın askeri güçleri eşit sayılırdı. Boğdan'ın Ruslar'dan temizlenmesi için harekete geçen Kırım kuvvetleri, taşkın sularından dolayı Prut'u aşamadı. Kırım askerinin Prut'u aşmak için harekete geçeceğini casusları aracılığıyla haber alan Ruslar, karşı taraftaki top atışlarıyla köprü kurulmasına mani oldular. Bunun üzerine düşman ordusunun üzerine Hantepesi'nden gitme kararı alındı. Bu esnada Babadağı'nda bulunan kuvvetler, üç koldan saldırıya geçerek, Boğdan ve Eflak'ı kurtarmayı hedeflemekteydiler. Boğdan seraskeri Abdi Paşa, aldığı emirle Kırım kuvvetlerine yardım için harekete geçti. Fakat Rus kumandanı bu haberi alır almaz, iki gücün birleşmesine fırsat vermeden, saldırıya geçti ve Osmanlı kuvvetleri geri çekilmek zorunda kaldı⁴⁹⁵. Tuna Nehri'nin aşırı derecede taşması ve eldeki imkânsızlıklardan dolayı köprü kurulamadı. Üstü açık gemiler vasıtasıyla, yaklaşık bir ay boyunca ordu ve bütün levazımatı Kartal Ovası'na geçirildi⁴⁹⁶.

Osmanlı ordusunun kısa sürede toparlanmasının ardından, Ruslara saldırı kararı alındı. Bu karar hemen tatbik edilmeden, Kartal'da metrisler kazılıp, götürülen balyemez topların yerleştirilmesiyle meşgul olundu. Kırım kuvvetleri ve diğer kuvvetler, arkasını Tuna boylarına vererek ve Rus ordusunu arada bırakacak şekilde mevzilenmişlerdi. *Bir iki gün halimize nizam verelim, askerinin de henüz arda gelmektedir, gelsin görelim* diye alınan isabetsiz kararlar hemen saldırıya geçilmemesi,

⁴⁹² BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 166-167, h. 659-662. (18-27 Mart 1770)

⁴⁹³ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 279-80, h. 1128. (10-18 Aralık 1770).

⁴⁹⁴ BA, A.DVNS.MHM. d. 168, s. 296, h. 1228 (28 Ocak-6 Şubat 1771); s. 307, h. 1276 (28 Ocak-6 Şubat 1771); s. 336, h. 1391 (28 Mart- 6 Nisan 1771); s. 341, h. 1416 (16-25 Nisan 1771); s. 348, h. 1449 (26 Nisan-5 Mayıs 1771).

⁴⁹⁵ O. Köse, 1774 *Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 32; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 386.

⁴⁹⁶ Mustafa Nuri Paşa, *Netayic ül-Vukuat*, c. III-IV, s. 61.

Rus ordusuna zaman kazandırmıştı. Çünkü Rusya, Prut'ta yaşadığı vaziyeti tekrerr edemezdi⁴⁹⁷. Osmanlı ordusunda bu kez, savaşın kesin bir şekilde kazanılacağına dair büyük bir inanç da hâkimdi. Çünkü gelen haberlere göre, düşman askeri arasında veba salgını baş göstermişti⁴⁹⁸. Ancak sayıca az olmasına rağmen düzenli ve disiplinli olarak dört köşeli mevzilenen Rus ordusu, kazandığı zamanı iyi değerlendirdi⁴⁹⁹. Sabaha doğru, Osmanlı metrislerine dökülen Ruslar, iki ateş arasından sıyrılmayı başardılar. Osmanlı'da top ateşi yapanlar, düşmanın taarruzu karşısında bulundukları yerleri dahi terkettiler. Tuna üzerine köprü kuramadığı için ordunun karşıya geçmesi de mümkün olmadı. 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşının kaderini belirleyici etkiye sahip bu Kartal bozgunu, Osmanlı'da çok sayıda can, silah, teçhizat ve mühimmat kaybına sebep oldu. Bundan sonraki muharebeler düşünülerek, Tuna üzerinden karşıya geçirilmiş zahire yüklü arabalar, toplar ve diğer levazımatın tamamı, sanki Ruslara hediye edilmiş oldu⁵⁰⁰.

1.4.5. Tuna Nehri Doğusundaki Muharebeler

Kartal'dan sonra ellerinde bir şey kalmayan Sadrazam İvazzâde Halil Paşa, Kartal'dan ayrılıp, İsakçı'ya geçti. Bu arada Kırım Hanı Kaplan Giray ve Boğdan seraskeri Abdi Paşa da Özi'ye kaçtılar. Osmanlı'nın kalan askerleri arasında da her geçen gün firar vakaları çoğalıyordu. Bunu önlemek için firarilerin cezalandırılacağı ve maaşlarına el konulacağı orduda duyurulmaya başlandı⁵⁰¹.

Rusya'nın yeni hedefi, Aşağı Tuna sahilindeki İsmail idi. Abdi Paşa, İsmail serdarı olurken, Kırım Hanı da bölgenin savunulmasından sorumlu olacaktı. Kaybedilen askerlerden dolayı, İsmail'deki sivil halk da kalenin savunulmasında görev almıştı. Ancak, *İsmail Kalesi*'nde bulunan birtakım asilerin, bölgeden ayrılmak istemelerine izin verilmediği için taşkınlık çıkmıştır. Bu fırsatı değerlendiren Ruslar, Romanzov'un

⁴⁹⁷ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 73; O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 33; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 387.

⁴⁹⁸ Halep valisi ve Bükreş canibi seraskeri Vezir Mehmed Paşa'ya gönderilen hükümde, *illet-i vebâden ve killet-i zâd u zevâddan kefare-i mesfûrenin kemâl-i za'fı olduğu* ifade edilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 224, h. 898. (5-14 Temmuz 1770)

⁴⁹⁹ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 33-34.

⁵⁰⁰ Kartal sahrasından Tuna kenarına çekilen ordunun içinde bulunduğu müşkül durumu Ahmed Resmî şöyle betimlemektedir: *Çam yok, kayık yok ve cümle mühimmat ve mekûlat düşmen yanında kalmağla yiyecek yok, olsa da kimsenin boğazından geçmez. Herkes balıkcın gibi sabaha dek Tuna içine bakdı, oturdu. Karşımızda ince donanma duruyor, amma el erişmez, sadâ yetişmez.* Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 73-74.

⁵⁰¹ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 36.

emriyle kaleyi muhasara altına aldı⁵⁰². İsmail'i savunması gereken şaykalar birliğinin ihmalkârlığı da bölgenin elden çıkmasına sebep olmuştur. 40 şayka gemisinin *karın karına verip* top atışlarıyla düşmanı püskürtmeleri beklenirken, Rusların top atışları karşısında donanma mensupları da firar etmiştir. Bazı gemiler yaralanıp batarken, bazıları da düşman donanmasına dahil edilmiştir⁵⁰³. İsmail'den sonra *Tolcu Kalesi*'ni kuşatan Rus ordusu, *Kili*'yi koruyamayan Osmanlı'dan burayı da herhangi bir mukavemet ile karşılaşmadan aldı. Akabinde *Bender*'e yönelerek, kaleyi dört bir yandan muhasara altına aldılar. Veba salgını, *Bender*'deki Osmanlı askerleri arasında sirayet edince, kalenin düşmesi daha kolay oldu. *Bender* düşünce, *Akkerman* da Ruslara teslim edildi. Tuna'nın sol sahilini tamamen ele geçirmek için alınması gereken tek yer *İbrail* idi. Osmanlı ordusunda firar hareketleri devam ettiğinden, takviye kuvvetlere ihtiyaç duyulmuştu. Rusçuk, Zıştovi, Niğbolu, Tırnovi ve Hezargrad'dan eli silah tutan herkes silahlı altına alındı. Başlangıçta Ruslar geri püskürtüldüyse de, *İbrail*'i koruyan askerlerin Rus ilerleyişi karşısında asi davranışlar sergilemeleri, askerlerin komutanların emirlerini dinlememeleri ve *İbrail*'in dirayetli muhafızı Canikli Süleyman Paşa'nın vebadan ölmesi neticesinde, *İbrail* de elden çıkarılmış oldu. Osmanlı ordusu büyük bir tehlike altında *Babadağı*'na geri çekildi⁵⁰⁴.

Sadrazam ve serdar-ı ekrem Halil Paşa, Kartal muharebesi süresince hesapsız yaptığı planlardan dolayı ordunun iase ve ağırlıkları kaybetmesine sebep olduğu, aynı muharebede askerlerin sayı fazlalığına güvenip, orduda gerekli nizamı sağlamadığı, daha sonra Tuna'nın aşağı kesimlerinde üst üste alınan yenilgilerin de etkisiyle görevinden alındı. 20 Aralık 1770 tarihinde, Bosna valisi Silahdar Mehmed Paşa yeni görevine atandı⁵⁰⁵.

Rusların yeni hedefi Osmanlı karargâhı oldu. Yalnız buraya gelmeden Yergöğü ve Rusçuk'u istila eden güçler, Tuna'nın doğusundaki faaliyetlerini güçlendirince, karargâhın Pazarcık'a taşınmasına sebep oldular⁵⁰⁶. Ruslarla gerektiği şekilde mücadele etmediği ve ordugâhı terkettiği gerekçesiyle Silahdar Mehmed Paşa Aralık 1771'de görevinden alınmış, yerine ikinci kez Muhsinzâde getirilmiştir. Yeni sadrazam, Pazarcık'ı güvenli görmeyerek, ordugâhı Şumnu'ya taşımıştır⁵⁰⁷.

⁵⁰² O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 34-35.

⁵⁰³ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 58, 80.

⁵⁰⁴ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 34-39.

⁵⁰⁵ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 368, h. 1530. (20 Aralık 1770)

⁵⁰⁶ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 57-63.

⁵⁰⁷ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 81-82.

1.4.6. Barış Girişimleri

Rusya, savaşta üstün konumdaydı. Aşağı Tuna'nın stratejik noktalarının bir kısmına hâkim olmuştu. Onun amacı Tuna'nın kuzeyindeki toprakların tamamını özellikle de Kırım'ı almaktı. Çünkü Kırım, Karadeniz yolunda ciddi bir engel oluşturuyordu. Uzayan savaşın geniş sahalara yayılmasından endişe duyan İngiltere, Avusturya ve Prusya, kış mevsiminin gelip savaşa ara verilmesini fırsat bilerek barış çağrısında bulundular. Tuna yalılarında ve Akdeniz'de savaşa son verilip, bir nizam oluşturulması için haccgân-ı divandan Abdülkerim Efendi Yergöğü'ne, teşrifatçı Mustafa Bey Akdeniz'e gönderildiler. Nişancı Osman Efendi ve ulemadan Ayasofya şeyhi olan Yasincizâde Efendi murahhas tayin edildikleri Fokşan, Abdürrezzak Efendi'nin Bükreş verimsiz barış görüşmeleri aylarca devam etti. Fakat kabul edilemez kadar ağır şartlar öne süren Rusya ile tam bir barışın yapılmasının henüz zamanı gelmemişti⁵⁰⁸. Fakat bu süreçte Avusturya ve Osmanlı Devleti arasında, 6 Temmuz 1771'de gizlice beş maddelik bir antlaşma imzalandı. Antlaşmanın Osmanlı için belki de en mühim noktası, Avusturya'nın savaştan sonra Rusya'nın işgal ettiği yerleri tahliye edeceği ve Lehistan'ın bağımsızlığı için faaliyette bulunacağı maddesi idi. Gizli yapılan bu antlaşma, kısa sürede İngiltere'nin İstanbul elçisi tarafından ele geçirildi ve bütün devletlere duyuruldu⁵⁰⁹. Bunun üzerine Avusturya, Rusya ile ittifak içine girerek Osmanlı'yı yalnız bıraktı. Yalnız kalan Osmanlı'yı taksim etme çalışmaları Prusya, Rusya, Avusturya tarafından gizli kapılar arkasında yapılmaya başlandı. Osmanlı devlet adamları arasında endişeye sebep olan bu gelişmeye, Kırım'ın kontrolden çıkması eklenince ve Rusya'nın ekonomi ve insan kaynakları tükenme noktasına gelince büyük barışa bir adım daha yaklaşılmış oldu⁵¹⁰.

Kırım'ın Rus işgaline uğramasından sonra Prusya ve Avusturya elçileri aracılığıyla Petersburg'da barış görüşmeleri yapıldı.

1.4.7. Kırım'daki Gelişmeler

Kırım, Osmanlı'nın elinde olduğu sürece, Osmanlı'ya daima destek verecektir. Bizim zararımıza olan bu durumdan dolayı, sürekli Osmanlı Devleti'yle bizi savaşmak

⁵⁰⁸ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 82-89.

⁵⁰⁹ Cemal Tükin, "Küçük Kaynarca", *İslam Ansiklopedisi*, c. 6, MEB Yayınları, İstanbul, 1977, s. 1065-1067.

⁵¹⁰ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 52-57.

zorunda bırakacaktır diyen Rusya⁵¹¹, Balkanlarda uyguladığı siyasi entrikayı burada da uygulamıştı. Eski cengâverliklerini kaybeden ve artık daha zayıf olan Tatarlar⁵¹², Rus telkinleriyle saf değiştirmeye başlamıştı. Rus propagandacıları, Kırım'daki Bucak, Yedisan ve diğer kabileler arasında ayrılık oluşturdu. Lehistan'da yaptığı gibi iktidarı ele geçirmek isteyen Rusya, Osmanlı'nın merkezinden yapılan azl ve tayinleri de bahane ederek, Kırım hanedan mensuplarının arasını bozmak için fitne tohumları ekmiş ve başarılı da olmuştu⁵¹³. Çariçe, ordusunun Kırım'a çeşitli zamanlarda yaptığı askeri harekâtın tam bir başarı ile neticelenmemesi üzerine, Kırım'ın içten kazanılması gerektiğine kanaat getirdi. Kırım'a bağımsızlık vaad eden Rusya, son bir taarruzla bütün Kırım'da hâkimiyetini konuşturdu. Bu süreçten sonra Kırım Hanı Şahin Giray'la bir antlaşma yapıldı. Antlaşmaya göre, Rusya, Kırım'ın dini ve hukuki statüsüne müdahale etmeyecekti. Rusya, Osmanlı'nın saldırılarına karşı müstahkem mevkilere askeri birlikler yerleştirdi. Kısa sürede Kırım'da söylenilenlerin aksine faaliyet gerçekleştiren Ruslara karşı Kırım, Osmanlı'dan yardım talebinde bulundu. İki devlet arasında yaşanan savaş hali Küçük Kaynarca'ya kadar devam etti⁵¹⁴.

1.4.8. Silistre, Karasu, Pazarcık Muhasaraları ve Kozluca Mağlubiyeti

Taraflar arasında yapılan sulh görüşmelerinden bir sonuç alınamayınca, savaş yeniden başladı. Eflak ve Boğdan'da yaklaşık 30 bin Rus askeri mevcuttu. Osmanlı devlet yönetimi Anadolu ve Rumeli'den bir kez daha asker topladı. Rusların 14 bin asker ile Rusçuk'a yaptıkları saldırı, başarıyla bertaraf edildi. Ancak tehlike devam ediyordu. Çünkü Ruslar, Silistre ve Hırsova arasındaki Balya Boğazı'ndan Tuna'yı aşmıştı. Bütün ağırlıklarını Eflak, Boğdan ve Tuna sahilindeki Balya'ya yığan düşmanın amacı, Silistre'yi işgal etmektir. Şumnu'da bulunan Osmanlı askerleri, Silistre'ye sevk edildi. Silistre'de etkin olan kuvvetler, Osmanlı askerleri tarafından bölgeden çıkarıldı ve Balya'daki ağırlıklara el konuldu. Silistre'nin karşısında bulunan Tutrakan'ı istila

⁵¹¹ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 86.

⁵¹² Ahmed Resmi Efendi, Tatarlar'ı şöyle betimlemektedir: *Mürûr-ı zamânla Tatar, talkan ve boza yerine berc ü afyon ile çay ve kahve içmeğe alışıp tenbel ve tiryâki olarak Tatara külli za'af ... Ahmed Resmî Efendi, Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 48-49.

⁵¹³ Siz Cengiz sülalesinden müstakil bir hanlık iken bir müddetten beri Osmanlı Devleti'nin hükmü altındasınız. Hakkınızda türlü türlü hakaret icra ve adeta kendi valileri gibi hanları azl ve tayin ediyorlar. Eğer bizimle beraber hareket ederseniz eski istiklalinizi almağı taahhüd ederiz. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 406.

⁵¹⁴ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 406-410; O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 63-70.

eden Ruslar, Kaynarca'da galip geldi. Bu esnada Akdeniz'den Rus donanmasının hezimet haberleri gelince, ordunun morali kısmen düzeldi⁵¹⁵.

Kaynarca mağlubiyetinin ardından Hırsova da elden çıktı. Hırsova aracılığı ile Tuna'yı geçen Rus ordusu, Babadağı'ndan *Karasu*'ya geçti. Karasu'da karşılaşan güçlerden, Osmanlı askerinin nizamının olmayışı ve savaş boyunca meydana gelen firar hareketlerinin devamı⁵¹⁶, yine Rusya'nın galip gelmesine yaradı. Bazı ileri gelenlerin Ruslara esir düşmesiyle kalan kuvvetler, *Pazarcık*'a çekildi. Ruslar, gelmeden Pazarlık boşaltıldı ve bütün halkı Varna'nın yanında Balkan eteklerindeki kasaba ve köylere gönderildi. Osmanlı ordusu takviye edildi. Kısa süre sonra Ruslar, Pazarlık'ı da istila ettiler. Kaçmaya çalışan siviller vahşice katledildi. Şumnu'da toplanan savaş meclisi, dağılan Osmanlı askerinin toplattırılıp, Pazarlık'ın istiladan kurtarılmasına yönelik kararlar almıştı. Nitekim bu karar tatbik edildi ve Pazarlık'taki savaş ağırlıkları, Osmanlı'ya terk edilmek suretiyle, bölge muhasaradan kurtuldu. Akabinde muhasara altına alınan Vidin, yine Silistre ve Rusçuk'ta da Osmanlı ordusu başarı sağladı⁵¹⁷ ve Rus ordusu, kış şartlarıyla çarpışmalara ara verdi 3 Aralık 1773 tarihinde tabyalarına geri döndü⁵¹⁸.

25 Mayıs 1774'te Muhsinzâde başkanlığında yapılan toplantıda, barışı sağlayacak son bir hücumun yapılması kararı çıktı. Buna göre Silistre'de Tuna üzerine bir köprü kurulacaktı. Hazır vaziyette bekleyen ordu Hacıoğlu Pazarı'ndan, Hırsova'ya geçerek kaleyi feth ettikten sonra, Silistre köprüsünden Eflak ve Boğdan'a girilecekti. Osmanlı, barışın yaklaştığı bu günlerde, kazanılan ani bir başarı ile sulh şartlarını lehine çevirmeyi planlıyordu. Ortamın yeniden kızışması üzerine, Rus ordusu Rusçuk, Silistre ve Hacıoğlu Pazarı olmak üzere üç koldan Tuna'nın doğu tarafından göründü. Düşman, 13 Haziranda Pazarlık'a girerek, askeri *Kozluca*'ya kaçmak zorunda bıraktı. Kozluca'daki birlikler ağır bir şekilde dağıtıldıktan sonra, 30 Haziranda Şumnu'ya

⁵¹⁵ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 92-94; O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 91-97.

⁵¹⁶ Ahmed Resmi Efendi, düşmana karşı savaşmak yerine firar ederek bir yerlere sığınanlar için *koyun ağıla girer gibi girdiler* ifadesiyle eleştirmektedir. Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 58.

⁵¹⁷ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 97-100.

⁵¹⁸ Romanzov'un 1773 yılının sonunda yaptığı durum değerlendirmesi şu şekildedir: *Burada üç haftadır kesintisiz olarak karla karışık ve şiddetli fırtınalarla yağın yağmurlar yüzünden, hava, yılın bu zamanında burası için alışılmadık ölçüde soğuk ve ayaz. Aşırı kaban ırmakların taşan suları yüzünden birçok köyü sel bastı. Hatta bazıları sakinleriyle ve köprülerle birlikte sele kapıldılar. Tuna'da ve öteki ırmaklarda bulunan gemilerimiz, fırtınadan hasar gördüler ve erzak yüklü bazıları da battı. Günler boyunca, ırmaklar yoluyla kurulan iletişim kesintiye uğradı. Bana gelen veya benim gönderdiğim kuryeler, karşıya geçmek için bir haftadır bekliyorlar.* V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 167.

girildi. Osmanlı, aldığı destek ile Şumnu'daki süvari sayısını 12 bine çıkartmıştı. Şumnu dışında bekleyen bir gurup Osmanlı askeri, Rusların önden gönderdiği yaklaşık 500 kadar bir birliğin top atışları ile dağıldılar. Şumnu'da önüne gelen herşeyi yağmalayan Rus ordusu zahire ambarlarını da dağıttı⁵¹⁹. Rus kumandanının gönderdiği barış mektubu, bu bozgunun bir neticesi olarak tercümanların dahi kaçmalarından ötürü çevrilememiş ve ve kumandana herhangi bir cevap verilememişti. Şumnu'daki metrislerde savunma durumunda bekleyen Osmanlı askerleri, ara ara çıkışlar yaparken halktan destek de alıyorlardı. Rus saldırıları karşısında başarılı müdafaalar yapmalarına rağmen savaşın bu şekilde devam edemeyeceği herkesin malumu idi. Bundan dolayı Rus cephesinden gelen mektubu, ordugâhta bulunan Rus generalinin adamına tercüme ettiren sadrazam, barış teklifini kabul ettiğini bildirdi⁵²⁰.

Şu ana kadar görülen olaylardan, Osmanlı askerinin düzen ve disiplinden uzak olduğu ve savaşçı ruhunu kaybettiği anlaşılmaktadır. Bir savaş yönetiminin olmadığı ve erzak temini sisteminin çöküş yaşamasından da kaynaklı mağlubiyetlerin en önemli sebepleri ise savaşta tecrübeli devlet adamlarının ve tecrübeli komutanların eksikliği idi.

1.4.9. Akdeniz'de Devam Eden Muharebeler

Rusya, Osmanlı'nın Avrupa topraklarında kazandığı başarılarından sonra yönünü Akdeniz'e doğrulttu. Rusya'nın daha önce el altından yürüttüğü faaliyetler, yavaş yavaş meyvelerini vermeye başlamıştı. Özellikle Rum papazları kullanılarak, Mora halkı nezdinde büyük bir Rus hayranlığı uyandırılmış ve Türkler'e karşı her an isyan edebilecek konuma getirilmişlerdi. Öyle ki bu Rus hayranlığı bütün Balkanlara yayılarak, geniş kitlelere ulaştı⁵²¹.

Mora'yı ayaklandırmak için harekete geçen Rusya, *bir Rus filosunun görünmesi üzerine, yüz bin Rum'un tek bir adam gibi kıyam ederek zincirleri kıracağına* emindi. İnşa ettiği donanmasının yanında, İngiltere ve Venedik donanmalarından da istifade eden Rusya, Cebelitarık'tan Akdeniz'e yelken açtı⁵²². Akdeniz'de iki gücün donanmaları arasında günler süren muharebelerden sonra, Osmanlı donanması intizamsız bir şekilde Sakız'ın karşısındaki Çeşme'de demirlendi. Bunu fırsat bilen Ruslar, havanın pusulu olmasından da istifade ederek, ateş gemileriyle Osmanlı

⁵¹⁹ Ahmed Resmî Efendi, *Hulâsatü'l-İ'tibâr*, s. 92-98; O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 104-106.

⁵²⁰ C. Tükin, "Küçük Kaynarca", s. 1068.

⁵²¹ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 39-40.

⁵²² O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 41.

donanmasını yaktılar. Böylece Osmanlı deniz gücüne şiddetli bir darbe indirmiş oldular. Rusya'nın Akdeniz'deki bu başarılı faaliyeti, önceki savaş döneminde Osmanlı'ya karşı birlikte hareket ettiği Avusturya'nın dikkatinden kaçmadı. Bunu çıkarlarına aykırı gören Avusturya, İstanbul'daki iki aylık görüşmelerinin ardından 5 Temmuz 1771'de Osmanlı Devleti ile gizli bir antlaşma yapmıştı⁵²³. Çeşmeden sonra Çanakkale Boğazı'nın abluka altına alınmasıyla, İstanbul'un yolları kapatıldı. Rus donanması kışlamak için Limni Adası'nı muhasara etti. Ada, Osmanlı güçlerinin başarılı mücadelesiyle Rus işgalinden kurtuldu⁵²⁴.

1.4.10. Küçük Kaynarca Antlaşması (21 Temmuz 1774)

Yapılan uzun süreli muharebelerin ardından her iki taraf da yorgun düşmüştü. Bu arada, Sultan III. Mustafa vefat etmiş, Osmanlı tahtının yeni sahibi Sultan I. Abdülhamid 21 Ocak 1774 tarihinde, başa geçmişti. Rusya, Osmanlı karargâhına gönderdiği bir elçi aracılığıyla, taziye dileklerini ve cülus tebriğini iletmış bu arada sulh teklifini de yapmıştı. Rusya, savaşın galibi konumunda olmasına rağmen, yaşadığı ekonomik sıkıntı, salgın hastalıklar ve ülkede Kazaklar'ın öncülüğünde çıkan Pugaçev İsyanı'nın (1773-1775) sebep olduğu iç tehlikeyi bertaraf etmek amacıyla barış yapmak istiyordu. Sadrazam Muhsinzâde, başından itibaren barış yanlısıydı ancak buna yalnız karar vermenin isabetli bir karar olmadığını düşündüğünden, hemen cevap vermedi⁵²⁵. Ancak daha sonra Rus saldırıları yinelenince Osmanlı Devleti, Ruslara karşı direnecek boyutta bir ordu seferber edemedi. Osmanlı ordugâhı Şumnu muhasara altına alınınca bir yandan da sağlık sorunları yaşayan Sadrazam, barış teklifini kabul ederek 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nı bitirdi.

Altı yıllık bu savaş dönemi, devleti her açıdan sarsmıştı. Savaş halinin verdiği zorluklardan kaynaklı iç isyanlar, mali bunalım, halkın yoksulluğu, askeri firarlar, kaybedilen topraklardan dolayı hem devlet erkânının hem de halkın huzursuzluğu Osmanlı'yı yıpratmıştı. Osmanlı Devleti'nin içinde bulunduğu bu müşkül durum, ona Rusların barış şartlarını kabul etmekten başka çare bırakmamıştı. Kabul etmek gerekir ki devletin vaziyeti ve çoğu yaşlı, beceriksiz ve sık sık değiştirilen Osmanlı devlet adamlarının da büyük katkısıyla, Rusya üstün duruma geçmiştir. Rusya'da, diğer

⁵²³ C. Tukin, "Küçük Kaynarca", s. 1065.

⁵²⁴ Geniş bilgi için bkz. : Ali Rıza İşipek-Oğuz Aydemir, *1770 Çeşme Deniz Savaşı 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşları*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2010, s. 208-265.

⁵²⁵ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Antlaşması*, s. 101-102.

Avrupa devletlerinin orduları kadar talimli ve düzenli birlikler mevcut değildi. Öyle ki Rusya'nın vaziyetinin Osmanlı'dan çok iyi olmadığını, Prusya Kralı II. Friedrich'in savaşı tanımlayan *körlerle tek gözlülerin savaşı* ifadesi özetlemektedir⁵²⁶.

Ruslar, barış görüşmelerinin Silistre'nin 24 km. güneydoğusunda, Dobruca sınırında bir köy olan Küçük Kaynarca'da yapılmasına karar verdiler⁵²⁷. Osmanlı Devleti'ni temsilen iki murahhas, Küçük Kaynarca'ya gitti. Birinci murahhas, daha önce Avusturya ve Berlin'e elçi olarak giden, sadrazam kethüdası Ahmed Resmi Efendi idi. Tecrübeli bürokrat, *nişancı* rütbesi ile görüşmelere katıldı. İkinci murahhas reisülküttab İbrahim Münib Efendi büyükelçilik payesiyle, Mehmed Emin Nahifî mükâleme kâtibi, emin ve sadık Mikailzâde Yorgaki de mükâleme tercümanı olarak görüşmelerde bulundular. Rusya adına da General Repnin görüşmeleri yürütüyordu⁵²⁸.

Küçük Kaynarca'da yapılan görüşmeler, savaşın hemen hemen her cephesinde başarı elde eden Rusya'nın lehine gelişmek zorunda idi. Osmanlı Devleti murahhasları her ne kadar devletin menfaatleri doğrultusunda hareket etmek istemişlerse de Romanzov, ileri sürdüğü şartların kabul edileceğine emindi. Günlerce süren görüşmelerin ardından, Ahmed Resmi Efendi'nin, 21 Temmuz 1774 yılında imzaladığı antlaşmanın maddeleri şunlardan oluşmaktadır⁵²⁹:

- Kırım, Bucak, Yedisian (Nogay), Yediçikül, Canboyluk kabileleri herhangi bir devletin egemenliği altında olmayacaktı. Cengiz Han'ın soyundan gelen Kırım Tatarları, hanlarını serbestçe seçebilme hakkına sahip olacaklardı. Ancak Kırım, bağımsızlığına bir hanel gelmemek koşuluyla, dini açıdan Osmanlı hilafet müessesesine bağlı kalacaktı.
- Ruslar, Kefe, Kerç ve Yenikale haricinde, Kırım'da aldığı tüm yerleri ve Kuban'ı Tatarlar'a geri verecek ve Kırım'ı terk edecekti. Osmanlı Devleti, Kırım üzerindeki haklarından vazgeçecekti. Bağımsızlıkları hiçbir zaman bozulmayacak bu ülkenin iç işlerine her iki ülke müdahale etmeyeceği gibi, herhangi bir memur ve asker de bulundurmayacaklardı.

⁵²⁶ Kemal Beydilli, "Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa", *Osmanlı Devleti Tarihi*, c. 1, (Editör: Ekmeleddin İhsanoğlu), İrcica, İstanbul, 1999, s. 65.

⁵²⁷ Ruslar, 21 Temmuz 1773'te Numan Paşa'nın birliklerine yenilip, askerlerinden büyük bir kısmıyla birlikte kaybettikleri general Weissmann'ın hatırasını yaşatmak için Küçük Kaynarca Köyü'nü tercih etmişlerdir. C. Tükin, "Küçük Kaynarca", s. 1064.

⁵²⁸ O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 108-109.

⁵²⁹ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 422-425; O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 112-119; J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5, s. 671-673; C. Tükin, "Küçük Kaynarca", s. 1069-1071.

- Kuzey Kafkasya’da bulunan Büyük ve Küçük Kabartay, Ruslara bırakılacaktı⁵³⁰.
- Özi Kalesi, Akkirman, Kili, İsmail, Bender, Eflak, Boğdan Osmanlı Devleti’ne geri verilecekti.
- Osmanlı Devleti, savaşta Rusya’nın yanında yer alan memleketeynde genel af ilan edecek ve buralardaki halkın her türlü suçunu bağışlayacaktı. Osmanlı, eski vergilerin tahsilinden vazgeçecek ve savaşı geçiren bu bölgelerden iki yıl boyunca haraç almayacaktı. İki yıl dolduktan sonra halkın durumuna göre cizye miktarları belirlenecek ve bunun haricinde başka bir vergi talep edilmeyecekti. Bölgeden ayrılmak isteyenler, antlaşmanın imzalanmasından sonraki bir yıl içinde eşyalarıyla gitme hakkına sahip olacaktı. Savaştan önce manastır ve bütün özel şahıslara ait olan mal, paye ve mansıpların iadesi yapılacaktı. Ruhban sınıfının mezhebi imtiyazlarına riayet edilecekti. Dinlerini serbestçe yaşama hakkına sahip olan Eflak ve Boğdan, eski kiliselerini tamir edebildikleri gibi yenilerinin inşalarını da gerçekleştirebileceklerdi. Eflak ve Boğdan, elçileri Rum Ortodoks mezhebinden olmak kaydıyla, İstanbul’da daimi elçi bulunduracaktı. Bu elçilerin her türlü güvenliği sağlanacaktı. Ayrıca Rus elçileri, bu prensliklerin işlerini Osmanlı ile görüşebilirdi. Bu görüşmelerde elçilerin ifade ettikleri hususlar dikkate alınacaktı.
- Her iki devlet arasındaki düşmanlığı sona erdirecek bu antlaşmaya taraflar riayet edecekti. Aleyhte olabilecek açık ve gizli hiçbir antlaşmanın içinde bulunmayacak olan Osmanlı ve Rusya, kendi sınırlarında olmak koşuluyla istedikleri her yerde kale inşa edebileceklerdi. Sınırlarda herhangi bir sorunun

⁵³⁰ Rusya’nın Kabartay bölgesi üzerindeki emelleri uzun yıllardan beri devam etmişti. 1739 Belgrad Antlaşması’na da konu olan Büyük ve Küçük Kabartay, bağımsızlığını elde edip, her iki ülke arasında sınır olmuştu. Bundan sonraki süreçte, Rusya bu durumu iyi değerlendirdi. Kabartay beyleriyle ilişkilerini geliştirdiği gibi, Büyük ve Küçük Kabartay beyleri arasındaki mücadeleden de istifade etti. Nihayet, 1763 yılında Büyük Kabartay beyinin baskısından kurtulmak isteyen Küçük Kabartay beyi, Ruslar’a sığındı ve Ortodoks Hristiyanlığı’nı kabul ettiğini beyan etti. Bu gelişme Rusya’nın Kafkasya’da daha sağlam ilerlemesine vesile oldu. Fırsatı değerlendiren Rusya, Terek Nehri’nin sol yakasında Mozdok Kalesi’ni inşa etti. Durumun vehametini anlayan Kabartay hanı, Moskova’ya gönderdiği elçiyle, kalenin yıkılmasını talep etti. Osmanlı’nın araya girmesiyle kısa süreli de olsa kalenin tahkimatı durdurulmuştu. Ancak Mozdok, 1770’te güçlü bir askeri merkeze dönüştürüldü. Bölgeye Don ve Volga bölgesinden getirilen Kazaklar yerleştirilerek Mozdok Kazak alayı oluşturuldu. Sonraki askeri seferlerde de üs vazifesi gören Mozdok aracılığıyla Kafkasya, Rus bünyesine alınmak istenmiştir. Zübeyde Güneş Yağcı, “XVIII. Yüzyılda Karadeniz’de ve Kafkasya’da Rus Tehdidi”, *IV. Türkiye’nin Güvenliği Sempozyumu (Tarihten Günümüze Dış Tehditler) Elazığ 16-17 Ekim 2003 Bildiriler*, (Editörler: Orhan Kılıç- Mehmet Çevik), Fırat Üniversitesi Basımevi, Elazığ, 2004, s. 811-813.

ortaya çıkması halinde, bu sorunların çözümü sınır hâkimlerine havale edilecekti.

- Savaşta esir düşenler, karşılıklı serbest bırakılacak ve esirler ülkelerine dönene kadar can güvenlikleri sağlanacaktı. Buna karşın, din değiştirenlerin dışında bir devletten diğerine yapılan ilticalar kabul edilmeyecekti. Antlaşmanın imzalanmasından önce iltica yapanların iadesi yapılacaktı.
- Rusya, İstanbul’da daimi elçi bulunduracaktı. Bu elçi, diğer devletlerin elçilerinin istifade ettiği bütün haklardan yararlanacaktı. Rus elçilerinin hizmetindeki bütün tercümanlar, aynı zamanda Rusya’ya da hizmet ettiklerinden kendilerine iyi muamelede bulunulacaktı. Ayrıca elçilik hizmetinde bulunan diğer çalışanların herhangi bir suça bulaşması durumunda, elçinin beyanları dikkate alınacaktı.
- Rusya, Beyoğlu’nda her daim kendi himayesinde olacak bir Ortodoks kilisesi inşa ettirecekti. Rus Hacıları Kudüs ve diğer kutsal yerlere herhangi bir vergiye tabi tutulmadan serbest bir şekilde gidip gelecekti. Her türlü tehlikeden korunacaklardı.
- Osmanlı Devleti’ne ve Rusya’ya ait gemiler, serbest ticaret hakkına sahip olacaklardı. Rus ticaret gemileri Tuna Nehri, Akdeniz, Karadeniz ve boğazlarda özgürce dolaşabilecekleri gibi, adı geçen yerlerdeki tüm ticari faaliyetlerden de yararlanma hakkına sahip olacaklardı. Diğer devletlerin tüccarlarıyla eşit muameleye tabi tutulacak Rus tüccarlar, Osmanlı ülkesinde gittikleri her yerde konsolosluk açma ve konsolos vekili tayin etme hakkına sahip olacaktı. Ayrıca Rusya’nın Trablusgarp, Tunus ve Cezayir ile ticaretlerini geliştirmelerine imkân tanınacaktı.
- Rusya’nın işgaline maruz kalan Akdeniz adaları, Osmanlı Devleti’ne iade edilecekti. Memleketeyne verilen benzer haklar, ada halkı için de geçerli olacaktı.
- Bundan sonra Rus hükümdarlarına “Rus padişahı/imparatoriçesi” diye hitap edilecekti.
- Belgrad Antlaşması dahil olmak üzere, her iki devlet arasında yapılan antlaşmalar iptal edilecektir. Ancak, 1700 yılında imzalanan antlaşmadaki Azak Kalesi ve Kuban hududunun tayini ile ilgili maddeler geçerliliğini

koruyacaktır. Azak Kalesi, 1700'de imzalanan antlaşmada olduğu gibi Rusya'ya verilecektir.

- Rusya'nın Gürcü ve Mekkil'de işgal ettiği yerler iade edilecek ve Osmanlı Devleti, bu bölgelerde de af ilan edecekti. Eflak, Boğdan ve adalardaki halklarda olduğu gibi, buralardaki halkın da dini yaşantısına ve mabedlerine müdahale edilmeyecekti. Rusya da Çıldır'a hiçbir konuda müdahalede bulunmayacaktı.
- Rusya, antlaşmanın imzalandığı tarihten itibaren bir ay içerisinde, kuvvetlerini Tuna Nehri'nin sağ kıyısından sol kıyısına çekecek, iki ay içinde Eflak ve Baserabya'yı, beş ay içinde de diğer bütün bölgeleri boşaltacaktı. Akdeniz adalarının üç aydan daha erken bir zamanda boşaltılması sağlanacak ve bu işin acil yapılması için de Rus donanmasının ihtiyaçları Osmanlı hükümeti tarafından giderilecektir. Bu geri çekilme esnasında, sırasıyla Hırsova, Yergöğü, İbrail, İsmail, Kili, Akkerman, Hotin, Bender ve Akdeniz adaları Osmanlı Devleti'ne teslim edilecekti.
- Osmanlı Devleti, Rusya'ya 15 bin kese (4,5 milyon ruble) savaş tazminatı ödeyecekti. Bu tazminat, 1775, 1776 ve 1777 yıllarının ocak aylarında ödenmek koşuluyla üç taksite bölünmüştü.
- Barış şartlarının onaylanması için karşılıklı uygun hediyelerle birlikte, olağanüstü elçi heyetleri gönderilecekti.

Rusya, bu antlaşmadan son derece memnundu. Osmanlı Devleti ise zorunlu olarak imzaladığı antlaşmadan hoşnut değildi. Osmanlı açısından en ağır maddesi, stratejik bakımdan mühim olan Kırım'ın kaybedilişi idi. Bir Osmanlı toprağı olmaktan çıkan Kırım, Rus ihtiraslarına karşı tamamen savunmasız hale getirilmişti. Öte yandan Eflak ve Boğdan'daki Hristiyanlar'ın hukuku Rusya'nın tekellüf altına girerken, Rusya'nın ticari muafiyetlerle ülkenin her tarafında konsolos bulundurma hakkını elde etmesi, daha sonraki yıllarda, Rusya'ya devletin zaaflarından faydalanma yolunu açmıştır. Yani artık Rusya, fırsat buldukça Osmanlı'nın işlerine müdahale etme hakkını kendinde bulacaktır. Nitekim 1853 Kırım Savaşı'nın çıkış sebepleri arasında Ortodoks himayesi de mevcuttur. Karadeniz'de yüzyıllar boyunca tek başına hüküm süren Osmanlı hâkimiyeti, bu antlaşma ile sarsılmıştı. Çünkü Rusya'nın, yıllardır gerçekleştirmek istediği sıcak denizlere inme hülyası, Karadeniz aracılığıyla

gerçekleşmiş oldu. Diğer taraftan, Rusların Balkanlardaki nüfuzu artmış, Kafkasya'yı istilaları da kolaylaşmıştı⁵³¹.

Küçük Kaynarca, Osmanlı Devleti'nin Karlofça'dan sonra yaşadığı en büyük yıkım, Avrupa diplomasi tarihinin ise en önemli ve en büyük antlaşmalarından biri olarak değerlendirilebilir.

1.5. 1787-1792 Osmanlı-Rus/Avusturya Muharebeleri

1.5.1. Savaşın Sebepleri

1.5.1.1. Kırım Meselesi

Rusya, Küçük Kaynarca ile geniş yetkiler kazandı. Bu antlaşma yoluyla, Kırım'ın müstakil bir hale gelmesini sağlayarak, ileride Kırım'ı kendi sınırları içine alma noktasında önemli bir aşama katetti⁵³². Osmanlı Devleti topraklarından, ilk kez müslüman bir toprağın elden çıkışı, büyük üzüntü uyandırmakla birlikte kabul edilebilir bir durum olarak da görülmemektedir. Bu sebeple devlet, Karadeniz'in kuzeyindeki bu müstahkem mevki eskisi gibi kendi topraklarında görmeyi arzuluyordu. Zira Kırım, Karadeniz'in güvenliğinin yanında bir nevi İstanbul'un da kapısı anlamına gelmekteydi. Bu kapı, Rusya'nın elinde olduğu müddetçe, İstanbul güvende sayılmazdı. Bu sebeple Kırım'ın alınması gerekmekteydi⁵³³.

Kırım'ın yeniden Osmanlı topraklarına kazandırılması, yalnızca Osmanlı devlet erkânının arzusu değil, aynı zamanda Kırım devlet erkânı ve halkının da isteği idi. Hatta bu sebeple Küçük Kaynarca'dan sonra iki kez İstanbul'a gelen Kırım ileri gelenleri, yeniden Osmanlı tabiiyetini istediklerini dile getirmişlerdir⁵³⁴. Hatta Sahib Giray'ı tahttan indirip Kırım'ın yeni hanı olan Devlet Giray, mirzaları yanına çekerek Kırım'ın Osmanlı'ya bağlanmasını, Kerç, Yenikale ve Kılburun kalelerinin Ruslar'dan alınmasını arzulamaktaydı. Osmanlı Devleti, adı geçen kalelere yeniden hâkim olmak

⁵³¹ Kemal Beydilli, "Küçük Kaynarca Antlaşması", *İslam Ansiklopedisi*, c. 26, TDV Yayınları, Ankara, 2002, s. 526-527; C. Tükin, "Küçük Kaynarca", s. 1069-1070.

⁵³² K. Beydilli, "Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa", s. 68.

⁵³³ Enver Ziya Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1999, s. 14.

⁵³⁴ Kırım'ın müstakil bir devlet haline geldikten sonra akıbetinin nasıl olacağını anlayan yalnızca Osmanlı Devleti değildi. Bazı Kırım uleması, mirzaları ve ileri gelenleri 1774'ten sonra heyet halinde İstanbul'a gelerek, uzun yıllar süren beraberliklerinden sonra ayrılmanın verdiği yalnızlıktan, istinadsızlıktan rahatsızlık duyduklarını ifade etmişlerdir. Osmanlı Devleti tarafından yeniden himaye edilme arzularını dile getiren heyet, hanların padişah tarafında tayinini hutbe ve sikkenin padişah adına olmasını ve Kırım Hanı Sahib Giray'a hanlık menşuru ve teşrifat gönderilmesini talep ettiler. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 442.

istiyor ancak Kırım'ın tabiiyeti hususunda atacağı herhangi bir adımın, 1774 barışına aykırı olacağını düşündüğünden buna yanaşamıyordu⁵³⁵.

Çünkü Küçük Kaynarca'ya konulan maddelerden biri, her iki devletin Kırım'ın işlerine müdahale etmeyeceği yönündeydi. Oysa Rusya, Kırım üzerindeki emellerini elde etmek, hatta daha da ileri giderek büyük hayallerine kavuşmak için uygulamaktan imtina ettiği barış adı altındaki antlaşmaları, karşı tarafı oyalamak ve kendisine zaman kazandırmak için imzalamıştır. Nitekim 1774'ten sonra çıkan anlaşmazlıklar, bu gerçeği destekler niteliktedir.

Kırım'ın işlerine müdahale etmek için ilk olarak Tatarlar'ı, Devlet Giray aleyhine tahrik etti, akabinde Kırım'a asker soktu. Devlet Giray'ın ülkesini terk etmesine sebep olan bu hadiseden sonra, Petersburg'da Çariçe Katerina'ya yaverlik eden Rus yanlısı Şahin Giray, 1777 yılında Kırım tahtına oturtuldu. Yanına verilen bir Rus zabiti ile sürekli kontrol altında tutulan Şahin Giray, Rus planının bir maşası haline geldi. Kısa süre sonra, Osmanlı Devleti'ni harbe sürükleyecek kararı alarak, Rus himayesini talep etti⁵³⁶.

Han'ın, halk nezdinde büyük öfkeye sebep olan bu teşebbüsü üzerine yaşanan iç karışıklıktan istifade ile ülkeye müdahale etme hakkını kendinde bulan Rusya, Kırım'a asker gönderdi. İstanbul'dan hareket ederek Sivastopol'a giden Osmanlı donanma kuvvetleri, düşman kuvvetleri tarafından bir taarruza maruz kalmadıklarından, 1774 barışına aykırı hareket etmediler ve geri döndüler. Rusların Kırım'dan çekilmesine yönelik İstanbul'daki Rus elçisine gerekli ihtarlar verildiyse de herhangi bir neticeye varılamadı⁵³⁷.

1778 yılının sefer mevsiminde, kaptan-ı derya Gazi Hasan Paşa komutasındaki Osmanlı donanması Karadeniz'e doğru yelken açtı. Erzurum ve Trabzon valisi Hacı Ali Paşa'ya da Kırım seraskerliği verildi⁵³⁸. Kırım'a doğru giden her iki paşanın kumandasındaki donanma, Kırım'a girilmesi halinde Rusların savaşı başlatacakları tehdidi ile karşılaştı. Gerekli tüm hazırlıkları yapan Rusya, Kırım'ı çok iyi tahkim etmişti. Hasan ve Ali paşalar, savaşmayı göze almamakla birlikte, savaş taraftarı olan I. Abdülhamid'e genel durumu arz etmişlerdi. Düşman tarafından sağlam tahkimatların kurulduğu Kırım'a geçilmesi, 1774'e aykırı bir fiiliyet olacağından, sulhü bozmakla

⁵³⁵ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 444-446.

⁵³⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 446-447.

⁵³⁷ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 447.

⁵³⁸ BA, A.DVNS. MHM. d. 177, s. 1-2, h. 1 (1-10 Mart 1778).

tahkir edileceklerini bildiren arzlarına, donanmanın ağustos ayından sonra Karadeniz’de kalmasının zarara sebep olacağını da eklemişlerdir⁵³⁹. İstanbul’da yapılan istişarelerde şu neticelere varıldı. Rusların Kırım’da asker bulundurmasıyla Kaynarca hükümlerini ihlal ettikleri ve Osmanlıların da Kırım’a girme selahiyetlerinin olduğu ifade edilmiştir. Rusya’dan gelecek bir taaruz ile barışın onlar tarafından bozulmuş olacağı, yapılan bu denli hazırlıktan sonra, hiçbir faaliyette bulunulmadan geri dönmenin uygun olmadığı ifade edilmişti. Böyle bir geri dönüş Rus’a cesaret, Osmanlı’dan yardım bekleyen Çerkes, Abaza, Bogay ve dağlı halkına da ümitsizlik aşılacaktır. Üstelik bu cesaret, adı geçen yerlerin Kırım’daki gibi Rus işgaline yol açacağı da belirtilmiştir. Bundan hareketle, Anadolu’nun kilidi gibi görülen Soğucak’a gidilmesi, orada bir kısım gemilerin bırakılması ve askerlerin fazlalaştırılması tavsiye edilmiştir⁵⁴⁰.

Bu arada İstanbul’da bulunan Fransa elçisi, kendi çıkarlarından dolayı Osmanlı’nın savaşmaması yönünde telkinlerde bulunuyordu. Savaş yanlısı olmasına rağmen, bu telkinlerin tesirinde kalan Osmanlı Sultanı’nın Karadeniz’e çıkarttığı donanma, boy gösterisinin ötesine geçemedi.

1.5.1.1.1. Aynalıkavak Tenkihnâmesi (10 Mart 1779)

Abdürrezzak Bahir Efendi’nin murahhas tayin edildiği barış görüşmeleri, İstanbul’daki Aynalıkavak Sarayı’nda gerçekleştirildi. İki taraf arasında ihtilaflı addedilen, aslında 1774 hükümlerinden pek farkı olmayan hususlar tekrar görüşüldü ve hazırlanan tenkihnâme⁵⁴¹ ile şu kararlara varıldı⁵⁴².

- Halifeliğin, Kırım Hanlığı’na menşur göndermesine Rusya müdahalede bulunmayacaktı. Osmanlı Devleti, Tatarlar üzerinde başka da hiçbir hak iddia etmeyecekti.
- Her iki devlet Kırım’ın içişlerine müdahale etmeyecekti ve Kırım’daki Rus kuvvetleri derhal geri çekilecekti.
- Osmanlı Devleti, Şahin Giray’ın hanlığını tanıyacaktı.
- Buğ ve Dinyester arasındaki Özi, Osmanlı Devleti’ne bırakılacaktı.

⁵³⁹ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 450.

⁵⁴⁰ BA, A.DVNS. MHM. d. 177, s. 17-18, h. 52 (23 Eylül- 2 Ekim 1778); s. 20, h. 61 (15-24 Ağustos 1778).

⁵⁴¹ Tenkihname, daha önceki bir durum ya da anlaşmanın fazla ve lüzumsuz kısımlarının ayıklanarak yeniden düzenlenmesi manasına gelmektedir. O. Köse, *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, s. 285, 1043 nolu dipnot.

⁵⁴² İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 452.

- Küçük Kaynarca'da mevcut Eflak ve Boğdan ile ilgili hükümlere her iki devlet de saygı duyacaktı.

Bu tenkihnâmenin imzalanması, Rusya'nın Kırım'a müdahale etmeyeceği anlamına gelmiyordu. Çünkü Kaynarca'ya rağmen, Rusya yine aynı faaliyetlerde bulunmuştu. Şahingiray'ın hanlığının Osmanlı tarafından kabul ettirilmesi ve Osmanlı'nın Tatarlar üzerinde herhangi bir hak iddia edemeyeceği maddeleriyle, Rusya, bu topraklarda istediği şekilde hareket etme özgürlüğünü elde etmiştir. Bu tehkihnâmeye rağmen, Kırım sorunu askıda kalmıştır.

Kırım halkı nezdinde *Rus ortağı kâfir* gözüyle bakılan⁵⁴³ Şahin Giray'ın baskıcı yönetimi, Kırım halkının ayaklanmasına sebep oldu. Rusların el altından destek verdiği bu ayaklanma neticesinde, Şahin Giray tahttan inmiş ve kardeşi Bahadır Giray tahta geçmişti. Şahin Giray, Kırım'ın işgali konusunda Çariçe'yi sevk etmeye çalışan Rus generali Potemkin'in yanına sığındı. Kısa süre süre, halkın galeyanı bastırıldı ve Şahin Giray yeniden hanlığın başına geçirildi. Osmanlı Devleti, Kırım halkının istemediği birinin başa geçirilmesini protesto etmekle yetindi⁵⁴⁴.

Rusya, yanına çekerek müttefik tayin ettiği Avusturya'dan sonra, Osmanlı sınırları üzerindeki kuvvetini arttırdı. Kırım camilerinde Osmanlı padişahı adına hutbe okutulmasını yasakladı. Artık Kırım'ın işgal ve ilhak zamanının geldiğini düşünen Çariçe, Potemkin'in komutasındaki 70 bin kişilik bir ordu ile Kırım'ı ilhak emrini verdi. Çariçe, antlaşma şartlarına Osmanlı'nın aykırı davrandığı beyanatıyla, işgalini meşrulaştırmak istediğinde, Osmanlı'nın protestosuyla dahi karşılaşmadı. Bu durum işgalin Osmanlı cephesinde kabul edildiği manasını taşımaktaydı. Rusya daha da ileri giderek, işgal ettiği Kırım, Koban ve Taman'ın ilhakının Osmanlı tarafından kabul edildiğine dair bir senet istedi. Bu senedin verilememesi durumunda savaşın çıkacağını belirten Rusya'ya karşı duramayacağını düşünen Osmanlı, 9 Ocak 1784 tarihinde işgali kabul ettiğini resmen bildirdi⁵⁴⁵.

1.5.1.2. Diğer Sebepler

Rusya, Buğ ve Dinyester nehirlerinin ağzında olan Özi ve Akkerman kalelerini topraklarına katmayı, Tuna prenslikleri ile Baserabya'yı içine alan bağımsız bir devletin

⁵⁴³ Cengiz Fedakar, "1787-1791 Osmanlı-Rus Savaşı Öncesi Kuzey Kafkasların Tahkimi: Anapa Kalesi", *Karadeniz*, c. 4, S. 4, Mart-1996, s. 45.

⁵⁴⁴ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 488-489.

⁵⁴⁵ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 490-494.

kurulmasını amaçlamaktaydı⁵⁴⁶. Rusya, Küçük Kaynarca Antlaşması ile Osmanlı toprakları üzerinde istediği yerde konsolosluk açma hakkını elde etmişti. Osmanlı Devleti, bu konsoloslukları Rus provokasyon merkezi olarak gördüğünden, bunların kuruluşlarına sıcak bakmıyordu. Rusya'nın elde ettiği bu imtiyazlar daha da genişletmeyi arzulaması ve Karadeniz'in önemli liman kenti olan Varna'da da bir merkez kurma konusunda baskı yapması savaşın bir diğer sebebidir. Öte yandan Rus Çariçesi II. Katerina'nın geniş bir Ortodoks devleti kurma, yani Rum devletini yeniden canlandırma hayali devam ediyordu⁵⁴⁷.

1.5.2. Savaş Hazırlıkları

Kırım'ın ilhakı sürecinde (1784) Osmanlı sadaret makamında, Halil Hamid Paşa bulunmaktaydı. Sadrazam, Ruslarla yeniden bir savaşın yaklaştığını düşünerek, sefer hazırlıkları yapmaya başladı. Sınır kalelerini tahkim ettirip, içlerine çok sayıda asker yerleştirdi. Askerin ihtiyaç duyacağı zahire ve savaşta kullanacağı mühimmatın tedariki için de geniş çaplı bir faaliyet içine girdi. Önceki savaş döneminde çöken menzil sisteminden kaynaklı çekilen sıkıntıların yinelenmemesi için bu işlerin düzenlenmesine hassasiyet gösterdi. Kapıkulu, lağımcı, humbaracı ocakları, sürat topçuları ve tımarlı sipahiler üzerinde gerekli düzenlemeler yaptıktan sonra, asker sayısının çoğaltılmasına gayret gösterdi⁵⁴⁸.

Halil Hamid Paşa'dan sonra sırasıyla Şahin Ali Paşa ve Koca Yusuf Paşa (25 Ocak 1786) sadarete getirildiler. Ancak bu paşaların sadareti dönemlerinde, sefer hazırlıklarına gereken önem verilmedi⁵⁴⁹. Oysa zamanla güçten düşen Osmanlı'nın karşısında giderek büyüyen, deniz güçlerini geliştiren, geliştirdikçe de Osmanlı üzerinden Akdeniz'e çıkma emellerini büyüten bir Rusya vardı. Rusya'nın, Osmanlı üzerindeki bu intibai gerçekten endişe vericiydi. Bu endişeden olacak ki, Kırım'da bulunan Rus kuvvetlerinin çıkarılması hususunda savaş yanlısı olan Sultan I. Abdülhamid de artık savaşın olmaması taraftarıydı. Aynı kanaati taşıyan kaptan-ı derya

⁵⁴⁶ Ayla Efe, "Silistre Eyaletinde Osmanlı-Rus Savaşları Küçük Kaynarca'dan Berlin'e", *OTAM*, S. 19, Ankara, 2006, s. 141.

⁵⁴⁷ II. Katerina Roma Devleti'ni kurma planının gerçekleşeceğine kesin bir şekilde inanıyordu. Bu sebeple zaman zaman Kırım'da özellikle de Karadeniz'de yeni Rus limanlarına geziler düzenlerdi. Uluslararası bir diplomatik maiyetle birlikte gerçekleştirdiği bu ziyaretlerinde, kendi onuruna kurulan *Bizans'a giden yol* yazılı zafer taklarının altından geçerek gösteri yapardı. V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 172.

⁵⁴⁸ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 499.

⁵⁴⁹ Koca Yusuf Paşa, sefere giderken Halil Hamid Paşa'nın sefer hazırlığı dolayısıyla, *sefere ben gitmiyorum, Halil Hamid Paşa gidiyor* demiştir. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 536.

Cezayirli Gazi Hasan Paşa da bir önceki savaş tecrübesini hatırlatarak, savaş için ihtiyaç duyulan her hazırlık tamamlandıktan sonra, Rusya'ya karşı bir harp yapmanın sakıncalı olmadığını ancak savaşa hazırlıksız girmenin memleketi felakete sürüklemek anlamına geldiğini belirtmiştir⁵⁵⁰.

Tuna boylarında gerçekleşecek savaş ya da Karadeniz'e çıkması gerekecek hafif gemiler için sahillerdeki tezgâhlarda gemi inşa faaliyetleri başlamıştı. Bu faaliyetler gerek savaştan önce gerekse güvenliklerinin sağlanması şartıyla savaş esnasında yürütülmüştür. Savaşta zarar gören gemilerin tamiri ve yeni gemilerin inşaları için Tuna tezgâhlarında en azından çağın teknolojisini yakalamış Rus gemilerine eşit şekilde yapılmaya çalışıldığı görülmektedir⁵⁵¹. Silistre, Niğbolu, Rusçuk, Vidin, İsmail, Yergöğü, Lofça, Zıştovi, Hezargrad, Tırnova, Srebreniçe vs. gibi Tuna ve Sava tersanelerinde sal, şalope, duba, üstü açık vs. gemilerin inşalarına yönelik emirlerin yanında⁵⁵², sefere tüccar gemilerinin de dahil edilmesine yönelik emirler çıkarılmıştı⁵⁵³. İnce donanmaya ait gemilerin, aynı zamanda Tersane-i Amire'de de tamir edilmesine⁵⁵⁴ ve inşa edilmesine dair fermanlar çıkarılmıştır. Mesela 1787 yılında Tuna'nın sığ sularında rahat hareket edecek 17 kalyon⁵⁵⁵, 1788 yılında 4 kırlangıç merkezden Tuna'ya aktarılmıştır⁵⁵⁶. Daha önceki savaş dönemlerinde olduğu gibi, bu süreçte de Tuna'nın muhafazasını sağlamak amacıyla Tuna kaptanlarına verilen emirlerle şalope, sandal, kırlangıç vs. gemi türlerinin temini istenmiştir⁵⁵⁷. Özellikle Tuna'nın Karadeniz ile birleştiği Sünne, Kili ve Malkova boğazlarında ve daha iç kısımlardaki İsmail ve

⁵⁵⁰ Bir önceki savaşta, ufak teknelerle Limni Adası'nı Ruslar'dan geri alması, Rus donanmasını püskürtmesi ve Mısır'daki ayaklanmayı bastırması Cezayirli Hasan Paşa'ya padişah nezdinde büyük bir itibar kazandırmıştı. Paşa, ıslahatlar konusunda da büyük çabalar göstermişti. Rusya'ya açılması istenen savaş için, Sultan I. Abdülhamid, Hasan Paşa ile yüz yüze görüşmek istediğinden, Mısır'da olan Paşa'ya haber gönderildi. I. Abdülhamid'in Hasan Paşa'ya olan bu özel ilgisi, Sadrazam Koca Yusuf Paşa ile arasına bir saray rekabetinin girmesine sebep oldu. Sadrazam, I. Abdülhamid'in Hasan Paşa ile görüşmesinden sonra, seferden vazgeçeceğini ya da savaşı erteleyeceğini düşündüğünden, Sultan'a baskı yaptı ve neticede kaptan-ı derya Mısır'dan dönmeden, harp ilanını yaptırdı. Afif Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, Deniz Basımevi, İstanbul, 1982, s. 288.

⁵⁵¹ BA, C. AS. 1079/47571, Belge 1-2. (9 Kasım 1788); BA, C. BH. 142/6845, Belge 6-9. (12 Ekim 1791); Hava Selçuk, "Zıştovi ve Yaş Antlaşması Arasında Tuna Kıyısında Bir Osmanlı Kenti: Silistre (1791-1793)", *Turkish Studies*, Volume 8/5, Ankara, Spring-2013, s. 659.

⁵⁵² BA, C. BH. 144/6920. (24 Şubat 1791); BA, MAD. d. 10051, s. 387. (8 Aralık 1790); BA, C. BH. 113/5464. (21 Ocak 1790); BA, MAD. d. 10044, s. 50 (28 Ekim 1787), s. 117 (26 Kasım 1787), s. 147 (18 Aralık 1787), s. 200 (11 Ocak 1788); BA, C. BH. 141/6790, Belge 1, 3. (13 Nisan 1788)

⁵⁵³ BA, HAT. 196/9792. (12 Nisan 1791)

⁵⁵⁴ BA, C. BH. 102/4908. (15 Aralık 1791); BA, C. BH. 157/7452. (15 Mart 1791)

⁵⁵⁵ Ahmed Vâsîf Efendi, *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbar*, (Yayına Hazırlayan: Mücteba İlgürel), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1994, s. 23.

⁵⁵⁶ BA, C. BH. 88/4234. (23 Ekim 1786); BA, MAD. d. 10044, s. 190. (7 Ocak 1788)

⁵⁵⁷ Ahmed Câvid, *Hadika-i Vekâyi*, (Hazırlayan: Adnan Baycar), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998, s. 125; BA, C. BH. 179/8432. (13 Ekim 1789); BA, HAT. 192/9419. (8 Aralık 1790)

İsakçı'da, Rus gemilerinin herhangi bir taarruzuna engel olmak amacıyla şalopelerin ilgili bölgelere aktarılması emredilmiştir⁵⁵⁸. 1791 yılında Tuna'daki ince donanmanın şalope, duba, sal ve çete kayıklarından oluşan filosu 300 parça idi⁵⁵⁹.

Tersane-i Amire ve Tuna sahillerinde inşası ya da tamiri yapılan ince donanma gemilerin teçhizi ve savaş mühimmatının temini; bunun yanında gemilere yerleştirilecek her sınıftan neferlerin ihtiyaç ve masrafları ve sefer hazırlıklarının diğer kalemleri için gerekli olan hazırlıklar yapılmaya çalışıldı.

Rusya, Osmanlı ile olacak kaçınılmaz savaşı meşrulaştırmak için çeşitli bahanelere başvururken, savaştan kaçan Osmanlı yumuşak bir siyaset takip etmiş ve sözde sorunları çözme yarışına girmişti. İstanbul'daki Rus elçisini tahakkümü altına alan Rus generali Potemkin, savaş için sabırsızlanıyordu. Çünkü Çariçe'nin Kostantin adını verdiği torununu başa geçirmek için almak istediği İstanbul'a, Potemkin de II. Katerina'nın vekili olarak ayak basacaktı. Rusya'nın genişlemesinden endişe duyan İngiltere ve Prusya, harbin açılması hususunda Yusuf Paşa'yı galeyana getirmişlerdi. Paşa'nın da I. Abdülhamid üzerindeki etkisi neticesinde, 19 Ağustos 1787'de Rusya'ya karşı harp ilan edildi. Bu karardan sonra, savaş ilan sebeplerinin Rusların antlaşma şartlarına riayet etmediğinden kaynaklı olduğuna dair bir beyannâme hazırlayan devlet, İstanbul'daki elçileri aracılığıyla bunu devletlere duyurdu⁵⁶⁰.

Kırım'ın ilhakından sonra, Osmanlı Devleti'nin harp için hazırlık yaptığı haberini alan Çariçe, girişeceği olası bir muharebede, İsveç'in taarruzunu önlemek amacıyla tarafsız kalması yönünde bir antlaşma yapmıştı. Karşılığında Norveç'in İsveç'e ilhakına yardımcı olacaktı⁵⁶¹. Böylece iki ateş arasına girmekten kendini korumuş oldu.

⁵⁵⁸ BA, C. BH. 100/4816. (22 Mayıs 1790)

⁵⁵⁹ BA, HAT. 196/9792. (12 Nisan 1791); Sadık Müfit Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz – Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 521.

⁵⁶⁰ A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 288; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 500-507.

⁵⁶¹ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 491. Bu antlaşmaya rağmen, 1788 yılının mayıs ayında her iki devlet arasında bir savaş başlamıştır. Başlayan bu savaş Rus ordusunu ikiye bölmek zorunda kalmış ve Baltık'ta bulunan donanma güçlerini Akdeniz'e yollayamamışlardır. Savaş süresince iki tarafın donanması farklı zamanlarda başarılar elde etti. Temmuz 1790'daki son savaşta ağır zayıat veren Rus donanması, 14 Ağustos 1790'da Rus-İsveç barış antlaşmasını imzalamak zorunda kaldı. A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 296.

Çariçe, zayıf olarak gördüğü Osmanlı Devleti'ne karşı zafer kazanacağına emindi. Ancak Avusturya'nın desteğiyle daha büyük kazanç sağlayacağını düşündüğünden, Avusturya ile aşağıdaki maddeleri içeren gizli bir antlaşma yaptı⁵⁶².

Rusya;

- Savaştan başarılı çıktığı takdirde Özi, Buğ ve Dinyester nehirleri arasındaki toprakları alacaktı.
- Ege Denizi'ndeki Osmanlı adalarının bir kısmını alabilecekti.
- Eflak ve Boğdan ile Baserabya'da Rus himayesini kabul eden özgür prenslikler kurulacaktı.
- Osmanlı Devleti'ni Balkanlardan çıkarmaya muktedir oldukları takdirde, II. Katerina'nın torunu Kostantin merkezi İstanbul olmak üzere, müstakil Rum İmparatoru ilan edilecekti.

Avusturya;

- Tuna Nehri ile Transilvanya dağları arasındaki Osmanlı topraklarını alacaktı.
- Belgrad, Orşova, Vidin, Niğbolu ve Hotin'i topraklarına katacaktı.
- Dalmaçya kıyılarına inecek olan Avusturya Girit, Kıbrıs adalarının ve Mora yarımadasının Venedik'e verilmesine razı olacaktı.

Rüzgâr Rus Çariçesi yönünden eserse, Osmanlı abluka altına alınacak ve İstanbul'a sahip olmak an meselesi olacaktı. Özellikle Ege adalarının ilhakıyla, Osmanlı deniz yolları kolaylıkla kesilebilecekti. Bunu önlemek, Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın tasarladığı 40 kalyondan oluşan yeni Osmanlı donanma planını uygulamakla mümkün olabilirdi. Ancak bu gerçekleşmedi ve her tarafında önemli deniz ve su yolları olan Osmanlı Devleti, denizden gelecek tehlikelere maruz kalacaktı⁵⁶³.

1.5.3. Savaşın Başlaması ve Gelişimi

Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki ilk etapta küçük çaplı bir çatışma ortamı oldu. Kış mevsimine yakın bir zaman diliminde savaş ilanının yapılması büyük çaplı bir muharebeye şimdilik engellemişti. Yaklaşan kış mevsiminde, taraflar eksiklikleri giderme telaşındayken, Avusturya, Rusya'nın müttefiki olarak savaşa katıldığını ilan etti (9 Şubat 1788). Büyük bir sürpriz olan bu gelişme karşısında, Osmanlı yeni bir

⁵⁶² İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 522; A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 289.

⁵⁶³ A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 289.

cephede savaşmak zorunda kalacaktı. Hazırlıkların Rus cephesine göre yapıldığı bu savaşa Avusturya'nın da dahil olması, devleti oldukça zorladı. İkmal ve iaşenin yanında büyük bir güvenlik önleminin alınmasını gerekmekteydi. Bunun için de Rus cephesindeki birtakım birliklerin, Avusturya cephesine kaydırılması zorunlu idi⁵⁶⁴.

1.5.3.1. Avusturya Cephesi

Savaşa giren Avusturya, Habsburg-Osmanlı hattını Adriyatik'ten Dinyester'e kadar altı ayrı bölgede koruma altına almıştı. Ana ordu Belgrad'ın karşısındaki Zemun'da, diğerleri de Hırvatistan, Sava Nehri boyu, Banat/Tımişvar, Erdel ve Galiçya/Bukovina'da konuşlanmıştı. Avusturya'nın planı; Galiçya'daki güçleri, Boğdan'da Rus ordusuyla buluşmak üzere Hotin'e doğru ilerlerken, Belgrad'ı zaptetmek ve Tuna Nehri'nin sol kıyısını Küçük Eflak'a kadar güvenceye almaktı⁵⁶⁵.

Avusturya cephesine gönderilen Osmanlı kuvvetleri, Sofya'da yaklaşık elli gün erzak ve cephane beklemişti. Bu bekleyiş süresinin uzaması orduda huzursuzluk yarattı. Bu huzursuzluk ortamını fırsat bilen bazı askerler firar etti. Askeri disiplin kuralları çerçevesinde eğitilmeyen bu ordu, ne yazık ki önceki savaş dönemlerinde olduğu gibi bu savaş sürecinde de nizam ve intizamdan uzaktı. Bu duruma kumandanların ehliyetsizliği de eklenince işler çığırından çıkma noktasına geldi. Öyle ki yeniçerilerin sadrazamı kaçırma boyutuna kadar uzayan itaatsizlikleri görüldü. Kısa sürede Sadrazam'ın kurtarılmasının ardından, yeniçerileri sakinleştirmek için onlara bahşiş dağıtıldı ve Avusturya cephesinde savaşacak olan bu birliklerin güçlkle, 12 Temmuz 1788'de Vidin'e intikali sağlandı⁵⁶⁶.

Vidin muhafızı Kethüda Hasan Paşa, savaşın sevk ve idaresini üstlenerek Tuna Nehri'ni ordusuyla birlikte geçti. Banat'taki Avusturya savunmasını kırarak, Avusturya öncü kuvvetlerini *Muhadiye* ve *Şebes*'te iki kez yendi. Böylece Avusturya'nın Belgrad'a olası bir saldırısının önüne geçilmiş oldu. Şebes'te kazanılan muharebeyle birlikte Avusturya'ya ait çok sayıda savaş malzemesi ve mühimmat ele geçirildi. Daha sonra Pançova'ya ilerleyen Osmanlı birlikleri, Tuna'nın sol sahilinden Belgrad'ın karşısına kadar olan yerleri vurarak çok sayıda esir aldılar. Ancak Sadrazam, kış mevsiminin yaklaşması gerekçesiyle, ordu karargâhının Şumnu'ya kaydırılmasını emretti. Alınan bu hatalı karar ile ordunun Vidin'den hareketi başladı. Ancak henüz

⁵⁶⁴ A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 290.

⁵⁶⁵ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 175.

⁵⁶⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 529.

Şumnu'ya varmadan, Avusturya karşı saldırıya geçmiş Muhadiye, Şebes, Pançova ve alınan diğer yerler Osmanlı'nın elinden çıkmıştır. Avusturya kuvvetleri daha da ileri giderek Bosna'ya girerek, Novi ve Dubiçe'yi zapt ettiler. Bu arada Osmanlı ordusunun ikiye bölünmesini fırsat bilen Rus kuvvetleri de Eflak'ta boy gösterdi. Sadrazam yine hatalı bir karar vererek, zayıf kuvvetleri Avusturya cephesinde bırakarak, kendisinin başında olduğu büyük kuvvetleri Rus cephesine kaydırıldı⁵⁶⁷.

Osmanlı ordugâhının da Rusçuk olmasına karar verildi ve Yergöğü ile Rusçuk kalelerinin tahkimine başlandı⁵⁶⁸. Osmanlı Devleti ile Prusya arasında 31 Ocak 1790'da yapılan antlaşma, Avusturya'nın hoşuna gitmemiştir. Osmanlı'yı Prusya'dan ayırmak için 26 bin Avusturya askeri top ve humbaralarıyla Yergöğü'nde bulunan Osmanlı kuvvetlerinin üzerine yürüdü. Yergöğü Kalesi'ni kuşatan Nemçe ordusu, Rusçuk'tan Yergöğü'ne gelen yardıma mani olamıyordu. Kısa süre sonra, kale kapıları açılıp kale muhafızları ve diğer Osmanlı kuvvetleri Nemçe birliklerine şiddetle karşılık verince, geri çekildiler. Avusturya karargâhındaki top ve cephanenin tamamı Osmanlıların eline geçti⁵⁶⁹.

1.5.3.2. Rus Cephesi

Rus kuvvetleri 1788 yılında Boğdan'da konuşlanmıştı. Avusturya kuvvetleri de yapılan antlaşma gereği, Rus ordusuna takviye kuvvet olarak yardım ediyordu. Osmanlı muhafızlarından Şehbaz Giray ve Boğdan başbuğu Mikdad Paşa'nın bölgede düşmana mukavemet edememesi neticesinde Yaş elden çıktı. Yaş'ın düşmesi üzerine Hotin yolu da kapandı. Müttefik güçler tarafından şiddetle muhasara altına alınan İsmail ordusundan yardım alınamayınca, Hotin Kalesi Ruslara teslim edildi (Kasım 1788)⁵⁷⁰.

Boğdan'da bulunan ve müşterek hareket eden müttefik kuvvetler, Tuna'nın kuzeyinde bulunan Kalas'a girdiler. Zayıf bir şekilde tahkim edilmiş bölgede yapılan muharebede, Kalas elden çıkmış, 4 bin Osmanlı askeri şehit olmuş ve kumandanları İbrahim Paşa da esir düşmüştür. (17 Aralık 1788). Düşman birlikleri, Kalas'tan sonra

⁵⁶⁷ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 534-535; A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 291.

⁵⁶⁸ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 535.

⁵⁶⁹ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 567-568. Avusturyalı Mareşal Laudon, Osmanlı savunma hatları hakkında şunları yazmaktadır: *Bu yerlerin ne kadar güçlü yapıldığı ve Türklerin bunları nasıl da inatla savunduğu, insanın kavrayış gücünün ötesine geçiyor. Bir istihkâm yıkılır yıkılmaz, kendilerine derhal bir yenisini kazıyorlar. Bir kaleyi koruyan Türklerle savaşılmıyorsa, herhangi bir geleneksel kalede başka herhangi bir orduyla uğraşmak çok daha kolaydır.* V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 180.

⁵⁷⁰ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 537.

Boğdan sınırındaki Fokşan'a doğru hareket etti. Bu arada Yergöğü'nde bulunan Kemankeş Mustafa Paşa, 25 bin kişilik orduya komutan olarak görevlendirildi. Osmanlı ordusu Yaş'a doğru hareket ederken, bir yandan Rus diğer yandan da Avusturya askerlerinin saldırısına uğradılar ve 1 Ağustos 1789 tarihinde büyük bir felakete maruz kaldılar. Osmanlı ordularının bir kısmı İbrail'e bir kısmı da Bükreş'e kaçarken, geride 1500 şehit ve ordunun ağırlıklarını bırakmışlardı⁵⁷¹.

Bu yenilgilerin intikamını almak isteyen Osmanlı birlikleri, Kemankeş Mustafa Paşa ve ÇarHacı Abdi Paşa'nın komutalarında ikiye ayrıldılar. Rimnik Nehri yakınlarına yaklaşan Osmanlı birliklerinin arasında bağlantının olmamasını fırsat bilen Rus/Avusturya kuvvetleri her iki birliği dağıttı. Geri çekilen birlikler, Boze suyundaki köprüyü geçerken, *arkadan düşman saldırdı* yanlış algısına kapılarak telaşa düştüler. Birliklerde aniden bir karmaşa ortamı oluştu ve askerlerin çoğu suda boğuldu. *Boze Bozgunu* (22 Eylül 1789) Rusların Akkirman'ı, Bender'i ve Baserabya'yı; Avusturyalılar'ın da 9 bin mevcutlu Osmanlı garnizonu olan Belgrad'ı, Fethülislam ve Semendire'yi almalarına sebep oldu (8 Ekim 1789)⁵⁷².

Bu yenilgiler, gerek ordugâhta ağır bir hastalık geçiren gerekse bir harekâtı tamamıyla planlayıp yürütecek askeri kabiliyete sahip olmayan Kethüda Hasan Paşa'nın 23 Kasım 1789'da azledilmesine sebep olmuştur. Hasan Paşa'nın yerine, Cezayirli Gazi Hasan Paşa sadaret makamına atanmıştır⁵⁷³.

Müttefik devletlerden Avusturya'nın savaştan çekilmesiyle, Kırım Yarımadası'nın doğusundaki Anapa'da, Osmanlı donanmasının Kırım'ı geri almaya yönelik çabasının bir parçası olarak hedeflediği Kerç'te ve Aşağı Tuna sahillerinde Osmanlı Devleti ile Rusya arasındaki mücadeleler devam etti⁵⁷⁴. Kırım'ın kaybını kesin olarak kabullenen Osmanlı'nın gücü tükenme noktasına gelmiş ve Koban'ı kaybetmişti. Kili'den sonra Sünne Boğazı'na yönelen Rus kuvvetleri, Tuna deltası yakınlarındaki Tolcu ve İsakçı kalelerini zapt ettiler. Tuna sisteminin en güçlü kalesi İsmail, hem adadan hem de nehirdeki Rus ince donanması tarafından muhasara altına alınmıştı. İsmail'de meydana gelen muharebede 26 bin Osmanlı askeri şehit oldu ve kale Ruslar'

⁵⁷¹ E. Z. Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 15; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 549-550; Johann Wilhelm Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 6, (Çeviren: Nilüfer Epçeli), Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2011, s. 456.

⁵⁷² E. Z. Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 16.

⁵⁷³ Feridun Emecen, "Hasan Paşa, Kethüda", *İslam Ansiklopedisi*, c. 16, TDV Yayınları, Ankara, 1997, s. 338.

⁵⁷⁴ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 179.

verildi (Ekim-Kasım 1790). Bu kritik günlerde, iş başına getirilecek olan sadrazamların kura çekilerek ya da istihareye yatılarak belirlenmesi, içine düşülen çaresizliğin açık bir göstergesidir. Nihayet Anapa ve Maçın'ın kaybedilişinden (11 Temmuz 1791) sonra, Babadağı'nın da Ruslar tarafından yakılması üzerine Osmanlı Devleti barış çağrısında bulundu⁵⁷⁵.

Hem Avusturya hem de Rus cephesinde savaşmak zorunda kalan Osmanlı kuvvetleri, zahire sıkıntısından dolayı açlıkla karşı karşıya gelmişlerdi. Anadolu ve Rumeli'den orduya takviye edilen kuvvetlere, öte yandan sınır kalelerindeki askerlere de yeterli oranda zahirenin tedarik edilememesi, ordunun savaşma azmini ve gücünü kırmıştı. Öyle ki Adakale, çekilen zahire sıkıntısından Avusturya'ya teslim edilmişti⁵⁷⁶. Diğer yandan Zemun'da konuşlanan Avusturya ordusuna karşı, Belgrad'ın muhafazasını yapan askerlere üç dört aydan beri zahire tedariki yapılmaması, bu önemli kalenin savunmasını da zayıflatmıştır⁵⁷⁷. Sınır kalelerine gönderilen zagirelerin bazen kaçırılmaya çalışıldığı da görülmüştür. Mesela İstanbul'dan kiralanan dört Fransız gemisine yüklenen çeşitli savaş mühimmatının yanındaki zahirenin, Bosna serhatlerindeki kalelere ulaştırılması emredilmiştir. Fakat bu zahire Dubrovnik İskelesi'ne teslim edilmeye çalışılırken, iskele eminlerinin durumu fark etmesiyle, yerine ulaştırılması sağlanmıştır⁵⁷⁸.

1.5.3.3. Denizlerdeki Muharebeler

Denizdeki muharebelerde de arzu edilen başarı yakalanamadı. Rusların Karadeniz'de serbest dolaşması, Karadeniz'i kapalı bir Osmanlı denizi olmaktan çıkarmış ve tehlikeli bir hal almasına sebep olmuştu. Üstelik Çariçe'nin, biri Sivastopol'da diğeri Dinyeper Nehri'nin içinde konuşlanan iki filosu, deniz egemenliğini sağlamaya kenetlenmişti. Donanma ile ilgili sorunların ve bu sorunları dile getiren, diğer devlet adamlarına nazaran daha ihtiyatlı olan derya kaptanının dikkate alınmadan harbe girişilmesi, Osmanlı cephesinde zarara sebep oldu. Bu zarar,

⁵⁷⁵ E. Z. Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 19-20; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 575-584; K. Beydilli, "Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa", s. 71.

⁵⁷⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 566.

⁵⁷⁷ BA, A.DVNS. *MHM. d. 190*, s. 125, h. 266 (25 Haziran-4 Temmuz 1789); s. 141, h. 293 (15-23 Temmuz 1789)

⁵⁷⁸ BA, A.DVNS. *MHM. d. 190*, s. 140-141, h. 292. (15-23 Temmuz 1789)

Karadeniz'deki Rus gemilerinin çoğunun, savaştan önce başlayan fırtınadan dolayı zayı olmasıyla en aza indirgendi⁵⁷⁹.

Ağustos 1787'de Özi valisi İsmail Paşa, Kılburun Kalesi'nin⁵⁸⁰ zabtı için Özi Kalesi'nden Kılburun'a kayıklarla 6 bin asker gönderdi. Özi açıklarında Rus deniz kuvvetleriyle çarpışan Osmanlı kuvvetleri, Rusların karadan yardım almalarıyla başarısız oldular ve geri çekildiler⁵⁸¹. Kılburun, Ruslara göre Kırım'ın anahtarı olarak kabul ediliyordu. Zafer, şayet Osmanlı'nın lehine sonuçlanmış olsaydı, Osmanlı ordusuna yalnızca Kırım'a giden yol açılmayacak, aynı zamanda Kerson'da konuşlanan Rus ince donanmasının da sonu gelecekti⁵⁸².

1788 yılında Cezayirli Gazi Hasan Paşa kumandasındaki Osmanlı donanması, 10 büyük gemi, 6 fırkate ve 47 küçük gemi ile Karadeniz'e hareket etti⁵⁸³ ve oradan da Rusların Karadeniz'deki varlığı açısından kilit nokta ve Ruslara göre harbin ana odağı⁵⁸⁴ olan Özi Kalesi'nin önüne geldi. Her iki devletin ince donanmaları arasında birkaç kez çarpışma oldu. Bu çarpışmalarda Osmanlı gemileri büyük zayıtı uğradıklarından, kaptan paşa bölgede bıraktığı küçük bir miktar gemiden sonra oradan ayrıldı. Hasan Paşa'nın buradan ayrılmasını fırsat bilen Ruslar, Özi Nehri'nin yakınlarındaki Kerson'da barındırdığı ince donanmasını Özi'ye sevk etmiş ve Osmanlı gemilerini kaçırtmıştı⁵⁸⁵.

Cezayirli Gazi Hasan Paşa, Dinyeper Nehri'ne doğru ilerleyerek, Rusların büyük donanmasını aramaya çıktı. Biraz ilerledikten sonra, Yılan Adası açıklarında karşılaştığı Çariçe'nin donanmasını yenilgiye uğrattı ve Sivastopol'a geri çekilmelerini sağladı⁵⁸⁶. Geri çekilen Rus donanma güçlerinin komutanları, Aşağı Tuna'da yapılacak seferlerin planlarını yapmaya başladı. Çünkü muharebenin, Özi Kalesi'nin alınmasıyla

⁵⁷⁹ A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 292.

⁵⁸⁰ Kılburun Kalesi, Özi Kalesi'nin karşısında birkaç yüz metre mesafede, Dinyeper'in denize döküldüğü yerde dar bir toprak şeridi üzerinde yer alır. V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 173.

⁵⁸¹ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 520.

⁵⁸² J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 6, s. 437.

⁵⁸³ A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 292.

⁵⁸⁴ Özi, Buğ ve Dinyeper nehirlerinin birleştiği noktada bulunmaktadır. Belgrad'dan doğuya uzanan, Tuna ve Karadeniz stratejik hattında kalan son Osmanlı ileri karakoluydu. V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 173.

⁵⁸⁵ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 537-38. Afif Büyüktuğrul Özi Kalesi önünde yapılan ilk muharebenin Osmanlı Devleti tarafından kazanıldığını kaydetmektedir. Bkz.: A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 292.

⁵⁸⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 538.

bitmeyeceğini, Tuna'daki Osmanlı donanmasının şaşırtıcı toparlanma gücünün, yok edilmesi gerektiği kanaatini taşıyorlardı⁵⁸⁷.

Osmanlı Devleti'nin Rus donanma gücü karşısındaki başarıları uzun sürmedi. Osmanlı'nın kuzey sınırının kilidi olan Özi, Rus orduları tarafından muhasara altına alındı. Muhasaranın kaldırılması, hem karadan hem de hafif donanmanın yardımıyla denizden mümkündü. Ancak asker sayısının az oluşu ve sığ sulara girmesi gereken yeterli miktarda hafif donanmanın hazır olmayışı, İstanbul'dan takviye istenmesini gerektirmişti⁵⁸⁸. Osmanlı Sultanı, Ruslara karşı muharebe etmek amacıyla şalope ve kalyon gemilerinin inşalarına yönelik emirler vermiş, ancak istenilen sayıdaki gemilerin imali, zamanında yetişmemiştir⁵⁸⁹. Öte yandan Rus gemilerinin, Karadeniz'de dolaşp Osmanlı sahillerine zarar vermesi⁵⁹⁰ ve yolların tutulmasından dolayı ihtiyaç duyulan yardım, üç ay boyunca bölgeye ulaşamadı. Bunun üzerine Rus kuvvetleri, Pirezen Adası'nı işgal ederek, kış yaklaşmasına rağmen Özi'nin muhasarasına devam ettiler ve 1789 yılının ilk ayında Özi'ye sahip oldular⁵⁹¹. Kaledeki erzak, top, savaş araçları ve değerli silahlar Rusların eline geçti⁵⁹².

Bu başarısızlığın faturası Cezayirli Gazi Hasan Paşa'ya kesildi. Hasan Paşa, kara seraskerliğine nakledilirken ve yerine Giritli Küçük Hüseyin Paşa atandı⁵⁹³. Yeni derya kaptanı da Ruslarla yapılan deniz savaşlarında somut bir başarı elde edemedi⁵⁹⁴. 8 Haziran 1790 ve 28 Ağustos 1790 tarihlerinde Rus donanması ile karşılaşan Osmanlı donanması, ilk muharebesini Kreç Boğazı'nda yaptı. Net bir sonucun elde edilemediği bu muharebeden sonra Tenderof dolaylarında ikinci muharebe gerçekleştirildi. Bu

⁵⁸⁷ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 177.

⁵⁸⁸ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 538-543.

⁵⁸⁹ Tuzla şehir hethüdası el-hac Muhammed'e, dergah-ı mualla kapıcıbaşlarından sabıka Kastamonu Sancağı mütesellimi el-hac Ali'ye ve derya kaptanı Hüseyin Paşa'ya gönderilen hükümler. BA, A.DVNS. *MHM. d. 190*, s. 140, h. 290; s. 142-143, h. 296; s. 147, h. 305. (15-23 Temmuz 1789)

⁵⁹⁰ BA, A.DVNS. *MHM. d. 190*, s. 154, h. 323. (24 Temmuz- 2 Ağustos 1789)

⁵⁹¹ Özi'nin elden çıkması Sultan I. Abdülhamid'de büyük üzüntü yaratmış ve hastalanmasına sebep olmuştu. Kısa süre sonra vefat eden I. Abdülhamid'in yerine, kardeşi III. Mustafa'nın oğlu III. Selim geçmiştir (7 Nisan 1789). İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 546-547. Henüz 28 yaşındayken Osmanlı tahtına oturan genç padişahın, alınan mağlubiyetlere rağmen savaşı devam ettirmek istediği şu ifadelerden anlaşılmaktadır. *el-hâletü hâzihi Nemçe ve Moskov kefereleri üzerlerine sefer-i hümayûnum mukadder ve muhakkak olub ... bu iki hasm-ı mağrûrdan gereği gibi ahz ve intikâm olmadıkça seyf-i cihâd gılâfına girmemek*.... BA, A.DVNS. *MHM. d. 190*, s. 78-79, h. 173. (7-16 Mayıs 1789).

⁵⁹² J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 6, s. 451.

⁵⁹³ Cezayirli Gazi Hasan Paşa'nın görevden alınmasının sebepleri arasında, bir yıl önce Sadrazam Halil Hamid Paşa'nın Sultan I. Abdülhamid'i devirip yerine Sultan III. Selim'i hükümdar yapma faaliyetini haber alıp I. Abdülhamid'e bildirmesi de vardır. A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 293.

⁵⁹⁴ Amiral Uçakof komutasındaki Rus ordusu, Kreç Boğazında Osmanlı ile muharebe ederken, filosunda 7 gemi ve 40 küçük gemi mevcuttu. A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 294.

karşılaşmada Rus donanmasında 5'i büyük 16 gemi mevcutken, Osmanlı donanması da 22 büyük, 23 küçük gemiden oluşmaktaydı. Sayı ve personel üstünlüğüne rağmen, muharebe Osmanlı donanmasının ağır zayıtı ve İstanbul'a çekilmesiyle neticelendi⁵⁹⁵.

Bu arada Ruslara ait küçük bir filo Sulina Boğazı'ndan Tuna Nehri'ne giriş yapmış, Tuna ağzındaki kalelere ve kara ordusunun yaptığı saldırılara destek vererek İsmail Kalesi'nin düşürülmesine yardımcı olmuştur⁵⁹⁶. Osmanlı ince donanması, Tuna Nehri'nin muhafazası için mücadele göstermekteydi. Rus ve Avusturya donanmalarına karşı Tuna kaptanı Memiş Paşa'nın maiyyetinde İbrail Boğazı'na 24, Vidin'e 11 çete kayığı yerleştirilmişti⁵⁹⁷.

1791 yılında Garp ocakları filolarından destek alan Osmanlı donanması Karadeniz'e çıkartma yaptı. İki gücün Kaliakra Deniz Muharebesi yine Osmanlı'nın aleyhine neticelendi⁵⁹⁸.

1.5.4. Savaş Esnasında Yapılan Antlaşmalar

Arka arkaya alınan yenilgiler, Osmanlı devlet adamları arasındaki ümidin kırılmasına sebep oldu. Buna rağmen devlet erkânının bir kısmı, harbin devam etmesi taraftarıydı. Bir kısmı da Avusturya ve Rusya'ya karşı duran devletlerle, çeşitli antlaşmaların yapılarak savaşa devam edilmesini uygun görmekteydiler. Yapılan istişareler neticesinde, devletin Avusturya ve Rus baskısı altında ezildiği ve yabancı devletlerin yardımına ihtiyaç duyduğu kanaatine varıldı⁵⁹⁹.

1.5.4.1. Osmanlı-İsveç Antlaşması (11 Temmuz 1789)

Osmanlı Devleti, ilk antlaşmayı İsveç ile yaptı. Özellikle Lehistan'ın Avusturya, Rusya ve Prusya arasındaki paylaşımı İsveç'e büyük oranda rahatsızlık veriyordu. Çünkü Osmanlı Devleti ile yapılan savaşın ardından, genişlemekte olan Rusya ve müttefikinin kendisine yöneleceğini biliyordu. Bu sebeple savaş halinde olan Rusya'ya 1788'de İsveç tarafından savaş ilan edildi ve Rusya'nın iki cephede iki ayrı devletle

⁵⁹⁵ A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 294-295.

⁵⁹⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 566.

⁵⁹⁷ BA, MAD. d. 10051, s. 5, 23. (17 Nisan 1790); BA, C. BH. 154/7347. (29 Nisan 1790)

⁵⁹⁸ Bu muhabebenin de yenilgiyle sonuçlanmasına öfkelenen Sultan III. Selim; *kendine (derya kaptanına) ve cümle kaptanlara muğber oldum, onlardan bunları memul etmezdim, yazık olsun şimdiye kadar onlara ettiğim iltifata diyerek üzüntüsünü belirtmiştir*. A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 295.

⁵⁹⁹ E. Z. Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 16.

savaşmasına sebep olundu. Ortak çıkar noktasında buluşan bu iki devletin 11 Temmuz 1789'da yaptığı antlaşmanın maddeleri şöyledir⁶⁰⁰:

- Osmanlı Devleti, savaşa giren İsveç'in savaşı devam ettirebilmesi için ihtiyaç duyduğu parayı karşılamak için 20 bin kese akçe verecekti.
- Her iki devlet, Rusya'nın eline geçen topraklarının kurtarılması için birbirine yardım edecekti.

İsveç bu antlaşmayı imzaladıktan altı ay sonra, Rusya ile imzaladığı Varla Antlaşması'ndan sonra harpten çekildi.

1.5.4.2. Osmanlı-Prusya Antlaşması (31 Ocak 1790)

İsveç'in harpten çekilmesinin ardından bütün dikkatler, Prusya'ya çekildi. Çünkü Prusya, Avusturya'nın Almanya'da yürüttüğü siyasetten ve genişlemesinden hoşnut değildi. Bu nedenle Osmanlı'nın yanında yer almakta bir sakınca görmeyen Prusya ile beş maddelik bir dostluk antlaşması imzalandı. Buna göre⁶⁰¹:

- Rus kuvvetleri, Tuna Nehri'ni geçerse Prusya, Rusya ve Avusturya'ya savaş ilan edecek ve Osmanlı Devleti'nin lehine bir barış imzalanana kadar bu devletle ittifakını sürdürecekti.
- Osmanlı Devleti, barış görüşmeleri sırasında, Avusturya'nın daha önce Lehistan'dan almış olduğu toprakların geri verilmesini sağlamaya çalışacaktı.
- Osmanlı Devleti, Rusya ve Avusturya ile barış yapmadıkça Prusya da bu devletlerle barış yapmayacaktı.
- Rusya ve Avusturya devletleri, savaş bitip barış yapıldığı halde, Osmanlı'ya yeniden bir savaş açtıkları takdirde, Prusya Osmanlı'nın yanında yer alarak savaşa girecekti.
- Prusya, Osmanlı'nın toprak bütünlüğünü garanti edecek ve İngiltere, Hollanda, İsveç ve Lehistan'nın da Osmanlı'ya aynı garantiyi vermeleri hususunda çaba gösterecekti.

⁶⁰⁰ E. Z. Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 17.

⁶⁰¹ Bu antlaşma, sadrazam ve serdar-ı ekrem Gazi Hasan Paşa'nın vefat etmesi üzerine, yerine geçen Şerif Hasan Paşa ile devlet ricali olan ocak ağaları tarafından mühürlenmişti. İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 560-562; E. Z. Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 16; A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 297.

Osmanlı Devleti, bu antlaşmaya karşılık Prusya'ya, diğer devletlerin Akdeniz'de istifade ettiği ticari imtiyazlardan faydalanma hakkını vermiştir⁶⁰². Ayrıca Prusya'nın, Avusturya ve Rusya ile yaşadığı toprak anlaşmazlıklarında Prusya'yı tanıyacağını vaad etmiştir⁶⁰³.

Bu önemli antlaşma ile Rusya iki ateş arasında kalmış bulunuyordu⁶⁰⁴. Ancak Osmanlı Devleti, bu antlaşmadan gereği gibi istifade edemedi. Çünkü Prusya Kralı III. Frederik'in nazırlarından Kont Hertzberg, Doğu Avrupa'nın bütün anlaşmazlıklarını çözümleyen bir taslak hazırlamış ve Prusya hükümetinin dikkatini bu taslağa doğrultmuştu. Hazırlanan bu taslağın amacı Prusya'yı Avrupa'nın hâkimi yapmaktır. Ayrıca Osmanlı Devleti'nden Eflak, Boğdan, Kırım, Baserabya topraklarının alınması hedeflenmekteydi. Osmanlı Devleti tarafından kabul edilmeyen bu taslağın, Avusturya tarafından kabul görmesi için Prusya tarafından baskı uygulandı. Bu arada Fransız İhtilali'nin etkisiyle Macaristan ve Slavlar'ın oturduğu yerlerde ayaklanmalar görülmekteydi. Avusturya'nın Osmanlı'ya karşı bütün kuvvetleriyle yaptığı Yergöğü mücadelesi de başarısız olunca, savaştan çekilme kararı aldı⁶⁰⁵.

1.5.5. Savaşı Bitiren Antlaşmalar

1.5.5.1. Zıştovi Antlaşması (4 Ağustos 1791)

Ekonomik bakımdan zayıf düşen, insan kaynaklarını yitiren ve olası bir İsveç savaşına girmeyi göze alamayan Avusturya, Macaristan'da çıkan ayaklanmaların da tesiriyle savaştan çekildiğini ilan etti⁶⁰⁶. Avusturya'nın savaştan çekilmesiyle, Osmanlı Devleti ile barış görüşmeleri başladı. Bu görüşmeler yaklaşık altı ay boyunca devam etti. Tuna Nehri'nin güney taraflarında yer alan önemli bir liman kenti olan Zıştovi'de, 4 Ağustos 1791 tarihinde imzalandı. Antlaşma İngiltere, Hollanda ve barışın yapılmasına arabuluculuk yapan Prusya'nın temsilciliği ve onayı ile gerçekleştirilmiştir. 1526 Mohaç Meydan Muharebesi ile başlayan mücadele sürecine son veren antlaşmanın maddeleri şu şekildedir⁶⁰⁷:

⁶⁰² E. Z. Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 18.

⁶⁰³ A. Büyüktuğrul, *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 2, s. 298.

⁶⁰⁴ K. Beydilli, "Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa", s. 70.

⁶⁰⁵ E. Z. Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 18-19.

⁶⁰⁶ V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 179.

⁶⁰⁷ U. Kurtaran, *Osmanlı Avusturya Diplomatik İlişkileri 1526-1791*, s. 270-273; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 571-572.

- Bu antlaşmayla her iki devlet arasında barış süreci başlayacak ve 50 yıl devam edecekti. Savaş sürecinde her iki devlet arasında oluşan bütün düşmanlıklar sona erecek ve bu devletlerden herhangi birine bağlı olan reayadan diğerine geçmiş olanlar affedilecekti.
- Her iki devlet arasında, savaş başlamadan önceki mevcut durum aynen kabul edecek ve daha önce yapılmış olan Belgrad ve sonrasında yapılan diğer antlaşmalar geçerliliğini koruyacaktır.
- Bu savaş sürecinde Avusturya tarafından istila edilen bütün toprak parçaları (Orşova hariç) ve el konulan savaş ağırlıkları Osmanlı Devleti'ne teslim edilecektir.
- Hotin Kalesi, devam eden Osmanlı-Rus savaşı sonuçlanana kadar emaneten Avusturya'da kalacaktır. Savaş bitip barış imzalandıktan sonra Osmanlı'ya teslim edilecektir. Bu süreçte Avusturya, Osmanlı'nın aleyhine hareket etmeyecek ve Rusya'ya herhangi bir yardımda bulunmayacaktır.
- Avusturya, savaş sırasında zapt ettiği bütün esirleri tahliye edecekti. Buna karşılık olarak zindanlarda ve Bosna serkerdelerinin bazılarında bulunan Avusturya'ya bağlı halk ve askerler teslim edilecektir.
- Sınırların asayiş ve güvenliği, her iki devletin sınırlarında görevli vali ve komutanlar tarafından sağlanacaktır.
- Dini hususlarda verilen imtiyazlar ve elçi ağırlamalarında, daha önce yapılmış antlaşma maddelerinin hükümleri esas alınacaktır.

18. yüzyılın sonunda imzalanan bu antlaşma ile Osmanlı-Avusturya arasındaki harpler tamamen sona erdi. Her iki devlet arasında 19. yüzyılda başlayan yakınlaşma, dostluklarını pekiştirecek ve 20. yüzyılın başlarında ittifak kurmalarını sağlayacaktır⁶⁰⁸. Zira bu iki devlet, aynı düşman tarafından tehdit edildiklerini açık bir şekilde görmüşlerdir. Balkanlarda Slav ve Ortodoks halk üzerindeki Rus nüfuzu ve burada yaşayan milletlerin milli davalarını Rus yardımı ile başarıya ulaştırma gayretleri, Osmanlı Devleti gibi sınırlarında Slav unsurlara sahip olan Avusturya'yı da tehdit etmekteydi. Rusya'nın Balkanlardaki bu unsurları kullanarak hâkimiyet ve nüfuz sahasını genişletmesinin önlenmesi, Avusturya ile Osmanlı Devleti arasında siyasi bir kader birliğini meydana getirecektir⁶⁰⁹.

⁶⁰⁸ U. Kurtaran, *Osmanlı Avusturya Diplomatik İlişkileri 1526-1791*, s. 270.

⁶⁰⁹ K. Beydilli, "Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa", s. 71.

1.5.5.2. Yaş Antlaşması (10 Ocak 1792)

Rus ilerleyişi karşısında barış istemek zorunda kalan Osmanlı Devleti, Zıştovi'den yaklaşık altı ay sonra Rusya ile Yaş Antlaşması'nı imzaladı. Osmanlı-Rus Savaşını resmen bitiren antlaşmanın maddeleri şu şekildedir⁶¹⁰:

- Osmanlı Devleti ile Rusya arasında daha önce yapılan antlaşmalar aynen kabul edilecek.
- Özi, Prut ve Dinyester nehirleri arasındaki topraklar hariç, savaşta Rusya tarafından işgal edilen tüm topraklar (Bender, Akkerman, Kili, İsmail ve diğer yerler) boşaltılıp, Osmanlı Devleti'ne teslim edilecek.
- Dinyester Nehri, her iki devlet arasında sınır olacaktır.
- Eflak ve Boğdan'a daha önceki antlaşmalarda verilen imtiyazlar güncellenerek devam edecektir.
- Osmanlı Devleti, Rus ticaret gemilerini Tunus ve Cezayir korsanlarına karşı koruyacaktır. Rus gemilerine ve taşıdıkları mallara bir zarar gelmesi durumunda, bütün masraflar Osmanlılar tarafından karşılanacaktır.
- Kafkasya'daki Osmanlı-Rus sınırını Kuban Nehri olacaktır.
- Her iki devlet arasındaki düşmanlık son bulacak, genel af ilan edilecek ve savaş sırasında ele geçirilen esirler mübadele edilecekti.

Kırım'ın Osmanlı topraklarına dahil edilmesi amacıyla başlayan bu savaşın sonucunda, devletin Kırım'a dair bütün ümitleri yok oldu. Osmanlı Devleti'nin sınırları, Buğ Nehri'nden Dinyester Nehri'ne kadar geriye kaydırılarak, Özi ve arazisi elden çıktı. Bu stratejik mevkinin Ruslara geçmesi, 1796 yılında Karadeniz'deki Rus deniz kuvvetinin merkezini oluşturacak Odesa Limanı'nın kurulmasına zemin hazırlamıştır. Ayrıca Kafkasya'daki Osmanlı sınırları da geriye kaydı⁶¹¹.

1768-1792 sürecindeki savaş döneminde Rusların başarısı, piyade örgütlenmesiyle muharebe meydanında tam yetkiyle donatılan komutanların önderliğinde yatar. Düzenli alaylar, aralıksız yoklamalar ve itaat eden bir ordu başarının diğer sebepleridir⁶¹². Osmanlı cephesinde durum oldukça farklıdır. Osmanlı sultanları, İstanbul'daki sarayda oturarak savaşların seyrini takip etmişlerdir. Aralarında çeşitli

⁶¹⁰ E. Z. Karal, *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. I, s. 20; İ. H. Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, s. 591-592; J. W. Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 6, s. 577-578.

⁶¹¹ K. Beydilli, "Küçük Kaynarca'dan Yıkılışa", s. 72. Rusya'nın Kafkasya'da giriştiği askeri faaliyetler, buna karşın Osmanlı'nın oluşturduğu savunma için bkz.: C. Fedakar, "1787-1791 Osmanlı-Rus Savaşı Öncesi Kuzey Kafkasların Tahkimi: Anapa Kalesi", s. 45-49.

⁶¹² V. H. Aksan, *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, s. 181.

husumetler bulunan bazı devlet adamlarının, padişahlara verdikleri bilgiler neticesinde, ordugâhlara hatt-ı hümayunlar gönderilmiştir. Bu bilgiler savaşın gidişatı hakkında hakikati yansıtsa da ordu serdarlığına atanan isimlerin değiştirilmesi hususunda bazen yanıltıcı olabiliyordu. Devlet adamlarının kendi aralarındaki saray rekabeti ne yazık ki bu kritik dönemlerde, devleti biraz daha zayıf duruma düşürmekten başka da bir işe yaramamıştır. Sık sık yapılan aziller ve tayinler göstermiştir ki, savaş meydanlarındaki kötü gidişat isim değiştirmekle hallolunmuyordu. Herşeyden önce, askeri talim ve terbiye görmüş düzenli bir orduya ihtiyaç vardır. Osmanlı-Avusturya/Rusya savaşlarında, Anadolu ve Rumeli’de başıboş gezenlerin orduya alınması neticesinde önü alınamaz disiplinsizlikler başgöstermişti. Düzensiz bir şekilde öne sürülen Osmanlı birlikleri, sayı bakımından düşman ordusundan fazla olmasına rağmen, çoğu zaman başarı elde edilemedi. Zaferlerin elde edilmesinde, sayı üstünlüğünün tek başına yeterli olmayacağı, bu noktada müşahade edilmiştir. Öte yandan başarılı bir askeri harekât planını hazırlayacak ve yürütecek komutanların yok denecek kadar az oluşu (var olanların da hatalı kararlarla görevlerinden alınmaları ya da sınır boylarındaki kalelere atanmaları), hem toprak hem de büyük ölçüde insan kaybına sebep olmuştur. Seferlerin ciddiyetini kavrayamayan, bu nedenle hazırlıklara yeterince ehemmiyet göstermeyen görevliler, yabancı devletlerde menzil sisteminin mükemmeliği ile tanınan Osmanlı Devleti’nin bu sistemini çökertmişlerdi. Osmanlı ordusunu artık korkulacak bir güç olmaktan çıkaran bu ve benzeri durumlar Kırım, Özi, Belgrad gibi stratejik mevkihlerin elden çıkmasına ve devletin geri çekilmesine sebebiyet vermiştir.

İKİNCİ BÖLÜM

2. İDARE VE TEŞKİLAT BAKIMINDAN TUNA DONANMASI

Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki varlığının adeta temsili olan Tuna Nehri Donanması, bahriye teşkilatı içerisinde oldukça mühim bir yer işgal etmektedir. Tuna'nın kıyılarında teşekkül eden tersaneleri ve kaptan paşadan hizmetlilere kadar bütün personeli ile bir bütünü oluşturan bu donanma, bulunduğu bölgede kontrolü sağlamıştır.

2.1. Tuna Kaptanlığı

Budin'in 1541 yılındaki fethinden sonra, teşekkül eden Tuna Kaptanlığı Budin'den Vidin'e, Vidin'den Tuna Nehri'nin Karadeniz'e döküldüğü deltaya kadar iki kaptanın uhdesindeydi. Ancak Macaristan'ın Osmanlı Devleti'nden ayrılmasıyla, kaptan sayısı bire düşürüldü. Tuna Nehri'nde işleyen askeri ve ticari bütün gemiler, bu kaptanlığın nezaretindeydi. Kaptanlığın başında da kaptan paşa bulunurdu.

2.2. Tuna Donanması'nın Kaptan Paşaları

2.2.1. Tuna Kaptan Paşalarının Vasıfları ve Vazifeleri

Tuna Nehri Donanması'nın en üst makamında bulunan görevli, *kaptan paşa* sıfatıyla atanırdı. Bu kaptanlığa yapılan atamalar, genellikle kaptan-ı deryanın arzı ile sadrazamlık makamı tarafından gerçekleştirilmekteydi. Kaptan paşa, Tuna Nehri Donanması'nın bütün işlerinden sorumlu başbuğudur.

Tuna Nehri Donanması kaptanı, Osmanlı Devleti'ndeki mevcut kaptanlıklar içerisinde protokol sırası olarak kaptan-ı derya ve Süveyş kaptanından sonra gelmekteydi. Tuna kaptan paşasını da Şattü'l-Arab kaptanı ve Anapoli kaptanı izlemektedir. Süveyş Kaptanlığı'nın Derya Kaptanlığı'na bağlı olduğu zamanlarda ise Derya Kaptanlığı'ndan sonra zikredildiği görülür⁶¹³.

Osmanlı Devleti'nde belli bir göreve getirilecek olan şahısların, işin ehli olmasına dikkat edilirdi. Diğer alanlarda olduğu gibi bahriyede de ataması yapılan

⁶¹³ Süveyş Kaptanlığı'na *Kaptanlık Merkezi, Kocaili ve Karlılı* sancakları bağlıydı. 1735-1736 yıllarından sonra, bu sancakların Derya Kaptanlığı bünyesinde zikredilmeleri, Süveyş Kaptanlığı'nın Derya Kaptanlığı'na bağlandığını göstermektedir. Orhan Kılıç, *18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin İdarî Taksimatı-Eyalet ve Sancak Tevcihatı*, Elazığ, 1997, s. 29, 82-83. Bu hallerde Tuna Nehri Kaptanı'nın protokolde Kaptan-ı Derya'yı takip ettiği sonucuna varabiliriz.

kaptan paşaların, her şeyden önce denizcilikten yetişmiş olmaları esastı. Yani kaptan paşaların tecrübe, eğitim ve yönetim becerilerini sergilemeleri gerekmektedir.

Osmanlı denizciliğinin bir devlet politikası olarak yürütülmesi, denizcilik teşkilatının düzenlenmesini esas kılmaktaydı. Zira bu zaman gelinceye kadar birçok olumsuz uygulama yaşanmıştı. Bundan hareketle, 10 Ocak 1690 tarihinde Tuna kaptanlığına da atanan ve 6 Mayıs 1695'te ikinci kez derya kaptanlığına getirilen Mezemorta Hüseyin Paşa, 1701 yılında *Donanma-yı Hümayun Kanunnamesi*'ni hazırlamıştır⁶¹⁴. Osmanlı donanmasını organize etmek amacıyla hazırlanan bu kanunname, daha ziyade merkez donanmaya yönelik olarak yapılırsa da aslında Osmanlı Devleti'nin sınırları içerisindeki tüm deniz ve nehir güçleri için geçerli idi. Nitekim kanunname incelendiğinde, Tuna Nehri Donanması'nın işleyişi ile örtüşen pek çok maddesinin bulunduğu gözlemlenmektedir.

Mezemorta Hüseyin Paşa'nın hazırladığı ancak ölümünden bir buçuk ay sonra (Eylül-Ekim 1701), Amcazâde Hüseyin Paşa'nın sadrazamlığı ve Mezemorta'nın yerine derya kaptanlığına getirilen Abdülfettah Paşa zamanında yasalaştırılan Bahriye Kanunnamesi'nde, donanma personelinin atama, terfi ve emeklilik hususları bir nizama bağlanmıştır. Özellikle değinilen konulardan biri deniz işlerinin denizcilikten yetişmiş olanlara verilmesi esasıydı. Kaptan paşalık sıfatı, *donanma ileri gelenlerinin durumlarına vakıf olmayan kara paşalarından birine kesinlikle verilmeyecektir*⁶¹⁵. Daha önceki dönemlerde, donanmanın başına getirilen bey ya da paşaların tecrübeli denizciler arasından değil, politik ve şahsi nedenlerle sivil siyaset adamlarından seçilmeleri, devletin deniz güçleri konusundaki büyük bir gafleti idi. Zira donanmanın sevk ve idaresi konusunda yetersiz kaldıkları gibi, girilen bazı deniz mücadeleleri de başarısızlıkla sonuçlanmıştı⁶¹⁶.

⁶¹⁴ İdris Bostan, "Mezemorta Hüseyin Paşa ve 1701 Tarihli Bahriye Kanunnamesi", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, c. 1, (Editörler: İdris Bostan- Salih Özbaran), Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s. 282-83.

⁶¹⁵ *Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116 / 1688-1702)*, (Yayına Hazırlayan: Abdülkadir Özcan), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000, s. 169. Garp Ocakları'ndan yetişen ve denizcilik bilgisi üst seviyelerde olan Mezemorta Hüseyin Paşa'nın bu düzenlemelerinin amacı, donanma gücünün unsurları olan gemileri ve gemicileri geliştirmeye yöneliktir. Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, İstanbul, 2011, s. 30-35.

⁶¹⁶ Kanuni Sultan Süleyman'ın vezir-i azamı Rüstem Paşa'nın kardeşi Sinan Paşa (1554), Piyale Paşa (1555) kapıcıbaşıktan, müezzinzade Ali Paşa (1568) yeniçeri ağalığından, Boşnak Derviş Mehmed Paşa (1606) bostancıbaşıktan, Halil Paşa (1609) yeniçeri ağalığından, Cafer Paşa (1632) bostancıbaşıktan, Hüseyin Paşa (1634) mirahurluktan terfi ederek derya kaptanı olmuşlardır. Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr (Deniz Seferleri Hakkında Büyüklere Armağan)*, (Hazırlayan: İdris Bostan), T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2008, s. 138-141.

Mezemorta Hüseyin Paşa'nın bu konudaki düzenlemeleri dikkate alınmış olacak ki incelediğimiz dönemde Tuna Nehri Donanması'nı organize eden kaptan paşaların genellikle denizcilikten yetiştikleri görülmekteydi. Nitekim atama kayıtları incelendiğinde, kaptanlar Tuna Nehri'nin *kadimden ahvaline vakıf*, denizcilik ilmine ve görgüsüne sahip, tecrübeli, sadık, emrindeki personeli yönetme ve yönlendirme kabiliyetine sahip kaptanlar arasında, *silsile-i merâtibe* dikkat edilerek seçilmekteydiler. Mesela 1738 yılında getirildiği kaptan paşalık makamının gereğini layıkıyla yerine getirdiğinden, 1739 yılında görev süresi uzatılan ve Nisan 1741'e kadar kaptanlık yapan Ahmed Paşa'nın bu başarısında, daha önce *girdap ağalığı* hizmetinde bulunmasının payı büyüktü⁶¹⁷. Bunun yanında Ahmed Paşa'dan önce bu makamı icra eden Kaptan Mahmud da, İsakçı'da üstü açıklar başbuğu idi⁶¹⁸. Tuna Donanması'nın sevk ve idaresine getirilen kaptanların, genellikle donanma içindeki üst dereceli görevlilerden seçildiklerini söylemek mümkündür. Mevcut kaptanlar içerisinde, herhangi bir sebeple azledilen, fakat henüz iş yapma bilgi ve kudretine sahip paşalar, bölgeyi iyi tanıdıklarından, daha sonraları Tuna havzasında stratejik görevlere getirilmişlerdi. Mesela sabık Tuna kaptanı Numan, 11-20 Şubat 1719 tarihinde, İbrail Kalesi'nin muhafızlığına tayin olunmuştu⁶¹⁹.

İncelediğimiz dönemde Tuna Nehri Donanması kaptanlığı, *Cezayir-i Garb beylerbeyiliği*, *riyale* ve *mir-livalık* payeleriyle tevcih olunmuştu. 30 Ağustos 1738 tarihinde Cezayir-i Garb beylerbeyiliği payesiyle Ahmed Paşa'nın⁶²⁰, 26 Ekim 1737 tarihinde de mir-livalık payesiyle Kaptan Mahmud'un atamaları gerçekleştirilmiştir⁶²¹. 1770 yılında ise riyâle-i hümayun⁶²² payesi ile Kaptan el-Hac Ebubekir, Tuna Donanması bağbuğluğu yapmaktaydı⁶²³.

Paşalar, iki tuğ ile donanmaya kaptan olurlardı. 21 Nisan 1716'da girdap ağalığından kaptan paşalığa terfi eden İbrahim Ağa'nın⁶²⁴ ve 1 Kasım 1790 tarihinde

⁶¹⁷ BA, A.DVNS. NŞT. d 16, s. 238.

⁶¹⁸ BA, A.DVNS. NŞT. d 16, s. 238.

⁶¹⁹ Numan Paşa'ya bu görevle birlikte, Kırkkilise Sancağı da *ber vech-i arpalık* olarak tevcih edilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 127, s. 322, h. 1440. (11-20 Şubat 1719)

⁶²⁰ BA, A.DVNS. NŞT. d 16, s. 238.

⁶²¹ BA, A.DVNS. NŞT. d 16, s. 238.

⁶²² *Riyale*, kalyonlar üçüncü kaptanlığı olup, rütbesi Tuğamiral/Tümamiral karşılığıdır. Erdoğan Dümen, *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri 1081-1922 (Onsekizinci Yüzyıl)*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 1993, s. 8.

⁶²³ BA, C. BH. 263/12144. (27 Ağustos 1770); BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 233, h. 928. (23 Ağustos-1 Eylül 1770)

⁶²⁴ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli (1115-1134/1703-1722)*, c. II, (Hazırlayanlar: Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur, Baki Çakır, Ahmet Zeki İzgöer), İstanbul,

Patrona⁶²⁵ Ahmed Kaptan'ın atamaları, iki tuğ ile sadrazam tarafından gerçekleştirilmiştir⁶²⁶. Tuna Donanması'na atanan kaptan paşalar, aynı zamanda farklı bir devlet görevini de birlikte yürütebilmekteydiler. Örneğin 26 Ekim 1737 tarihinde Tuna Nehri Donanması başbuğluğuna tayin olunan Mahmud Paşa, 23 Ağustos 1738'de kendisine tevcih edilen *Tersane-i Amire Kethüdalığı*'ndan sonra görevinden ayrılmıştır. 10 Kasım 1739 tarihinde *Tersane-i Amire Kethüdalığı*⁶²⁷ görevine ilaveten, yeniden Tuna Nehri Donanması başbuğluğuna atanmıştır⁶²⁸. Ayrıca 1788 yılında Vezir Ahmed Paşa'nın, Tuna Donanması başbuğluğu ve üstü açıklar ağası görevlerini birlikte yürüttüğü anlaşılmaktadır⁶²⁹.

Kâtip Çelebi, savaş anında donanmanın sevk ve idaresinin kaptan paşa tarafından, makam gemisinden yürütülmesi gerektiğini vurgulamaktadır. *Baş gidince ayak pâydâr olmaz* düşüncesinden hareketle, düşmanla karşılıklı bir çatışmadan sakınılması gerektiğine dikkat çekmiştir⁶³⁰.

Kaptan paşalar, hidrografiya ilmine sahip olup, bulundukları coğrafyayı iyi tanımalıydılar. Harita ilminde ve pusulayla yön bulma konusunda mahir olmaları gerekmekte idi. Fırtına çıkması durumunda, yönlerini şaşırmadan gemileri

2013, s. 993; Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, (Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoglu), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1969, s. 345.

⁶²⁵ Patrona, kalyonlar ikinci kaptanlığı makamıdır. Rütbesi, bugünkü koramiral rütbesiydi. E. Dümen, *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri*, s. 8.

⁶²⁶ Ahmed Paşa'dan boşalan makama, *Cezayir başbuğu Seyyid Ali* atanmıştır. Ahmed Câvid, *Hadika-i Vekâyi*, (Hazırlayan: Adnan Baycar), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998, s. 206; BA, HAT. 192/9369. (29 Ağustos 1791). Kaptan-ı Derya makamında bulunanların atamaları, üç tuğ ile yapılmıştır. E. Eickhoff, "Bir Alman Tarihçisi Gözüyle Osmanlı Donanması", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 557, (Çeviren: Ömer Şentürk), Ankara, Temmuz-1993, s. 28.

⁶²⁷ Derya Kaptanı'ndan sonra, Tersane-i Amire'deki en yetkili isimdir. Tersanedeki kadırga kaptanları ve mürettebatın tamamı, kethüdanın emrindeydiler. Kethüda, buradaki nizamı sağlar, gerekli disiplini verirdi. Onun tersanedeki hâkimiyetine alameti, elinde taşıdığı Hint kumaşından mavi renkli asası idi. Önceleri azap reisliğinden çıkan kethüdalar, sırasıyla gardiyanbaşı (süvari), hünkâr gemisi (baştarde-i hümayun) reisi ve kethüda olurlardı. Kethüdalar, sonraki tarihlerde Kaptan-ı Derya Eyaleti'ndeki derya beylerinden tayin edilmişlerdir. İlk zamanlarda kethüdaların, kaptan paşalarla birlikte sefere çıkmaları adet iken, sonraları tersanede bırakılmışlardır. Padişah boğazda gezinti yapacağı zaman, geminin dümenini tutan kethüdanın da altı çifte kayığı vardı. Kethüdalar, Sıgla Sancağı'nın hassını tasarruf ederlerdi. İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 3. Baskı, Ankara, 1988, s. 427-28. *Tersane-i Amire Kethüdası*, tersanede bulunmadığı zamanlarda, işlerine bakan bir vekil vardı. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersâne-i Amire*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2. Baskı, Ankara, 2003, s. 45.

⁶²⁸ O. Kılıç, *İdarî Taksimat*, s. 84, 223.

⁶²⁹ BA, C. BH. 197/9238. (2 Ağustos 1788)

⁶³⁰ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 149. Kâtip Çelebi'den yıllar sonra Mezemorta Hüseyin Paşa'nın hazırladığı *Donanma-yı Hümayun Kanunnamesi*'nde, savaş esnasında kaptan paşanın baştardaya binmeyip, zafer sembolleri olarak görülen üç fener ve üç bayrağın takıldığı ve baş kapudane denilen büyük kalyona binmesi gerektiğine işaret edilmiştir. Böylece savaş esnasında donanmanın sevk ve idaresinden sorumlu olan başbuğun bulunması gereken yerin önemine dikkat çekilmiştir. *Anonim Osmanlı Tarihi*, s. 170.

yürütebilmelidirler. Maiyetlerinde bulunan görevlileri, tecrübeleriyle imtihan etmeli yetersiz olanları öğrenmeye özendirmelidir⁶³¹.

Donanmanın başındaki görevliler, makamlarındaki vazifelerini gerektiği gibi icra etmekle mükelleftirler. Bundan dolayı Tuna Nehri Donanması'nda mühim görevleri işgal eden kaptanlar arasından en dürüst, en akıllı, en bilgili ve büyük işler yapabilme cesaretine sahip olanlardan *kaptan paşa* seçimi yapılırdı. Bunun yanında bu kaptanların donanmayı denize çıkarma, düşman donanmasına karşı muharebe etme, muharebeden çıkıp üssüne dönme tecrübe ve becerisine sahip olmaları oldukça mühimdi. Kısacası kaptan paşalığa giden yol donanma işlerini yürütme, düzenleme bilgi ve becerisine haiz olmaktan geçiyordu⁶³².

Ne var ki bu icra yetenek ve becerilerine sahip olmayanlar⁶³³, yaşlılıktan veya çeşitli hastalıklardan dolayı donanmanın imal ve istihdamını gerçekleştiremeyenler⁶³⁴ bulundukları makamdan azledilirlerdi. Yapılan istişareler neticesinde kaptanlığı hak eden, denizcilik bilgisi ve tecrübesine sahip en uygun ve en genç isim konusunda bir karara varılırdı⁶³⁵. Bundan hareketle, atamalarda liyakatin esas alındığı söylemek mümkündür. Nitekim 26 Ekim 1737'den önce, Tuna kaptan paşalığı makamında olan Mustafa Paşa *pîr ve alîl* olduğu gerekçesiyle, Vidin muhafızı Vezir Mehmed Paşa'nın ilamıyla görevinden alınmıştı⁶³⁶.

Tuna Nehri Donanması'na kaptan paşa atamaları, savaş kararı alındığı zaman gerçekleştirilirdi. Hatta Osmanlı- Rusya savaşlarının devam ettiği 1770 yılından sonraki atamaların sıklaştığı görülmüştür. Barışın hüküm sürdüğü dönemlerde ise, atamalara ara verildiği izlenmiştir. Sulh dönemlerinde, donanmanın başsız kalmaması için Tuna Nehri'ndeki ocaklık şaykaların başbuğlarından en uygun kaptana, kaptan paşa gibi tam yetkili olmamak kaydıyla, donanmanın idaresi verilirdi. Zira yapılacak kaptan paşa atamaları, hazineye zarar vereceğinden devlet bu durumdan kaçınmıştır. 29 Ağustos 1791 tarihli hatt-ı hümayunda geçen, *adet üzere Tuna Donanması başbuğu namıyla nasb oluna gelen kimseden başka, Tuna kaptan paşası namıyla bir münasibin üzerlerine nasb* ifadesi bu durumu destekler mahiyettedir⁶³⁷.

⁶³¹ Hezarfen Hüseyin Efendi, *Telhîsü'l-Beyân Fî Kavânîn-i Âl-i Osmân*, (Hazırlayan: Sevim İlgürel), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara. 1998, s. 160.

⁶³² Anonim Osmanlı Tarihi, s. 170.

⁶³³ Anonim Osmanlı Tarihi, s. 169.

⁶³⁴ BA, A.DVNS. NŞT. d. 16, s. 238.

⁶³⁵ Anonim Osmanlı Tarihi, s. 170.

⁶³⁶ BA, A.DVNS. NŞT. d. 16, s. 238.

⁶³⁷ BA, HAT. 193/9459. (29 Ağustos 1791)

Kaptan paşaların yıllık has miktarları 17. yüzyılda⁶³⁸ olduğu gibi incelediğimiz dönemde de genellikle 7000⁶³⁹, bazen de 7500 kuruş olarak görülmektedir⁶⁴⁰. Tuna Donanması'nın kaptan paşalarına, Yergöğü mukataası has olarak ayrılmıştır⁶⁴¹. Bunun yanında bazı sancakların hasılatları kendilerine tevcih edilen paşalar, yüksek gelirli olmalarına rağmen, kalabalık maiyetlerinden dolayı giderleri de oldukça fazla idi. *Beyhude emval-ı miriye hasaratına* sebep olacağından bu atamaların gerçekleştirilmesi, sefer zamanlarına bırakılmıştır. Sefer kararı alındığı zaman, Tuna Nehri Donanması'nın en üst mercii olarak, bir kaptan ataması yapılmıştır⁶⁴².

21 Ekim 1717 tarihli belgeye göre; Tuna Donanması kaptanı İbrahim Paşa'nın⁶⁴³ emrine 150 adam, 5 şayka gemisi ve Yergöğü hassı verilmiştir. Yergöğü mukataasından elde edilen hasılat, 1717 yılı itibariyle 10 bin kuruştur. Bu meblağın 7 bin kuruşu has olarak Paşa'ya verilirken, kalan kısmı hazineye aktarılmaktaydı. Ancak 7 bin kuruşun tamamı, kaptanın maiyetindeki 5 şaykanın masraflarına dahi yetersiz kaldığından, kapı halkı ve sefer masrafları için ek bütçeye gereksinim duyulmuştur. Bunun üzerine hazine-i amireden verilen 10 yük (8333 kuruş 1 sülüs) de masrafları karşılayamayınca; Niğbolu Sancağı nahiyelerinin yanında Ablanova ve senelik mukataa geliri 5 bin kuruş olan Toriçe de Paşa'ya tevcih edilmiştir⁶⁴⁴. Tuna Donanması kaptanlığı, Vidin nezareti mukataa mallarını da ocaklık olarak tasarruf etmekteydi. Her yıl bu mukataadan 1250 kuruş, kaptanlığın uhdesine ayrılmaktaydı⁶⁴⁵.

Bütün bu ve benzeri durumlardan edinilen tecrübeye dayanılarak, 8 Nisan 1741 tarihinde, devletin savaş döneminde olmadığı ve kaynakların gereksiz harcanmaması

⁶³⁸ 17. yüzyılda kaptan paşa 885000 akçe yani 7375 kuruş has alırdı. Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 141.

⁶³⁹ BA C. BH. 212/9925. (21 Ekim 1717)

⁶⁴⁰ 17 Eylül 1788 tarihinde filli olarak Tuna Nehri Donanması kaptanlığını yürüten Çadircı-zade Mehmed Ağa'nın yıllık geliri 7500 kuruştur. BA, MAD. d. 8531, s. 235. (17 Eylül 1788).

⁶⁴¹ BA, MAD. d. 8531, s. 235. (17 Eylül 1788)

⁶⁴² BA, A.DVNS. NŞT. d. 16, s. 238.

⁶⁴³ İbrahim Paşa, bahriyeden yetişmiş, sadık ve dürüst bir kaptandır. Mehmed Süreyya, *Sicill-i Osmani*, c. 3, (Yayına Hazırlayan: Nuri Akbayan), (Eski Yazıdan Aktaran: Seyit Ali Kahraman), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1996, s. 770.

⁶⁴⁴ 1712 yılında Tuna kaptanı Ali'nin maiyetindeki firkate ve 2 şaykanın kürekçi, dümenci, topçu, yelkenci ve levendat ücretleri 6200 kuruştur. Ali Paşa'ya geçim vasıtası olarak tevcih edilen Yergöğü hassı, Ali Paşa'nın gerek kapı halkı, gerek gemi neferatı ve gerekse kendi masraflarına yeterli gelmediği için, hazineden 4 yük akçe daha verilmiştir. Fakat bu da masraflar için yeterli olmadığından, 4 yük 24 bin akçe geliri olan Ablanova ve Toriçe'nin yanında, 56 bin akçelik Niğbolu Sancağı köylerinin mukataaları da paşaya verildi. Böylece 4 yük 80 akçe gelir tevcihi yapılmış oldu. BA C. BH. 212/9925. (21 Ekim 1717)

⁶⁴⁵ BA, MAD. d. 9897, s. 137. (23 Şubat 1715)

gerektiği gerekçesiyle, Tuna Nehri Donanması kaptanlığını tasarruf eden Ahmed Paşa'nın üzerinden bu mansıbı alınmıştır⁶⁴⁶.

Tuna Donanması kaptanı, daha çok büyük çaplı işleri yürütmekle görevliydi. İşlerin aksamadan hızlı yürümesi için yetkilerini Tuna Donanması'nda mevcut, diğer üst rütbeli görevlilerle paylaşırdı⁶⁴⁷. Gerekli olan durumlarda, Tuna'daki her türlü faaliyetin düzenli ve eksiksiz yürümesi adına, diğer görevlilere bizzat eşlik eder ve müşahedelerde bulunurdu. Gözlemlerini de ordu-yu hümayuna bildirirdi. Örneğin Tuna Nehri iskelelerinde imal, tamir ve teçhiz gibi gemicilik faaliyetlerine katılır⁶⁴⁸ ve savaş için hazırlanan donanma gemilerinin eksiksiz olmasına dikkat ederdi⁶⁴⁹.

Osmanlı Tunası'nın muhafazasından birinci derecede sorumlu görevliydi. Tasarrufuna bırakılan makam gemisi olan şaykasıyla ve sahil koruma görevini üstlenen çete kayıklarının da takviyesiyle nehirde üst düzey bir güvenlik denetimi gerçekleştirirdi⁶⁵⁰. Savaş dönemlerinde, Tuna'nın bütün sahil ve kışlaklarında mevcut gemi sayımını türleriyle birlikte gerçekleştiren paşalar⁶⁵¹, düşmanın geçeceği bütün mıntikalara ve mevzilere şayka ve çete kayıklarını yerleştirirlerdi⁶⁵². Tuna Nehri sahillerinde bulunan bütün kale ve palangaların muhafazası için hazırlanan miri piyade neferlerinin, ilgili yerlere yerleştirilip yerleştirilmediğini müşahade etmek de kaptan paşanın görevleri arasındaydı⁶⁵³.

Tuna sahillerindeki kaza merkezlerinde, askeri ya da ticari faaliyetler için mevcut olan zahirelerin toplanmasını organize ederdi⁶⁵⁴. Zahirelerin gemilere yüklenip, Tuna Nehri'nde bilhassa zorlu geçiş bölgeleri olan Demirkapı, Tahtalı ve İnlik girdaplarından geçişlerinde, gerekirse bizzat refakat ederdi⁶⁵⁵. Donanma hizmetindeki tüm kaptanların *ulufe ve taamiye* ücretleriyle⁶⁵⁶, ahenger, neccar, kürekçi, dümenci,

⁶⁴⁶ BA, A.DVNS. NŞT.d. 16, s. 238.

⁶⁴⁷ Mahir Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2015, s. 30.

⁶⁴⁸ BA, MAD. d. 10051, s. 380. (1 Ocak 1791); BA, AE. SAMD. III. 47/4690. (2 Ekim 1730)

⁶⁴⁹ BA, A.DVNS. MHM. d. 127, s. 135, h. 564, 565. (10-19 Haziran 1718)

⁶⁵⁰ Çete kayıklarının inşası, donanımı ve nehirde dolaşmasına karşın, kaptan paşaya hazine-i amireden 10000 kuruş ayrılmıştır. BA, MAD. d. 10044, s. 343. (21 Mart 1788)

⁶⁵¹ BA, MAD. d. 10051, s. 276. (7 Kasım 1790).

⁶⁵² BA, MAD. d. 10051, s. 91. (31 Mayıs 1790).

⁶⁵³ BA, A.DVNS. MHM. d. 125, s. 65, h. 265. (17-26 Ekim 1716)

⁶⁵⁴ BA, MAD. d. 9897, s. 104. (12 Mart 1713)

⁶⁵⁵ Tuna Donanması Kaptanı İbrahim Paşa'ya gönderilen hüküm. BA, A.DVNS. MHM. d. 125, s. 28, h. 101. (19-28 Ağustos 1716)

⁶⁵⁶ BA, MAD. d. 13761, s. 282. (2 Kasım 1769)

topçu vs. gibi sanatlarda mahir zanaatkârların ücretlerinin verilmesine bazen nezaret ederdi⁶⁵⁷.

2.2.3. Kaptan Paşalar

Devletin gerilemeye yüz tuttuğu 18. yüzyılda, batıdan gelen tehditler artmıştı. Avusturya-Rusya ittifakı, Osmanlı Devleti için büyük tehlike oluşturmaya devam ediyordu. Tuna Nehri'nde, çağın teknolojisini yakalamış Avusturya donanmasına ve özellikle de güçlü Rus donanmasına karşı girişilen harplerden, çoğu zaman olumlu sonuçlar alınamamaktaydı. Osmanlı Devleti'nin Tuna'daki donanmasının başına atanan kaptanlardan, nehirdeki kötü gidişatın önüne set çekip, düşmana karşı savunma ve taarruz faaliyetlerinde bulunmaları beklenmekteydi.

Tablo 2. Tuna Nehri Donanması Kaptan Paşaları (1711-1792)

No	Kaptan Paşa	Atama Tarihi	Fiilen Görevde Olduğu Tarih
1	Eyüp Paşa ⁶⁵⁸		Temmuz 1711
2	İbrahim Paşa ⁶⁵⁹		14 Ağustos 1711
3	Ali Paşa ⁶⁶⁰	7 Mayıs 1712	
4	*Eyüp Paşa ⁶⁶¹		31 Aralık 1712
5	Mustafa Paşa ⁶⁶²		12 Mart 1713
6	Vezir Ahmed Paşa ⁶⁶³		3 Temmuz 1713
7	Freng Mustafa Paşa ⁶⁶⁴		23 Şubat 1715
8	Vezir Aşçı İbrahim Paşa ⁶⁶⁵	21 Nisan 1716	
9	*Freng Mustafa Paşa ⁶⁶⁶	4 Ocak 1718	1718-1720
10	İbrahim Paşa ⁶⁶⁷		28 Ağustos 1726

⁶⁵⁷ BA, MAD. d. 9940, s. 59, 60. (24 Mayıs 1739)

⁶⁵⁸ Akdes Nimet Kurat, *Prut Seferi ve Barışı 1123 (1711)*, c. I, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1981, s. 398.

⁶⁵⁹ BA, C. AS. 957/41585. 14 Ağustos 1711)

⁶⁶⁰ BA, C. BH. 212/9925. (21 Ekim 1717)

⁶⁶¹ BA, C. BH. 36/1720. (31 Aralık 1712); BA AE. SAMD. III. 47/4690. (2 Ekim 1730)

⁶⁶² BA, MAD. d. 9897, s. 104. (12 Mart 1713)

⁶⁶³ BA, C. BH. 179/8414. (3 Temmuz 1713)

⁶⁶⁴ BA, MAD. d. 9897, s. 137. (23 Şubat 1715). 18 Aralık 1715 tarihinde Venedik'e karşı yapılacak mücadele öncesi, zahire tedarikinin gerçekleştirilmesi, bu emtianın Tuna Nehri aracılığıyla Belgrad'da, Sava Nehri aracılığıyla da Gradişka'da depolanmasına dair Tuna Kaptanı Mustafa Paşa'ya gönderilen hükümde, 1715 yılının sonuna kadar bu görevde filli olarak bulunduğu anlaşılmaktadır. BA, C. HR. 16/756. (18 Aralık 1715)

⁶⁶⁵ 21 Nisan 1716'da görevi devralan İbrahim Paşa, 1717 yılı boyunca görevinde kalmıştır. Osmanlı-Avusturya arasında devam eden Petervaradin Savaşı esnasında muhtemelen 17 Temmuz 1717 tarihinde şehit olmuştur. Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 993, 1070; Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 368; BA, C. BH. 224/10435. (21 Şubat 1716); BA AE. SAMD. III. 101/10030. (3 Mart 1717); BA, C. BH. 212/9925. (21 Ekim 1717).

⁶⁶⁶ BA, İE. BH. 17/1576. (23 Ocak 1718). Mustafa Paşa, göreve geldiği yıl ve bir sonraki yıl boyunca görevinde kalmıştır. Eldeki mevcut kayıtlara göre 13 Ocak 1720 tarihinde de fiilen görevini devam ettirmiştir. BA, AE. SAMD. III. 137/13388. (23 Kasım 1718); BA, AE. SAMD. III. 77/7698. (12 Kasım 1719); BA, İE. BH. 15/1358, Belge 3. (13 Ocak 1720)

⁶⁶⁷ BA, AE. SAMD. III. 135/13202. (28 Ağustos 1726)

11	Musa Paşa ⁶⁶⁸		26 Şubat 1731
12	Mustafa Paşa ⁶⁶⁹		1736-1737
13	Mahmud Paşa ⁶⁷⁰	26 Ekim 1737	
14	Ahmed Ağa ⁶⁷¹	30 Ağustos 1738	
15	*Mahmud Paşa ⁶⁷²	10 Kasım 1739	
16	*Ahmed Ağa ⁶⁷³		8 Nisan 1741
17	Mehmed Emin Paşa ⁶⁷⁴		1769-1770
18	El-Hac Ebubekir Paşa ⁶⁷⁵		11 Nisan 1770
19	Ahmed Paşa ⁶⁷⁶		29 Mayıs 1770
20	*Mehmed Emin Paşa ⁶⁷⁷		5 Temmuz 1770
21	*El-Hac Ebubekir Paşa ⁶⁷⁸		27 Ağustos 1770
22	Seyyid Ahmed Paşa ⁶⁷⁹	22 Mart 1771	
23	Mir Mehmed Paşa ⁶⁸⁰	18 Haziran 1771	
24	Mir Ahmed Paşa ⁶⁸¹		3 Mart 1774
25	*Mir Mehmed Paşa ⁶⁸²		3 Mayıs 1775
26	Ali Paşa ⁶⁸³		12 Eylül 1787
27	*Çadırcızâde Mehmed Ağa ⁶⁸⁴	16 Ekim 1788	Nisan- Haz. 1788
28	Hacı Memiş Ağa ⁶⁸⁵		Ocak-Mayıs 1789
29	Hamâmizâde Vezir Ahmed Paşa ⁶⁸⁶		10 Mayıs 1789
30	*Hacı Memiş Ağa ⁶⁸⁷		Eylül-Kasım 1790

⁶⁶⁸ BA, C. BH. 171/8060. (26 Şubat 1731)

⁶⁶⁹ Eylül 1736'da fiilen görevde olduğu görülen Mustafa Paşa, 26 Ekim 1737 tarihine kadar bu görevi icra etmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 142, s. 122, h. 675. (7-16 Eylül 1736); BA, C. BH. 120/5826. (5 Haziran 1737). Mustafa Paşa'nın ilerleyen yaşından dolayı, görevini layıkıyla yapamayacağı kanaati hâsıl olunca, kaptan paşalıktan azledilmiştir. O. Kılıç, *İdarî Taksimat*, s. 222.

⁶⁷⁰ Mahmud Paşa, 26 Ekim 1737'de atanmış, 1738 yılının yaklaşık sekiz ayı boyunca bu görevi yürütmüştür. BA, A.DVNS. NŞT. d. 16, s. 238; BA, C. BH. 186/8734. (11 Şubat 1738). Mahmud Paşa, 23 Ağustos 1738 tarihinde Tersane-i Amire Kethüdâlığı'nın kendisine tevcih edilmesiyle, bu görevinden ayrılmıştır. O. Kılıç, *İdarî Taksimat*, s. 222.

⁶⁷¹ BA, A.DVNS. NŞT. d. 16, s. 238. Ahmed Ağa'nın atandıktan sonra, yaklaşık bir buçuk yıl boyunca görevde kaldığı görülmektedir. BA, C. BH. 130/6291. (15 Ağustos 1739); BA, C. BH. 113/5461. (27 Şubat 1740)

⁶⁷² Mahmud Paşa, Tersane-i Amire Kethüdâlığı görevindeyken, ilave olarak yeniden başbuğ olarak tayin edilmiştir. O. Kılıç, *İdarî Taksimat*, s. 223.

⁶⁷³ BA, A.DVNS. NŞT. d. 16, s. 238.

⁶⁷⁴ Göreve atanma tarihini tespit edemediğimiz Mehmed Emin Paşa'nın, 14 Kasım 1769 ile 16 Nisan 1770 tarihleri arası (el-hac Ebubekir'in bir aylık görev süresi hariç) görevini icra ettiği bilinmektedir. BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 52, h. 194. (10- 19 Kasım 1769); BA, MAD. d. 10003, s. 54-55. (16 Nisan 1770)

⁶⁷⁵ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 185, h. 735. (7-16 Nisan 1770)

⁶⁷⁶ BA, C. BH. 252/11662. (29 Mayıs 1770)

⁶⁷⁷ BA, C. BH. 15/726. (5 Temmuz 1770)

⁶⁷⁸ BA, C. BH. 263/12144. (27 Ağustos 1770)

⁶⁷⁹ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 331, h. 1372. (18-27 Mart 1771)

⁶⁸⁰ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 366, h. 1520. (14- 23 Haziran 1771)

⁶⁸¹ BA, C. BH. 191/8991. (3 Mart 1774)

⁶⁸² BA, C. BH. 149/7131. (3 Mayıs 1775)

⁶⁸³ BA, C. AS. 590/24832. (12 Eylül 1787)

⁶⁸⁴ İlk tayin tarihine ulaşamadığımız Çadırcı-zade Mehmed Ağa, 1788 yılının nisan, mayıs ve haziran aylarında fiili olarak görevde görülmektedir. BA, C. BH. 141/6790. (13 Nisan 1788); BA, C. BH. 186/8747. (28 Nisan 1788); BA, C. AS. 989/43184. (14 Mayıs 1788); BA, C. BH. 215/10043. (20 Mayıs 1788); BA, C. BH. 30/1421. (4 Haziran 1788). 16 Ekim 1788 tarihinde Tuna başbuğluğuna tekrar atanmıştır. BA, A.DVNS. NŞT. d. 16, s. 237.

⁶⁸⁵ Eldeki mevcut vesikalara göre, 1789 yılının ilk aylarında görevdedir. BA, C. AS. 1097/48418. (31 Ocak 1789); BA, MAD. d. 10045, s. 105. (25 Ocak 1789); BA, MAD. d. 10045, s. 146. (24 Şubat 1789); BA, C. BH. 135/6538. (18 Şubat 1790)

⁶⁸⁶ BA, C. BH. 253/11727. (10 Mayıs 1789); BA, C. BH. 60/2809. (28 Nisan 1790)

31	*Hamâmezâde Vezir Ahmed Paşa ⁶⁸⁸	28 Aralık 1790	
32	Mir Mahmud Paşa ⁶⁸⁹		9 Şubat 1791
33	*Hamâmezâde Vezir Ahmed Paşa ⁶⁹⁰		11 Ocak 1792

* Adı geçen paşaların ilk atamalarından sonraki atamalarıdır.

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere, yapılan tespitlere göre 1711-1792 yılları arasında otuz üç atama kaydı gerçekleştirilmiştir. Eldeki mevcut kaynaklara göre, 1741 yılından 1769 yılına kadar herhangi bir atama kaydına rastlanmamıştır. Yaklaşık otuz yıllık bu süreçte, Osmanlı Devleti'nin dış politikasında izlediği barış yanlısı tutumdan dolayı, bu atamaların yapılmadığını söylemek mümkündür. Zira yukarıda da belirtildiği gibi, Tuna Donanması'nın sevk ve idaresini gerçekleştiren kaptan paşalar, savaş zamanlarında bölgede en üst yetkili merci olarak görevlendirilirlerdi. 1768-1774 yılları arasında kısa aralıklarla devam eden Osmanlı-Rusya savaşlarının sürdürüldüğü ve özellikle de 1770 yılından sonra; atamalarda bir yoğunluk, sık sık el değiştirmeler ve aynı kişinin bir müddet sonra tekrar göreve getirildiği görülmektedir. Özellikle söz konusu yılda Mehmed Emin Paşa, el-Hac Ebubekir Paşa ve Ahmed Paşa arasında, bazen bir ay gibi kısa bir zaman diliminde dahi görev değişimi yaşanmıştır. Devletin içinde bulunduğu savaş ortamı oldukça sancılı geçmekteydi. Bilhassa İngiltere'nin desteğiyle, Rusya'nın Çeşme'de Osmanlı donanmasını yakmasının ardından, Osmanlı Tuna'sında daha güçlü mukavemet göstermesi ve ilerlemesi, bu değişikliklerin gerekçelerinden olabilir. Zira güçlü düşman donanmasını Tuna'dan uzaklaştırmak, donanımlı bir donanmanın yanında dirayetli, tecrübeli ve iş bilir bir kaptanın nezaretinde ancak gerçekleştirilebilirdi. Benzer durum yüzyılın sonunda 1787-1792 savaş sürecinde de yaşanmıştır. Çadırcızâde Mehmed Ağa, Hacı Memiş Ağa ve Hamâmezâde Vezir Ahmed Paşa arasında yapılan görevlendirmelerde, Hamâmezâde'nin diğerlerinden daha uzun süre vazifesinin başında kaldığı anlaşılmaktadır.

İncelediğimiz dönem içerisinde görev yapan ve Eyüp Paşa'dan Vezir Ahmed Paşa'ya kadar, Tuna Nehri'nde devleti temsil eden bu paşalar, hem idareci hem de bir

⁶⁸⁷ BA, MAD. d. 8531, s. 477. (6 Eylül 1790); BA, C. BH. 175/8248. (6 Kasım 1790)

⁶⁸⁸ Mevcut kayıtlar ışığında Ahmed Paşa'nın üçüncü kez getirildiği bu görevin atanma tarihi, Ahmed Câvid'e göre 28 Aralık 1790'dır. III. Selim'in 192/9369 numarada kayıtlı hatt-ı hümayununda, bu atamanın yapıldığı bildirilmiş fakat tarih konusunda herhangi bir kayıt düşülmemiştir. Vesikanın tarihi tahmini verildiğinden, bu yeniden atanma tarihinin 28 Aralık 1790 olması kuvvetle muhtemeldir. Ahmed Câvid, *Hadika-i Vekâyi'*, s. 206; BA, HAT. 192/9369. (29 Ağustos 1791). Bu tarihten itibaren 1792'ye kadar görevinde kaldığı arşiv vesikalarından anlaşılmaktadır. BA, C. BH. 59/2780. (24 Ocak 1791); BA, C. BH. 184/8635. (21 Şubat 1791); BA, C. BH. 252/11663. (2 Şubat 1791); BA, C. BH. 154/7348. (3 Şubat 1791); BA, C. BH. 272/12560 (17 Nisan 1791); BA, C. BH. 122/5907. (27 Nisan 1791)

⁶⁸⁹ BA, C. BH. 208/9724. (5 Mart 1791)

⁶⁹⁰ BA, C. BH. 126/6107. (11 Ocak 1792)

komutan olarak çok önemli bir görevi icra etmişlerdir. Yalnızca savaş zamanlarında değil, barış zamanlarında da Tuna'daki kontrolü tek elde toplayan kaptanlar, nehirde gerçekleştirilen ticari faaliyetlerin güvenli bir ortamda yürütülmesini sağlamışlardır. Barış zamanlarında merkezi bir atamadan ziyade, Tuna'da şaykalar başbuğluğu yapan, ancak kaptan paşa kadar geniş yetkilerle donatılmamış bir kaptan tarafından, donanmanın idare edildiği ve bütün işlerinin hiyerarşik ve sistem içinde yürütüldüğü anlaşılmaktadır.

2.3. Başbuğ

Tuna Nehri Donanması'nın kaptan paşa sıfatıyla sevk ve idaresini yapan donanmanın en başındaki kişiye başbuğ denildiği gibi, donanmadaki firkateler, şaykalar, şalopeler, ocaklık şaykalar, çete kayıkları başbuğu vs. gibi küçük birliklerin idarecileri için de bu isim kullanılmaktaydı.

Bu küçük birliklere başbuğ atamaları çeşitli payelerle yapılmıştır. Örneğin 2-11 Eylül 1770 tarihli belgede, firkateler başbuğu Bekir Kaptan'ın *riyâle-i hümayun* payesine sahip olduğu kayıtlıdır⁶⁹¹.

Donanmadaki küçük birlikleri yöneten başbuğlar maiyetlerindeki çete, şalope, şayka vs. gibi gemi türlerinin tertip ve tanzimini yapmakla görevli idiler⁶⁹².

1762 yılında İbrail şaykası kaptanı Yahya, Tuna Nehri ocaklık şaykaları başbuğu idi. 12 Ekim 1762'de Yahya Kaptan'a gönderilen hüküm gereğince; kendi şaykası ve maiyetindeki 5 şaykayla birlikte Belgrad'a gitmesi, Belgrad Kalesi önündeki limanın temizliğinin yanında, kalenin diğer işlerini yapması emredilmiştir. Emrindeki neferlerin ulufelerini de Rusçuk mukataası malından elde edilecek hasılatla ödemesi istenmiştir⁶⁹³.

Belgrad şaykası kaptanı Mir Mehmed, 11 Ağustos 1771 tarihinde Tuna Nehri'nin ocaklık şaykaları başbuğluğuna atanmıştır. Maiyyetine verilen şayka gemisinin 18 nefer cenkçilerine, her biri 30 kuruştan hesaplanan 540 kuruş ulufe, 90 kile de un verilmiştir. Bu giderler Silistre mübayaacıları Ahmed ve el-Hac Hüseyin aracılığıyla karşılanmıştır⁶⁹⁴.

Osmanlı-Rus/Avusturya harplerinin devam ettiği 1790 yılında, Sünne Boğazı ve İsakçı taraflarının muhafazası için çeşitli sayılarda şalopeler tayin edilmiştir. Sünne'ye

⁶⁹¹ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 234, h. 933. (2-11 Eylül 1770)

⁶⁹² BA, MAD. d. 10051, s. 502. (13 Şubat 1791)

⁶⁹³ BA C. BH. 161/7614. (12 Ekim 1762)

⁶⁹⁴ BA C. BH. 159/7522. (11 Ağustos 1771)

gönderilen şalopelerin başbuğu Ebubekir Kaptan ve İsakçı'daki 6 şalopenin başbuğu da Horos Mustafa Kaptan idi. Bu kaptanlar ruz-ı Kasım'daki mevâciblerinin ödenmediğini ve emirlerindeki neferlerin bundan dolayı sıkıntı yaşadıklarını arz etmişlerdir. Bunun üzerine her bir kaptana gemilerini donatıp, neferlerini tamamlayıp, emredilen mahale göndermeleri şartıyla 250'ser kuruş verilmiştir. Her bir nefere de 10'ar kuruş ödeme yapılmıştır⁶⁹⁵.

13 Şubat 1791 tarihinde fiilen çete kayıkları başbuğluğunda görevli el-Hac Memiş Kaptan, Osmanlı Tuna'sı boyunca mevcut bütün gemilerin çeşit ve sayılarını ve mevcut gemilerin hangi iskelelerde olduklarını belirlemekle görevlendirilmişti⁶⁹⁶.

2.4. Gemi Kaptanları / Reis

Tuna Donanması'na bağlı her bir geminin kaptanı, devletin donanma mekanizmasının bir parçasını oluşturlardı. Devletin menfaatleri doğrultusunda hareket eden bu kaptanlar, bulundukları geminin en yetkili ismidirler.

Gemilerde bulunan kaptanlara *reis* de denilmekteydi⁶⁹⁷. Her gemide iki mahir reis bulunurdu. Bir reisin ölmesi, yaralanması vs. gibi durumlarda, görevin aksamaması adına, yerine diğerinin geçmesi için bu gerekli bir önlemdi. Reislerin, diğer deniz ilimlerinin yanında, harita bilgisine vakıf olmaları ve pusula kullanmayı bilmeleri gerekirdi⁶⁹⁸. Tuna Donanması'nda istihdam edilen reisler, genellikle Tuna'da denizcilikten anlayanlar arasından seçilirdi. Fakat bazen merkezden ihraç edildikleri de olurdu. Nitekim 1791'de iki reisin Tuna'ya gönderildiği görülmektedir⁶⁹⁹.

Gemi kaptanlarının, Tuna Donanması'na mensup diğer görevliler gibi denizci olmaları şarttı. İncelediğimiz dönemde, Tuna'daki gemi kaptanlarının genel itibarıyla denizci bir iş gücünü oluşturdukları izlenmektedir.

Kaptanlar, idaresini üstlendikleri gemilerin, bütün eksiklerini gidermekle mükelleftirler⁷⁰⁰. Gemileri için ihtiyaç duydukları, *iğneden ipliğe varınca mühimmatlarını mahzenden*⁷⁰¹ *alırlardı*⁷⁰². Tasarruflarına verilen gemilerdeki her türlü

⁶⁹⁵ Ahmed Câvid, *Hadika-i Vekâyi* ' , s. 214.

⁶⁹⁶ BA, *MAD. d. 10051*, s. 501. (13 Şubat 1791)

⁶⁹⁷ 17. yüzyıldan itibaren bu reisler *kaptan* denilmiştir. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. I, 16. Baskı, İstanbul, 2004, s. 664.

⁶⁹⁸ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 145, 147.

⁶⁹⁹ BA, *C. BH. 174/8205*. (26 Kasım 1791)

⁷⁰⁰ Anonim Osmanlı Tarihi, s. 169.

⁷⁰¹ Tersanelerde ve gemilerde kullanılan her türlü malzeme ve mühimmatın muhafaza edildiği yerlere mahzen denilmektedir. Mahzenlerde genellikle eski ve yeni toplarla, top imalinde kullanılan bakır, demir,

malzemeden birinci derecede sorumludurlar. Bundan dolayı idarelerindeki gemiye ait herhangi bir malzemenin ya da mühimmatın kaybolması ya da zarar görmesi durumunda, bunun zararı kaptanlardan sorulurdu ve meydana gelen zayıatların telafisi, onlara ödenen ücretlerden karşılanırdı⁷⁰³.

Donanmaya mensup kaptanların tamamı, kaptan paşa tarafından gerekli kontrollere tabi tutulurdu. Kanuna aykırı hareket edenler tespit edildiğinde, ilk etapta uyarı mahiyetinde nasihatlerde bulunulurdu. Buna rağmen kaptanlar, denizcilik bilgi ve görgüsüne yakışmayan uygunsuz davranışlarla, görevlerini kötüye kullanma konusunda ısrarcı olurlarsa, cezai uygulamaya geçilerek, tasarruf ettikleri gemiler ellerinden alınırdı. Geminin idaresiz kalmaması için de, denizcilik alanında mahir bir kaptana tevcihi yapılırdı⁷⁰⁴. Öte yandan, kurallara uygun hareket edenler kaptan paşa tarafından ödüllendirilirdi⁷⁰⁵.

Osmanlı Devleti'nde deniz ümerası, maaşlarını genellikle salyane adıyla yıllık alırlardı. 9 Eylül 1716 tarihli belgede, Tuna Donanması'na mensup kalite, fırkate ve kancabaş gemilerinin kaptanlarına verilmesi gereken salyane miktarları belirtilmiştir. Kaptanlara ödenen bu meblağ, aynı zamanda gemide görevli diğer neferlere ödenmesi gereken ücretleri de kapsamaktaydı. Söz konusu gemilerdeki görevli kaptanların ücretleri aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

kalay ve sair gibi madenler, keresteler, kundaklar, tekerlekler, çeşitli çiviler, kâğıt ve top yuvarlakları muhafaza edilirdi. Olası bir savaş durumuna hazırlıklı olmak amacıyla, mahzenlerin sürekli dolu bulundurulmasına dikkat edilirdi. Salim Aydüz, *Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2006, s. 97. İstanbul'daki tersanenin levazım ambarı olan *Mahzen-i Sürb*'de, Tuna Donanması'na gönderilmek üzere imal edilen top ve top taneleri muhafaza edilmiştir. BA, C. BH. 46/2169. (24 Aralık 1797)

⁷⁰² Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 146.

⁷⁰³ BA, C. BH. 264/12192. (2 Mayıs 1772)

⁷⁰⁴ *Anonim Osmanlı Tarihi*, s. 170.

⁷⁰⁵ *Anonim Osmanlı Tarihi*, s. 171.

Tablo 3. Gemi Kaptanlarının Ücretleri (9 Eylül 1716)⁷⁰⁶ (Ek 15)

Gemiler	Kaptanlar	Salyane (Kuruş)	Toplam
KALİTE	Osman selef-i Başbuğ	8000	40000
	Kara Mehmed Kaptan	8000	
	Novalı Mehmed Kaptan	8000	
	Sofuzâde Ahmed Kaptan	8000	
	Hızırzâde Mustafa Kaptan	8000	
FİRKATE	Boşnak Mehmed Kaptan	2700	81000
	Kaptanzâde Mehmed Kaptan	2700	
	Galatalı Mehmed Kaptan	2700	
	Bamyacı Süleyman Kaptan	2700	
	Uşaklı Kara Mustafa Kaptan	2700	
	İbrahim Kaptan	2700	
	Bıyıklı Mehmed Kaptan	2700	
	Sağralı Ahmed Kaptan	2700	
	Abdullah Kaptan	2700	
	Reis Ahmed Kaptan	2700	
	Kuşancı Kara Mehmed Kaptan	2700	
	Eşkinci Oğlu	2700	
	Mehmed Ali Kaptan	2700	
	Diğer Abdullah Kaptan	2700	
	Vanlı Mustafa Kaptan	2700	
	Kürd Süleyman Kaptan	2700	
	Köse Murad Kaptan	2700	
	Sofu Çavuş Mehmed Kaptan	2700	
	Mehmed Nuh Kaptan	2700	
	Halil Ali Kaptan	2700	
	Tahtacızâde Ali Kaptan	2700	
	Basmacızâde İbrahim Kaptan	2700	
	İsmail Deli İbrahim Kaptan	2700	
	Karadeğerli Ali Kaptan	2700	
	Yenişehirli Ahmed Kaptan	2700	
	Menemenlizade Mustafa Kaptan	2700	
	Ercüşlü Ahmed Kaptan	2700	
	Kahveci Ali Kaptan	2700	
	İmamzâde Ahmed Kaptan	2700	
	Kara Mahmud Mustafa Kaptan	2700	
KANCAB AŞ	Veis Kaptan	1300	6500
	Kalenderoğlu Hasan Kaptan	1300	
	Kara Sinan Kaptan	1300	
	Hasan Kaptan	1300	
	Mehmed Kaptan	1300	

⁷⁰⁶ 1716 yılı itibariyle kaptan salyaneleri, tabloda görüldüğü gibidir. Söz konusu yılda Avusturya'ya karşı sürdürülen savaş halinden dolayı, İstanbul'dan Belgrad'a sürekli nakdi yardım yapılmaktadır. Merkezdeki parasal yardımın savaş kalemlerine yapılması, kaptanların maaşlarının tamamını almalarına mani olmuştur. Ödenmesi gereken toplam 127500 kuruşluk ücretin, 18599 kuruşu yoklamada mevcut olmayan neferlere verilmesi gereken miktardır. Geri kalan 108901 kuruşun, 85166,5 kuruşu İstanbul'da, kaptanlara nakit olarak verilmiştir. Fakat kaptanların maiyetindeki neferlerin, kalan ulufelerini istemeleri ve kaptanların da bunları karşılayacak gücünün olmaması üzerine, kaptanlar geri kalan 23734,5 kuruşun ödenmesi hususunda arzuhallerini bildirmişlerdir. Gelen cevapla bu miktarın uygun bir zamanda hazine-i amireden karşılanacağı bildirilmiştir. BA, C. BH. 164/7777. (9 Eylül 1716)

Tabloda görüldüğü gibi, ücret sıralaması kalite, fırkate ve kancabaş şeklindedir. Kalyata gemilerinde görev yapan kaptanlar, fırkate ve kancabaş kaptanlarına göre daha yüksek ücret almakta idiler. Kalitelerde kaptan olmak için fırkate kaptanlığı yapma şartı aranırdı⁷⁰⁷. Bu sebeple kalyata kaptanlığı, diğerlerine göre daha mühimdi. Bunun yanında kalitelerin barındırdığı personel ve savaşçı sayısı, diğer iki gemi türüne göre daha fazlaydı. Örneğin, savaş zamanlarında bir kalitede sadece savaşçı sayısı 227 iken⁷⁰⁸, bu sayı fırkatelerde 110 olarak görülmektedir⁷⁰⁹. Bir kancabaşta ise 30⁷¹⁰ ya da 40 personel görülmektedir⁷¹¹. Dolayısıyla, gemilerin hacmine göre barındırdığı savaşçı ve mürettebatın sayısı, kaptanlara ödenen ücret ile paralel idi. Mevcut tabloda, kaptanlara ve gemilerindeki her bir nefere verilen ücretler sınıflandırılmadığından, net bir ücretlendirme ortaya konulamamaktadır. Fakat aşağıda verilecek örnekler, konunun daha iyi anlaşılmasını sağlayacaktır.

2 Ekim 1730 tarihinde bir gemi kaptanının, bir buçuk aylık ücreti 10 kuruş idi⁷¹². 1739 sefer-i hümayununa bizzat iştirak eden ve sefer öncesi muhafaza hizmetinde bulunan miri şayka kaptanlarının ulufe ve taamiyelerinin, genel itibarıyla 201 kuruş 1 sülüs olduğu görülmüştür⁷¹³. Düşmana karşı cenk için görevlendirilmeyen, ancak sefer hazırlıklarında bulunan ya da muhafaza hizmeti gören gemi kaptanlarına ödenen meblağ daha düşüktü. Örneğin 1769 yılında İsakçı'da yapılan büyük köprü hizmetinde istihdam edilen 16 miri şaykanın kaptanlarının her birine 30'ar kuruş ulufe, 20,5 kuruş 40 akçe taamiye verilmiştir⁷¹⁴. Kale muhafazası için Tutrakan şaykası kaptanı 41,5 kuruş 20 akçe taamiye, yedek Silistre şaykası kaptanı da 100,5 kuruş 20 akçe ulufe ve taamiye ile

⁷⁰⁷ İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz Deniz Politikaları Teşkilat Gemiler*, 3. Baskı, Küre Yayınları, İstanbul, 2010, s. 127.

⁷⁰⁸ BA, *D. BŞM. TRE. d. 14654*, s. 34, 36, 40, 41. (2 Şubat 1728)

⁷⁰⁹ 1739 yılında fırkate, kancabaş ve aktarmalardan oluşan toplam 61 gemi kaptanına, ödenen salyanelerinin birinci ve ikinci taksitleri şu şekildedir: 7 fırkatede bulunan 7 kaptan ve 110'ar neferin ücreti 1166,80 kuruş, 21 fırkatedeki 21 kaptan ve 90'ar neferin ücreti 3500 kuruş, yine 7 fırkatedeki 7 kaptanın ve 80'er neferin ücreti 840 kuruş idi. Başka bir gemi türü olan 6 aktarmadaki 6 kaptan ve 40'ar neferin ücreti 500 kuruştur. 20 kancabaştaki 20 kaptan ve 30'ar neferin ücreti için de 1066,80 kuruş ödeme yapılmıştır. Dolayısıyla ücretler, geminin boyutu ve nefer sayısı ile paralellik göstermektedir. BA, *C. BH. 216/10077*. (19 Şubat 1739).

⁷¹⁰ BA, *C. BH. 216/10077*. (19 Şubat 1739).

⁷¹¹ BA, *C. BH. 164/7777*. (9 Eylül 1716)

⁷¹² BA, *AE. SAHM. III. 44/4354*. (2 Ekim 1730)

⁷¹³ Sefer-i hümayun için şaykalara tevcihi yapılan 40 kaptana, toplamda 8053 kuruş 1 sülüs harcama yapılmıştır. BA, *MAD. d. 10337*, s. 197. (25 Kasım 1738) ; Ada-yı Kebir muhafazasında bulunan dört miri şayka kaptanlarında toplam 805 kuruş, 1 sülüs ödeme yapılmıştır. BA, *MAD. d. 10337*, s. 197. (25 Kasım 1738)

⁷¹⁴ BA, *MAD. d. 13761*, s. 281. (29 Mayıs 1769). 7 Ağustos 1771 tarihli başka bir örnekte, yine İsakçı köprü muhafazasında görevli bir fırkateye 3050 kuruş, dört kancabaşa 106,5 kuruş 20 akçe, üç işkampoyeye 183,40 kuruş sadece üçüncü taksitlerinin ücreti olarak ödenmiştir. BA, *C. BH. 124/6010*. (7 Ağustos 1771)

görevlendirilmişlerdir⁷¹⁵. Başka bir örnekte de miri şayka kaptanlarının 101 kuruş 80 akçe aldıkları gözlemlenmiştir⁷¹⁶. 6055 numaralı baş muhasebe defteri kayıtlarına göre ise İbrail'deki donanma reislerinin mevâcibleri de 130 kuruş olarak görülmektedir⁷¹⁷. Kaptanların ücretleri, görevlendirildikleri işin tehlike ve önemine göre farklılık arz etmekteydi.

Tablo 4. Gemi Kaptanlarının Ücretleri (28 Nisan 1772)⁷¹⁸

Gemi	Kaptan	Kaptan Salyanesi	1.-2.-3. Taksitlerin Yarısı	Nefer	Nefer Ücreti
FIRKATE	Ülgünlü Hüseyin Kaptan ibn-i Haydar	250 k.	2.916,5 k. 20 akçe	80	37,5 k.
	Ülgünlü diğer Hüseyin Kaptan ibn-i Hasan	250 k.	2.916,5 k.20 akçe	80	37,5 k.
	Ülgünlü Abdullah Kaptan ibn-i Zeynel	250 k.	2.916,5 k. 20 akçe	80	37,5 k.
	Ülgünlü Hatem Kaptan ibn-i Yusuf	250 k.	2.916,5 k. 20 akçe	80	37,5 k.
	Ülgünlü İbrahim Kaptan ibn-i Mehmed	250 k.	2.916,5 k.20 akçe	80	37,5 k.
PERGENDE-İ SAĞIR	Kasımpaşalı Halil Kaptan ibn-i Süleyman	250 k.	1.333 k.40 akçe ⁷¹⁹	80	37,5 k.
TOPLAM		1500 k.		480	16916,5 k.
ŞAHTUR	Ülgünlü İbrahim Kaptan ibn-i Murteza	150 k.	1.895,5 k. 40 akçe	50	37,5 k. 40 akçe
	Ülgünlü diğer Hüseyin Kaptan ibn-i Abdurrahman	150 k.	1.895,5 k. 40 akçe	50	37,5 k. 40 akçe
	Ülgünlü Süleyman Kaptan ibn-i Osman	150 k.	1.895,5 k. 40 akçe	50	37,5 k. 40 akçe
	Ülgünlü Küçük Edhem Kaptan ibn-i Hüseyin	150 k.	1.895,5 k. 40 akçe	50	37,5 k. 40 akçe
	Molavali Abdi Kaptan ibn-i Derviş	150 k.	1.895,5 k. 40 akçe	50	37,5 k. 40 akçe
	Ülgünlü diğer İbrahim Kaptan ibn-i Hüseyin	150 k.	1.895,5 k. 40 akçe	50	37,5 kuruş 40 akçe
	Ülgünlü diğer Süleyman ibn-i Ahmed	150 k.	1.895,5 k. 40 akçe	50	37,5 kuruş 40 akçe

⁷¹⁵ BA, MAD. d. 13761, s. 281. (20 Eylül 1769)

⁷¹⁶ BA, MAD. d. 13761, s. 282. (6 Ocak 1770)

⁷¹⁷ BA, D. BŞM. d. 6055, s. 2-4. (23 Temmuz 1792)

⁷¹⁸ BA, C. BH. 264/12192. (2 Mayıs 1772)

⁷¹⁹ 1. ve 2. taksit miktarıdır.

	Mehmed Kaptan ibn-i Süleyman	150 k.	1.895,5 k. 40 akçe	50	37,5 k. 40 akçe
	Ünyeli Mehmed Kaptan ibn-i Hasan	150 k.	1.895,5 k. 40 akçe	50	37,5 k. 40 akçe
İŞKAMPOYE	Yeniçeşmeli Süleyman Kaptan bin Hasan	100 k.	1.037,5 kuruş	30	37,5 k.
	Trabzonlu Ömer Kaptan ibn-i Ali	100 k.	1.037,5 k.	30	37,5 k.
	Engürlü Hacı İsmail Kaptan ibn-i Recep	100 k.	1.037,5 k.	30	37,5 k.
	Kasımpaşalı Vardiyal İsmail Kaptan ibn-i Hasan	100 k.	1.037,5 k.	30	37,5 k.
	Ali Kaptan ibn-i İbrahim	100 k.	1.037,5 k.	30	37,5 k.
	Kulekapılı Mehmed Kaptan ibn-i Abdullah	100 k.	1.037,5 k.	30	37,5 k.
	Galatalı Seyyid Mehmed Emin Kaptan ibn-i İsmail	100 k.	1.037,5 k.	30	37,5 k.
	Sivaslı Ali Kaptan ibn- Mustafa	100 k.	1.037,5 k.	30	37,5 k.
	Alaiyeli Yahya Kaptan ibn-i Mustafa	100 k.	1.037,5 k.	30	37,5 k.
	Yemenci Mustafa Kaptan ibn-i Ahmed	100 k.	1.037,5 k.	30	37,5 k.

Gemi kaptanları, yaşlılık ya da başka bir sebepten emekli olmayı talep ederlerse, gerekli tüm sağlık kontrollerinden geçmeleri gerekmektedir. 28 Ağustos 1771 tarihli bir arzuhale göre; *Kancabaş Kaptanı İbrahim*, Tulca cenginde düşman ile savaştığı esnada gemisi batmış ve baldırından yara alıp sakatlanmıştır. Emekliye ayrılmayı talep eden kaptan, doktor kontrolüne tabi tutulmuş ve çalışamaz durumda olduğuna kanaat getirilmesi üzerine, ücreti İstanbul gümrüğünden karşılanmak şartıyla, günlük 12 akçe ile emekliye ayrılması uygun görülmüştür⁷²⁰. O halde dönem itibarıyla bir gemi kaptanının *malulen emekliliğinin* aylık 360 akçe olduğunu söylemek mümkündür.

2.5. Ocaklık, Ocaklık Şaykalar ve Kaptanları

Osmanlı Devleti'nde, devletin bir kısım giderlerinin karşılanması için bazı gelir kaynakları tahsis ediliyordu. Bu kaynaklardan bazıları, donanma gemileri ve çalışanları için gelir getiren ünitelerdi. Donanma gemilerinin yapımında ihtiyaç duyulan malzemeler için bunların üretildiği bazı ocaklık bölgeler ortaya çıkmıştır. Bu bölgeler sancak, kaza ya da bu ünitelerdeki köylerden oluşmaktaydı. Buralarda çalışanlar her

⁷²⁰ BA, C. BH. 17/806. (28 Ağustos 1771)

türlü vergiden muaf tutulurlardı. Buna karşılık donanma için gerekli malzemeyi hazırlayıp, tersaneye teslim ederlerdi ki bu sisteme *Tersane Ocaklığı* denilmektedir⁷²¹.

Tuna ince donanması gemileri ve çalışanları için de gelir getiren üniteler, Tuna Nehri'ndeki sancak, kaza ve köylerdi. Öte yandan Tersane-i Amire'de inşa edilen ince donanma gemilerinin imali için gerekli olan malzemeler, merkeze yakın birtakım Anadolu sancak ya da kazalarından temin edilirdi. Bu idari ünitelerin avarız, nüzul ve mukataa bedellerinin ocaklık olarak ayrıldığı görülmektedir.

Osmanlı Tunası'nın muhafazası için Tuna Donanması'na bağlı olarak bazı iskele şehirleri, şayka gemisi bulundurmak üzere ocaklık tayin edilmişlerdir. Ada-yı Kebir, Belgrad, Börice, Böğürdelen, Fethülislam, Flordin, Güvercinlik, Hırsova, Hisarcık, İbrail, İpek, İsakçı, Karaferiye, Kobliç, Lom, Niğbolu, Özice, Rahova, Rusçuk, Semendire, Silistre, Tımarabad, Tolcu, Tomarlova, Tutrakan, Varna, Vidin, Yergöğü vs. birer şaykayı ocaklık olarak hazırlamak durumunda idiler. Her ocaklık şaykada mevcut yirmi kürekçi, birer topçu, dümenci ve kaptanla birlikte on ile yirmi arasında değişen cenkçi bulunurdu.

Ocaklık şayka gemilerinin çeşitli giderlerinin yanında, gemilerin tasarrufunu elinde bulunduran kaptanlar ve kürekçi, topçu, dümenci ile cenkçilerin bütün ihtiyaçları, ocaklık tahsis edilen bölgelerden karşılanmıştır. Bu bölgeler, her yıl hisselerine düşen miktarı ilgili ocaklık şaykalara göndermekle mükellefler.

Ocaklık şaykalar savaşta Tuna Donanması'nın önemli bir parçası olarak görev alırken, barış zamanlarında ise Tuna Nehri sahillerindeki diğer işler için görevlendirilirlerdi. Osmanlı Devleti'nin Avrupa'ya karşı girdiği savaşlarda kullandığı en önemli akarsu yatağını kontrol altına alan⁷²² sahillerdeki kalelerin inşa ve tamiri, kale önlerindeki liman temizliği, iaşe ambarlarının korunması ile Demirkapı, İnlik ve Tahtalı denilen dar boğazlardan gemilerin geçişinin güvenle sağlanması ocaklık şaykaların vazifeleri arasındaydı.

Ocaklık şayka kaptanlarının bütün işleri, Tuna Donanması başbuğları tarafından tanzim edilirdi. Mesela Hırsova şaykası kaptanı Mehmed, tecrübesinden ve bölgeye

⁷²¹ Orhan Kılıç, "Ocaklık", *İslam Ansiklopedisi*, c. 33, TDV, Ankara, 2007, s. 317; İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 448; Mustafa Nuri Paşa, *Netayic ül-Vukuat Kurumları ve Örgütleriyle Osmanlı Tarihi*, c. I-II, (Sadeleştiren, Notlar ve Açıklamaları Ekleyen: Neşet Çağatay), 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987, s.137.

⁷²² Bekir Gökpınar, "Tuna Nehri'nde Yapılan Askeri Sevkiyatlar: Varadin Seferi (1716) Örneği", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller I*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 174.

vakıf olduğundan Rusçuk ve havalisi memuriyetine uygun görülmüştür. Bu memuriyet, Rusçuk muhafızı Vezir Hasan Paşa tarafından bildirilmesine rağmen, Tuna Başbuğu el-Hac Memiş'in, ferman-ı şerifi *kaide-i mer'iyeye üzere tanzim* etmesi gerekmiştir⁷²³.

2.5.1. Ocaklık Şayka Tevcihatları

Tuna Nehri ocaklık şaykalarına yapılan tevcihatlar, şaykalar başbuğu ve ilgili kaza kadısının arzlarıyla gerçekleştirilirdi. Ocaklık şaykalar, *devlete sadakatle hizmet edildiği sürece* aile içerisinde tevcih edilirdi. Şayka tasarrufuna sahip kaptan, bir erkek çocuk sahibi olmadan vefat etmişse, şaykası bu işi yapabilecek kudrete sahip bir yakınına verilirdi. Aksi durumda mahlûl olan şaykaya uygun bir kaptan tayini gerçekleştirilirdi⁷²⁴.

1762 yılında Fethülislam şaykası kaptanı Abdi vefat edince, Rusçuk kadısının ilamıyla Abdi Kaptan'dan boşalan şaykanın reisliğini oğlu Mehmed üstlenmiştir. Kaptan Mehmed'in şaykasının ocaklığına, Niğbolu adet-i ağnam mukataası tahsis edilmiştir⁷²⁵. 1791 yılında İpek Palangası ocaklık şaykası, Yahya Kaptan'ın ölümü üzerine oğlu Halil Kaptan'a tevcih edilmiştir. İpek şaykası kaptanı ve neferlerin harcamalarının Rusçuk mukataasından yapıldığı görülmektedir⁷²⁶.

Ocaklık şaykalardaki görevlerini aksatan ya da yapmayanların ellerinden, bu mansıpları alınırdı. Mesela 1770 yılında Vidin ocaklık şaykası kaptanı Mustafa, tasarrufunda bulunduğu şaykayı *terk-i hizmet* ettiğinden, şayka tevcih beratı elinden alınmıştır. Bu görev, yaklaşık bir yıldır sadakatle tombaz ve cısr-i kebir hizmetinde çalışan Ali Kaptan'ın oğlu Mehmed Kaptan'a verilmiştir. Giderleri de Niğbolu mukataası malından karşılanmıştır⁷²⁷.

Ocaklık şaykaların kaptanları, merkezin de uygun görmesi durumunda kendi haklarından feragat edebilirlerdi. Nitekim 1740 yılında, Tuna Nehri'nin ocaklık şaykalarından Rahova şaykasının kaptanı el-Hac İbrahim, yaşlı ve hasta olduğunu ileri sürerek, şaykasının idaresini yapmaya muktedir olmadığını ve bu sebeple şaykasını oğlu

⁷²³ BA, MAD. d. 10051, s. 28. (1 Mayıs 1790); BA C. BH. 149/7140. (29 Haziran 1790)

⁷²⁴ BA, C. BH. 157/7439. (16 Ekim 1782)

⁷²⁵ Kaptan Mehmed'in şaykasında yirmi kürekçi mevcuttu. Neferlerinin 500 kuruş olan ücretlerinin yanında, kendisinin de 201 kuruş bir sülüs olan ulufe ve taamiesi de Niğbolu'dan karşılanmıştır. BA, C. AS. 1079/47578, Belge 1-2. (15 Haziran 1765)

⁷²⁶ İpek Palangası ocaklık şaykasında, 20 kürekçi, bir dümenci ve bir topçu bulunmaktaydı. Bu neferlerin toplam ücreti 550 kuruştı. Kaptanın ulufe ve taamiesi ise 268 kuruş bir sülüs olarak görülmektedir. BA, C. BH. 111/5358. (27 Aralık 1791)

⁷²⁷ Mehmed Kaptan'ın şaykasındaki yirmi kürekçi, bir dümenci ve bir topçunun ücreti 577 kuruş iken, kaptanın ulufe ve iâşe giderleri de 201 kuruş idi. BA, C. BH. 100/4807. (28 Temmuz 1769)

Derviş Ali'ye feragat etmek istediğini bildiren arzını, Tuna Nehri Kaptanı Ahmed Paşa'ya iletmiştir. Bunun üzerine yirmi kürekçi, bir dümenci ve bir topçunun bulunduğu Rahova şaykası, Niğbolu adet-i ağnam malının ocaklığının gelirlerinden ödenen 550 kuruş nefer ücreti, 201 kuruş bir sülüs kaptan ulufe ve taamiyesi ile Derviş Ali'ye tevcih edilmiştir⁷²⁸.

Yukarıda da belirtildiği gibi, ölüm halinde ya da çeşitli sebeplerden dolayı görevin yürütülememesi durumunda, şayet geride bir erkek çocuk yoksa bu işi yapma yeteneğine sahip başka birine kaptanlık verilirdi. Örneğin uzun yıllar Semendire ocaklık şaykasının kaptanlığı elinde olan Abdi Kaptan, ilerleyen yaşından dolayı kendi rızasıyla şaykasını Hüseyin Kaptan'a bırakmıştır. Hüseyin Kaptan giderlerini, İbrail Nezareti mukataası karşılamaktadır⁷²⁹.

Ocaklık şaykaların tasarrufu, yalnızca ailenin erkek üyelerine değil bazı özel durumlarda, ailedeki bayan bireylerin erkek çocuklarına da tevcih edilmiştir. Mesela devlet hizmetinde büyük faydaları olan Yusuf Kaptan, Niğbolu ocaklık şaykasının tasarrufunu uzun yıllar elinde bulundurmıştır. Ancak 1765 yılında, Kaptan Yusuf'un kız kardeşinin oğlu Mustafa, hile ile kaptanlık beratını üzerine aldırıştır. Mustafa Kaptan'ın ölümüyle, henüz bir yaşında olan oğlu Salih'in bu işi yapmaya muktedir olmadığını fırsat bilen eski kaptan Yusuf, uğradığı mağduriyeti bir arzuhal ile merkeze bildirmiştir. Yapılan tetkikler neticesinde 26 Kasım 1766 tarihinde Yusuf'a şaykası iade ve görev süresi de ibkâ edilmiştir. Üç yıl kaptanlık vazifesini yürüten kaptan Yusuf'un ölümünden hemen sonra, mahlûl kalan şaykanın kendisine tevcih edilmesi için arzuhalde bulunan Yahya Kaptan'a, 4 Aralık 1769'da şaykanın tasarrufu verilmiştir. Ancak Mustafa'nın oğlu Salih, "*babam nan parasıdır*" diyerek, şaykanın ilk sahibinin de babası olduğunu iddia ederek, şaykanın tasarrufunu istemiştir. Böylece 6 Mart 1775'te Niğbolu Şaykası, Salih'e tevcih edilmiştir. Yahya Kaptan'ın bütün karşı çıkmalarına ve şaykanın tasarrufunu yeniden alma çabalarına rağmen, şayka uzun yıllar Salih'in uhdesinde kalmıştır. Bu şaykaya Niğbolu İskeleyi gümrük mukataası malı, ocaklık olarak bağlanmıştır⁷³⁰.

⁷²⁸ BA, MAD. d. 9940, s. 156. (24 Şubat 1740)

⁷²⁹ Nefer ücreti 550 kuruş, kaptan ulufesi 118 kuruş, iâşe gideri de 50 kuruş idi. BA, C. BH. 106/5121. (1. Haziran 1768)

⁷³⁰ Bu ocaklık şaykada yirmi kürekçi, birer dümenci ve topçu mevcuttu. Bu neferlerin ücreti 550 kuruş, kaptan taamiye ve ulufesinin ücreti ise 245,5 kuruş 10 akçe idi. BA, C. BH. 149/7131, Belge 1-4. (3 Mayıs 1775); BA, C. BH. 143/6491, Belge 1-2. (28 Haziran 1777)

Ocaklık şaykaları tasarruf eden kaptanlar, çeşitli sebeplerden dolayı devlet hizmetine ara verip, yerlerine vekil bırakma hakkına da sahipti. Mesela 1740 yılında Yergöğü şaykası kaptanı Mustafa Paşazâde Abdullah'ın, birkaç aydan beri rahatsız olduğunu ve şaykasına gerekli hizmeti veremediğini, iyileşene kadar yerine bir vekil tayin edilme isteğini bildiren arzı kabul edilmiştir. İbrail nezareti malının ocaklık tayin edildiği şaykanın, nefer ücreti ile kaptan ulufe ve taamiyesi yıllık 1474,5 kuruştur⁷³¹.

Osmanlı Devleti, sefere çıkma kararı aldığı zaman ocaklık şaykalarda yeniden tevcih faaliyetlerine başlardı⁷³². Bu süreçte, ocaklık şayka kaptanlarının her birine birer hüküm ya da sureti gönderilmekteydi. Kaptanlar muhatap alınarak merkezden gönderilen emirlerde, mutasarrıfı oldukları gemilerin bütün eksikliklerinin giderilmesi hususunda ve sevkıyatı yapılacak zahire ve mühimmatın ilgili yerlere teslimi ve donanmaya katılmak için hazırlıklı olmaları konusunda sıkı uyarılarda bulunulurdu⁷³³. Bunu yapmadıkları takdirde, ocaklıklarının ellerinden alınacağına dair ikazlar da yapılırdı. Nitekim 1770 yılında Börice şaykası kaptanı Mehmed, Niğbolu şaykası kaptanı Yahya, Rahova şaykası kaptanı İsmail ve İpek Palangası şaykası kaptanı Yahya sefer için gerekli hazırlığı yapmaktan kaçındıklarından, adı geçen yerlerin kadıları aracılığıyla ocaklıkları ref edilmiştir⁷³⁴.

2.5.2. Ocaklık Şayka Kaptanlarının Ulufe ve İaşeleri

Tuna Nehri'nde ocaklık şaykaları tasarruflarında bulunduran kaptanların ulufe ve taamiyelerinin bir ücret standardına bağlı olmadığı, genellikle farklı bir ücretlendirmeye tabi oldukları görülmektedir. Bunun sebebi şu şekilde açıklanabilir. Savaş, nakliye ya da muhafaza hizmeti sebebiyle Osmanlı Tunası'nda bulunan bu gemilerin görev yaptıkları mahallin stratejik önemi, ücretlerin değişken olmasında etkilidir. Saldırıya maruz kalan sınır bölgelerinin muhafazası daha çetin olmaktadır. Bunun yanında Tuna Donanması'nın üs noktalarından sayılan Niğbolu gibi iskelelerde görev yapan kaptanların ulufe ve taamiyeleri de diğerlerine kıyasla daha yüksek olmaktadır. Netice itibarıyla hareketli bölgelerde görev yapan mürettebata bu hususta ayrıcalık tanındığını söylemek mümkündür.

⁷³¹ Tuna Kaptanı Ahmed Paşa ve Yergöğü kadısına gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 9940, s. 171. (17 Mart 1740)

⁷³² BA, MAD. d. 9897, s. 102. (21 Şubat 1713)

⁷³³ BA, C. BH. 102/4911. (13 Ocak 1769)

⁷³⁴ BA, C. BH. 165/7808. (2 Eylül 1770)

Örneğin 1739 yılında Tutrakan şaykası kaptanına 13 kuruş 1 sülüs ödeme yapılmıştır⁷³⁵. 1771 yılında Tuna muhafazasında bulunan ocaklık şaykalardan Fethülislam şaykası kaptanı Mehmed'e 100,5, İpek Palangası şaykası kaptanı Yahya'ya 134, Koblic şaykası kaptanı Ahmed'e 109, Böğürdelen şaykası kaptanı Selim'e 101,5, Belgrad şaykası kaptanı Mehmed'e 150,5 kuruş ödeme yapılmıştır⁷³⁶. 1773 yılına gelindiğinde Niğbolu ocaklık şaykası kaptanı Yahya'nın 245,5 kuruş aldığı gözlemlenmektedir⁷³⁷.

Aşağıdaki tabloda da görüleceği üzere, kaptan ulufeleri farklılık arz etmekteydi.

Tablo 5. Vidin Kalesi Hizmetinde Bulunan Ocaklık Şaykalar, Şayka Neferlerinin Ücretleri, Kaptanların Ulufe ve Taamiyeleri (26 Şubat 1731)⁷³⁸

Ocaklık Şayka	Nefer			Nefer Ücreti (k.)	Kaptan Ulufe ve Taamiyesi (Akçe/Kuruş)	Gelir Kaynağı (Ocaklık)	Toplam Ücret (k.)
	Kürekçi	Dümençi	Topçu				
Silistre	20	-	-	-	24160 akçe	Silistre iskelesi	-
Yedek Silistre	20	-	-	-	20620 akçe	Silistre iskelesi	-
Niğbolu	22	-	-	-	29470 akçe	Niğbolu İskeleyi Mukataası	-
Silistre	24	-	-	-	24160 akçe	Ruşçuk Cizyesi	-
Hırsova	20	-	-	500	26992 akçe	Nefer ücreti Hırsova Cizyesi, Kaptan ulufe ve taamiyesi Hırsova İskeleyi	-
Tolcu	20	-	-	500	24160 akçe	Nefer ücreti İsakçı nüzul ve avarız bedeli, Kaptan ulufe ve taamiyesi Tolcu İskeleyi	-
İsakçı	20	1	-	525	24160 akçe	Nefer ücreti İsakçı nüzul bedeli, Kaptan ulufe ve taamiyesi İsakçı İskeleyi	-
İbrail	20	-	-	500	24160 akçe	Nefer ücreti Silistre nezareti, Kaptan ulufe ve taamiyesi Silistre nezareti mukataası	-

⁷³⁵ Tutrakan şaykasının giderleri, her yıl İbrail nezareti ocaklığından karşılanmaktaydı. Tutrakan şaykası kaptanı Ahmed'in ulufe ve taamiyesiyle birlikte, şaykasındaki 20 kürekçinin 500 kuruş ücretleri de İbrail nazırı Hüseyin Ağa tarafından verilmiştir. BA, MAD. d. 10337, s. 214. (30 Ocak 1739)

⁷³⁶ BA, MAD. d. 13761, s. 285. (26 Ocak 1771)

⁷³⁷ Yergöğü gümrük malları, ocaklık olarak tayin edilmiştir. BA, MAD. d. 13761, s. 287. (8 Nisan 1773)

⁷³⁸ BA, C. BH. 171/8060, Belge 1, 2. (26 Şubat 1731)

Tutrakan	20	-	-	500	Taamiye 10000 akçe	Ruşçuk cizyesi	583 k. 1 sülüs
Rahova	20	-	-	500	24160 akçe	Nefer ücreti Rahova Mukataası, Kaptan ulufe ve taamiyesi Niğbolu İskeleyi	-
Semendire	20	1	1	550	Ulufe 118 k. Taamiye 50 k.	Nefer ücreti ve kaptan ulufesi Rusçuk Cizyesi, kaptan taamiyesi Niğbolu İskeleyi	-
Koblic	20	1	1	550	Ulufe 118 k. Taamiye 50 k.	Nefer ücreti ve kaptan ulufesi Rusçuk Cizyesi, kaptan taamiyesi Niğbolu İskeleyi	-
İpek	20	1	1	550	Ulufe 118 k. Taamiye 50 k.	Nefer ücreti ve kaptan ulufesi Rusçuk Cizyesi, kaptan taamiyesi Niğbolu İskeleyi	-
Flordin	20	-	-	500	Ulufe 14160 akçe Taamiye 83 k. 1 sülüs	Nefer ücreti ve kaptan taamiyesi Rusçuk Cizyesi, kaptan ulufesi Rusçuk İskeleyi	-
Vidin	20	1	1	577	Ulufe 201 k. 1 sülüs	Ruşçuk Cizyesi	778k. 1 sülüs
Lom	20	-	-	500	Ulufe 118 k. Taamiye 83 k. 1 sülüs	Ruşçuk Cizyesi	701 k. 1 sülüs
Mustafa Paşa oğlu Abdullah'ın Şaykası	20	1	1	550	Ulufe 118 k. Taamiye 83 k. 1 sülüs	-	-
Toplam 17 Ocaklık Şayka							

Yukarıdaki tabloda görüldüğü gibi, bazı ocaklık şaykaların masrafları bulundukları yerin ocaklık gelirlerinden karşılanırken, çoğunluğu da başka iskelelerden ödenmiştir. En fazla istifade edilen gelir Rusçuk cizyesi⁷³⁹, onu takiben de Niğbolu İskeleyi ocaklıklarıydı. Şaykaların, masraflarını karşıladıkları ocaklıklara bakıldığında aradaki fiziki mesafenin genelde çok olmadığı görülür. Ancak ocaklıklarını Rusçuk ve Niğbolu'dan alan Semendire şaykası için aynı durum söz konusu değildir. Bu durum, 1731 yılı itibariyle Semendire'ye yakın bir mahallin ocaklık olarak ayrılmadığı ya da şaykanın masraflarını karşılayabilecek güçte bir ocaklık gelirin bulunmayışıyla

⁷³⁹ Rusçuk cizyesi hemen hemen her yıl ocaklık şaykalardaki neferlerin ücretini karşılamak amacıyla kullanılmakta idi. Mesela, 11 Mayıs 1789 tarihli belgede, Hırsova ocaklık şaykasını tasarruf eden Mehmed'in gemisindeki 30 kürekçi ile birer topçu ve dümencinin 500 kuruş olan altı aylık ücretlerinin, Rusçuk cizyesi malından ödendiği kaydedilmiştir. BA, C. BH.135/6535. 135/6535. (11 Mayıs 1789)

açıklanabilir. Tablodaki verilere göre, en fazla ulufe ve taamiye 245,5 kuruş 10 akçe ile Niğbolu ocaklık şaykası kaptanına aittir. En az ödeme yapılanlar ise Semendire, Koblic ve İpek ocaklık şaykalarının kaptanlarıdır. Şayka neferlerine bakıldığında Vidin ocaklık şaykası neferleri 26,2 kuruş ile en yüksek ücreti alanlar olarak görülür. Diğer bütün neferler, aylık 25 kuruş ile ücretlendirilmişlerdir.

19 Eylül 1772 yılında Rusçuk ve çevresinin muhafazasını yapmak üzere on bir ocaklık şayka görevlendirilmiştir. Bu şaykalar, kırk üç adet çete kayıklarıyla birlikte altı ay boyunca Rusçuk muhafazasında bulunmuşlardır⁷⁴⁰. Aşağıdaki tabloda da ocaklıkları verilmeyen dört şayka dâhil toplam on bir şaykanın kürekçi, topçu, dümenci sayı ve ücretleri ile şayka kaptanlarının yıllık ulufe ve taamiyelerini görmek mümkündür.

Tablo 6. Rusçuk ve Çevresinin Muhafazasında Bulunan Ocaklık Şaykalar, Neferleri, Nefer Ücretleri, Kaptanların Ulufe ve Taamiyeleri ile Gelir Kaynakları (19 Eylül 1772)⁷⁴¹.

Ocaklık Şayka	Nefer			Nefer Ücreti (Kuruş)	Kaptanın Ulufe ve Taamiyesi	Gelir Kaynağı	Toplam Ücret (Kuruş)
	Kürekçi	Dümenci	Topçu				
Belgrad	20	1	1	550	301 k. 1 sülüs	<i>Hazine-i Hümayun</i>	851 k. 1 sülüs
Ada-yı Kebir	18	1	1	500	201 k. 1 sülüs	Silistre Ocaklığı	701 k. 1 sülüs
Tutrakan	20	-	-	500	83 k. 1 sülüs	<i>Hazine-i Hümayun</i>	583 k. 1 sülüs
Güvercinlik	18	1	1	500	83 k. 1 sülüs	Rusçuk Hazinesi	583 k. 1 sülüs
Koblic	20	1	1	550	201 k. 1 sülüs	Niğbolu adet-i ağnam mukataası	751 k. 1 sülüs
Rusçuk	24	-	-	-	201 k. 1 sülüs	Rusçuk İskeleyi	201 k. 1 sülüs
Fethüislam	18	1	1	500	201 k. 1 sülüs	Niğbolu adet-i ağnam	701 k. 1 sülüs
Semendire	20	1	1	550	268 k.	Nefer ücreti ve kaptan ulufesi (118 k.) <i>Hazine-i Hümayun</i> 'dan; kaptan taamiyesi (150 k.) ise	818 k.

⁷⁴⁰ BA, C. AS. 625/26391, Belge 1-5. (19 Eylül 1772)

⁷⁴¹ Belgede, şayka neferlerinin toplam ücreti 5345 kuruş olarak verilmektedir. Rusçuk şaykasında mevcut 24 nefer kürekçinin ücreti hakkında herhangi bir bilgi yoktur. Verilen sonuca göre, Rusçuk kürekçilerinin 145 kuruş almış olmaları gerekmektedir. Ancak kürekçilere verilen 25 kuruş göz önüne alındığında, 145 kuruşun oldukça düşük bir meblağ olduğu söylenebilir. Çünkü bu durumda her bir kürekçi, aylık 6 kuruş almış olmaktadır. Tuna üzerinde nakliye hizmeti yapan üstü açıklarda 1773 yılı itibarıyla benzer ücret uygulaması görünse de (BA, MAD. d. 13761, s. 287 (8 Nisan 1773), muhafaza hizmeti için yine de düşük olduğu kabul edilmelidir. Kaptan ulufe ve taamiyesi için verilen toplamın aksine, belgedeki değerlerle yaptığımız hesap 2170,5 kuruş 52 akçedir. Fakat her iki durumda da sonuç 7370,5 kuruş 52 akçe olarak karşımıza çıkmaktadır. BA, C. AS. 625/26391, Belge 3. (19 Eylül 1772)

						Niğbolu adet-i ağnam malından	
Tolcu	8	1	1	500	201 k. 1 sülüs	Niğbolu adet-i ağnam malından	701 k. 1 sülüs
Hisarcık	20	1	1	550	203 k. 1 sülüs	<i>Hazine-i Hümayun</i>	753 k. 1 sülüs
Rahova	18	1	1	500	224,5 k. 52 akçe	Nefer ücreti Niğbolu adet-i ağnam malından, kaptan ulufe ve taamiyesi Rahova İskelesi malından	724,5 k 52 akçe
TOPLAM	232			5345	2025,5 k. 52 akçe	7370,5 k. 52 akçe	

Tabloda görüldüğü gibi, şaykaların çoğuna ocaklıklar atanmışken, Belgrad, Tutrakan, Hisarcık ve Semendire (nefer ücreti ve kaptan ulufesi) şaykalarının ocaklığı bulunmamaktaydı. Bu şaykaların masrafları, uygun bir ocaklık tahsis edilene kadar hazine-i hümayundan karşılanmaktaydı. Hazineden verilen meblağ 2856 kuruş iken, ocaklık mallardan verilen toplam ücret ise 4541,5 kuruş 52 akçe idi. Tablodaki verilerden görüldüğü kadarıyla kürekçi, topçu ve dümencilerin aylığı genel itibarıyla 25 kuruştan hesaplanmaktaydı.

Bazı yıllarda, yaşanan özel durumlardan dolayı ocaklık şaykaların masrafları merkezden giderilmiştir. Örneğin 1773 yılında Silistre muhafazasında görevli Ahmed ve Mehmed kaptanların şaykalarında mevcut, kırk nefer cenkçilerin üç aylık yüz kile un Silistre nüzul emini tarafından verilmiştir. Ancak bu neferlerin 960 kuruş olan üç aylıkları ile Ahmed Kaptan'ın 201 kuruş 40 akçe, Mehmed Kaptan'ın 251 kuruş 40 akçe olan ulufe ve taamiyeleri, *küffar-ı haksarda ol-tarafa hücum ve tuğyanı olmaktan naşi ocaklıklarına halel gelmemek şartıyla* ordu-yu hümayun hazinesinden karşılanmıştır⁷⁴².

Bazı ocaklık şaykalara, Eflak ve Boğdan cizye gelirlerinin ocaklık olarak tahsis edildiği de görülmektedir. Mesela 1738 yılında Mehmed Kaptan'ın tasarrufundaki şaykaya, kendi ulufe ve taamiyesi ile şaykasındaki kürekçi ve dümenci ücretlerinin toplamı olan 748 kuruş bir sülüs Eflak'tan⁷⁴³, Mustafa Kaptan'ın şaykasındaki toplam 728 kuruş bir sülüs masraf da Boğdan'dan karşılanmıştır⁷⁴⁴.

Kaptanların savaşlarda göstermiş olduğu yararlılık, onların ulufe ve taamiye miktarlarının yükselmesini sağlardı. Örneğin Ada-yı Kebir ve Belgrad seferlerindeki

⁷⁴² BA, C. BH. 154/7325. (23 Haziran 1773)

⁷⁴³ BA, MAD. d. 10337, s. 110. (18 Nisan 1738)

⁷⁴⁴ BA, MAD. d. 10337, s. 162. (25 Haziran 1738)

hizmetlerine karşılık, 21 Mart 1740 tarihinde, Kobliç kaptanı Abdullah'ın⁷⁴⁵ ve Hırsova kaptanı Mustafa'nın taamiyelerine *ber-vech-i terakki* 50 kuruş zam yapıldığı Tuna kaptanı arzıyla bildirilmiştir⁷⁴⁶.

Ocaklık şayka kaptanları, bazı yıllar kendilerine tahsis edilen meblağın, şaykalarının ihtiyaçlarını karşılayamadığına ve zam yapılmasına dair arzuhalde bulunmuşlardır. Mesela 1771 yılında Silistre yedek şaykası kaptanı Seyyid Mehmed, 201 kuruş 1 sülüs olan ulufe ve taamiyesine 50 kuruş zam istemiştir. Yapılan zam ile birlikte, şaykasının giderleri Silistre İskeleye mukataasından karşılanmıştır⁷⁴⁷.

1713 yılına kadar her yıl Hisarcık, Semendire, Kobliç ve İpek Palangası şaykalarının kaptanlarının taamiye giderleri, Niğbolu gümrüğü mukataası malından karşılanmaktaydı. Ancak her bir kaptanın hakkı olan 50 kuruş zamanında verilmediğinden, kaptanların arzıyla Rusçuk cizyesi ocaklık olarak kendilerine tayin edilmiştir⁷⁴⁸.

Diğer taraftan aldıkları ücretin yetersiz kalmasından yakınan kaptanların, daha fazla gelir getiren ocaklıklara yöneldikleri de olmuştur. Mesela 1761 yılında, Börice şaykasının kaptanı Mehmed Kaptan'ın şaykasında mevcut yirmi kürekçi, birer dümenci ve cenkçinin 25'er kuruştan yıllık 550 kuruş olan ücretleri ile kaptanın 201 kuruş bir sülüs yıllık ulufe ve taamiyesinin ödenmesi karşılığında, Börice'nin zeameti verilmiştir. Fakat bu tahsilat, şayka mürettebatının iâşe ve ücretlerine yetersiz kaldığından, Rusçuk cizyesi ocaklığı malından elde edilen gelir de Börice şaykasına ayrılmıştır⁷⁴⁹. Benzer durum 1788 yılında da görülmektedir. Muhafaza amacıyla İsmail'e üç, İsakçı köprüsüne ve İsakçı ambarına gönderilen ikişer adet ocaklık şaykaların salyanelerinin karşılandığı mahallerde yeterli gelir sağlanamadığından, başka yerlere yönelmişlerdir⁷⁵⁰.

Şayka kaptanları, gelirlerini elde ettikleri mıntıkaların, bulundukları mahale yakın olmalarına dikkat etmişlerdir. Zira uzak yerlere gitmek hem meşakkatli hem de masrafa yol açmaktaydı. Mesela, Belgrad ocaklık şaykası kaptanı Mehmed'in toplam 851 kuruş bir sülüs olan şayka geliri, Tuna'nın aşağı kısımlarındaki İbrail'den gelmekteydi. Uzak olan mesafesinden dolayı daha yakın ve uygun bir mahale

⁷⁴⁵ Abdullah Kaptan'ın şaykasının bütün ihtiyaçları için, Niğbolu İskeleye mukataası ocaklık olarak ayrılmıştır. BA, MAD. d. 9940, s. 174. (21 Mart 1740)

⁷⁴⁶ Mustafa Kaptan'ın şaykasının bütün ihtiyaçları için, Hırsova İskeleye mukataası ocaklık olarak ayrılmıştır. BA, MAD. d. 9940, s. 174. (21 Mart 1740)

⁷⁴⁷ BA, C. BH. 194/9122. (22 Ocak 1771)

⁷⁴⁸ Rusçuk kadısına ve cizyedarına gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 9897, s. 101. (8 Şubat 1713)

⁷⁴⁹ BA, C. AS. 1074/47310, Belge 1-2. (1 Ağustos 1761)

⁷⁵⁰ BA, C. BH. 141/6790, Belge 1. (13 Nisan 1788)

alınmasına yönelik arzuhaline karşılık, Yergöğü kadısı Mustafa'nın ilamıyla, Yergöğü mukataası malı tahsis edilmiştir⁷⁵¹.

Eldeki veriler incelendiğinde, Tuna Nehri ocaklık şaykalarına tayin edilen kaptanların ulufe ve taamiye miktarlarında yıllara göre gözle görülür ciddi bir değişiklik olmadığı saptanmıştır. Yukarıdaki tabloların yanında 18 Mayıs 1760 tarihli bir başka belgede de Belgrad Kalesi'nin tamiri için görevlendirilen 10 ocaklık şaykanın kaptanlarından, İpek şaykası kaptanı 168, Silistre, Tolcu ve Flordin şaykaları kaptanlarının her biri 201 kuruş bir sülüs, Niğbolu şaykası kaptanı ise 245,5 kuruş 10 akçe ulufe ve taamiye almışlardır. Bu ücret miktarları, aynı şaykaları geçmiş yıllarda tasarruf eden kaptanlarda da aynı idi⁷⁵².

2.5.3. Ocaklık Mahallerde Yaşanan Sorunlar

Kendilerine ocaklık şaykalar tevcih edilen kaptanların masrafları, mukataaya ayrılan alanlardan karşılanmaktaydı. Fakat bazı yıllar emre muhalif davranarak, hükümlü olmadıkları gerekçesiyle şaykaların harcamalarını karşılamaktan kaçınan ya da ihtiyaç duyulan meblağı geciktiren ocaklıklar görülmektedir. Bu durumda hem şayka kaptanları hem de şaykalarda görevli neferler mağdur olmuşlardır.

Silistre şaykası kaptanı Ali'nin 1711 yılında merkeze gönderdiği arzuhalinde, Silistre İskelesi ocaklık malından kendi taamiyesi için her yıl 83 kuruş bir sülüs verildiğini, ancak *her yıl yeniden ferman getir* bahanesiyle söz konusu meblağın, ilgili kişiler tarafından bu yıl verilmediği bildirilmiştir. Bunun üzerine Silistre nazırı İbrahim'e gönderilen hükümle, taamiye giderlerinin karşılanmasına ve başka emir talebinde bulunulmamasına dikkat çekilmiştir⁷⁵³.

1740 yılında Rusçuk şaykası kaptanı Osman ile Hırsova şaykası kaptanı Mustafa, Divan-ı Hümayun'a sundukları arzuhalde, Silistre nezareti mülhakatından Osman'ın Rusçuk iskelesi malından, Mustafa'nın Hırsova İskelesi malından yıllık ulufe ve taamiye aldıklarını, fakat Silistre nezareti emininin buna muhalif davrandığını ve ödemeyi yapmadığını kaydetmişlerdir. İncelenen baş muhasebe kayıtları ile ocaklık tayin edilen mahaller doğrulanmıştır. Hemen akabinde ödenmeyen miktarın tamamının ödenmesine dair Rusçuk, Hırsova ve Silistre kadılarına hüküm gönderilmiştir⁷⁵⁴.

⁷⁵¹ BA, C. BH. 152/7247. (17 Eylül 1773)

⁷⁵² BA, C. AS. 974/42420. (18 Mayıs 1760)

⁷⁵³ BA, MAD. d. 9897, s. 69. (30 Eylül 1711)

⁷⁵⁴ BA, MAD. d. 9940, s. 189. (30 Mart 1740)

16 Temmuz 1776 tarihli başka bir belgede, Kobliç şaykası kaptanı Ahmed'in ulufe ve taamiye masraflarının, Yergöğü mukataası mutasarrıflarından Abdullah Bey'in hissesinden karşılandığı kayıtlıdır. Abdullah Bey'in ölümü üzerine bu hisse Arif Ali, Abdurrahman ve Mehmed Emin beylerin tasarrufuna verilmiştir. Bu beyler çeşitli bahanelerle Kaptan Ahmed'in 218 kuruş olan ulufe ve taamiye ihtiyaçlarını karşılamamaktadırlar. Fakat kısa süre içerisinde kendilerine gönderilen ferman ile bu davranışlarından vazgeçmeleri konusunda uyarılmışlardır. Böylece bu süre zarfında ulufesini alamadığı için sıkıntı yaşayan Kaptan Ahmed'in bu mağduriyeti giderilmiştir⁷⁵⁵.

2.5.4. Ocaklık Şaykaların Tamiri ve Yenilenmesi

Zamanla eskiyen ocaklık şaykaların, belli aralıklarla ya yeniden inşasının ya da tamirinin yapıldığı görülmektedir. Bu faaliyetler, başbuğ arzıyla iskelelerdeki *bina eminleri* tarafından yapıldı. Şaykaların tamiri 3-4 ya da 4-5 yılda bir, içindeki mühimmatıyla birlikte yenilenmesi de 5-6 ya da 7-8 yılda bir yapılmaktaydı⁷⁵⁶. Bazen de bu süre yaklaşık 20 yıl kadar uzayabilirdi⁷⁵⁷. Fakat ihtiyaç duyulması halinde şayka tamir ya da değişikliği için belirlenen sürelerin geçmesi beklenmez, hemen değiştirilirdi⁷⁵⁸.

Mesela İsakçı şaykası kaptanı Selami Ali, şaykasını 1732 yılında yenilemiş ve bu şaykayı yeniden 1737 yılında Yergöğü İskeleyi'nde inşası yapılan şaykalardan biriyle değiştirmiştir. Her iki tarihte de şaykalar için yapılan masraf 250'şer kuruştur⁷⁵⁹.

Fakat bazen istisnai durumlar da yaşanabilmekteydi. Zira Tuna'daki ocaklık şaykaların başbuğu, İpek Palangası şaykası kaptanı Yahya'nın tasarrufundaki şayka, 1756 yılında 230 kuruş masrafla yenilenmiş ve bu şayka 1767'ye kadar kullanılmıştır. Bu tarihten sonra eskimiş ve hizmet vermeyen şaykasının yerine, yeni bir şayka talebinde bulunmuştur⁷⁶⁰.

Şaykaların tamir ve yenilenme masrafları da değişkenlik arz etmektedir. Tamirleri 120 kuruş; yenilenme masrafları bazen 150, bazen de 250 kuruş olarak

⁷⁵⁵ BA, C. BH. 126/6102. (16 Temmuz 1776)

⁷⁵⁶ BA, C. BH. 120/5826. (5 Haziran 1737); BA, C. BH. 167/7861. (25 Mart 1774); BA, C. BH. 195/9131. (31 Ekim 1777); BA, C. BH. 126/6125. (22 Şubat 1790)

⁷⁵⁷ BA, AE. SAMD. III. 47/4690. (2 Ekim 1730)

⁷⁵⁸ BA, C. BH. 126/6125. (22 Şubat 1790)

⁷⁵⁹ İsakçı ocaklık şaykasındaki mevcut neferlerin altı aylıkları 25 kuruştan hesaplanmak üzere 525, kaptanın ulufe ve taamiesi de 201 kuruş bir sülüs olarak hesaplanmıştır. Bu masraflar Yergöğü mukataası malından karşılanmıştır. BA, C. BH. 120/5826. (5 Haziran 1737)

⁷⁶⁰ BA, C. BH. 193/9059. (15 Eylül 1767)

görülse de genel itibariyle 230 kuruştur. Şaykaların tamir ve yenilenme masraflarının hazine-i amireden yapıldığı görülmektedir⁷⁶¹.

İncelediğimiz arşiv vesikalarında görüldüğü kadarıyla, tecdit ve tamir için zorunlu bir zaman aralığı yoktur. Zira şaykalar, Tuna sahillerinin muhafazasının yanında, sefere de katılırlardı. Gerek seferde aldıkları darbeler gerek fırtınadan kaynaklı zararlar, gerekse muhafaza hizmetini yaparken geçen uzun zaman sebebiyle şaykaların tamir ve yeniden inşası farklı zaman dilimlerinde gerçekleşebilmekteydi.

2.6. Üstü Açıklar Ağası

Tuna Donanması kaptanına bağlı *üstü açıklar ağası*, Tuna Nehri'ndeki iskelelerde mevcut üstü açık gemilerin inşa, tamir, teçhiz, tanzim, nefer, iâşe, masraf vs. her türlü işlerinden sorumlu memura verilen isimdir.

Üstü açıklar ağası, Tuna Donanması'nda bulunan bu gemi tipinin sayımını yapmak üzere, bizzat müşahedelerde bulunur ve gerekli kayıtları tutardı. İskele ziyaretlerinde yaptığı gözlemlerle, donanmanın ihtiyaç duyduğu sayıya ulaşılan kadar açık-ı Tunaların yeniden imal edilmesi ya da tamir edilmesi için talimatlar verirdi. Mevcut üstü açıkların hepsinden faydalanmak adına, özellikle kırılarak ya da başka sebeplerle bataklıklarda kalmış olanların çıkarılmasına nezaret eder, yeniden kullanılabilir hale gelene kadar onarımları hususunda emirler verirdi⁷⁶². Üstü açık gemilerin hırsızlıktan korunmasının yanında Tuna Nehri'nin donduğu aylarda teleften korunması da oldukça mühimdi⁷⁶³.

Tuna Nehri'nde önemli hizmetlerde kullanılan üstü açıklarda istihdam edilen tüm çalışanların, iâşe ihtiyaçları ve ücretlerinin hesaplanmasına da nezaret eden ağalar, tutulan kayıtları ordu-yı hümayun hazinesine ulaştırırlardı⁷⁶⁴.

Ağalar, zahire ya da mühimmat yüklü gemileri Tuna Nehri girdaplarına ulaştırmakla ve oradaki geçişlerinden de sorumlu tutuluyordu. Ağaların, bu görevlerini yapmamaları ya da aksatmaları, görevden men edilmelerine ve çeşitli şekilde cezalandırılmalarına sebebiyet vermektedir⁷⁶⁵.

⁷⁶¹ BA, AE. SAMD. III. 47/4690. (2 Ekim 1730); BA, C. BH. 167/7861. (25 Mart 1774); BA, C. BH. 195/9131. (31 Ekim 1777); BA, C. BH. 126/6125. (22 Şubat 1790)

⁷⁶² BA, MAD. d. 10051, s. 22. (30 Nisan 1790)

⁷⁶³ BA, MAD. d. 10051, s. 292. (16 Kasım 1790).

⁷⁶⁴ Üstü açıklar ağası Haseki Ahmed'e gönderilen hükümde, İsmail, İbrail, İsakçı, Maçın, Kalas ve Tımarabad'daki açık-ı Tunaların tamir ücretlerinin yanında kürekçi ve dümencilere yapılan ödemeler için ordu-yı hümayun hazinesinden ayrı ayrı zamanlarda 5000 ve 2000 kuruş gönderildiği kayıtlıdır. BA, MAD. d. 10051, s. 27. (1 Mayıs 1790); BA, MAD. d. 10051, s. 40. (10 Mayıs 1790)

⁷⁶⁵ Tuna Nehri Donanması Kaptanı Mehmet Paşa'ya gönderilen hükümde, üstü açıklar ağasının söylenen süre zarfında zahire gemilerini girdaplardan geçirmediği ve Rusçuk'ta beklettiği, bu sebeple ağanın görevinden azl edilip Semendire Kalesi'nde kalabend cezasına çarptırılması, yerine bu işi layıkıyla

Tüm bu işlerin seri bir şekilde yürütülmesi için üstü açıkların sevk ve idaresini yapma hususunda bilgi ve beceriye sahip birden fazla ağa tayinine ihtiyaç duyulduğu olmuştur. Ataması yapılan ağalar arasında, iskeleler arası fiziki yakınlık dikkate alınarak, görev taksimi yapılmıştır⁷⁶⁶.

Üstü açık ağalarının emrine, görev yaptıkları bölgelerdeki memurlar veriliyordu. Böylece donanma hizmetinin daha iyi ve hızlı yürütülmesi sağlanıyordu. 1 Mayıs 1790 tarihli kayıtta, Niğbolu'dan Maçın ve İbrail'e kadar olan Tuna sahillerindeki tüm açıklara ağa tayin edilen Rusçuklu Hacı Mustafazâde Aliş'in hizmetinde Rusçuk kadısı, dergâh-ı ali kapıcıbaşlarından Çelebi es-Seyyid Mehmed ve Rusçuk serdari⁷⁶⁷; İsmail, İbrail, İsakçı ve Maçın'deki açık-ı Tunaların ağası olan Haseki Ahmed'in emrinde de Babadağı kadısının bulunmaları gerektiğine dikkat çekilmiştir⁷⁶⁸.

29 Mayıs 1770 tarihli belgeden Tuna Nehri Donanması kaptanlarının oğullarının da üstü açıklar ağalığı yaptıkları anlaşılmaktadır⁷⁶⁹. Ayrıca Tuna sahillerinde etkin ayanların, bu göreve getirildikleri görülmektedir⁷⁷⁰.

1739⁷⁷¹, 1740⁷⁷², 1746⁷⁷³, 1768⁷⁷⁴, 1770⁷⁷⁵, 1771⁷⁷⁶, 1788 yıllarında üstü açıklar ağalarının aylık maaşı 500 kuruş olarak görülmektedir⁷⁷⁷.

1773 yılında üstü açıklar ağasının hademesi ise 45 kuruş almaktaydı⁷⁷⁸.

İncelediğimiz dönemde tespit ettiğimiz üstü açık ağaları, aşağıdaki tabloda gösterilmiştir.

yapabilecek birinin tayin edilmesi hususuna dikkat çekilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 108, s. 283, h. 1199. (4-13 Mayıs 1696)

⁷⁶⁶ 26 Nisan 1790 tarihinde Niğbolu'dan Maçın ve İbrail'e kadar olan tüm Tuna sahillerindeki açıkların sayımı, inşası, tamiri, sevk ve idaresi için birden fazla ağa atanmıştır. İsmail, İbrail, İsakçı ve Maçın birbirlerine yakın mesafelerde bulunduğundan, bu bölgelerdeki idare İsakçı eski serdari Haseki Ahmed'e; Niğbolu'ya kadar olan diğer güzergâhın idaresi de Rusçuklu Hacı Mustafa-zade Aliş'e nasb edildi. BA, MAD. d. 10051, s. 22. (30 Nisan 1790); BA, MAD. d. 10051, s. 27. (1 Mayıs 1790)

⁷⁶⁷ BA, MAD. d. 10051, s. 28. (1 Mayıs 1790)

⁷⁶⁸ BA, MAD. d. 10051, s. 40. (10 Mayıs 1790)

⁷⁶⁹ BA, C. BH. 252/11662. (29 Mayıs 1770)

⁷⁷⁰ İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Âyanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 37, Ankara, Bahar-2013, s. 20.

⁷⁷¹ BA, MAD. d. 10337, s. 254. (16 Mart 1739)

⁷⁷² BA, D. BŞM. d. 2371, s. 6. (17 Kasım 1740)

⁷⁷³ BA, MAD. d. 6584, s. 6. (3 Mart 1746)

⁷⁷⁴ BA, MAD. d. 13761, s. 280. (11 Ekim 1768); BA, MAD. d. 8531, s. 225. (11 Ekim 1768)

⁷⁷⁵ BA, MAD. d. 13761, s. 283. (10 Şubat 1770)

⁷⁷⁶ BA, MAD. d. 13761, s. 286. (12 Mart 1771)

⁷⁷⁷ Ayşe Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", *Tarih Okulu Dergisi*, Yıl 7, S. XVIII, Haziran-2014, s. 296.

⁷⁷⁸ BA, MAD. d. 13761, s. 289. (24 Haziran 1773)

Tablo 7. 18. Yüzyılda Bazı Üstü Açık Ağaları

Tarih	Ağalar
13 Ocak 1723 ⁷⁷⁹	Yusuf Ağa
17 Kasım 1740 ⁷⁸⁰	Mahmud Ağa
19 Haziran 1742 ⁷⁸¹	Ahmed Ağa
11 Ekim 1768 ⁷⁸²	Çelebi Ağa
29 Mayıs 1770 ⁷⁸³	Ahmed Ağa
1778 ⁷⁸⁴	Çadircızâde Mehmed Ağa
1789 ⁷⁸⁵	Serturna el-Hac Ahmed Ağa
10 Ocak 1792 ⁷⁸⁶	Genç Abdi

2.7. Tuna Nehri'ndeki Girdaplar ve Girdap Ağalığı

2.7.1. Girdaplar

Farsça bir kelime olan girdap; su çevrintisi, çıkmaz yol, tehlikeli yer ve tehlikeli iş manalarını taşımaktadır. Denizcilik terimi olarak, zıt yönlerden gelen iki akıntının kavuşmasından veya akıntının bir engelle karşılaşması ya da deniz ve nehir sularının birdenbire kabarmasından meydana gelen çevrinti şeklinde de ifade edilmektedir⁷⁸⁷.

Osmanlı Tunası'ndaki girdaplar, Orşova Adası'ndan Aksular Adası'na çıkıncaya kadarki mesafeyi kapsar⁷⁸⁸ ve bu bölgenin tamamına Demirkapılar da denilmektedir⁷⁸⁹. Bu yerler arasında, Tuna'nın iki tarafı yalçın kayadır⁷⁹⁰. Yaklaşık 130 kilometrelik bir mesafeyi teşkil eden bu bölge, Tahtalı, İnlik ve Demirkapı isimleriyle bilinen bir coğrafi yapı olarak, büyük öneme sahipti. Adı geçen bu üç girdap, Tuna Nehri'ni dolayısıyla

⁷⁷⁹ BA, AE. SAMD. III. 35/3318. (2 Ekim 1730)

⁷⁸⁰ BA, D. BŞM. d. 2371, s. 6. (17 Kasım 1740)

⁷⁸¹ Belgrad Kalesi'nin 1740-43 yılları arası imar ve tamir faaliyetleri için gerekli olan taş, kireç, kereste teminini sağlamak üzere üstü açık kayıklar istihdam edilmiştir. Bu kayıkların sevki için de Tuna Nehri ocaklık şaykaları başbuğu Ahmed Ağa, üstü açıklar ağası olarak görevlendirilmiştir. Tahir Sevinç, "Belgrad Kalesi'nde Tamir ve İmar Faaliyetleri", *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 32, Isparta, 2014, s. 117.

⁷⁸² Rusçuk ayanı Çelebi Ağa, Rusçuk İskeleyi'ndeki 180 üstü açığın tekmili hususunda görevlendirilmiştir. A. Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 295.

⁷⁸³ Belirtilen tarihten önce Tuna Kaptanı Ahmed Ağa'nın oğlu, açıklar ağalığı yapmıştır. Ancak söz konusu tarihte azledilip, yerine Ahmed Ağa tayin edilmiştir. BA, C. BH. 252/11662. (29 Mayıs 1770)

⁷⁸⁴ BA, MAD. d. 8531, s. 230. (16 Mart 1778); BA, D. BŞM. d. 4842, s. 2-3. (14 Kasım 1778)

⁷⁸⁵ BA, MAD. d. 10045, s. 254. (9 Nisan 1789)

⁷⁸⁶ Hava Selçuk, "Ziştovi ve Yaş Antlaşması Arasında Tuna Kıyısında Bir Osmanlı Kenti: Silistre (1791-1793)", *Turkish Studies*, Volume 8/5, Ankara, Spring-2013, s. 660.

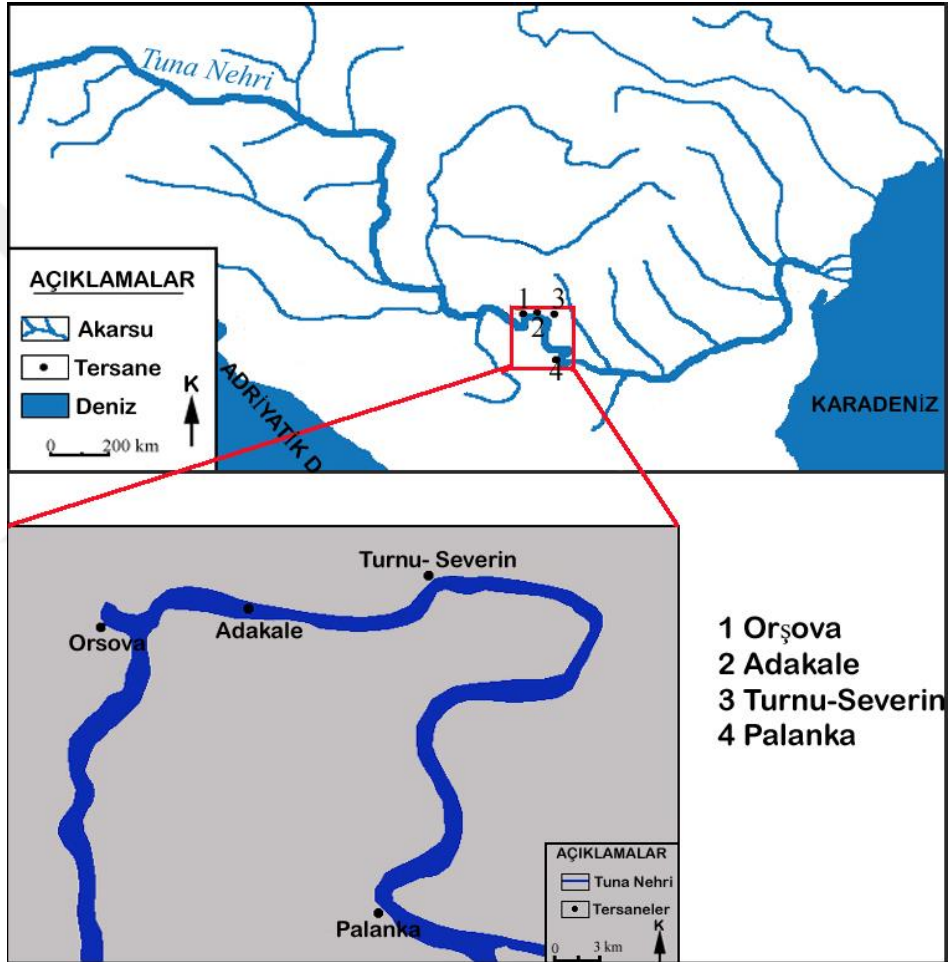
⁷⁸⁷ M. Z. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. I, s. 671.

⁷⁸⁸ Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbîrât-ı Pesendide (Beğenilmiş Tedbirler)*, (Yayına Hazırlayan: Ali İbrahim Savaş), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1999, s. 70.

⁷⁸⁹ Aliev Saleh Mehmedoğlu, "Demirkapı", *İslam Ansiklopedisi*, c. 9, TDV Yayınları, Ankara, 1994, s. 154.

⁷⁹⁰ Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbîrât-ı Pesendide*, s. 70.

Doğu Avrupa'yı düğümleyerek, bu su yolu üzerinden yapılan askeri ve ticari nakliyatın gerçekleşmesini zora sokuyordu. Hatta kışların şiddetli yaşandığı Ocak ve Şubat aylarında, nehir donduğu için kullanıma elverişsizdi. Bahar ve yaz aylarında yükselen sularla birlikte nehrin coşkun bir hal alması seferleri olumsuz etkilemekteydi. Yaz mevsimin sonu ve güzün başlangıcında sular azalıyor ancak tehlike bitmiyordu. Zira bu kez de keskin kayalıklar ortaya çıkıyordu. Dolayısıyla girdaplar, tüm zamanlarda bu su yolunu kullanan her devlet için tehlike arz etmiştir⁷⁹¹.



Şekil 4. Osmanlı Tunası'ndaki Girdaplar Bölgesi

Osmanlı Devleti, her yıl Mayıs ayında başladığı nehir trafiğini Kasım ayının sonlarında bitirmiştir. Arşiv vesikalarında *ruz-ı hızırdan ruz-ı Kasım'a dek* şeklinde ifade edilen zaman aralığında, ilgili yerlere ulaştırılması gereken tüm mühimmat,

⁷⁹¹ M. Emre Kılıçaslan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi", *Karadeniz Araştırmaları Balkan, Kafkas, Doğu Avrupa ve Anadolu İncelemeleri Dergisi*, S. 25, Ankara, 2010, s. 60-62.

malzeme, iâşe ve sairlerin nakliyatı gerçekleştirilirdi. Yılın geri kalan zaman diliminde ise, zor ve masraflı olmasına rağmen kara yolu taşımacılığına dönülmek zorunda kalınmıştır.

Aşağı Tuna çıkırında, Balkanlarda mühim yolların kesiştiği bir güzergâhta bulunan girdaplar, yarattığı büyük tehlikelerin yanında devlete büyük imkânları da sunmaktaydı. Her şeyden evvel, Tuna savaş ve ticaret gemilerinin kapılarını açan bir anahtar konumundaydı. Osmanlı'nın kapılarını açtığı gibi, suyunu kullanmak isteyen Batı dünyasının kapılarına da gem vuruyordu⁷⁹².

Dolayısıyla Tuna suyunun çekilmesi, bir anlamda Tuna Donanması'nın yollarına da set çekmekteydi.

Tuna Nehri'nde Demirkapı, İnlık ve Tahtalı adında üç önemli boğaz bulunmaktadır.

2.7.1.1. Demirkapı Girdabı

Tuna uçurumu diye adlandırılan Demirkapı, dar ve derin bir boğazdır. Tuna Nehri, dağlarla çevrilmiş bir düzlükten aktıktan sonra, derin bir kayalık içine girmektedir. Demirkapı denilen bu derin kayalıkta, özellikle yukarıya (batıya) doğru giden taşıtlar için çok tehlikeli akıntılar meydana gelmektedir⁷⁹³. Gemiler, akıntının ters istikametinde seyrederken, dalgaların hırçınlaşmasıyla çekilen kürekler yok denecek kadar az fayda vermekte, yelkenlerin ise hiçbir etkisi olmamaktadır. Kayalarla dolu nehrin ince kıvrımlarında yol almak, gemilerin alabora olmasına davetiye çıkarmak anlamına geliyordu⁷⁹⁴.

Demirkapı Girdabı, Tuna Nehri'nin sularının çekilmeye başladığı sonbahar aylarında özellikle büyük tehlike uyandırmaktaydı. Bu dönemlerde gemilerin özellikle aşağı (doğu) istikametine doğru yol almaları hayli güçleşmekte hatta gerçekleşememekteydi⁷⁹⁵. Çünkü su seviyesinin düşmesiyle, Demirkapı denilen

⁷⁹² M. E. Kılıçaslan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi", s. 65.

⁷⁹³ 1737 yılında, Demirkapı'dan geçmek zorunda olan Osmanlı gemileri, yeterli rüzgâr olmadığından batmışlardır. P.L. İnciciyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası", (Çev.: H. D. Andreasyon), *Güney Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 2-3, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1974, s. 25.

⁷⁹⁴ Numan Elibol, "Tuna Nehri'nde Uluslararası Ticaretin Gelişmesi: Karadeniz'e Çıkan Avusturya Bandıralı Gemiler (1780-1830)", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 233, 234.

⁷⁹⁵ Tuna Kaptanı İbrahim Paşa'ya gönderilen hükümle, sular tam çekilmeden Demirkapı'nın batısında bulunan donanma gemilerinin bir an önce girdabın doğusunda bulunan Rusçuk kışlağına çektilmesi emredilmiştir. Suların azalmasıyla gemilerin girdaptan geçememesi, aynı zamanda leventlerin firarına

mahalde hamam kubbesi ve fil cüssesi kadar iri taşlar su yüzüne çıkmaktaydı. Bu taşlardan dolayı da çok sayıda gemi helak olmuştur. Sular kabardığı zaman taşlar, suyun altında kaybolmaktadır. Ancak bu tehlikenin bittiği anlamına gelmez. Çünkü büyük gemilerin geçmesi durumunda, gemilerin alt kısımlarının taşlara çarpıp, batma ihtimali söz konusudur. Üstelik buradaki suyun akışı, diğer boğazlara nazaran çok daha güçlüdür⁷⁹⁶.



Foto 1. Demirkapı Boğazi⁷⁹⁷

İşte tüm bu sebeplerden dolayı Demirkapı dar boğazi ve çevresi yılın bütün ayları güvenliğin en yüksek noktada tutulması gereken yerlerden biridir. Bunun için Tuna havzasında bulunan bazı kazaların kadılarına, kethüda yerleri vekillerine, kaymakamlara, vilayet ayanlarına ve iş erlerine gönderilen emirlerle muhafaza hizmetinde istihdam edilecek neferlerin toplanması ve güvenlik güçlerinin arttırılması istenmiştir⁷⁹⁸. Demirkapı'nın stratejik konumundan olsa gerek, buraya muhafız olarak

sebeb olmaktaydı. Bu hadiselerin yaşanmaması için, bu işlemin acilen yapılması istenmiştir. BA, A. DVNS. MHM. d. 125, s. 107, h. 408. (6-15 Aralık 1716)

⁷⁹⁶ Hatta Tuna Nehri'nin sularının çekildiği dönemlerde, güç gösterisinde bulunan yiğitler, taştan taşla sıçrayıp uçarak beriden öteye, öteden beriye dek geçerler. Ancak her zaman o taşlar görünmez, meğer Tuna pek inişte ola. Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. VII, (Hazırlayanlar: Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2003, s. 168, 170.

⁷⁹⁷ <http://www.panoramio.com/photo/78125087>. (30 Nisan 2016)

⁷⁹⁸ Silistre, Rusçuk, Kili, İsmail, İsakçı, Babadağı ve Niğbolu kadıları ve ol havalide vaki olan kadılara hüküm. BA, A. DVNS. MHM. d. 125, s. 31, h. 113. (19-28 Ağustos 1716); Silistre Sancağı'nda vaki olan

atanan görevlilerin yüksek rütbeli oldukları görülmektedir. Mesela 17 Eylül 1716 tarihinde, Anadolu Beylerbeyi İbşir Hüseyin Paşa'nın Demirkapı muhafazasında fiili olarak bulunduğu tespit edilmektedir⁷⁹⁹.

Demirkapı'dan geçen gemilerin kontrolü, bu bölgeyi iyi bilen kılavuzlar aracılığıyla yapılmaktadır. Bu hizmet için geçen gemilerden belli bir miktar ücret talep edilmiştir. Herhangi bir kaza olması durumunda, meydana gelen zarar görevli memurlar ve *cerahor* denilen hizmetliler tarafından ödenmiştir⁸⁰⁰.

Suyun çok hızlı aktığı bu tehlikeli geçişte, yükü fazla olan gemilerin kayalara çarpmasını engellemek amacıyla, yükün bir kısmı boşaltılarak ya başka gemilere yüklenir ya da karadan nakli gerçekleştirilirdi⁸⁰¹.

2.7.1.2. İnlık Girdabı

Kozan Geçidi'nde Tuna Nehri'nin en dar yerine verilen isimdir⁸⁰². İnlık Boğazı'ndan sular çekildiği vakit, gemiler de çekilmezdi. Çünkü boğazın her iki tarafındaki yüksek kayalıklar buna müsaade etmezdi. Öte yandan suların çekilmesiyle birlikte, boğazdaki suyun altında yalçın kesme kayalar açığa çıkar. Bu da geminin hareket etmesine mani olurdu. Öyle ki gemi suya bırakılsa bile taşlara çarpmanın etkisiyle girdaplara düşebilir ve batabilirdi⁸⁰³.

Tuna'nın en dar yeri olan İnlık'teki doğal tehlike yetmezmiş gibi, burada eşkıyalık faaliyetleri de mevcuttu⁸⁰⁴. Tuna Donanması'na ait zahire yüklü gemilerin,

kadırlara, kethüda yerleri vekilleri, ayan-ı vilayet ve iş erlerine hüküm. BA, A. DVNS. MHM. d. 125, s. 33, h. 119. (8-17 Eylül 1716); Rusçuk, Hazergrad, Şumnu, Eskicuma Tırnovi, Plevne, Zıştovi, Lofça, İzladı, İtrepoli, İvrace ve Niğbolu kadırlarına, kazalarda olan kethüda yerleri vekilleri, nakibü'l-eşraf kaim-i makamlarına, ayan-ı vilayet ve iş erlerine hüküm. BA, A. DVNS. MHM. d. 125, s. 36, h. 132, 133, 134. (8-17 Eylül 1716).

⁷⁹⁹ BA, A. DVNS. MHM. d. 125, s. 39, h. 149. (8-17 Eylül 1716).

⁸⁰⁰ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. VII, s. 169.

⁸⁰¹ *Bu girdâb-ı akabeyi ubûr eden gemiler eğer aşağıda eğer yukarıda her Tuna transa gemileri biner âdem giderler mefret gemilerdir. Allâhümme âfinâ, ba'zı gemiler taşlara urup yâhûd yedek ipleri kırılıp bir kenâra gemi urup gemi ve âdemleri cümle helâk olurlar. Anın için niçe vehhâm tüccârlar gemilerinden çıkup sehel karadan gidüp gemiler girdâbdan halâs olunca yine gemilerine girirler.* Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. VII, s. 168.

⁸⁰² Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbirât-ı Pesendide*, s. 70, 135 numaralı dipnot.

⁸⁰³ Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbirât-ı Pesendide*, s. 71-72. Evliya Çelebi, İnlık Boğazı'nın her iki tarafındaki yüksek kayalıkları, göklere doğru uzanmış yalçın kayalar şeklinde ifade etmektedir. Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. VII, s. 167.

⁸⁰⁴ *Tuna gemileri bu mahalden geçtiklerinde, "gemileri Tuna haydudu basıp bu boğazda gâret etmesin" diye, İrşova Beyi İnlık ve karşısındaki Küpeşte kalelerine, Vidin Beyi de tüfenkliler koyup, Tuna Kaptanı da gemileriyle bu İnlık Boğazı'nda 12 pare firkateleriyle palpa aleste hazır olup, Tuna gemilerinin bu hal üzere geçirmeye bütün beyler ve kaptanlar memurdur. Zira bu boğazda her zaman Tuna kâfirleri gemileri basıp yağmalarlar.* Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. VII, s. 167.

eşkıyalar tarafından gasp edilme ihtimalinin yanında, Tuna Nehri'nde seyreden ticaret gemileri için de büyük bir tehlike oluşturmaktaydı.

Evliya Çelebi, bu dar boğazdan Tuna suyunun yokuş aşağı yıldırım hızıyla aktığını belirtmektedir⁸⁰⁵.

2.7.1.3. Tahtalı Girdabı

Doğudan batıya doğru gidildiğinde en son girdabı teşkil eden Tahtalı, suyun yüzeyinde balıksırtı gibi tahta döşeli taşlar ve kayaları barındırdığından bu isimle anılmıştır. Bu özelliğinden dolayı çok dar bir boğaz olmamasına rağmen oldukça tehlikeli bir geçittir. Tuna Nehri'nin bu stratejik noktasından, bir gemiyi yara almadan ya da batırmadan geçirmek, çok sayıda cerahor ile mümkündür. Gemiler, kınablara bağlanarak, cerahorlar vasıtasıyla yönlendirilse bile kayıpların önüne geçilemezdi. Öyle ki, her yıl yetmiş seksen geminin battığı ve binlerle ifade edilen insanın öldüğü, Evliya Çelebi tarafından ifade edilmektedir⁸⁰⁶. Büyük seyyahın bu ifadeleri, arşiv vesikalarınca da teyit edilmektedir⁸⁰⁷.

17. yüzyılda bölgeden geçen Evliya Çelebi, Tahtalı'dan geçirilen gemiler için 1000 cerahora ihtiyaç duyulduğunu belirtmiş ancak, 18. yüzyılda genel itibarıyla 150, 200 ya da 250 cerahorun istihdam edildiği görülmektedir⁸⁰⁸. 1000 cerahorun istihdamı, en son 1768 yılında görülmüş, yüzyılın sonunda bu sayının 75'e kadar düştüğü dahi belirtilmiştir⁸⁰⁹.

21-30 Haziran 1717 tarihli hükümde, Tahtalı Girdabı'ndan geçecek zahire gemilerinin muhafazası için 10 şayka, 9 firkate ve bu gemilerde istihdam edilecek 10 bin neferin görevlendirildiği kayıtlıdır⁸¹⁰.

Görüldüğü gibi Tuna Nehri'nde büyük zorluklarla mücadeleye sebep olacak derbentlerle karşılaşmak mümkündür. Tuna Nehri'nin batısından doğusuna ya da doğusundan batısına doğru yol alan bütün gemilerin tıkanıdığı bölge, Tuna girdaplarıdır.

⁸⁰⁵ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. VII, s. 167.

⁸⁰⁶ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. VII, s. 166.

⁸⁰⁷ *Selanik Sancağı mutasarrıfı, ordu-yu hümayunun maiyetine memur iken hasebül-maslaha Fethülislam'da bulunan Selim Sırrı Paşa'ya gönderilen 13 Ekim 1788 tarihli belgede, Orşova'yı Tekye Burnu'na bağlamayı planlayan köprü için, Vidin'de imal edilen köprü tombazların girdaplardan geçirilmesi esnasında, suların azalmasından kaynaklı ziyade cerahora ihtiyaç duyulduğu kayıtlıdır. Zira suların azalması geçiş güvenliğini azaltmış ve birçok kaybı beraberinde getirmiştir. BA, MAD. d. 10045, s. 20. (13 Ekim 1788)*

⁸⁰⁸ BA, MAD. d. 6584, s. 6, 7. (3 Mart 1746); BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

⁸⁰⁹ M. E. Kılıçaslan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkaşısı ve Girdaplar İdaresi", s. 69.

⁸¹⁰ BA, A. DVNS. MHM. d. 126, s. 93-94, h. 363. (21-30 Haziran 1717)

Buradaki geçişlerin sağlanması *girdap ağalığı* tarafından gerçekleştirilmekteydi. Tıpkı Sünne Boğazı'ndaki gibi, girdaplardaki geçişlerin de kazasız yapılması, yukarıda da değindiğimiz gibi gemi yüklerinin hafifletilmesiyle bağlantılıydı. Boşaltılan yükler, bölgede bekletilen bir üstü açığa ve yedeğine tahmil ettirilirdi⁸¹¹. Daha sonra kalın ve sağlam kınablarla, karaya bağlanan Tuna girdaplarındaki askeri ve ticari gemiler, sağlıklı ve güçlü cerahorların beden gücüyle yönlendirilirdi⁸¹². Gemide bulunan ve bölgeyi çok iyi tanıyan tecrübeli kılavuz kaptan, gemiyi girdapların ve kayaların olabildiğince uzağında tutarak boğazlardan geçirmeye çalışırdı⁸¹³.

Demirkapılar, Osmanlı Devleti'nin Orta Avrupa'ya ve Tuna bölgesine yönelik harekâtlarında, öneminden dolayı sürekli hedef teşkil etmiştir. Belgrad'ın Osmanlı himayesinde bulunması, Demirkapıların kontrolü açısından son derece mühimdi. Demirkapılarla birlikte Transilvanya, Macaristan, Eflak, Sırbistan ve Bulgaristan'ın güvenliği de sağlanmış oluyordu. Belgrad, Avusturya'nın eline geçtikten sonra, adı geçen yerler için Demirkapılar bir kilit noktası teşkil etti⁸¹⁴.



Şekil 5. Girdaplar Bölgesinin Uydu Görüntüsü (9 Aralık 2015)

⁸¹¹ M. E. Kılıçaslan, “XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi”, s. 72.

⁸¹² Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. VII, s. 166.

⁸¹³ M. E. Kılıçaslan, “XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi”, s. 72.

⁸¹⁴ A. S. Mehmedoğlu, “Demirkapı”, s. 154.

2.7.2. Girdap Ağalığı

Tuna Nehri'nin girdap denilen boğazlarından (Demirkapı, Tahtalı ve İnlik) girip çıkan ve Tuna sahillerindeki şehirlere, kalelere zahire ve mühimmat taşıyan gemilerin güvenliğini (eşkıyalık, kayalara çarpma, suya kapılma) sağlamakla görevli memura denilmektedir⁸¹⁵.

Tuna Nehri'ndeki bu girdapların güvenliği, ilk zamanlarda Tuna Nehri Kaptanı'nın daha sonra ise Eflak Voyvodası'nın emrine bırakılmıştır⁸¹⁶. 1762 yılından önce İpek Palangası ocaklık şaykası kaptanı Yahya'nın tasarrufunda olan Girdap Ağalığı, bu tarihten sonra Fethülislam Mukataası voyvodalarına tevcih edilmiştir⁸¹⁷. Örneğin 7 Nisan 1774 tarihinde, Darphane-i Amire Nazırı Mehmed Bey tarafından, Tuna Nehri'nin *Girdap Ağalığı* Fethülislam Voyvodası Mustafa'ya verilmiştir⁸¹⁸.

Merkez gerek gördüğü durumlarda, bu ağalığı farklı farklı ocaklık şayka kaptanlarının uhdesine bırakmıştır. 1747 yılında Rusçuk Şaykası Kaptanı Osman⁸¹⁹, 1762'de İpek Palangası Ocaklık Şaykası Kaptanı Yahya, *Girdap Ağalığı*'ni ifa etmişlerdir⁸²⁰. Bu ifadelerden, *Girdap Ağalığı*'na getirilenlerin, daha önce Tuna Nehri üzerinde kaptanlık gibi vazifelerde bulunup, bölgeyi tanıyan tecrübeli şahıslar arasından seçildikleri anlaşılmaktadır.

Girdap Ağası olan devlet memurlarının idaresine, bir takım gemiler verilirdi. Genel itibariyle ocaklık şaykalar ve üstü açıklardan oluşan bu gemilerle, miri zahire ve gemilerin boğazlardan geçişinin yanında sorumlu oldukları bölgelerin güvenliğini

⁸¹⁵ BA, C. BH. 159/7525. (7 Nisan 1774)

⁸¹⁶ M. E. Kılıçaslan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi", s. 71.

⁸¹⁷ BA, C. BH. 191/8979. (13 Mart 1762); BA, C. AS. 1043/45771. (29 Mart 1770)

⁸¹⁸ BA, C. BH. 159/7525. (7 Nisan 1774). *Nışan-ı hümayun yazıla ki Tuna Nehri'nin Girdap Ağalığı'na mutasarrıf olan Mustafa Ağa 1184 senesine mahsuben, eskisi gibi Girdap Ağalığı uhdesine havale olunmasını hala Darbhane-i Amire Emini Mehmed, tahrir ve inha ve voyvoda-i merkum dahi ağalığa mahsus olan Tuna Nehri Ocaklık Şaykaları tayin ve iktiza eden tertibatı ita olunmasını bir kıta mektup arzında yazılı ve istid'a ve Fethülislam Naibi Es-Seyyid Ali ilam etmekle, Haremeyn-i Muhteremeyn Evkafından bir kıta Fethülislam mukataası reayası nakdiyatından ve malını tertip için Tuna Nehri'nde olan girdaplardan gelip geçen mühimmat ve zahire sefinelerini adet olduğu üzere emin ve salimen geçmelerine ve mürur işinin tatiline ifraz etmeleri üzerine zikr olunan Girdap Ağalığı bundan sonra mukataa-i mezbure voyvodası olanlara tevcih ve vakt ve zamanıyla berat olmakla şart olmakdan naşı 1183 senesine mahsuben ağalık şart-ı mezkureye üzere voyvoda-i mezkure tevcih olunmuş olduğu başmuhasabeden derkenar olmağın emin-i mumaileyh istid'ası gereğince şartlar ... üzere tevcih ve eline tezkere-i şerif buyrulmak babında başdefterim telhis etmeğın telhisi mucebince istidası ve şartları gereğince tevcih olunmak babında 1185 senesi rebiülevvelinin on ikinci günü tarihli verilen ruus-ı hümayun mucebince berat yazılmağa tezkere verildi. 18 Ra.1185. BA, MAD. d. 10003, s. 288. (28 Haziran 1771)*

⁸¹⁹ BA, MAD. d. 6584, s. 10. (22 Şubat 1747)

⁸²⁰ BA, C. BH. 191/8979. (13 Mart 1762); BA, C. AS. 1043/45771. (29 Mart 1770)

sağlamak çok daha kolay olurdu⁸²¹. Mesela, 1763 yılında Girdap Ağası Hacı Süleyman Ağa'nın hizmetine, yedi ocaklık şayka verilmiştir⁸²². 1771 yılında Belgrad ocaklık şaykalarının dört tanesi⁸²³ ve Hırsova Şaykası Kaptanı Mehmed'in gemisi Girdap Ağası'nın hizmetine tahsis edilmiştir⁸²⁴. Öte yandan 1761⁸²⁵, 1774⁸²⁶ ve 1777 yıllarında Börice Ocaklık Şaykası'nın bu görevi üstlendiği görülmektedir⁸²⁷. 1774 yılında Girdap Ağası olan Mustafa Ağa'nın idaresine, aynı zamanda iki üstü açık da verilmiştir⁸²⁸. Söz konusu yıllardaki mevcut gemi sayısındaki iniş-çıkışlar, Tuna Nehri'ndeki trafiğin yoğun ya da sakin olmasıyla alakalıydı.

Girdap Ağaları'nın emrine giren şayka kaptanları, aynı zamanda üstü açıkların tamir ve teçhizinden de sorumlu tutulmuşlardır. Nitekim 1774'te Girdap Ağalığı'na tayin edildikten sonra, Mustafa Ağa'nın hizmetine verilen Börice ocaklık şaykası kaptanı Mehmed'in görevlerinden biri de açık-ı Tuna'ların tamir ve teçhiziydi⁸²⁹.

Girdap Ağaları'nın tasarruflarına bırakılan üstü açıkların ve gerektiği durumlarda hizmetlerine verilen şaykalardaki neferlerin ve kaptanların iâşe ve ücretleri, Tuna sahillerindeki uygun mahallerden elde edilen hasılat ile karşılanırdı. Genel olarak üstü açıklarda 8 kürekçi, 1 dümenci; şaykalarda da 20 kürekçi, 1 dümenci ve 1 topçu bulunurdu. Tuna Nehri'ndeki ocaklık şaykaların masrafları, ocaklık olarak tahsis edilmiş yerlerden karşılanmaktaydı. Örneğin 1763'te Girdap Ağası Hacı Süleyman Ağa'nın tasarrufuna bırakılan 2 üstü açıktaki toplam 18 nefere, altı aylık ihtiyaçlarını karşılayacak olan 126 kile un Tuna'daki en büyük ambarların bulunduğu İsakçı'dan karşılanmıştı⁸³⁰.

Girdap Ağaları, dar boğazlardan geçişlerin sağlanması için her yıl belli sayıda kınab ve cerahoru Eflak Voyvodaları'ndan istemekteydi. Her yıl Eflak'tan 30 bin kınab ve 150 cerahor tedariki yapılırdı. Bu malzeme ve insan gücü, bizzat voyvoda

⁸²¹ BA, C. BH. 159/7525. (7 Nisan 1774)

⁸²² BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

⁸²³ BA, C. BH. 159/7522. (11 Ağustos 1771)

⁸²⁴ BA, A. DVNS. MHM. d. 168, s. 342, h. 1423. (16-25 Nisan 1771)

⁸²⁵ BA, C. AS. 1074/47310, Belge 1. (1 Ağustos 1761)

⁸²⁶ BA, C. BH. 159/7525. (7 Nisan 1774)

⁸²⁷ BA, C. BH. 195/9131. (31 Ekim 1777)

⁸²⁸ Üstü açıklardaki toplam 18 neferin, 30 bin kınabın, 150 cerahorun ve gemideki diğer görevlilerin toplam masrafı 6208 kuruş olarak hesaplanmıştır. BA, C. BH. 159/7525. (7 Nisan 1774)

⁸²⁹ BA, C. BH. 159/7525. (7 Nisan 1774)

⁸³⁰ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

aracılığıyla, Girdap Ağası'na teslim edilirdi⁸³¹. Bazı yıllar bu miktar 40 bin kinnab, 200 cerahor⁸³² ve 50 bin kinnab ile 250 cerahora kadar da çıkabilmekteydi⁸³³.

İstenilen kinnab ve cerahor sayısındaki artışın sebeplerinden biri hiç şüphe yok ki gemi trafiğinin yoğunluğu idi. Örneğin 1763 yılında Belgrad Kalesi'ndeki askerlerin iaşesini taşıyan gemilerin yanında, İstanbul'dan gönderilen mühimmat yüklü gemilerin varlığı, yoğun bir nehir trafiğine sebep olmuştur. Zahire ve mühimmatın seri bir şekilde nakledilmesi ve bu faaliyetin aksamadan yoğunluğun düşürülmesi amacıyla, daha fazla insan gücüne ve kinnaba ihtiyaç duyulmuştur⁸³⁴.

Cerahorlara ve kinnablara ödenmesi gereken ücret, şayet Eflak'tan temin edilmişse Eflak cizyesi malından karşılanırdı⁸³⁵. Böylece devletin hazinesi, bu kalem için masraf yapmazdı. Tabi bu iş için yalnızca Eflak'tan değil, Tuna boylarındaki kazalardan da cerahor istihdam edilmiştir. Bunların ücretleri de vermekle hükümlü oldukları cizyeleriyle takas edilmiştir⁸³⁶.

⁸³¹ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763); BA, C. BH. 159/7525. (7 Nisan 1774)

⁸³² BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

⁸³³ BA, MAD. d. 6584, s. 6, 7. (3 Mart 1746)

⁸³⁴ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

⁸³⁵ BA, C. BH. 194/9112, Belge 1, 2, 5, 6. (1 Ekim 1763)

⁸³⁶ Hakan Karagöz, "Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik Önemi", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, c. 30, S. 2, Ankara, Aralık-2013, s. 103-104.

Tablo 8. Girdap Ağalığı Hizmetine Verilen Bazı Ocaklık Şaykalar ve Maiyetleri (1746-1770)

Yıl	Ocaklık Şayka	Nefer			Nefer Ücreti (Kuruş)	Kaptan Ulufe ve Taamiyesi (Pare/Akçe/Kuruş)	Gelir Kaynağı (Ocaklık)	Toplam Ücret (Kuruş)
		Kürekçi	Dümenci	Topçu				
1746 ⁸³⁷	Niğbolu	20	1	1	550	245,5 k. 80 para	Nefer ücreti Rusçuk İskelesi ocaklığı, kaptan ulufe ve taamiyesi Niğbolu İskelesi	795,5 k. 80 pare
	Tolcu	20	-	-	500	201 k. 1 sülüs	Niğbolu adet-i ağnam mukataası	701 k. 1 sülüs
	Fethülislam	20	-	-	500	201 k. 1 sülüs	Niğbolu adet-i ağnam mukataası	701 k. 1 sülüs
1749 ⁸³⁸	Silistre	-	-	-	-	-	-	-
	Fethülislam	-	-	-	-	-	-	-
	Börice	-	-	-	-	-	-	-
1753 ⁸³⁹	Vidin	-	-	-	-	-	-	-
	Fethülislam	-	-	-	-	-	-	-
	Belgrad	-	-	-	-	-	-	-
1762 ⁸⁴⁰	Fethülislam	20	1	1	550	168 k. 1 sülüs	Rusçuk Mukataası	718 k. 1 sülüs

⁸³⁷ BA, MAD. d. 6584, s. 4-5. (23. 03. 1746). Niğbolu ocaklık şaykası kaptanı Yusuf'a, Fethülislam ocaklık şaykası kaptanı Abdi'ye ve Tolcu ocaklık şaykası kaptanı Osman'a gönderilen emirlerde, şaykalarını mükemmel bir şekilde donatıp, Girdap Ağası Mehmed'in hizmetine girmeleri ve girdaplarda tayin edildikleri hizmeti yerine getirmeleri istenmiştir. BA, MAD. d. 6584, s. 7. (12. 03. 1746).

⁸³⁸ BA, MAD. d. 6584, s. 26. (18. 02. 1749)

⁸³⁹ BA, MAD. d. 6584, s. 68-69. (22. 01. 1753)

⁸⁴⁰ BA, C. BH. 191/8979. (13. 03. 1762)

1770 ⁸⁴¹	Semendire	25	1	-	550	268 k.	Nefer ve kaptan ulufesi İbrail Nezareti, Kaptan taamiyesi Niğbolu adet-i ağnam mukataası	818 k.
	Tolcu	20	-	-	500	201 k. 1 sülüs	Niğbolu adet-i ağnam mukataası	701 k. 1 sülüs
	Hırsova	20	-	-	500	224,5 k.	Nefer ücreti Niğbolu adet-i ağnam mukataası, kaptan ulufe ve taamiyesi Hırsova İskelesi	724,5 k.

2.8. Tuna Donanması'ndaki Personel ve Hizmetliler

Tuna Nehri Donanması'nın oluşturulmasında gemilerin yeniden imal edilmesi eski gemilerin yenilenmesi ve tüm gemilerin donatılarak sefere hazır hale getirilmesi kadar, donanmada istihdam edilecek insan gücü de büyük önem taşıyordu. Bu sebeple incelediğimiz dönemde, özellikle meydana gelen uzun süreli seferler için büyük oranda mürettebat ve savaşçıya ihtiyaç vardır. Barış zamanlarında da Tuna Nehri'nin muhafaza hizmetini gören ve Tuna suyolunda faaliyet halinde olan ticaret gemilerini koruma görevini üstlenen nehir filosunun hizmetinde bulunacak çok sayıda görevliye ihtiyaç duyulmuştur.

Donanma hizmetinde görev alacak bütün personelin, hem askeri beceriye hem de denizcilik bilgisine sahip olmaları, genel anlamda profesyonel denizcilerden oluşmaları gerekmektedir. Profesyonellikten uzak personel, uygun iş gücü oluşturmayacağı için birçok ciddi problemi de beraberinde getirebilirdi. Mesela rüzgârdan nasıl yararlanacağını bilmeyen kürekçi ve dümenciler, nehrin sığ yerlerine yaklaştıklarında, gemi kazalarına sebebiyet verebilirlerdi⁸⁴².

⁸⁴¹ Girdap Ağası Mustafa Ağa'nın hizmetindeki adı geçen ocaklık şaykalar, Belgrad Kalesi'ne nakledilecek miri zahire ve mühimmat gemilerinin girdaplardan geçişini sağlamakla görevlendirilmişlerdir. BA, C. AS. 1043/45771. (29. 03. 1770)

⁸⁴² Sadık Müfit Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller I*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz – Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 515. Tuna Donanması'nda

2.8.1. Muharip Sınıfı

2.8.1.1. Dümenci

Deniz araçlarının rotalarını değiştirmek için teknelerin kıç taraflarında bulunan ağaç ya da saçtan yapılmış levhalara dümen; dümeni kullanan ve bu amaçla yetiştirilmiş olan tayfaya da dümenci denilmektedir⁸⁴³.

Donanmada önemli bir yer teşkil eden dümenciler, incelediğimiz dönemde genellikle aynı ücretle istihdam edilmiş olsalar da, gemi türlerine ve savaş ya da barış zamanlarındaki görevlerine göre farklı bir ücretlendirmeye de tabi tutulmuşlardır. Mesela ocaklık şaykalarda *ruz-ı hızırdan ruz-ı Kasım'a kadar* hizmet veren dümencilerin ücretleri 25 kuruş olarak hesaplanmakta ve bu ücret bulundukları yerlerin ocaklık mallarından elde edilen hasılatla karşılanmaktaydı⁸⁴⁴. Miri şayka gemilerinde çalışan dümenciler incelendiğinde, bunların ücretleri zamana ve istihdam edildikleri iş gurubuna göre farklılık göstermektedir. Mesela 1739 seferi için öncesinde yapılan hazırlıklarda, şaykalara yerleştirilen dümenciler 25'er kuruş alırken⁸⁴⁵, 1769 yılında İsakçı'ya kurulacak köprü şaykalarda istihdam edilen dümenciler ise 12,5 kuruş almışlardır. Bu neferlerin ücretleri ise miriden karşılanmıştır⁸⁴⁶.

1720⁸⁴⁷, 1725⁸⁴⁸, 1739⁸⁴⁹, 1746⁸⁵⁰, 1768⁸⁵¹, 1769, 1789⁸⁵² yıllarında açık-ı Tuna gemilerinde istihdam edilen dümencilerin altı aylık ücretlerinin 30 kuruş olduğu görülmektedir⁸⁵³. Tuna'daki vazifeleri bir ay süren üstü açıklerdeki görevli dümencilerin, 1773 yılı itibariyle 7 kuruş aylık aldıkları da olmuştur⁸⁵⁴. 1770 yılında bir

çalışan kürek ve dümenci erbabı “mahir neferler” arasından seçilmişlerdir. İşlerine vakıf olmaları, 11 Mayıs 1735 tarihli emirle, Fırat Nehri'nde yüzdürülen bir başka ince donanmadaki bir takım gemilerde görev almalarını da sağlamıştır. BA, C. BH. 193/9048. (11 Mayıs 1735)

⁸⁴³ Mustafa Zaloglu, *Gemici Dili*, Türk Deniz Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Yayınları No: 4, İstanbul, 1988, s. 111; Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Üçüncü Baskı, İstanbul, 1968, s. 146.

⁸⁴⁴ BA, C. BH. 120/5826. (5 Haziran 1737); BA, C. BH. 164/7737. (23 Mart 1771); BA, C. AS. 1173/52254, Belge 3. (22 Haziran 1787); BA, MAD. d. 8531, s. 225. (6 Ocak 1770).

⁸⁴⁵ BA, MAD. d. 10337, s. 197. (25 Kasım 1738)

⁸⁴⁶ BA, MAD. d. 13761, s. 281. (29 Mayıs 1769)

⁸⁴⁷ Vidin Kalesi'nin tamiri için nakliye hizmetinde bulunmuşlardır. BA, İE. BH. 15/1358, Belge 1. (13 Ocak 1720)

⁸⁴⁸ Vidin Kalesi'nin tamiri için nakliye hizmetinde bulunmuşlardır. BA, İE. AS. 88/8043. (22 Şubat 1725)

⁸⁴⁹ BA, MAD. d. 9940, s. 65-66. (17 Mayıs 1739); BA, D. BŞM. d. 2373, s. 2. (28 Ocak 1740)

⁸⁵⁰ BA, MAD. d. 6584, s. 6. (3 Mart 1746)

⁸⁵¹ BA, MAD. d. 8531, s. 225. (11 Ekim 1768)

⁸⁵² BA, MAD. d. 10045, s. 509. (1 Ağustos 1789)

⁸⁵³ BA, MAD. d. 13761, s. 280, h. 4. (11 Ekim 1768)

⁸⁵⁴ Tuna üzerinden Rusçuk'a asker ve zahire sevkıyatı yapan on beş üstü açık gemideki 15 dümenciye, aylık 105 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, MAD. d. 13761, s. 287. (8 Nisan 1773)

çam kayığında bulunan dümencilerin 30⁸⁵⁵, 1773 yılında çete kayıklarındaki bu görevlilerin de 25 kuruşa istihdam edildiği anlaşılmaktadır⁸⁵⁶.

Tuna Donanması'nda çalıştırılan bu gurup, Tuna havzasından temin edilmiştir. Mesela 1788 yılında inşa edilen üstü açıklarda istihdam edilecek dümenciler, Yergöğü Kazası ve çevre kazalardan⁸⁵⁷, 1790 yılında da İsakçı kışlağında hazır vaziyette bekletilen üstü açıklara gerekli olan dümencilerin ise Babadağı Kazası'ndan alındığı görülmektedir⁸⁵⁸.

2.8.1.2. Topçu

Gemilerde bulunan topları ateşlemekle görevli neferdir. Topun mevcut olduğu her gemide en az bir topçu bulunurdu.

1768-1774 yıllarında aralıklarla devam eden Osmanlı-Rus savaşlarında, Tuna Donanması'nın topçu ihtiyacı, Tuna Nehri sahillerindeki mevcut kazalardan giderilmiştir. Daha önce topçuluk görevini ifa edip, sonra *çalık*⁸⁵⁹ olarak isimlendirilen bu neferler, kul oğlanlarından olup kendi istekleriyle donanmaya dâhil olmuşlardır⁸⁶⁰.

1731⁸⁶¹, 1738⁸⁶², 1770⁸⁶³, 1771⁸⁶⁴, 1772⁸⁶⁵, 1773⁸⁶⁶ ve 1787 yıllarındaki veriler incelendiğinde topçuların ücretlerinde değişim yaşanmadığı ve altı aylıklarının 25 kuruştan hesaplandığı görülmektedir⁸⁶⁷.

2.8.1.3. Cenkçi

Donanma gemilerinde bulunan önemli bir savaşçı guruptur. Cenkçiler ok, kılıç, balta ve top gibi savaş silahlarını kullanmanın yanı sıra rampa için kanca atma görevini de üstlenmiştir⁸⁶⁸.

⁸⁵⁵ BA, MAD. d. 13761, s. 284. (19 Nisan 1770); BA, MAD. d. 8531, s. 226. (19 Nisan 1770)

⁸⁵⁶ BA, MAD. d. 8531, s. 229. (28 Haziran 1773)

⁸⁵⁷ BA, C. BH. 141/6790, Belge 1. (13 Nisan 1788)

⁸⁵⁸ BA, MAD. d. 10051, s. 40. (10 Mayıs 1790)

⁸⁵⁹ Herhangi bir kabahatten dolayı, yeri ana kütükten silinmiş ve bu suretle mensup olduğu ocaktan uzaklaştırılmış askere denir. Böyle askerler için *yeri çalındı* ifadesi de kullanılmaktadır. Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, Paradigma Yayınları, İstanbul, 2011, s. 158.

⁸⁶⁰ İsakçı'dan Rusçuk'a kadar, Tuna Nehri sahillerindeki kazalarda bulunan kadı, naib, yeniçeri serdarı, vilayet ayanı ve iş erlerine gönderilen hükümle 120 nefer topçu tedarik edilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 168, h. 665. (18-27 Mart 1770)

⁸⁶¹ BA, C. BH. 171/8060, Belge 1, 2. (26 Şubat 1731)

⁸⁶² BA, MAD. d. 10337, s. 197. (25 Kasım 1738)

⁸⁶³ BA, MAD. d. 8531, s. 225. (6 Ocak 1770)

⁸⁶⁴ BA, D. BŞM. d. 4157, s. 2-3. (20 Mart 1771)

⁸⁶⁵ BA, C. AS. 1173/52254, Belge 3. (22 Haziran 1787)

⁸⁶⁶ BA, MAD. d. 8531, s. 229. (28 Haziran 1773)

⁸⁶⁷ BA, C. AS. 625/26391, Belge 2, 3. (19 Eylül 1772)

Donanmanın cenkçileri, Tuna sahillerindeki bazı kalelerin azep ve mustahfiz neferlerinden ve Tuna havzasından istihdam edilmişlerdir. Cenkçilerin zayıf ve hasta olmamalarına dikkat edilmiş ve bunlar güçlü, işe yarar, *harbe darbe kadir* neferlerden seçilmişlerdir⁸⁶⁹. Tuna sahillerindeki Hırsova, Rusçuk, Yergöğü, Varna, Kili vs. gibi daha birçok kale görevlilerine gönderilen hükümlerle, *beher sene ber vech-i ocaklık üzere cenkçi* verilmesi emredilmiştir.

Tuna Donanması'ndaki bu savaşçıların her birinin mensup bulundukları gemiler (ocaklık-miri) ve aldıkları ücretler, Hazine-i Amire'deki *Başmukataa Defterleri*'nde kayıtlıdır⁸⁷⁰.

Ocaklık şaykalarda görevlendirilecek cenkçiler, ocaklık şaykaların diğer bütün mensupları gibi, gelirlerini ocaklık olarak ayrılmış mahallerden alırlardı. Mesela 1711 yılında Hırsova şaykasına Hırsova Kalesi'nden 20⁸⁷¹, İsakçı şaykasına Kili Kalesi'nden 10⁸⁷² nefer cenkçi verilmesi emredilmiştir. İsakçı şaykasındaki bu 10 cenkçinin 25'er kuruştan yıllık 250 kuruş olan ücretleri, şaykaya ocaklık olarak bağlanan Kili ve Kili'ye bağlı yerlerin hasılatından karşılanmıştır⁸⁷³.

Adı geçen kalelerdeki görevliler, bazı yıllar cenkçi vermemek amacıyla içinde bulundukları vaziyeti anlatan çeşitli arzlarda bulunmuşlardır. Mesela Rusçuk ocaklık şaykasında istihdam edilmek üzere, Rusçuk Kalesi'nden beş nefer gönderilmesi emredilmiştir. Rusçuk Kalesi'nde ulufeli ve tımar tasarruf ederek mustahfizlik yapan neferler, gelirlerinin, geçimlerini dahi karşılayamayacak kadar az olduğuna dikkat çekerek, kendilerinden cenkçi ve bedellerinin talep edilmemesini arz etmişlerdir. Ulufeliler dörder akçe aldıklarını, tımarlılar ise yılda en fazla 8-10 kile hububat elde ettikleri tımarlarının çürük olduğunu bildirmişlerdir. Ödemek zorunda oldukları cenkçi bedellerinden dolayı, ulufe ve tımarlarından ellerinde bir akçe bile kalmadığını ve hallerine merhamet edilmesini istemişlerdir. Rusçuk Kadısı'na gönderilen 25 Nisan 1711 tarihli hükümle, daha önce talep edilen ve 35'er kuruştan hesaplanan beş nefer

⁸⁶⁸ Şemsettin Bargut, "Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi Tipleri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 583, Ankara, Mart-2002, s. 19.

⁸⁶⁹ BA, MAD. d. 9897, s. 102. (21 Şubat 1713)

⁸⁷⁰ BA, MAD. d. 9897, s. 162. (30 Eylül 1716)

⁸⁷¹ BA, MAD. d. 9897, s. 67. (23 Eylül 1711)

⁸⁷² BA, MAD. d. 9897, s. 70. (22 Eylül 1711)

⁸⁷³ İsakçı şaykasına Tolcu mukataası ocaklığı ile Kili ve Kili'ye bağlı yerlerin gelirleri *ber-vech-i malikâne* sistemiyle ocaklık tayin edilmiştir. BA, MAD. d. 9897, s. 86. (8 Haziran 1711)

cenkçi bedellerinden, bu kale mustahfızlarının muaf tutulduğu emredilmiştir⁸⁷⁴. Bunun üzerine dikkatler Yergöğü Kalesi'ne çevrilmiş ve Yergöğü Kadısı'na iletilen hükümle, ücretleri 35'er kuruştan verilmek kaydıyla 15 ocaklık cenkçi istenmiştir⁸⁷⁵. Fakat kadı Mevlana Seyyid Ahmed, Yergöğü Kalesi'nden istenen cenkçi sayısının fazla olduğunu, kaledeki görevlilerin bu bedelleri karşılamaya güçlerinin yetmeyeceğini, yıllık ücretleri 25'er kuruş olacak şekilde en fazla 7 nefer vereceklerini arz etmiştir. Kadının arzına merkezden olumlu cevap verilerek, bundan böyle Rusçuk şaykasına 7 nefer verileceği emredilmiştir⁸⁷⁶.

Bu kalelerdeki görevlilere verilen haklar, diğer kale neferlerinin de benzer hakları talep etmelerine yol açmıştır. Nitekim Hırsova Kalesi mustahfızları her yıl İsakçı ocaklık şaykası için 20 cenkçi bedeli olarak 400 kuruş ödemekteydiler. Bu meblağın yüksek olduğu, yaşadıkları ödeme zorluğundan dolayı diğer kalelerdeki uygulamadan kendilerinin de istifade etmek istediklerini belirterek, 10 neferden muaf tutulmayı arz etmişlerdir⁸⁷⁷. Merkez, mükelleflerin ekonomik durumlarını dikkate alarak, söz konusu taleplerde çeşitli muafiyetlerin yapılmasını uygun bulmuştur.

Ancak devletin savaşa karar vermesi ve yapılan yeni tevcihatlarla birlikte, *muaf ve gayr-ı muaf* ayırımı gözetilmeksizin cenkçi verecek bütün kalelerin mükellefligi, eski nizama bağlı olarak yürürlüğe girmiştir. Esasen Tuna Nehri'ndeki ocaklık şaykaların neferlerinin eksiksiz tamamlanabilmesi için bu gerekli bir uygulama idi⁸⁷⁸.

Cenkçi ücretleri yıllara, görev yerlerinin stratejik durumuna ve bulundukları gemi çeşidine göre farklılık göstermektedir. 1739 sefer-i hümayunu için Tuna'da

⁸⁷⁴ BA, MAD. d. 9897, s. 83. (25 Nisan 1711). Rusçuk Kadısı'na gönderilen 10 Mayıs 1711 tarihli başka bir hükümde, Rusçuk ocaklık şaykası kaptanının, kanun üzere her yıl Rusçuk Kalesi'nden şaykasına beş nefer ve bedellerini tahsil ettiği kayıtlıdır. Ancak kale neferlerinin bu hizmet muafiyetlerinden önce, kaptanın yedi neferin bedellerini tahsil ederek zülüm ettiği ve bunun *ihkāk-ı hakk* olduğu ve araştırılması gerektiği belirtilmiştir. BA, MAD. d. 9897, s. 83. (10 Mayıs 1711). 18 Şubat 1715 yılında kale neferlerinin, yasaklanmasına rağmen şayka kaptanının kendilerinden 5 cenkçi bedeli aldığını bildiren bir arzda bulunmaları üzerine, Rusçuk kadısına yeniden hüküm gönderilerek bu haksızlığın giderilmesi emredilmiştir. BA, MAD. d. 9897, s. 136. (18 Şubat 1715).

⁸⁷⁵ BA, MAD. d. 9897, s. 67. (4 Temmuz 1711)

⁸⁷⁶ BA, MAD. d. 9897, s. 87. (22 Haziran 1711). Bu hükümden sonra Yergöğü Kalesi neferleri gönderdikleri arzda, Rusçuk kaptanlarının halen daha kendilerinden 11 nefer ve 25'er kuruş ücretlerini aldıklarını bu şekilde kendilerine sıkıntı yaratıldığını bildirmişlerdir. Yapılan tahkikatla bu durumun gerçek olduğu anlaşılmış ve *marifet-i şer'le ihkak-ı hakk* olunacağı kaydedilmiştir. BA, MAD. d. 9897, s. 88. (30 Haziran 1711).

⁸⁷⁷ Hırsova Kadısı'na gönderilen hükümle, Hırsova Kalesi'ndeki azeplerden 20 cenkçinin İsakçı şaykasına yerleştirilmesi istenmiştir. Ancak kaledeki bütün azepler İbrail Kalesi'ne nakledildiğinden mustahfızlardan seçilmelerine karar verilmiştir. BA, MAD. d. 9897, s. 126. (30 Mayıs 1714).

⁸⁷⁸ 21 Şubat 1713 tarihinde Rusçuk Kadısı'na gönderilen hükümlerle Yergöğü Kalesi'nden 15, Rusçuk Kalesi'nden 5 nefer, ocaklık olarak 35'er kuruş ücretleriyle Rusçuk şaykasına dâhil olmuşlardır. Bu konuda yapılacak bütün itirazların, savaş halinden dolayı geçersiz olacağı peşinen bildirilmiştir. BA, MAD. d. 9897, s. 102. (21 Şubat 1713).

hazırlanan 40 miri⁸⁷⁹ ve 23 ocaklık şaykadaki cenkçilere 30'ar kuruş ödeme yapılmıştır⁸⁸⁰. Ocaklık şaykaların kendi içinde de farklı ücretlendirmeler göze çarpmaktadır. 1771 yılında Fethülsam ocaklık şaykası cenkçileri 30⁸⁸¹, Silistre ocaklık şaykası 25, Hisarcık ocaklık şaykası neferleri ise 15'er kuruşla ücretlendirilmişlerdir⁸⁸².

Tuna Nehri sahillerinin muhafazası hizmetinde bulunan gemilerdeki cenkçilerin ücretlerine bakıldığında; 1772-1773 yıllarında görevlendirilmiş kırk üç çete kayığındaki 406 cenkçinin her birine aylık 10 kuruş verilmiştir. Bunlarla birlikte on bir ocaklık şaykada istihdam edilen 198 neferin her biri de altı aylık ücretlerini 30 kuruştan almışlardır⁸⁸³. 1773'te 24 kuruş⁸⁸⁴, 1774'te aylık 8 kuruş⁸⁸⁵, 1790 yılında altı aylık 30 kuruş⁸⁸⁶ ve 1791 yılında, aylık yine 10'ar kuruştan hesaplanmıştır. Mevcut cenkçi ücretleri, görevde kaldıkları müddetçe -ocaklık cenkçiler hariç- Hazine-i Amire'den karşılanmıştır⁸⁸⁷.

2.8.1.4. Levent

Levent⁸⁸⁸, genel olarak Osmanlı donanmasında, bir nevi deniz piyade askeri konumunda olan muharip guruba verilen isimdir. Bunlar gemilerde karakolluk yapıp,

⁸⁷⁹ Her bir şaykaya 18'er nefer yerleştirilmiş ve toplam 720 nefere, altı ay boyunca 21600 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, MAD. d. 10337, s. 197. (25 Kasım 1738); BA, D. BŞM. d. 2373, s. 2. (28 Ocak 1740); BA, KK. d. 5676, s. 6. (28 Ocak 1739)

⁸⁸⁰ Mevcut ocaklık şaykaların her birine 40'ar neferden 920 cenkçi yerleştirilmiştir ve 27600 kuruş harcama yapılmıştır. BA, MAD. d. 10337, s. 197. (25 Kasım 1738)

⁸⁸¹ Mehmet Kaptan'ın tasarrufundaki Fethülsam ocaklık şaykasında mevcut 18 neferin altı aylıkları 30'ar kuruştur. BA, MAD. d. 13761, s. 285. (26 Ocak 1771)

⁸⁸² Tuna Nehri'nde zahire sevkiyatında bulunan bu neferlerin ücretleri 600 kuruştur. BA, MAD. d. 13761, s. 287. (7 Nisan 1771)

⁸⁸³ Yapılan yeni düzenleme ile şaykaların her birindeki cenkçi sayısı 18'den 20'ye çıkarılmıştır. Toplamı 220 olan cenkçilere, aylık 8 kuruştan toplam 1760 kuruş ödenmiştir. BA, C. AS. 625/26391, Belge 2, 5. (19 Eylül 1772); BA, MAD. d. 8531, s. 228. (23 Mart 1773)

⁸⁸⁴ Tuna Nehri muhafaza hizmetinde çalışan Semendire, Kobliç, Niğbolu ve Fethülsam şaykalarında mevcut 80 nefer cenkçiye altı aylık 1920 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, MAD. d. 13761, s. 288. (24 Nisan 1773)

⁸⁸⁵ Rusçuk ve havalisini korumakla memur 15 ocaklık şaykadaki 300 nefere bir ay 2400 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, MAD. d. 13761, s. 288. (11 Mart 1774)

⁸⁸⁶ Muhafaza hizmeti için görevlendirilen altı şaykada 18'er nefer cenkçi bulunmaktadır. Bu cenkçilere 30'ar kuruştan toplam 3240 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, C. BH. 168/7991. (28 Kasım 1770)

⁸⁸⁷ 11 Mart 1791 tarihli belgeye göre; İbrail'e gönderilen 16 şaykada mevcut 240 cenkçiye aylık 10'ar kuruştan iki aylık 4800; 320 kürekçi, dümenci ve topçu neferatına aylık 5'er kuruştan iki ay 3200 esedi kuruş ödeme yapılmıştır. Toplam 560 olan bu neferlerin un ihtiyaçları için ödenen meblağ 3304 esedi kuruştur. Bu masraflar ordu-yu hümayun hazinesinden karşılanmıştır. Yapılan zam ile 560 neferin her birine 4'er pareden, aylık 2240 pare un verilmiştir. 59 günlük hesabı 132160 paredir. Bu da 3304 esedi kuruşa tekabül etmektedir. BA, C. BH. 127/6162, Belge 1, 3, 6. (11 Mart 1791).

⁸⁸⁸ Levent ifadesi, Venedikliler'in Doğu halkından istihdam ettikleri askere, İtalyanca Doğulu anlamında verdikleri *levantine* kelimesinden bozma idi. 15. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yayılmaya başlayan leventler, 16. yüzyılda Türk korsan gemilerinde görev yapan ve Akdeniz'de faaliyet gösteren güçlü kuvvetli denizciler olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Korsan gemilerindeki bu denizciler, daha sonraları

muhafaza hizmetinde bulunurlardı. Leventler, deniz ya da nehir muharebelerinde tüfenk menziline tüfeklerle, mevcut bulundukları geminin düşman gemisine yaklaşmasıyla da pala ve kılıçlarla muharebe ederlerdi. Hatta gerekirse karaya da çıkarılırdı⁸⁸⁹.

Sefere gidiş ve dönüşlerde, leventlerin yoklaması yapılır ve mutlak surette bu iş için düzenlenmiş bir deftere kaydedilirdi. Leventler, defterlerde isimleri kayıtlı olduğundan, yoklama yapılırken mevcut olmayanların yerine hariçten gelenler tespit edilebilmekteydi. Bir önceki sefere katılanlar *atik*, diğerleri ise *cedid* şeklinde yoklama defterine işlenmekteydi⁸⁹⁰.

Gemilerin boyutuna göre, istihdam edilen leventlerin sayısı da değişkenlik gösterirdi. Mesela 1711 yılında bir kalitede 220, bir firkatede 80, bir kancabaşta 30 levent sayımı yapılmıştır⁸⁹¹. 1728 yılına gelindiğinde, merkezden Tuna'ya gönderilen firkatelere yerleştirilecek 80, 100, 227 leventin yoklamasının yanında, 227 neferi alan kalite gemisi de kaydedilmiştir⁸⁹². 1771 yılında bir şahturda 60 levent bulunmaktadır⁸⁹³.

Gemilerdeki inzibat, disiplin ve harp gücü yönünden hayati öneme sahip leventlerin nizamı, 17. yüzyılın ikinci yarısından itibaren yavaş yavaş bozulmaya yüz tutmuştur⁸⁹⁴. Bu sebeple Mezemorta Hüseyin Paşa'nın 1701'de hazırlamış olduğu *Donanma-yı Hümayun Kanunnâmesi*'ne konu olmuştur⁸⁹⁵.

Leventler, genellikle dirlikle alakası olmayan, boş gezen buna rağmen donanma hizmetinde çalışmak isteyen neferlerden oluşmaktaydı. Nitekim 1718 yılında, Tuna Nehri üzerindeki miri kalyon ve firkatelerde istihdam edilen leventler, Gelibolu Nahiyesi'nde İnciada etrafındaki mahallerde⁸⁹⁶ ve Bursa'da malum özellikleri

Osmanlı donanmasında savaşçı asker olarak görev almışlardır. Leventler, deniz kıyılarındaki Türkler'den ve levend-i Rumi denilen adalardaki Rumlar'dan alınır. Osmanlı donanmasında görev alan leventler, bahriyeye kayıt ve kabulleri için bir kılıç veya mızrak veya bir tüfek ya da tabancalarının olması yeterli görülürdü. Donanmanın bozulmaya başlamasıyla, leventlerin bir kısmı bazı paşaların yanında yer almış, bir kısmı da Anadolu'da çapulculuk faaliyetlerine başlamıştır. Bu durumun önüne geçmek için bir ocak kurularak, Karadeniz kıyılarında bir gözetme kuvveti meydana getirilmiştir. Ve Levend Çiftliği denilen yerde, kendilerine bir kışla yaptırılmıştır. Bahri S. Noyan, "Osmanlı Bahriyesinde Donanma Ümerası", *Hayat Tarihi Mecmuası*, c. 1, S. 2, Kent Basımevi, İstanbul, 1977, s. 67.

⁸⁸⁹ Mustafa Cezar, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, İkinci Baskı, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2013, s. 125, 130.

⁸⁹⁰ Y. A. Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 36.

⁸⁹¹ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 271.

⁸⁹² BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 4-46. (2 Şubat 1728)

⁸⁹³ BA, C. BH. 163/7696. (28 Ocak 1771)

⁸⁹⁴ M. Cezar, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, s. 131.

⁸⁹⁵ Leventler, gereği gibi asayiş ve düzen içinde tutularak, halktan kadın ve çocuklara saldırmaları, şeriat kurallarını çiğnemelerini ve uygunsuz hareketlere sürüklenmeleri önlemelidirler. *Anonim Osmanlı Tarihi*, s. 169.

⁸⁹⁶ BA, A.DVNS. MHM. d. 124, s. 77, h. 270. (12-21 Şubat 1718)

taşıyanlardan seçilmişlerdir⁸⁹⁷. Her ne kadar *kadimü'l-eyyâmdan beri vilâyetler feth edegelen asker dururken levend yazmaya heves olunmaya*⁸⁹⁸ denilmiş olsa da duyulan ihtiyaç üzere, bu paralı guruplar istihdam edilmiştir.

Tuna Donanması için temin edilen neferler Anadolu'dan alındığı gibi, çoğunlukla Tuna yalılarında istihdam edilirdi. Öyle ki 1716 yılında Avusturya üzerine yapılan sefer için donanmada bulunması gereken leventlerin büyük çoğunluğu Tuna'dan toplanarak, Tuna Donanması Kaptanı İbrahim Paşa'nın nezaretine bırakıldı⁸⁹⁹.

Donanma hizmetindeki bu savaşçılar, maaş alırlardı⁹⁰⁰. Mesela 1739 yılında İstanbul'dan Tuna taraflarına gönderilen otuz beş firkatede 3220, yirmi kancabaşta 600, altı kalitede 240 toplamda 4060 levente yapılan ödemelerin, birinci ve ikinci taksitleri 101500 esedi kuruş civarındaydı⁹⁰¹. Bu durumda her bir levente 25 kuruş verilmiştir.

Muhafaza hizmetinde bulunan gemilerdeki leventlere, aylık 2,5 kuruş ödendiği görülmektedir. 1738 yılında Tahtalı Girdabı⁹⁰², 1770'te Rus saldırılarını engellemek için Tuna muhafazasında bulunan leventlerin aylıklarının 2,5 kuruş olduğu anlaşılmaktadır⁹⁰³.

Bunun yanında bir defaya mahsus olmak üzere bahşiş aldıkları da bilinmektedir⁹⁰⁴. 1770 yılında, Tuna Nehri sahillerinin Rus istilasından korunması amacıyla Köstendil'den istihdam edilip, İsakçı'ya sevk edilen leventlere 12'şer kuruş bahşiş dağıtılmıştır⁹⁰⁵.

2.8.2. Hizmetli Sınıfı

2.8.2.1. Kürekçi

Belli bir ücret karşılığında kürek çeken neferlere *kürekçi* denilmektedir. Osmanlı Devleti'nde donanma gemilerinde çalışan kürekçiler, genelde esirler ve kürek cezasına çarptırılmış olanlardı. Fakat mevcut kürekçiler, sefer zamanlarında ihtiyacı karşılayamamaktaydı. Bu sebeple Tuna iskeleleri ve havzasından ücretle kürekçi toplanması yoluna gidilerek, daha fazla kürekçi istihdamı ile bu ihtiyacın giderilmesine

⁸⁹⁷ BA, A.DVNS. MHM. d. 124, s. 71, h. 284. (4-13 Mart 1718)

⁸⁹⁸ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 149.

⁸⁹⁹ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, s. 993, 995.

⁹⁰⁰ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 480.

⁹⁰¹ BA, MAD. d. 10337, s. 232. (9 Şubat 1739); BA, C. BH. 216/10077. (19 Şubat 1739)

⁹⁰² BA, MAD. d. 10337, s. 150. (23 Haziran 1738)

⁹⁰³ BA, MAD. d. 10003, s. 145. (6 Eylül 1770)

⁹⁰⁴ M. Cezar, *Osmanlı Tarihinde Levendler*, s. 127.

⁹⁰⁵ BA, MAD. d. 10003, s. 145. (6 Eylül 1770)

çalışıldı. Bunun için sefer hazırlıkları yapılırken, Osmanlı Tunası'ndaki mahir kürekçilerin temini için birçok ferman yayınlanmıştır.

18. yüzyılda donanmadaki bazı gemi çeşitleri sadece yelkenle hareket etmesine rağmen, yelken ve küreğin eş zamanlı kullanıldığı gemiler de mevcuttu. Söz konusu dönemde yelkenliler revaçta olmasına rağmen Osmanlı Devleti'nde genel adı çektiri olan sadece kürekle hareket eden gemilerin varlığı halen daha devam etmekteydi. İnsan enerjisine duyulan ihtiyacın, önceki dönemlere göre çok olmasa da hâlâ devam etmesi, sefer zamanlarında gemileri yüzdürmek için çok fazla kürekçiye gereksinim duyulduğunun kanıtıdır.

2.8.2.2. Ocaklık Kürekçi

Osmanlı Devleti'nde uygulanan avarız vergisine karşılık alınan neferler adına kullanılan bir tabirdir. Yani kürekçiler, *avarız hanesi* hesabına göre toplanmaktaydı. Bunun miktarı zamana, mekâna ve iktisadi faktörlere göre değişkenlik gösterirdi⁹⁰⁶. Donanma için kürekçi istendiği zaman, genellikle elli hane başına bir kürekçi çıkarılırdı. Diğer haneler de verilen bu kürekçilerin masrafları için belli bir meblağ verirlerdi⁹⁰⁷.

Ocaklık kürekçiler, ihtiyaç halinde hem reayadan hem de esnaftan alınırdı. Kürekçilerin çocuk yaşta, ihtiyar ve hasta olmamalarına dikkat edilir, *işe ve güce kadar tıvane âdemlerden* seçilmelerine özen gösterilirdi⁹⁰⁸.

Tuna Donanması'nın ocaklık kürekçileri, Tuna Nehri'nin sahil şehirlerinden ve o şehirlere bağlı köylerinden aynı olarak istihdam edilmekteydi. Her yıl kanun üzere belirlenen sayıda kürekçi alınırdı. Şehir ya da köylerde yaşayan gayr-ı Müslim halk, ödemekle hükümlü oldukları cizyenin haricinde, devlete verdikleri kürekçilere karşılık, tekâlif-i örfiye ve avarız-ı divaniye vergilerinin tamamından muaf tutulurlardı.

Genellikle gayr-ı müslim reayadan olan ocaklık kürekçilerin, bazı özel durumlarda Müslümanlar'dan seçildikleri de görülmektedir. Zira 13 Şubat 1791 tarihli kayıta, sefer mühimmatının ve sefere katılacak gazilerin geçişlerini sağlamak üzere görevlendirilen Tuna Nehri'ndeki 22 ocaklık şaykaya yerleştirilen dümenci ve topçuların yanında kürekçi neferlerinin de ehl-i islam olmalarına dikkat çekilmiştir⁹⁰⁹.

⁹⁰⁶ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 187.

⁹⁰⁷ Halil Sahillioğlu, "Avarız", *İslam Ansiklopedisi*, c. 4, TDV, Ankara, 1991, s. 108-9.

⁹⁰⁸ BA, C. BH. 107/5161. (8 Ağustos 1723)

⁹⁰⁹ BA, MAD. d. 10051, s. 503. (13 Şubat 1791)

Bu uygulama kürekçilerin düşmana meyletme tehlikesine karşı, bir önlem olarak hayata geçirilmiştir.

Ocaklık kürekçilere ödenen meblağ zamana ve içinde bulunulan şartlara göre farklılık arz etmektedir. Sefer zamanlarındaki olağanüstü durumlar, her zamanki fiyatın zamlanmasını adeta zorunlu kılıyordu. Barış zamanlarında Tuna'nın muhafazası, kale tamiri vs. gibi işlerde görev alan şaykaların kürekçileri 25'er kuruş alırken, 1711 Prut ve 1713 Bender savaşlarındaki örnekler gibi, savaşa dâhil olan şaykaların 100'er kıyye un bedelleri ile kürekçi ücretlerinin 35'er kuruş olarak ödendiği kaydedilmiştir⁹¹⁰. Ancak bu durum, her savaş dönemi için geçerli değildir. Nitekim Osmanlı-Avusturya/Rusya savaşlarının devam ettiği 1738-1739⁹¹¹ ve 1770 yıllarında bu ücretin 25 kuruş olduğu da görülmektedir⁹¹².

Diğer yandan 1770 yılında Tuna muhafazasında bulunan altı şaykadaki 132 kürekçinin altı aylık toplam ücreti 3300 kuruş olarak hesaplanmıştır⁹¹³. 1771 yılında Tuna muhafazasında bulunan Fethülislam ocaklık şaykasında mevcut 18 nefer kürekçiye altı aylık 450 kuruş⁹¹⁴, 1772'de Rusçuk ve çevresinin muhafazası için görevlendirilen on bir ocaklık şaykadaki 214 kürekçiye, 5350 kuruş ödenmiştir⁹¹⁵. Yine 1787 yılında zahire ve mühimmat nakli için İsmail'e gönderilen yedi ocaklık şaykanın 146 kürekçisi için de 3725 kuruş ödeme yapılmıştır. Kürekçi ücretlerinin, ocaklık olarak ayrılan Rusçuk cizyesi malı, Rusçuk İskeleyi malı, Silistre İskeleyi malı ile mukataa olarak ayrılan Yergöğü gümrüğü ve adet-i ağnamından elde edilen gelirlerle ödendiği kaydedilmiştir⁹¹⁶. Verilen örneklerden anlaşıldığı üzere ocaklık kürekçilerin altı aylık ücretleri 25'er kuruştur.

Sefer öncesi, şaykalardaki kürekçi neferlerinin sayısını tamamlamak için ocaklık mahallere dikkat kesilirdi. Ancak Tuna sahillerinden ve havzasından kürekçi toplanırken, devlet görevlileri tarafından, halkı sıkıntıya sokacak bazı usulsüzlüklere rastlanmaktadır. Mesela 1713 yılı seferinden önce, Rusçuk şaykasının neferlerini tamamlamak üzere Basriye, Maçka, Karasne ve Tırgovişte köylerine giden görevliler,

⁹¹⁰ BA, MAD. d. 9897, s. 67. (4 Temmuz 1711); BA, MAD. d. 9897, s. 102, 103. (21 Şubat 1713)

⁹¹¹ Rusçuk, Yergöğü, Zıstovi, Kalye, Silistre ve İbrail kazalarının kadılarına, kethüda yerlerine, yeniçeri serdarlarına, ayan ve iş erlerine gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 9940, s. 59. (24 Mayıs 1739). 1739 seferi için Tuna Donanması'na dâhil edilmek üzere hazırlanan 40 şaykada mevcut 800 kürekçiye 25'er kuruştan ödeme yapılmıştır. BA, MAD. d. 10337, s. 197. (25 Kasım 1738)

⁹¹² BA, MAD. d. 8531, s. 225. (6 Ocak 1770)

⁹¹³ BA, C. BH. 168/7991. (28 Kasım 1770)

⁹¹⁴ BA, MAD. d. 13761, s. 285. (26 Ocak 1771)

⁹¹⁵ BA, C. AS. 625/26391, Belge 3. (19 Eylül 1772)

⁹¹⁶ BA, C. AS. 1173/52254, Belge 3. (22 Haziran 1787)

avarız hanesi üzerinden 24 kürekçi istihdam etmişlerdir. Adı geçen köylerdeki halkın verdiği bu kürekçilere karşılık, muaf tutulmaları gereken tekâlif-i örfiye vergisi de, görevlilerce köylülerden talep edilmiştir. Bunun üzerine bu dört köyün ahalisi, *kendilerinin tekâlif-i örfiyye, avarız-ı divaniye ve şukkâdan muaf olduklarını, ancak görevlilerin emr-i aliye aykırı hareket ederek tekâlif istediklerini* bildiren bir arzuhali merkeze iletmışlerdir. Merkezden yapılan tahkikatla, bu köylerin Rusçuk şaykasına bağlı oldukları ve *kanun-ı kadim üzere* bu şaykaya, yıllık 24 ocaklık kürekçi vermekle mükellef tutuldukları, buna karşılık cizye haricindeki diğer vergilerden muaf tutuldukları ve görevlilerin emre aykırı hareket etmemeleri hususunda Rusçuk kadısına uyarıda bulunulmuştur⁹¹⁷.

3 Aralık 1714 tarihli başka bir kayıta da, Silistre Kasabası ahalisinin benzer şikâyetleri görülmektedir. Halk, her yıl iki şaykayı mükemmel kürekçileriyle donatıp devlete vermenin yanında, avarız-ı divaniye ile tekâlif-i örfiye vergilerinin ödenmesi ve şukkâ denilen ağır işlerde çalıştırılma hususunda kendilerine zulm edildiğini, Divan-ı Hümayun'a arzuhal ile bildirmişlerdir. Merkezden Silistre mütesellimi, nazırı ve kadısına gönderilen emirle, ilgili bölgeyle alakalı kayıtların incelendiği ve kasaba halkının cizye vergisiyle birlikte, her yıl iki şayka inşa edip, bu şaykaları 40 nefer mükemmel kürekçilerle donatarak kaptana teslim etmelerinin haricinde hiçbir hükümlülüklerinin olmadığı kaydedilmiştir⁹¹⁸.

Yukarıdaki örnekler, adı geçen bölgelerin ahalileri tarafından hak aramaya yönelik bir tepki iken, bazı yıllar padişah fermanına muhalif davranan kesimlerin haksız başkaldırıları da görülmekteydi. Örneğin 1768'de sefer-i hümayun öncesi Silistre ve Beylin'de, Silistre şaykası kaptanı Ahmed ve Silistre yedek şaykası kaptanı Mehmed'in, şaykalarına 20'şer kürekçi temin edilmesi için Silistre kadısına ve mütesellimine hitaben bir hüküm gönderilmiştir. Söz konusu memurlar görevlerini icra ederlerken, Silistre ayanlarından el-Hac Süleyman ve Moldovan oğlu Ali, emre muhalefet ederek kürekçilerin toplanmasına mani olmuşlardır. Bununla yetinmeyip Silistre İskelesi ocaklık malı zahiresinin, bundan böyle gönderilmeyeceğine dair ayak diretmişlerdir. Şaykaların sefer öncesi iş görmelerine engel olduklarından ve

⁹¹⁷ BA, MAD. d. 9897, s. 103. (21 Şubat 1713)

⁹¹⁸ 1594-95 yıllarında Eflak Voyvodası isyan edip, Silistre Kasabası'na gelerek bölgeyi yağmalamıştı. Kasaba halkı, voyvodadan yana olmayıp bölgesinin muhafazasını yaparak, Silistre Kalesi'nin ve ordusunun kurtulmalarını sağlamıştı. Yöre halkı bu vefalı davranışına karşılık, 1594-95 yıllarından itibaren cizye vergisinin haricindeki bütün vergilerden muaf tutularak ödüllendirilmişlerdir. BA, MAD. d. 9897, s. 134-35. (3 Aralık 1714)

yaşattıkları zahire sıkıntısından dolayı, ayanlar Tolcu Kalesi'nde kalebent cezasına çarptırılmışlardır⁹¹⁹.

Mevcut defter ve belgeler incelendiğinde, Tuna Nehri'ndeki ocaklık kürekçilerin, büyük oranda Silistre varoşundan ve Beylik Karyesi'nden vergilerine karşılık olarak alındığı görülmüştür. Bunun yanında Niğbolu, Yergöğü, İbrail, Kalye kazaları Pravişte, Basriye, Mačka, Karasne, Tırgovişte, Bergos ve Kavalalı nahiyeleri kürekçilerin istihdam edildiği mahallerdir. Aşağıdaki tabloda, söz konusu kürekçilerin hangi mahallerden temin edildikleri ayrıntılı olarak görülmektedir.

Tablo 9. Tuna Nehri'ndeki Şaykalarda Mevcut Kürekçi Sayısı ve Kürekçilerin İstihdam Edildiği Bölgeler (1711-1787)

Yıl	Şayka	Kürekçi Sayısı	Temin Edildiği Yer
1711 ⁹²⁰	Ruşçuk	21	Basriye, Mačka, Karasne, Bergos
1713 ⁹²¹	Ruşçuk	24	Basriye, Mačka, Karasne, Tırgovişte
1723 ⁹²²	Niğbolu Ruşçuk Silistre Yedek Silistre	120	Niğbolu, Silistre, Pravişte Nahiyesi ve çevresindeki reayadan
1731 ⁹²³	17 şayka	340	Silistre varoşu
1746 ⁹²⁴	21 şayka	420	Silistre varoşu ve Basriye Köyü (Silistre ve Yedek Silistre ocaklık şaykalarının kürekçileri)
1768	Silistre Yedek Silistre	40 ⁹²⁵	-
	Kobliç	22 ⁹²⁶	-
1770 ⁹²⁷	Yedek Silistre Tutrakan	40	Silistre varoşu Beylik Karyesi
1771 ⁹²⁸	Yedek Silistre	20	Silistre varoşu Beylik Karyesi
	Silistre	20	Silistre varoşu
	Yedek Silistre		Silistre varoşu Beylik Karyesi
	Vidin	20	-
	Flordin	20	-
	Semendire	20	-

⁹¹⁹ BA, C. BH. 136/6570. (1 Ekim 1768)

⁹²⁰ Adı geçen nahiyelerden her yıl 24 ocaklık kürekçi istihdam edilmiştir. Ancak 1711 yılında en fazla 21 kürekçiye güçlerinin yeteceğini söyleyerek, 3 kürekçiden muaf tutulmuşlardır. BA, MAD. d. 9897, s. 67. (4 Temmuz 1711)

⁹²¹ Savaş halinin vuku bulmasıyla aynı köylerden kaldırılan muafiyet ile 24 ocaklık kürekçi talep edilmiştir. BA, MAD. d. 9897, s. 102. (21 Şubat 1713)

⁹²² Vidin'in muhafazası ve Vidin Kalesi'nin tamiri için Niğbolu kadısı ve Niğbolu ocaklık şaykası kaptanına gönderilen hüküm. BA, C. BH. 107/5161. (8 Ağustos 1723)

⁹²³ Tuna Nehri Donanması Kaptanı Musa Paşa'ya ve Silistre ocaklık şaykası kaptanı Ali'ye gönderilen hüküm. BA, C. BH. 171/8060, Belge 2. (26 Şubat 1731)

⁹²⁴ BA, MAD. d. 6584, s. 4-5. (3 Mart 1746) (Ek 13)

⁹²⁵ BA, C. BH. 136/6570. (1 Ekim 1768)

⁹²⁶ BA, MAD. d. 13761, s. 280. (11 Ekim 1768)

⁹²⁷ BA, C. AS. 1043/45773. (22 Haziran 1770)

⁹²⁸ BA, C. BH. 194/9122. (22 Ocak 1771)

1771 ⁹²⁹	İsakçı	20	-
	Böğürdelen	20	-
	Niğbolu	20	-
	Börice	20	-
	Fethülislam	19	-
	Hırsova	19	-
	Belgrad	20	-
	Tolcu	18	-
	Ada-yı Kebir	19	-
	İpek Palangası	20	-
	Rahova	21	-
	Koblic	21	-
	Güvercinlik	19	-
	Hisarcık	21	-
	Tutrakan	20	-
	Ruşçuk	24	Basriye Köyü Baçna Köyü
	Yergöğü	20	-
1771 ⁹³⁰	22 şayka	440	Silistre varoşu
1776 ⁹³¹	Ruşçuk	24	Basriye Köyü Kavalalı Nahiyesi
1787 ⁹³²	Silistre Yedek Silistre	40	Silistre varoşu Beylik Karyesi
1787 ⁹³³	Ruşçuk	24	Basriye Köyü Kavalalı Nahiyesi

2.8.2.3. Miri Kürekçiler (Forsa)

Savaş esnasında ele geçirilen esir ya da mahkûmlardan 20-30 yaş arasında ve sağlıklı olanları, gemilerde kürek çekme hizmetinde istihdam edilirlerdi ki bunlara forsa denirdi⁹³⁴.

Osmanlı gemilerindeki forsa sayısı, daima savaşçı sayısından fazlaydı. Forsalar ve gemi personeli birbirlerine düşman olduklarından, birbirlerine karşı acımasız davranmaktaydılar. Forsalar, güvenlik nedeniyle ayaklarından gemi teknesine pranga denilen demir halka ya da zincirlerle bağlanırlardı. Gemi üsse varmadan, bağlı oldukları

⁹²⁹ Adı geçen ocaklık şaykalar, sefer hazırlıkları için Tuna Nehri'nde zahire ve mühimmat nakli için görevlendirilmişlerdir. Bu şaykaların kürekçi neferlerinin ücretleri 25'er kuruş olarak hesaplanmıştır. BA, D. BŞM. d. 4157, s. 2-3. (20 Mart 1771)

⁹³⁰ Silistre ocaklık şaykası kaptanı Ahmed'e gönderilen hüküm. BA, C. BH. 164/7737. (23 Mart 1771)

⁹³¹ Tuna'da firar eden zahire kayıklarının engellenmesi amacıyla, İbrail İskele Nazırı maiyyetine Rusçuk ocaklık şaykasının verilmesi için Rusçuk kadısına, Rusçuk iskele eminine ve Rusçuk şaykası kaptanına gönderilen hüküm. BA, C. BH. 182/8541. (2 Mayıs 1776)

⁹³² Vidin muhafızı Vezir Mehmed Paşa'ya gönderilen hüküm. BA, C. AS. 1173/52254, Belge 3. (22 Haziran 1787)

⁹³³ Zahire ve mühimmat nakliyatında görevlendirilmek üzere Rusçuk şaykasının İsmail'e gönderilmesine dair, Vidin muhafızı Vezir Mehmed Paşa'ya gönderilen hüküm. BA, C. AS. 1173/52254, Belge 3. (22 Haziran 1787)

⁹³⁴ Mustafa Nuri Paşa, *Netayic ül-Vukuat*, c. I-II, s. 159.

oturaklardan ayrılmaları olası değildi. Orada çalışır, oturur, yatar, yer ve içerlerdi⁹³⁵. Son derece zor ve ağır bir işte çalışan⁹³⁶ bu esir forsaların güvensizliklerine değinen Kâtip Çelebi, *forsa maharetine tama olunmaya, bu ana dek forsa basup giden gemiler bî-hesabdır* diyerek, tedbirli kaptanların gemilerdeki kürekçileri hem forsalarından hem de Türkler'den istihdam etmesi gerektiğine dikkat çekmiştir⁹³⁷.

Forsalar, genelde açık havada dururlar, çok fırtınalı veya güneşli havalarda da bir branda tente ile korunurlardı⁹³⁸.

Tuna Donanması'nda çalıştırılan forsaların içinde *volanter* denilen bir grup da mevcuttu. *Volanter*, Avusturya ve Rusya ordularına gönüllü olarak katılan askerlere denilmektedir. Bunların daha ziyade Boğdan halkından olduğu görülmüştür. Savaşta Osmanlı'ya esir düşen bu askerler, donanmada kürek çekmek için kullanılmışlardır⁹³⁹.

2.8.2.4. Diğer Gemilerde İstihdam Edilen Kürekçiler

Bu kürekçiler de tıpkı ocaklık kürekçiler gibi, belli bir bedel karşılığında çalıştırılmaktadırlar. Bunların ücretleri Hazine-i Amire'den (miri) ödenmektedir. Ancak bazen devletin hazinesinden para çıkmadan, Tuna'da gelir getiren bazı mahallerin gelirlerinden istifade ile bu kürekçilerin ücretleri ödenmekteydi. Mesela 1718 yılında sefer-i hümayun için görevlendirilmiş 80 üstü açıktaki mevcut kürekçi ve dümenciler Yergöğü, Prevadi ve Niğbolu kaza ve nahiyelerindeki adet-i ağnam mukataalarından elde edilen hasılatı kullanmışlardır⁹⁴⁰.

⁹³⁵ Ş. Bargut, "Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi Tipleri", s. 19.

⁹³⁶ Mehmet İpşirli, "XVI. Yüzyılın İkinci Yarısında Kürek Cezasıyla İlgili Hükümler", *Tarih Enstitüsü Dergisi*, S. 12, İstanbul, 1982, s. 206.

⁹³⁷ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 149. 16 Nisan 1568 tarihinde, gemi basıp firar eden 39 Macar asıllı miri esirlerin yakalanmalarına dair çıkarılan emir Kâtip Çelebi'yi desteklemektedir. BA, A.DVNS. MHM. d. 7, h. 1289. (16 Nisan 1568)

⁹³⁸ Ş. Bargut, "Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi Tipleri", s. 19.

⁹³⁹ Volanterleri, Moskov ve Nemçe askerlerinden daha tehlikeli gören Osmanlı, onları İstanbul'a göndermek yerine Tuna Donanması'nda kürek cezasına çarptırmıştır. Bunun sebebi ise şu şekilde açıklanmaktadır. *Bunlar asitâne-i devlet-i âşiyâneye gönderilse bizler re'âyâ zümresinden iken tutdılar diyecekleri düşmana ittibâ'larını ketm edecekleri ve hallerini volanter ne demek olduğunu bilmeyen bir alay halk re'âyâyı esir idiyorlar kelimıyla kâl û kâl ihtimâli melhuz olduğundan bu makûlelerin içlerinde câsûsluk ve ifsâd-ı re'âyâ idenlerden ba'zılarının cezâları tertîb ve mâ'adaları Tuna donanmasında kürek çekmek hizmetde kullanılmak için ifâ olunmuşlardır*. BA, HAT. 1380/54410. (21 Şubat 1789)

⁹⁴⁰ Yergöğü, Prevadi ve nahiyelerinden 300 kuruş, Niğbolu ve nahiyelerinden 1000 kuruş tahsil edilmiştir. BA, İE. BH. 17/1576, Belge 1-2. (23 Ocak 1718); BA, AE. SAMD. III. 137/13388. (23 Kasım 1718)

1720, 1725⁹⁴¹, 1746⁹⁴², 1768, 1769⁹⁴³, 1789 yıllarında açık-ı Tunalarda istihdam edilen kürekçilerin altı aylıkları 25 kuruş olarak görülmektedir⁹⁴⁴. Bazı yıllar sefer masraflarının bir kolu olan kürekçi ücretlerinde bir indirimle gidilse de bu uygulama kabul görmemiştir. 1739 yılında Tuna Nehri'ndeki ordunun zahire ve mühimmat naklini gerçekleştirmek için mevcut 290 üstü açığa yerleştirilecek 2320 kürekçinin ücretlerinin 18 kuruşa çekilmesi yönünde alınan karar, kürekçileri tatmin etmediğinden önceki yıllardaki gibi 25 kuruştan hesaplanmıştır⁹⁴⁵. Tüm bu masraflar, miriden karşılanmıştır.

Tuna Nehri'ndeki gemi personelinin görev süreleri, yapılan işe göre değişebilmektedir. Altı aylık görev sürelerinin yanında bir ay boyunca çalışan görevliler de vardı. Bu durumda ödenen ücretlerde farklılık görülmektedir. Mesela 1773 yılında Tuna üzerinde asker ve iâşe nakli yapan on beş üstü açık gemideki 75 kürekçiye, aylık 450 kuruş ödeme yapılmıştır. Dolayısıyla bir neferin aylığı 6 kuruş olarak hesaplanmıştır⁹⁴⁶.

Üstü açık gemilerde çalıştırılacak kürekçilerin genellikle Yergöğü ve havalisi ile Niğbolu'dan, bu hizmeti yapabilecek bilgiye ve güce sahip neferler arasından istihdam edildiği görülmektedir. 1788 yılında Yergöğü ve Niğbolu'da yapılan 38 üstü açıklara gerekli kürekçilerin 150 neferi⁹⁴⁷, ertesi yıl yine aynı gemi çeşidi için 100 mahir kürekçi Yergöğü naib ve voyvodasına yazılan hükümlerle hizmete alınmıştır⁹⁴⁸.

Tuna Nehri'ndeki miri şayka kürekçileri, tıpkı ocaklık kürekçiler gibi 25 kuruşa⁹⁴⁹ çalıştırılmalarına rağmen, bazı yıllar standart ücretlerinin yarı fiyatına istihdam edildikleri de olmuştur. Mesela 1769 yılında İsakçı'ya kurulacak köprü şaykalarda⁹⁵⁰ ve 1773 yılında Tuna muhafazasında bulunan kürekçilerin altı aylık ücretleri miriden karşılanmak şartıyla 12,5 kuruş idi⁹⁵¹.

⁹⁴¹ Her iki tarihte Vidin Kalesi'nin tamiri için nakliye hizmetinde bulunan otuzar üstü açıklardaki kürekçilerin her birine 25'er kuruş ödeme yapılmıştır. BA, *İE. BH. 15/1358*, Belge 1. (13 Ocak 1720); BA, *İE. AS. 88/8043*. (22 Şubat 1725)

⁹⁴² BA, *MAD. d. 6584*, s. 6. (3 Mart 1746)

⁹⁴³ BA, *MAD. d. 13761*, s. 280. (11 Ekim 1768); BA, *MAD. d. 13761*, s. 282. (11 Kasım 1769); BA, *MAD. d. 8531*, s. 225. (11 Ekim 1768)

⁹⁴⁴ BA, *MAD. d. 10045*, s. 509. (1 Ağustos 1789)

⁹⁴⁵ BA, *MAD. d. 9940*, s. 65-66. (17 Mayıs 1739); BA, *MAD. d. 10337*, s. 254. (16 Mart 1739)

⁹⁴⁶ BA, *MAD. d. 13761*, s. 287. (8 Nisan 1773)

⁹⁴⁷ BA, *C. BH. 141/6790*, Belge 1. (13 Nisan 1788)

⁹⁴⁸ BA, *C. AS. 1053/46272*. (1 Temmuz 1789)

⁹⁴⁹ BA, *D. BŞM. d. 2373*, s. 2. (28 Ocak 1740)

⁹⁵⁰ BA, *MAD. d. 13761*, s. 281. (29 Mayıs 1769)

⁹⁵¹ BA, *MAD. d. 13761*, s. 288. (24 Nisan 1773). Muhafaza hizmetinde çalışan ocaklık şaykalarda, bazen bu fiyatın 8 kuruşa kadar düştüğü de görülmektedir. BA, *MAD. d. 13761*, s. 288. (1 Mayıs 1773)

Çam kayıklarındaki mevcut kürekçilere de altı aylık ücretleri, 25 kuruş olarak ödenmektedir⁹⁵².

2.8.2.5. Prostoyka (Mellah)

İncelenen arşiv vesikalarında, tıpkı cerahorlar gibi ücretle tutulup çeşitli işlerde çalıştırılan işçiler, *prostoyka* olarak adlandırılmıştır.

Prostoykalar, iskelelerde gemilere yüklenen ve gemilerden boşaltılan mühimmat ve zahirelerin taşınma işleri için istihdam edilmişlerdir⁹⁵³. İskelelerin yanında karada da orduya ait mühimmat, malzeme vs. gibi gereçlerle⁹⁵⁴, zahirelerin naklini yapmışlardır⁹⁵⁵.

Bu işçiler Niğbolu, Rusçuk, Babadağı gibi hem Tuna sahillerinden hem de daha iç kesimlerden temin edilmişlerdir.

..... *prostoyka tabir olunur mellâh*⁹⁵⁶ ifadesinden, bu grup işçinin denizcilik ilminde mahir oldukları anlaşılmaktadır.

Prostoykaların aldıkları ücretler yıllara göre değişkenlik göstermektedir. 14 Aralık 1716 tarihli belgede, Silistre mübayaacısı tarafından toplattırılıp Belgrad'a nakledilmesi gereken gemide görevli 11 nefer prostoykanın ücreti 10'ar kuruş, taamiyeleri de 33 kuruş olarak hesaplanmıştır⁹⁵⁷. Öte yandan 2 Ekim 1730 tarihli belgede de bir prostoykanın 6,25 kuruş aldığı görülmektedir⁹⁵⁸.

Tuna Nehri Donanması'na dâhil olarak çalışan prostoyka ücretlerinin genelde İbrail Nezareti mukataasından karşılandığı izlenmektedir. İstanbul'dan hareketle, Sünne Boğazı'nı kullanıp Tuna'ya giren mühimmat yüklü gemilerin uğrak limanı, İbrail idi. İbrail'de donanmaya ait olan levazımat, Tuna gemilerine aktarılacak ilgili yerlere

⁹⁵² BA, MAD. d. 8531, s. 226. (19 Nisan 1770)

⁹⁵³ Niğbolu Ayanı Varnalı-zade İbrahim'e gönderilen emir gereği, Tuna Donanmasına gerekli zahire ve mühimmatın İsakçı'da gemilere yüklenmesi için ihtiyaç duyulan prostoykaların, Rusçuk, Niğbolu ve havalisinden toplanması istenilmiştir. BA, C. BH. 258/11922. (24 Mayıs 1770). İstanbul'dan Vidin ve Belgrad kalelerine gönderilen top, yuvarlak taneleri ve sair gibi mühimmatın yüklendiği gemiler, Tuna'ya ulaştıktan sonra bu levazımatın boşaltma işleri için cerahorların yanında prostoykalar da görevlendirilmiştir. BA, C. AS. 940/40787. (28 Ocak 1742)

⁹⁵⁴ Varna'dan Rusçuk'a nakledilen 46 adet tombaz arabaları ve ordu mühimmatını çekmek için, araba başına ikisi yedek olmak üzere altı nefer çalıştırılmıştır. Yedek neferler, prostoykaların araba ve mühimmatları çekerken yorulmaları halinde, yol üzerindeki her hangi bir mahalde dinlenip vakit kaybetmelerini engellemek amacıyla istihdam edilmişlerdir. Böylece, ordunun ihtiyacı olan levazım bir an önce Rusçuk'a ulaştırılmış olacaktı. BA, İE. BH. 4/396. (6 Temmuz 1691)

⁹⁵⁵ 1770 seferi hazırlıkları esnasında, Babadağı'ndan toplanıp, İsakçı Ambarı'na aktarılan zahirelerin taşıma işinde görevlendirilmişlerdir. BA, MAD. d. 10003, s. 70. (30 Nisan 1770)

⁹⁵⁶ BA, AE., SAMD. III. 28/2655. (2 Ekim 1730)

⁹⁵⁷ BA, AE. SAMD. III. 93/9189. (14 Aralık 1716)

⁹⁵⁸ BA, AE. SAMD. III. 28/2655. (2 Ekim 1730)

ulaştırılırdı. İşte bu gemilerde bulunan prostoykaların ücretleri, İbrail Nazırı tarafından gemi reisine teslim edilir ve bu vesileyle onlara verilir. Nitekim İbrail'den 1766'da Vidin'e⁹⁵⁹ ve 1788'de Silistre'ye nakledilen söz konusu gemilerde prostoykaların mevcudiyetine rastlanmaktadır⁹⁶⁰.

2.8.2.6. Cerahor

Osmanlı Devleti'nde ordu hizmetinde kullanılan, ırgad ve rencber olarak da bilinen Hristiyan esirlere *cerahor* denilmektedir. Eldeki kuvvet yeterli olmadığı zamanlarda ücretle toplanmış olan askerlere de bu isim verilir⁹⁶¹.

Tuna Nehri Donanması'nın her türlü işinde çalıştırılan cerahorlar, Tuna sahillerindeki şehirlerden, genellikle de Eflak'tan istihdam edilmekteydi. İhtiyaç duyuldukça, ücretleri Eflak cizyesi malından karşılanmak suretiyle, Eflak voyvodalarına hükümler yazılırdı.

Ücretle çalıştırılan bu işçi kesimi, bedensel güç gerektiren işlerde görevlendirilmişlerdir. Mesela kışlağa çekilen gemileri kızaklarla taşıma işinin yanında⁹⁶², Tuna üzerine kurulacak köprü malzemelerinin⁹⁶³, gemi yapımı için ihtiyaç duyulan kerestelerin taşınması işlerinde de bulunmuşlardır⁹⁶⁴. 1789 yılında İsakçı karşısına kurulacak büyük köprü inşasında günlüğü 40 akçeden çalıştırılmışlardır⁹⁶⁵. 28 Ekim 1791 tarihli belgede, sefer öncesi İbrail'e kurulan köprü tombazların sefer sonrası bulunduğu yerden kaldırılarak, Silistre kışlağına götürülmek üzere Eflak'tan istihdam edilen cerahorlara 1000 kuruş ödeme yapıldığı belirtilmektedir⁹⁶⁶.

Tuna Nehri üzerinde seyr ü sefer eden gemilerin yol güvenliğinin sağlanması hususunda da görev alan bu işçi kesimi, 1716 Avusturya Seferi'nde Belgrad istikametine doğru yol alan çeşitli gemilerin güvenli bir şekilde yol almaları için Tuna kaptanına ve Tuna boyunca mevcut kaza kadılarına cerahor temini hususunda emirler

⁹⁵⁹ BA, C. AS. 1159/51602, Belge 1, 2. (18 Haziran 1766)

⁹⁶⁰ İbrail Kadısı ve Nazırı'na gönderilen hüküm. BA, C. AS. 761/32129. (1 Mart 1788)

⁹⁶¹ M. Z. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. I, s. 280.

⁹⁶² BA, C. BH. 141/6794. (17 Ekim 1789)

⁹⁶³ İsakçı'da Tuna Nehri üzerine kurulacak köprü işlerinde çalıştırılmak üzere Zıştovi kadısı, ayanları ve iş erlerine gönderilen hükümde, 22 nefer cerahor istihdam edilmesi emredilmiştir. BA, C. AS. 80/3800. (8 Ocak 1771). Ayrıca köprü inşalarında cerahorların istihdamı ile ilgili bkz. BA, C. AS. 839/35827, Belge 1. (13 Mart 1774); BA, C. AS. 80/3755. (28 Ekim 1791)

⁹⁶⁴ Vlaşka Kazası'ndan temini yapılan kerestelerin taşınması için 25 cerahor amele görevlendirilmiştir. BA, C. BH. 73/3473, Belge 3. (1 Ocak 1792)

⁹⁶⁵ BA, C. AS. 1078/47512. (28 Şubat 1789)

⁹⁶⁶ İbrail muhafızına, kadısına, nazırına ve tombazların kaldırılıp Silistre'ye nakil görevine memur kılınan mübaşir mir Ahmed'e yazılan hüküm. BA, C. AS. 80/3755. (28 Ekim 1791)

gönderilmiştir. Belgrad'a sevkiyatı gerçekleştirilecek zahire ve mühimmatları taşıma hususunda, istenilen cerahor sayısının tamamlanması için Vidin'den 300 cerahor tedarik edilmiştir. Bunların ücretleri ise vermekle yükümlü oldukları cizyeleriyle takas edilmiştir⁹⁶⁷.

Tuna Nehri'ndeki Demirkapı, Tahtalı ve İnlik girdaplarında kınablar aracılığıyla gemilerin geçişini sağlamak, zahire taşıyacak gemilere yükleme yapmak için de cerahorlar istihdam edilmekteydi. 1763 yılında Eflak voyvodası Mihalzâde Kostantin'den istenen 150 nefer cerahor, Demirkapı ve Tahtalı girdaplarından Belgrad Kalesi'ne nakledilecek zahire ve mühimmat malzemelerinin gemilere yüklenmesi işini yapmışlardır. Her birine aylık 5 kuruştan, 6 ay boyunca toplam 4500 kuruş, Eflak cizyesi malından ödenmiştir⁹⁶⁸.

Yapılacak işin büyüklüğüne, ağırlığına ve süresine göre Eflak'tan değişen sayılarda cerahor talep edilirdi. 100, 150, 200, 250 ya da 300 civarında istenilen neferlerin gönderilmesi güç olmasa da sayının artmasıyla birlikte bu işin zorluğu da artmaktaydı. Nitekim 1739 yılında girdapların hizmetinde istihdam edilmek üzere Eflak'tan 1000 nefer cerahor istenmiştir. Ancak voyvoda gönderdiği arzuhalinde, *cem' ve tedariki 'asîr olub hadd-i imkân olmamağla vilâyet-i Eflâk re'âya fukarası hallerine merhameten* 400 neferinden feragat edilmesini istemiştir. Uygun görülen arzuhalin üzerine, Tuna Nehri Donanması kaptanına ve girdaplar ağasına, sadece 600 cerahorun temini için ferman yazılmıştır⁹⁶⁹. İhtiyaç duyulan diğer miktarın tedariki, farklı mahallerden yapılmıştır.

Tuna Donanması'nın çeşitli işlerinde çalıştırılmak üzere, sayımı yapılan ve istihdam edilen cerahorların, firar ettikleri hatta görev yerlerine intikal etmedikleri de görülmektedir. Örneğin 1716 yılında Belgrad'a mühimmat ve zahire taşıyan Osmanlı gemileri, Tuna girdaplarından önceki iskelelerde beklemek zorunda kalmışlardır. Çünkü bu gemilerin, zorlu dar boğazlardan geçişleri ancak cerahorlar vasıtasıyla gerçekleşebilmekteydi. Kısa sürede toplanan görevliler aracılığıyla gemilerin geçişi

⁹⁶⁷ H. Karagöz, "Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik Önemi", s. 103-104.

⁹⁶⁸ BA, C. BH. 194/9112, Belge 1, 2, 5, 6. (1 Ekim 1763)

⁹⁶⁹ BA, MAD. d. 9940, s. 58. (6 Mayıs 1739)

sağlansa da bu firarlar, savaş sürecinde askeri sevkiyat üzerinde olumsuz etkiye sebep olmuştur⁹⁷⁰.

Devlet, bu hadiselerin tekrarlanmaması için bu işle görevli memurları, cerahorların bulundukları mahallere göndererek, bütün firarilerin ve görevine gelmeyenlerin tek tek tespitini yaptırmış ve tasarruflarında bulundurdıkları mal-ı miriye el koymuştur⁹⁷¹.

2.8.2.7. Marnel

Denizlerde uzun süre çalışmış tecrübeli gemicilere marnel denilmektedir⁹⁷².

Marneller, Hristiyanlar'dan istihdam edilir, tersane ve donanmada çeşitli işlerde çalıştırılırlardı⁹⁷³. Gemilerin teçhizini ustalıkla yapan marneller⁹⁷⁴, özellikle yelkenli gemilerde görülmektedirler⁹⁷⁵.

İnce donanmada ihtiyaç duyulan marneller için İstanbul'un yanında Kuzey Afrika'daki ocaklara da başvurulduğu görülmektedir. Mesela Tuna Donanması'nda istihdam edilmek üzere, 1792 yılında merkezden 30 marnel talep edilmiştir. Ancak İstanbul'da yeterli miktarda marnelin bulunmayışı, dikkatleri Kuzey Afrika'daki ocaklara yöneltmiştir. Bölgede bulunan Cezayir ve Tunus ocaklarından alınacak 30 marnelin, ücret karşılığında donanma hizmetinde çalıştırılmasına karar verilmiştir. Ancak, söz konusu tarihte, bu ocaklarda marnellik yapmaya uygun neferlerin bulunmayışından bu talep karşılanamamıştır⁹⁷⁶.

⁹⁷⁰ Bekir Gökpınar, "Osmanlı-Avusturya Savaşlarında Tuna Nehri'nden Yapılan Sevkiyatta Yaşanan Problemler (1716-1718)", *Balkan Tarihi*, c. II, (Editörler: Zafer Gölen, Abidin Temizer), Osmanlı Mirası ve Türk Kültürünü Araştırma Derneği Yayınları I, Burdur, 2016, s. 305-306.

⁹⁷¹ Rusçuk kadısına ve ordu-yı hümayunda sipah kâtibi olup memuriyet ile Rusçuk'ta olan Süleyman'a gönderilen hükümde, Tuna Nehri'nde ordunun zahire nakli ve donanmanın diğer hizmetlerinde kullanılmak üzere, teçhiz edilen 80 çam kayığında görev yapacak 360 cerahorun, Niğbolu ve Rusçuk'tan tedarik edilmesi emredilmiştir. Bunların altı aylık ücretleri ve un bedelleri için de 11721 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, MAD. d. 10003, s. 180. (14 Kasım 1770). Cerahor ihtiyacının artmasıyla birlikte 300 neferin Karasu ve köylerinden, 450 neferin de Babadağı ve havalisinden tedariki emredilmiştir. BA, MAD. d. 10003. s. 343. (21 Ağustos 1771)

⁹⁷² M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 269.

⁹⁷³ Ufuk Gülsoy, "Cizye'den Vatandaşlığa: Osmanlı Gayrimüslimlerinin Askerlik Serüveni", *Türkler*, c. 14, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 85.

⁹⁷⁴ BA, C. BH. 6/285, Belge 2. (5 Ocak 1792)

⁹⁷⁵ Metin Karayazgan, *Denizci Sözlüğü (Gemici Dili) Terimler Deyimler*, Karşıyaka, 1981, s. 91.

⁹⁷⁶ BA, C. BH. 6/285, Belge 1. (5 Ocak 1792)

2.8.2.8. Rençberan

Ağır işlerde çalıştırılan bir işçi sınıfıdır⁹⁷⁷. 1768 yılında İsakçı büyük köprü inşasında görevlendiren bu işçi sınıfının neferleri, Eflak ve Boğdan'dan temin edilmiştir. Çalıştıkları her gün için kendilerine 30 akçe ödeme yapılmıştır⁹⁷⁸.

⁹⁷⁷ M. A. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s. 558.

⁹⁷⁸ Görevli rençberler, toplam 157 gün çalışmışlardır. İlk 77 gün 165 nefer, kalan 80 günde de sırasıyla 112, 72 ve 62 nefer hizmet etmişlerdir. BA, *D. BŞM. d.*, 3936, s. 2-5. (11 Aralık 1768)

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

3. TUNA NEHRİ DONANMASI'NIN İNŞASI VE DONANIMI

Osmanlı Devleti'nin Tuna siyasetinde, nehirde gerçekleşen mücadeleler büyük yer tutmaktadır. Nehirde var olmak, hiç şüphe yok ki oluşturulacak bir donanma ile mümkündür. Osmanlı Devleti donanmasının yönetim merkezi, aynı zamanda yapım ve onarım yeri olan Tersane-i Amire'nin yanında, Tuna Nehri sahillerindeki tersanelerde de Tuna ince donanmasının inşası gerçekleştirilmekteydi. Devlet, bu zorlu süreçte, gemi inşa ve donanımında kullanılacak malzemeyi ilgili yerlerden temin etmekteydi. Mevcut malzemeyi kullanmaya muktedir, ayrıca farklı gemi türlerinin gerektirdiği mesleki uzmanlığı gerçekleştirebilecek sanatkârların istihdamı da ayrı bir önem arz etmekteydi.

3.1. Gemi İnşasında Kullanılan Malzemeler

Osmanlı Devleti, gerek Tersane-i Amire'de gerekse Tuna Nehri sahillerindeki tersanelerde gemi yapımı için kalafat, zift, reçine, katran, üstüğü, yosun, funda, kereste, sütun, seren, ham demir, çivi, çengel vs. gibi malzemeleri kullanmaktaydı. Bu malzemelerin bol bulunduğu yerler, devlet tarafından tespit edilmiş ve her yıl, istenilen malzeme miktarının tersanelere temini sağlanmıştı.

Merkezden, Osmanlı Tunası'na gönderilen mühimmat ve malzemeler için iki güzergâh kullanılmaktaydı. Bunlardan birincisi Varna'ya kadar olan gemi yolculuğu idi. Gemi ile Varna'ya götürülen donanma levazımatının tümü oradan beygir, öküz ve manda gibi hayvanların gücünden faydalanılarak, arabalarla iskele ya da kalelere götürülürdü. 1711 yılındaki sefer hazırlıklarında, ordunun toplarını ve köprü tombazlarını taşımak için 400 adet manda tedarik edilmiştir⁹⁷⁹. İkinci yol ise Karadeniz'i Tuna Nehri'ne bağlayan Sünne Boğazı'ydı. İstanbul'dan hareketle, Karadeniz yoluyla Sünne Boğazı geçildikten sonra Tuna Nehri'ne çıkan gemiler, belirlenen güzergâhlara doğru yol alırlardı.

⁹⁷⁹ Tırnovi, Niğbolu, Zıştovi, Hezargrad, Şumnu, Liyote (?), Hotaliç (?), Alakilis (?), Eskicuma, Rahova, Eburac (?), Ruscuk, Lofça, Ertabık (?) kadılarına, kethüda yerlerine, yeniçeri serdarları, ayan ve iş erlerine gönderilen hükümlerde, adı geçen yerlerin halkından 6-7 yaşlarında güçlü mandaların reayaya zulm etmeden satın alınması emredilmiştir. Her on manda için bir çoban tedarik edilmiştir. Devlet hizmeti için kullanılan bu hayvanlar, taşıma faaliyetinin gerçekleşeceği güne kadar Zıştovi Kazası'nda bulunan Bantore (?) Nehri'nin kenarındaki Sarıyar çayırında toplattırılmışlardır. BA, C. AS. 1140/50637. (31 Aralık 1711)

Devletin belirli yerlerinden Tersane-i Amire'ye, buradan da Tuna Nehri tersanelerine nakledilen bütün malzeme ve mühimmatlar dikkatli ve düzenli bir şekilde *Başmuhasebe ve Tersane-i Amire Mahzen-i Surb Defterleri*'ne kaydedilmekteydi. Tuna iskelelerine gönderilen malzeme ve mühimmatlar, aynı şekilde ulaştırıldıkları yerlerde de kayıt altına alınmaktaydı. İhtiyaç duyuldukça, defterlere işlenen bu kayıtlar mukayese edilmekteydi. Bu işlem, gemilere gerekli malzeme ve mühimmatların zayi olmasını ve çalınmasını önlemeye yönelik bir tedbirdi. Aynı zamanda donanmanın içinde bulunduğu durumun tespiti de bu yolla yapılabilmekteydi.

Osmanlı Devleti, bu sayımı yapacağı zaman Tuna Donanması başbuğu başta olmak üzere, malzeme ve mühimmatın bulunduğu yerlerin kadı, naib, voyvoda ve sayımla görevli mübaşirlerine birer hüküm gönderirdi. Sayımın hızlı ve eksiksiz bir şekilde yapılıp, sonucun bir an önce merkeze bildirilmesi konusunda da çeşitli uyarılarda bulunurdu.

Sayım işi için görevlendirilen mübaşir ve kâtipler, Tuna Donanması'nın levazımâtının mevcut olduğu kale, iskele, kaza, kasaba vs. gibi yerlerde, bizzat bulunup müşahede etmişlerdir. Kullanılabilecek ve kullanılamayacak olan bütün levazımâtı tür ve miktarına göre sınıflara ayırıp, defterlere kaydetmişlerdir. Gidilen her yerin adına, ayrı bir defter tutulmuş ve bu kayıtların birer sureti merkeze gönderilmiştir. Nitekim 5 Ocak 1791'de Vidin'den Maçin'e kadar olan Tuna Nehri sahillerindeki Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk, Silistre ve Hırsova gibi önemli kazalarda yapılan sayımlar neticesinde tutulan kayıtlar, kısa sürede ordu-yı hümayuna bildirilmiştir⁹⁸⁰.

12 Ekim 1791 tarihinde, devam eden Osmanlı-Avusturya/Rusya muharebelerinde kullanılmak üzere, teçhizi ve kalafatlanması gereken şalope ve sallar için gerekli olan malzemeler, *Tuna Kaptanı Hamamizâde Ahmed Paşa* tarafından merkezden talep edilmiştir. Tersane-i Amire'den verilen cevapta, önceki yıl reisler kethüdası aracılığıyla beş çifte kayıklara ve çekelvelere yüklenerek Varna'ya, oradan da Silistre'ye çok sayıda malzeme ve mühimmat gönderildiği ve bunların kayıtlı olduğu belirtilerek, Varna ve Silistre'deki mevcutlarının sayımının Tuna kaptanı tarafından yapılması istenmiştir. Her iki kaydın mukayesesi yapıldıktan sonra, *geçen yıl gönderilen malzeme ile kaç geminin kalafatının yapıldığı, gemilere ne kadar mühimmat yerleştirildiği, şalope ve dubaların kalafat zamanının gelip gelmediği, tamiri gerekli*

⁹⁸⁰ Kaza kadılarına, naiplere, ayanlara, zabıtlara, mübaşir ve kâtibe gönderilen emirname. BA, C. AS. 91/4188, Belge 2. (5 Ocak 1791)

geminin olup olmadığı ve Tuna sahilleri boyunca Tuna Donanması mühimmatının ne kadar olduğu etraflıca araştırılmıştır. Tahrir için dergâh-ı mualla gönüllülerinden Abdullah ve baş muhasebe kâtiplerinden Ahmed Emin görevlendirilmişlerdir. Araştırmalar neticesinde, geçen yıl Tersane-i Amire mevcudundan gönderilen malzemenin, bir yıl gibi kısa bir zaman diliminde kullanılamaz hale gelmesinin ya da bitmesinin mümkün olmadığı, bundan dolayı kalan malzemelerin kullanılması, aynı zamanda Tuna iskelelerindeki mevcut malzemelerden de istifade edilmesi ve ihtiyaç duyulması halinde yeniden merkezden istenmesi gerektiği yazılmıştır. Yeniden gönderilecek olan malzemelerin, yüklenecekleri gemilerin ve gemilerde görev alacak reislerin güvenlik amacıyla kayıt altına alınacağı da ifade edilmiştir⁹⁸¹. Bu uygulama ile hazinenin zarar görmesi engellendiği gibi, devlet otoritesinin tesisiyle, keyfi hareketlerin önüne geçilmiş oluyordu.

Aşağıda her biri ayrı başlıklar altında tanıtılan gemi inşa malzemeleri şunlardır: Kalafat (zift, reçine, katran, üstüğü, yosun), funda, sütun, seren, kereste, ham demir, çivi, çengel, kanca, kangal, keten, kenevir, revgan ve resen.

3.1.1. Kalafat

Su geçirmezliğini kaybeden güverte döşeme tahtaları ile borda⁹⁸² kaplama tahtalarının armuz⁹⁸³ ve suğralarına⁹⁸⁴ üstüğü sıkıştırılarak üzerlerine katran dökülmesi işine kalafat denilmektedir⁹⁸⁵.

Tuna Donanması gemilerinin kalafatlanması işi, gerek Varna gerekse diğer sahil şehirlerindeki mevcuttan temin edilen zift ile büyük bir titizlikle yapıldı⁹⁸⁶. Kalafat

⁹⁸¹ Toplamı 13 olan *beş çifte* kayık ve *çekelve* gemileriyle, İstanbul'dan gönderilen malzeme ve mühimmat listesi şu şekildedir: 675 kantar zift, 3200 top kirpas, 297 kantar 16 kıyye 71 adet demir çengel, 943 kantar 52 kıyye eski ve yeni alat, 260 kıyye kirpas-ı yeşil sancak, 89 kantar 46 kıyye mamul ve ham üstüğü, 400 top rişte-i ispavlu, 100 kantar 40 fıçı katran, 100 kantar reçine, 300 adet süzen-i bâdbân, 2165 adet 51 takım çeşitli makara, 27 tunç top, 61 demir top. Bu malzeme ve mühimmatlar, gemilere yüklenerek Varna'ya aktarılmıştır. Bir kısmı Varna cephanesinde muhafaza edilerek bir kısmı da Silistre'ye gönderilmiştir. BA, C. BH. 142/6845, Belge 1, 5-9. (12 Ekim 1791)

⁹⁸² Gemilerin veya teknelerin dış tarafta veya su kesiminden yukarıda kalan kısımlarına denir. Sancak borda ve iskele borda şeklinde iki türü vardır. Mustafa Zaloğlu, *Gemici Dili*, Türk Deniz Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Yayınları No: 4, İstanbul, 1988, s. 48.

⁹⁸³ Güverte döşeme tahtalarının veya ahşap teknelerde borda kaplama tahtalarının uzunlamasına birleştiği yere denilmektedir. M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 13.

⁹⁸⁴ Yan yana dizilen güverte tahtalarının aralarında kalan boşluğa suğra denilmektedir. Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Üçüncü Baskı, İstanbul, 1968, s. 353.

⁹⁸⁵ M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 205.

⁹⁸⁶ BA, C. BH. 6/270. (25 Aralık 1791)

için her gemide birer zift kazanı, birer yağ kazanı, kevgir, kepçe⁹⁸⁷, mala, ecene ve tokmak bulunurdu⁹⁸⁸. Gemilerin kalafatlanması için reçine, katran ve zifte özellikle ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu üç madde çam ağacından elde edilirdi. Osmanlı coğrafyasında bu tür ağaçların bol bulunduğu ormanlar, tersanelere gerekli katran, zift ve reçine temininde ön plana çıkmaktadır⁹⁸⁹. Öte yandan üstüğü, yosun ve zerçalın köklerinden faydalanılarak yapılan kök boya⁹⁹⁰, kalafatçıların bu işi yaparken kullandıkları bir diğer önemli maddedir. 1790 yılında fırtınadan zarar gören 24 çete kayığının tamiri yapılırken, kalafat için hem yosun hem de zerçalın kullanıldığı görülmektedir⁹⁹¹.

Kalafatlanacak olan gemi, bu iş için imal edilmiş bir tezgâhın üzerine yerleştirilir⁹⁹² ve miktarına uygun olarak reçine, katran, zift ve üstüğünün yanında yosun ve zerçal (zerdeçal) karışımından oluşan akışkan madde hazırlanırdı.

1739 yılında Tuna Nehri firkateleri başbuğu Ali Kaptan'a gönderilen hüküm gereğince; Belgrad Kalesi altında demir atmış olan on beş firkate, altı aktarma ve beş kancabaş gemisinin, Kili naibi ve nazırı gözetiminde kalafatlanması emredilmiştir. Bu iş için gerekli bütün masraflar Ali Kaptan tarafından, Kili nezareti malından karşılanmış ve gemiler Kasım ayından önce merkeze gönderilmiştir⁹⁹³.

3.1.1.1. Zift

Çam, katran, köknar ağaçlarından çıkan kara zamktan kaynatılarak üretilen siyah bir madde olup, kalafatta kullanılmaktadır⁹⁹⁴. Soğukta sert ve rahatlıkla kırılabilen, ısıtıldığı zaman ise yumuşayan ve yarı sıvı bir hale gelen zift, kalafattan sonra tahtaların rutubete karşı dayanıklı olmalarını sağlardı⁹⁹⁵.

⁹⁸⁷ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr*, (Hazırlayan: İdris Bostan), T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2008, s. 146; BA, *İE. BH.* 6/520. (31 Ocak 1694). 1791 yılında üçer adet bakır kepçe, bakır kevgir ve kazan donanmanın ihtiyacı için Tuna'ya sevk edilmiştir. BA, *C. BH.* 174/8205. (26 Kasım 1791)

⁹⁸⁸ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyehatnâmesi*, c. I, (Hazırlayanlar: Robert Dankoff, Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1996, s. 264.

⁹⁸⁹ Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, İstanbul, 2011, s. 270-271.

⁹⁹⁰ Neslihan Sönmez, *Osmanlı Dönemi Yapı ve Malzeme Terimleri Sözlüğü*, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul, 1997, s. 115.

⁹⁹¹ BA, *C. BH.* 135/6538, Belge 2. (18 Şubat 1790)

⁹⁹² BA, *C. AS.* 839/35827. (13 Mart 1774)

⁹⁹³ BA, *C. BH.* 130/6291. (15 Ağustos 1739)

⁹⁹⁴ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 418.

⁹⁹⁵ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2. Baskı, Ankara, 2003, s. 135.

18. yüzyılda Tersane-i Amire'ye Biga, Bayramiç, Ezine, Edremid, Kazdağı, Balya⁹⁹⁶, Rodos, Marmaris⁹⁹⁷, Aydın, Eğriboz⁹⁹⁸, Sinop⁹⁹⁹, Tuzla¹⁰⁰⁰, Midilli¹⁰⁰¹ ve Canik¹⁰⁰² zift veren yerler arasındaydı. Bu kazalardan satın alınan zift, miri fiyat üzerinden değerlendirilmiş ve uzun zaman bu fiyatta herhangi bir değişiklik görülmemiştir. Nitekim 1773 yılında Kazdağı ve Biga'da kantarı 1 kuruştan satın alınan ziftin¹⁰⁰³, 1784 yılında Midilli'de aynı fiyatla alındığı izlenmektedir¹⁰⁰⁴.

Tersane-i Amire'de toplanan ziftin bir kısmı, Tuna Donanması'nın ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla Tuna'ya sevk edilmekteydi. Kiralanan gemiler ile İstanbul'dan Varna'ya, oradan da kalafatın yapılacağı Silistre, Rusçuk, Niğbolu vs. gibi tersanelere kiralık arabalar ile sevk edilirdi.

Gemilerin inşa ve tamirinde kullanılan diğer malzemeler gibi ziftin de ilk uğrak noktası Varna idi. Bu nedenle Varna'daki mahzenlerde bol miktarda zift muhafaza edilmekteydi. Dolayısıyla Tuna tersanelerinde kullanılacak bu emtia, çoğunlukla Varna'dan alınırdı. 24 Aralık 1791 tarihli hükümden, Varna'da muhafaza edilen 40 kantar ziftin, Tuna gemilerinin kalafatında kullanılmak üzere satın alındığı anlaşılmaktadır¹⁰⁰⁵.

1718 yılında Tuna'ya sevk edilen savaş mühimmatının içinde 27 kantar¹⁰⁰⁶, 1745'te ise Belgrad mahzenlerinde muhafaza edilmek üzere 62 kantar ziftin gemilerle taşındığı görülmektedir¹⁰⁰⁷. 1771 yılında, Tuna'da yapılan köprü gemiler için 1000 kıyye¹⁰⁰⁸, 1791 ve 1792 yıllarında aralıklarla, Tuna'da kalafatlanması gereken eski ve yeni gemiler için 1670 kantar zift gönderilmiştir¹⁰⁰⁹. Aynı yıllara ait farklı belgelerde Varna'da muhafaza edilmek üzere merkezden, 138 adet zembil¹⁰¹⁰ içerisinde 323 kantar¹⁰¹¹ ve ayrı ayrı 675¹⁰¹², 75¹⁰¹³ ve 546 kantar¹⁰¹⁴ zift gönderildiği izlenmiştir.

⁹⁹⁶ Adı geçen kazaların her birinden parası peşin verilmek suretiyle, 3000 kantar zift satın alınmıştır. BA, C. BH. 135/6529. (23 Ekim 1755)

⁹⁹⁷ BA, C. BH. 86/4132. (21 Kasım 1762)

⁹⁹⁸ BA, C. BH. 5/219. (31 Ağustos 1721)

⁹⁹⁹ BA, AE. SMHD. I. 85/5740. (29 Temmuz 1734)

¹⁰⁰⁰ BA, C. BH. 168/7927. (26 Mart 1739)

¹⁰⁰¹ BA, C. BH. 167/7871. (9 Kasım 1784)

¹⁰⁰² BA, MAD. d. 10003, s. 236. (5 Nisan 1771)

¹⁰⁰³ BA, C. BH. 86/4135. (14 Şubat 1773)

¹⁰⁰⁴ BA, C. BH. 167/7871. (9 Kasım 1784)

¹⁰⁰⁵ BA, C. BH. 6/270. (25 Aralık 1791)

¹⁰⁰⁶ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

¹⁰⁰⁷ BA, MAD. d. 6584, s. 2. (25 Haziran 1745)

¹⁰⁰⁸ BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772)

¹⁰⁰⁹ BA, C. BH. 142/6845, Belge 4-5. (12 Ekim 1791)

¹⁰¹⁰ Eşya taşımak için hasır ya da sazdan örülerek yapılmış, yukarısı geniş aşağısı dar kulplu kap ya da torbaya zembil denilmektedir. Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türki (Latin Harfleriyle)*, (Hazırlayanlar: Raşit

Ziftin fiyatı, alındığı yere göre farklılık göstermekteydi. Nitekim Varna'dan alınan 40 kantar ziftin kantarına 7 kuruştan, 280 kuruş¹⁰¹⁵; İstanbul'dan temin edilen 546 kantarlık bu emtianın kantarına da 10 kuruş ödeme yapılmıştır¹⁰¹⁶. Seri bir şekilde Varna'ya ulaştırılması gereken ziftin maliyeti 5460 kuruş olarak hesaplanmıştır. Ayrıca zifti ve istenilen diğer malzemeleri taşımak için 300 kuruş değerindeki pirinç şilteleri satın alınmış ve kiralanan beş hafiye kayığı ile Varna'ya, oradan da kiralık arabalarla donanmanın inşa edileceği mahale ulaştırılması sağlanmıştır. Tüm bu masraflar Hazine-i Amire'den karşılanmıştır¹⁰¹⁷.

3.1.1.2. Reçine

Reçine, çeşitli çam ağaçlarından sıvı halinde çıkarılmaktaydı. Ziftleri sertleştirmede kullanıldığı gibi, don yağı ile karıştırılarak gemilerin suda kalan kısımlarına sürülmesinde ve özellikle gemilerin kalafatlanmasında kullanılmaktaydı¹⁰¹⁸.

Çam ağaçları bakımından zengin olan Osmanlı topraklarında bol miktarda reçine bulunur ve Tersane-i Amire'ye her yıl düzenli olarak aktarılırdı. İstanköy¹⁰¹⁹, İşkopos ve Eşkeros¹⁰²⁰ gibi Akdeniz adalarının yanında, özellikle Eğriboz'dan her yıl 3000 kantar reçine verilmekteydi¹⁰²¹. Öte yandan Çamlıca, Kolora¹⁰²², Gelibolu¹⁰²³ ve Mora¹⁰²⁴ bu ihtiyacın giderildiği diğer bölgelerdi.

Devletin çeşitli yerlerinden merkeze aktarılan bu emtia, gerek duyuldukça Tuna Nehri Donanması'nda kullanılmak üzere Tuna'ya sevk edilmekteydi. 1791'de

Gündoğdu, Niyazi Adıgüzel, Ebul Faruk Önal), İkinci Baskı, İdeal Kültür ve Yayıncılık, İstanbul, 2012, s. 896; Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, Paradigma Yayınları, İstanbul, 2011, s. 744.

¹⁰¹¹ BA, C. AS. 1008/44134, Belge 1. (1 Mart 1791).

¹⁰¹² BA, C. BH. 222/10341. (30 Mart 1791)

¹⁰¹³ BA, C. BH. 22/1043. (21 Şubat 1792)

¹⁰¹⁴ BA, C. BH. 6/285, Belge 2. (6 Ocak 1792)

¹⁰¹⁵ BA, C. BH. 6/270. (25 Aralık 1791)

¹⁰¹⁶ BA, C. BH. 222/10341. (30 Mart 1791)

¹⁰¹⁷ BA, C. BH. 6/285, Belge 2. (6 Ocak 1792)

¹⁰¹⁸ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 135; L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 330.

¹⁰¹⁹ Reçine ücreti, Tersane Emni Mehmed Efendi tarafından verilmek üzere Akdeniz'de Kaptan Paşa vekili ve fırkate sefineleri başbuğuna gönderilen ferman. BA, *İE. BH.* 15/1334. (25 Ağustos 1713)

¹⁰²⁰ BA, C. BH. 161/7601. (4 Ekim 1735).

¹⁰²¹ BA, C. BH. 104/5046. (19 Mart 1740). Eğriboz'a gönderilen farklı bir hükümde, Eğriboz Muhafızı olan Paşa'ya hitaben, 2000 kantarın tedarik edilerek Tersane Emni Mehmed Ağa'ya teslim edilmesi emredilmiştir. BA, *İE. BH.* 16/1455. (4 Haziran 1724).

¹⁰²² BA, C. BH. 161/7601. (4 Ekim 1735).

¹⁰²³ Gelibolu Naibine gönderilen hüküm. BA, A. DVNS. *MHM. d.* 124, s. 42, h. 139. (25 Ocak- 3 Şubat 1717)

¹⁰²⁴ BA, C. BH. 223/10351. (14 Haziran 1772).

İstanbul'dan Varna'ya ve oradan da Silistre ile diğer iskelelere aktarılması istenen reçine miktarı 65¹⁰²⁵, 100¹⁰²⁶ ile 366¹⁰²⁷ kantar olarak karşımıza çıkmaktadır.

3.1.1.3. Katran

Gemilerin karina yani omurgalarına sürmek için kullanılan katran, çam ağaçlarından ve maden kömürlerinden imal edilen yapışkan bir sıvıdır. Madenden üretilen katrana efreñç denilmektedir¹⁰²⁸.

Gemilerde kullanılan bazı halatlara da katran sürülmektedir. Bu halatlar genellikle su içinde kaldıklarından ve rutubetli yerlerde bulunduklarından, korunmaları amacıyla katran kullanılmaktadır¹⁰²⁹.

Tuna Donanması gemilerinde kullanılan katran genellikle Tersane-i Amire'den temin edilmiştir. Tersane-i Amire'ye katran veren yerler arasında Tuzla, Edremid, Kazdağı, Canik ve havalilerini görmek mümkündür¹⁰³⁰. Fıçılar¹⁰³¹ içerisine bırakılan katranın nakli, gemilerle yapılırdı. Nitekim 1791 yılında Varna'ya 20 fıçı içerisinde 50¹⁰³², Silistre'ye 101¹⁰³³, Silistre ve Varna'ya 182,5 kantar katran sevk edilmiştir¹⁰³⁴. 1792'de de yine Varna'ya 10 fıçı katran nakledilmiştir¹⁰³⁵. Öte yandan 1718 yılında 46 kantar¹⁰³⁶, 1745'te 21 kantar¹⁰³⁷, 1771 yılında da Tuna'da yapılan köprü gemiler için 2000 kıyye katran gönderilmiştir¹⁰³⁸. 1791 yılında merkezden Varna ve Silistre'ye 315 kantar 55 kıyye ölçüsünde katranlı halatlar da aktarılmıştır¹⁰³⁹.

¹⁰²⁵ BA, C. AS. 1008/44134, Belge 1. (1 Mart 1791)

¹⁰²⁶ BA, C. BH. 222/10341. (30 Mart 1791)

¹⁰²⁷ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2, 4, 5. (12 Ekim 1791)

¹⁰²⁸ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 239.

¹⁰²⁹ M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 212.

¹⁰³⁰ Adı geçen yerlerden 1771 yılında 3000 kantar katran sevk edilmiştir. BA, MAD. d. 10003, s. 236. (5 Nisan 1771)

¹⁰³¹ Medre, varil ve karatil gibi ölçülerin en büyüğüdür. 1-20 medre arası 1 varil, 20-40 medre 1 karatil, 40 medreden yukarısı ise 1 fıçıdır. Ünal Taşkın, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 2005, XI+187 Sayfa, s. 32.

¹⁰³² BA, C. AS. 1008/44134, Belge 1. (1 Mart 1791)

¹⁰³³ BA, C. BH. 222/10341. (30 Mart 1791)

¹⁰³⁴ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2, 4, 5. (12 Ekim 1791)

¹⁰³⁵ BA, C. BH. 22/1043. (21 Şubat 1792)

¹⁰³⁶ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

¹⁰³⁷ BA, MAD. d. 6584, s. 2. (25 Haziran 1745)

¹⁰³⁸ BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772)

¹⁰³⁹ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2, 4, 5. (12 Ekim 1791)

3.1.1.4. Üstüğü

Keten, kenevir ve katranlı bozuk halat parçalarından elde edilen üstüğü, kaplama tahtalarının, kayık ve gemi tahtalarının aralıklarından su geçirmesini engellemeye yarayan ve kalafatta kullanılan bir malzemedir¹⁰⁴⁰.

Osmanlı donanmasının üstüğü ihtiyacının büyük oranda karşılandığı yer *Mısır Kahiresi*'ydi. Ancak Mısır'da üretimin yeterli olmadığı dönemlerde, üstüğü esnafından satın alınma yoluna gidilmiştir. Nitekim 1792'de Silistre'ye gönderilmesi gereken 50 kantar üstüğü, Tersane-i Amire emini Ali Ağa tarafından esnaftan satın alınmıştır¹⁰⁴¹.

Üstüğü ham ve mamul şekilde Tuna'ya gönderilmekteydi. 1791 yılında şalope, duba ve salları için 6 ğarar¹⁰⁴² ve 60 zembil olmak üzere 66,5 kantar Varna'ya¹⁰⁴³, ince donanma gemilerinin inşa ve yenilenmesi için 82 kantar 36 kıyye Silistre'ye¹⁰⁴⁴, 511 kantar 124 kıyye ölçüsündeki üstüğü de Silistre ve Varna'ya aktarılmıştır¹⁰⁴⁵. 1771 yılında 600 kıyye¹⁰⁴⁶, 1792'de ise 25 kantar üstüğünün nakledildiği görülmektedir¹⁰⁴⁷.

Tatarpazarı, Tuna'daki üstüğü ihtiyacının giderildiği başka bir yerdir. 1791 yılında çıkılan seferde, ordunun merkezden çıkmasıyla eş zamanlı olarak Silistre'de büyük bir köprü yapımına başlanmıştır. Bunun için Silistre'ye aktarılmak üzere Vidin'e 4421 kıyye üstüğü, kiralanan gemilerle gönderilmiştir¹⁰⁴⁸.

3.1.1.5. Yosun

Gemi inşa tezgâhlarında, gemi imalinde ve tamirinde kullanılan ve genellikle ziftle birlikte zikredilen bir malzemedir.

18 Ocak 1737 tarihinde Eflak Voyvodası Kantemir'e gönderilen hükümle, İsakçı'da kurulacak büyük köprü yapımında kullanılmak üzere 100 araba yosun gönderilmesi emredilmiştir¹⁰⁴⁹. 1790 yılında ise Silistre'de imal edilen köprüler için ihtiyaç duyulan yosunlar, Silistre ve köylerinden tedarik edilmiştir. Bu iş için

¹⁰⁴⁰ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 397; M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 385.

¹⁰⁴¹ BA, C. BH. 6/285, Belge 2. (6 Ocak 1792)

¹⁰⁴² Ğarar (ğırar) kıldan ya da ipten örülmüş çuvaldır. Ü. Taşkın, *Ölçü ve Tartı Birimleri*, s. 34.

¹⁰⁴³ BA, C. AS. 1008/44134, Belge 1. (1 Mart 1791)

¹⁰⁴⁴ BA, C. BH. 222/10341. (30 Mart 1791)

¹⁰⁴⁵ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2, 4, 5. (12 Ekim 1791)

¹⁰⁴⁶ BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772)

¹⁰⁴⁷ BA, C. BH. 22/1043. (21 Şubat 1792)

¹⁰⁴⁸ BA, C. BH. 12/560, Belge 1-4. (30 Ocak 1791)

¹⁰⁴⁹ BA, C. AS. 687/28838, Belge 1. (18 Şubat 1737)

görevlendirilmiş halk tarafından toplanan yosunlar, miri fiyat üzerinden satın alınmıştır¹⁰⁵⁰.

1788 yılında Tuna'da imal edilen 10 çete kayığının kalafatlanması için her birine 150 adet¹⁰⁵¹, 72 tombazın kalafatlanması için de 326 araba yosun kullanılmıştır¹⁰⁵².

3.1.2. Funda

Yarı ağaç veya ağaççıktan oluşan ve birçok çeşidi bulunan funda¹⁰⁵³, kalafattan sonra gemilerin kurutulması için yakılmak suretiyle kullanılmaktadır¹⁰⁵⁴.

Gemi yapım tezgâhları için önemli bir malzeme olan funda, fundacılık yapanların tasarrufuna bırakılmıştı. Bu işi üstlenen görevlilerin haricinde, fundaların kesilmesi ve satışa sunulması yasaklanmıştır¹⁰⁵⁵. Fundacılar, belirlenen bazı kaza ve köylerin dağlarından kestikleri fundaları, mahzen denilen depolarda muhafaza ederlerdi. İhtiyaç duyuldukça tersanelere teslimi yapılan fundaların bedelleri, miri fiyat üzerinden hesaplanırdı¹⁰⁵⁶. 1791 yılında fundanın çuvalına 5 pare ödendiği görülmektedir¹⁰⁵⁷.

Anadolu'da Gemlik, Kapıdağı, Bandırma, Mihaliç ve Kocaeli, Rumeli taraflarında ise Terkos, İğneada, Istanca ve Midye'nin dağlık alanlarından kesilen fundalar, gerek kalafattan sonra gemilerin kurutulması gerekse demir, çelik vs. gibi madenlerin karhânelerde eritilmesi amacıyla satılmaktaydı¹⁰⁵⁸.

Tuna Nehri sahillerinde inşası yapılan gemilerin kalafatlanması esnasında, tersanenin mevcut bulunduğu yerlere yakın mahallerden funda kömürleri temin edilirdi. Yetersiz kalması durumunda çevre kazalardan alınırdı. 13 Mart 1774 tarihinde, Silistre'de askerin geçmesi amacıyla Tuna Nehri üzerine kurulacak köprü tombazlar için gerekli olan fundanın, çevre köylerden satın alındığı kaydedilmiştir¹⁰⁵⁹.

¹⁰⁵⁰ Silistre seraskeri Vezir Ahmed Paşa, Silistre kadısı, ayan, zabitan ve iş erlerine gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 10051, s. 411. (8 Aralık 1790)

¹⁰⁵¹ BA, MAD. d. 8531, s. 235. (20 Mayıs 1788)

¹⁰⁵² BA, MAD. d. 8531, s. 238. (16 Ocak 1788)

¹⁰⁵³ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 121.

¹⁰⁵⁴ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 146.

¹⁰⁵⁵ 7 Temmuz 1764 tarihinde, fundacılık tasarrufu kendilerine verilen Seyyid Ahmed ve Mahmud, kendilerinin haricindeki bazı kimselerin Tersane-i Amire'ye funda kesme ve satma girişiminde bulunduklarına ve bunun kendilerine zarar verdiklerine dair kadıya şikâyetle bulunmuşlardır. BA, C. BH. 215/10023. (7 Temmuz 1764)

¹⁰⁵⁶ BA, C. BH. 215/10046. (3 Ekim 1789)

¹⁰⁵⁷ BA, C. BH. 45/2148. (12 Eylül 1791)

¹⁰⁵⁸ BA, C. BH. 215/10046. (3 Ekim 1789)

¹⁰⁵⁹ BA, C. AS. 839 / 35827, Belge 1. (13 Mart 1774)

3.1.3. Sütun (Direk)

Gemilerin güvertelerinden yukarıya doğru dikilen ve topukları bazı gemilerde omurga, bazı gemilerde de güvertelerinden herhangi biri üzerinde bulunan iskaça denilen yuvalara bindirilen, eğrilmemesi için çarmık ve çeşitli halatlarla baştan, kıçtan ve yanlardan bağlanan ağaç direklere sütun denilmektedir¹⁰⁶⁰.

Vürdinar¹⁰⁶¹, ecnas¹⁰⁶² ve çam kerestesinden imal edilen sütunlar¹⁰⁶³ kebir, tirinkete, cıvadora, mancana, alborta, mayıstıra, mizana vs. şeklinde adlandırılmışlardır¹⁰⁶⁴. Serenlerin yardımıyla sütunlara asılan yelkenler de aynı şekilde isimlendirilmişlerdir.

Tuna ince donanması imali için gerekli olan sütunlar, genellikle Eflak'ın ormanlık alanlarından alınırken, bazen de bu ihtiyaç İstanbul'dan karşılanırdı. Alaplı, Çayağzı, Gideros, Sandık ve bu kazaların çevresinde bulunan mahallerden ecnas sütun satın alınarak, gemi inşasında kullanılmak üzere Tersane-i Amire'ye sevk edilirdi¹⁰⁶⁵.

1711 yılında Yergöğü'nde imal edilen elli üstü açık için elli¹⁰⁶⁶ ve 1768'de yirmi beş köprü şaykası için de yirmi beş direk Eflak dağlarından¹⁰⁶⁷, 1770'de pergende ve firkateler için çamdan imal edilen üç *sütun* sırık da Tersâne-i Amire'den temin edilmiştir¹⁰⁶⁸. 1792 yılında yine Eflak'tan alındığı görülmektedir¹⁰⁶⁹.

Sütunların maliyetlerine bakıldığında, mekâna ve zamanına göre değişkenlik gösterdiği anlaşılmaktadır. 1768'de Eflak'tan alınan yirmi beş sütunun her biri için 1 kuruş ödenmiştir¹⁰⁷⁰. 1773 yılında ordu hazinesi mevcudundan alınan sütunlara da 1 kuruş 25 akçe ödendiği görülmüştür¹⁰⁷¹.

3.1.4. Seren

Direkler üzerinde yelken açmak ve işaret kaldırmak üzere yatay olarak bağlanmış gönderlere seren denilmektedir¹⁰⁷².

¹⁰⁶⁰ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 131; N. Sönmez, *Yapı ve Malzeme Terimleri Sözlüğü*, s. 101.

¹⁰⁶¹ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 145.

¹⁰⁶² BA, MAD. d. 10003, s. 236. (5 Nisan 1771)

¹⁰⁶³ BA, C. BH. 12/588. (11 Şubat 1770)

¹⁰⁶⁴ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 120; Y. A. Aydın, *Sultanın Kalyonları*, s. 262.

¹⁰⁶⁵ BA, MAD. d. 10003, s. 236. (5 Nisan 1771)

¹⁰⁶⁶ BA, MAD. d. 4066, vrk. 23/a. (9 Şubat 1711)

¹⁰⁶⁷ BA, C. BH. 136/6521. (11 Ekim 1768)

¹⁰⁶⁸ BA, C. BH. 12/588. (11 Şubat 1770)

¹⁰⁶⁹ BA, C. BH. 18/877. (30 Temmuz 1792)

¹⁰⁷⁰ BA, C. BH. 136/6521. (11 Ekim 1768)

¹⁰⁷¹ BA, MAD. d. 8531, s. 229. (31 Temmuz 1773)

¹⁰⁷² L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 343.

Tuna Donanması için gerekli olan serenler, Eflak ormanlarından getirilmekteydi. 1711’de inşa edilen elli üstü açık için yetmiş beş seren Eflak’tan tedarik edilmiştir¹⁰⁷³. 1768’de alınan yirmi beş serenin her biri için 1 kuruş¹⁰⁷⁴, 1773’te de 1 kuruş 25 akçe ödeme yapılmıştır¹⁰⁷⁵.

Tersane-i Amire’de de inşası gerçekleştirilen Tuna ince donanmasının seren ihtiyacı Alaplı, Çayağzı, Sandık ve Gideros ile havalilerinden karşılanmaktaydı¹⁰⁷⁶.

3.1.5. Kereste

Kereste, ormanlardan kesilmiş ağaçların biçilmesi ya da yontulmasıyla elde edilen parçalardır. Osmanlı coğrafyası, ağaç mamulleri ve orman ürünleri bakımından zengin bir coğrafya idi. Bu zenginlik, devletin üretimde başarı sağlamasına imkân vermektedir. Dolayısıyla gemi yapımında kullanılan ana malzeme kerestenin temini konusunda, dışa bağımlı olmadan, ihtiyacını gidermiştir¹⁰⁷⁷.

Devlet, gemi imali için uygun olan kerestelerin kesileceği bazı ormanlık alanları ocaklık statüye dahil ederek, buraları koruma altına almıştır. Bu ocaklıklardan kereste kesilmesi yasaklanmış ve yasağı delenler çeşitli cezalara çarptırılmışlardır.

Merkezden gönderilen emirlerle inşası yapılacak gemiler için hangi ormanlık alanlardan ne çeşit ve miktarda kereste istendiği, bu hammaddenin kesilmesi ve bir an önce nakliyatının gerçekleştirilmesi hususunda, öncelikle Tuna Donanması kaptanına ve akabinde ilgili yerlerdeki kadı, naib, mübaşir, molla, kereste emini, tahta serdarları, yeniçeri serdarları, voyvoda, kaymakam, mutasarrıf, ayanlar, şubaşılar, zabitler ve iş erlerine bildirilirdi. Bu yetkililer, ihtiyaç duyulan kerestenin inşa bölgelerine ulaştırılmasına kadar, bütün işlerin sağlıklı ve hızlı bir şekilde yürütülmesinden en üst derecede sorumluydular.

Osmanlı Devleti’nde gemi inşa ve tamir faaliyetlerinin en yoğun gerçekleştirildiği yer, Tersane-i Amire idi. Bununla birlikte Osmanlı Tunası’nda da bir hareketlilik mevcuttu. Zira incelediğimiz dönemde zaman zaman vuku bulan ve uzun

¹⁰⁷³ BA, MAD. d. 4066, vrk. 23/a. (9 Şubat 1711)

¹⁰⁷⁴ BA, C. BH. 136/6521. (11 Ekim 1768)

¹⁰⁷⁵ BA, MAD. d. 8531, s. 229. (31 Temmuz 1773)

¹⁰⁷⁶ BA, MAD. d. 10003, s. 236. (5 Nisan 1771)

¹⁰⁷⁷ Osmanlı askeri gücünün, Osmanlı Devleti’nin sahip olduğu insan ve materyal kaynaklarında yattığını anlayan İspanyol ve Venedikli askeri uzmanlar, İnebahtı Deniz Muharebesi sonrası, Osmanlılar’ın donanmalarını inşa etmek için kullandıkları ormanları yakmayı önermişlerdir. Gábor Ágoston, “Avrupa’da Osmanlı Savaşları”, *Osmanlı’da Savaş ve Serhad*, (Çeviren ve Hazırlayan: Kahraman Şakul), Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 94.

süren Osmanlı-Avusturya/Rusya muharebeleri sebebiyle Tuna Donanması, merkezden aldığı yardıma rağmen sürekli bir yenilenme ve tamir ihtiyacı hissetmekteydi. Bu faaliyetin sürekliliği için hiç şüphe yok ki kerestenin düzenli bir şekilde temin edilmesi gerekmektedir.

Osmanlı Devleti, kereste temini için bazı sancak ve kazaların ormanlık alanlarını kullanmıştır. Önemini her zaman muhafaza eden Eflak'ın zengin ormanları başta olmak üzere Boğdan¹⁰⁷⁸, Bosna, Budin, Semendire sınırlarındaki Vlaşka Kazası, Belgrad ve kazaları, Gradişka, Bruşça, Brod, Birçka, Raç, Niğbolu, Rusçuk, Maçin Kazası'na tabi Merdan, Kuran, Soğanlık, Cirne, Yeniköy ile İsakçı Kazası'na tabi Manastır, Narlıca, Meydan, Caferun, Alibey ve Tayrese ormanları bu ihtiyacı gideren bölgelerdendi. Tuna Donanması'nı besleyen diğer kereste merkezleri ise Vidin, Varna, Deliorman¹⁰⁷⁹, Hezargrad'daki Tekye Dağı¹⁰⁸⁰, Sokol, Özice, Hisarcık, Pojarofça, Paleş, Koblic¹⁰⁸¹, Alacahisar, Prakin, Bogovine, Resun (?) nahiyeleri¹⁰⁸² ve Uraniçe, Üstar gibi mahallerdir¹⁰⁸³. Tersane-i Amire'de yapılan ince donanma gemileri için ulaşımın erken ve kolay yapılması göz önünde bulundurularak, merkeze yakın olan Kocaeli (Sapanca, Akyazı, Sarıçayır, Absafi, Kaynarca, Taraklı, Taşköprü), İznikmid, Bursa (Tumanca Dağları)¹⁰⁸⁴, Istranca Dağları, Ereğli, Akçeşehir, Şile, Sinop, Kidros ve Alaçam¹⁰⁸⁵ orman ürünleri çeşitliliğinden dolayı tercih edilen yerler olmuştur.

Keresteler, belirlenen bu yörelerin halkı tarafından belli bir ücretle kesilirdi¹⁰⁸⁶. Kesim ve nakliye ücretleri çoğunlukla sefer ya da tersane hazinesinden karşılanmaktaydı. Genellikle çam¹⁰⁸⁷ ve meşenin¹⁰⁸⁸ yanında, talpa, kavak, karaağaç,

¹⁰⁷⁸ Zengin ormanlık bölgelere sahip olan Boğdan'da, *Rasboieni* adındaki ormanlık alan, Türkler tarafından "ağaç denizi" olarak adlandırılmıştır. Solak-zâde Mehmed Hemdemi Çelebi, *Solak-zâde Tarihi*, c. I, (Hazırlayan: Vahid Çubuk), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1989, s. 345.

¹⁰⁷⁹ BA, *HAT*. 1389/55333. (9 Eylül 1790)

¹⁰⁸⁰ BA, *MAD*. d. 10051, s. 417. (8 Haziran 1791)

¹⁰⁸¹ BA, *MAD*. d. 4066, vrk. 1/b (4 Aralık 1710)

¹⁰⁸² BA, *MAD*. d. 10044, s. 185. (30 Aralık 1787)

¹⁰⁸³ Ayşe Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", *Tarih Okulu Dergisi*, Yıl 7, S. XVIII, Haziran-2014, s. 305.

¹⁰⁸⁴ BA, *MAD*. d. 10044, s. 190. (7 Ocak 1788)

¹⁰⁸⁵ Bekir Gökpınar, "Osmanlı Seferlerinde Deniz Taşımacılığı (Nakliyat): Varadin Seferi Örneği (1716)", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 26-29 Eylül 2013/İstanbul Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, c. 5, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014, s. 139.

¹⁰⁸⁶ Tuna Nehri'nde sefer hizmetlerinde kullanılmak üzere, Tuna Kaptanı Ahmed Paşa nezaretinde Silistre'de inşa edilen bir sal, beş duba ve elli şalope için yazılan hükümde; bu gemi türlerine gerekli kerestenin, Divane Orman Nahiyesi'nin dağ ve korularında, kaza ahalisi tarafından kesilip nakledilmesi ve bu işlemin miri fiyat üzerinden değerlendirilmesine dikkat çekilmiştir. BA, *MAD*, 10051, s. 412-413. (6 Şubat 1791)

¹⁰⁸⁷ Çam ağaçları, gövdeleri düzgün olarak uzadığı ve yeter derecede kalın yetiştiklerinden dolayı, sütun ve seren yapımına çok elverişlidirler. Sarıçam, çırılçam, karaçam, kızılçam, beyazcam gibi çok çeşitleri

kestane, ceviz, şimşir, ıhlamur, çınar gibi ağaçlardan keresteler elde edilirdi¹⁰⁸⁹. Kesilen keresteler, arabalarla iskelelere taşınır, iskelelerden de gemilerle ilgili tezgâhlara nakledilirdi. Tezgâhlardaki gemi inşalarında kurutulmamış kerestelerin kullanılması, gemilerin hemen hemen her yıl tamir edilmelerine sebep olmaktadır. Öyle ki gemilerin çoğunun on yıl sonra kullanılamayacak durumda oldukları izlenmiştir¹⁰⁹⁰. Ancak 1791 yılından sonra, gemi inşalarında yumuşak ahşap bir tarafa bırakılmış, sert meşe ağacına doğru bir eğilimin başladığı dikkati çekmiştir¹⁰⁹¹.

Tersane-i Amire’de inşa edilen ince donanma gemilerine gerekli olan kerestenin, Istranca Dağları¹⁰⁹² ve özellikle de Kocaeli ile Bursa’dan temin edildiği görülmektedir. Kocaeli Sancağı’ndan her yıl 1000 adet vürdinar kesilmektedir¹⁰⁹³. 1768 yılında, Kocaeli Sancağı’na bağlı *Kandıra, Şeyhlü, Kaymas, Ağaçlı, Akyazı, Sarıçam, Absakı, Sapanca* kazalarında elde edilen 2000 adet koğuş ve farklı cins kereste, adı geçen kazaların reayası tarafından kesilmiştir. Kiralanan arabalarla İznikmid İskelesi’ne getirilen keresteler, gemilerle İstanbul’a nakledilmiştir¹⁰⁹⁴. Yine 1772 yılında merkezde inşa edilen ince donanma gemileri için Tersane-i Amire Emini Resmi Ahmed tarafından Kocaeli ve İznikmid’den koğuş çam ve diğer çeşit kereste malzemesi temin edilmiştir¹⁰⁹⁵.

olan bu ağaç, hemen hemen her yerde bol miktarda yetişmektedir. Yalnızca sütun ve serenler için değil, geminin çeşitli yerlerinde de kullanılabilirdi. Çam tahtaları, çam koğuşlarında biçilmiş kalın levhalardı. Çam koğuşu veya sadece koğuş, gemi yapımında kullanılmak üzere ormanlardan özel olarak kesilip hazırlanmış dört köşe ve uzun çam kütüklerine denilmektedir. Erdoğan Dümen, *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri 1081-1922 (Onsekizinci Yüzyıl)*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 1993, s. E-1.

¹⁰⁸⁸ Ilıman iklimlerde yetişen bu ağaç, hafifliği ve dayanıklılığı bakımından diğer ağaç türlerine göre daha fazla tercih edilmekteydi. Fakat geç büyüyen bir cins olduğundan, bazı dönemlerde bulunması da zorlaşmaktaydı. Bu bakımdan yalnızca omurga, bodoslama ve eğriler gibi kısımlar meşeden yapıldı. İyi cins meşeden ayrıca kavalıya yapıldı. Kavalıya, silindir şeklindeki ağaç çiviler için kullanılan bir ifadedir. Gemilerin su kesiminin aşağı aksamında bulunan kaplama tahtalarını, ıskarmozlara (gemi kaburgasını oluşturan eğri ağaçlar) bağlamada kullanılırdı. Zira suyun içinde kalan yerlerdeki demir çiviler, ağaç çivilere göre daha çabuk paslanıp çürüdüğünden, kavalıya kullanımı tercih edilirdi. E. Dümen, *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri 1081-1922 (Onsekizinci Yüzyıl)*, s. E-1.

¹⁰⁸⁹ A. Pul, “Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri”, s. 305.

¹⁰⁹⁰ Teodora Bakardjieva, “Batılı Gezzin ve Elçilere Göre Tuna Nehri’nde Kullanılan Osmanlı Gemileri”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 2*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 318; E. Eickhoff, “Bir Alman Tarihçisi Gözüyle Osmanlı Donanması”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 557, (Çeviren: Ömer Şentürk), Ankara, Temmuz-1993, s. 30.

¹⁰⁹¹ A. Pul, “Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri”, s. 305.

¹⁰⁹² Haslar Kadısı’na ve Silivri Naibi’ne gönderilen hükümle, ince donanma gemileri için ihtiyaç duyulan kerestelerin Istranca Dağları’ndan kesilmesi ve Tersane-i Amire’ye nakledilmesi emredilmiştir. BA, A. DVNS. MHM. d. 124, s. 82, h. 288. (12-21 Nisan 1718)

¹⁰⁹³ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü’l-Kibâr*, s. 145.

¹⁰⁹⁴ BA, C. BH. 246/11386. (26 Kasım 1768)

¹⁰⁹⁵ BA, C. BH. 37/1746. (3 Ekim 1772)

Tuna Nehri üzerinde geçişin sağlanması, inşa edilen köprüler vasıtasıyla gerçekleşmekteydi. Devlet, bu inşa faaliyetlerine özellikle sefere çıkma kararı aldığı zaman başlardı. Sefer mevsimi gelmeden, ordunun güzergâhında hazırlanan köprü gemiler için özellikle yaban asma çubuklarının kullanıldığı görülmektedir. Tuna boyuna özgü¹⁰⁹⁶ olduğu düşünülen yaban asma çubuklarından imal edilen hasırlara yerleştirilen ağırlıklarla, gemilerin suyun üzerinde sabit kalması sağlanmaktaydı. Bu çubuklar, daha ziyade Babadağı'dan kesilmekteydi. Bunun yanında İsakçı ile havalisi, Maçın ve Eflak gibi yerler, yaban asma çubuklarının temini konusunda önemli merkezlerdi.

Osmanlı Devleti'nin ihtiyaç duyduğu birçok ürün ve malzemenin tedarik edildiği Eflak, kereste temininde de her zaman öncelikli başvurulacak yer olma özelliğini korumuştur. Tuna sahil şehirlerindeki irili-ufaklı gemi inşa tezgâhlarında tamirine ya da yapımına başlanan gemiler için Eflak voyvodalarına gönderilen fermanlarla, kereste ihtiyacı giderilmiştir. Voyvodalar tarafından kesim ve nakliye işleri yürütülen bu kerestelerin maliyeti de Eflak cizyesi malından mahsup ettirilmiştir¹⁰⁹⁷.

Eflak'ın her zaman ihtiyaçları tam anlamıyla karşılayacak kadar uygun olmadığı da görülmüştür. 1788 yılında Yergöğü'nde inşası yapılan on beş çete kayığı için gerekli olan ecnas kereste voyvodadan istenmesine rağmen, Eflak reayasası Osmanlı askerinin sefer öncesi zahire vs. gibi ihtiyaçlarını gidermekle meşgul olduğundan¹⁰⁹⁸ bu keresteler, Tuna kaptan paşası Çadircızâde Mehmed Ağa tarafından, mahallinden satın alınmıştır¹⁰⁹⁹.

Öte yandan Eflak'ta ormanlık alanların kesim için müsait olmadığı zamanlara da tesadüf edilmiştir¹¹⁰⁰. Bu durumda donanma gemilerinin tekmili için başka sancak ya da kazalardan kereste temini yoluna gidilmiştir. Silistre'de acilen yaptırılması gereken gemiler için dokuz yüz talpa ve yedi yüz adet kardak kereste Vlaşka Kazası ormanlarından kesilmiştir. Bu kerestelerin nakli için gerekli üstü açık gemilerin tedariki,

¹⁰⁹⁶ Gülsün Tanyeli- Uğur Tanyeli, "Osmanlı Yüzer Köprüleri", *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, c. 10, S. 1-2, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara, 1990, s. 13.

¹⁰⁹⁷ BA, C. BH. 136/6571. (11 Ekim 1768)

¹⁰⁹⁸ BA, C. BH. 141/6790, Belge 1. (13 Nisan 1788)

¹⁰⁹⁹ BA, C. BH. 215/10043. (20 Mayıs 1788)

¹¹⁰⁰ Ormanlık alanlar, yalnızca donanma inşası için değil aynı zamanda kale ve köprülerin inşası, aşırı derecede yakıt gerektiren top dökümü, güherçile ve barut üretimi gibi savaş ve savunmayla ilgili faaliyetler için de kullanılmaktaydı. Bu faaliyetler, ormanlara ilave bir yük getirmekteydi. Bol miktarda ağacın kesilmesi, zaman zaman beklenen üretime cevap verememenin yanı sıra, ormansızlaşma tehlikesiyle karşı karşıya kalınacağına da açık göstergesidir. Gábor Ágoston, "Çevre ve Sınır Tarihi Çalışmalarının Buluştuğu Yer: Macaristan'daki Osmanlı-Habsburg Sınırı Boyunca Nehirler, Ormanlar, Bataklıklar ve Kaleler", *Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 125, 130.

kiralanması ve Silistre'ye ulaştırılması Rusçuk ayanı Kadeşzâde'nin uhdesine bırakılarak, masraflar da Silistre cizye muhasebecisi Ahmed Tevfik Efendi tarafından miri akçeden karşılanmıştır¹¹⁰¹.

Tuna sahillerindeki gemi inşa faaliyetleri için bilhassa savaş dönemlerinde, malzemenin kolayca, kısa sürede temin edilmesi mühimdi. Tuna sahillerindeki birçok kazada, kereste kesim faaliyeti yürütülmekteydi. Ancak bazı kazalar için bu durum söz konusu olmadığından, iskeleler arası kereste nakli ile tezgâhlarda gemi inşaları yapılmaktaydı. Fakat bu durum zaman kaybına yol açtığından, daha ziyade malzemenin en kısa sürede elde edileceği bölgeler tercih edilmekteydi. 3 Şubat 1791 tarihinde Tuna kaptanı Ahmed Paşa nezaretinde, Rusçuk kadısı Sipahi Halil Efendi, Rusçuk ayanı Seyyid Mehmed Ali Bey ve Silistre nazırı Seyyid Abdullah aracılığıyla Rusçuk İskelesi'nde beşer şapole, sal ve duba yapımı için emir gönderilmiştir. Bunun üzerine Rusçuk Kazası'nda ve yakın mahallerde kesim yapmaya uygun dağ olmadığı, bu sebeple gemi inşasına gerekli türdeki kerestenin mevcut bulunmadığı, ancak daha önceki yıllarda Eflak'tan alınan kerestelerin Silistre İskelesi'nde muhafaza edildiği ve inşa faaliyetlerini orada yapılmasının uygun olduğu kadı ilamıyla bildirilmiştir¹¹⁰². Zaman kaybetmeden Tuna Nehri Donanması'na dahil ettirilmesi gereken bu gemiler için gönderilen emirden yaklaşık bir ay sonra, donanmadaki gemi sayısını arttırmak amacıyla Rusçuk kadısı ve ileri gelenlerinden Tirsiniklizâde Ömer aracılığıyla da Rusçuk'ta yapılması emredilen on şalope için kereste satın alındığı da kaydedilmektedir¹¹⁰³.

Devlet hazinesinin zarara uğramaması için belirlenen ormanlık alanlarda kesimi yapılan keresteler çeşit ve sayı bakımından tek tek kayıt altına alınmak suretiyle bir *kereste defteri* tutulurdu. Bu malzemenin tezgâhlardaki kullanım miktarı, artan malzeme sayısı defterlere işlenerek ordu-yı hümayuna bildirilir ve baş muhasebe kayıtlarına işlenirdi. 18 Şubat 1790'da Tuna başbuğu el-Hac Memiş, Tuna Nehri'nde fırtınadan zarar gören Rusçuk kışlağındaki yirmi dört çete kayığının, bir an önce Niğbolu İskelesi'nde tamiri için görevlendirilmişti. Tuna sahillerindeki tezgâhlarda bulunan keresteler yardımıyla tamir edilen bu kayıklar için yüz kırk beş döşeme tahtası, yüz kırk

¹¹⁰¹ BA, C. BH. 73/3473, Belge 1-3. (1 Ocak 1792)

¹¹⁰² BA, C. BH. 154/7348, Belge 1-4. (3 Şubat 1791); Bu gemilerin inşası için ordu-yı hümayun hazinesinden 7500 kuruş gönderilmiştir. BA, MAD. d. 10051, s. 406. (6 Ocak 1791); Söz konusu gemilerin yapımı için Hezargrad'daki Tekye Dağı'ndan da kereste kesilmiştir. BA, MAD. d. 10051, s. 417. (8 Haziran 1791)

¹¹⁰³ BA, C. BH. 146/7003, Belge 1-2. (7 Mart 1791)

kiriş, kırk adet de zevrak kullanılmıştır. Bununla birlikte kalan kereste tür ve adeti, hangi sahillerde ne kadar kerestenin muhafaza edildiğinin bildirilmesi ve tek bir kerestenin dahi zayi olmaması konusunda ciddi şekilde uyarılmıştır¹¹⁰⁴.

Osmanlı Devleti, ormanlık alanlardan kerestelik ağaçların belirlenen ölçülere göre kesilmesi için iş bilir marangozları görevlendirmekteydi. Öyle ki merkezden Nikola Kalfa adındaki marangozu, Tuna sahillerinde yapımına başlanan gemilere gerekli olan kerestenin belirlenen boyda ve genişlikte kesilmesi için harcırahını karşılamak üzere Eflak ormanlarına göndermiştir¹¹⁰⁵.

Osmanlı devlet yönetimi, kereste tedariki konusunda oldukça hassas davranmaktaydı. Çünkü zamanında tersanelere ulaştırılmayan keresteler, gemi inşalarının yarım kalmasına hatta bazen gemi yapımına başlanılamamasına sebep olmaktaydı. Bundan dolayı ciddi bir organizasyon gerektiren kereste kesimi ve sevkiyatına büyük ehemmiyet verilmiştir. Buna rağmen zaman zaman kesimin yapılacağı mahallerde, işleri sekteye uğratacak sıkıntılar yaşandığı görülmektedir. 26 Kasım 1768 tarihinde, Tersane-i Amire’de tersane emini Resmi Ahmed tarafından ince donanma için inşası yapılacak gemilere lazım olan kerestenin, Kocaeli Sancağı’na bağlı Şeyhlü, Kaymas, Ağaçlı, Akyazı, Sarıçam, Absakı, Sapanca kazaları ve nahiyelerinin halkı tarafından kesilip gönderilmesi emredilmiştir. Ancak Ağaçlı Kazası hariç diğer mahallerdeki bir kısım halk, *seferli ve yeniçeri* olduklarını iddia eden çeşitli arzlarda bulunarak, kereste kesimini gerçekleştirmek istemediklerini bildirmişlerdir. Öyle ki bu ayak direme zamanla daha geniş bir alana yayılmış ve hisselerini sorun çıkarmadan merkeze gönderen Ağaçlı Kazası’nın halkına da sirayet etmiştir. Askerlik iddiasıyla emirlere karşı gelen ve halkı tahrik eden bu durumun bertaraf edilmesi ve bir daha yaşanmaması adına Bolu Voyvodası Hasan, konuyla bizzat ilgilenmek üzere bölgeye mübaşir olarak tayin edilmiştir. Voyvoda Hasan’a gönderilen aynı tarihli hükme göre, büyük bir sadakat ve gayretle adı geçen mahallerdeki kerestenin en geç on gün içerisinde halka kestirilip, İznikmid İskeleyi’ne ve oradan da rencberan kayıklarıyla İstanbul’a sevk edilmesine dikkat çekilmiştir. İznikmid Yeniçeri Ağası’yla birlikte, askerlik iddiasında bulunan asilerin bertaraf edilmesi emredilerek, bundan böyle kereste

¹¹⁰⁴ BA, C. BH. 135/6538, Belge 2-5. (18 Şubat 1790)

¹¹⁰⁵ BA, C. BH. 44/2079. (18 Aralık 1791)

kesim ve sevkiyatını engelleyecek gerek halk, gerek arabacı taifelerinin affedilmeyeceği ve en ağır şekilde cezalandırılacakları kaydedilmiştir¹¹⁰⁶.

Yalnızca halkın değil aynı zamanda görevlilerden de işlerini büyük bir sadakatle ve hızla yapmaları beklenmekteydi. Tuna Donanması'nın ikmalinin, Osmanlı-Avusturya/Rusya savaşlarının kızıştığı dönemde Devlet-i Aliyye'nin mühim ilk işlerinden olduğu belirtilen 2 Şubat 1791 tarihli hükümde, Dergâh-ı Ali kapıcı başlarından ve soğan mübayaacısı Paşacık Hüseyin ile Niğbolu mütesellimi, Niğbolu'da gemi inşası için görevlendirilmişlerdir. Niğbolu'da yeteri kadar kereste bulunmadığı takdirde, Rusçuk'tan tedarik edilmesi ve bu durumun asla gecikme sebebi olmaması hususunda uyarılmışlardır. Bahar mevsiminin yaklaşmasıyla kerestelerin kesilmesi ve taşınmasının zorluğundan şikâyet etmeden, hasta olursa bile gece-gündüz çalışılması gerektiği belirtilmiştir¹¹⁰⁷.

Kereste kesim faaliyeti genellikle kış mevsiminde yapılmaktaydı. Kış aylarında ağaçların suyu çekildiğinden elde edilen kereste daha dayanıklı olmaktadır. Bunun yanında kesilen ağaçların kar üzerinde daha kolay taşınması, kış mevsiminin tercih edilmesini zorunlu kılmıştır¹¹⁰⁸.

Kerestelerin, *sundurma* denilen üstü örtülü ve önü açık yapılarda muhafaza edildiği görülmektedir¹¹⁰⁹. Bu çatı şeklindeki yerlerde güneş, yağmur, nem vs. gibi etmenlerin zararlarından keresteler korunmuş oluyordu. Ayrıca gemi yapım tezgâhlarının yanındaki bazı barınaklar kiralanmak suretiyle de keresteler muhafaza edilmiştir. Örneğin 1768 yılında, Yergöğü'nde beş ay boyunca imal edilen köprü tombazlar için ihtiyaç duyulan kerestenin muhafaza edildiği yere, aylık 25 kuruş ödeme yapılmıştır¹¹¹⁰.

Köprü yapımında kullanılan kerestelerin, Tuna Nehri'nin her iki tarafında açık bir şekilde istiflendiği de görülmüştür. Bunların hırsızlık vs. gibi durumlardan korunması için de bulundukları mahallin bazı sakinleri ve yeniçeriler görevlendirilmiştir. Ancak nehrin taşması ve yükselen sularla birlikte kerestelerin yerlerinden oynayıp akıntıya kapılması, hem gemi imalini geciktirmiş hem de maddi

¹¹⁰⁶ BA, C. BH. 246/11386. (26 Kasım 1768)

¹¹⁰⁷ BA, C. BH. 252/11663, Belge 1-2. (2 Şubat 1791)

¹¹⁰⁸ Yusuf Alperen Aydın, "XVIII. Yüzyıl 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, 2005, s. 38.

¹¹⁰⁹ BA, C. AS. 1015/44456, Belge 2. (01. 08. 1783)

¹¹¹⁰ BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1. (11. 11. 1768)

zarara sebep olmuştur. Bunun üzerine, akıntı yönünde olan mahallerdeki devlet görevlilerine gönderilen emirlerle, söz konusu kerestelerin eksiksiz toplanıp uygun bir mekânda muhafaza edilmesi, her bir mahalde toplanan kerestelerin de cins ve sayı bakımından kayıt altına alınması gerektiği de belirtilmiştir¹¹¹¹.

Tablo 10. 33 Şayka ve 25 Köprü Şayka için Kullanılan Kereste Türü, Sayısı ve Fiyatı (28 Ocak 1739 / 11 Ekim 1768)

No	Kereste Çeşidi	28 Ocak 1739 ¹¹¹²			11 Ekim 1768 ¹¹¹³		
		Birim Fiyatı (Akçe)	Sayısı	Toplam Fiyatı (Akçe)	Birim Fiyatı (Akçe)	Sayısı	Toplam Fiyatı (Akçe)
1	Elvah-ı ¹¹¹⁴ Dolma ¹¹¹⁵ (?)	60	660	39600	20	500	10000
2	Meşe Elvah-ı Kebir	87	2871	249777	87	2175	189225
3	Zevrak	75	2475	185625	75	1875	140625
4	Kuşaklık Karaağaç	12	396	4752	12	300	3600
5	Karaağaç	16	528	8448	16	400	6400
6	Kütük	2	66	132	2	50	100
7	Baş ve Kıç Kiriş Döşemesi	20	660	13200	20	500	10000
8	Tomrık-ı İhlamur	6	198	1188	6	150	900
9	Bostandanlık ¹¹¹⁶ (?)	30	990	29700	30	750	22500
10	Şapkalık-ı Hak ¹¹¹⁷ (?)	1	33	33	1	25	25
11	Kürek	30	990	29700	30	750	22500
12	Öküzçalık Kiriş	1	33	33	1	25	25
13	Sütun	1	33	33	1	25	25
14	Seren	1	33	33	1	25	25
TOPLAM		562254 (4685 kuruş 54 akçe)			405950 (3382,5 kuruş 50 akçe)		

¹¹¹¹ BA, MAD. d. 4066, vrk. 25/a. (04. 09. 1712)

¹¹¹² BA, KK. d. 5676, s. 7. (28. 01. 1739)

¹¹¹³ İsakçı İskelesi'nin karşı tarafına geçmek için kurulacak köprü için gerekli olan kereste miktarı. BA, C. BH. 136/6571. (11. 10. 1768)

¹¹¹⁴ Yassı, düz yüzeyli, levha halindeki bir kereste türüdür. N. Sönmez, *Yapı ve Malzeme Terimleri Sözlüğü*, s. 42.

¹¹¹⁵ 

¹¹¹⁶ 

¹¹¹⁷ 

Yukarıdaki tabloda görüldüğü üzere, gemi yapımına elverişli olması hasebiyle en fazla kullanılan ve en pahalı kereste cinsi, elvah-ı kebirdir¹¹¹⁸. En az kullanılan ve en ucuz olanlar ise sapkalık-ı hak (?), öküzçalık kiriş, sütun ve serendir. Elvahnın yanında meşe ağaçları da önemli kereste çeşitlerindendir.

Tablo 11. 50 Üstü Açık İnşasında Kullanılan Kereste Türü, Sayısı ve Fiyatı (27 Nisan 1769)¹¹¹⁹

No	Kereste Çeşidi	Birim Fiyatı (Akçe)	Sayısı	Toplam Fiyatı (Akçe)
1	Elvah-ı Kebir	100	2500	250000
2	Zevrak	30	3750	112500
3	Kuşaklık Karaağaç	10	500	5000
4	Kütük	180	100	18000
5	Başsanlık	30	1500	45000
6	Şapkalık-ı Mütenevvia	60	50	3000
7	Dümen	80	50	4000
8	Sütun	80	50	4000
9	Seren	40	50	2000
10	Kürek	20	400	8000
11	Resen-i İhlamur	9	1750	15750
TOPLAM				467250 (3893,5 kuruş 30 akçe)

Üstü açık imalinde, dayanıklı bir kereste olduğundan zevrağın fazlaca kullanıldığı görülmektedir. Tuna havzasında zevrak kerestesinin Hezargrad Dağları'nda çok yetiştiği ve ihtiyaç nispetinde yöre halkı tarafından kesildiği kaydedilmektedir¹¹²⁰.

¹¹¹⁸ 1 Ağustos 1783 tarihinde inşası emredilen elli adet kara tombazı ile 5 Mart 1785'te Silistre'de kurulması emredilen köprü için imal edilen gemilerin kereste malzemelerinin elvahtan olduğu kaydedilmiştir. BA, C. AS. 1015/44456. (1 Ağustos 1783); BA, C. AS. 908/39160. (5 Mart 1785)

¹¹¹⁹ BA, MAD. d. 8531, s. 224. (27 Nisan 1769)

¹¹²⁰ BA, MAD. d. 10045, s. 326. (24 Mayıs 1789)

Tablo 12. 10 Çete Kayığı İnşasında Kullanılan Kereste Türü, Sayısı ve Ölçüsü (20 Mayıs 1788)¹¹²¹

No	Kereste Çeşidi	Her Birine Kullanılan Sayı	Toplam Sayı	Ölçü
1	Elvah-ı Talpa	30	300	2,5 tul
2	Zevrak	70	700	2,5 tul
3	Beşvanlık ¹¹²² (?)	70	700	2,5 tul
4	Döşemelik Elvah-ı Çam	10	100	15 tul
5	Sütun-ı Çam	1	10	6 tul
6	Yelken-i Mirbağça ¹¹²³ (?)	1	10	22 tul
7	Babalık	4	40	4 tul
8	Güverte ve Anbar Döşeme Kirişi	25	250	10 tul
9	Kuşak	6	60 ¹¹²⁴	22 tul
10	Şapkalık için Oluk	100	1000	-
11	Kürek-i Karaağaç	24	240	16 karış

1788 yılında, Silistre mütesellimi Halil Ağazâde Abdi aracılığıyla Tuna'da yapımı emredilen 28 üstü açığa gerekli olan kereste için Eflak voyvodası Mavroyani Nikola'ya ferman gönderilmiştir¹¹²⁵. 1791 yılında Silistre'de beşer şalope ve duba¹¹²⁶, 1792'de aynı iskelede yapılan fırkate ve ince donanma gemileri, Eflak voyvodası Mihal'in, aldığı hükümler gereği göndermiş olduğu kerestelerle inşa edilmiştir¹¹²⁷.

¹¹²¹ BA, MAD. d. 8531, s. 235. (20 Mayıs 1788)

¹¹²² 

¹¹²³ 

¹¹²⁴ Listede 6 yazılmıştır. BA, MAD. d. 8531, s. 235. (20 Mayıs 1788)

¹¹²⁵ Voyvoda Mavroyani Nikola aldığı emirle, söz konusu gemilere lazım kerestelerin kesim ve nakliye ücretlerini de ödeyerek ve keresteleri Yerköy İskeleyi'ne sevk etmiştir. BA, C. AS. 557/23381. (2 Mayıs 1788)

¹¹²⁶ BA, C. BH. 154/7348, Belge 2, 3. (3 Şubat 1791).

¹¹²⁷ BA, C. BH. 164/7750. (22. 03. 1792); BA, C. BH. 18/877. (30 Temmuz 1792)

Tablo 13. Tuna Nehri Üzerine Kurulan Köprüler için Kullanılan Kereste Çeşidi, Sayısı ve Temin Edildiği Yerler (1713-1789)

Yıl	Kereste Çeşidi	Sayısı	Temin Edildiği Yer
1713 ¹¹²⁸	Dişbudak	-	İsakçı
	Gürgen ¹¹²⁹	-	
	Kızılıçık	-	
	Fındık Çubuğu	-	
	Ihlamur	4000	
	Elvah-ı palamud	682	
	Elvah-ı çam	869	
1737 ¹¹³⁰	Yaban Asma Çubuğu	80 ¹¹³¹	Eflak
		50 araba	Maçin, İsakçı
		150 araba	
	İnce Kiriş	250	Maçin
	Nalburan	-	İsakçı ve Yergöğü mevcudu
	Talpa	-	İsakçı ve Yergöğü mevcudu
	Çubuk-ı resen	-	Maçin, İsakçı
1770 ¹¹³²	Yaban Asma Çubuğu	300 araba ¹¹³³	Niğbolu
		160 araba	Babadağı ve Dağ Karyesi
		70 araba	Maçin
		50 araba	Tolcu Bucak Karyesi
		100 araba	Borça Adası
		400 araba	Silistre
		1000 araba	Niğbolu
		500 araba	Ziştovi
		40 araba	Hırsova
		10 araba	Rahova
		20 araba	Karasu
		90 araba	İsakçı
		50000	Varna

¹¹²⁸ BA, MAD. d. 4066, vrk. 79/b. (30. 01. 1713); BA, MAD. d. 4066, vrk. 80/a. (5 Şubat 1713)

¹¹²⁹ Gürgen ağacı, aynı zamanda inşası yapılan tombazları taşımak için kullanılan kara arabalarının tekerleklerinin imalinde kullanılan bir kereste çeşididir. BA, MAD. d. 4066, vrk. 79/b. (30 Ocak 1713)

¹¹³⁰ BA, C. AS. 687/28838, Belge 1-2. (18 Şubat 1737)

¹¹³¹ İsakçı karşısında Tuna Nehri üzerine kurulacak büyük köprünün inşasına gerekli olan bu asma çubuklarının kırk tanesi 60'şar ve kırk tanesi de 50'şer kulaç uzunluğundadır. BA, C. AS. 687/28838, Belge 1. (18 Şubat 1737)

¹¹³² BA, C. AS. 1194/53356. (9 Ağustos 1770); Maçin muhafızı Vezir Abdi Paşa, Hırsova muhafızı Vezir Sadık Paşa, Silistre muhafızı mir-i miran Hasan Paşa ile Maçin, Hırsova, Silistre, Rahova kadılarına, naiblerine, mübaşirlere, zabıtlara, ayanlara ve iş erlerine gönderilen hüküm. BA, C. AS. 1188/53062. (10 Ağustos 1770); BA, C. AS. 1171/52164. (19 Aralık 1770); BA, C. AS. 1047/46007. (24 Aralık 1770); BA, MAD. d. 10003, s. 70. (24 Aralık 1770)

¹¹³³ Niğbolu muhafızı Vezir Mehmed Paşa ve Divan-ı Hümayun hâceganlarından İsakçı'da cısır emini olan kalfaya gönderilen hükümle, İsakçı'da kurulacak köprü için Niğbolu'dan talep edilen yaban asma çubuklarının kesim ve nakil ücretleri, Niğbolu Kazası eski mütesellimi Ahmed tarafından karşılanmıştır. BA, MAD. d. 10003, s. 24. (26 Şubat 1770)

1771 ¹¹³⁴	Yaban Asma Çubuğu	140 ¹¹³⁵	Bosna
		10000 ¹¹³⁶	Maçın, İsakçı, Babadağı
		1000 araba ¹¹³⁷	Lofça, Zıstovi
		450 araba ¹¹³⁸	Rahova, Yalvana
	Talpa Tahta	1750	-
	Kalas	250	-
	Braçol-ı Kebir	1050	-
	Meşe	400	-
	Koğa-i Çam	900	-
	Vürdinar-ı Kebir	199 (20 zira‘)	Karadeniz
		513 (20 zira‘)	İznikmid
1774 ¹¹³⁹	Elvah-ı Talpa	1200	Bosna
	Vürdinar	300 (18 zira‘)	
	Kiriş	500 (7 zira‘)	Silistre
		1000 (8 zira‘)	
1788 ¹¹⁴¹	Yaban Asma Çubuğu	100000 ¹¹⁴⁰	Eflak
1789 ¹¹⁴²	Tombaz Tahtası	900	Silistre mevcudu
	Talpa Tahta	400	
	Kiriş-i Kebir	8	

Osmanlı Devleti'nin Tuna Nehri üzerindeki en stratejik yerlerinden biri İsakçı İskeleyi'dir. Sefer zamanlarında askerin geçmesi için burada ve diğer yerlerde inşası yapılan köprüler için çeşit çeşit keresteler kullanılmıştır. Özellikle 1768-1774 Osmanlı-Rus muharebelerinin gerçekleştiği yıllarda, Osmanlı askerinin Tuna'nın karşısına geçmesini sağlayacak köprüler için her yıl Tuna havzasında binlerce kereste kesilirdi. Bu kerestelerden, en fazla yaban asma çubuklarına ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Arabalarla satışı gerçekleştirilen çubukların, her bir arabadaki miktarı, beş yüz adettir.

¹¹³⁴ 1771 yılında Tuna üzerine kurulan büyük köprü yapımı için satın alınan bu kereste çeşitlerinin temin edildikleri yerler belirtilmemiştir. BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772)

¹¹³⁵ Kamanıçe ve Çehrin seferleri esnasında İsakçı karşısına kurulan köprü tombaz inşası için, İzvornik'te mübaşir Ali Bey görevlendirilmişti. Banaluka, Gradiška ve sair kazalarda inşa edilen yetmiş büyük köprü tombazın yapımında Bosna'dan istenen yüz kırk adet çubuk da kullanılmıştır. 1771 yılına gelince yine İsakçı'da kurulacak köprü için aynı miktarda malzeme kullanılacağı ve bu kerestenin Bosna'dan temin edileceği hususunda Bosna kaymakamı Mustafa Paşa, Bosna mollası, Banaluka, Balca, Gülhisar, Neşte, İzvornik, Tuzla, Maklay kadıları ile naiblerine ve köprü inşasına memur kılınan İzvornik Kaptanı Derviş Abdullah'a, ayan, zabitan ve kale dizdarlarına hüküm gönderilmiştir. BA, C. AS. 309/12768. (17 Ocak 1771)

¹¹³⁶ BA, C. AS. 59/2781. (31 Ocak 1771)

¹¹³⁷ Beş yüz araba Lofça'dan, beş yüz araba da Zıstovi'den istenmiştir. BA, MAD. d. 10003, s. 224. (4 Nisan 1771)

¹¹³⁸ Rahova'dan iki yüz, Yalvana'dan iki yüz elli araba istenmiştir. BA, MAD. d. 10003, s. 224. (4 Nisan 1771)

¹¹³⁹ Bosna'dan kesilen bu keresteler duba ve sallara yüklenip, Sava Nehri aracılığıyla Belgrad'a ve oradan da Tuna yoluyla Silistre'ye sevk edilmiştir. BA, C.AS. 1071/47150. (13 Ocak 1774)

¹¹⁴⁰ Silistre'de köprü inşası için görevlendirilen Mustafa Ağa merkeze gönderdiği evrakta, yapılacak köprü için en az 200 bin adet yaban asma çubuğuna ihtiyaç duyulduğu, bunun 100 bininin Silistre'den geri kalanının ise çevre kazalardan temin edileceğini bildirmiştir. Bunun üzerine harcamalar için ordu-yı hümayun hazinesinden Silistre'ye 3000 kuruş gönderilmiştir. BA, C. AS. 839/35827, Belge 1-2. (13 Mart 1774)

¹¹⁴¹ BA, C. AS. 1082/47704, Belge 4, 5. (12 Temmuz 1788)

¹¹⁴² BA, C. AS. 1078/47512. (28 Şubat 1789)

Bu çubukların düzgün bir şekilde, kullanılacakları yere göre 3-3,5 ya da 60-70 kulaç ölçüsünde kesilmesine dikkat edilirdi. Asma çubukları köprü eminlerine teslim edilirken, bunların kesim ve nakliye ücreti için araba başına köprü eminleri tarafından 5 kuruş nakit ödeme yapılırdı¹¹⁴³.

Devlet, ayrıca kullanılabilecek durumda olmayan gemilerin kerestelerinden de istifade yoluna gitmiştir. Bu kerestelerden tüccar gemilerinde, üzerlerine top koymak amacıyla *kerevet*¹¹⁴⁴ yapılması kararlaştırıldığı gibi¹¹⁴⁵, sağlam olanları gemi imalinde yeniden değerlendirmiştir.

3.1.6. Ham Demir (Âhen-i Ham)

Ham demir, gemi inşasında kullanılan çivilerin ve gemi malzemesi olan lenger¹¹⁴⁶, çapa ve benzeri malzemelerin yapımında kullanılmaktaydı¹¹⁴⁷. Gerek Osmanlı donanma merkezinde gerekse Tuna Donanması'nın imalinde ihtiyaç duyulan ahen-i ham, çoğunlukla bu madenin bol bulunduğu Samakov'dan tedarik edilmekteydi¹¹⁴⁸. 1720 yılında, Samakov'daki demir üretim merkezinde seksen ocak faaliyet göstermekteydi. Bundan on yıl sonra, çok sayıda yeni ocak kullanıma açıldı¹¹⁴⁹.

¹¹⁴³ BA, C. AS. 1194/53356. (9 Ağustos 1770); BA, C. AS. 1188/53062. (10 Ağustos 1770); BA, C. AS. 1171/52164. (19 Aralık 1770); BA, C. AS. 1047/46007. (24 Aralık 1770); BA, MAD. d. 10003, s. 70. (30 Nisan 1770); BA, C. AS. 59/2781. (31 Ocak 1771)

¹¹⁴⁴ Kerevet ya da kerevit, oturmak ya da yatmak için tahtadan yapılmış yüksek ve eğreti yerdir. Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türkî (Latin Harfleriyle)*, s. 896.

¹¹⁴⁵ BA, C. BH. 246/11419. (29 Ağustos 1791)

¹¹⁴⁶ Tersane-i Amire'de üretimi gerçekleştirilen lenger, gemilerin su üzerinde sabit bir şekilde kalmasına yarardı. Lengerlerin, nehrin dibine sağlam bir şekilde yerleştirilmesi, gemilerin sabitlenmesini sağlamaktaydı. Murat Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller I*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz, Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 125, 128.

¹¹⁴⁷ İ. Bostan, *Tersane-i Amire*, s. 121.

¹¹⁴⁸ Köstendil ve Sofya arasında bulunan Samakov'da, bazı zamanlar dağlardan sellerin inmesi sonucunda, vadilerinde demir madenleri kümelenmiştir. Yerlilerin dilinde Samakov kelimesiyle, o civardaki demir madenlerinin yanında su ile dönen çarklarla işleyen, büyük demir-döğen alet ve örsler kast edilmektedir. P.L. İnciyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası", (Çev.: H. D. Andreasyon), *Güney Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 2-3, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1974, s. 26. 17. yüzyılda Samakov'dan (Samayakov) geçen Evliya Çelebi, burada çok sayıda maden ocağı gördüğünü belirtmektedir. Neredeyse tamamı Bulgar olan reayası, bu ocaklarda çıkardıkları demir madenlerini çuvalara doldurup, Samakov eminine satmak üzere yola çıkarılırdı. Samakov'dan her yıl 8 bin araba demir çıkarılır ve Selanik, Varna ve diğer karhanelere işlenmek üzere gönderilirdi. Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyehatnâmesi*, c. VI, (Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2002, s. 65-66.

¹¹⁴⁹ 1760'lara gelindiğinde, yerel yetkililer, bölgedeki bütün ormanların kısa sürede tükeneceğini gerekçe göstererek, merkezin daha fazla ocak açılmasına müsaade etmemesi yönünde talepte bulunmuşlardır. 1790'larda Samakov ocaklarındaki üretim, savaş ortamlarında baş gösteren ve silahlardan daha büyük bir yıkıma yol açan salgın hastalıkların patlak vermesi üzerine durakladı. Terk edilen madenler, Balkanlar'da özellikle savaş ve kargaşanın yarattığı dağlı eşkıyaların eline geçti. Bunun üzerine merkez, ocakları

Ahen-i ham, Bulgaristan'daki demir sanayisinin merkezi sayılan Samakov'un yanında Sofya'da bulunan Etrepoli ve Dobnice kazalarında da imal edilmekteydi¹¹⁵⁰. Bu bölgelerden tedarik edilen ahen-i ham, kiralanan arabalarla Tuna sahillerindeki Niğbolu, Rusçuk, Silistre, Yergöğü, İsakçı, Maçın, Vidin vs. gibi çeşitli iskelelere naklettirilirdi. Gerekli durumlarda bu sahillerden ve İstanbul'dan alınırdı.

Köstendil'e bağlı İvranye ve Dubniçe kazalarındaki maden ocaklarında da demir çıkarılmaktaydı¹¹⁵¹. Bosna, demir madenleri yönünden zengin bir diğer bölgedir. Tuna Donanması'nın imalinde ihtiyaç duyulan bu madenin, bölgede bulunan Varoş ve Kreşova ocaklarından temin edildiği de görülmektedir. Prut Seferi öncesi yapılan hazırlıklarda, Dobrak ve Belgrad'da inşası emredilen yüz elli köprü tombaz ve bir o kadar da tombaz arabası ve aynı sayıdaki uraniçe kayıklarının üretiminde gerekli olan 38500 kıyye ham demir, söz konusu yerlerden alınmıştır¹¹⁵². Bunun yanında Bosna'da mevcut Banaluka, Kamengrad (Komegrad), Maden-i Atik, Usğuhan, Gölhisar ve Foyniçe¹¹⁵³ ile Novoberda, Rudnik (Baç), Kavala yakınlarındaki Praveşte donanmayı besleyen diğer merkezlerdi. Demir, Anadolu'da ise Kiği¹¹⁵⁴, Bilecik¹¹⁵⁵ ve Keban gibi yerlerden İstanbul'a ham olarak gönderilir, Tophane-i Amire'de işlenerek kullanıma hazır hale getirilirdi¹¹⁵⁶.

Ham demir, gemi imalindeki çivilerin yanında balta, kürek, kazma ve sair birçok aletin yapımında ve top imalinde de kullanılmaktaydı¹¹⁵⁷.

Tuna Nehri üzerine kurulan köprü gemilerin yapımında cıvata, iskopa, dikiş demiri, zincir vb. gibi kullanılan malzemelerin imalinde ham demire ihtiyaç duyulmaktaydı. Bunun için 1711 yılında Yergöğü'nde imal edilen elli üstü açık ve yüz

tümüyle kaybetti. Ham demir ihracatı, yasaklandı. 1760-1800 yılları arasında %200'e varan fiyat artışları baş gösterdi. G. Ağoston, "Avrupa'da Osmanlı Savaşları", s. 107-108.

¹¹⁵⁰ BA, C. AS. 790/33488. (15 Mayıs 1737)

¹¹⁵¹ P.L. İnciciyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası", s. 57.

¹¹⁵² Ham demirin nakliyesi, bu işle görevli mübaşir tarafından Visoka, Foyniçe ve Saray nahiyyelerinden temin edilen katırlar aracılığıyla Dobrak'a direk gönderilirken, Belgrad'a gönderilmesi biraz zaman almıştır. Katırlarla önce İzvornik'e, oradan da Drina Nehri yoluyla Bögürdelen'e, Bögürdelen'den de Sava Nehri aracılığıyla Belgrat'a sevki gerçekleştirilmiştir. BA, MAD. d. 4066, vrk. 3/a. (4 Aralık 1710)

¹¹⁵³ BA, MAD. d. 4066, vrk. 10/a. (10 Kasım 1710)

¹¹⁵⁴ Daha ziyade doğuya yapılan seferler için yapılan hazırlıklarda başvuru bir yer olmasına rağmen, batı seferleri için de ihtiyaç duyulduğu kadarıyla Kiği'den istifade edilmiştir. Mesela sefer hazırlıkları için dökülen güller, Trabzon'a kadar taşınır, oradan da gemilerle Tuna Nehri'ne aktarılırdı. Salim Ayduz, *Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2006, s. 300. Ayrıca bkz.: Yaşar Baş, "Kiği Demir Madeni ve Humbarahanesi", *Turkish Studies*, Volume 6/4, Fall 2011, s. 409-430.

¹¹⁵⁵ Meryem Kaçan Erdoğan, "II. Viyana Seferi'nde (1683) Osmanlı Ordusu'nun Kullandığı Silahlar ve Mühimmatının Temini", *Osmanlı*, c. 6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 661.

¹¹⁵⁶ G. Ağoston, "Avrupa'da Osmanlı Savaşları", s. 93.

¹¹⁵⁷ Mahir Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2015, s. 69.

köprü tombaz için 200 kantar¹¹⁵⁸ ve 1774 yılında Rusçuk'ta inşa edilen yirmi köprü tombaza gerekli demir Etrepoli'den tedarik edilmiştir¹¹⁵⁹. Öte yandan 1784 yılında Tolcu'daki köprü yapımı için 1532 vukiyye, Silistre'deki köprü için ise 16671 vukiyye ham demir kullanıldığı görülmüştür. Bu malzemeler köprü bina eminleri aracılığıyla Niğbolu, Silistre ve Rusçuk'tan gelen çam gemilerinden, masrafları miriden karşılanmak üzere satın alınmıştır¹¹⁶⁰. 1789'da İsakçı'da yapılan büyük köprü için ordu-yı hümayun cephanesinden 200 kantar ham demir bölgeye sevk edilmiştir¹¹⁶¹.

İsakçı'ya kurulan köprü tombazlar için 1713 yılında Belgrad'daki mevcuttan 1950 vukiyye¹¹⁶², 1737'de yine İsakçı köprüsüne 1000 rumi kantar Maçın'den¹¹⁶³, 1738'de yirmi dokuz şayka inşası için Samakov'dan 108 kantar 8 kıyye¹¹⁶⁴, 1768'de de İsakçı'da yirmi beş köprü şaykası imali için 125 kantar ham demir İsakçı'dan satın alınırken¹¹⁶⁵, aynı yıl İsakçı'ya kurulacak köprü tombazlar için de Samakov'dan 2595 kantar demir alınmıştır¹¹⁶⁶. 1769 yılında, yeniden imal edilen elli üstü açık için 250 kantar ham demir Rusçuk mubayaacılarından alınmıştır¹¹⁶⁷. 1763 yılında İstanbul'dan Belgrad Kalesi'ne 142 kantar ahen-i ham sevk edilmiştir¹¹⁶⁸. Ayrıca Niğbolu cephanesinde muhafaza edilmek üzere, 1718 yılında 150 kantar ham demirin de sevkıyatı yapılmıştır¹¹⁶⁹.

Ham demirin fiyatına bakıldığında ölçüsüne ve yıllara göre farklılık gösterdiği görülmektedir. 1713 yılında kantarı 3,5 kuruş iken¹¹⁷⁰, 1720'de 4¹¹⁷¹, 1738¹¹⁷², 1739¹¹⁷³, 1747¹¹⁷⁴, 1768¹¹⁷⁵ ve 1769'da 5 kuruş idi¹¹⁷⁶. 1710 yılında kıyyesi 2 pare¹¹⁷⁷, 1790'da ise kıyyesine 5 kuruş ödeme yapılmıştır¹¹⁷⁸.

¹¹⁵⁸ BA, MAD. d. 4066, vrk. 22/b. (23 Ocak 1711); BA, MAD. d. 4066, vrk. 69/a. (20 Mart 1713)

¹¹⁵⁹ Niğbolu mütesellimi Varnalı-zade Hacı İbrahim'e gönderilen hüküm. BA, C. BH. 196/9207. (13 Ocak 1774)

¹¹⁶⁰ BA, C. AS. 1205/53983. (16 Kasım 1784)

¹¹⁶¹ BA, C. AS. 1078/47512. (28 Şubat 1789)

¹¹⁶² BA, MAD. d. 4066, vrk. 80/a. (23 Mart 1713)

¹¹⁶³ BA, C. AS. 687/28838, Belge 2. (18 Şubat 1737)

¹¹⁶⁴ BA, MAD. d. 10337, s. 197. (25 Kasım 1738)

¹¹⁶⁵ BA, C. BH. 136/6571. (11 Ekim 1768)

¹¹⁶⁶ BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1. (11 Kasım 1768)

¹¹⁶⁷ BA, MAD. d. 8531, s. 224. (27 Nisan 1769)

¹¹⁶⁸ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

¹¹⁶⁹ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

¹¹⁷⁰ Yergöğü'ndeki gemi yapımı için Samakov'dan temin edilen demirin fiyatıdır. BA, MAD. d. 4066, vrk. 69/a. (20 Mart 1713)

¹¹⁷¹ Vidin Kalesi'nin tamiri için Vidin'den 40 kantar ham demir satın alınmıştır. BA, İE. BH. 15/1358, Belge 1. (13 Ocak 1720)

¹¹⁷² BA, MAD. d. 10337, s. 197. (25 Kasım 1738)

¹¹⁷³ BA, KK. d. 5676, s. 6. (28 Ocak 1739)

¹¹⁷⁴ BA, MAD. d. 6584, s. 12. (15 Mayıs 1747)

Demirin satın alındığı yere göre de fiyatları değişiyordu. Nitekim Tuna iskelelerinde demirin kantarı 5 kuruş iken, 1740'ta Samakov demirinin kantarının 7¹¹⁷⁹ ve 1768'de 7,5 kuruş olduğu görülmektedir¹¹⁸⁰.

3.1.7. Çivi (Mismar)

Gemi yapımında kullanılan çeşitli çiviler vardı. Bu çiviler; Lofça, Samakov, Trabzon, Zağra, baskı, baskı-ı kayık, bölme, büzürk, çar-kuşe, çatı, çubuk, duvar, dikiş, gevele-i tahta, gevele-i körpe, gevele-i kuşak, kalafat, kalafat-ı tulumba, kalay, kayık, meyâne, sağış-ı meyâne, meyâne-i hurda, pedavra, sağrı, şayka, şişe, şumârî, tahta-ı hurda, taban, taş, zevrak¹¹⁸¹ ve yengeç kenad demiridir¹¹⁸².

Tuna Donanması'nın inşasında kullanılan çiviler İstanbul, Samakov, Etrepoli ve Eflak'tan temin edilmiştir.

Tersane-i Amire'den, 1712 yılında 1000 kıyye ağırlığında farklı cins çiviler İsakçı'ya¹¹⁸³, 1718 yılında ise 280 kantar çivi Niğbolu'ya sevk edilmiştir¹¹⁸⁴. 1745 yılı boyunca yine merkezden Belgrad'a kalyonlarla 370 kantar 288 kıyye miktarında farklı cins çiviler¹¹⁸⁵, 1763'te ise birçok mühimmatla birlikte 4400 kıyyelik çiviler aktarılmıştır. Bu mühimmat İbrail'den sonra, kirası İbrail nazırı tarafından verilen borozanlarla kaleye ulaştırılmıştır¹¹⁸⁶.

Tuna Nehri üzerine kurulan köprü gemilerin imali için 1713 yılında 150 kantar çivi Etrepoli'den İsakçı'ya sevk edilmiştir¹¹⁸⁷. Yine 1771'de demirin merkezi olan Samakov'dan ve İstanbul'dan toplam 11985 kıyye, 10100 adet çeşitli çiviler temin

¹¹⁷⁵ Rusçuk ve Yergöğü'nde imal edilen ve İsakçı 'da Tuna üzerine dizilen 25 köprü şaykası için İsakçı'da satın alınan 125 kantara 625 kuruş harcanmıştır. BA, MAD. d. 13761, s. 280. (11 Ekim 1768); BA, C. BH. 136/6571. (11 Ekim 1768). Tuna'da inşası yapılan 130 gemi için, Rusçuk'ta Süleyman Ağa aracılığıyla satın alınan 650 kantara, toplam 3250 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, MAD. d. 13761, s. 280. (20 Eylül 1768)

¹¹⁷⁶ BA, MAD. d. 8531, s. 224. (27 Nisan 1769)

¹¹⁷⁷ BA, MAD. d. 4066, vrk. 3/a. (4 Aralık 1710); BA, MAD. d. 4066, vrk. 10/a. (10 Kasım 1710)

¹¹⁷⁸ Tuna sahillerindeki yirmi dört çete kayığının tamiri için 24 kıyye ham demire 120 kuruş ödenmiştir. BA, C. BH. 135/6538, Belge 2. (18 Şubat 1790)

¹¹⁷⁹ BA, KK. d. 5676, s. 10. (27 Şubat 1740)

¹¹⁸⁰ BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1. (11 Kasım 1768)

¹¹⁸¹ İ. Bostan, *Tersane-i Amire*, s. 125; BA, İE. BH. 1/91, Belge 10. (21 Kasım 1682); BA, MAD. d. 6584, s. 2. (27 Ağustos 1745)

¹¹⁸² BA, C. AS. 1082/47704, Belge 1. (12 Temmuz 1788)

¹¹⁸³ BA, MAD. d. 4066, vrk. 80/a. (5 Şubat 1712)

¹¹⁸⁴ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

¹¹⁸⁵ BA, MAD. d. 6584, s. 2. (25 Haziran 1745)

¹¹⁸⁶ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

¹¹⁸⁷ Demirciler kethüdası el-hac Mustafa aracılığıyla satın alınan emtia, kiralanan arabalarla önce Niğbolu İskelesi'ne, oradan da gemilerle İsakçı'ya ulaştırılmıştır. BA, MAD. d. 4066, vrk. 69/a. (20 Mart 1713)

edilmiştir¹¹⁸⁸. 1789'da Tuna üzerine kurulacak köprü için 1500 vukiyye yengeç kenad ve 1500 vukiyye dikiş toplam 3000 vukiyyelik çivi Eflak'tan istenmiştir¹¹⁸⁹. 1791 yılında Tatarpazarı voyvodası Ahmed'in uhdesinde, Silistre'de yapılacak köprü için Vidin'e 7678 vukiyye çeşitli çiviler gönderilmiştir. Vidin muhafızı Seyyid Ali Paşa, Vidin kadısı, cebecibaşı vekili denetiminde Silistre'ye ulaştırılan bu çivilerin nakli 56 kuruşa kiralanan gemi ile yapılmıştır. Geminin kira bedeli miri akçeden nakit verilmiştir¹¹⁹⁰.

3.1.8. Çengel

1771 yılında, Tuna'da yapılan köprü gemiler için merkezden 112 adeti 1063 kıyye olan yeni ve çeşitli demir çengeller sevk edilmiştir¹¹⁹¹.

Silistre'de bulunan ince donanma için 1791 yılında farklı zaman dilimlerinde İstanbul'dan 297 kantar 16 vukiyye ölçüsünde 71 adet¹¹⁹², 26 adet¹¹⁹³, 1792'de de Varna'ya nakli istenen 47 adet demir çengel gönderilmiştir¹¹⁹⁴.

3.1.9. Kanca

Herhangi bir nesneyi kaldırmak ya da tutmak için bir ağaç sırtığın ucuna takılan maden ya da benzeri sert çubuktan yapılmış çengele, kanca denilmektedir. Gemicilikte kullanılan çeşitli kanca tipleri vardır¹¹⁹⁵.

1718 yılında, Tuna Donanması'nda kullanılmak üzere merkezden Niğbolu cephanesine 2770 adet kanca sevk edilmiştir¹¹⁹⁶. 1728'de 0,5 kıyye¹¹⁹⁷, 1791'de İstanbul'dan Varna'ya, oradan da Rusçuk'a şalope ve duba gemileri için 6 adet kanca aktarılmıştır¹¹⁹⁸.

¹¹⁸⁸ BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772)

¹¹⁸⁹ BA, C. AS. 1082/47704, Belge 1. (12 Temmuz 1788)

¹¹⁹⁰ BA, C. BH. 12/560, Belge 1-4. (30 Ocak 1791)

¹¹⁹¹ BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772)

¹¹⁹² BA, C. BH. 222/10341. (30 Mart 1791); BA, C. BH. 142/6845, Belge 1. (12 Ekim 1791)

¹¹⁹³ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2. (12 Ekim 1791)

¹¹⁹⁴ BA, C. BH. 22/1043. (21 Şubat 1792)

¹¹⁹⁵ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 67; M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 206.

¹¹⁹⁶ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

¹¹⁹⁷ BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 7. (2 Şubat 1728)

¹¹⁹⁸ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2. (12 Ekim 1791)

3.1.10. Kangal

İp, tel, boru gibi uzun bir şeyin çevrilip çöreklenmekle aldığı dairevi şekil ve halkaya denilmektedir¹¹⁹⁹.

Tuna'da inşa edilen gemiler için ihtiyaç duyulan kangalın genellikle İstanbul'daki cephe ve tophane mevcudundan sevk edildiği kaydedilmiştir. Zira 1791'de merkezden Silistre'ye gönderilen mühimmatın içinde 668 kantar 42 vukiyye, 1058 tane katranlı ve beyaz kangalın yanında; 225 kantar ölçüsünde kullanılmış 249 kangal mevcuttu¹²⁰⁰. Aynı yıl Silistre'de inşa edilen şalope ve gemiler için de İstanbul'dan 466 adet kangal gönderilmiştir¹²⁰¹.

1774 yılında Silistre'de Tuna üzerine kurulacak olan köprü için yapımı başlanan tombazlarda kullanılmak üzere, tophane-i amireden 2 büyük kangal gönderilmiştir¹²⁰².

3.1.11. Keten / Kettân

Lifleri dokumacılıkta, tohumu da çeşitli hastalıklarda kullanılan bir bitkidir¹²⁰³.

Mısır, Osmanlı Devleti'nin keten ihtiyacının karşılandığı en önemli yerlerden biridir. Sefer hazırlıkları yapılacağı zaman, ilgili yerlere gönderilen hükümlerle belirlenen miktarın merkeze gönderilmesi talep edilirdi. Merkezden de seferin düzenlendiği yere, güvenli bir şekilde intikali gerçekleştirilirdi. Mesela 1718 yılında İstanbul'dan çeşitli mühimmatla birlikte gönderilen 171 kıyye Mısır keteni, Niğbolu Kalesi'ne yerleştirilmiştir¹²⁰⁴.

3.1.12. Kenevir/ Kendir

Sapındaki liflerden halat, çuval vb. kaba örgüler yapılan bir bitkidir. Gemilerin inşa ve donanımında kullanılan halat ve bezlerin hammaddesi olduğundan, büyük öneme sahiptir. Osmanlı Devleti, bu önemli maddeyi Ege, Trakya¹²⁰⁵, Bolu ve en fazla

¹¹⁹⁹ Şemsettin Sami, *Kâmûs-ı Türkî*, 4. Basım, Kapı Yayınları, İstanbul, 2009, s. 1041.

¹²⁰⁰ BA, C. BH. 222/10341. (30 Mart 1791)

¹²⁰¹ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2. (12 Ekim 1791)

¹²⁰² BA, C. AS. 839/35827, Belge 1. (13 Mart 1774)

¹²⁰³ Salim Ayduz, "Çığalazâde Yusuf Sinan Paşa'nın Şark Seferi İçin Tophâne-i Âmire'de Hazırlanan Toplar ve Tophâne-i Âmire'nin 1012 (1604) Yılı Gelir-Gider Muhâsebesi", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları II*, (Editör: F. Günergün), İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1998, s. 148, 58 numaralı dipnot.

¹²⁰⁴ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

¹²⁰⁵ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 137.

da Karadeniz taraflarındaki Canik, Fatsa, Ünye, Kastamonu¹²⁰⁶ ve Samsun'dan elde etmekte idi. Samsun ocaklığından devlete her yıl 7 bin, Ahtabolu'dan da 30 kantar kendir verilmektedir. İzmir, Menemen, Mihaliç, İnebolu, Selanik, Misivri, Bartın semtleri de kendir ocaklığı olarak ayrılmış yerlerdir¹²⁰⁷.

Devlet, bu önemli bitkinin yetiştigi alanları özel korumaya almıştır. Mahzenlerde korunan kendirin, Tuna Donanması'nın yanında diğer gemi türlerinin de inşalarının gerçekleştiği Tersane-i Amire'ye gönderilmesini¹²⁰⁸ ve gemi yapımının sekteye uğramaması için bu malzemenin kesinlikle istifçilere satılmamasına dikkat çekmiştir¹²⁰⁹.

1713 yılında İsakçı'da kendirden imal edilmiş 2 bin adet urgan olduğu kayıtlıdır¹²¹⁰.

3.1.13. Revgan

Ordu mürettebatının yemeklerinin haricinde, gemilerin yağlanması, aydınlatma ve sağlık için kullanılan bir üründür. *Revgan-ı zeyt, revgan-ı mahi, revgan-ı saf, revgan-ı bezir, revgan-ı nef, revgan-ı don*¹²¹¹, *revgan-ı şîr, revgan-ı penbe*¹²¹², *revgan-ı semek* gibi birçok çeşidi vardır.

Adı geçen yağ çeşitleri, ağızları genellikle geniş ve kapaklı olan güğümlere doldurulmuş ve nakilleri bu şekilde gerçekleştirilmiştir. Öyle ki 1763'te merkezden Belgrad'a gönderilen revganlar için 8 adet güğüm kullanılmıştır¹²¹³.

1718 yılında Tuna Donanması için 224 kıyye *revgan-ı saf* Niğbolu'ya, İstanbul'dan sevk edilmiştir¹²¹⁴.

Revgan-ı bezir, keten tohumundan çıkarılan ve boyacılıkta kullanılan bir yağdır¹²¹⁵. Bezir yağı, aynı zamanda aydınlatma amaçlı kullanılan fanuslar için de

¹²⁰⁶ BA, A. DVNS. MHM. d. 124, s. 9, h. 33. (21-30 Haziran 1716). 124 numaralı Mühimme Defteri'nde birçok hükümde kendirin Karadeniz'de imal edildiğine dair bilgi bulunmaktadır. Bkz. s. 41, h. 136; s. 43, h. 145; s. 44, h. 150; s. 45, h. 156; s. 48, h. 170.

¹²⁰⁷ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 145.

¹²⁰⁸ BA, A. DVNS. MHM. d. 124, s. 45, h. 156. (5-14 Mart 1717)

¹²⁰⁹ BA, A. DVNS. MHM. d. 124, s. 9, 10, h. 33, 34. (21-30 Haziran 1716)

¹²¹⁰ BA, MAD. d. 4066, vrk. 80/a. (5 Şubat 1713)

¹²¹¹ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 132.

¹²¹² BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

¹²¹³ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

¹²¹⁴ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

¹²¹⁵ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 62.

kullanılmaktaydı¹²¹⁶. 1718 yılında İstanbul'dan Niğbolu'ya 143 kıyye¹²¹⁷, Belgrad'a 1745'te 20 kıyye¹²¹⁸, 1763'te ise 63 kıyye bezir yağı gönderilmiştir¹²¹⁹.

Revgan-ı neft, boyaların inceltip çabuk kurumaları için içlerine karıştırılan bir yağ çeşididir¹²²⁰.

Revgan-ı don (revgan-ı pih), hayvanların iç organlarındaki yağların dondurulmasıyla elde edilir. Mum, sabun yapımında kullanılan don yağı, daha ziyade gemilerin¹²²¹ aynı zamanda top kalıplarının yağlanması da kullanılmaktaydı¹²²². Boğdan, don yağının temininde mühim bir bölgeydi¹²²³.

Revgan-ı şir, susam yağıdır. İstanbul'dan 1718 yılında Niğbolu'ya 413 kıyye¹²²⁴, 1763'te Belgrad'a 65 kıyye gönderilmiştir¹²²⁵.

Revgan-ı penbe, pamuk yağıdır. 1763 yılında İstanbul'dan Belgrad'a 72 kıyye gönderilmiştir¹²²⁶.

Revgan-ı semek, balık yağıdır.

Revganların fiyatları yıllara göre değişkenlik göstermektedir. 1739 yılında revgan-ı sadenin kıyyesi 75 akçedir¹²²⁷.

3.1.14. Resen

İp, urgan ve halat manalarını da taşıyan resen¹²²⁸, nebati ve madeni mevattan çeşitli kalınlıkta yumuşak, uzamaya ve bükülmeye müsait yapılmış urganlardır¹²²⁹.

1792 yılında merkezden Varna'ya, donanmada kullanılmak üzere 220 adet halat gönderilmiştir¹²³⁰.

Yukarıda açıklanan tüm malzemelerin yanında, Tuna'daki köprü ve gemi inşa ya da tamir faaliyetlerinde ihtiyaç duyulan diğer levazımatlar, İstanbul'un yanı sıra

¹²¹⁶ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 146.

¹²¹⁷ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

¹²¹⁸ BA, MAD. d. 6584, s. 2. (25 Haziran 1745)

¹²¹⁹ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

¹²²⁰ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 307.

¹²²¹ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 146.

¹²²² S. Ayduz, "Çığazâde Yusuf Sinan Paşa'nın Şark Seferi ...", s. 151.

¹²²³ Tersane-i Amire'deki kadirgaların yağlanması için her yıl, bin fıçı don yağı merkeze gönderilirdi. Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyehatnâmesi*, c. V, (Hazırlayanlar: Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, İbrahim Sezgin), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001, s. 176.

¹²²⁴ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

¹²²⁵ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

¹²²⁶ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

¹²²⁷ BA, KK. d. 5676, s. 11. (21 Ağustos 1739)

¹²²⁸ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 142.

¹²²⁹ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 190.

¹²³⁰ BA, C. BH. 22/1043. (21 Şubat 1792)

Samakov ve Belgrad'ın çeşitli kazalarından temin edilerek, gemi inşa tezgâhlarına nakledilirdi. Çuvalın büyüğü olan garar, varya, küskü, burgu, balta, testere, demir kürek, keser, hızar, terazi, gönye, çekiç, rende, ıskı, bıçkı takımı, özengi, eğer, küfe, manivela, mühimmat sandığı vs. gibi inşa faaliyetlerinde kullanılacak birçok yardımcı malzemeler de mevcuttur¹²³¹.

3.2. Gemi Donanımında Kullanılan Malzemeler

Tuna Donanması gemilerinin teçhizinde kullanılan malzemelerin, İstanbul'dan ve Tuna havzasından tedarik edildiği görülmektedir. Bu malzemeler, genellikle Tuna Nehri sahillerinin kenarında savunma amaçlı kurulan kalelerde muhafaza edilmekteydi. Tuna Donanması'nın savaş mühimmatını ve malzemelerini barındıran kaleler, ordunun ikmal ve gözetim mevkii olarak da ayrı bir öneme sahipti.

Kalelerde korunan bu malzemeler kullanılacağı zaman, bunların sayımının yapılması için bir mübaşir, deftere kaydedilmesi için de bir kâtip görevlendirilirdi. Kullanılabilecek ve kullanılamayacak bütün malzemeler büyük bir özenle ayrılır, cins ve miktarlarına göre aynı özenle defterlere işlenirdi¹²³². 13 Ocak 1720 tarihinde Tuna Donanması Kaptanı Mustafa Paşa'ya gönderilen hükümde; Vidin Kalesi hizmetinde çalışacak üstü açıkları donatmak amacıyla, 1718 yılında sefere katılan ve 1719'da Rusçuk kışlağında muhafaza edilen kırk dört şaykada mevcut olan bütün mühimmat ve malzemelerin sayımının yapılması emredilmiştir. Yapılan sayımla bu şaykalardaki yelken ve küreklerin kullanılmaya müsait olduğu bildirilmiştir¹²³³. Böylece kullanılabilecek olan levazımat, zayi olmadan başka gemilerde değerlendirilmiştir. Bu iş için hazineden çıkabilecek olan meblağ da başka bir alanda değerlendirilebilir.

Gemileri teçhiz etmek için Tuna Donanması'na gönderilen görevliler, Tersane-i Amire'de bu işi yapma becerisine sahip olanlar arasından seçilmişlerdir. 1792 yılında

¹²³¹ BA, MAD. d. 4066, vrk. 80/a. (5 Şubat 1713); BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718); BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772); BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763); BA, C. BH. 142/6845, Belge 2. (12 Ekim 1791); BA, C. AS. 996/43544, Belge 2. (16 Nisan 1791); BA, C. AS. 220/9390, Belge 4. (21 Mayıs 1789)

¹²³² BA, MAD. 10051, s. 419-420. (5 Ocak 1791)

¹²³³ BA, İE. BH. 15/1358, Belge 2. (13 Ocak 1720). Öte yandan Vidin, Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk, Silistre, Hırsova ve Maçin'e kadar Tuna Nehri sahillerinde olan kazaların kadı, naib, ayan, zabitan, iş erlerine ve bu hususa mübaşir tayin olunan ve maiyetinde olan kâtibe gönderilen 5 Ocak 1791 tarihli kayıta, adı geçen yerlerdeki kalelerde, yine sahillerde olan kaza, kasaba ve köylerde miriye ait kerestenin yanında tombaz, üstü açık, çete kayıkları ve diğer gemi türlerine ait halat, demir, urgan, dümen, kürek vs. malzemelerin müşahade, temyiz ve kaydının yapılmasına dikkat çekilmiştir. BA, MAD. 10051, s. 419-420. (5 Ocak 1791)

Tuna Donanması kaptanı Ahmed Paşa'nın merkezden bu iş için bir kaptan talep etmesi üzerine Tosyalı Muhammed, Tuna'ya gönderilmiştir¹²³⁴.

Gemi donanımında kullanılan malzemeler tente, çerger, bâdbân, çadır, kirpas, süzen-i bâdbân, kürek, lenger, gomana, maymuncuk, kinnab, alat, isparçena, sancak, iskandil, mesaha aleti, hartı, pusula, fuğla, fanus, fener, şem-i asel, makara, turre, meşin, keçe, dürbün ve tulumbadır.

3.2.1. Tente

Kadırga türü gemilerde, asker barındıracak özel yerler bulunmadığından gece-gündüz güvertede durmak mecburiyetinde olan askerin güneş, yağmur ve soğuktan korunması amacıyla, güverteler üzerine gerilen yelken bezinden yapılmış örtülere tente denilmektedir¹²³⁵.

Bir kadırgada iki tente bulunmaktaydı ve bunlar her yıl yenilenirdi. Bir tentenin yapımında bir topu 15 zira' olan 65 top kalın bez kullanılırdı. Yağmurlu havalarda iki tente birbiri üzerine çekilirdi¹²³⁶.

Tente bezleri, ocaklık olarak ayrılmış Ece Ovası'nda işlenmekteydi. Ancak ihtiyaç halinde İstanbul'da da dokunuyordu¹²³⁷.

3.2.2. Çerger

Gemilerde bulunan mürettebatı yağmur, rüzgâr vs. gibi olumsuz hava şartlarında korumaya yardımcı bezlere çerger denilmektedir¹²³⁸. Hafif ve iki direkli çadırlardan oluşan çergerler, tentenin mevcut olmadığı kayıklarda bulunurdu¹²³⁹. Mesela 1788'de açıklar ağası ve Tuna Donanması kaptanı olan Çadırcızâde Mehmed Ağa'nın maiyetinde olan kayıkların tenteleri olmadığından, her kayığa cebahaneden birer çerger olmak koşuluyla, toplamda yirmi dört çerger verilmiştir¹²⁴⁰.

Çergerler de diğer malzemeler gibi genellikle İstanbul'dan sevk edilmiştir. 1763'te Belgrad'a 10 kantar çerger-i sekban ve sütun¹²⁴¹, 1789'da ise Tuna'daki bir

¹²³⁴ BA, HAT. 1401/56463. (18 Ağustos 1792)

¹²³⁵ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 378.

¹²³⁶ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s.146.

¹²³⁷ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s.146.

¹²³⁸ BA, MAD. d. 10044, s. 469. (16 Temmuz 1788)

¹²³⁹ Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. I, 16. Baskı, MEB Yayınları, İstanbul, 2004, s. 353.

¹²⁴⁰ BA, C. BH. 197/9238. (5 Temmuz 1788)

¹²⁴¹ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

şayka ve yirmi dört çete kayığında kullanılmak üzere 5 kantar çerçe-i sekban gönderilmiştir¹²⁴².

3.2.3. Bâdbân (Yelken)

Rüzgâr tesiriyle hareket eden gemilerde, rüzgârı toplamak için yan yana dikilmiş bezlere *yelken* denir. Yelkenler direklere, çubuklara, serenlere açılırlar ve üzerine açıldıkları yerlerin isimleri ile anılırlar¹²⁴³. Yelkenler; kare, üç köşeli (meselles) ve dört köşeli (murabba) olarak yapılır ve üç dört yılda bir yenilenirdi¹²⁴⁴.

Osmanlı Devleti'nde 17. yüzyılın hemen hemen ortalarına kadar, büyük oranda çektiri denilen kürekli gemiler kullanılmaktaydı. Ancak bu tarihten sonra rüzgâr gücüyle hareket eden yelkenli gemilerin gözde olması, yelken üretimine olan ihtiyacı arttırmıştır. Yelken, 18. yüzyılın başında Fransa'dan ithal edilmiştir. Ancak daha sonra, kendi topraklarında kaliteli yelken üretimini gerçekleştiren Osmanlı, ilk olarak Çanakkale'de daha sonra da merkezdeki *bezhânde* yelken imalini gerçekleştirmiştir¹²⁴⁵.

Devletin merkezine, nadiren de olsa Mısır'ın *alaca ve lâtif* yelken bezleri gönderilmekteydi¹²⁴⁶. Tuna Donanması'nın ihtiyacına göre yelken sevkiyatı, genellikle merkezden yapılırdı. Mesela 1738 yılında, 1739 sefer hazırlıklarına yönelik Tuna'da sayımı yapılan iki yüz yetmiş yedi üstü açığa 2832 top yelken bezi verilmiştir¹²⁴⁷. 1763'te İstanbul'dan Belgrad'a on yedi top yelken sevk edilmiştir¹²⁴⁸. 1768'de Rusçuk İskelesi'ndeki yüz seksen üstü açığın teçhizine gerekli yelkenlerin, yine İstanbul'dan tedarik edilmesi kararlaştırılmıştır¹²⁴⁹. 1791 yılında Tuna'daki altmış şalope, yirmi duba ve bir salın ihtiyacını karşılayacak yelkenler yine merkezden gönderilmiştir¹²⁵⁰. 1792'de

¹²⁴² BA, C. AS. 906/39053. (25 Mayıs 1789)

¹²⁴³ M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 397.

¹²⁴⁴ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s.146.

¹²⁴⁵ Çanakkale'de belli bir süre yelken bezi temin edildikten sonra, buranın İstanbul'a olan uzaklığı ve üretim yapanların üzerinde tam denetimin kurulamaması gibi sebepler, üretimin İstanbul'da yapılmasını gerektirmiştir. Merkezdeki işletmede senelik belli bir üretim gerçekleştirildi. Yusuf Alperen Aydın, "XVIII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Donanması ve Tersâne-i Âmire'de Lenger ve Yelken Bezi Üretimine Başlanması", *Tarih Dergisi*, S. 49, İstanbul, 2010, s. 47-48, 54.

¹²⁴⁶ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s.146.

¹²⁴⁷ A. Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 304.

¹²⁴⁸ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

¹²⁴⁹ A. Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 304.

¹²⁵⁰ BA, HAT. 196/9792. (12 Nisan 1791)

şalopelerle 214, çekelvelerle de 112 adet bâdbân, İstanbul'dan Varna'ya nakledilmiştir¹²⁵¹.

Yelken fiyatları yıllara göre değişmekteydi. 1773 yılında çete kayıklarının donanımı için alınan yelkenlerin tanesine 24,5 kuruş ödeme yapılmıştır¹²⁵².

3.2.4. Çadır

Gemilerin kış kısmını kapatan örtüye çadır denilmektedir. Her yıl yenilenmesi gereken çadırlar, düzenli olarak Mısır'dan gönderilmektedir¹²⁵³.

3.2.5. Kirpas

Keten ya da pamuk ipliğinden dokunan ham bezdir¹²⁵⁴. Çoğunlukla Boğazhisarı ile havalisinde ve Gelibolu'da imal edilen kirpas, Tersane-i Amire'ye buradan da Tuna Donanması'na sevk edilmekteydi¹²⁵⁵.

Donanmanın büyük ihtiyaçlarından olan bu bezin *kirpas-ı mayıstıra*, *kirpas-ı alborta*, *kirpas-ı boğaz*, *kirpas-ı yekpare*, *kirpas-ı sancak*, *kirpas-ı şal*, *kirpas-ı bâdbân*, *kirpas-ı bâdbân-ı alborta*, *kirpas-ı tente* gibi çeşitleri mevcuttur.

Gemi yelkenleri için gerekli olan kirpas, çeşitli tarihlerde İstanbul'dan şu miktarlarda aktarılmıştır: 1739 yılında 1650 top¹²⁵⁶, 1747 yılında Yergöğü'ne 234 top¹²⁵⁷, 1771'de 6000 top¹²⁵⁸, Fethülislam'a 1788'de 999 top, 1789'da 100 top kirpas-ı bâdbân¹²⁵⁹, 1791'de Silistre ve Varna'ya 5432,5 top kirpas-ı boğaz ve yekpare¹²⁶⁰, 1025 top kirpas-ı boğaz¹²⁶¹, zaman aralıklarıyla da 420¹²⁶², 260¹²⁶³ ve 252 adet kirpas-ı sancak ve kirpas-ı şal sancağın gönderildiği kaydedilmiştir¹²⁶⁴.

¹²⁵¹ BA, C. BH. 22/1043. (21 Şubat 1792)

¹²⁵² Ordu cephanesinden alınan on altı yelkene 392 kuruş ödenmiştir. BA, MAD. d. 8531, s. 229. (31 Temmuz 1773)

¹²⁵³ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s.146.

¹²⁵⁴ Reşat Ekrem Koçu, *Türk Giyim- Kuşam ve Süslenme Sözlüğü*, Sümerbank Kültür Yayınları, İstanbul, 1969, s. 157.

¹²⁵⁵ Boğazhisar kadılarına, Sultaniye ve Seddü'l-Bahr kaleleri dizdarlarına gönderilen hüküm. BA, A.DVNS. MHM. d. 124, s. 42, h. 142. (25 Ocak-3 Şubat 1717); Gelibolu Naibine gönderilen hüküm. BA, A.DVNS. MHM. d. 124, s. 44, h. 153. (23 Şubat- 4 Mart 1717); Boğazhisar kadılarına, kethüda yerine, yeniçeri serdarlarına, ayan-ı vilayet ile erlerine ve hala Tersane-i Amire emini Yusuf tarafından tayin olunan (boş)'a gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 10003, s. 57. (12 Nisan 1770)

¹²⁵⁶ BA, KK. d. 5676, s. 7. (6 Ocak 1739)

¹²⁵⁷ BA, MAD. d. 6584, s. 12. (15 Mayıs 1747)

¹²⁵⁸ BA, MAD. d. 10003, s. 235. (5 Nisan 1771)

¹²⁵⁹ BA, MAD. d. 10045, s. 154. (27 Mart 1789)

¹²⁶⁰ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2. (12 Ekim 1791)

¹²⁶¹ BA, C. AS. 1008/44134, Belge 1. (1 Mart 1791)

¹²⁶² BA, C. BH. 142/6845, Belge 2. (12 Ekim 1791)

Kirpasın çeşitli gemilerdeki kullanım miktarı farklıdır. Mesela bir şaykaya 50 top¹²⁶⁵, bir çete kayığına da 40 top kullanılmıştır¹²⁶⁶. Gemiler için büyük öneme haiz bu bezlerin karaborsaya düşmemesine önem gösteren devlet, tüccarlara satılmaması konusunda da ciddi ikazlarda bulunmuştur¹²⁶⁷.

Kirpasın fiyatı çeşidine, zamana ve mekâna göre farklılık arz eder. Mesela 1768'de merkezden Tuna'ya sevk edilen 2700 top kirpas-ı badbanın topuna 15 akçe ödeme yapılmıştır¹²⁶⁸. 1771 yılında alınan toplam 6000 top *güzide* ve *âlâ* kirpas-ı bâdbân-ı alborta ve kirpas-ı mayıstıranın topuna 47 akçe verilmiştir¹²⁶⁹.

3.2.6. Süzen-i Bâdbân

Yelken dikiş iğnesi anlamına gelen *süzen-i bâdbân*, yelken dikiminde kullanılmaktadır¹²⁷⁰.

1791'de İstanbul'dan Silistre'ye gemilerle gönderilen Tuna Nehri Donanması'na ait mühimmatın içinde toplam 600¹²⁷¹ ve 700¹²⁷² adet, aynı yıl Varna'ya sevkiyatı yapılan mühimmatların içinde 300 adet süzen-i bâdbân bulunmaktaydı¹²⁷³.

3.2.7. Kürek

1718 yılında Tuna Donanması'nda kullanılmak üzere İstanbul'dan 44100 adet kürek gönderilmiştir¹²⁷⁴.

1725 yılında Yergöğü'de tamir edilen otuz üstü açık için Eflak'tan 240 kürek talep edilmiştir. Bu küreklerin bedeli Eflak cizyesi malından ödenmek üzere alınmıştır¹²⁷⁵. 1763'te İstanbul'dan Belgrad'a 4000 adet ağaç kürek gönderilmiştir¹²⁷⁶. 1768'de İsakçı'da yapılan 25 köprü şaykası için 350 adet imal edilen kürek, Eflak'tan

¹²⁶³ BA, C. BH. 222/10341. (30 Mart 1791)

¹²⁶⁴ BA, C. AS. 1008/44134, Belge 1. (1 Mart 1791)

¹²⁶⁵ BA, KK. d. 5676, s. 7. (6 Ocak 1739)

¹²⁶⁶ BA, MAD. d. 8531, s. 235. (21 Mayıs 1788)

¹²⁶⁷ BA, MAD. d. 10003, s. 57. (12 Nisan 1770)

¹²⁶⁸ BA, MAD. d. 8531, s. 225. (11 Ekim 1768)

¹²⁶⁹ BA, MAD. d. 10003, s. 235. (5 Nisan 1771)

¹²⁷⁰ İ. İdris Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 169.

¹²⁷¹ BA, C. BH. 222/10341. (30 Mart 1791)

¹²⁷² BA, C. BH. 142/6845, Belge 2. (12 Ekim 1791)

¹²⁷³ BA, C. AS. 1008/44134, Belge 1. (1 Mart 1791)

¹²⁷⁴ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

¹²⁷⁵ Eflak Voyvodası'na gönderilen hüküm. BA, İE. AS. 88/8043. (22 Şubat 1725)

¹²⁷⁶ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

alınmıştır¹²⁷⁷. 1771 yılında, Tuna’da yapılan köprü gemiler için 80 adet kürek merkezden nakledilmiştir¹²⁷⁸.

Kürek fiyatları yıllara göre değişkenlik göstermektedir. 1746¹²⁷⁹ ve 1769 yıllarında üstü açık gemilerde kullanılan bir küreğin maliyeti 20 akçe olarak hesaplanmıştır¹²⁸⁰.



Foto 2. Osmanlı Donanmasında Kullanılan Kürek Örneği (17. Yüzyıl)¹²⁸¹

3.2.8. Lenger (Çapa)

Zincire bağlı olarak denize atılan, karada çamura veya kuma gömülerek gemiyi tutan ağır demirlere lenger ya da çapa denilmektedir. Farklı türleri (*anele, çipo, beden, kol, turnak, gaga, meme, çipo çemberi, merkezi sıklet çemberi*) olan lengerlerin ağırlıkları gemilerin büyüklüğüne göre değişmektedir¹²⁸².

18. yüzyılın hemen başında, Fransa’dan ithal edilen lengerler, kısa süre sonra İstanbul’da (1708) imal edilmeye başlandı. Lenger imaliyle görevlendirilen Ali Usta, 1713 yılının başına kadar merkezdeki demir imalathanesinde 46 adet demir lenger hazırlamıştır¹²⁸³.

Tuna Nehri Donanması’nda kullanılan lengerler, genellikle İstanbul’dan temin edilmektedir. Öyle ki 1712 yılında her biri 60-70 vukiyye ağırlığında 30 adet küçük lenger İsakçı’ya¹²⁸⁴, 1728 yılında 4 adet¹²⁸⁵, 1771’de Tuna’da yapılan köprü gemiler

¹²⁷⁷ BA, C. BH. 136/6571. (11 Ekim 1768)

¹²⁷⁸ BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772)

¹²⁷⁹ BA, MAD. d. 6584, s. 6. (3 Mart 1746)

¹²⁸⁰ BA, MAD. d. 8531, s. 224. (27 Kasım 1769)

¹²⁸¹ İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayıncılık, İstanbul, 2005, s. 205.

¹²⁸² L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 98-99.

¹²⁸³ Lenger almak amacıyla Fransız bir tüccarla yapılan görüşmede, lengerin Fransa Devleti tarafından para karşılığında satılmayıp, ancak gomanalık tel ile mübadele edilebileceği söylenmiştir. Bunun üzerine belirlenen fiyatla telin miktarının bildirilmesi istenmiştir. 1705 yılında ithal edilen 3 adet lengerin yanında 20 lengerin siparişi de verilmiştir. 1710 yılında ise 40 lenger ithali görülmektedir. Y. A. Aydın, “Lenger ve Yelken Bezi Üretimine Başlanması”, s. 51, 53.

¹²⁸⁴ BA, MAD. d. 4066, vrk. 80/a. (5 Şubat 1713)

¹²⁸⁵ BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 36. (2 Şubat 1728)

için her biri 15 arşın olan 775 lenger ve 307 çapa¹²⁸⁶, 1789'da bir şayka ve 24 çete kayığında kullanılmak üzere 10 kıyye¹²⁸⁷, 1791'de Silistre'ye inşa edilen şalope ve salları için 102,5 kantar, yeni inşa edilecek gemiler için 545 kantar 63 kıyye¹²⁸⁸, yine aynı yıl içinde 102,5 kantar ölçüsünde 26 adet¹²⁸⁹, 1792 yılında Varna'ya 40 adet demir lenger gönderilmiştir¹²⁹⁰.

3.2.9. Gomana (Dorditse)

Gemi demirlerinin bağlanıp atıldığı zincirlerdir¹²⁹¹. Her bir gemi çeşidi için gomanaların sayısı ve ağırlıkları farklılık arz etmektedir. Kullanım durumuna göre, gomanaların değişimi yıllık yapılabilmektedir¹²⁹².

Gomanaların kereste talimi, neccar ve marangoz aletlerinin tamiri için kullanıldığı da görülmektedir¹²⁹³.

Bazı gomanaların suya karşı dayanıklı olmalarını sağlamak için katranlandığı görülmektedir. 1771 yılında, Tuna'da yapılan köprü gemiler için merkezden 1071 kıyyelik 100 adet¹²⁹⁴, 1791'de şalope ve diğer Tuna gemileri için 621,5 kantar 102 kıyye ölçüsünde katranlı gomanaların Varna ve Silistre'ye sevk edildiği kayıtlıdır¹²⁹⁵. Bunların yanında 1712 yılında 50 adet¹²⁹⁶, 1728'de 4 adet¹²⁹⁷, 1771'de 20 tanesi 171 kıyye¹²⁹⁸, 1791'de 950 kantar yeni ve 282 kantar 20 kıyye kadar da kullanılmış gomanaların bölgeye gönderildiği görülmektedir¹²⁹⁹. Yine aynı yıl 237 kantar ölçüsündeki gomanaların Varna'ya sevkıyatı söz konusudur¹³⁰⁰. 1792'de merkezden Varna'ya şalopelerle 50, çekelvelerle de 40 adet gomana gönderilmiştir¹³⁰¹.

¹²⁸⁶ BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772)

¹²⁸⁷ BA, C. AS. 906/39053. (25 Mayıs 1789)

¹²⁸⁸ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2. (12 Ekim 1791)

¹²⁸⁹ BA, C. AS. 1008/44134, Belge 1. (1 Mart 1791)

¹²⁹⁰ BA, C. BH. 22/1043. (21 Şubat 1792)

¹²⁹¹ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 185.

¹²⁹² Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 145.

¹²⁹³ İsakçı'da mevcut altmış yedi adet tombazın tamiri ve beş adet tombazın yenilenmesi için, Tersane-i Amire'den 30 kantar gomana sevk edilmiştir. BA, MAD. d. 8531, s. 238. (16 Ocak 1788)

¹²⁹⁴ BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772)

¹²⁹⁵ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2, 4, 5. (12 Ekim 1791)

¹²⁹⁶ BA, MAD. d. 4066, vrk. 80/a. (5 Şubat 1713)

¹²⁹⁷ BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 36. (2 Şubat 1728)

¹²⁹⁸ BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772)

¹²⁹⁹ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2, 4, 5. (12 Ekim 1791)

¹³⁰⁰ BA, C. AS. 1008/44134, Belge 1. (1 Mart 1791)

¹³⁰¹ BA, C. BH. 22/1043. (21 Şubat 1792)

3.2.10. Maymuncuk

Yelkenli gemilerde, direklerin çevresine güverteye dikey olarak tutturulmuş kütüklerle, bu kütükleri birleştiren armadoranın¹³⁰² oluşturduğu elemandır¹³⁰³.



Foto 3. Yelken Devrine Ait Direk Dibi Maymuncuk¹³⁰⁴

1788 yılında Yergöğü'nde inşası yapılan on beş çete kayığının her birine üçer tane kullanılmak üzere gerekli olan maymuncuklar, Rusçuk ve Silistre kalelerindeki mevcut malzemeden temin edilmiştir. Rusçuk'tan 14, Silistre'den 20 adet maymuncuk kale dizdarları tarafından, inşa sorumluluğu kendisinde bulunan Tuna Donanması kaptanı Mehmed Ağa'ya teslim edilmiştir¹³⁰⁵.

3.2.11. Kinnab (İspavlu)

Kenevirden kaba şeyler dikmeye ya da bağlamaya yarayan ince sicim ya da kalın ipliğe kinnab ya da ispavlu denilmektedir¹³⁰⁶.

Tuna Nehri Donanması'nın en önemli teçhiz malzemelerinden olan kalın kinnablar, gemileri karada tutmak, sürüklemek ve onlara cerahorlar vasıtasıyla yön vermek için kullanıldığı gibi, gemi inşalarının yapıldığı mahallere bir takım malzemelerin taşınmasında da kullanılmaktaydı.

Nehir donanmasında kullanılan kinnabın temin edildiği yerlerin başında Eflak gelmektedir. Öyle ki Eflak voyvodalarının her yıl Tuna Nehri'ndeki girdap ağalığına 30

¹³⁰² Gemilerde direklere takılı halatları bağlamak için kullanılan ve küpeştenin iç tarafında bulunan delikli, çubuklu, ağaç ya da demir levhadır. Metin Karayazgan, *Denizci Sözlüğü (Gemici Dili) Terimler Deyimler*, Karşıyaka, 1981, s. 7.

¹³⁰³ M. Karayazgan, *Denizci Sözlüğü*, s. 93.

¹³⁰⁴ *İstanbul Deniz Müzesi*, (Hazırlayan: Ece Çetin), (Editör: Mehmet Yüksel), Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s. 285.

¹³⁰⁵ BA, C. BH. 141/6790, Belge 1. (13 Nisan 1788); BA, MAD. d. 8531, s. 235. (20 Mayıs 1788)

¹³⁰⁶ Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türkî*, s. 1083.

bin kinnab göndermesi kanun hükmündeydi. Tuna'da yoğunluğun fazla olduğu yıllarda bu sayının arttırılıp 40 bin hatta 50 bine çıkarıldığı dahi olmuştur¹³⁰⁷.

1725 yılında Yergöğü'nde tamir edilen otuz üstü açığın teçhizi için 12 bin¹³⁰⁸, 1739 sefer-i hümayununda aynı gemi türünde kullanılmak için 33200 kıyye¹³⁰⁹, Belgrad'a zahire ve mühimmat naklinde kullanılmak üzere 1741'de 32 bin¹³¹⁰, 1746'da 189 girdap kinnabının yanında 1200 adet¹³¹¹, 1755'te ise 30 bin kinnab Eflak voyvodası tarafından, donanmaya teslim edilmiştir¹³¹². 1763'te Eflak voyvodası Mihalzâde Kostantin, 30 bin kinnabın maliyetini ödeyerek, Belgrad'a teslimini gerçekleştirmiştir¹³¹³. 1739 yılında otuz üç şaykanın teçhizi için yedeklerle birlikte 37400¹³¹⁴, 1768'de İsakçı İskelesi'nde yapılan yirmi beş köprü şaykası için de 25 bin kinnab gönderilmiştir¹³¹⁵. Aynı yıl Yergöğü'nde imal edilen köprü tombazların bazı malzemelerinin taşınması için de kinnaba ihtiyaç duyulduğu görülmüştür¹³¹⁶. Ordunun malzeme ve zahiresini taşıması için 1769'da da imal edilen elli üstü açıkta 20 bin kinnab kullanılmıştır¹³¹⁷. Tüm zamanlarda Eflak'tan alınan kinnabların bedeli, Eflak cizyesi malından karşılanmıştır.

Osmanlı donanmasının merkezi Tersane-i Amire, ispavlı ihtiyacının büyük kısmını Mısır'dan almaktaydı. Burada muhafaza edilen bu emtianın, hem tersanede inşası ve tamiri yapılan gemilerde kullanıldığı, hem de ihtiyaç halinde Tuna'ya sevkiyatının gerçekleştirildiği görülmektedir. 30 Mart 1791'de Silistre'ye nakledilen 300 kıyye kinnabın yarısı Tersane-i Amire'den, diğer yarısı da Mısır'dan alınmıştır¹³¹⁸. 12 Ekim 1791 tarihinde Silistre'de inşa ve tamiri yapılan şalope, sal ve diğer gemiler için 400 İstanbul kıyyesi Mısır kinnabından sonra, 800 kıyye daha mamul kinnab

¹³⁰⁷ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1, 4. (7 Ekim 1763)

¹³⁰⁸ BA, İE. AS. 88/8043. (22 Şubat 1725)

¹³⁰⁹ BA, MAD. d. 10337, s. 226, h. 2. (9 Şubat 1739)

¹³¹⁰ BA, C. BH. 166/7853. (18 Haziran 1741)

¹³¹¹ BA, MAD. d. 6584, s. 6. (3 Mart 1746)

¹³¹² Bu miktarın yanında, kinnablar yardımıyla gemilere yön veren 150 cerahor ve bu neferlerin ücretleri, voyvoda tarafından girdap ağası Ahmed'e teslim edilmiştir. BA, C. BH. 209/9777. (12 Nisan 1755)

¹³¹³ BA, C. BH. 194/9112, Belge 1, 4, 6. (1 Ekim 1763)

¹³¹⁴ BA, KK. d. 5676, s. 7. (28 Ocak 1739)

¹³¹⁵ BA, C. BH. 136/6571. (11 Ekim 1768)

¹³¹⁶ Yergöğü'ndeki gemi inşa tezgâhına getirilecek yaban asma çubuklarını çekmek için kullanılan kinnablara 325 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1. (11 Kasım 1768)

¹³¹⁷ BA, MAD. d. 8531, s. 224. (27 Kasım 1769)

¹³¹⁸ BA, C. BH. 222/10341. (30 Mart 1791)

gönderilmiştir¹³¹⁹. Yine 1791 yılında Tuna’da mevcut şalope, duba ve sallarda kullanılmak üzere 294,5 kıyye kinnab, Varna’ya sevk edilmiştir¹³²⁰.

Kinnab fiyatları zamana ve kullanım alanına göre değişkenlik göstermektedir. Mesela 1746 yılında üstü açıklarda bulunan bir girdap kinnabı 50 akçeden hesaplanmaktaydı¹³²¹. 1763 yılında kinnab 3,5 kuruşa yakın bir tutara sahipti¹³²².

3.2.12. Alat (Halat)

Madeni ve bitkisel nesnelerden çeşitli kalınlıkta yapılan yumuşak, uzayan ve bükülen organlara alat denilmektedir¹³²³. Gemilerde yelkenler için bulundurulmuş bu alatları kullanan görevlilere de alatçı denilmektedir¹³²⁴.



Foto 4. Gemi Halatları (17. yüzyıl)¹³²⁵

Alat tabir edilen organların Eflak ve İstanbul’dan karşılandığı görülmektedir. Nitekim 1739 yılında sefer-i hümayun öncesi zahire taşıyan borazan gemileriyle,

¹³¹⁹ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2. (12 Ekim 1791)

¹³²⁰ BA, C. AS. 1008/44134, Belge 1. (1 Mart 1791)

¹³²¹ BA, MAD. d. 6584, s. 6. (3 Mart 1746)

¹³²² BA, C. BH. 194/9112, Belge 1, 4, 6. (1 Ekim 1763)

¹³²³ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 190.

¹³²⁴ İ. Bostan, *Tersane-i Amire*, s. 225.

¹³²⁵ İ. Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 205.

cephane ve tophane mühimmatını taşıyan diğer sefineleri girdaplardan geçirmek için ihtiyaç duyulan alatin Eflak'tan istendiği halde, devam eden seferlerden dolayı tamamının donanma hizmetine verildiği ve ellerinde bulunmadığı kayıtlıdır. Bunun üzerine İstanbul'a başvurularak yedek ve yedenk¹³²⁶ (?) diye tabir edilen 60 çift alatin, tersaneden büktürölüp acilen Vidin'e ulaştırılması emredilmiştir¹³²⁷. 12 Mayıs 1739 tarihli hükümde Tersane eminine hitaben geçen, *zıkr olunan alâtın ecnâs ve envâ'ine vukûfun olmağla bu gelecek yedek ve yedenk (?) alâtı üstü açık alâtı olmayup borozan sefinesine yedek ve yedenkinden (?) olmağla* ifadelerinden, gemilerde kullanılacak alatlara farklı olduğu anlaşılmaktadır¹³²⁸.

1771 yılında Tuna üzerine yapılan büyük köprü inşasında kullanmak üzere, İstanbul'dan 116 adet 222 kantar¹³²⁹, 1791'de Tuna Donanması'nda kullanılmak üzere yeni ve kullanılmış toplam 975 kantar 52 kıyye alat gönderilmiştir¹³³⁰.

3.2.13. İsparçena

Halatların aşınmamaları için üzerlerine sarılan ince ipe denilmektedir¹³³¹. Makara imalatında kullanılan isparçenalar, İstanbul'dan Tuna bölgesine aktarılmaktadır. 1712 yılında İsakçı mevcudunda bulunmak üzere Tersane-i Amire'den her biri 80 kulaç olan 40 adet halat gönderilmiştir¹³³². 1788 yılında da tombaz tamiri için 10 adet isparçena Tuna'ya ulaştırılmıştır¹³³³.

İsparçena, aynı zamanda dalgıçların (gavvas) su altı çalışmaları için kullandıkları aletlerden biridir. Batan gemilerde mevcut top vs. gibi ağır malzemeler, bu iplere sarılarak karaya çıkarılabilmekteydi¹³³⁴.

¹³²⁶ 

¹³²⁷ Rikâb-ı hümayun kaymakamı Vezir Ahmed Paşa'ya, rikâb-ı hümayun defterdarı Sadullah'a ve Tersane-i Amire eminine gönderilen hükümle, belirlenen miktarın acilen Vidin'e ulaştırılıp, girdap ağasına teslim ettirilmesi emredilmiştir. Sevkiyatın daha erken yapılabilmesi için deniz yolunun tercih edildiği ve bu iş için çıkan bütün masrafların da ribâb-ı hümayun hazinesinden verildiği kaydedilmiştir. BA, MAD. d. 9940, s. 22-23. (12 Mayıs 1739)

¹³²⁸ BA, MAD. d. 9940, s. 23. (12 Mayıs 1739)

¹³²⁹ BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772)

¹³³⁰ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2, 4, 5. (12 Ekim 1791)

¹³³¹ M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 196.

¹³³² BA, MAD. d. 4066, vrk. 80/a. (5 Şubat 1713)

¹³³³ BA, MAD. d. 8531, s. 238. (16 Ocak 1788)

¹³³⁴ Şenay Özdemir, "Osmanlı Denizciliği'nde Gemi Kazaları ve Dalışlar", OTAM, S. 19, Ankara, 2006, s. 370.

3.2.14. Sancak (Bandıra / Flandıra)

Gemilerin ait oldukları devleti belirtmek amacıyla, kış tarafına dikilmiş gönderdir¹³³⁵. Kâtip Çelebi, Osmanlı gemilerindeki sancakların sarı-kırmızı renklere sahip olduğunu ve ipekten imal edildiğini kaydetmektedir¹³³⁶. Aynı zamanda yeşil renkli olanları da görülmüştür. Mesela 1791’de İstanbul’dan Silistre’ye, inşa edilen gemiler için 202 kıyye yeşil renkli sancak gönderilmiştir¹³³⁷.



Foto 5. Osmanlı Donanma Sancakları¹³³⁸

3.2.15. İskandil

Denizin derinliğini ölçmek amacıyla kullanılan iskandil, her gemide bulunması gereken bir alettir. İskandil, bir halatla ucuna kurşun bağlanarak ve gerekirse kurşuna don yağı sürülerek suya bırakılırdı¹³³⁹. İskandilin suyun dibine değmesiyle yağa yapışan dip maddeleri vasıtasıyla, deniz dibinin karakteri öğrenilirdi¹³⁴⁰. Mesela suyun dibi taşlık ise yağda gedikler oluşur, kum ise bu kum yağa yapışırdı. Duruma göre rişte denilen tel, iplik gibi maddeler de don yağına yapışırdı¹³⁴¹.

¹³³⁵ M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 38.

¹³³⁶ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 146.

¹³³⁷ BA, C. BH. 142/6845, Belge 2. (12 Ekim 1791)

¹³³⁸ İ. Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 324-326.

¹³³⁹ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 147.

¹³⁴⁰ M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 195.

¹³⁴¹ Kâtip Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 147.

Tuna Nehri'nde suların çekildiği aylarda, suyun derinliğini ölçmek için iskandil kullanılır ve elde edilen ölçümler¹³⁴², haritalara işlenirdi. Böylece haritaların kılavuzluğunda yol alan gemilerin suyun yüzeyindeyken, çarpma ya da batma riski en aza indirgenmiş olurdu¹³⁴³.

3.2.16. Mesaha Aleti

Mesaha, arazinin ilmi hendese ile ölçülmesi anlamına gelmektedir¹³⁴⁴. İki yer arasındaki ölçümlerden elde edilen bilgiler, çizilmiş haritaların üzerine de işlenir ve böylece gemilerle yapılan askeri ya da ticari yolculuklarda, zamanı kontrol etmek daha kolaylaşırdı.

1739 Belgrad Barış Antlaşması'ndan sonra, Osmanlı-Avusturya sınırlarının yeniden tayin edilmesi için Avusturya'ya bir heyet gönderilmiştir. Bu heyete, daha önce *Tuna Hudutları Muhaddidi* olan, Sadrazam el-Hac Mehmed Efendi başkanlık etmektedir. Fazla masraftan kaçınmak adına tercüman ve ölçüm mühendislerini heyetine dahil etmeyen Mehmed Efendi, Avusturyalı tercüman ve teknik adamlarla yetinmiştir. Bu durum bazen sınır tahdid işlerinin Osmanlı Devleti'nin aleyhine dönmesine sebep olmuşsa da heyette *Sınır Mollası* olarak görevlendirilen Nu'mân Efendi, Avusturyalı mühendislerin kullandığı alete benzer bir mesâha aleti imal ederek, sınır belirleme işini Osmanlı Devleti'nin lehine çevirmeyi başarmıştır¹³⁴⁵.

Yabancı seyyahlar ve Avusturya elçileri, (*Hans Dernschwam, Stefan Gerlach, Salomon Schweigger, Simpert Nigel,*) farklı zamanlarda Tuna Nehri üzerinde yaptıkları yolculuklarda, Osmanlı gemilerinin navigasyonun çok kaliteli ve çağına göre ileri düzeyde olduklarını kaydetmişlerdir. Kötü hava koşullarına rağmen, gemilerin nehirde herhangi bir tehlikeye maruz kalmadan ilerlemeleri, Tuna Donanması'nın emsallerine göre daha başarılı olduğunu göstermesi açısından da önemlidir¹³⁴⁶.

¹³⁴² Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbîrât-ı Pesendide (Beğenişmiş Tedbirler)*, (Yayına Hazırlayan: Ali İbrahim Savaş), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1999, s. 90.

¹³⁴³ Şakir Batmaz, "Osmanlı Denizlerinde Mesaha Çalışmaları", *Türkler*, c. 14, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 916.

¹³⁴⁴ Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türkî (Latin Harfleriyle)*, s. 1029.

¹³⁴⁵ Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbîrât-ı Pesendide*, s. 84-94.

¹³⁴⁶ T. Bakardjieva, "Batılı Gezgin ve Elçilere Göre Tuna Nehri'nde Kullanılan Osmanlı Gemileri", s. 313, 315.

3.2.17. Hartı (Harita)

Denizcilerin seyir halindeyken kullandıkları üzerine harita ve rüzgârların çizildiği, deriden yapılmış bir nesnedir¹³⁴⁷. Haritalarda aynı zamanda kuşatma ve savaş planlarını bulmak mümkündür. Bu sebeple Osmanlı seferlerinde haritacıların istihdamına önem verilirdi¹³⁴⁸. Nitekim Piri Reis, harita ilminden anlamayanların denize çıkmamaları gerektiği ve çıktıkları takdirde zarar göreceklere dair uyarıları daha 16. yüzyılda yapmıştır¹³⁴⁹.

Çizilen haritalar sayesinde, nehir geçişlerinin tespitini yapmak mümkündür¹³⁵⁰. Suyolunda seyir halindeyken hangi liman ya da limanlara gidileceği, gidilecek yerlerin bulunulan noktaya olan mesafesi, limanların yatağının genel durumu (sığ, taşlık, kumsal vs.) hakkındaki bilgiler, büyük bir özenle çizilir ve reisler bu konuda bilgilendirilirdi¹³⁵¹. Yapılan bu tespitler ile askeri ve ticari faaliyetlerin kontrolü elde tutulurdu.

3.2.18. Pusula

Gemilerde yön bulmaya yardımcı¹³⁵², otuz iki köşeli rüzgârgülü şeklinde olan bir alettir¹³⁵³. Pusula, harita üzerine konularak yıldızların tespiti yapılır ve gidilecek yere göre rüzgârın yönü tayin edilirdi¹³⁵⁴.

Osmanlı deniz ya da nehirlerinde, denizciler yön bulma sorunlarına çözüm bulmak için pusulanın daha ilkel şekli olarak da ifade edilebilen *usturlabı* kullanmışlardır. Takip eden zamanlarda gelişmiş ve pratikleştirilmiş sekstant ve pusuladan neredeyse 20. yüzyıla kadar istifade etmişlerdir¹³⁵⁵.

17. yüzyıldan itibaren İstanbul'da pusulacı esnafının bulunduğu ve bu esnafın, pusulalarını Bayezid Camisi'nin mihrabında kontrol ettiklerini Evliya Çelebi haber

¹³⁴⁷ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 147.

¹³⁴⁸ G. Ágoston, "Çevre ve Sınır Tarihi", s. 108.

¹³⁴⁹ Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlıların Batı'da Gelişen Bazı Teknolojik Yeniliklerden Etkilenmeleri", *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler*, (Yayına Hazırlayan: Ekmeleddin İhsanoğlu), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1992, s. 137.

¹³⁵⁰ Nehirlerin geçişinde haritaların önemi yadsınamayacak kadar büyüktür. Ancak iklim ve bitki örtüsünün geçit vermediği yerlerde, sıklıkla yerel kılavuzlara başvurulurdu. G. Ágoston, "Çevre ve Sınır Tarihi", s. 109.

¹³⁵¹ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyehatnâmesi*, c. I, s. 266.

¹³⁵² L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 326.

¹³⁵³ E. İhsanoğlu, "Osmanlıların Batı'da Gelişen Bazı Teknolojik Yeniliklerden Etkilenmeleri", s. 137.

¹³⁵⁴ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 147.

¹³⁵⁵ Yasemin Nemlioğlu Koca, "Yıldızları Yakalamak: Usturlabın Denizcilikte Kullanımı ve Günümüze Ulaşan Örnekleri", *Journal of ETA Maritime Science*, c. 3, S. 1, İzmir, 2015, s. 13.

vermektedir¹³⁵⁶. Pusulacı esnası, pusula imali ve bozuk pusulaların tekrar kullanılır hale gelmesi için tamirat yapmakla meşguldü. Son derece önemli bir sanat dalı olduğundan, bozuk gemi pusulalarının tamirini yapmaya muktedir olmayanlar, bu işi yapmaktan men edilmişlerdir¹³⁵⁷.



Foto 6. Gemi Pusulası¹³⁵⁸



Foto 7. Usturlab (19. Yüzyıl)¹³⁵⁹

Tuna bölgesine diğer birçok malzemede olduğu gibi, merkezden pusula sevkiyatı yapılmıştır. Örneğin 1792’de İstanbul’dan Varna’ya 100 adet pusula gönderilmiştir¹³⁶⁰.

3.2.19. Fuğla (Fula-Fule)

Bir geminin hızını tayin etmek için *parakete hesabında*¹³⁶¹ kullanılan kum saatidir¹³⁶². Bunlardan bazıları 28 saniyeliktir ki az süratler için kullanılır. Bazıları da 14 saniyeliktir ve fazla süratler için kullanılmaktadır¹³⁶³.

1792 tarihinde, Tersâne-i Âmire’den Varna’ya 100 adet fuğla gönderilmiştir¹³⁶⁴.

¹³⁵⁶ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyehatnâmesi*, c. I, s. 266.

¹³⁵⁷ BA, C. BH. 102/4932. (13 Eylül 1730)

¹³⁵⁸ *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, (Yayına Hazırlayan: Ekrem Işın), Pera Müzesi Yayınları, İstanbul, 2009, s. 147.

¹³⁵⁹ Gök cisimlerinin konumlarını ve yeryüzündeki nesnelerin yüksekliği ile birbirlerine olan uzaklığını ölçebilen astronomi aletidir. *İstanbul Deniz Müzesi*, s. 200.

¹³⁶⁰ BA, C. BH. 22/1043. (21 Şubat 1792)

¹³⁶¹ Geminin hızını ve aldığı yolu gösteren cihaza parakete; geminin bulunduğu mevkii tayin ve kontrol etmek için yapılan hesaba da parakete hesabı denilmektedir. L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 316.

¹³⁶² M. Karayazgan, *Denizci Sözlüğü*, s. 44.

¹³⁶³ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 175.

¹³⁶⁴ BA, C. BH. 22/1043. (21 Şubat 1792)



Foto 8. Kum Saati¹³⁶⁵

3.2.20. Fanus

Mum, kandil ve petrol lambası gibi alevli ışıkları, rüzgârdan korumak için etrafını saran camdan yapılmış maddeye fanus denilmektedir¹³⁶⁶.

Donanmada mevcut her gemide fanus yoktu. Geceleri yakılan fanuslarla, fenersiz gemilere yol gösterilmektedir¹³⁶⁷.

3.2.21. Fener

Gemilerde çeşitli amaçlar için kullanılan aydınlatma araçlarına denilmektedir¹³⁶⁸. 1789'da ise Tuna'daki bir şayka ve yirmi dört çete kayığında kullanılmak üzere ordu-yı hümayundan beş adet küçük fener sevk edilmiştir¹³⁶⁹.

¹³⁶⁵ Yumurta biçiminde cam bir kaptan akan kum ya da ince toz mermerden oluşan kum saatleri, genellikle sürekli zamanı ölçmek için değil belirli bir sürenin başlangıç ve bitişini göstermek amacıyla kullanılmıştır. 19. yüzyılın sonuna kadar yelkenli gemilerde hızı belirlemek için kum saatleri kullanılmıştır. *İstanbul Deniz Müzesi*, s. 271.

¹³⁶⁶ M. Z. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. I, s. 589.

¹³⁶⁷ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s.146.

¹³⁶⁸ M. Karayazgan, *Denizci Sözlüğü*, s. 40.

¹³⁶⁹ BA, C. AS. 906/39053. (25 Mayıs 1789)



Foto 9. Borda Feneri¹³⁷⁰



Foto 10. Kalyon Feneri¹³⁷¹

3.2.22. Şem-i Asel (Balmumu)

Farklı kullanım alanları olan şem-i asel, bir aydınlanma aracı olarak da kullanılmaktadır. Gemilerde, fenerlerin içinde yakılmak suretiyle aydınlanma sağlanırdı¹³⁷².

Şem-i aselin içine yağ ve çam sakızının koyulması yasaktı. Bu karışım, balmumunun kalitesini bozduğundan, bu hileye başvuranlar cezalandırılırdı¹³⁷³.

Osmanlı Devleti, balmumu gereksinimini genellikle Eflak ve Boğdan'dan karşılardı. Bunun yanında Trabzon/Hemşin ve Karadeniz'in kuzeyi, merkezi besleyen diğer bölgelerdi¹³⁷⁴. Ayrıca Erdel'den de bu konuda istifade edilmiştir¹³⁷⁵.

¹³⁷⁰ Pirinçten yapılmıştır. *İstanbul Deniz Müzesi*, s. 213.

¹³⁷¹ Optik hüzmeli kesme kristal camlı gemi feneridir. Gazyağı aydınlatmalıdır. Kasası pirinçten yapılmıştır. *İstanbul Deniz Müzesi*, s. 213.

¹³⁷² İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 136.

¹³⁷³ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyehatnâmesi*, c. I, s. 274. 1782 yılında İstanbul'un bazı semtlerinde otuz beş balmumcu dükkânı bulunmaktaydı. Bu dükkânlar titizlikle denetlenmekte ve bozuk iç yağı gibi maddelerin karışımıyla elde edilen adi mumları satanlar cezalandırılıyordu. Arzu Kılınç, "Eflak-Boğdan ve Karadeniz'de Bal ve Balmumu", *Acta Turcica Çevrimiçi Tematik Türkoloji Dergisi*, Yıl III, S. 1/1, (Editörler: Emine Gürsoy Naskali, Hilal Oytun Altun), Ocak 2011, s. 50, 52.

¹³⁷⁴ A. Kılınç, "Eflak-Boğdan ve Karadeniz'de Bal ve Balmumu", s. 53.

¹³⁷⁵ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyehatnâmesi*, c. VI, s. 16

3.2.23. Makara

Donanma gemilerinde kullanılan malzemeler arasında olan makaralar, ağır cisimleri kaldırmak ve bu cisimlerin indirmelerini kolaylaştırmak amacıyla kullanılmaktadırlar¹³⁷⁶.



Foto 11. Gizli Tek Dilli Makara (17-19. Yüzyıl)¹³⁷⁷

1713 yılında 5 adet makara Belgrad¹³⁷⁸, 1718 yılında 8 ağaç ve 10 demir makara, Niğbolu cephanesinde muhafaza edilmek üzere, İstanbul'dan gönderilmiştir¹³⁷⁹. 1771 yılında nehrin üzerine yapılan büyük köprü için merkezden 12 adet tuç dilli büyük makara, 40 çift pradğa makarası ve 4 çift de üç dilli makara gemilerle sevk edilmiştir¹³⁸⁰. 1774 yılında Silistre'de inşa edilen 20 tombaz gemisi için 2 büyük demir makara¹³⁸¹, 1788'de tombaz tamiri için 20 adet iki dilli, 10 adet de kebir dilli makara¹³⁸², 1791'de yine Silistre'de 50 şalope ve 1 salın inşa ve tamirinde 2165 kıyye, yeni inşa edilecek diğer gemiler için de 1150 adet çeşitli makaralar İstanbul'dan nakledilmiştir¹³⁸³. Aynı yıl Varna'ya sevkiyatı yapılan farklı türdeki 400 makara da tespit edilmiştir¹³⁸⁴.

¹³⁷⁶ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 279.

¹³⁷⁷ Tersane-i Amire'de imal edilmiştir. *İstanbul Deniz Müzesi*, s. 288.

¹³⁷⁸ BA, MAD. d. 4066, vrk. 80/a. (5 Şubat 1713)

¹³⁷⁹ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

¹³⁸⁰ BA, D. BŞM. d. 4171, s. 2-3. (12 Mart 1772)

¹³⁸¹ BA, C. AS. 839/35827, Belge 1. (13 Mart 1774)

¹³⁸² İki dilli makaraların uzunluğu 1,5, genişliği de yarım zira' kadardır. BA, MAD. d. 8531, s. 238. (16 Ocak 1788)

¹³⁸³ BA, C. BH. 222/10341. (30 Mart 1791); BA, C. BH. 142/6845, Belge 2, 4, 5. (12 Ekim 1791)

¹³⁸⁴ BA, C. AS. 1008/44134, Belge 1. (1 Mart 1791)



Foto 12. Makara (16-19. Yüzyıl)¹³⁸⁵



Foto 13. Ana İstiralya Makarası (17-19. Yüzyıl)¹³⁸⁶

3.2.24. Turre

Bazı giyim eşyalarında ve döşemeliklerde kumaş kenarlarına dikilen süslü iplikten püsküle turre denilmektedir¹³⁸⁷.

Osmanlı Devleti, Tuna'daki köprü yapımında turre de kullanmıştır. 1791'de Tatarpazarı voyvodası Ahmed vasıtasıyla Vidin'e 154 sepet turre aktarılmıştır. Vidin'den kiralanan sefineyle, kullanılmak üzere Silistre'ye ulaştırılmıştır¹³⁸⁸.

3.2.25. Meşin

İşlenmiş koyun derisi olan meşin ayakkabıcılık, ciltçilik ve saraçlıkta kullanılan bir emtiadır¹³⁸⁹. Sefer mühimmatı arasında görülen bu değerli maddeden, Osmanlı gerek sade olarak gerekse tirkeş¹³⁹⁰ vs. gibi çeşitli eşyalar yaparak istifade etmiştir. 1718 yılında 1100 adet meşin-i zafra, 1912 adet de meşin-i kesenin İstanbul'dan Tuna'ya gönderildiği görülmektedir¹³⁹¹.

¹³⁸⁵ *İstanbul Deniz Müzesi*, s. 287.

¹³⁸⁶ Direk ve çubukların cundalarında baş ve kıça doğru inen sabit armaları birbirine bağlayan kuşaklardaki makaralardır. *İstanbul Deniz Müzesi*, s. 288.

¹³⁸⁷ Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, 26. Baskı, Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara, 2010, s. 1297.

¹³⁸⁸ BA, C. BH. 12/560, Belge 1-4. (30 Ocak 1791)

¹³⁸⁹ M. A. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s. 467.

¹³⁹⁰ Savaş mühimmatı arasında olan oklar, tirkeş denilen meşinden tabanca şeklinde yapılan muhafazalara konurdu. Tirkeşler, en fazla 50 ok alacak hacme sahip ve arkada taşınırlardı. M. K. Erdoğan, "II. Viyana Seferi'nde (1683) Osmanlı Ordusu'nun Kullandığı Silahlar ve Mühimmatının Temini", s. 666.

¹³⁹¹ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

3.2.26. Keçe

Dokuma işleminin yapılmadığı, yalnızca dövülmüş ve birbirine geçmiş kaba ve tepilmiş yüne keçe denilmektedir. Gemilerin karinesine kaplanan bakırın altına kaba keçeler bırakılmaktadır¹³⁹². 1789 yılında İstanbul'dan Tuna'ya, bir şayka ve yirmi dört çete kayığında kullanılmak üzere 50 adet keçe sevk edilmiştir¹³⁹³.

3.2.27. Dürbün

Gerekli durumlarda kullanılmak üzere her gemide olması gereken bir alettir¹³⁹⁴. Uzaktaki cisimlerin görüntülerinin yaklaştırılmasına yardımcı olmaktadır.



Foto 14. Dürbün (19. Yüzyıl)¹³⁹⁵

3.2.28. Tulumba

Bir memba ya da sarnıçtan suyu yükseğe çıkarmak veya bir yerden bir yere basmak için yapılmış makinalara denir¹³⁹⁶. Bu makinalar, el ya da hava basıncı ile çalıştırılmaktadırlar¹³⁹⁷.

¹³⁹² Ş. Sami, *Kâmûs-ı Türki (Latin Harfleriyle)*, s. 889.

¹³⁹³ BA, C. AS. 906/39053. (25 Mayıs 1789)

¹³⁹⁴ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 147.

¹³⁹⁵ *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri*, s. 138.

¹³⁹⁶ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 387.

¹³⁹⁷ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 387.

Bir geminin armozlarının açılması neticesinde, suyun gemiye nüfuz etmesini engellemek amacıyla, geminin birkaç yerine tulumbalar yerleştirilir ve suyun dışarı atılması sağlanırdı¹³⁹⁸.

1718 yılında Tuna Donanması için 960 adet tulumba, İstanbul'dan Niğbolu'ya sevk edilmiştir¹³⁹⁹.

3.3. Tersane Personeli

Osmanlı Devleti Tuna üzerindeki gücünü, her zaman korumak mecburiyetindeydi. Bu güç için de tam donanımlı gemilere ve bu gemilerin inşa işini yürüten sanatkârlara ihtiyaç vardı. Devlet, gemi inşa ve tamirini yapacağı zaman sınırları içerisinde bulunan yerlerdeki en iyi sanatkârları görevlendirmekteydi. Bu sanatkârlar, daha ziyade Acemi Oğlanlar Ocağı'ndan yetişenlerdi. Ocakta çeşitli alanlarda sanat öğrenen acemi oğlanlar¹⁴⁰⁰, Tersâne-i Amire ve gemi hizmetinde dülgerlik, kalafatçılık vs. gibi görevlerde bulunmuşlardır¹⁴⁰¹. Tersane hizmetinde miri esirler de çalıştırılmıştır. Nitekim gemicilikle ilgili sanatları bilen esirlerin yanına, bu işleri öğrenmeleri için başka esirler de verilmiştir¹⁴⁰². Böylece bu işteki devamlılık sağlanmıştır. Öte yandan devletin ihtiyaçları doğrultusunda, *i 'mâl-i sefâine kâdir ve fenn-i harbde mâhir* Rum¹⁴⁰³ ve Ermeni reayası da Tersane-i Amire'de, ince donanma ve diğer gemi yapımlarında istihdam edilmiştir¹⁴⁰⁴.

Devlet, Tuna Nehri'nde inşası yapılan gemiler için merkezden gönderdiği görevlilerin yanında, özellikle Eflak ve Boğdan voyvodalarına yazılan hükümlerle adı

¹³⁹⁸ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyehatnâmesi*, c. I, s. 265.

¹³⁹⁹ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

¹⁴⁰⁰ Hezarfen Hüseyin Efendi, *Telhîsü'l-Beyân Fî Kavânîn-i Âl-i Osmân*, (Hazırlayan: Sevim İlğürel), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara. 1998, s. 160; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilâtından Kapukulu Ocakları I Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 3. Baskı, Ankara, 1988, s. 40.

¹⁴⁰¹ BA, A.DVNS. MHM. d. 10, h. 362. (20 Ocak 1572)

¹⁴⁰² BA, A.DVNS. MHM. d. 10, h. 339. (20 Ocak 1572)

¹⁴⁰³ Rum reayasına herhangi bir sıkıntı yaşatılmayacağı beyan edilerek, Rum Patriği'ne verilen görevle Merye ve köylerinden 25, Ahyolu ve köylerinden, Suze-yol, Ahte-yol ile İşlekoz'dan 200, Bergos'tan 40, Mora ve köylerinden 60, Varna ve köylerinden 40, Kavarine ve köylerinden 20 toplamda 385 nefer istihdam edilmiştir. Her nefere aylık 5 kuruş tahsis edilmiştir. İşçileri olan pirinç ve peksimetle birlikte ulufeleri miriden karşılanmak şartıyla peşin verilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 190, s. 10, h. 17. (28 Mart- 6 Nisan 1789)

¹⁴⁰⁴ Padişahın hükmüyle ve Ermeni Patriği'nin takiriyle Gemlik Kazası'na bağlı Beyli Köyü'nden 6, Bandırma Kazası'nda 20, Kırnalı, Gazi köyleri ve Beşiktaş'tan 100 nefer tedarik edilmiştir. Her nefere aylık 5 kuruştan ulufeleri ve pirinç ile peksimetle miriden karşılanmak suretiyle peşin verilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 190, s. 13, h. 26. (28 Mart- 6 Nisan 1789). Ayrıca Adapazarı'ndan 64, Fezreği Karyesi'nden 15, Tamlin Karyesi'nden 10, Beği Köyü'nden 2, Kadırgalı Karyesi'nden 3, Eztekmir Karyesi ve Geyve Kazası'na tabi köylerden de nefer talep edilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 190, s. 40, h. 86. (7-16 Nisan 1789).

geçen bölgelerdeki sanatkârları da getirtmekteydi. Donanma için gerekli olan malzemenin büyük çoğunluğunu da Eflak'tan temin eden Osmanlı Devleti için bu bölge oldukça mühimdi.

Öte yandan, gemi inşa ve tamirleri yapılırken Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk, Silistre, Yergöğü, Belgrad vs. gibi Tuna Nehri kazalarındaki kadılara yazılan hükümler doğrultusunda zanaatkârlar istihdam edilmekteydi. Tuna Nehri sahillerini oluşturan bu bölgeler gemi üretiminde uzmanlaşmış iş gücünün yoğunlukta olduğu bölgeler olarak karşımıza çıkmaktadırlar. Bosna ve Aşağı Tuna sahillerinin bilhassa köprücülük ve marangozluk konusunda önemli bir işgücüne sahip olduğu aşikârdır. Tuna ve havzasında iş gücünün yüksek seviyede olması, sefer yoğunluğundan kaynaklanmaktaydı. Ordunun Tuna'daki geçiş güzergâhlarına köprülerin kurulması, bir istihdam alanını da beraberinde getirmiştir¹⁴⁰⁵.

Donanma hizmetinde bulunan bütün sanatkârlar, ırgatlar ve diğer görevliler çalışacakları mahalle götürülürken, işin yapılacağı süre boyunca barınmaları için kendilerine bazı yerler tahsis edilmiştir. Örneğin İsakçı'ya kurulması emredilen köprü için 1768 yılının Aralık ayında başlanan ve 1769 Nisanının sonuna kadar yapımı süren köprü tombazlar için istihdam edilen neferlere, Yergöğü'nde hane ve çiftlikler kiralanmıştır. Mutemedler için kiralanmış çiftlik ve hanelerin aylığına 25, ahengerler için tahsis edilen çiftliğe ise 20 kuruş ödeme yapılmıştır¹⁴⁰⁶.

Osmanlı Devleti, gemi inşa ve tamirinde çalıştırdığı bütün sanatkârların ve beraberlerindeki işçilerin sayısını muntazam bir şekilde kaydetmekteydi. Devlet bütçesindeki önemli bir gider kalemi olan donanma masrafları için bu gerekli bir yoldu.

Devlet, zanaatkârların istihdamı konusunda dikkatli davransa da bazen bu çalışanları bulmakta sıkıntı yaşadığı da oluyordu. Nitekim 1791 yılında Tuna Nehri üzerinde, seferde ordunun geçişini kolaylaştırmak için yapımı planlanan köprüde çalıştırılacak 12 demirci, 30 değirmenci ve 40 cerahora ihtiyaç duyulmuştur. Önce Rusçuk, akabinde Tutrakan'dan talep edilen değirmencilerin mevcut olmadığı, sefer sırasında firar ettikleri bildirilmiştir. Var olan neferlerin de değirmencilik ilminden anlamadıkları arz edilmiştir¹⁴⁰⁷.

¹⁴⁰⁵ M. Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", s. 110, 115.

¹⁴⁰⁶ Yergöğü'nde inşa edilen köprü tombazlar için, beş ay boyunca hane ve çiftlik kiralrı ödenmiştir. BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1. (11 Kasım 1768)

¹⁴⁰⁷ BA, C. AS. 208/8920. (3 Nisan 1791)

Gemi inşasında çalışan zanaatkârlar şu şekilde sıralanabilir: Mimar, neccar, haddâd, kalafatçı, dülger, makaracı, bıçkıcı, baltacı, burgucu, köprücü, değirmenci, yelkenci ve tulumbacının yanında mutemed ve duacı denilen diğer görevliler de bulunmaktadır.

3.3.1. Mimar

Taş ve kargir binaların yapım ve onarımıyla ilgilenen sanatkârlar mimar adını almaktadır¹⁴⁰⁸. Çeşitli sahalarda kendini gösteren mimarlığın, konumuzla alakalı kısmı gemi ve köprü mimarlığıdır.

Tuna Donanması'ndaki bazı gemi çeşitleri, çıkılan seferlerde ordunun hareket hızını arttırmak amacıyla, köprü vazifesi sağlayacak geçiş için inşa edilmişlerdir. Bu köprülerin mimarları, *hassa mimarları ocağı*¹⁴⁰⁹ içinden seçilip askeri mimarlık işlerinde uzmanlaşan kişilerden oluşmaktaydı. Diğer bütün gemiler gibi büyük bir mühendislik ve hendese ilmi gerektiren köprü gemilerinin plan ve çizimlerinin, en ince detayına kadar hesaplanması gerekiyordu. 1788 yılında İrşova'dan Tekyeburnuna'a kadar kurulan¹⁴¹⁰ köprü tombazların mimarı Tahir Ağa, uzun yıllar ordu mimarlığı yapmıştır¹⁴¹¹. Mimarlar arasında aynı zamanda savaşta esir düşmüş, bu alanda uzmanlığı bulunanlardan da istifade edilmiştir. 12 Nisan 1791 tarihli hatt-ı hümayunda, savaşta esir alınan Brahova'dan Nemçeli Andon ile İslamiyet'i kabul ederek Mustafa ismini alan ressamın, Silistre'ye kurulacak köprünün mimari planı konusunda oldukça başarılı oldukları belirtilmiştir¹⁴¹².

Mimarlar, aynı zamanda kurulacak köprülerin bütün levazımının hazırlanmasına da nezaret ederlerdi¹⁴¹³.

¹⁴⁰⁸ Cengiz Orhonlu, "Şehir Mimarları", *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul, 1981, s. 1.

¹⁴⁰⁹ Hassa mimarlar ocağı, sarayın en güçlü ve en vazgeçilmez okullarından biridir. Genellikle Yeniçeri Ocağı'ndan, saraydaki diğer sanatçılardan ya da dışarıdan seçilen yetenekli gençler burada teorik ve uygulamalı dersler alarak, usta-çırak ilişkisi içinde eğitimlerini sürdürürlerdi. Bir mimar bu süreçte yapım işleriyle ilgili birkaç farklı sanatı da yine bu okulda öğrenirdi. Hassa mimarlar ocağının başlıca görevi önemli devlet yapılarının planlarını çizmek, onarımlarını yapmak, keşif bedellerini hesaplamak ve inşaatın uygulamasını yürütmektir. Bu ocağın başında ser mimaran-ı hassa ünvanını taşıyan bir üstat bulunurdu. Ser mimar, ehl-i hiref ağaları arasında en fazla ücreti almakla birlikte, diğer devlet görevlilerine göre bu miktar düşük kalmaktaydı. Selçuk Mülayim, "Mimari", *İslam Ansiklopedisi*, c. 30, TDV Yayınları, Ankara, 2005, s. 94.

¹⁴¹⁰ BA, *HAT*. 1451/6. (25 Ekim 1788)

¹⁴¹¹ BA, *HAT*. 1389/55333. (9 Eylül 1790)

¹⁴¹² Ressam Mustafa'nın ve Nemçeli Andon'un çizmiş oldukları resimler, İstanbul'a gönderilerek mimar kalfalarına incelettirilmiştir. İstişareler sonucunda her iki ismin de köprü mimarlığı konusunda yetenekli olduklarına karar verilmiş ve Silistre'deki köprü inşasına memur edilmişlerdir. BA, *HAT*. 196/9792. (12 Nisan 1791)

¹⁴¹³ BA, *MAD*. d. 10051, s. 400. (8. Aralık 1790)

Tuna'da inşa edilen gemilerin mimarları genel olarak Tersane-i Amire'den ihraç edilmiştir. Nitekim 1790¹⁴¹⁴ ve 1791 yıllarında imal edilen şalope, duba ve sallarin mimarları¹⁴¹⁵, inşası yapılacak fırkateynlerin mimarı¹⁴¹⁶ ve 1792'de donanmada çalıştırılacak mimar kalfalarının merkezden gönderildikleri kaydedilmiştir¹⁴¹⁷.

Mimar ücretleri hiyerarşiye göre farklılık göstermekteydi. 1768-1769 yıllarında İsakçı karşısına dizilecek köprü tombazların inşasında çalışan mimarlara, günlük 70 akçe (aylık 17,5 kuruş) ödendiği kaydedilmiştir¹⁴¹⁸. Baş mimardan sonra hiyerarşide ikinci sırada olan mimar kalfalarında¹⁴¹⁹, bu miktar yaklaşık iki katına çıkmaktadır. Zira 1769 yılında köprü yapımında çalışan mimar kalfası Abdullah Halife'nin günlüğü, 120 akçeden (aylık 30 kuruş) hesaplanmıştır¹⁴²⁰. Öte yandan 1790 yılında Vidin, Niğbolu, Rusçuk ve Silistre'de imal edilen şalope, duba ve salları için İstanbul'dan gönderilen mimarların her birine de aylık 25 kuruş ödeme yapıldığı görülmüştür¹⁴²¹.

3.3.2. Neccâr (Marangoz)

Tersane-i Amire'de ve gemi yapım tezgâhlarında gemi inşa ve tamirinde çalışan görevlilere neccâr denilmektedir¹⁴²².

İncelenen defter ve belgelere göre, Tuna Donanması'nda çalıştırılacak neccarlar; İstanbul, Eflak, Boğdan, Sofya ve Tuna Nehri sahillerindeki Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk, Silistre, Yergöğü, Hezargrad, Şumnu, Tırnova, Eskicuma, Yenibazar, Servi vs. gibi kazalardan tedarik edilmiştir.

Devletin neccar sayısı her geçen yıl biraz daha artmaktadır. Zira Tuna'daki gücünü muhafaza etmek zorunda olan Osmanlı Devleti'nin, sürekli gemi inşa faaliyetlerinde bulunması gerekmektedir. Örneğin 18. yüzyılda bir fırkate inşası için 80 ya da 100 neccara ihtiyaç duyulmuştur¹⁴²³.

¹⁴¹⁴ BA, MAD. d. 10051, s. 373. (27 Aralık 1790)

¹⁴¹⁵ BA, C. BH. 154/7348. (3 Şubat 1791); BA, MAD. d. 10051, s. 411. (6 Şubat 1791)

¹⁴¹⁶ BA, C. BH. 142/6845, Belge 6. (12 Ekim 1791)

¹⁴¹⁷ BA, C. BH. 6/285, Belge 1. (6 Ocak 1792)

¹⁴¹⁸ 136 gün çalışan 7 nefere toplam 555 kuruş 40 akçe ödeme yapılmıştır. BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1-6. (24 Kasım 1769)

¹⁴¹⁹ Oya Şenyurt, "Geç Osmanlı İnşaat Ortamında Bina Eminliği", METU JFA, c. 25, S. 2, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara, 2008, s. 160.

¹⁴²⁰ 80 gün çalışan Abdullah Kalfa'ya, günlüğü 1 kuruştan hesaplanarak, toplam 80 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, D. BŞM. d. 3936, s. 4-5. (10 Ocak 1769)

¹⁴²¹ BA, MAD. d. 10051, s. 389. (8 Aralık 1790).

¹⁴²² İ. Bostan, Tersâne-i Âmire, s. 66.

¹⁴²³ BA, C. BH. 18/877, Belge 1. (30 Temmuz 1792)

Tablo 14. Tuna Donanması'nda İstihdam Edilen Neccarların Temin Edildiği Yerler, Sayıları, Yaptıkları İş ve Ücretleri (1710-1792)

Yıl	Yer	Sayı	Yaptıkları İş	Ücreti
1710 ¹⁴²⁴	Sokol	100	Prut seferi öncesi Bosna'daki 150 tombaz ve 150 tombaz arabası imalatı	Günlük 10 pare ¹⁴²⁵
	Özice	50		
	Srebreniçe	100		
	Vişegrad	40		
	İzvornik	60		
	Çelebipazarı	40		
	Diğer kazalar	170		
1713 ¹⁴²⁶		30	İsakçı'ya kurulması planlanan köprü için 150 adet tombaz ve 150 adet tombaz arabası yapım ve onarımı	-
1716 ¹⁴²⁷	Ruşçuk	40	Yergöğü'ndeki 50 şayka ve 50 üstü açık inşası	-
	Yergöğü			
	Hezargrad			
	Şumnu			
	Eskicuma	115		
	Tırnovi			
	Ziştovi			
1737 ¹⁴²⁸	Silistre		İsakçı büyük köprüsünün inşası	İsakçı'daki köprü inşasına memur, bina emini Abdi tarafından verilmiştir.
	Ruşçuk	25		
	Niğbolu	20		
	Ziştovi	10		
	Yergöğü	30		
	Silistre	25		
1739 ¹⁴²⁹	İstanbul	15	Tuna Donanması'ndaki bazı gemilerin Rusçuk İskeleyi'nde tamiri	40 kuruştan hesaplanan harcırahları hazine-i amireden verilmiştir.
	Eflak Boğdan	35	İsakçı'ya kurulan köprü tombaz inşası	136 gün çalışan marangozların her birinin günlüğü 45 akçeden hesaplanmıştır.
1771 ¹⁴³¹	Ziştovi	50	İsakçı büyük köprüsünün inşası	İsakçı'daki köprü emini tarafından peşin verilmiştir.
1787 ¹⁴³²	Niğbolu	50	Yergöğü'nde 28 üstü açık inşası	-

¹⁴²⁴ BA, MAD. d. 4066, vrk. 0/a, 1/a, 3/a, 3/b. (4 Aralık 1710)

¹⁴²⁵ BA, MAD. d. 4066, vrk. 15/a. (16 Aralık 1710)

¹⁴²⁶ BA, MAD. d. 4066, vrk. 79/b. (30 Ocak 1713)

¹⁴²⁷ Bekir Gökpınar, "Tuna Nehri'nde Yapılan Askeri Sevkiyatlar: Varadin Seferi (1716) Örneği", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 178.

¹⁴²⁸ BA, C. AS. 687/28838, Belge 3-4. (18 Şubat 1737)

¹⁴²⁹ BA, MAD. d. 10337, s. 214. (26 Nisan 1739)

¹⁴³⁰ 35 neccara toplam 1785 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1. (11 Kasım 1768)

¹⁴³¹ Ziştovi Kadısı, ayanları ve iş erlerine gönderilen hüküm. BA, C. AS. 80/3800. (8 Ocak 1771)

¹⁴³² BA, MAD. d. 10044, s. 50. (28 Ekim 1787)

1788	Ruşçuk	30	15 topkeşan çete kayıklarının inşası ¹⁴³³	Günlük 40 akçe
	Niğbolu	25		
	Ziştovi	25		
	Yergöğü	20		
	Silistre	20		
	Niğbolu	25	Silistre'deki tombazların tamiri ¹⁴³⁴	Ücretleri köprü bina emini tarafından verilmiştir.
	Ruşçuk			
	Ziştovi			
1789	-	-	İsakçı büyük köprüsünün inşası ¹⁴³⁵	Günlük 40 akçe
	Yergöğü	20	Yergöğü'nde 50 üstü açık inşası ¹⁴³⁶	Günlük 40 akçe ve ikişer ekmek
	Servi	20	Ziştovi'de 50 üstü açık inşası ¹⁴³⁷	-
	Tırnova	50		
	Lofça	20		
	Plevne	10	Silistre ve Niğbolu'daki 50 üstü açık inşası ¹⁴³⁸	Günlük 40 akçe ve ikişer ekmek
	İvarca	10		
	Sofya	30		
	Sütük	60		
	Tırnova	40	Yergöğü'ndeki 50 üstü açık inşası ¹⁴³⁹	-
	Silistre	40		
	Hezargrad	10		
	Eskicuma	10		
	Osmanpazarı	10		
1790 ¹⁴⁴⁰	İstanbul	10	Tuna ve Sünne'de gemi tamiri	Günlük 30 akçe
1791 ¹⁴⁴¹	Hezargrad	30	Yergöğü'nde duba ve 10 şalope inşası	Ücretleri miriden karşılanmıştır.
	Tırnova	40		
	Ziştovi	15		
	Servi	15		
	İstanbul ¹⁴⁴²	-	Silistre'de gemi inşası	Ücretleri miriden karşılanmıştır.
1791-1792 ¹⁴⁴³	Eflak	100	Donanma gemilerinin tamiri Firkate ve diğer gemilerin inşası	Silistre'de Umûr-ı Mühimme Nazırı Cizye Muhasebecisi Ahmed Tevfik Efendi tarafından verilmiştir.
1792 ¹⁴⁴⁴	Eflak	50		
1792 ¹⁴⁴⁵	Eflak	40		
	Yenibazar	20		
	Hezargrad	20		
	Tırnova	20		

¹⁴³³ BA, C. BH. 215/10043, Belge 2. (20 Mayıs 1788); BA, MAD. d. 8531, s. 235. (20 Mayıs 1788)

¹⁴³⁴ BA, MAD. d. 10044, s. 404. (22 Mayıs 1788)

¹⁴³⁵ BA, C. AS. 1078/47512. (28 Şubat 1789)

¹⁴³⁶ Yergöğü muhafızı (boş) Paşa'ya ve Yergöğü kadısına gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 10045, s. 187. (6 Şubat 1789)

¹⁴³⁷ BA, MAD. d. 10045, s. 248. (30 Mart 1789)

¹⁴³⁸ BA, MAD. d. 10045, s. 262. (20 Nisan 1789)

¹⁴³⁹ BA, MAD. d. 10045, s. 331. (18 Mayıs 1789)

¹⁴⁴⁰ 27 Nisan 1790 tarihinde, Tuna Başbuğu Mahmud Paşa, İskenderiyeli Ahmed Kaptan ve İsmail Nüzul Emmini'ne gönderilen hüküm gereği, Sünne Boğazı'nda ve Tuna Nehri'nde İnce Donanma'nın tamiri için, 70 gün boyunca istihdam edilmek üzere İstanbul'dan on marangoz gönderilmiştir. Nüzul Emmini tarafından ücretleri ödenmediğinden, marangoz esnafının ilamıyla her birinin günlüğü 30 akçeden toplam 21000 akçe (175 kuruş) olan ücretleri devlet hazinesinden ödenmiştir. BA, C. BH. 208/9724, Belge 1-2. (5 Mart 1791)

¹⁴⁴¹ BA, MAD. d. 10051, s. 492. (11 Şubat 1791)

¹⁴⁴² BA, C. BH. 6/285, Belge 1. (6 Ocak 1792)

¹⁴⁴³ BA, C. BH. 44/2079. (18 Aralık 1791); BA, C. BH. 73/3473, Belge 3 (1 Ocak 1792)

¹⁴⁴⁴ BA, C. BH. 164/7750. (22 Mart 1792)

¹⁴⁴⁵ BA, C. BH. 18/877, Belge 1- 2. (30 Temmuz 1792)

Tuna'daki gemi inşa merkezlerinden biri olan Silistre'de, donanma gemilerinin tamiri, yeni inşa edilecek fırkateler ve diğer gemiler için 1791 yılının sonu ve 1792 yılının başında *Eflak*'tan 50'şer¹⁴⁴⁶, 1792 yılının Mart ayında 50¹⁴⁴⁷, Temmuz ayında ise *Tırnova*, *Yenibazar*, *Hezargrad*'dan 20'şer, yine *Eflak*'tan 40 neccar görevlendirilmiştir¹⁴⁴⁸.

Tuna sahillerinde neccarın en bol bulunduğu yer Tırnova Kazası¹⁴⁴⁹ olmasına rağmen, yukarıdaki tabloya göre Eflak'tan sonra en fazla neccarın istihdam edildiği yer Rusçuk Kazası'dır. Bu kazayı sırasıyla Yergöğü, Niğbolu, Silistre, Zıştovi ve diğerleri takip etmektedir. En az marangoz da İbrail'den alınmıştır.

Neccar kalfaları, neccar ırgatlarına göre oldukça yüksek ücretle çalıştırılmışlardır. Mesela 1769 yılında İsakçı köprüsünün yapımında görevlendirilen Dimo Kalfa'nın günlüğünün 100 akçe olduğu görülmüştür¹⁴⁵⁰.

3.3.3. Haddâd (Ahen-Geran)

Ordunun çeşitli ihtiyaçları için Samakov, Köstence, Rudnik vs. yerlerde bulunan ve adına "Haddâd Karhanesi" denilen imalathanelerde kazma, külünk, körük, küskü gibi malzemeleri imal edenlere Haddâd (demirci) denilmektedir¹⁴⁵¹.

Tuna havzasında demirin en fazla çıkarıldığı yer olan Bulgaristan'da meşhur Samakov madenleri bulunmaktadır. Demir sanayisinin merkezi sayılan Samakov madeninin başında bulunan memurun resmi unvanı *Samakovcuk Nazırı* idi¹⁴⁵².

Demirciler, ocak olarak teşkilatlanmışlardır ve her ocakta 3 nefer mevcuttur¹⁴⁵³. Bu sanatkârlar, seyyar ocaklarıyla birlikte seferlere iştirak ederlerdi. Demir ocaklarından getirilen ham demiri metal kalıplara dökmek suretiyle, ihtiyaç duyulan demir parçalarını hazırlamakla görevliyidiler¹⁴⁵⁴.

Tuna'da inşa ya da tamiri yapılan gemiler ve köprüler için genellikle Tuna sahillerindeki mevcut kaza kadılarına, kethüda yerlerine, yeniçeri serdarlarına, ayan ve

¹⁴⁴⁶ BA, C. BH. 44/2079. (18 Aralık 1791); BA, C. BH. 73/3473, Belge 3 (1 Ocak 1792)

¹⁴⁴⁷ BA, C. BH. 164/7750. (22 Mart 1792)

¹⁴⁴⁸ BA, C. BH. 18/877, Belge 1- 2. (30 Temmuz 1792)

¹⁴⁴⁹ BA, MAD. d. 10045, s. 248. (30 Mart 1789)

¹⁴⁵⁰ Dimo Kalfa, 80 gün boyunca köprü yapımında çalışmıştır. Kendisine toplam 8000 akçe (66 kuruş 80 akçe) ücret verilmiştir. BA, D. BŞM. d. 3936, s. 4-5. (10 Ocak 1769)

¹⁴⁵¹ Kâmil Kepecioğlu, *Tarih Lûgati Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Temel Sözlüğü*, 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara, 2000, s. 158-159.

¹⁴⁵² M. Z. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. I, s. 29.

¹⁴⁵³ BA, C. AS. 687/28838, Belge 4. (18 Şubat 1737)

¹⁴⁵⁴ M. Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", s. 116.

iş erlerine ve Eflak, Boğdan voyvodalıklarına, yine Bosna'da mevcut kazalara gönderilen hükümlerle, Haddâdlar istihdam edilmiştir.

Tablo 15. Tuna Donanması'nda İstihdam Edilen Demircilerin Temin Edildiği Yerler, Ocak Sayıları, Nefer Mevcudu, Yaptıkları İş ve Ücretleri (1710-1789)

Yıl	Yer	Ocak	Nefer	Yaptıkları İş	Ücreti
1710 ¹⁴⁵⁵	Sokol	5	15	Prut seferi öncesi Bosna'daki 150 tombaz ve 150 tombaz arabası imalatı	-
	Özice	2	6		
	Srebreniçe	5	10		
	Vişegrad	1	3		
	İzvornik	-	-		
	Çelebipazarı	3	9		
	Diğer kazalar	2	6		
1713 ¹⁴⁵⁶	Kili	4	12	İsakçı'ya kurulacak tombazların ve tombaz arabalarının tamiri	Köprü mübaşiri Hüseyin tarafından verilmiştir.
	İsmail				
	Tolcu				
	Babadağı				
	İsakçı				
1716 ¹⁴⁵⁷	Ruşçuk	20	60	Yergöğü'ndeki 50 şayka, 50 üstü açık inşası	-
	Yergöğü	44	132		
	Hezargrad				
	Şumnu				
	Eskicuma				
	Tırnovi				
	Ziştovi				
	Silistre				
1725 ¹⁴⁵⁸	-	1	3	Vidin Kalesi hizmeti	25 kuruştan 75 kuruş
1737 ¹⁴⁵⁹	Ruşçuk	5	15	İsakçı büyük köprüsünün inşası	İsakçı'daki köprü inşasına memur, bina emini Abdi tarafından verilmiştir.
	Niğbolu	3	9		
	Ziştovi	2	6		
1739 ¹⁴⁶⁰	-	2	6	Eski ve yeni 290 üstü açığın tamir ve teşhizi	25 kuruştan 150 kuruş
1768	-	2	6	İsakçı'ya kurulacak üstü açık köprü inşası ¹⁴⁶¹	25 kuruştan 150 kuruş İsakçı köprü emini Süleyman Efendi tarafından verilmiştir.
	Eflak	32-75	İsakçı'ya kurulacak tombaz köprü inşası ¹⁴⁶²	İsakçı köprü emini Süleyman Efendi tarafından günlük 40 akçeden ödeme yapılmıştır.	
	Boğdan				
1770 ¹⁴⁶³	-	2	6	İsakçı büyük köprüsünün inşası	25 kuruştan 150 kuruş

¹⁴⁵⁵ BA, MAD. d. 4066, vrk. 0/a, 1/a, 3/a, 3/b. (4 Aralık 1710)

¹⁴⁵⁶ BA, MAD. d. 4066, vrk. 79/b. (30 Ocak 1713)

¹⁴⁵⁷ B. Gökpinar, "Tuna Nehri'nde Yapılan Askeri Sevkiyatlar: Varadin Seferi (1716) Örneği", s. 178.

¹⁴⁵⁸ BA, İE. AS. 88/8043. (22 Şubat 1725)

¹⁴⁵⁹ BA, C. AS. 687/28838, Belge 3-4. (18 Şubat 1737)

¹⁴⁶⁰ BA, MAD. d. 10337, s. 254. (16 Mart 1739)

¹⁴⁶¹ BA, MAD. d. 13761, s. 280. (11 Ekim 1768); BA, MAD. d. 8531, s. 225. (11 Ekim 1768).

¹⁴⁶² 132 gün köprü inşasında çalışan bu demircilerin 75'i, 77 gün boyunca hizmet etmişlerdir. Kalan 55 günde de sırasıyla 42 ve 32 demirci görev yapmıştır. BA, D. BŞM. d. 3936, s. 2-5. (10 Ocak 1769)

¹⁴⁶³ BA, MAD. d. 13761, s. 283. (10 Şubat 1770)

1771 ¹⁴⁶⁴	Ziştovi	4	12	İsakçı büyük köprüsünün inşası	İsakçı'daki köprü emini tarafından peşin verilmiştir.
	-	5	15	İsakçı'daki miri üstü açıkların tamir ve techizinde	30 kuruştan 450 kuruş
1784 ¹⁴⁶⁵	Yergöğü	5	15	Silistre'ye kurulacak 21 köprü tombaz inşası	Yergöğü Kalesi Bina Emini Çadircızâde Mehmed tarafından peşin verilmiştir.
	Niğbolu				
1788	Ruşçuk		5	Yergöğü İskeleyi'nde 15 çete kayığı inşası ¹⁴⁶⁶	Günlük 40 akçe
	Niğbolu		3		
	Ziştovi		3		
	Silistre		3		
	Yergöğü		3		
	Ruşçuk	5	15	Silistre'deki tombaz tamiri ¹⁴⁶⁷	Ücretleri köprü bina emini tarafından verilmiştir.
	Niğbolu	5	15		
	Ziştovi	5	15		
1789	-			İsakçı büyük köprüsünün inşası ¹⁴⁶⁸	Günlük 40 akçe
	Tırnova		20	Ziştovi'de 50 üstü açık inşası ¹⁴⁶⁹	-
	Lofça	10	30		
	Plevne	10	30	Silistre ve Niğbolu'daki 50 üstü açık inşası ¹⁴⁷⁰	Günlük 40 akçe ve 2 ekmek
	İvarca	10	30		
	Rahova	5	15		
	Lofça	10	30		
	Silistre	10	30	Yergöğü'ndeki 50 açık inşası ¹⁴⁷¹	-
	Hezargrad	5	15		
	Eskicuma	5	15		
	Osmanpazarı	5	15		

Tuna Donanması'na en fazla demirci veren kaza, görüldüğü gibi Rusçuk'tur. Bazı yıllarda, çalıştırılan bu neferlerin ücretleri belirtilmemiştir. Ancak 1788 ve 1789 yıllarında İsakçı'daki köprü inşasında çalışan Haddâdların günlüğünün değişmediği ve 40 akçe olduğu görülmektedir.

Köprü imalatında yer alan demircilere yardımcı olması amacıyla, ırgat gibi vasıfsız elemanlar da görev alırlardı. Belgelerde *kıpti* olarak adlandırılan bu neferler, Prut Seferi öncesi yapılan gemi imalatı hazırlıklarında Eflak, Boğdan ve çeşitli Tuna

¹⁴⁶⁴ BA, C. AS. 80/3800. (8 Ocak 1771); Hacı Abdi Ağa tarafından 450 kuruş nakit verilmiştir. BA, MAD. d. 13761, s. 286. (12 Mart 1771)

¹⁴⁶⁵ BA, C. AS. 907/39104. (20 Kasım 1784)

¹⁴⁶⁶ BA, C. BH. 141/6790, Belge 1. (13 Nisan 1788); BA, C. BH. 215/10043, Belge 2. (20 Mayıs 1788); BA, MAD. d. 8531, s. 235. (20 Mayıs 1788)

¹⁴⁶⁷ BA, MAD. d. 10044, s. 404. (22 Mayıs 1788)

¹⁴⁶⁸ BA, C. AS. 1078/47512. (28 Şubat 1789)

¹⁴⁶⁹ BA, MAD. d. 10045, s. 248. (30 Mart 1789)

¹⁴⁷⁰ BA, MAD. d. 10045, s. 262. (20 Nisan 1789);

¹⁴⁷¹ BA, MAD. d. 10045, s. 331. (18 Mayıs 1789)

sahil şehirlerinden 300 kişi kadar istihdam edilmişlerdir¹⁴⁷². Irgatlara aylık dörder kuruş ödeme yapılmıştır¹⁴⁷³.

3.3.4. Kalafatçı

Osmanlı ülkesindeki tüm gemi inşa tezgâhlarında, suyun geminin içine geçmemesi için tahta aralıklarını üstüğü ile sıkıştırıp üzerine zift ya da reçine süren görevlilere verilen isimdir¹⁴⁷⁴.

Tuna Donanması'nda çalışan kalafatçıların Eflak, Tuna sahillerindeki kazalardan ve ihtiyaç halinde İstanbul'dan istihdam edildiği izlenmektedir. İstihdamı yapılan bu neferlerin, ücretleri miri hazineden karşılanmaktaydı.

12 Ekim 1791'de Tuna'da Nikola Kalfa nezaretinde inşası yapılacak olan firkateynler için İstanbul'dan 40-50 civarında kalafatçı görevlendirilmiştir¹⁴⁷⁵. Aynı yıl Tuna Donanması için ordu-yı hümayundan 30¹⁴⁷⁶, 1792'de de Silistre'ye gönderilmek üzere 30 kalafat ustasıyla birlikte, 50 kalafat amelesi Tersane-i Amire'den istenmiştir¹⁴⁷⁷.

İstanbul'dan Tuna bölgesine gönderilen kalafatçıların yollukları da merkez tarafından karşılanmaktaydı. Örneğin 1739 yılında, çeşitli gemilerin tamiri için İstanbul'dan Rusçuk'a gönderilen 20 kalafatçının herbirinin harcırahı 40 kuruştan hesaplanmıştır¹⁴⁷⁸.

Kalafatçılara ödenen ücretlere bakıldığında, 1791 yılı itibarıyla günlük 30 akçe aldıkları görülmektedir. Merkezden Sünne Boğazı'nda ve Tuna Nehri'ndeki bazı tezgâhlarda, gemileri yağlamak için merkezden sevk edilen 20 kalafatçı, 70 gün boyunca istihdam edilmişlerdir. Bunlara İsmail nüzul emini tarafından, günlük bir çift ekmek ve 100 dirhem de et tayinat olarak verilmiştir. Bunun yanında 1225 kuruş olan ücretleri de hazineden ödenmiştir¹⁴⁷⁹.

¹⁴⁷² BA, MAD. d. 4066, vrk. 0/a, 1/a, 3/a, 3/b, 4/b, 5/b. (4 Aralık 1710)

¹⁴⁷³ BA, MAD. d. 4066, vrk. 19/b. (23 Mart 1711)

¹⁴⁷⁴ M. Z. Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. II, 16. Baskı, MEB Yayınları, İstanbul, 2004, s. 142.

¹⁴⁷⁵ BA, C. BH. 142/6845, Belge 6. (12 Ekim 1791)

¹⁴⁷⁶ BA, C. BH. 174/8205. (26 Kasım 1791)

¹⁴⁷⁷ BA, C. BH. 6/285, Belge 1-2. (6 Ocak 1792)

¹⁴⁷⁸ BA, MAD. d. 10337, s. 214. (26 Nisan 1739)

¹⁴⁷⁹ BA, C. BH. 208/9724, Belge 1-2. (5 Mart 1791)

3.3.5. Dülger

Yapıların kapı ve pencereden başka, ahşap kısımlarını yapan sanatkârdır¹⁴⁸⁰. 1791 yılında Silistre’de inşa edilecek gemiler için gerekli malzeme ve sanatkâr temininde başvurulana ana merkez Eflak’tan, Dülger de istenmiştir. Silistre’de mevcut 70-80 Dülger eşliğinde gemi inşa çalışmaları gerçekleştirilmiştir¹⁴⁸¹.

3.3.6. Makaracı

Makara yapmakla görevli olan makaracılar, donanma için önem arz etmektedirler. Zira bu makaralar ile ağır cisimlerin ve gemilerde yelkenleri tutan halatların kaldırılması için kullanılırdı. Tersane-i Amire’de makaracıların bir imalathanesi bulunurdu¹⁴⁸².

16 Ocak 1791’de Tuna Kaptanı Vezir Ahmed Paşa’nın ve mühimme nazırı Ahmed Tevfik Efendi’nin müracaatıyla, Tuna Donanması’nda istihdam edilmek üzere, İstanbul’dan Silistre’ye takımlarıyla birlikte 5 makaracı ustası gönderilmiştir. Her bir makaracıya 40’ar kuruştan, 200 kuruş harcırah ödenmiştir¹⁴⁸³.

3.3.7. Bıçkıcı (Errekeş)

Bıçkıcının görevi keresteleri biçmektir.

İsakçı’ya kurulan büyük köprünün imali için Eflak ve Boğdan’dan istihdam edilen bıçkıcı neferler, günlüğü 60 akçeden çalıştırılmışlardır¹⁴⁸⁴.

Osmanlı Tunası’nın havzasında Tırnova, Filibe, Pazarcık’tan bıçkıcıların istihdam edildiği görülmektedir. 1788 yılında Tuna üzerine kurulacak büyük köprü için bu mahallerden 20’şer nefer bıçkıcı talep edilmiştir¹⁴⁸⁵.

Silistre’deki mevcut tersanede, tamiri ve inşası yapılan gemilere gerekli olan kerestelerin biçilmesi için bıçakçıların temin edildiği yerlerden biri Tırnova’dır. 1791

¹⁴⁸⁰ Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türkî*, s. 633.

¹⁴⁸¹ BA, C. BH. 44/2079. (18 Aralık 1791)

¹⁴⁸² İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 79.

¹⁴⁸³ BA, C. BH. 6/285, Belge 1-2. (6 Ocak 1792)

¹⁴⁸⁴ BA, D. BŞM. d. 3936, s. 2-5. (10 Ocak 1769)

¹⁴⁸⁵ BA, C. AS. 1082/47704, Belge 3. (12 Temmuz 1788)

yılında Silistre miri kerestesinin biçilmesi¹⁴⁸⁶, 1792’de Silistre’de yapılan fırkateler için 40’ar bıçkıcı istihdam edilmiştir¹⁴⁸⁷.

Tuna havzasında bıçkıcı tedarik edilemediği durumlarda bu ihtiyaç İstanbul’dan giderilmekteydi. Nitekim 6 Şubat 1791 tarihli kayıta, Silistre’de yapılacak olan şalope, duba ve salları için gerekli olan kerestelerin kesilmesi için İstanbul’dan 10 bıçkıcı amelesinin tedariki istenmiştir¹⁴⁸⁸.

3.3.8. Baltacı

Gemi yapımında kullanılan kerestelerin kesim işini yapan görevliye baltacı denilmektedir¹⁴⁸⁹.

6 Şubat 1791 tarihli belgeden, Silistre’de inşaları emredilen şalope, duba ve salları için ihtiyaç duyulan kerestenin kesim işinin, Tuna havzasından istihdam edilen bir kısım baltacı tarafından gerçekleştirildiği anlaşılmaktadır¹⁴⁹⁰.

3.3.9. Burgucu

Ağaçları delmek ve yuva açmakta kullanılan alete burgu, burgu ve cıvata işlerini yapan sınıfa da burgucu denilmektedir¹⁴⁹¹.

Genellikle gayr-ı Müslim olan burgucular, gemi inşalarındaki en kalabalık zanaatkar gruplarından birini teşkil etmektedir. Burgucuların yanında, yevmiyeleri 10 akçeden hesaplanan bir odabaşı bulunurdu¹⁴⁹².

Tuna Donanması’nda istihdam edilen burgucuların merkezden sevk edildiği anlaşılmaktadır. Nitekim 1791 yılında, İstanbul’dan Tuna’daki gemicilik faaliyetlerinde çalıştırılmak üzere 2 burgucu ihraç edilmiştir¹⁴⁹³.

¹⁴⁸⁶ Tırnova Mutesellimi, ayanı, zabıtları ve iş erlerinin gözetiminde istihdam edilen bu neferlerin ücretleri, Silistre Nazırı Ahmed Tefvik Efendi tarafından verilmiştir. BA, C. BH. 44/2079. (18 Aralık 1791)

¹⁴⁸⁷ Tırnovi Kadısı, Tırnovi Voyvodası dergâh-ı muallam kapıcı başlarından Paşacık Hüseyin’e, zabıtlara ve iş erlerine gönderilen hüküm. BA, C. AS. 1142/50767. (23 Şubat 1792)

¹⁴⁸⁸ Tuna Kaptan Paşası Hamamizade Ahmed Paşa’ya gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 10051, s. 411. (6 Şubat 1791)

¹⁴⁸⁹ BA, MAD. d. 10051, s. 411. (6 Şubat 1791)

¹⁴⁹⁰ BA, MAD. d. 10051, s. 411. (6 Şubat 1791)

¹⁴⁹¹ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 84.

¹⁴⁹² İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 72.

¹⁴⁹³ BA, C. BH. 174/8205. (26 Kasım 1791)

3.3.10. Köprücü

Osmanlı Devleti'nde ordunun sefer güzergâhında bulunan suyolları üzerine kurulması planlanan seyyar köprülerin inşa, tamir ve bu köprülerin, nehrin üzerine kurulması görevini ve muhafazasını üstlenen alanında mahir zanaatkârlara köprücü denilmektedir.

Sefere karar veren Osmanlı Devleti, sefer öncesinde muhtemel güzergâhlara göre gerçekleştirilecek köprücülük faaliyetlerini geniş bir sahaya yaymaktaydı. Tuna Nehri üzerine kurulacak köprüler için en uygun konum tespit edildikten sonra, hemen nehrin ölçüsüne göre inşa faaliyetlerine başladılar. Tuna iskelelerinden olan İsakçı'dan, Sava Nehri üzerinde bulunan Bosna'ya kadar birçok sahil şeridinde tombaz üretiminin gerçekleştirildiği görülmektedir¹⁴⁹⁴. İnşa edilen köprü gemiler, köprücüler tarafından birbirlerine bağlanmak suretiyle, suyun yüzeyine dizilirdi.

Köprücüler, tombaz gemilerinin üzerine değirmen inşa ederlerdi¹⁴⁹⁵. Daha önce köprülerin kurulmuş olduğu yerlerde, tombazların bakım ve muhafazası köprücüler vasıtasıyla yapılmaktadır. Köprücüler Eflak, Boğdan, Manastır, Vidin vs. gibi çeşitli Tuna sahillerinden tedarik edilmekteydi. 1787 yılında Tuna Nehri'nin taşması sonucu, nehirdeki buz kütlelerinin yarattığı tahribatla, büyük köprüdeki hasar Manastır'dan istihdam edilen iki köprücü vasıtasıyla giderilmiştir¹⁴⁹⁶. 1788 yılında İrşova'yla Tekyeburnu'nu birbirine bağlayan köprü tombazlar için Vidin'den dört mahir köprücü istihdam edilmiş ve bunların ücretleri bina emini tarafından verilmiştir¹⁴⁹⁷.

Köprücü ücretleri yıllara göre değişkenlik arz etmektedir. 1768 yılında İsakçı'ya kurulan büyük köprünün imali için Eflak ve Boğdan'dan istihdam edilen köprücü neferler, günlük 120 akçeden çalıştırılmışlardır¹⁴⁹⁸.

Köprücüler, yaptıkları hizmetlere karşın, avarız-ı divaniye vergisinden muaf tutulurlardı¹⁴⁹⁹.

¹⁴⁹⁴ M. Tuğluca, "1711 Prut Sefer Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", s. 108-109.

¹⁴⁹⁵ BA, MAD. d. 10051, s. 400. (8 Aralık 1790)

¹⁴⁹⁶ BA, MAD. d. 10044, s. 185. (30 Aralık 1787)

¹⁴⁹⁷ BA, MAD. d. 10045, s. 15. (2 Ekim 1788)

¹⁴⁹⁸ 144 gün çalışan 4 köprücüye, aynı zamanda 2400 akçe taamiye ücreti de ödenmiştir. BA, D. BŞM. d. 3936, s. 2-5. (11 Aralık 1768)

¹⁴⁹⁹ Cengiz Orhonlu, "Köprücülük", VII. Türk Tarih Kongresi Ankara 25-29 Eylül 1970, Kongreye Sunulan Bildiriler, c. II, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1973, s. 701-709.

3.3.11. Değirmenci

Tuna üzerinde demirlenmiş vaziyette duran değirmen gemileri mevcuttu. Bu gemiler, nehrin akıntısından faydalanarak çalışan su değirmenlerini oluşturmaktaydı¹⁵⁰⁰. Değirmenler, genellikle tombaz gemilerinin üzerine inşa edilir ve bu inşa faaliyetini köprücüler yapardı¹⁵⁰¹.

İstisnai bir durum olmakla beraber, bazı yıllar değirmenci gemileri toplattırılarak köprü yapımında kullanılmıştır¹⁵⁰². Tuna Nehri üzerine kurulan bu değirmen köprülerin hizmetinde bir kısım değirmenciler görev almışlardır. Tuna sahillerindeki kadı, mütesellim, kethüda yeri, yeniçeri serdari, ayan ve iş erlerine gönderilen fermanlarla, değirmencilerin istihdamı gerçekleştirilmiştir. Daha ziyade Eflak ve Boğdan'dan¹⁵⁰³ tedarik edilen bu görevliler, aynı zamanda Silistre, Hırsova, Yergöğü, Niğbolu gibi Tuna sahillerinde de temin edilmişlerdir.

Tablo 16. Tuna Donanması'nda İstihdam Edilen Değirmencilerin Temin Edildiği Yerler, Sayıları, Yaptıkları İş ve Ücretleri (1737-1789)

Yıl	Yer	Sayı	Yaptıkları İş	Ücret
1737 ¹⁵⁰⁴	Silistre	20	İsakçı büyük köprüsünün inşası	İsakçı'daki köprü inşasına memur, bina emini Abdi tarafından verilmiştir.
	Hırsova	10		
1768 ¹⁵⁰⁵	Eflak Boğdan	41	İsakçı'ya kurulacak köprü tombaz inşası	Günlük 40 akçe
1784 ¹⁵⁰⁶	Yergöğü Niğbolu	30	Silistre'ye kurulacak 21 köprü tombaz inşası	Yergöğü Kalesi Bina Emmini Çadırcızâde Mehmed tarafından peşin verilmiştir.
1789 ¹⁵⁰⁷	-		İsakçı büyük köprüsünün inşası	Günlük 40 akçe

¹⁵⁰⁰ G. Tanyeli – U. Tanyeli, “Osmanlı Yüzer Köprüleri”, s. 13, 32 numaraları dipnot.

¹⁵⁰¹ Silistre yakınlarında kurulan köprü için 20 üstad köprücü görevlendirilmişlerdir. BA, MAD, d. 10051, s. 400. (8 Aralık 1790)

¹⁵⁰² G. Tanyeli – U. Tanyeli, “Osmanlı Yüzer Köprüleri”, s. 13.

¹⁵⁰³ BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1. (11 Kasım 1768)

¹⁵⁰⁴ BA, C. AS. 687/28838, Belge 3-4. (18 Şubat 1737)

¹⁵⁰⁵ BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1-5. (11 Aralık 1769)

¹⁵⁰⁶ BA, C. AS. 907/39104. (20 Kasım 1784)

¹⁵⁰⁷ BA, C. AS. 1078/47512. (28 Şubat 1789)

1737 yılında İsakçı'ya gönderilmesi istenen bu mahir değirmenciler, *peter* denilen düz maden levhaları, nehrin üzerindeki köprülere iliştiirmekle görevlendirilmişlerdi¹⁵⁰⁸.

3.3.12. Bâdbâni (Yelkenci)

Yelken biçen, yapan ve tamir eden sanat erbabına badbani denilmektedir¹⁵⁰⁹. Bu sanatkâr gurup, tersane halkından olan azapların bir sınıfıdır¹⁵¹⁰.

Yelkenciler, mayıstıra, çember, alaborta, tirinkete ve çekeleve biçimli yelkenleri biçip, gemileri donatırlardı¹⁵¹¹.

Tuna Donanması gemilerinde görevli yelkencilerin ücretleri, yıllara göre değişkenlik göstermektedir. Mesela 1772 yılında üstü açık gemilerde görevli bir yelkencinin aylığı 13 kuruş iken¹⁵¹², 1792 yılı itibariyle mevâciblerinin 86 kuruş olduğu görülmüştür¹⁵¹³.

3.3.13. Tulumbacı

Bir memba ya da sarnıçtan suyu yükseğe çıkarmak veya bir yerden bir yere basmak için yapılmış makinalara tulumba¹⁵¹⁴, bu makinaların el ya da hava basıncı ile çalıştırılmasını sağlayanlara da tulumbacı denilmektedir¹⁵¹⁵.

Bir geminin delinmesi neticesinde, suyun gemiye nüfûz etmesini engellemek maksadıyla, geminin birkaç yerine tulumbalar yerleştirilir ve tulumbacılar vasıtasıyla suyun dışarı atılması sağlanırdı¹⁵¹⁶. Tulumbacıların sayısı, imal edilen gemi sayısına göre değişkenlik göstermekteydi. Gemi sayısının fazla olması, tulumbacı sayısında da artışa sebep olurdu¹⁵¹⁷.

1718 yılında Tuna Donanması için 960 adet tulumba, İstanbul'dan Niğbolu'ya sevk edilmiştir¹⁵¹⁸.

¹⁵⁰⁸ BA, C. AS. 687/28838, Belge 3-4. (18 Şubat 1737)

¹⁵⁰⁹ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyehatnâmesi*, c. I, s. 265.

¹⁵¹⁰ F. Devellioğlu, *Lûgat*, s. 70.

¹⁵¹¹ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyehatnâmesi*, c. I, s. 265.

¹⁵¹² BA, MAD. d. 8531, s. 228. (7 Ekim 1772)

¹⁵¹³ BA, D. BŞM. d. 6055, s.2-6. (23 Temmuz 1792)

¹⁵¹⁴ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 387.

¹⁵¹⁵ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 387.

¹⁵¹⁶ Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyehatnâmesi*, c. I, s. 265.

¹⁵¹⁷ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 77-78.

¹⁵¹⁸ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

3.3.14. Diğer Görevliler

3.3.14.1. Mutemed

Avans para alıp, muayyen miktardaki istihkak sahiplerine, usulüne göre veren muhasip ya da saymana mutemed denilmektedir¹⁵¹⁹.

Gemi inşaları sırasında, çalışanlara nezaret eden mutemedler, iş seyrini kontrol ederlerdi¹⁵²⁰. Nitekim Aralık 1768'den Mayıs 1769'a kadar yapımı süren köprü tombazların imalinde çalışanların ücretlerinin, mutemed denilen görevliler tarafından hesaplanıp ödendiği görülmektedir. Beş buçuk ay boyunca toplam 19 mutemede, yaptıkları işe karşılık günlük 60 akçe ödeme yapılmıştır¹⁵²¹.

3.3.14.2. Duacı

Duâgû, duahan ya da duacı, Osmanlı Devleti'nin saray, merkez ve esnaf teşkilatlarında dua ile ilgili vazifeleri yerine getirenler için kullanılan bir unvandır. Bu görevliler, günlük mesainin başlaması esnasında, belirli merasim ve şenliklerde duruma ve zamana göre dualar okurlardı. Duacıların dürüst ve iyi ahlak sahibi olma gibi vasıflara sahip olması gerekmektedir¹⁵²².

Çeşitli alanlardaki görevlerinden biri de donanma hizmetinde bulunmasıdır. Tuna Nehri üzerine kurulacak köprülerin inşalarına başlanması, köprülerin suyun yüzeyine kurulması ya da bu aşamada çalışan her alandaki görevlilere ücretlerinin verildiği esnada dualar ettiği anlaşılmaktadır. 1768-1769 yıllarında İsakçı'da, Tuna üzerine kurulan köprü hizmetinde altı ay boyunca istihdam edilen bir nefer duacıya, aylık 10 kuruş ücret verilmiştir¹⁵²³.

Yukarıda adı zikredilen meslek guruplarının haricinde gemi küreği yontan *ışkıcılar*, su ihtiyacını karşılayan *varilciler*, batan gemilere ait çeşitli malzeme ve mühimmatları çıkaran *gavvaslar (dalgıç)*, kerestelerin kesimini yapan hızarıcı, köprü ve tabya yapmak gibi istihkâmcılık işleriyle meşgul olan lağımıcılar¹⁵²⁴ da Tuna Donanması'nda vazife yapmaktaydılar. 1768-1769 yıllarındaki İsakçı köprü hizmetinde çalışan lağımıcılar aylık 40-60 akçe arası ücretlendirilmişlerdir¹⁵²⁵.

¹⁵¹⁹ F. Devellioğlu, *Lûgat*, s. 809.

¹⁵²⁰ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 79.

¹⁵²¹ 19 mutemede 165 gün boyunca 202660 akçe (1668 kuruş, 80 pare, 20 akçe) ödeme yapılmıştır. BA, *D. BŞM. d. 3936*, s. 2-5. (10 Ocak 1769)

¹⁵²² Mehmet İpşirli, "Duâgû", *İslam Ansiklopedisi*, c. 9, TDV Yayınları, Ankara, 1994, s. 541.

¹⁵²³ BA, *D. BŞM. d. 3936*, s. 2-5. (10 Ocak 1769)

¹⁵²⁴ Eskiden muharebelerde kaleleri yıkmak için toprağın altından lağım kazıp barutla dolduran ve bunu ateşleyen askeri sınıfa lağımçı ocağı denilmekteydi. 17. yüzyıldan itibaren bozulan teşkilatları, 1792 yılında ıslah edilmiştir. Sefer zamanları hariçten de lağımçı alınmıştır. K. Kepecioğlu, *Tarih Lûgati*, s. 235.

¹⁵²⁵ BA, *D. BŞM. d. 3936*, s. 2-5. (10 Ocak 1769)

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

4. TUNA DONANMASI'NDAKİ GEMİLER

Osmanlı belgelerinde, donanmaya mensup gemi, sandal, tekne ve kayık türleri için genel bir ifade olarak *sefine* kullanılmıştır. Bu sebeple, *sefine* türlerinin farklılıklarına değinilip, sınıflandırmalar yapılsa da genel olarak sefine/gemi terimi kullanılacaktır.

Tuna Donanması'na dâhil edilecek yeni gemilerin yapımı, bakımı ya da donanım gereksinim duyan gemilerin tamir ya da teçhizatlarının tamamlanması için merkezden, başta Tuna Donanması kaptan paşalarına olmak üzere, ilgili kazaların kadılarına, naiplerine, mütesellimlerine, ayanlarına¹⁵²⁶, zabitlerine ve iş erlerine ayrı ayrı emirler gönderilirdi. Bu emirler doğrultusunda her bir görevli sorumluluklarını yerine getirmek için faaliyetlere başlardı¹⁵²⁷.

18. yüzyılda Tuna Nehri üzerinde, tespitini yapabildiğimiz otuz dokuz farklı gemi görülmektedir. Bu gemiler yelkenli, kürekli, yelkenli-kürekli gemiler şeklindedir. 18. yüzyılda, Osmanlı Devleti'nde gemi inşa ve denizcilik faaliyetleri yavaş yavaş değişmiştir. Önceki yüzyılın hemen hemen son çeyreğine kadar, Osmanlı Devleti'nde kadirga denilen kürekli gemiler kullanılmaktaydı. Bu zamandan sonra, yelkenli gemilere yönelik bir eğilim söz konusudur. Artık 18. yüzyıl Osmanlısı'nda üretimi yapılan gemiler yelkenli, kürekli, yelkenli-kürekli şeklinde karşımıza çıkmaktadır. Kürekli gemilerde insan enerjisine duyulan ihtiyaçtan dolayı, çok sayıda kürekçi istihdam edilmekteydi. Rüzgârla hareket eden yelkenli gemiler ise, gerçek rüzgârı

¹⁵²⁶ Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyılı, ayanların büyük nüfuz kazandığı bir dönemdir. Bu dönemde birçok alanda olduğu gibi, denizcilik alanında da ayanların rolü büyük ölçüde kendisini hissettirmiştir. Devletin içinde bulunduğu idari, askeri, adli, sosyal ve ekonomik şartlardan ortaya çıkmış olan ayanlar, zamanla devlet otoritesini kendi menfaatlerine uygun bir şekilde kullanmışlardır. Kara merkezli yükselen ayanların, etki alanlarını denize doğru yaymaları bu bölgelerde de etkin güç olmalarına sebep olmuştur. Devlet, denizciliğe ait birçok konuda ayanlara da bazı görev ve hükümlülükler vermiştir. Tuna sahillerinde de varlığına rastladığımız ayanlar, gemicilik faaliyetleriyle yakından ilgilendiler. Rusçuk ayanlarının *üstü açıklar ağalığına* atanıp donanmanın inşa ve teçhiziyle ilgili görevlerinin yanı sıra, girdaplarla ilgili görevler, zahire nakliyatı vs. gibi sorumlulukları da tekelinde tuttukları görülmektedir. Öyle ki incelenen arşiv vesikalarında, merkezden gönderilen birçok emirde ya doğrudan ya da dolaylı olarak ayanların muhatap alındığı görülmektedir. Geniş bilgi için bkz.: İlhan Ekinci, "Karadeniz'de Âyanlar ve Denizcilik", *Karadeniz Araştırmaları*, S. 37, Ankara, Bahar-2013, s. 15-49.

¹⁵²⁷ Gemi inşaları için verilen emirlerin, bazen çeşitli sebeplerden dolayı kabul edilmediği görülmektedir. Mesela 1788 yılında, Hezargradlı Aliş Ağa 40 adet üstü açık gemi inşasına memur kılınmıştır. Fakat Aliş Ağa'nın, geçimini ziraatle karşıladığına ve bu gemilerin yapımına muktedir olmadığına dair cevabı, Hezargrad Kadısı ilamıyla merkeze bildirilmiş ve bu yükümlülük Aliş Ağa'dan alınmıştır. BA, C. BH. 141/6790, Belge 1. (13 Nisan 1788)

kullanarak su üzerinde hareket etme kabiliyetine sahiplerdi. İlerledikleri yöne doğru zahiri bir rüzgâr da meydana getirirlerdi. Geminin hızı arttıkça, yelkene etki eden rüzgârın hızı da artacağından, gemi daha hızlı hareket etme kabiliyetine sahip olacaktır. Osmanlı Devleti'nin gerileme dönemi olarak kabul edilen 18. yüzyıl, aynı zamanda değişen ve gelişen dünya teknolojisini yakalama çabalarının da olduğu bir zaman dilimi olarak karşımıza çıkmaktadır. Nitekim neredeyse kronikleşmiş bir vaka haline gelen kadirga kullanımı hususundaki ısrarcı tutumun yavaş yavaş terkedildiği bir döneme girildiğini ifade etmek yerinde olacaktır.

İncelediğimiz dönem, Osmanlı Devleti'nin özellikle Avusturya ve Rusya ile uzun süreli mücadele ettiği bir dönemdir. Dolayısıyla bu devletlerle girişilen harplerde, bazı gemiler kullanılamaz hale gelirken bazıları da tamir edilebilecek derecede hasar görmüştür. Hasar gören gemilerin bir an evvel tamir edilmesine özellikle ehemmiyet verilmiştir. Örneğin Osmanlı ve Avusturya/Venedik arasında 1715-1718 yılları arasında süren ve Osmanlı'nın başarısızlığı ile neticelenen savaş, devletin Tuna'daki donanması için tam bir hezimetti. Belgrad'ın Avusturya tahakkümüne girmesiyle, limandaki 5 kalite, 60 firkate, 60 şayka ve irili-ufaklı 1000 kadar gemi Avusturya'nın eline geçti¹⁵²⁸. Bu durumda devletin, acilen elindeki tamire muhtaç gemileri onarması ve eş zamanlı inşa faaliyetlerini başlatması gerekiyordu. Nitekim kısa sürede Rusçuk'taki firkateler tamir edilmiş ve merkezden de aynı gemi türü yeniden imal edilerek¹⁵²⁹, büyük zarar gören ince donanma, yavaş yavaş Tuna'da boy göstermeye başlamıştır.

Öte yandan 1787-1792 Osmanlı-Rus savaşlarının ilk yılında, savaştan zarar gören gemilerin Rusçuk Tersanesi'nde tamir edilip, tekrar kullanılır hale geldiği kaydedilmektedir¹⁵³⁰. Yine harbin devam ettiği 1791 yılında, inşaları emredilen Tuna gemilerinin, Rus donanmasına denk yapılması gerektiği hususuna dikkat çekilmiştir¹⁵³¹. 18. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin gerek Rusya gerekse Avusturya ile yaptığı savaşların uzun sürdüğü ve genellikle Osmanlı'nın aleyhine sonuçlandığı görülmektedir. Kara savaşlarının yanında, nehirde yapılan mücadelelerde alınan yenilgiler, Batı

¹⁵²⁸ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, (Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoglu), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1969, s. 371.

¹⁵²⁹ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 378.

¹⁵³⁰ Vidin muhafızı Vezir Şerif Hüseyin Paşa'nın uhdesinde Rusçuk ve Yergöğü şaykaları ile bir kısım çete kayıkları, Rusçuk Tersanesi'nde tamir edilmiştir. BA, C. AS. 1079/47571, Belge 1-2. (09. 11. 1788)

¹⁵³¹ BA, C. BH. 142/6845, Belge 6-9. (12 Ekim 1791). Silistre İskeleyi'nde, Rus donanmasına eşdeğer küçük ve büyük teknelerin inşasının yanında, bilhassa firkateyn şeklinde gemilerin yapılması gerektiğine dikkat çekilmiştir. Hava Selçuk, "Zıştovi ve Yaş Antlaşması Arasında Tuna Kıyısında Bir Osmanlı Kenti: Silistre (1791-1793)", *Tuskish Studies*, Volumes 8/5, Ankara, Spring-2013, s. 659.

donanmasının daha ileri düzeyde olduğu sonucunu doğurmaktadır. Batı'nın bu ilerleyişindeki en büyük etken şüphesiz, çağın gemicilik teknolojisinden istifade etmesi, bu amaca hizmet eden okullarda eğitim vermesi ve bu teknolojiyi hayata geçirmesiyle yakından alakalıdır. Osmanlı Devleti'nde 18. yüzyılda, deniz mühendisliği alanında eğitim veren müessesenin, Avrupa devletlerinin oldukça gerisinde olduğu anlaşılmaktadır. Zira sürekli Fransa'dan talep edilen eğitimcilerin İstanbul'a gelmeleri, Osmanlı ülkesinde dünyanın gemi teknolojisini yakından takip edecek, çağın gelişmelerine ayak uyduracak, gemi inşa fenninde ve donanma işlerinde işin ehli mimar ve mühendislerin yetişmediği gerçeğini ortaya koymaktadır. Ne var ki yurt dışından getirilen usta isimlerin faaliyetlerinin de tam anlamıyla bir düzen oluşturduğu söylenemez. Bundaki en büyük etken kuşkusuz ülkenin içinde bulunduğu iktisadi, idari sıkıntılar ve yetersiz bilgi birikimidir¹⁵³².

¹⁵³² Esasen bu döneme kadar Osmanlı Devleti'nde savaş ve donanma gibi akademilerin bulunmayışı büyük bir eksiklik olarak nitelenebilir. İdareci, kâtip, asker, mühendis, kartoğrafların istihdam edildiği Avrupa savaş akademileri, silahların geliştirilmesinden giyilecek üniformaya, eğitimden silah, erzak ve yem tedarikine kadar oldukça geniş bir alanda sorumluluk sahibiydiler. Silah teknolojisi, organizasyon ve lojistikteki ilerlemeler, bu akademilerce gerçekleştirilen tecrübi faaliyetlere çok şey borçludurlar. Örneğin I. Petro, 1701 yılında yeni oluşturulan donanmada görev yapan subayları eğitmek için coğrafya, matematik, geometri ve denizcilik derslerinin verildiği Moskova'daki *Matematik ve Denizcilik Okulu*'nu kurdu. 1716'da kurulan *Deniz Akademisi* bu okulun rolünü üstlendi. Bunlara ilaveten *Askeri Lise* (Kadetski Korpus, 1731 yılı, II. Katerina tarafından 1762'de genişletildi.) *Mühendislik ve Topçuluk Okulu* (1762), *Deniz Harp Okulu* (1764), Kerson'da bir *Deniz Harp Okulu* (1786) ve *Soylular Alayı* (1807) kuruldu. Bu kurumlar yerli subayların eğitiminde önemli işleve sahiptiler. I. Petro dönemi sonunda, ordudaki Rus asıllı subaylar, yabancı asıllı subaylardan sayıca üstün hale geldiler. 18. yüzyılda bu okullardan birçok yetenekli general ve idareci yetişti. Tecrübi eğitimin yanı sıra Rus ordusundaki subaylar *Muhafız Alayları*'nda ve iki harp okulunda eğitildiler. 1762 ve 1800 arasında *Ordu Asil Harp Okulu*'na 2000 öğrenci kaydoldu ve bunlardan 820'si subay olarak mezun oldu. 1765-1800 arasında *Topçuluk ve Mühendislik Asil Harp Okulu*'ndan mezun olan 15000 civarında öğrenci askeri hizmete girdi. Bu okulların yanı sıra ihtisas eğitimi veren mahalli teknik ve askeri okullar da vardı. Her ne kadar Osmanlı Devleti, bu alandaki ilk teşebbüslerini 1735'te gerçekleştirse de 1770'lere değin Moskoflar ile mukayese edilecek nitelikte askeri ve teknik okullar kuramadılar. 1734-1735'te Fransız Kont Claude Alexandre de Bonneval'in (Humbaracı Ahmed Paşa, 1675-1747) yardımıyla kurulan *Yeni Ulufeli Humbaracı Ocağı*'na alınanlar geometri, trigonometri, balistik alanlarında pratik eğitim aldılar. Askeri mühendislik ve ilgili alanlarda eğitim veren ilk Osmanlı okulları, yine başka bir Fransız'ın (Baron François de Tott) yardımıyla kurulan *Topçu Okulu* (1772) ve *Hendesehane* (29 Nisan 1775) idi. Hendesehane kısa bir süre sonra *Mühendishane-i Bahr-i Hümayun* olarak adlandırıldı (1781). Bu okullardan mezun olanların sayısı, Rusya'daki teknik ve askeri okullardan mezun olanlarla kıyaslandığından göz ardı edilecek seviyededir. 1732 yılında basılan İbrahim Müteferrika'ya ait reform risalesinde (Adil Şen, *İbrahim Müteferrika ve Usûlü'l-hikem fî nizâmi'l-ümem*, Türkiye Diyanet Vakfı, Ankara, 1995.) Rusya'nın yanında Avrupa ordularının aldıkları talim, terbiye ve eğitim tereffuatlı bir şekilde anlatılarak Osmanlı ordularının *nizam-ı cedid*i taklit etmeleri gerektiğini öne sürüyordu. Geniş bilgi için bkz.: Gábor Ágoston, "Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya'da Askeri Dönüşüm, 1500-1800", *Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 259-261, 265. Aslında Osmanlı'da mühendislik eğitimi veren ilk kurum, Kaptan-ı Derya Gazi Hasan Paşa'nın gayretleriyle Tersane-i Amire'de açılmıştı. Geometri ağırlıklı bir eğitimin verildiği bu okulda coğrafya ilmi de öğretilmekteydi. Buradan yetişen öğrenciler, Tersane-i Amire'de hoca, halife, alat mustahfızı görevlerinde bulunurlardı. Terfiler imtihanlarla belirlenir ve donanma sancak kaptanlığı ya da diğer donanma gemilerinde kaptan olarak tayin olabiliyorlardı. 1769 yılında İstanbul'a gelen Baron De Tott ve

Devlet, gerek duydukça mevcut donanmanın nicelik ve niteliğini öğrenmek için sayım yaptırmıştır. Kaptan Paşa'ya, kaza kadılarına, naiplere, ayanlara, zabıtlara, seraskerlere ve sayımla görevlendirdiği mübaşir ile kâtiplere gönderilen fermanlarla, Osmanlı Tunası boyunca faaliyet halindeki tersanelerde ve iskelelerde hangi çeşit gemilerin bulunduğu, sayılarının kaç olduğu tek tek kayıt altına alınmıştır¹⁵³³. Özellikle savaş halinin devam ettiği yıllarda, sayım için merkezden sürekli emirler gönderilmekteydi. 1768-1774 yılları arasındaki savaşta, Tuna Nehri'nde hava muhalefetinden kaynaklı kayıpların yanında¹⁵³⁴, 1790 yılında Rus donanmasının Kili ve Sünne boğazlarını zapt etmesiyle, III. Selim'in kaymakam paşaya gönderdiği hatt-ı hümayununda, donanmanın büyük kısmının Tuna'da zayi olduğu, geriye kalan mevcudun biran önce öğrenilmesi gerektiği kayıtlıdır¹⁵³⁵. Böylece Tuna Donanması'nın durumu tespit edilmiş olmaktadır. Tamir ya da yeni inşa edilmesi gereken gemilerin tespitinin yapıp bir an önce donanmaya dâhil edilmesi yönünde fermanlar çıkarılarak, ilgili yerlere acilen ulaştırılması emredilmiştir¹⁵³⁶.

diğer Fransız subaylar, bu okuldaki eğitimle yakından alakadar oldular. Bu müessesedeki esas eğitim, 1776 yılında Donanma-yı Hümayun'da ikinci kaptan olan Cezayirli Seyyid Hasan Efendi'nin Hendesehane'ye hoca olarak tayin edilmesiyle başlamıştır. Gerçek bir denizci olan Seyyid Hasan Efendi, gemi inşa konusunda ilk Osmanlıca eserin yazarı olarak tanınmaktadır. 1782 yılında yine Fransız subayların istihdam edildiği bu kurum, ateşli silahlarda modernleşmeyi ve eğitimi ön plana almıştır. 1784 yılında Fransa'dan gemi inşası konusunda uzman mühendis ve yardımcıları istenmiştir. İstanbul'a gelen ekip, öncelikle yeni bir savunma sisteminin kurulması, daha sonra gemi inşa tekniklerinin eğitimiyle bu konudaki geleneksel Osmanlı sisteminin değiştirilmesini hedeflemekteydi. Mevcut donanmanın mümkün olduğu ölçüde yeniden teşkiliyle, Avrupa'nın güçlü donanmalarının seviyesine çıkarılması amaçlanmıştır. Bu ekip İstanbul'da bulunduğu ilk dört yıllık zaman zarfında, çeşitli büyüklükte 112 adet savaş gemisi imal ettiler. Sultan III. Selim'in (1789-1807) saltanat yıllarında *Nizam-ı Cedid* hareketi çerçevesinde, mühendishaneye gemi yapımı, seyr ü sefer, haritacılık, coğrafya derslerinin verilmesi için hazırlıklar yapılmış, bu mühendishanenin başına Fransız bir subay getirilmiştir. Mustafa Kaçar, "Tersâne Hendesehânesi'nden Bahriye Mektebi'ne Mühendishâne-i Bahrî-i Hümayûn", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, c. IX, S. 1-2, İstanbul, 2007-2008, s. 53-59; Besim Özcan, "XIX. Asrın Ortalarına Kadar Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Uzmanların Görevlendirilmeleri", *Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Edebiyat Bilimleri Araştırma Dergisi*, S. 24, Erzurum, 1997, s. 39-45.

¹⁵³³ BA, C. AS. 59/2781, Belge 2. (31 Ocak 1771)

¹⁵³⁴ Tuna Nehri'ndeki hava şartlarından dolayı zayi olan altışar büyük-küçük firkate, 7 işkampoye, 12 kancabaş, birer pergende ve kalyon ile zarara uğramayan 12 büyük firkate ve 4 işkampoyenin sayımı yapılmıştır. BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 352, h. 1465. (6-15 Mayıs 1771). Devlet, Tuna'nın taşması ya da buzlanmasından dolayı zarar gören gemiler için, *nehr-i Tuna'nın tuğyan ve incimâdından nâşi telef oldu* demesini kabul etmiyor ve ayrıntılı açıklamada bulunulmadığı sürece, ilgili kişiler tarafından zararın tazmin edilmesini istiyordu. Ayşe Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", *Tarih Okulu Dergisi*, Yıl 7, S. XVIII, İzmir, Haziran-2014, s. 307.

¹⁵³⁵ BA, HAT. 192/9419. (8 Aralık 1790)

¹⁵³⁶ *Vidin seraskeri Vezir Hasan Paşa'nın* 21 Aralık 1788 tarihinde aldığı emirde, Tuna Nehri'nde çeşitli işlerde kullanılmak üzere yeniden imal edilen 59 açık ile tamiri ve donanımı yapılan 23 açığın şu anki durumları hakkında bilgi olmadığı, bu gemilerin nerede olduklarına ve kullanılabilir halde olup olmadıklarına dair malumatın bir an önce bildirilmesi gerektiği kayıtlıdır. BA, MAD. d. 10045, s. 78. (21 Aralık 1788)

Osmanlı Devleti, Tuna Nehri'nde yalnızca kendi donanmasının sayımını yaptırmamış, aynı zamanda mücadele halinde olduğu devlet ya da devletlerin donanma kuvvetleri hakkında bilgi sahibi olmak amacıyla, kendi sularını kullanan bütün yabancı gemilerin kayıtlarını da büyük bir titizlikle tutmuştur. Örneğin 14 Ekim 1784 yılında Tuna Nehri sahillerindeki bütün kadı ve naiblere, Sünne Boğazı'nı korumakla vazifeli memurlara gönderilen emirlerle, Sünne Boğazı'ndan Tuna Nehri'ne giren, öte yandan Tuna Nehri'nden Sünne Boğazı'nı kullanarak çıkan Rus ve Avusturya bandıralı büyük-küçük bütün gemiler için birer defter tutulması istenmiştir. Bu gemiler için tutulan kayıtların ayda bir güncellenmesi ya da ihtiyaç halinde bu işlemin daha sık gerçekleştirilmesi gerektiğine de dikkat çekilmiştir¹⁵³⁷.

18. yüzyılın ikinci yarısında atağa geçen Avusturya ve Rus donanmaları, bu dönemde Tuna Nehri üzerinde kendilerini sıkça hissettirmişlerdir. Özellikle Avusturya'nın Tuna'da ve Tuna'nın ulaşım elverişli kolları üzerinde çok sayıda nakliye gemisi inşa ettirdiği¹⁵³⁸, kuzeyden gelen Rusların ise başta Karadeniz kıyıları olmak üzere yavaş yavaş ele geçirdikleri Tuna kıyılarında da bu faaliyeti yürüttükleri görülmektedir¹⁵³⁹.

¹⁵³⁷ BA, C. AS. 1052/46267. (14 Ekim 1784). Akkırman Boğazı'ndan Tuna Nehri'ne giren Ruslar'a ait yaklaşık 15 çift, Özi ya da Kırım taraflarına giden 1 sakız çerengi Tuna'da görülür görülmez kayıtları tutulmuş ve akabinde ihbar edilmiştir. BA, HAT. 1396/55940. (9 Eylül 1790).

¹⁵³⁸ Hakan Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Isparta, 2008, XIX+485 Sayfa, s. 104, 108, 109.

¹⁵³⁹ Rusların kullandığı *çifte* ve *çereng* gemilerinin yanında, Avusturyalılar'ın Tuna üzerinde yüzdürdüğü birçok gemi çeşidine de rastlamak mümkündür. 1739 örneği dikkate alınarak Avusturya donanmasının üç direkli, yelkenli ya da kürekli, iki ambarlı olduğu ve güvertelerinde yaklaşık 50 top barındırdığı söylenebilir. Tuna'da ve Tuna'nın kaynağına yakın kollarda çok sayıda nakliye gemisi inşa edilmiştir. Avusturya'nın harp gemileri 18. yüzyılda mavna ve kürekli, bir buçuk ya da iki direkli olan galeazze ismiyle anılmaktadırlar. 18. yüzyılda Avusturya gemileri Viyana, Petervaradin, Belgrad tersanelerinde inşa edilmişlerdir. H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 104-109. Avusturyalılar'ın nasad olarak adlandırdığı şalope, çoğu zaman nehrin muhafazasında kullanılmıştır. Bunun yanında Tuna Nehri'nde yüzmeye müsait kalyonların varlığına da rastlamak mümkündür. Bkz. Sándor Papp, "Habsburg İmparatorluğu Tuna Donanmasının Yeniden Yapılandırılması Üzerine Planlar", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller I*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 87-102. Avusturya donanmasında çam kayıklarından faydalandığı da görülmüştür. Na'îmâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'îmâ*, c. I, (Hazırlayan: Mehmet İpşirli), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2007, s. 233; Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 371. Özellikle büyük çam kayıkları, Beç (Macaristan) Kralı'nın elçilerinin Osmanlı ülkesine ziyaretleri esnasında kullanılmıştır. Bu gemilerin içinde pencereli odalar ve mutfak da vardı. Peçevi İbrahim Efendi, *Peçevi Tarihi*, c. II, (Hazırlayan: Bekir Sıtkı Baykal), 2. Baskı, Kültür Bakanlığı Yayınları, Mersin, 1992, s. 123. 1689 yılında Tuna'da Avusturya donanmasına ait 200 çam kayığı tespit edilmiştir. Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli (1071-1114/1660-1703)*, c. I, (Hazırlayanlar: Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur, Baki Çakır, Ahmet Zeki İzgöer), İstanbul, 2013, s. 365. Yukarıda adı geçen Avusturya gemilerinin yanında *çapa* adlı gemi de kullanılmıştır. Adı geçen tüm gemilere göre çok daha dayanıklı olan *kellheim*, Tuna'da seyreden başka bir türdü. Her yolculuktan sonra tamire ihtiyaç duyan bu geminin ömrü, en fazla altı yıldır. Avusturyalılar'ın, Tuna'da uzun ömürlü, sağlam gemilere sahip olması

4.1. Tuna Donanması'nın Tersaneleri ve İnşa-Tamir Faaliyetleri

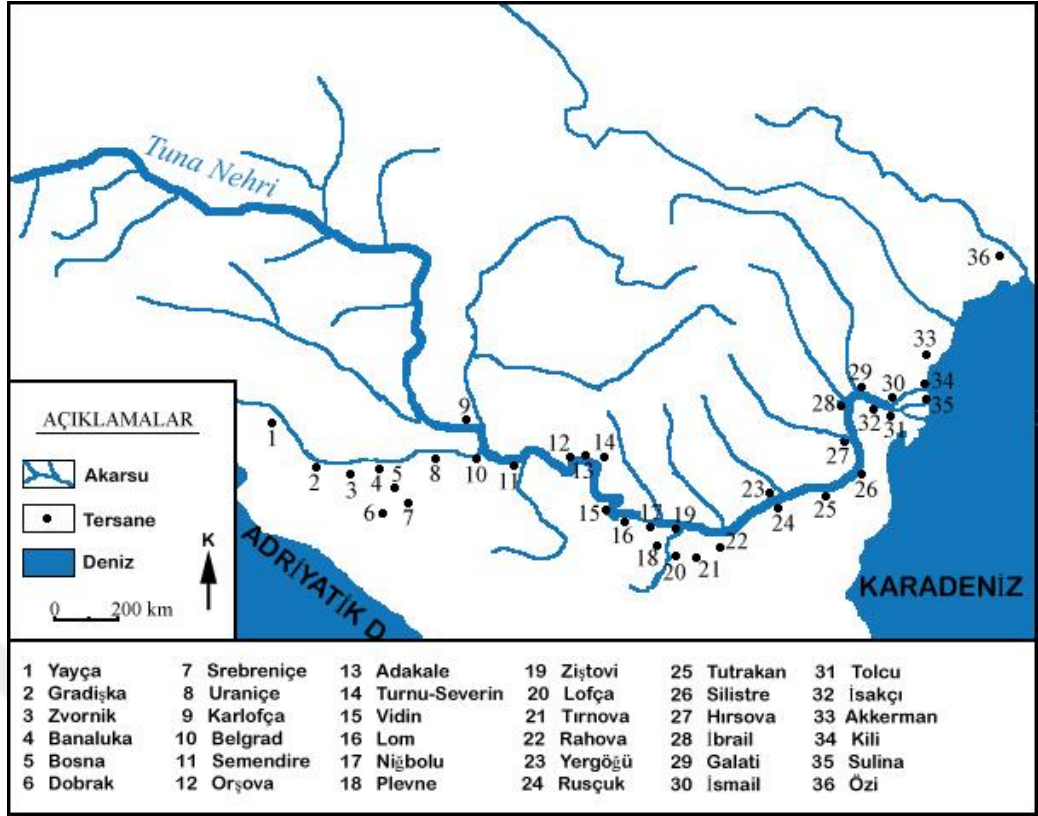
Tersane, gemi inşa ve tamirinin yapıldığı, sefere giden ve seferden dönen gemilerin muhafazasını sağlayan mekânlara verilen isimdir¹⁵⁴⁰.

Osmanlı Tunası'nın iskele şehirlerinin birçoğunda ve Sava Nehri kenarında, Tuna Donanması'nın tekniline hizmet eden irili-ufaklı birçok tersane bulunmaktaydı. Rusçuk başta olmak üzere Belgrad¹⁵⁴¹, Silistre, Yergöğü, Niğbolu, Kalas, İbrail, İsakçı, Tolcu, Hırsova, Zıştovi, Semendire, Lom, Vidin, Plevne, Srebreniçe, Dobrak, Bosna vs. gibi yerlerde gemilerin inşa ve tamirleri yapılmaktaydı. Tuna ince donanmasının gemileri, adı geçen tezgâhlarda çok sayıda imal edilmesine rağmen, Tersane-i Amire'de de sürekli bir inşa faaliyeti söz konusuydu. Düşmana karşı doğal bir engel olan ve Orta Avrupa'nın kalbine giden bu çok önemli su yolunun hâkimiyeti ve korunması, merkezin de desteklediği gemicilik faaliyetlerinin üst düzeyde olmasıyla paralel ilerlemekteydi.

için yassı gövdeli, kalın tabanlı, dar kaburgalı, iyi kapanmış dış cepheye sahip, suyun aşındırmasına ve çürütmesine karşı koyabilen gemiler üretmesi gerekmektedir. Avusturya ticaret gemileri örneğinde yapılan bu çalışmadan askeri gemilerin de aynı özelliklere sahip olduğu sonucu çıkarılabilir. Geniş bilgi için bkz.: Numan Elibol, "Tuna Nehri'nde Uluslararası Ticaretin Gelişmesi: Karadeniz'e Çıkan Avusturya Bandıralı Gemiler (1780-1830)", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 230-236. Avusturya Tuna Donanması'nın iki direkli fırkatepleri, güvertelerinde 16-18 top barındırıyorlardı. Hafif gemiler gurubunda olan fırkateplerin 24 ya da 30 top taşıdığı da görülmüştür. Düz, batarya taşıyan, genellikle kürekle hareket ettirilen ve bordasında 28-40 top bulunduran mavnaların (pharm) yanında, 12, 22 ve 26 metre uzunluklarında üç farklı çeşidi olan şaykaların, kürekle yol aldığı, hareket kabiliyetinin çok yüksek olduğu, büyük ve ağır harp gemilerinin güvenliğinin sağlanmasına yönelik kullanıldığı kaydedilmiştir. Dik ateşli ve büyük çaplı havan topu atan *checcia*, *l'aigle*, *tritone*, *leone* Avusturya donanmasına mensup diğer gemi çeşitleridir. Avusturya da tıpkı Osmanlı gibi, nehrin üzerine döşediği köprüleri genellikle tombazlardan oluşturmuydu. H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 104-105, 109, 123-124, 195. Avusturya İmparatorluğu, 18. yüzyılın neredeyse sonlarına doğru, Osmanlı gemilerinin seyre yatkinliği ve sağlamlığını aşabilecek gemi üretimine geçemediler. 1768 yılına kadar, ters istikamette yol alamayan gemiler imal eden Avusturya'nın Tuna'da yüzdürdüğü gemilerinin son derece dayanıksız olduğu Felix-Beaujour'dan aktarılmıştır. (Felix-Beaujour, *Tableau du Commerce la Grece*, t. II, Paris, 1800, s. 86-87.) Yolculuk esnasında her an batma tehlikesinin olduğu bu gemilerin imalinde, sonradan meşe ağacı kullanılsa da genelde yumuşak ve hafif çam ağaçları kullanılmıştır. N. E. Kleemann'dan aktarılan bilgiye göre ise; Avusturya gemiciliği acınacak haldedir. Çünkü en ufak bir molozla çarpışmaları durumunda dağılmaktadır. Bir kum yığınının oturacak olsa, en ufak taş parçası gemi tabanında delikler açmakta, fırtınaya tutulması halinde de çok çabuk suya gömülmekteydi. Bu gemiler, yapılacak ikinci bir yolculuk öncesi, çok ciddi ve masraflı bir tamirden geçirilmeliydiler. (N. E. Kleemann, *Briefe über die Schiffahrt und Handlung in Urgarn, Slovonien und Kroatien, Geschrieben auf einer Reise in diesen Ländern 1773*, Prag, 1783, s. 73-44). N. Elibol, "Tuna Nehri'nde Uluslararası Ticaretin Gelişmesi: ...", s. 233-235. Avusturya, Tuna'daki Osmanlı üstünlüğünden hoşnut değildi. Hem bu dezavantajlı durumdan kurtulmak, hem de Balkanlar'da etkinlik kazanmak için Tuna'da ağırlık kazanması gerekiyordu. Bunun için neredeyse 18. yüzyılın ikinci yarısına kadar bekleyen Avusturya, bu dönemden sonra karşı atağa geçti. Geniş bilgi için bkz.: Emre Kılıçaslan, "Osmanlı Tunasında Avusturya Buharlıları", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 673-698.

¹⁵⁴⁰ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2. Baskı, Ankara, 2003, s. 8.

¹⁵⁴¹ Belgrad Tersanesi, Belgrad Kalesi'nin karşısında bulunan bir ada üzerinde kurulmuştur. Belgrad'ın bütün gemileri ve donanma şaykaları bu adada inşa edilmektedir. Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbirât-ı Pesendide (Beğenilmiş Tedbirler)*, (Yayına Hazırlayan: Ali İbrahim Savaş), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1999, s. 97.



Şekil 6. Tuna Havzasındaki Tersaneler

Gemi inşa ve tamir tezgâhlarının, nehirlerin kenarında kurulması, gemilerin ilgili yerlere nehirler yoluyla rahatça aktarılmasını sağlamıştır. Tersanelerin kurulduğu iskele şehirleri, gemi inşası için ihtiyaç duyulan kereste, ham demir vs. gibi malzemelerin bulundukları mekânlara yakınlığı ile de yakından alakalıdır. Zira malzeme tedariki için hem karadan hem de nehirden kat edilmesi gereken mesafenin kısa olması, maddi külfeti hafifleteceği gibi zamandan da tasarruf sağlamaktadır. Bunun için mevcut malzemelerin genellikle Tuna havzasındaki ilgili mahallerden temin edildiği görülmektedir. Bununla birlikte devletin çeşitli yerlerinden merkeze sevkiyatı gerçekleştirilen malzemeler de ihtiyaç nispetinde, Tuna'ya aktarılmıştır. Örneğin 1791 yılında Silistre'de Tuna Kaptanı Ahmed Paşa aracılığıyla yapımı emredilen sal, şalope ve duba gemileri için İstanbul'da hazırlanan malzeme Varna'ya beş çifteliler ile aktarılmıştır. Varna'dan Silistre'ye güvenli bir şekilde ulaştırılması gereken bu malzemelerin nakli, güzergâhtaki kazaların ahalilerinden tekâlif bedellerine karşılık kiralanan arabalarla yapılmıştır¹⁵⁴².

¹⁵⁴² BA, C. BH. 144/6920. (24 Şubat 1791). Silistre'nin yanında Niğbolu, Rusçuk ve Vidin'de de imal edilen bu gemilerin yapımına nezaret eden Tuna Başbuğu Hamamizâde Ahmed Kaptan'ın, Şumnu'dan

Tuna Nehri'nin iki yakası arasındaki mesafenin fazla geniş olmaması ve nehirde kuvvetli fırtınalara maruz kalınması, inşa edilecek gemilerin ince ve alçak olmasını adeta zorunlu kılmaktaydı. İmal edilen gemilerin, rüzgâra karşı mukavemet gösteremeyecek derecede yüksek olmamaları hayli önem taşımaktadır. Tuna gemiciliğine ve savaş taktiğine uygun daha dar ve daha hafif gemilerin üretimiyle, sığ sularda rahat ve seri hareket etme kabiliyetine sahip bir Osmanlı filosu vücuda getirilmiş olacaktı. Nitekim çok kuvvetli rüzgârlarda dahi, nehirden aşağıya (doğuya) ve yukarıya (batıya) doğru seyreden bir donanma oluşturuldu¹⁵⁴³. Tuna Donanması'na mensup gemilerin, akıntının ters yönüne doğru da aynı hızla gidebilmeleri, yassı ve sert ahşaptan yapılan, oldukça kalın bir tabana sahip olmalarından kaynaklanmaktadır. Çünkü yassı ve sert ahşaptan imal edilen kalın gemi tabanına, sudaki engeller (kütük, kum yığını vs.) zarar vermediği için geminin hızı kesilmemektedir¹⁵⁴⁴.

Tersaneler aynı zamanda kışlak olarak kullanılan mekânlardır. Bu mekânlardaki gemilerin ne şekilde kışlağa alınması ve nasıl korunması gerektiğiyle, bizzat Tuna Donanması kaptanı ilgilenmekteydi¹⁵⁴⁵. Zira Osmanlı Devleti, mevcut sefinelerini kış aylarında kar ve yağmurun verebileceği tahribattan korumak, sıcak havalarda da gemilerin açıkta kalıp çürümesini engellemek amacıyla etrafı kerpiç duvar, üstü de tahtalarla kapatılmış, *ızle* ya da *ğar* denilen küçük yerleşim birimleri inşa etmiştir. Buralara gemilerin muhafazasını yapmak üzere, nöbetleşme usulüyle çalışan neferler tayin edilirdi¹⁵⁴⁶.

Izle ya da *ğarlarda* muhafaza edilen gemiler, devletin savaşa karar vermesiyle kışlaklara çekilirdi¹⁵⁴⁷. Kışlaklarda da koruma yöntemleri aynı şekilde devam ettirilirdi. Bu arada sefer mevsimi gelmeden, buralarda yoğun bir çalışma ile tamire muhtaç tüm gemiler onarılır ve sefere hazır vaziyete getirilirdi. Bunun yanında gemi inşası da aynı

Vidin'e, Vidin'den Niğbolu ve Rusçuk'a, Rusçuk'tan Silistre'ye gidip geldikçe maiyyetinde olan neferlerin binmeleri için, uğradıkları her kazada 25 beygirin verilmesi ve bunların ücretlerinin de kaza ahalilerinin tekâliflerinden karşılanmasına yönelik, meşta-yı hümayundan Vidin'e, Vidin'den Silistre'ye gidip gelince yol üzerince olan kazaların kadıları, naibleri, ayanları ve iş erlerine hüküm gönderilmiştir. BA, MAD. d. 10051, s. 387. (8 Aralık 1790)

¹⁵⁴³ N. Elibol, "Tuna Nehri'nde Uluslararası Ticaretin Gelişmesi:...", s. 234, 235.

¹⁵⁴⁴ ...ba'zının tahtası yufka olmağla nehr-i mezbûr tugyânında su üzerinde gelen kütüklere mütehammil olmayup ol ecilden kalın u yüksek kanatlu gemiler yapıdurılmak mühim olmağın... BA, A.DVNS. MHM. d. 7, h. 2554. (29 Kasım 1568)

¹⁵⁴⁵ BA, İE. BH. 7/574. (19 Temmuz 1692)

¹⁵⁴⁶ 1699 yılında Rusçuk'ta mevcut 28 küçük firkate ile 39 şaykanın korunması için Yergöğü Kalesi'nden bir bölükbaşı ve 20 nefer görevlendirilmiştir. Öte yandan bu kışlakta korunmak üzere bekletilen 90 üstü açık da mevcuttur. BA, C. BH.181/8494, Belge 4, 5. (26 Şubat 1699).

¹⁵⁴⁷ BA, C. BH. 142/6845, Belge 1. (12 Ekim 1791)

ivedilikle gerçekleştirilirdi¹⁵⁴⁸. Tuna sahillerinde özellikle de Aşağı Tuna'da Rusçuk, Yergöğü, İsmail ve Zıştovi önemli kışlak merkezleriydi¹⁵⁴⁹. Örneğin 1790 yılında, Maçin'de ızlelere çekilen 20 üstü açığın tamirlerinin yapılıp, sefere hazır vaziyette donatılması için İsmail kışlağına götürülmesi emredilmiştir¹⁵⁵⁰. Her sefer öncesi donanmasında bir yenilenme aşamasına giren devletin ince donanmasına ait gemiler, eş zamanlı olarak Tersane-i Amire'de de inşa edilmekteydi. Burada inşası biten çeşitli gemiler, Karadeniz yoluyla Kili ve daha çok Sünne boğazları kullanılarak Tuna Donanması'na dâhil ettirilirdi¹⁵⁵¹.

Bu gemiler, Tuna Nehri sahillerinde ve mevsime göre kışlaklarda hazır bir vaziyette sefer mevsimi için koruma altına alınırdı. Tuna Nehri'nde sefer, muhafaza ya da başka herhangi bir görev için bazı iskelelerin önünde hazırda bekletilen gemi gurupları vardı ki bunlara *takım* denilmekteydi. 20 şalope ve 20 sandaldan oluşan bu uygulamaya, *ince donanma düzenlemek* adı verilmiştir. Bu takımlar top ve havan ile donatılırdı¹⁵⁵².

Osmanlı Devleti, savaş durumundayken miri gemilerin yetersiz kalması durumunda donanmasına takviye kuvvet olarak, dalkılıç¹⁵⁵³, rençber, bezirgân ya da tüccar gibi isimlerle anılan ticaret gemilerini kiralamaktaydı¹⁵⁵⁴. Sefer nakliyatındaki yoğunluk sebebiyle gemi sahiplerinin rızasını göz ardı ederek, büyük küçük bütün gemiler ücret karşılığında devletin hizmetine alınırdı¹⁵⁵⁵. Bu gemiler aracılığıyla asker, zahire ve mühimmat nakli gerçekleştirilmekteydi. Sultan III. Mustafa'nın 3 Nisan 1772 tarihli hatt-ı hümayununda, Osmanlı-Rus muharebelerinin devam ettiği 1772 senesinde, donanmaya destek amacıyla 50 adet *dalkılıç* denilen tüccar gemilerinin kiralandığı kayıtlıdır. Bu gemilere, 10 binden fazla askerin, kayıtlarının alınması suretiyle

¹⁵⁴⁸ Dergâh-ı âli kapıcıbaşlarından soğan mübayaacısı Paşacık Hüseyin ile Niğbolu mütesellimine gönderilen hükümle, Niğbolu ya da Rusçuk'ta birkaç gün içerisinde 10 geminin inşasının tamamlanması hususunda emir verilmiş, aksi durumda adı geçen şahısların cezalandırılacağı bildirilmiştir. BA, C. BH. 252/11663. (2 Şubat 1791)

¹⁵⁴⁹ Kış mevsimi yaklaşıncı Maçin, İbrail vs. sahillerdeki gemilerin Rusçuk, Yergöğü ve Zıştovi kışlaklarında gönderilmeleri emredilirdi. BA, C. BH.141/6794. (17 Ekim 1789)

¹⁵⁵⁰ İsmail nüzul emini el-hac Ebubekir'in bu konuyla ilgilenmesi ve söz konusu gemilerin tüm masraflarının da tarafından karşılanması emredilmiştir. BA, C. BH.113/5464. (21 Ocak 1790)

¹⁵⁵¹ Tuna Donanması Kaptanı Mustafa Paşa'ya hitaben yazılan kayıta, 4 mükemmel çekdirinin Tuna Nehri'ne gönderilmesi için derya kaptanı Vezir Süleyman Paşa'ya emir verildiği bildirilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 127, s. 135, h. 564. (10-19 Haziran 1718)

¹⁵⁵² Mahir Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2015, s. 25.

¹⁵⁵³ Dalkılıçlar, üç direkli ve kıç kısımları kalyon tasarımlıdır. BA, HAT. 16/710. (3 Nisan 1772)

¹⁵⁵⁴ Mehmet Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu (Mora Fethi Örneği 1714-1716)*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 108-109.

¹⁵⁵⁵ Mehmet Yaşar Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", *Osmanlı*, c. 6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 595.

yerleştirilmesi emredilmiştir¹⁵⁵⁶. III. Selim'in 12 Nisan 1791'deki hatt-ı hümayununda da Rusçuk'ta mevcut 70 adet tüccar gemilerine neferler yerleştirilip, teçhizleri yapılarak orduya dâhil edilmeleri emredilmiştir¹⁵⁵⁷. Kiralanan her tüccar gemisine gedikli müteferrikalardan ya da çavuşlardan birer mübaşir tayin edilmiştir¹⁵⁵⁸.

1791 yılında Tuna'daki ince donanmanın şalope, duba, sal ve çete kayıklarından oluşan filosu 300 parça idi¹⁵⁵⁹.

4.1.1. Köprü Gemiler

Diğer nehirlerde olduğu gibi Tuna Nehri örneğinde de görüleceği üzere, nehirler sağladıkları birçok imkânın yanında fiziki engel de teşkil etmektedirler. Osmanlı Devleti, sefer zamanlarında bu engeli ortadan kaldıracak geçişlerin sağlanması ve lojistik organizasyonların yürütülebilmesi için köprü gemilerin imalatını gerçekleştirmiştir. Bunun için sefer öncesi Tuna'daki iskelelerde ve Bosna'da, ihtiyaç duyulan miktarda ve türde gemi üretimine geçilmesine dair emirler yazılmıştır. Köprü gemilerin istenilen süre içerisinde inşa edilmesi ve ilgili yere ya da yerlere aktarılması sefer arifesindeki en mühim işlerden birisiydi. Zira ordunun iâşe ve levazımatının geçişinin zamanında yapılması ve harp sahasına ulaştırılması savaşın seyri için hayli önemliydi¹⁵⁶⁰. Osmanlı Devleti'nin seferlerdeki nehir geçme operasyonları, genel itibariyle başarıyla sonuçlanmıştır. Osmanlı Tunası'ndaki geçiş güzergâhlarına bakıldığında, ordunun en fazla kullandığı mahallin İsakçı olduğu görülmektedir. Stratejik ve lojistik açıdan önemini daima muhafaza eden bu iskele şehri, Tuna'yı aşmak için en müsait geçitlerden birini teşkil etmektedir. Tuna'nın bu mahalde daralmaya başlaması, nehrin ortasında bulunan ada ve karşı tarafında var olan bataklığın diğer yerlere nazaran daha az olması, İsakçı'yı köprü kurmak için uygun bir konuma

¹⁵⁵⁶ Fermanında dalkılıçlara yerleştirilecek askerlerin sağlıklı olmasına özen gösterilmesi gerektiği emredilmiştir. Padişaha verilen cevapta, söylenilenlere dikkat edileceği fakat dalkılıçların emre itaat konusunda zaman zaman gevşek davrandıkları ancak bu durumun düzeltileceği bildirilmiştir. BA, HAT. 16/710. (3 Nisan 1772)

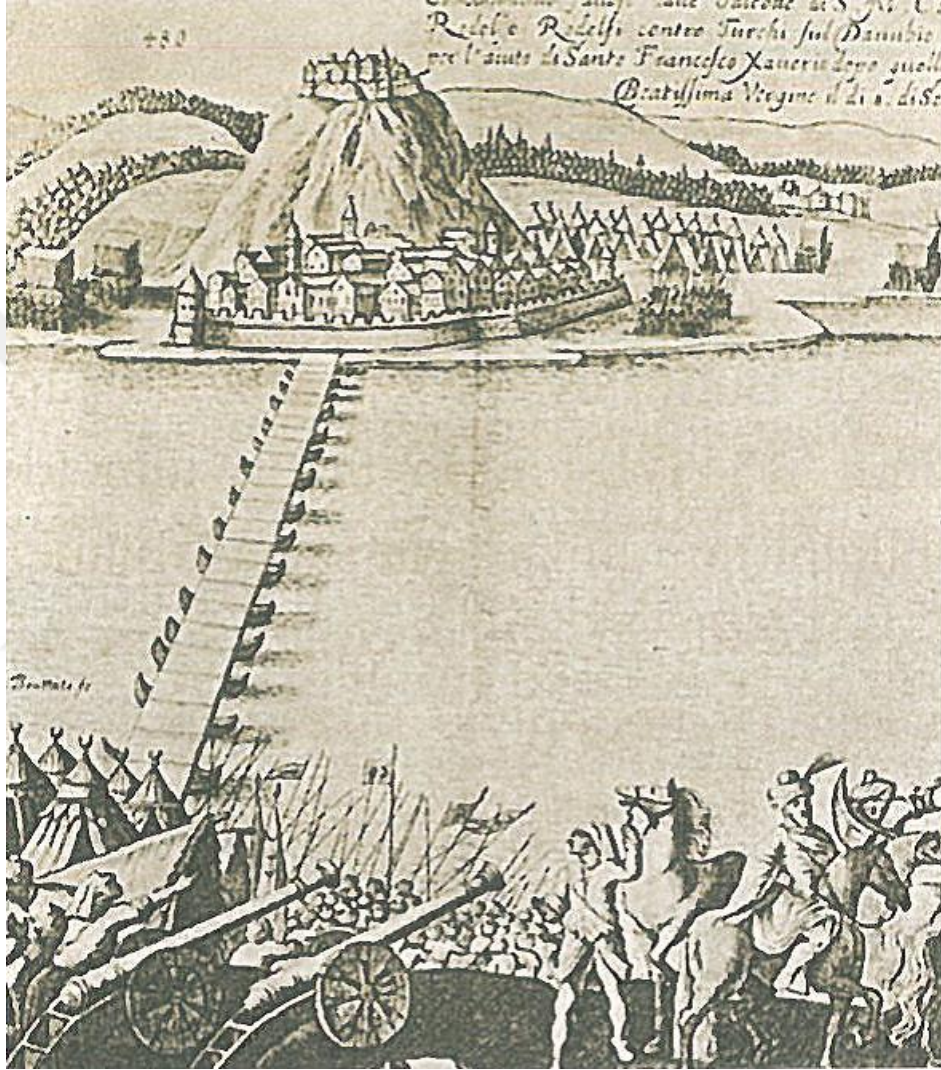
¹⁵⁵⁷ Tüccar gemilerine yerleştirilen neferlerin ücretleri merkezden karşılanmaktaydı. BA, HAT. 196/9792. (12 Nisan 1791).

¹⁵⁵⁸ M. Y. Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", s. 595.

¹⁵⁵⁹ BA, HAT. 196/9792. (12 Nisan 1791). Nitekim Osmanlı Devleti'nin diğer alanlarda olduğu gibi donanma konusunda da Avrupa'nın gerisinde kalma süreci bu tarihten sonra başlayacaktır. Sadık Müfit Bilge, "Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz – Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 521.

¹⁵⁶⁰ *Vidin muhafızı ve liva-i şerif kaymakamı Vezir Şerif Hasan Paşa*'ya 1788 yılında gerçekleşecek sefer öncesi gönderilen emirlerde, İrşova ile Tekye Burnu'nu birbirine bağlayacak yerde 40 tombaza ihtiyaç duyulduğu, bunların en kısa zamanda ilgili bölgeye aktarılması ve hemen kurulmasına dikkat çekilmiştir. BA, MAD. d. 10045, s. 9, 15, 25, 76. (1-10 Ekim 1788)

getirmektedir¹⁵⁶¹. Öte yandan, Tuna havzasının iklimi hakkında bilgi sahibi olmak, nehir sularının taşıdığı zamanı hesaplamak, köprü gemilerin döneceği yer hakkında fikir verdiğinden büyük önem arz etmektedir¹⁵⁶². Tuna Donanması'nın üst düzey mensuplarının, özellikle yağmur sularıyla neticelenen nehir taşkınlarının bir tehdit unsuru olduğunu, bu durumun da başarıdan başarısızlığa sürükleyeceği gerçeğinin bilincinde olmaları gerekmektedir¹⁵⁶³.



Şekil 7. Kancabaşlarla Kurulan Köprü Tasviri¹⁵⁶⁴

¹⁵⁶¹ Murat Tuğluca, “1711 Prut Sefer Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz, Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 107-108.

¹⁵⁶² BA, A.DVNS. MHM. d. 5, h. 1747. (30 Mayıs 1566); BA, A.DVNS. MHM. d. 5, h. 1788. (4 Haziran 1566)

¹⁵⁶³ İdris Bostan, “Osmanlı Sefer Organizasyonundan Bir Kesit: 16. ve 17. Yüzyıllarda Tuna'da Kurulan Askeri Köprüler”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 24-25.

¹⁵⁶⁴ Rasim Ünlü, *İnce Donanma*, Deniz Basımevi, İstanbul, 2005, s. 54.

Köprü gemiler genellikle şayka, üstü açık, tombaz, kancabaş bazen de uraniçe ve çapçak gemilerinden imal edilmekteydi. Köprü gemiler belli ölçülerde inşa edilseler de, aynı tür gemilerde yıllara göre küçük farklar görülebilmektedir. Evliya Çelebi, tombaz örneğinde köprü gemilerin 12-13 metreden daha kısa olmadığını ifade etmektedir. Zira suyun akışı ne kadar yavaş olursa olsun, küçük gemilerin suyun yüzeyinde sabitlenmesi neredeyse imkânsızdır. Büyük ve enli yapılması gereken köprülerden, askerin ve ordu mühimmatının geçişi düşünüldüğünde, ince köprülerin ne denli tehlikeli olacağı açıktır¹⁵⁶⁵.

Köprülerin yapım, onarım ve suyun yüzeyine sabitleme işlerinin güçlüğü, hatayı en aza indirmek için bu faaliyetin verimli ve planlı bir şekilde yürütülmesi, ehil görevlilerin denetiminde olmasını zorunlu kılmaktadır. Bu sebeple, *köprü emini* sıfatıyla göreve atanacak şahıslarda, iş tecrübesi aranırdı. Örneğin 1790 yılında, Defterdar Hasan Efendi'nin İrşova'daki *köprü eminliğine*¹⁵⁶⁶, İstanbul Baruthane Nazırı Yusuf Ağâh Efendi'nin ise İsakçı'daki *köprü eminliğine* muktedir oldukları kanaati hâsıl olunca, atamaları gerçekleştirilmiştir¹⁵⁶⁷. Eminler tarafından, Tuna Nehri'nde köprülerin kurulacağı en uygun mahallerin tespiti yapıldı. Köprünün akıntının kuvvetiyle harap olmaması ve ordunun geçişi sırasında sarsılıp zarar görmemesi için gemiler nehrin bir tarafından diğer tarafına kadar, köprücüler tarafından birbirlerine zincirlerle bağlanırdı. Köprünün suyun yüzeyinde sabit durması için suyun derinliklerine yaban asma çubuklarından yapılan sepetlere doldurulmuş taşlardan¹⁵⁶⁸ meydana gelen çapa ve lengerlerle sabitlenirdi. Bu işlemten sonra, köprü gemilerin üzerine düz ahşap tabliyeler döşenir ve böylece köprü hazırlanmış olurdu¹⁵⁶⁹. Gerekli olan bütün hazırlıklar

¹⁵⁶⁵ Gülsün Tanyeli - Uğur Tanyeli, "Osmanlı Yüzer Köprüleri", *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, c. 10, S. 1-2, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara, 1990, s. 13.

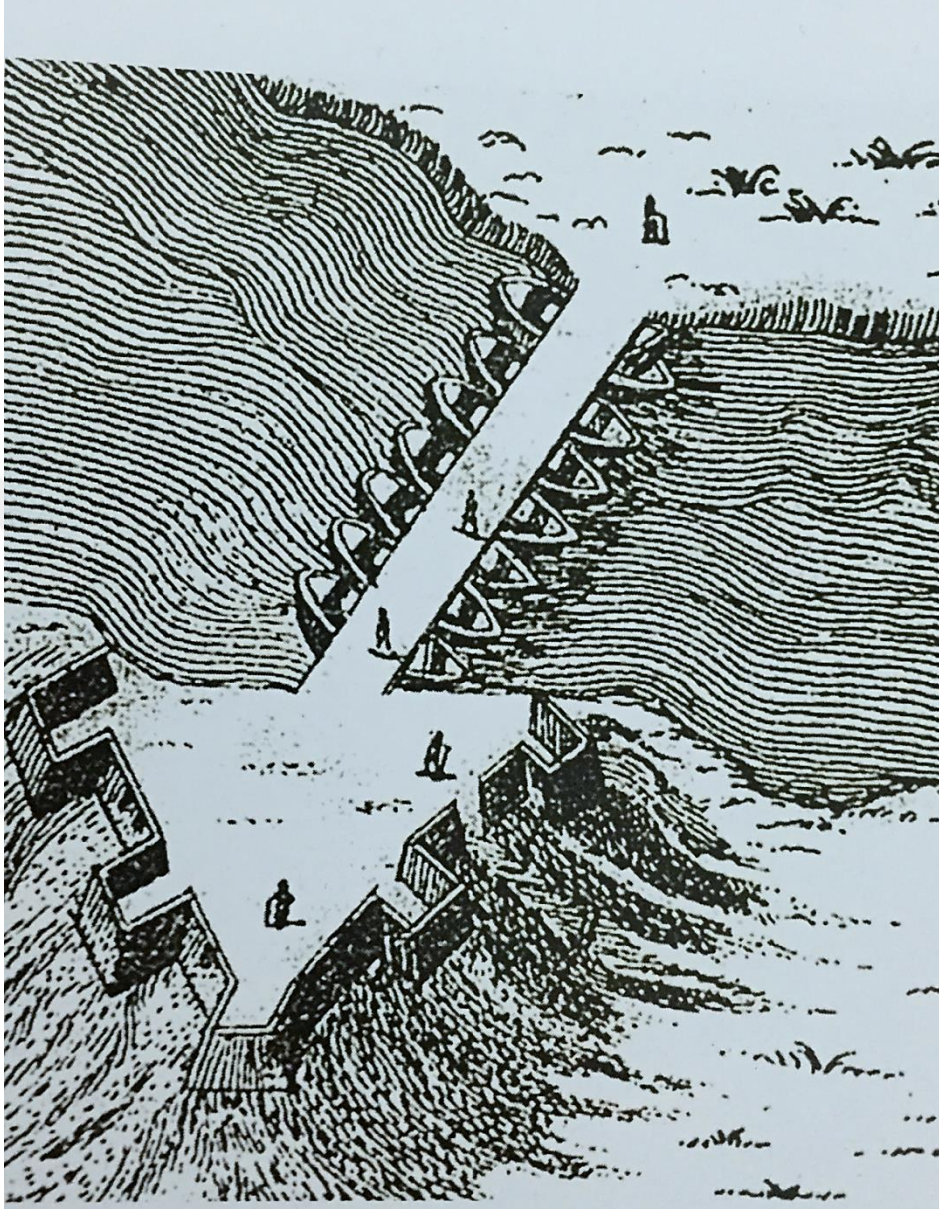
¹⁵⁶⁶ Hasan Efendi'den önce, kapı kethüdası Yeğen İbrahim Ağâ'nın emin olarak atanması gündeme gelse de *Yeğen İbrahim Ağâ gibi adamın işi olmayıp paye-yi devlet-i 'aliyyede kat'ı rütbe itmiş ve sahib-i nüfuz ve kudret-i şöhratli bir adam olmalıdır* denilerek, eski kethüda Hasan Efendi'nin tayini gerçekleştirilmiştir. BA, *HAT*. 1389/55333. (9 Eylül 1790)

¹⁵⁶⁷ Yusuf Ağâh Efendi'nin yerine de geçici süreyle kapıcıbaşı el-hac İsmail Ağâ atanmıştır. BA, *HAT*. 182/8354. (9 Eylül 1790)

¹⁵⁶⁸ Örneğin 1768 yılında, İsakçı'ya kurulacak köprünün, suyun yüzeyinde sabit durması amacıyla taş kırdırma faaliyetine girişilmiştir. Bunun için barut-ı siyaha ihtiyaç duyulmuş ve bu maden 82,5 kuruşa satın alınmıştır. Sepetlere doldurulacak bu taşların, ilgili bölgeye taşınma ücreti de 562,5 kuruş idi. BA, *D. BŞM. d. 3936*, s. 1. (11 Kasım 1768)

¹⁵⁶⁹ Kemal Paşazâde, *Tevarih-i Âl-i Osman X. Defter*, (Hazırlayan: Şefaettin Severcan), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1996, s. 326; Sinan Çavuş, *Süleymanname Tarih-i Feth-i Şikloş, Estergon ve İstol-i Belgrad*, (Editör: Tülay Duran), Tarihi Araştırmalar Vakfı, İstanbul, 1998, s. 262-263; M. Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", s. 125, 128; G. Tanyeli - U. Tanyeli, "Osmanlı Yüzer Köprüleri", s. 13.

tamamlanınca da hem askerin hem de ordunun ihtiyaç duyabileceği bütün levazımâtın sevkiyatı gerçekleştirilirdi¹⁵⁷⁰.



Şekil 8. Tuna Nehri Üzerinde Köprü Vazifesi Gören Gemiler¹⁵⁷¹.

Ordunun ilerlemesine mani olan bataklık ya da suyollarına kurulan köprü gemiler, ordunun seferden dönüşünün tamamlanmasıyla kuruldukları yerlerden sökülürlerdi. Düşmanın, olası bir durumda bu köprüleri kullanma ihtimali tehdit arz

¹⁵⁷⁰ BA, HAT. 39/1957. (18 Şubat 1791)

¹⁵⁷¹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 27.

ettiğinden¹⁵⁷², yerlerinden çıkarılmaları yerinde bir karar olarak değerlendirilebilir. Sökülen köprü gemiler, en yakın mahalde bulunan depolara yerleştirilerek muhafaza altına alınırdı. İncelediğimiz belge ve defterler göz önüne alındığında, yukarıda da belirtildiği gibi, Tuna üzerine döşenen köprülerin daha ziyade İsakçı'da olması, burayı adeta gemi deposu haline getirmiştir. Mesela 1711 Prut Seferi öncesi, İsakçı'da kurulması planlanan köprü için üretimi gerçekleştirilen köprü tombazların tamamı kullanılmamış, bir kısmı yöredeki ambarda nazır Kara el-Hac Hüseyin nezaretinde muhafaza edilmiştir¹⁵⁷³. Bu tombazların 1713 yılındaki seferde yine köprü yapımı için kullanıldığı görülmektedir¹⁵⁷⁴. Benzer örneklere Rusçuk, Yergöğü vs. gibi yerlerde de rastlamak mümkündür.

Osmanlı Devleti, nehir aşan savaşlardan dolayı yıllarca su üzerinde yüzen köprü inşası hususunda uzmanlaşmıştır. Fakat Osmanlı Tunası'nda barışın hâkim olduğu yıllar da mevcuttur. Örneğin 1739'da Belgrad'ın Osmanlı topraklarına dâhil edilmesinden, 1768 yılına kadar geçen süreçte geniş çaplı bir sefer organizasyonu yapılmamıştır. Öyle ki Belgrad Savaşı sürecinde Tuna Donanması'na kaptanlık eden Ahmed Paşa'nın mansıbı, 1740 yılında elinden alınmıştır. Barış zamanlarında yapılacak kaptan paşa atamalarının, devletin Tuna Donanması'na ayrılan gelir kalemlerinin gereksiz kullanımına yol açacağı gerekçesiyle, bu tayinlerden kaçınılmıştır.

Bu barış sürecinde yüzer köprülerin inşa edilmemesi, Osmanlı Devleti'ndeki mimar ve köprücülerin yeteneklerinin kaybolmasına sebep olmuştur. Hatta 1768'de yeniden cereyan eden Osmanlı-Rus mücadeleleri esnasında, Tuna üzerine yapılması planlanan köprüyü hayata geçirecek tecrübeler bulunmamıştır¹⁵⁷⁵. Ne yazık ki Osmanlı mimar, mühendis ve ustaları, önceki yüzyıllara nazaran, artık faal değillerdir. Bu durum 1768'den sonrasını maksimum düzeyde olmasa da olumsuz etkilemiştir¹⁵⁷⁶.

¹⁵⁷² G, Tanyeli – U. Tanyeli, “Osmanlı Yüzer Köprüleri”, s. 8.

¹⁵⁷³ BA, MAD. d. 4066, vrk. 24/b. (21 Ekim 1711)

¹⁵⁷⁴ BA, MAD. d. 4066, vrk. 79/b. (30 Ocak 1713)

¹⁵⁷⁵ *İş bu sene-i mübarekede nehr-i Tuna üzerine inşâ olunan cisir bundan mukaddem vukû' yafte olan seferlerin ekserisinde binâ ve inşâ oluna gelüp, lâkin keyfiyyet-i vaz' ve suret-i inşâsı, defâtir-i aklâm ve kütüb-i tevârihden bir mahâlde mestur olmayıp ve 50 (1737-1738) tarihinden berü sefer-i hümayun dahi vâki' olmamak takribi ile âşinâyân-ı fenn-i cisirden kimesne kalmayub, bu def'a 82 (1768) tarihinde hasbe'l-iktizâ binâ olunmasın murâd eylediklerinde, vaz' u inşâsı dekâyıkına âşinâ olanlardan fakat bir âdem bulunub, eğer ol dahi vefat etmek lazım geleydi, cisir-i mezkûrun binâ ve inşâsı husûsunda azim zahmet çekilüp, vaz'-ı cisre me'mûr olanlar giriftâr-ı hayret-ü meşakk olacakları emr-i muhakkak bir ma'na idi... Enveri'nin Vekayi'-nâme adlı eserinden naklen M. Münir Aktepe, “Prut Seferi İle İlgili Belgeler”, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi Prof. Dr. M. C. Şehâbeddin Tekindağ Hatıra Sayısı, S. 34, Mart 1983-84, Edebiyat Fakültesi Matbaası, İstanbul, 1984, s. 30.*

¹⁵⁷⁶ İ. Bostan, “Osmanlı Sefer Organizasyonundan Bir Kesit:...”, s. 28. Osmanlı merkezi yönetiminin yüzer köprülerle uğraştığı yıllarda, İngiltere'de Coalbrookdale'de, devlet desteğine ihtiyaç duyulmaksızın

4.2. Donanmanın Gelir Kalemleri

Hâkimiyeti altına aldığı yerlerin ekonomik imkânlarından en iyi şekilde istifade etmesini bilen Osmanlı Devleti, idari yapılanması içerisinde, sancak statüsü verdiği bir kısım idari ünitelerin gelirlerini donanma için ayırmıştır. Saliyane denilen yıllık vergiler¹⁵⁷⁷, mukataa sistemiyle işletilen yerlerden gelen gelirler ve ocaklık adı verilen topraklardan elde edilen hasılatla, donanmanın mali ihtiyacı giderilmiştir. Bu ekonomik kaynaklar, yalnızca donanmanın inşa ve donatılmasında kullanılmamış, aynı zamanda donanma mürettebatının maaşları da buralardan karşılanmıştır. Mürettebatın iâşe giderleri, iâşenin naklinde kullanılan gemilerin kira bedelleri vs. hep bu kaynaklardan giderilmiştir.

İnce donanmanın inşa, tamir ve teçhiz faaliyetlerinin bedelleri, Tuna üzerine askeri amaçla kurulan köprülerin masrafları, ihtiyaç halinde kiralanan tüccar gemileri vs. yukarıda zikredilen gelir kalemlerinin yanında hazine-i amireden de karşılanmıştır. Tuna sahil şehirlerinin ve Eflak'ın bazı gelirleri ince donanmaya ayrılmış olsa da, büyük pay hazine-i amireye aitti. Öyle ki bilhassa hatt-ı hümayunlar incelenirken, buna sıkça rastlanmaktadır¹⁵⁷⁸.

1768 yılında yeniden cereyan eden Osmanlı-Rus mücadelesinin hazırlık aşamasında şahtur, kırlangıç, şalope ve ateş gemilerinin imali için 15, üstü açıklar için 112, tombazlar için de 30 kese akçe hazineden aktarılmıştır¹⁵⁷⁹. 1768 yılında Vidin'de Tuna Nehri üzerine dizilecek köprü tombazların inşasına hazineden 8900 kuruş¹⁵⁸⁰, 1771'de Silistre'de köprü üstü açıkların inşasına da 3 bin kuruş ayrılmıştır¹⁵⁸¹.

Öte yandan 1791'de Tuna Donanması Kaptanı Vezir Ahmed Paşa'ya şalope, duba ve sal gemilerinin inşa, tamir ve donanımları ile ticaret gemilerinin kira ücretleri

ilk demir köprü inşası gerçekleşmiştir. Bu durum Osmanlı'nın 16. yüzyıl sonrasında artarak devam eden teknolojik çıkmazlığına en güzel örnektir aslında. İncelediğimiz dönemde (18. yüzyılda), donanmayla ilgili her bir ayrıntı, İstanbul'dan takip edilmekte ve ona göre ilgili yerlere emirler ulaştırılmaktaydı. Esasen Osmanlı Devleti'nin durağan teknoloji sisteminde başka türlü davranması da beklenemezdi. G. Tanyeli – U. Tanyeli, “Osmanlı Yüzer Köprüleri”, s. 11.

¹⁵⁷⁷ 7 Haziran 1696 tarihinde Sadaret Kaymakamı Osman Paşa'ya gönderilen emirnameye göre; 1101-1102 (1689\1690-1690\1691) senelerinde Halep Sancağı'ndan toplanan 3450 kuruş salıyanenin, Halep muhassılı olan Kara Ahmed tarafından gönderilmediğinin tespit edilmesi üzerine, Vidin'den, mübaşir Musa görevlendirilmiş ve bu salıyanenin tahsil edilmesi sağlanmıştır. BA, *İE. BH.* 9/769. (7 Mayıs 1696)

¹⁵⁷⁸ *Kaffe-i masârifât-ı seferiye için ceste ceste buradan akçe gitmedir Tuna donanması akçesi andan verilurse ve sair levâzımât her ne ise bir gün evvel tanzîm oluna.* BA, *HAT.* 196/9792. (12 Nisan 1791)

¹⁵⁷⁹ Selahattin Tansel, “1768 Seferi Hakkında Bir Araştırma”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 8, S. 4, Ankara, 1950, s. 509.

¹⁵⁸⁰ BA, *MAD. d. 13761*, s. 280. (27 Ekim 1768)

¹⁵⁸¹ Silistre muhafızı Seyyid Hasan Paşa tarafından Silistre'de imal edilmiştir. BA, *MAD. d. 13761*, s. 286. (16 Mart 1771)

için yaklaşık 100 bin kuruş¹⁵⁸², donanma neferlerinin bahşiş ve ulufeleriyle, sefer masrafları için de ayrıca 500 kese akçe aktarılmıştır¹⁵⁸³. Aynı yıl Silistre’de bakıma muhtaç bekletilen donanma gemileri, yine hazine-den ayrılan 30 bin kuruşla İstanbul’da yenilenmiştir¹⁵⁸⁴. Yine söz konusu yılda, İrşova köprü tombazlarının inşası için 100 kese akçe harcanmıştır¹⁵⁸⁵.

Tuna ince donanmasının inşası ve sefer masrafları için merkezden ya da farklı bölgelerden talep edilen para yardımının, çeşitli sebeplerden dolayı, istenilen yere ulaşmadığı da görülmüştür. Bazen sefer halinden, bazen ilgili yerlerde yeteri kadar meblağın bulunmayışından, çoğu zaman da ihmalkârlıktan kaynaklı bu durum, donanma inşa ya da tamir süresinin uzamasına sebep olmuştur.

Mesela 1739 yılında, Tuna Nehri Donanması Kaptanı Ahmed Paşa’ya gönderilen fermanla, miri şaykaların teçhizi emredilmiştir. Bunun için Anadolu Valisi ve Bender Seraskeri olan Vezir Vali Paşa aracılığıyla 42 bin kuruş, Niğbolu ve Silistre sancaklarının avarız tahsildarı aracılığıyla da adı geçen sancakların avarız malından 9653 kuruş havale edilmesi emredilmiştir. Eş zamanlı gönderilen fermanlarda, Bender’den 30 bin kuruş ulaştırılırken, avarız tahsildarının bir kuruş dahi teslim etmediği ilam edilmiştir. Bu meblağların mühim hizmetlerde kullanılmak üzere teçhiz edilecek şaykalar için istenildiği, herhangi bir harcamaya girişmeden paranın tamamının derhal kaptan paşaya teslim edilmesi gerektiğine dikkat çekilmiştir¹⁵⁸⁶.

Aynı yıl (1739) üstü açıklar ağası Mahmud Ağa tarafından eski ve yeni toplam 290 üstü açığın teçhizi ve diğer bütün masrafları için hazine-i amireden 49173 kuruş, nakit olarak gönderilmişti¹⁵⁸⁷. Eflak voyvodası Kostantin Voyvoda’dan da hazinesinden 20500 kuruş göndermesi emredilmiş ancak devam eden savaş sebebiyle yeterli meblağın bulunmadığını ileri sürerek, söz konusu miktarın 13666,5 kuruş 20 akçesini havale etmiştir¹⁵⁸⁸.

¹⁵⁸² BA, C. BH. 157/7452. (15 Mart 1791). *Orduya irsal olunan akçelerden münasibane ise virilsun her mahale buradan başka akçe isal gönderilebilir orduya giden akçeler ancak bu misülli masarifat için yine orduya bir taraftan gönderiliyor böyle yazasın*. BA, HAT. 199/10105. (29 Ağustos 1791)

¹⁵⁸³ BA, C. BH. 157/7452. (15. 03. 1791); *Ka'im-i makâm Paşa, Tuna donanması neferâtı bahşiş ve ulûfeleri ve masârıf-ı seferiye-i saire için darbhânenen beş yüz kise ahz ve aceleten orduya irsal oluna*. BA, HAT. 193/9477. (29 Ağustos 1791)

¹⁵⁸⁴ BA, C. BH. 102/4908. (15 Aralık 1791); BA, C. BH. 157/7452. (15 Mart 1791).

¹⁵⁸⁵ BA, HAT. 1389/55333. (9 Eylül 1790)

¹⁵⁸⁶ BA, MAD. d. 9940, s. 59. (24 Mayıs 1739)

¹⁵⁸⁷ BA, MAD. d. 9940, s. 65. (17 Mayıs 1739)

¹⁵⁸⁸ Eflak voyvodası ve üstü açıklar ağası Mahmud Ağa’ya gönderilen bu hükümle, voyvodadan alınacak meblağın Mahmud Ağa’ya teslim edilmesi emredilmiştir. Geri kalan 6833 kuruş 40 akçenin başka bir mahalden karşılanacağı ancak o zamana kadar Mahmud Ağa’nın bulunduğu yerden gerekirse borç alarak

17 Ocak 1791 tarihli bir başka kayda göre, İsmail Seraskeri ve Anadolu Valisi Vezir Aydoslu Mehmed Paşa'ya 250 bin kuruş, kapı kethüdası kapıcıbaşı Mustafa Ağa ile gönderilmiştir. Ancak o dönemde İsmail'e giden yolların kapalı olması, 250 bin kuruşun Mustafa Ağa'nın zimmetinde kalmasına sebep olmuştur. 13 Nisan 1791 tarihinde, Tuna'da yapımı emredilen ince donanmanın masrafları için harcanacak bu miktarın, bir an önce Mustafa Ağa'dan tahsil edilip, ordu-yı hümayun hazinesine aktarılmasına yönelik bir ferman çıkarılmıştır¹⁵⁸⁹.

Ancak bazı yıllar uzun süren ve kaybedilen savaşlardan dolayı, hazine bu konuda yetersiz kalmaktaydı. Bu durumda devlet halka yönelmiş ve onlardan alacağı vergilere karşılık, bu bedellerin karşılanmasını istemiştir. 1784'te Tuna Nehri'nin donması neticesinde, buz parçalarının savrulmasıyla 36 tüccar gemisiyle birlikte, 30 köprü tombaz da parçalanıp kullanılamaz hale gelmişti. Bu tombazların yerine yenilerinin inşası için Bosna valisi Vezir Abdullah Paşa görevlendirildi. Gemilerin masrafları için başvuru yerler, Semendire ve Belgrad nahiyeleriydi. Bu nahiyelerdeki reayaya daha fazla sıkıntı yaşatmamak için miri fiyat üzerinden değerlendirilen tombazların her biri 170'er kuruş üzerinden tedarik edilmiştir¹⁵⁹⁰.

Ahali, yaşadığı mahalde bulunan gemilerin her türlü güvenliğinden de sorumlu tutulmuştur. Tuna'daki donanma gemilerinin şiddetli rüzgâr ve yükselen sulardan dolayı batma, ilgisizlikten çürüme vs. gibi durumların yaşanarak zayi olmamasına ve hırsızlar tarafından çalınmamasına büyük özen gösterilmiştir. Limanlara çektilirip, gerekli güvenlik sağlanamadığı takdirde, zayi olan ya da çalınan gemilerin tüm masraflarının ilgili bölgelerdeki yerli ağalara ve halka ödettirileceğine dair hükümler gönderilerek, bu durumun yaşanmaması için caydırıcı tedbirler alınmıştır¹⁵⁹¹.

miri üstü açıkları geciktirmeden tamamlaması gerektiğine özellikle dikkat çekilmiştir. BA, MAD. d. 9940, s. 64-65. (24 Mayıs 1739). Tuna Nehri Kaptanı Ahmed Paşa'ya ve üstü açıklar ağası Mahmud Kaptan'a gönderilen bir başka fermanda, Mahmud Ağa'nın maiyetindekilerle birlikte gece gündüz demeden birkaç gün içerisinde gemilerin teçhizini yapması, herhangi bir sebeple geciktirmemesi aksi takdirde özür ve cevabın asla duyulmayıp cezaya mazhar olacağı kayıtlıdır. BA, MAD. d. 9940, s. 65-66. (17 Mayıs 1739)

¹⁵⁸⁹ BA, HAT. 201/10364. (13 Nisan 1791). Osmanlı-Rus savaşında, Rus ordusu Sünne Boğazı'ndan Tuna Nehri'ne girmiş, sırasıyla Tolcu, İsakçı ve İsmail'i ele geçirmiştir. İsmail Kalesi'nin Ruslar tarafından muhasara edilmesiyle, İsmail yolu kapatılmıştır. BA, HAT. 211/11400. (3 Ocak 1791)

¹⁵⁹⁰ BA, C. AS. 1164/51806, Belge 1, 2. (27 Mart 1784)

¹⁵⁹¹ Vidin muhafızı Vezir Seyyid Ali Paşa'ya, Vidin kadısına, yerli ağalara, zabıtlara ve iş erlerine gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 10051, s. 443-444. (12 Ocak 1791). Vidin seraskeri Vezir Hasan Paşa'ya gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 10045, s. 149-150. (14 Şubat 1789). Tuna kaptan paşası Ahmed Paşa'ya gönderilen hükümde, Silistre'de bulunan şalope ve salları teçhiz etmek üzere kaptan Horos Mustafa Paşa görevlendirilmiştir. Ancak kaptan, Silistre'ye vardığında bu gemilerin bakımsızlıktan suya battıklarını ve gemilerdeki mühimmat ve malzemelerin de zayi olmaya yüz tuttuğunu bildirmiştir. Bunun üzerine devlet hizmetinde olan Silistre ahali tarafından sudan çıkarılmaları emredilen gemilere daha

Tuna sahillerinde inşa, tamir ve teçhiz edilen gemilerin her birine harcanan masraf; gemi çeşidine, ebadına, kalitesine ve yıllara göre farklılık göstermekteydi. Mesela 1720 yılında bir üstü açık 30 kuruşa tamir edilirken¹⁵⁹², 1725'te bu meblağ 25¹⁵⁹³, 1746 ve 1747'de yine 30 kuruş olarak görülmektedir¹⁵⁹⁴. Aynı gemi türünün inşası 1738¹⁵⁹⁵ ve 1747 yıllarında 84,5 kuruş¹⁵⁹⁶, 1787'de 238 kuruş idi¹⁵⁹⁷. 1788 yılına gelindiğinde 183,33 kuruş maliyetle imal edildiği, bir sonraki yıl da ebatlarına göre farklı fiyatlandırmalara tabi tutulduğu görülmektedir. Mesela büyük üstü açıklara 117, ortalarına 107 ve küçüklerine de 82 kuruş verilmiştir¹⁵⁹⁸. 1788'de ise 126,5 kuruşa teçhiz edilmekteydi¹⁵⁹⁹. Bir miri şaykanın tamiri 1738¹⁶⁰⁰ ve 1739 yıllarında 125 kuruş¹⁶⁰¹, teçhizi ise 1768'de 128,5 kuruştur¹⁶⁰². 1737 yılında bir ocaklık şayka inşası 250 kuruşa¹⁶⁰³, 1772'de tecdidi 230 kuruşa yapılırken tamirâtı da 120 kuruşa yapılmıştır¹⁶⁰⁴. 1740'ta bir miri şayka 250 kuruşa¹⁶⁰⁵, 1789'da bir paşa şaykası 900 kuruşa imal edilmektedir¹⁶⁰⁶. 1773 yılında bir çam kayığı 200 kuruşa tamir edilirdi¹⁶⁰⁷.

4.3. Tuna Gemileri

4.3.1. Aktarma

İsmi, nehir taşımacılığındaki malzemeleri bir kıyıdan diğer kıyıya aktarmasından alan aktarma, ağaç aksamı, kürekli ve yelkenli bir tekne türüdür¹⁶⁰⁸.

fazla zarar gelmesi durumunda, masraflarının iki katının halktan zorla alınacağını halka bildirilmesi hususuna dikkat çekilmiştir. BA, MAD. 10051, s. 465-466. (20 Ocak 1791).

¹⁵⁹² Yergöğü'nde tamiri yapılan 20 üstü açık için, miriden 600 kuruş harcanmıştır. BA, İE. BH. 15/1358, Belge 1. (13 Ocak 1720)

¹⁵⁹³ BA, İE. AS. 88/8043. (22 Şubat 1725)

¹⁵⁹⁴ BA, MAD. d. 6584, s. 6. (3 Mart 1746)

¹⁵⁹⁵ BA, MAD. d. 10337, s. 165. (16 Eylül 1738)

¹⁵⁹⁶ BA, MAD. d. 6584, s. 12. (15 Mayıs 1747)

¹⁵⁹⁷ BA, C. AS. 1173/52254, Belge 2, 3. (22 Haziran 1787)

¹⁵⁹⁸ A. Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 304.

¹⁵⁹⁹ Tuna sahillerinde inşa edilen 79 üstü açık geminin teçhizi için, Tersane-i Amire emini el-hac Selim Ağa aracılığıyla 10000 kuruş gönderilmiştir. BA, C. BH. 141/6790, Belge 1. (13 Nisan 1788)

¹⁶⁰⁰ BA, MAD. d. 10337, s. 196. (25 Kasım 1738)

¹⁶⁰¹ BA, KK. d. 5676, s. 6, 10. (28 Ocak 1739)

¹⁶⁰² BA, MAD. d. 13761, s. 280. (11 Ekim 1768)

¹⁶⁰³ Yergöğü İskeleyi'nde inşa edilen 20 ocaklık şaykanın her birine 250'şer kuruş harcama yapılmıştır. BA, C. BH. 120/5826. (5 Haziran 1737)

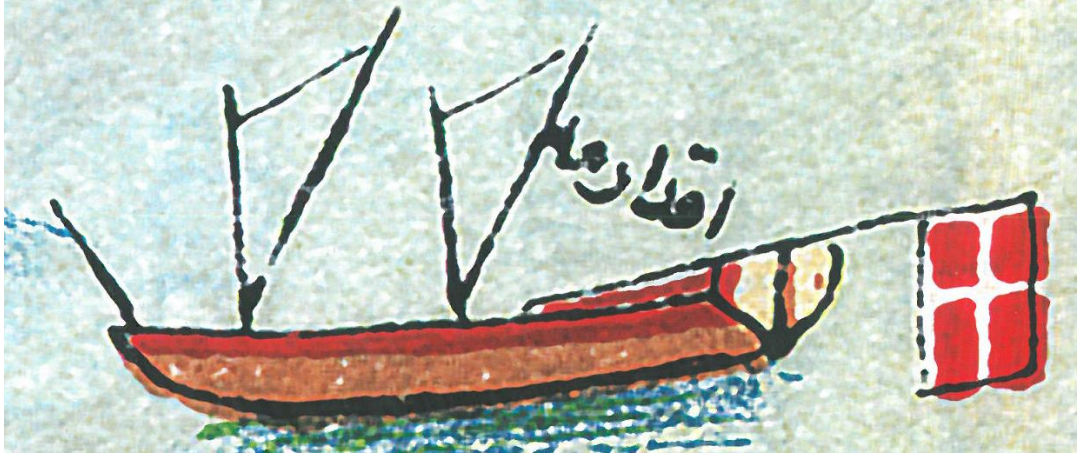
¹⁶⁰⁴ Halil Ağazâde tarafından yenilenen altı şaykaya, toplamda 1380 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, MAD. d. 13761, s. 287. (20 Ağustos 1772)

¹⁶⁰⁵ BA, KK. d. 5676, s. 10. (27 Şubat 1740)

¹⁶⁰⁶ BA, C. AS. 1097/48418. (2 Mart 1789)

¹⁶⁰⁷ Tutrakan muhafızı Mustafazâde Paşa tarafından tamiri yapılan 10 çam kayığına 2000 kuruş harcama yapılmıştır. BA, MAD. d. 13761, s. 288. (19 Mayıs 1773)

¹⁶⁰⁸ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 201.



Şekil 9. Aktarma¹⁶⁰⁹

Düşmandan alınıp, ganimet olarak limanlara ya da üslere getirilen gemilere de aktarma denilmektedir¹⁶¹⁰. İhtiyaç nispetinde ince donanmaya mensup olarak da görev yapan bu tekneler¹⁶¹¹, Tuna Nehri'nin muhafazasında ve zahire vs. gibi emtiaların nakliyesinde kullanılmışlardır¹⁶¹². Bir aktarmadaki mevcut nefer sayısı 40 idi¹⁶¹³.

1739'da Tuna Nehri Donanması'nda 6 aktarma gemisine rastlanmaktadır¹⁶¹⁴.

4.3.2. At Kayığı

At kayığı¹⁶¹⁵, tımarlı sipahilerin atlarıyla birlikte taşınması amacıyla yönelik inşa edilmişlerdir. Hayvanların düşmemesi için baş ve kık tarafları rampalı yapılan¹⁶¹⁶ bu kayıkların kenarlarında, atların bağlandığı halkalar da mevcuttur. At kayıklarının tabanları, düz bir şekilde imal edilmiştir¹⁶¹⁷.

At kayıkları, Tuna'da zahire naklinde de kullanılmışlardır¹⁶¹⁸. Bu kayıklarda bir reis, bir dümenci ve diğer personeli bulunmaktaydı¹⁶¹⁹.

¹⁶⁰⁹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 201.

¹⁶¹⁰ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 90; R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 201.

¹⁶¹¹ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 456; R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 201.

¹⁶¹² İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 90.

¹⁶¹³ BA, C. BH. 216/10077. (19 Şubat 1739)

¹⁶¹⁴ BA, C. BH. 130/6291. (15 Ağustos 1739)

¹⁶¹⁵ İdris Bostan, at gemileri ve at kayıklarını ayrı başlıklar altında değerlendirmiştir. At gemileri, özellikle Üsküdar-İstanbul ile Lâpseki-Çardak-Gelibolu arasındaki atları ve her türlü teçhizatın nakil işlemlerini yapıyordu. At kayığına da Tuna'da rastlamak mümkündür. Fakat sonuçta her ikisi de aynı amaca hizmet etmektedir. İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 91, 92.

¹⁶¹⁶ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1998, s. 457.

¹⁶¹⁷ Yusuf Güldüren, "Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri (Tersaneleri)", X. *Türk Tarih Kongresi Ankara 22-26 Eylül 1986*, c. IV, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1993, s. 1793.

¹⁶¹⁸ BA, A.DVNS. MHM. d. 3, h. 48, 1240. (24 Haziran 1559, 12 Haziran 1560)



Foto 15. Makine Aksamlı At Kayığı¹⁶²⁰

4.3.3. Ateş Gemisi

Borlota (brulot) olarak adlandırılan, *iskona* ve *kik* şeklinde iki sınıfta incelenen ateş gemileri, yanıcı maddelerle donatılmasının haricinde, genel hatlarıyla şalope gemisinin ölçülerindedir¹⁶²¹.

İskonaların yapımında hafif keresteler kullanılır ve oldukça narin yapıda imal edilirdi. Kış tarafında iki adet cankurtaran lumbarı¹⁶²² ve gerisinde bir sandalı bulunurdu¹⁶²³. İki direkli olan¹⁶²⁴ ve yelkenle yürüyen bu gemi¹⁶²⁵, aynı zamanda kürekle de hareket etmekteydi¹⁶²⁶.

Eski ticaret ya da savaş gemilerinin genellikle yıpranmış olanları, bu özel amaca uygun şekilde tasarlanmıştır. Nitekim 29 Ağustos 1791 tarihinde, İbrail’de batan üstü

¹⁶¹⁹ BA, A.DVNS. MHM. d. 3, h. 222. (19 Ağustos 1559)

¹⁶²⁰ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 284.

¹⁶²¹ Bu gemilerin imalatı oldukça eskilere dayanmaktadır. Eskiçağın deniz savaşlarında, Uzakdoğu’da, Avrupa’da özellikle Akdeniz’de farklı tarihlerde kullanılan çeşitli biçimleri mevcuttur. Çin’de nehirler üzerindeki gemileri yakmak için faal olarak kullanılan ateş salları (feu-gragoi), donanmanın temel silahı durumundaydı. İskender’in Fenikeliler’in başkenti Tir (Sur) kuşatmasından tutun da, ortaçağda Doğu Roma’nın rum ateşini kullandığı örnekler kadar pek çok savaşta kullanılmıştır. Romalılarca, çeşitli deniz savaşlarında görülen bu gemiler, Doğu Roma imparatorları döneminde Rum ateşi denilen silahla birlikte kullanılmıştır. Araplar, Basra’da bir tür gemi çeşidi olan ve içinde düşmana ateşi taşıyan gemilere *harraka* demişlerdir. Geniş bilgi için bkz.: İlhan Ekinci, “Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları”, *History Studies International Journal of History*, Volume 5, Issue 1, January 2013, s. 129-130; Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. I, 16. Baskı, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 2004, s. 104-107.

¹⁶²² Gemilerin iç kısımlarına (borda ve küpeşte) ışık girmesi için açılan dikdörtgen şeklindeki açık kısımlardır. Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Üçüncü Baskı, İstanbul, 1968, s. 275; Mustafa Zaloğlu, *Gemici Dili*, Türk Deniz Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Yayınları No: 4, İstanbul, 1988, s. 256.

¹⁶²³ M. Z. Pakalın, c. I, s. 104.

¹⁶²⁴ Yüksel Öcal, *Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2008, s. 13.

¹⁶²⁵ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 466.

¹⁶²⁶ M. Z. Pakalın, c. I, s. 104.

açık gemilerin ya da eskimeye yüz tutmuş ve top konulmaya uygun olmayan tüccar gemilerinin ateş gemisine dönüştürülmesi uygun görülmüştür¹⁶²⁷.

Donanmalar için büyük bir tehlike oluşturan bu gemilerin tekne, arma, ambar ve sair bütün kısımları yanıcı ve patlayıcı maddeler (*zift-ateş fiçıları, katranlanmış çırpı demetleri, terementi zeyti, ateş kapları, brandon denen kükürt hamuruyla güherçile ve kömür, bezir yağında ısıtılmış kâfurudan yapılan yanıcı bir madde-ki su üzerinde yanmaya devam ederdi-, vardafugo, plot denilen çam şeritleri, çam sakızı, humbara gibi daha pek çok yanıcı madde olabilirdi*) ile doldurulurdu. Bu hazırlıklardan sonra, özellikle gece karanlığında, fırtınalı ve sisli havalar tercih edilerek düşman gemilerinin üzerine yönlendirilirdi¹⁶²⁸. Ateş gemisi personeli yelkenle yol alırken, hızı arttırmak için aynı zamanda kürek de çekerlerdi. Düşmana yaklaşıncı, cankurtaran lumbarlarından¹⁶²⁹ suya atlayarak sandallara binerler ve gemiyi ateşleyerek uzaklaşırlardı. Bu gemi, düşman gemisine çarparak yangın çıkarırdı. Oldukça tehlikeli olan ateş gemilerini, karşı taraftan gönderilecek süratli deniz araçlarıyla hedeften uzaklaştırmak son derece güç olsa da mümkündü¹⁶³⁰.

Kikler, *iskonalar* göre daha büyük, büyüklüklerine oranla da hafif kayıklardı. Kendi kendilerine tutuşmak üzere tertip olunan *kiklerin* içinde güçlü kürekçiler ve maharetli gemiciler istihdam edilirdi. Tıpkı *iskonalar* gibi, gemileri yakmak için düşman donanmasına yönlendirilen *kiklerdeki* personel, yakılması istenilen gemiye yaklaştıklarında, gemiyi tutuşturarak denize atarlardı. Bu esnada arkalarında bulunan sandallara binerek, tehlikeli bölgeden uzaklaşırlardı. Bu gemilerden bazıları da yeteri kadar yanıcı madde yüklendikten sonra, düşman gemilerine yanaşmayı başarır ve bazı hafif aletlerle ateşlerini sıçratırlardı. Bunlardan bazılarının baş kısımlarında aralıksız ateş püskürten bir madeni boru bulunurdu ve bu borudan düşman gemisini tutuşturacak ateş isabet edene kadar, atışlara devam edilirdi¹⁶³¹.

Ateş gemisinin merkezi sayılan *ateş odasının* tabanı, tuğla gibi yanmaz maddelerle sağlamlaştırılmıştır. Nemden ve yağmurdan etkilenmemesi için brandayla korunmuş bu ateş odasından, geminin diğer ahşap kısımlarına doğru ateşin süratle

¹⁶²⁷ BA, C. BH. 246/11419. (29 Ağustos 1791)

¹⁶²⁸ İ. Ekinci, "Ateş Gemileri", s. 130; M. Z. Pakalın, c. I, s. 104-105.

¹⁶²⁹ Gemilerin bordalarına ve küpeştelere açılan dört köşe menfez ve methallerle mahreçlerdir. L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 275.

¹⁶³⁰ İdris Bostan, "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler", *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, c. 1, (Editörler: İdris Bostan – Salih Özbaran), İstanbul, 2009, s. 339.

¹⁶³¹ M. Z. Pakalın, c. I, s. 104.

yayılmasını sağlayan kanallar bulunurdu. Bu şekilde tasarlanan gemiyi, ateşin sarması sadece birkaç saniye alırdı. Yanmanın uzun sürmesi için ateş odasının etrafı ekstra perde ve direklerle sağlamlaştırılırdı. Gemide bulunan kürekçi ve gemicilerin gemiyi terk etmek için de sadece beş dakikaları vardı¹⁶³².



Şekil 10. Ateş Gemisi¹⁶³³

Ateş gemileri, daha ziyade limanlara demir atmış gemileri tutuşturmaya elverişlidir. İçinde kimse olmadan akıntının ya da rüzgârın etkisiyle hareket ettirilen gemi, hedefteki demirlenmiş gemilere yanaşırdı. Bu geminin ateşi, düşman gemisine

¹⁶³² İ. Ekinci, “Ateş Gemileri”, s. 131.

¹⁶³³ 1770 Çeşme faciasında, Rus-İngiliz ateş kayıklarının yaktığı Osmanlı filosunun tasvir edildiği bir resim. R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 272.

sirayet edince yanaşık nizamdaki bütün gemilere sıçrayarak çok kısa bir zamanda donanmanın yanmasına sebep olurdu¹⁶³⁴. Hedefe yönlendirilen ateş gemilerinin, bazen beklenen sonuçları vermediği de oluyordu. 1717 yılındaki muharebe esnasında, Avusturya'ya ait demirlenmiş beş kalyon üzerine, Tuna Kaptanı İbrahim Paşa'nın talimatıyla gönderilen iki ateş gemisi, akıntı ile ters tarafa yönelince, yanıp batmışlardı¹⁶³⁵.

Bu taktiklerle düşman donanmasında panik yaratmak, hatları yarmak hatta donanmanın tamamını yakma hususunda başarı sağlanabilirdi. Oysa açık denizlerde başarı oranı daha düşüktür. Çünkü gemi yanmaya başladıktan sonra, onun hâkimiyetini sağlamak oldukça zor, hatta imkânsızdı. Öte yandan hedefteki gemi, açık denizde kolayca manevra yaparak, tehlike arz eden gemiden kaçabilirdi. Bunun yanında top atışı ile geminin batırılma olasılığı da yüksekti¹⁶³⁶.

Ayrıca demirlemiş donanmaları korumak amacıyla liman ağzlarında, geçişleri kontrol etmek için boğaz ve nehir ağzlarında savunma amaçlı ateş gemileri de bulundurulmuştur. Çanakkale, İstanbul, Tuna boğazları gibi stratejik yerlerin savunma ve korunma hizmetlerinde ateş gemileri istihdam edilmişlerdir¹⁶³⁷.

Ateş gemileri, aynı zamanda asker sevkiyatında da kullanılmıştır. Osmanlı-Rus savaşlarının devam ettiği 1770 yılında, İstanbul'dan Tuna Nehri'ne gönderilen takviye kuvvetler, Sünne Boğazı yolunu ateş gemileri ile geçmişlerdir¹⁶³⁸.

¹⁶³⁴ Osmanlı Deniz Tarihi'nde 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşının yaşandığı yıllarda, Rusya tarafından Osmanlı gemileri üzerine gönderilen ateş gemileriyle, Osmanlı donanması Çeşme'de yok olmuştu. Baltık Denizi'nden yola çıkan bir Rus donanması, İngiltere'ye uğrayarak mühimmat ve mürettebat eksikliklerini giderdikten sonra, İngiliz subaylarının rehberliğinde Akdeniz'e doğru yol almışlardı. Kaptan-ı Derya Hüsamettin Paşa'nın komutasında on altı kalyon, altı fırkateyn ve diğer gemilerden oluşan Osmanlı donanması, Çanakkale'den Ege'ye açıldı. Her iki donanmanın Koyun Adaları'ndaki ilk çatışmalarının ardından, Osmanlı donanması Çeşme Limanı'na çekildi. Bu liman, donanmanın tamamı için uygun bir yer olmamasına rağmen, gemiler burada üst üste demirlendi. Gemiler, çok sıkışık bir düzende olduklarından, rahat hareket etme özelliğini yitirdikleri gibi, gemilerin rahat top atma imkânları da yoktu. Osmanlı donanmasının Çeşme'de içinde bulunduğu bu stratejik hata, düşman için iyi bir hedef teşkil etmekteydi. Dört kalyon, iki fırkateyn ve bir humbara gemisi akşam karanlığında Çeşme Limanı ağzına gelerek, limanı koruyan Osmanlı gemilerine ateş açtı. Bunun üzerine her iki taraf arasında başlayan top atışlarından istifadeyle, Ruslar'a ait dört ateş gemisi (borlot) top dumanlarının arasından limana sızdı. Birbirine adeta yapışık vaziyette duran Osmanlı gemileri yakıldı ve yağlı paçavra ve humbaralarla Osmanlı donanmasına ateş açıldı. Ve böylece Çeşme'deki Osmanlı donanması yandı. Geniş bilgi için bkz.: Yılmaz Öztuna, *Büyük Türkiye Tarihi*, c. 6, Ötügen Yayınevi, İstanbul, 1983, s. 358-359; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi* c. IV/I, Beşinci Baskı, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1995, s. 398-401; İ. Ekinci, "Ateş Gemileri", s. 138.

¹⁶³⁵ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 367.

¹⁶³⁶ M.Z. Pakalın, c. I, s. 105; İ. Ekinci, "Ateş Gemileri", s. 131.

¹⁶³⁷ İ. Ekinci, "Ateş Gemileri", s. 131, 140.

¹⁶³⁸ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 185, h. 735. (7-16 Nisan 1770)

Hizmet etmeye müsait olmayan ateş gemileri, özel kişilere satılmıştır. Taş, kiremit gibi hassas olmayan ve nakliye maliyeti düşük malların taşınmasında hizmet ettikleri de görülmüştür¹⁶³⁹.

4.3.4. Borozan

Borozan gemisi, Tuna Donanması'ndaki birçok gemiye göre oldukça büyüktür. Çünkü uzun mesafede zahire ve askeri gereçlerin taşınması için kullanıldığından, güverte altı kısmı daha hacimli ve daha dayanıklıdır¹⁶⁴⁰. Aynı zamanda odun naklinde de kullanılan bu gemilerde, üç ambar mevcuttur¹⁶⁴¹. Borozan gemileri yaklaşık 13 ton ağırlığında yük taşıma kapasitesine sahiptir¹⁶⁴².

Mesela 1763 yılında İstanbul'dan Belgrad cephanesine gönderilen mühimmat, İbrail'de borozan gemilerine yüklenerak taşınmıştır¹⁶⁴³. Yine İsakçı ambarından 25 bin kile un ile 15 bin kile arpanın, 1770 yılında İsakçı ambarından Belgrad'a ulaştırılması borozanlar aracılığıyla gerçekleştirilmiştir¹⁶⁴⁴.

4.3.5. Celiye

Nehir ve ırmaklarda hareket etmeye müsait¹⁶⁴⁵, dümen yerinden tek kürekle sevk edilen¹⁶⁴⁶, üzerleri ziftle kaplanmış bir kayık türüdür¹⁶⁴⁷. Genellikle nakliye (zahire, mühimmat, asker) işlerinde kullanılmıştır¹⁶⁴⁸.

Osmanlı-Rus Savaşları'nın yeniden cereyan ettiği 1768 yılında, ince donanmanın hizmetinde bulunması için Gelibolu'da 2, Çanakkale'de 2, Rodos ve İstanköy'de 10, Midilli'de 5 celiye inşası görülmektedir¹⁶⁴⁹.

¹⁶³⁹ İ. Ekinci, "Ateş Gemileri", s. 140.

¹⁶⁴⁰ Teodora Bakardjieva, "Batılı Gezgin ve Elçilere Göre Tuna Nehri'nde Kullanılan Osmanlı Gemileri", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 2*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 314.

¹⁶⁴¹ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 92.

¹⁶⁴² M. Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, s. 19.

¹⁶⁴³ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763).

¹⁶⁴⁴ Osmanlı-Rus Harbi'nin devam ettiği 1770 yılında, Tolcu ve İsakçı'dan Zıştovi ve Niğbolu'ya varıncaya kadar, Tuna Nehri sahillerindeki kadı ve naiblere gönderilen hükümlerle, askerlerin günlük tayinatları için verilecek zahirenin üstü açıkların yanında, borozanlarla da İsakçı ambarına ulaştırılması emredilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 181, h. 714. (7-16 Nisan 1770)

¹⁶⁴⁵ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 457.

¹⁶⁴⁶ M.Z. Pakalın, c. I, s. 273.

¹⁶⁴⁷ Emin Yakıt, "1768'deki İnce Donanma İçin İnşa Olunan Celiye ve Şahturlar", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, c. 100, S. 527, Ankara, Ekim-1984, s. 35, 1 numaralı dipnot.

¹⁶⁴⁸ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 90.

¹⁶⁴⁹ E. Yakıt, "1768'deki İnce Donanma İçin İnşa Olunan Celiye ve Şahturlar", s. 32-33.

4.3.6. Çam (Çamlıca) Kayıkları

İsmi, yapımında kullanılan çam ağacından alan çamlıcalar, kürekle yürütülen bir kayak cinsidir¹⁶⁵⁰.

Üstü açık olarak imal edilen¹⁶⁵¹ bu kayıkların altları düz ve boyları da 28-30 arşın¹⁶⁵² uzunluğundaydı¹⁶⁵³. Her bir kayıkta, birer dümenci ve sekizer kürekçi bulunmaktaydı¹⁶⁵⁴.

İnce donanmanın lojistik ve ikmaline yönelik olarak kullanılmıştır. 1737¹⁶⁵⁵, 1770¹⁶⁵⁶ ve 1771 yıllarında Tuna Donanması'na gerekli mühimmat ve zahire¹⁶⁵⁷, 1790 yılında donanma mürettebatının peksimet sevkîyatının bu kayıklarla gerçekleştirildiği görülmüştür¹⁶⁵⁸. Aynı zamanda asker naklinde de kullanılmıştır¹⁶⁵⁹.

Devlet, ihtiyaç duyduğu anda Tuna'da şahıslara ait çam kayıklarını satın alma yoluna giderdi. Mesela 1739 yılında Belgrad'da çeşitli hizmetlerde kullanılmak üzere satın alınan 5 çam kayığının her birine yaklaşık 33,5 kuruş ödeme yapılmıştır¹⁶⁶⁰.

Tuna Donanması'nda 1770 yılında 80¹⁶⁶¹, 1771'de 12¹⁶⁶², 1773'te 43¹⁶⁶³, 1774'te 5 çamlıcanın mevcut olduğu anlaşılmaktadır¹⁶⁶⁴.

¹⁶⁵⁰ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 234-235.

¹⁶⁵¹ BA, C. AS. 1082/47704, Belge 1. (12 Temmuz 1788)

¹⁶⁵² Dirsek ile orta parmak arasındaki mesafenin baz alındığı bir uzunluk ölçüsüdür. Osmanlı Devleti'nde çarşı ve mimar arşını şeklinde iki türü bulunmaktadır. Konumuzla alakalı olan mimar arşını, yapı işlerinde kullanılmaktadır. Farklı değerleri görölse de genellikle 0,758 metre, ölçü olarak kabul edilmiştir. III. Selim döneminde Mühendishane-i Berr-i Hümayun'da kullanılan standart bir mimar arşını yaptırılmıştır. Bu arşının bir yüzü; 1 mimar arşını 24 parmak (31,5 mm), 1 parmak 12 hat (2,6 mm), 1 hat 12 nokta (0,22 mm) iken, diğer yüzü 1 mimar arşını =20 parmak, 1 parmak=10 hat, 1 hat=10 nokta idi. Ünal Taşkın, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 2005, XI+187 Sayfa, s. 142-143.

¹⁶⁵³ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 234-235.

¹⁶⁵⁴ BA, MAD. d. 8531, s. 226. (19 Nisan 1770); BA, MAD. d. 13761, s. 284. (19 Nisan 1770)

¹⁶⁵⁵ Vakânüvis Subhî Mehmed Efendi, *Subhî Tarihi Sâmî ve Şâkir Tarihleri İle Birlikte (İnceleme ve Karşılaştırmalı Metin)*, (Hazırlayan: Mesut Aydınar), Kitabevi, İstanbul, 2007, s. 407.

¹⁶⁵⁶ BA, MAD. d. 10003, s. 171. (28 Eylül 1770)

¹⁶⁵⁷ BA, MAD. d. 13761, s. 286. (12 Mart 1771).

¹⁶⁵⁸ BA, C. BH. 109/5282, Belge 1. (17 Ağustos 1790); Ahmed Câvid, *Hadika-i Vekâyi'*, (Hazırlayan: Adnan Baycar), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998, s. 119.

¹⁶⁵⁹ BA, MAD. d. 8531, s. 226. (2 Temmuz 1770)

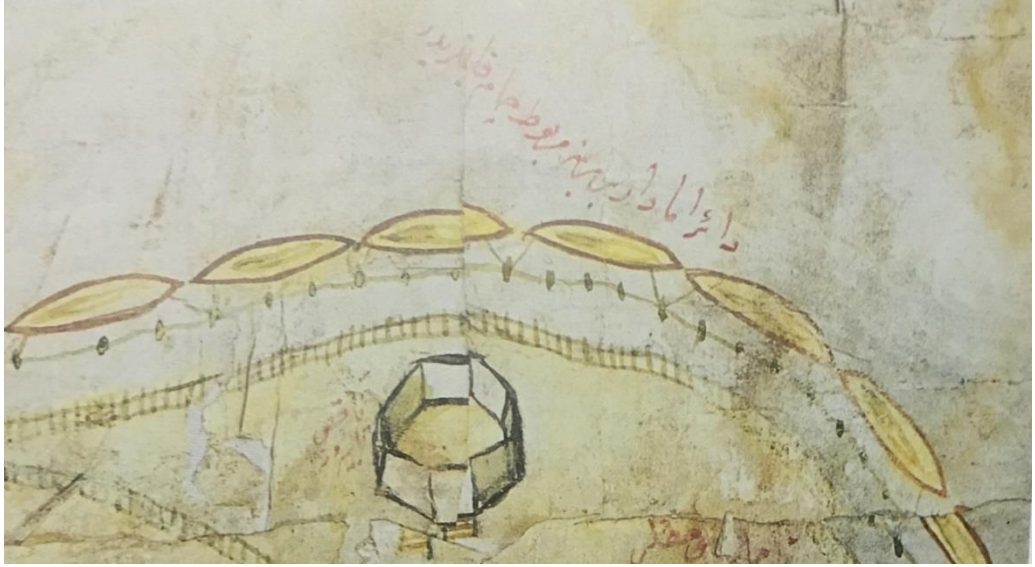
¹⁶⁶⁰ BA, KK. d. 5676, s. 11. (21 Ağustos 1739)

¹⁶⁶¹ BA, MAD. d. 13761, s. 284. (19 Nisan 1770); BA, MAD. d. 8531, s. 226. (19 Nisan 1770); BA, MAD. d. 10003, s. 180. (14 Kasım 1770)

¹⁶⁶² Hırsova'nın muhafazası için yapımı emredilen bu 12 çam kayığı için ordu hazinesinden 2000 kuruş ayrılmıştır. BA, MAD. d. 13761, s. 286. (11 Haziran 1771)

¹⁶⁶³ BA, MAD. d. 13761, s. 288. (25 Mayıs 1773)

¹⁶⁶⁴ BA, MAD. d. 13761, s. 288. (13 Ocak 1774)



Şekil 11. Çam (Çamlıca Kayığı)¹⁶⁶⁵

4.3.7. Çapçak

Uzunluğu 20 zira¹⁶⁶⁶ (15,14 m.), genişlik ve derinliği 6'şar zira' (4,542 m.) boyutlarında imal edilen¹⁶⁶⁷ ve genellikle Tuna Nehri üzerine kurulan köprüler için kullanılan bir gemi türüdür¹⁶⁶⁸.

Mevcut verilerden anlaşıldığı kadarıyla bu gemiler, Bosna'da bulunan İzvornik, Banaluka, Gradiška gibi kazalarda, aynı zamanda Rusçuk vs. gibi bazı Tuna sahillerinde inşa edilmektedir. 1710 yılında 140¹⁶⁶⁹, 1711'de 300¹⁶⁷⁰, 1771'de 220¹⁶⁷¹, 1774¹⁶⁷² ve 1778'de 100'er çapçak imali gerçekleştirilmiştir¹⁶⁷³.

¹⁶⁶⁵ 1738 yılında Adakale'nin kuşatma harekâtında kullanılan çamlıca kayıkları. İdris Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayıncılık, İstanbul, 2005, s. 252.

¹⁶⁶⁶ Zira', Osmanlı Devleti'nde kullanılan bir uzunluk ölçüsüdür. Mühendishane-i Berr-i Hümayun'un baş hocası İshak Efendi, *Usul-i İstihkâmat* adlı eserinde ve Osmanlı mühendis ve matematikçisi İbrahim Edhem Paşa, tercüme ettiği *Usuli'l-Hendese* isimli kitabında, 18. yüzyılın sonunda yaptıkları ölçümlere dayanarak elde edilen veriler neticesinde 1 zira'nın, 0,757. 9586 metre olarak hesaplandığını belirtmişlerdir. Feza Günergun, "Eski Fransız ve Metre Osmanlı Ölçü ve Tartılarının Sistemlerindeki Eşdeğerleri: İlk Karşılaştırmalar ve Çevirme Cetvelleri", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları II*, (Editör: F. Günergun), İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1998, s. 32-35, 45. Ayrıca bkz.: Feza Günergun, "Osmanlılar ve Metre Sistemi", *Osmanlı*, c. 8, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 658.

¹⁶⁶⁷ BA, MAD. d. 10003, s. 189. (26 Ocak 1771)

¹⁶⁶⁸ BA, C. AS. 1031/45255. (11 Nisan 1778)

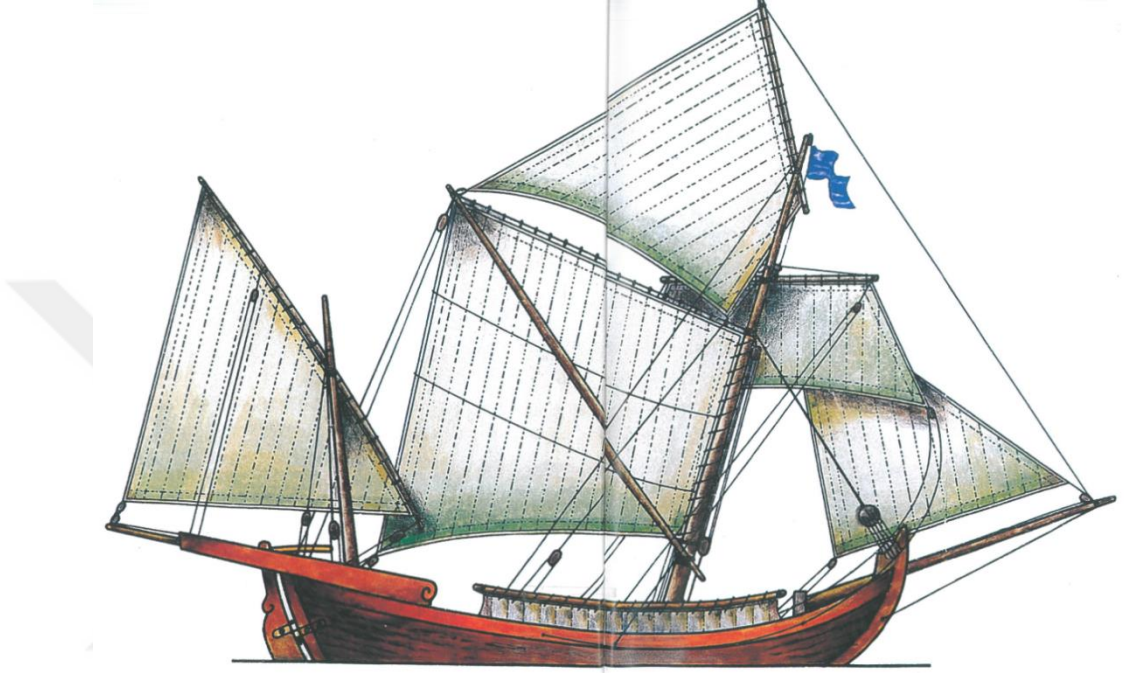
¹⁶⁶⁹ BA, MAD. d. 4066, vrk. 10/b. (12 Kasım 1710)

¹⁶⁷⁰ BA, MAD. d. 4066, vrk. 5/a. (19 Ağustos 1711)

¹⁶⁷¹ *Sabika Kilis mutasarrıfı olup hala Bosna kaymakamı olan Mustafa Paşa'ya, Bosna monlasına, Banaluka, Yayça, Gölhisar, Nişte, İzvornik, Tuzla, Mağlay? ve (boş) kadılarına, naiblerine ve bu hususa memur kılınan İzvornik kaptanı Derviş Abdullah'a, ağa, zabitan, kale dizdarlarına, ayan ve iş erlerine gönderilen hükümde İsakçı'ya kurulan köprü için tombazların yanında 140 çapçağın yapımı emredilmiştir. BA, MAD. d. 10003, s. 189. (26 Ocak 1771). Niğbolu kadısına, Niğbolu ayanından Varnalızâde İbrahim'e ve sair ayan ve zabıtlere gönderilen emirde, Varnalızâde İbrahim aracılığıyla 40,*

4.3.8. Çekelve

Çekeleve ya da celbe diye de anılan bu gemi türü, ince donanmanın büyük yük gemilerindendir¹⁶⁷⁴. Çekelve, yelkenlidir ve yelkenine, kendine has biçimi nedeniyle *çekelve yelkeni* denilmiştir¹⁶⁷⁵. Yelkenleriyle oldukça hızlı yol alan bu gemi, iki kısa direğe sahiptir Geminin kıç tarafı yüksek ve sivridir¹⁶⁷⁶. 10-13 oturaklı olan çekelvenin boyu, yaklaşık 15 metredir¹⁶⁷⁷.



Şekil 12. Çekelve¹⁶⁷⁸

Tuna Nehri üzerinde genelde ticaret amacıyla kullanılsa da¹⁶⁷⁹, ordu nakliyatının gerçekleşmesinde de hizmet etmiştir. Nitekim 1792 yılında İstanbul'dan Varna'ya taşınacak olan mühimmat, 250 kuruşa kiralanan çekelveler aracılığı ile yapılmıştır¹⁶⁸⁰.

Ruşuk'ta da Kadeşoğlu Mehmed tarafından 40 çapçağın imali kaydedilmiştir. BA, MAD. d. 10003, s. 294. (27 Haziran 1771).

¹⁶⁷² BA, C. BH. 191/8981. (3 Mart 1774)

¹⁶⁷³ BA, C. AS. 69/3231. (2 Ocak 1778)

¹⁶⁷⁴ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 459; İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 90.

¹⁶⁷⁵ Ahmet Güleriyüz, *Kadırgadan Kalyona Osmanlı'da Yelken Mikyas-ı Sefain*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2004, s. 73.

¹⁶⁷⁶ BA, C. BH. 142/6845, Belge 3. (12 Ekim 1791)

¹⁶⁷⁷ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 244. A. Güleriyüz, *Osmanlı'da Yelken*, s. 73.

¹⁶⁷⁸ A. Güleriyüz, *Osmanlı'da Yelken*, s. 73.

¹⁶⁷⁹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 244.

¹⁶⁸⁰ BA, C. BH. 22/1043. (21 Şubat 1792)

4.3.9. Çete Kayıkları

Çete kayıkları, *topkeşan* yani top taşıyan kayıklar olarak da adlandırılmışlardır. Nehirlerde yapılan muharebelerde, ağır topların naklini savaş güzergâhına nakletmek için kullanılan bu kayıklar, belirli sayılarda inşa edilirdi. Topkeşanlar, ağır malzeme taşıdıklarından dolayı, diğer muharip gemilerine göre karinaları¹⁶⁸¹ daha yüksektir¹⁶⁸².

Bu kayıkların her birinde bir ağa ve bir alemdaran bulunurdu¹⁶⁸³. Kayıkların hacimlerine göre her birinde 3 topçu, 1 dümenci¹⁶⁸⁴, kürekçi ve cenkçileri de dâhil 20¹⁶⁸⁵, 25 nefer mevcuttur¹⁶⁸⁶.

Topkeşan kayıklarına koğuş, misket¹⁶⁸⁷, sağır¹⁶⁸⁸, şahi vs. gibi topların yanında mızrak gibi savaş aletleri de yerleştirilmiştir. 1773 yılında Rusçuk'ta inşası emredilen 17 çete kayığına, ordunun bulunduğu mahale nakletmesi için her biri 1 kıyye olacak şekilde üçer şahi top yerleştirilmiştir¹⁶⁸⁹. Gerekli durumda kullanılmak üzere, çete kayığı güvertesinin altında bir top bataryası da bulunurdu. Nitekim Vidin'de bir, Niğbolu Kalesi'nde de farklı çaplara sahip 43 adet top, çete kayıkları için muhafaza edilmiştir¹⁶⁹⁰.

¹⁶⁸¹ Gemi teknelerinin su kesimlerinden aşağı kalan dış ve dip kısımlarına karina denilmektedir. L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 235.

¹⁶⁸² R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 209.

¹⁶⁸³ BA, C. AS. 1208/41143, Belge 1-2. (16 Mart 1790); BA, C. BH. 154/7347. (29 Nisan 1790); BA, C. BH. 175/8248, Belge 2. (6 Kasım 1790). Çete kayıklarında görevli ağalar günlük 40 akçe, alemdarlar ise 20 akçe ücret almaktadırlar. BA, MAD. d. 10051, s. 357. (22 Aralık 1790).

¹⁶⁸⁴ BA, MAD. d. 8531, s. 229. (28 Haziran 1773)

¹⁶⁸⁵ BA, MAD. d. 10051, s. 23, h. 2. (30 Nisan 1790)

¹⁶⁸⁶ BA, C. AS. 305/12625. (13 Mart 1774); BA, C. BH. 215/10043, Belge 1-2. (20 Mayıs 1788); BA, MAD. d. 10045, s. 286-287. (27 Nisan 1789)

¹⁶⁸⁷ BA, MAD. d. 8531, s. 235. (15 Mayıs 1788)

¹⁶⁸⁸ BA, MAD. d. 8531, s. 235. (21 Mayıs 1788)

¹⁶⁸⁹ Varna'dan 7 karış 0,5 kıyye ölçüsünde 25 top; Vidin, Niğbolu ve Zıstovi'den de 26 toplamda 51 top, çete kayıklarıyla sevk edilmiştir. Bunların yanında ordu cephanesinden verilen ve her birine yirmişi tane yerleştirilen 340 mızrak da ulaştırılmıştır. BA, MAD. d. 8531, s. 229. (4 Haziran 1773)

¹⁶⁹⁰ Vidin'deki top 5 karış, 2 kantar, 0,5 vukiyyedir. Niğbolu'daki toplardan 13'ü 7 karış, 3,5 kantar ve 0,5 vukiyye iken geriye kalan 30 top ise 4-5 karışla; 0,5 vukiyye, 3 kantar, 4 maymuncuktan oluşmaktadır. BA, C. BH. 272/12560, Belge 1, 3. (19 Mart 1791)



Şekil 13. Çete Kayığı¹⁶⁹¹

1788’de Tuna Nehri’nde önemli hizmetlerde kullanılmak üzere, Tuna Donanması Kaptanı Çadırcızâde Mehmed Ağa aracılığıyla Yergöğü’nde 15, Vidin’de 5, Rusçuk ve Silistre’de 3’er, Rahova, Niğbolu ve Zîştovi’de 2’şer topkeşan kayığı inşa edilmiştir. Kayık inşasında çalışan neferler, Tuna serhatlerinden temin edilmiştir. Bu kayıkların teçhizi için gerekli olan tüm malzeme masrafı ve kayıklarda görevlendirilecek neferlerin ücretleri Tersane-i Amire, cebehane ve tophane-i mamureden karşılanmıştır¹⁶⁹².

¹⁶⁹¹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 209.

¹⁶⁹² BA, C. BH. 215/10043, Belge 2. (20 Mayıs 1788); BA, C. BH. 186/8747. (28 Nisan 1788); BA, C. AS. 989/43184. (14 Mayıs 1788); BA, C. BH. 141/6790, Belge 1. (13 Nisan 1788); BA, MAD. d. 8531, s. 235-236. (15 Mayıs 1788)

Çete kayıkları, düşman zahire gemilerinin takibinde kullanıldığı gibi¹⁶⁹³, Tuna Nehri'nde karakol vazifesi de yapmışlardır¹⁶⁹⁴. Yaz ve kış aylarında Tuna sahillerinin korunması görevini üstlenen bu kayıkların¹⁶⁹⁵, 1790 yılında savaştan firar eden askerlerin Tuna'dan geçişini engellemek amacıyla, nehirde keşif turuna çıktıkları da görülmüştür¹⁶⁹⁶. Aynı yıl Tuna başbuğu el-Hac Memiş'in maiyetindeki 24¹⁶⁹⁷ çete kayığı İbrail Boğazı'nın¹⁶⁹⁸, 11 çete kayığı da Vidin'in muhafazasını yapmıştır¹⁶⁹⁹.

19 Eylül 1772 tarihli belgeden Rusçuk ve çevresinin korunması için 43 çete kayığının tahsis edildiği anlaşılmaktadır¹⁷⁰⁰. 1789 yılında Tuna Nehri üzerinde sadece Rusçuk ve Yergöğü'nde 39 kayığın sayımı yapılmıştır¹⁷⁰¹. 1791 yılında Tuna Kaptanı Vezir Ahmed Paşa maiyyetinde 25 çete kayığı mevcuttur¹⁷⁰².

4.3.10. Duba

Nehir ulaşımında kullanılan dar, uzun ve güverteli teknelerdir. Bu teknelerin görevi yük taşımak yani nakliye hizmetinde bulunmaktı¹⁷⁰³.

¹⁶⁹³ *Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116 / 1688-1702)*, (Yayına Hazırlayan: Abdülkadir Özcan), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000, s. 75.

¹⁶⁹⁴ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 356, h. 1482. (26 Mayıs-4 Haziran 1771)

¹⁶⁹⁵ Vidin seraskeri Vezir Yusuf Paşa ve Vidin nüzul emini Çadircızâde Mehmed Emin'e gönderilen hüküm. BA, C. AS. 1208/41143, Belge 1. (16 Mart 1790)

¹⁶⁹⁶ BA, C. BH. 135/6538, Belge 2. (18 Şubat 1790)

¹⁶⁹⁷ BA, MAD. d. 10051, s. 5. (17 Nisan 1790). Mevcut çete kayıklarının dördü Niğbolu, dördü Silistre, dördü Zıştovi ve beşi de Rusçuk'tan temin edilmiştir. BA, C. BH. 154/7347. (29 Nisan 1790)

¹⁶⁹⁸ BA, MAD. d. 10051, s. 5. (17 Nisan 1790)

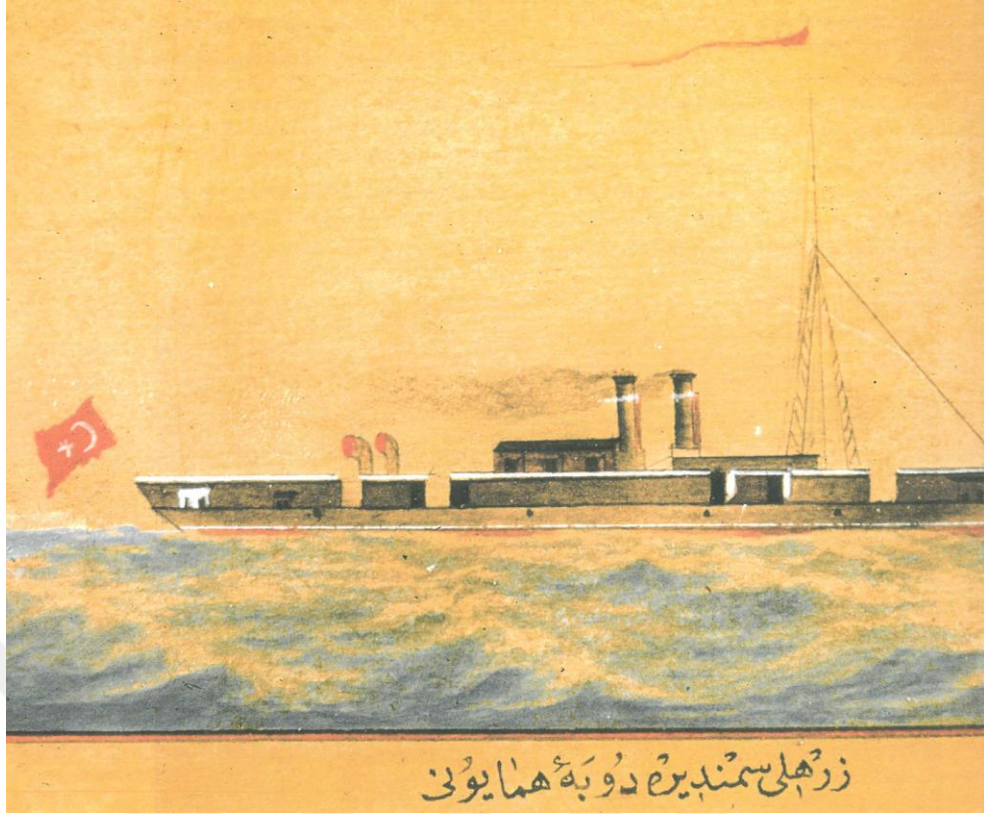
¹⁶⁹⁹ BA, MAD. d. 10051, s. 23. (30 Nisan 1790)

¹⁷⁰⁰ BA, C. AS. 625/26391, Belge 5. (19 Eylül 1772); BA, MAD. d. 13761, s. 288. (23 Mart 1773)

¹⁷⁰¹ BA, MAD. d. 10045, s. 286-287. (27 Nisan 1789)

¹⁷⁰² BA, A.DVNS. MHM. d. 197, s. 19, h. 62. (10-19 Ekim 1791)

¹⁷⁰³ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 290-291.



Şekil 14. Duba¹⁷⁰⁴

Tuna Nehri sahillерindeki tezgâhlarda, donanmanın bir parçası olarak vücuda getirilen dubaların her birine 10 top ve bir havan yerleştirilmiştir¹⁷⁰⁵. Dubalarda mevcut kaptanın yanında, 50 neferden oluşan gemici, cenkçi, topçu ve kürekçiler bulunmaktadır¹⁷⁰⁶.

1713 yılında Vidin’de 11¹⁷⁰⁷, 1790’da Vidin, Niğbolu, Rusçuk¹⁷⁰⁸ ve Silistre’de beşer duba inşasının olduğu tespit edilmiştir¹⁷⁰⁹. Tuna’da özellikle sefer işlerinde

¹⁷⁰⁴ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 292.

¹⁷⁰⁵ BA, C. BH. 108/5225. (6 Şubat 1791)

¹⁷⁰⁶ BA, MAD. d. 10051, s. 506. (13 Şubat 1791)

¹⁷⁰⁷ Tuna Donanması Kaptanı Vezir Hamamizâde Ahmed Paşa’nın onayıyla, Vidin’de inşası yapılacak duba ve şalopeler için gerekli olan mühimmatın, gemi imalatının yapılacağı bölgeden tedarik edilmesi hususunda Vidin muhafızı Vezir Seyyid Ali Paşa’ya emir gönderilmiştir. BA, C. BH. 179/8414. (3 Temmuz 1713)

¹⁷⁰⁸ Patrona-ı Hümayun Kaptanı Hamamizâde Ahmed Kaptan’a gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 10051, s. 365. (27. 12. 1790). Niğbolu’da Voynugan mübayaacısı Hüseyin ve Selim paşazâdelerin, bulundukları mahalde satın aldıkları keresteler ile inşa ettirilen dubalarla; Rusçuk’ta, Rusçuk ayanı Mehmed Ali Bey ile Nazırzâde Seyyid Abdullah tarafından imal ettirilen dubaların masrafı ordu-yı hümayun hazinesinden karşılanmıştır. BA, MAD. d. 10051, s. 365. (27 Aralık 1790).

¹⁷⁰⁹ Silistre gümrükçüsü ve mütesellim vekili aracılığıyla inşası yapılan dubaların maliyeti ordu-yı hümayun hazinesinden giderilmiştir. BA, MAD. d. 10051, s. 373. (27 Aralık 1790); BA, C. BH. 108/5225. (6 Şubat 1791)

kullanılan¹⁷¹⁰ bu gemilerden 5 tanesi, 1791 yılında Tuna Kaptanı Vezir Hamamizâde Ahmed Paşa nezaretinde Rusçuk'ta imal edilmiştir¹⁷¹¹.

4.3.11. Filika

Harp gemilerinden olan filika, kürek ya da yelkenle yürütülen, güvertesiz ufak bir teknedir¹⁷¹². Filikaların oturaklarında iki kişi bulunur ve bunların her biri, bir küreği çekerlerdi. Oturak sayılarına göre üç çifte, beş çifte ve yedi çifte olarak da adlandırıldıkları olmuştur¹⁷¹³.

Filikalar, sığ sularda kıyıya yanaşamayan büyük gemilerdeki personelin naklini gerçekleştirirdi. Bazen denizci üst düzey yetkilileri taşıdığından, bulundukları geminin kime ait olduğunu belirten renklere bürünürlerdi¹⁷¹⁴.

Donanmanın lojistik ve ikmal işlerinde de kullanılan filikaların her birinde, 1711 yılı itibariyle yedişer leventin mevcut olduğu belirtilmektedir. 1711 yılında Tuna üzerinde 100 filika görülmektedir¹⁷¹⁵.



Foto 16. Filika¹⁷¹⁶

4.3.12. Firkate (Firkateyn)

Firkateler¹⁷¹⁷, çektiri türü donanma gemilerinin içinde en küçük, en hafif ve en süratli olanıdır. Uzun ve dar olan bu gemilerin her küreği iki ya da üç kişi tarafından

¹⁷¹⁰ BA, C. BH. 30/1431. (11 Şubat 1791)

¹⁷¹¹ BA, C. BH. 184/8635. (21 Şubat 1791); BA, C. BH. 154/7348. (3 Şubat 1791)

¹⁷¹² M. Z. Pakalın, c. I, s. 628.

¹⁷¹³ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 300.

¹⁷¹⁴ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 300.

¹⁷¹⁵ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 300-301.

¹⁷¹⁶ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 301.

¹⁷¹⁷ İlk çağlardan itibaren kullanılan bu gemilere İtalyanlar Frigata, İngilizler Frigate, Fransızlar da Fregate demişlerdir. Gotlar ve Latinler tarafından kullanılan güvertesiz muharebe gemileri olan Fargot ve

çekilmektedir. Bu gemi türünün oturakları 10-18 arasında değişse de, ileriki tarihlerde bunun 20'ye kadar çıktığı görülmüştür¹⁷¹⁸. Osmanlı Devleti'ndeki gemi teknolojisinin kürekten yelkene geçtiği 18. yüzyılda, *firkateyn* olarak isimlendirilen bu gemiler, gücünü artık rüzgâr enerjisiyle hareket eden yelkenden almaktaydı¹⁷¹⁹.

Sığ sulardaki seri hareketleriyle meşhur olan bu geminin güvertesinin altında, gerekli durumlarda kullanılmak üzere bir top bataryası bulunurdu¹⁷²⁰. Bataryasına yerleştirilen tunç, yan, saçma, koğuş, demir, şahi ve kebir toplarından müteşekkil¹⁷²¹, 30-40 kadar top taşıma kapasitesine sahip olduğu bilinmektedir¹⁷²².

17. yüzyılın sonlarından itibaren, küçük gemilere duyulan ihtiyaca binaen firkate inşa faaliyetleri artmıştır. Bu dönemde firkateye kaptan olmanın yolu, firkate bayraktarlığından ve uzun süreli iş tecrübesinden geçiyordu¹⁷²³. 18. yüzyılın sonlarına doğru, hem merkezde hem de Tuna'da firkateynlerin inşaları yine önem kazandı. Çünkü girişilen deniz ve nehir muharebelerinde başarı sağlamak ancak gelişen dünya donanmalarına eş bir donanma ile mümkün olabilmekteydi. Osmanlı Devleti bunun için İstanbul'da olan firkateyn ustası Nikola Kalfa'yı, seri hareket kabiliyetine sahip bu gemi türünü inşa etmekle görevlendirmiştir. Nikola Kalfa'nın Tersane-i Amire'de inşa ettiği yaklaşık 22 metre uzunluğundaki firkatelere denk gemiler inşa etmesi emredilmiştir¹⁷²⁴. Bu gemi türünün 23,5 metre uzunluğunda imal edildiği de görülmüştür¹⁷²⁵.

Aphractus da bu sınıfa dâhildir. Bu gemi türüne Kuzey Afrika denizcileri de Yefan ve Selose adını vermişlerdir. Firkateler, Akdeniz denizcileri tarafından da kullanılmıştır. M. Z. Pakalın, c. I, s. 631.

¹⁷¹⁸ BA, C. BH. 216/10077. (19 Şubat 1739); Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli (1115-1134/1703-1722)*, c. II, (Hazırlayanlar: Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur, Baki Çakır, Ahmet Zeki İzgöer), İstanbul, 2013, s. 929; Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr (Deniz Seferleri Hakkında Büyüklere Armağan)*, (Hazırlayan: İdris Bostan), T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2008, s. 144; M. Z. Pakalın, c. I, s.631; Y. Öcal, *Türk Bahriyesi*, s. 10.

¹⁷¹⁹ A. Güteryüz, *Osmanlı'da Yelken*, s. 60.

¹⁷²⁰ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 257.

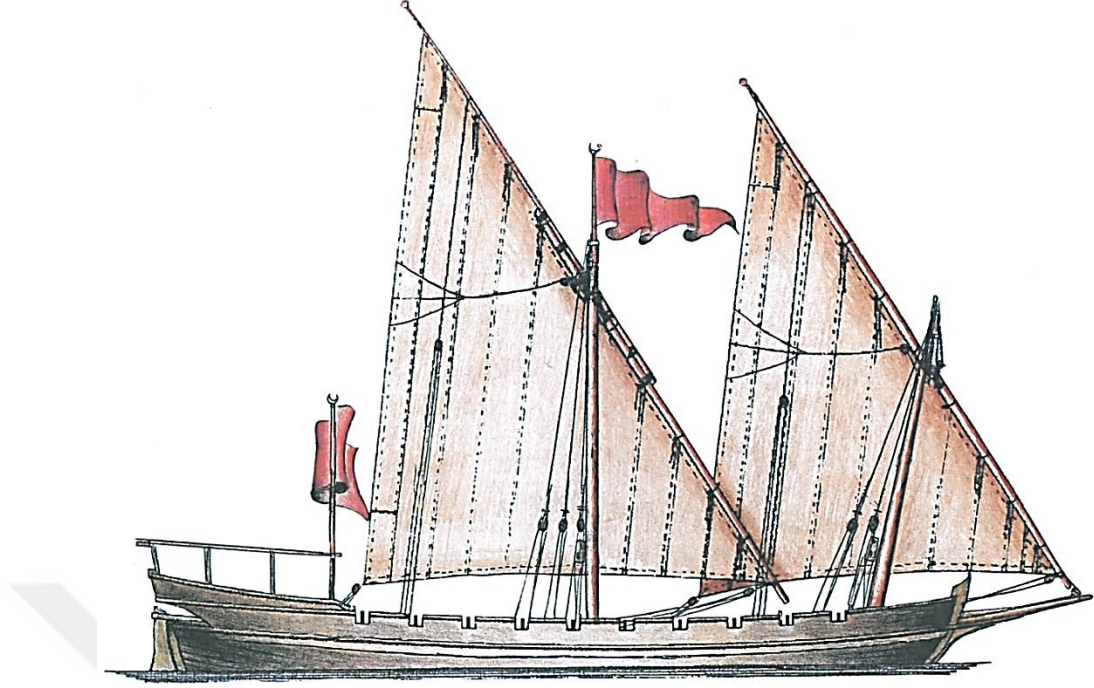
¹⁷²¹ BA, C. BH. 181/8494, Belge 4. (26 Şubat 1699); BA, C. BH. 12/588. (11 Şubat 1770); Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Silahdâr Târihi (1095-1109)*, c. 2, Orhaniye Matbaası, İstanbul, 1928, s. 753.

¹⁷²² A. Güteryüz, *Osmanlı'da Yelken*, s. 60. Enver Aksoy, firkatelere yerleştirilen topların 30-70 arasında değiştiğini ifade etmektedir. Enver Aksoy, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Kalyonlar ve Kalyoncu Teşkilatı", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 599, Ankara, Temmuz-2007, s. 54.

¹⁷²³ İ. Bostan, "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler", s. 332.

¹⁷²⁴ BA, C. BH. 142/6845, Belge 1, 3, 6. (12 Ekim 1791)

¹⁷²⁵ BA, MAD. d. 10044, s. 190. (7 Ocak 1788)



Şekil 15. Firkate¹⁷²⁶

Donanmanın önemli bir fonksiyonunu oluşturan firkateler, daha ziyade karakol hizmetinde kullanılmışlardır. Çok hızlı hareket edebilme kabiliyetlerinden dolayı, aynı zamanda haberleşme aracı olarak da hizmet etmişlerdir¹⁷²⁷. Öyle ki düşmanla temasa geçen ilk kuvvet firkatelerden meydana gelirdi¹⁷²⁸. Savaş zamanlarında, hacimlerine göre firkatelere 80¹⁷²⁹, 86¹⁷³⁰, 90¹⁷³¹, 100¹⁷³², 108¹⁷³³, 110¹⁷³⁴, 130¹⁷³⁵ hatta 227 levent yerleştirilmiştir¹⁷³⁶.

¹⁷²⁶ 10 oturaklı 20 kürekli küçük firkate. A. Güleriyüz, *Osmanlı'da Yelken*, s. 30.

¹⁷²⁷ İ. Bostan, "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler", s. 332; İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz Deniz Politikaları Teşkilat Gemiler*, 3. Baskı, Küre Yayınları, İstanbul, 2010, s. 128; M. Z. Pakalın, c. I, s. 631.

¹⁷²⁸ Erdoğan Dümen, *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri 1081-1922 (Onsekizinci Yüzyıl)*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 1993, s. B-6.

¹⁷²⁹ BA, C. BH. 164/7777. (9 Eylül 1716); BA, C. BH. 264/12192. (2 Mayıs 1772); Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 852.

¹⁷³⁰ BA, C. BH. 9/401. (16 Nisan 1773)

¹⁷³¹ BA, C. BH. 216/10077. (19 Şubat 1739); BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 4-23. (2 Şubat 1728)

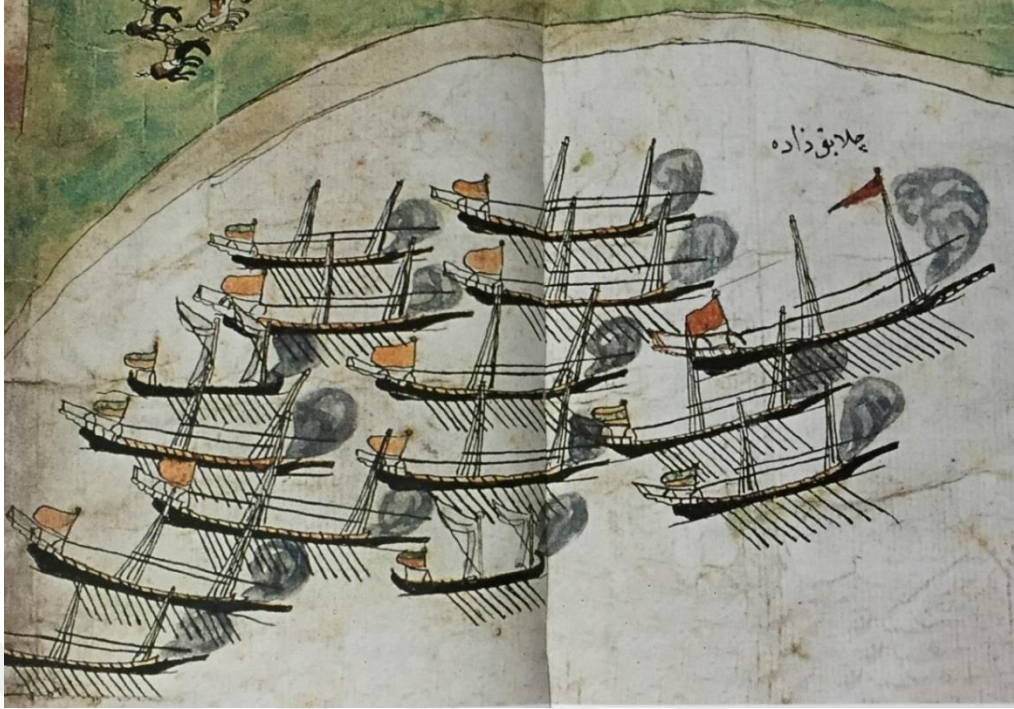
¹⁷³² BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 25-33. (2 Şubat 1728)

¹⁷³³ Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Silahdâr Târihi (1095-1109)*, c. 2, s. 753.

¹⁷³⁴ BA, C. BH. 216/10077. (19 Şubat 1739).

¹⁷³⁵ BA, C. BH. 187/8777. (10 Ocak 1693)

¹⁷³⁶ BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 34, 43. (2 Şubat 1728)



Şekil 16. 1737 Osmanlı-Rus Savaşı'na Katılan Firkateler¹⁷³⁷

Firkate gemileri, Tuna'daki nakliye hizmetinde de bulunmuşlardır. 1718 yılındaki sefer-i hümayun donanma personelinin peksimetlerinin bir kısmı, Rusçuk ve Varna'daki küçük firkatelerle taşınmıştır¹⁷³⁸. Bu gemiler aynı zamanda Tuna'daki dar boğazlardan geçen gemilerin güvenliğini sağlamak¹⁷³⁹ ve köprü muhafazasında bulunmak amacıyla da kullanılmışlardır¹⁷⁴⁰.

Tuna Nehri'ndeki ince donanmanın büyük çoğunluğunu firkateler oluşturmaktadır¹⁷⁴¹. Donanma hizmetinde kullanmak üzere her yıl Tuna Nehri'nde 5'i büyük 28'i küçük en az 33 firkate bulundurulurdu¹⁷⁴². 1711 Prut Seferi hazırlıkları için 60¹⁷⁴³, 1716 Varadin Seferi'nde görev alması için Tersane-i Amire'de, Tuna ince donanması için 25 firkate inşa edilmişti¹⁷⁴⁴. 1717 yılındaki Osmanlı-Avusturya

¹⁷³⁷ İ. Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 230-231.

¹⁷³⁸ BA, AE. SAMD. III. 8/685. (23 Kasım 1718)

¹⁷³⁹ Tuna Kaptanı İbrahim Paşa, merkezden aldığı emir üzerine Tahtalı, İnlik ve Demirkapı girdaplarından geçen yaklaşık 100 zahire yüklü ve diğer gemilerin güvenliği için 20 firkatenin görevlendirilmesini sağlamıştır. BA, A.DVNS. MHM. d. 125, s. 21, h. 21. (11-19 Temmuz 1716); BA, A.DVNS. MHM. d. 125, s. 24, h. 93. (11-28 Ağustos 1716)

¹⁷⁴⁰ 1771 yılında İsakçı'daki köprü muhafazasında 4 kancabaş ve 3 işkampoye ile birlikte 1 firkate de görevlendirilmiştir. BA, C. BH. 124/6010. (7 Ağustos 1771)

¹⁷⁴¹ İ. Bostan, "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler", s. 332.

¹⁷⁴² BA, C. BH. 181/8494, Belge 5. (26 Şubat 1699)

¹⁷⁴³ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 267.

¹⁷⁴⁴ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 993. Silahdar, bu sayıyı 30 olarak vermektedir. Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 345.

muharebelerinde, ince donanmaya mensup 60 firkate, Avusturya'nın eline geçti¹⁷⁴⁵. 1717-1718 yıllarında Tuna üzerinde görülen 40¹⁷⁴⁶ firkatenin 10'u Tersane-i Amire'de inşa edilmişti¹⁷⁴⁷. Bu dönemde Avusturya ile yapılan savaşlardan yenilgi ile çıkan devletin donanması büyük zarar gördüğü için 1718 yılında merkezde yeniden imal edilen 30 firkate zaman kaybetmeden bölgeye sevk edilmiştir. Ayrıca Rusçuk'ta da 10 firkate sayımı yapılmıştır¹⁷⁴⁸. 1739 yılında, Tuna donanmasındaki görevini tamamlayıp İstanbul'a dönmek üzere Belgrad'a demir atmış 15¹⁷⁴⁹, 1773 yılında 10 firkate görülmektedir¹⁷⁵⁰.

18. asrın sonlarında bir her firkatede birer reis, kılavuz, çavuş, marangoz, kalafatçı, topçu başı ve 6 sudagabo¹⁷⁵¹ bulunurdu. Toplamda 12 gedikli, 58 de taşralı personeli mevcuttu¹⁷⁵².

4.3.13. Geç (Keç / Geçit)

Tuna Nehri'nde devlet eliyle yaptırılmış özel geçit gemileri, hem askeri harekâtlarda hem de sivil halkın ihtiyaçlarını karşılamada istifade edilen bir kayıktır¹⁷⁵³.

Bulunduğu yere ve duruma göre kürekli ve yelkenli hareket ederdi¹⁷⁵⁴. İki direkli olduğu saptanan bu kayığın arka direği, ön direğinden küçük idi¹⁷⁵⁵.

Savaş zamanlarında donanmaya dâhil olan geçitler, 18. Yüzyılın ilk yarısında 70 mürettebata sahipti. Bu kayıklarda ayrıca 12 parça topçeker ve 1,5 kantar havai humbara da bulunurdu¹⁷⁵⁶.

¹⁷⁴⁵ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 371.

¹⁷⁴⁶ İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 129.

¹⁷⁴⁷ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 361.

¹⁷⁴⁸ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 378.

¹⁷⁴⁹ BA, C. BH. 130/6291. (15 Ağustos 1739)

¹⁷⁵⁰ BA, C. BH. 9/401. (16 Nisan 1773)

¹⁷⁵¹ Gemilerdeki topçu neferlerine verilen isimdir. Bkz.: İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 489-490; Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. III, 16. Baskı, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 2004, s. 262.

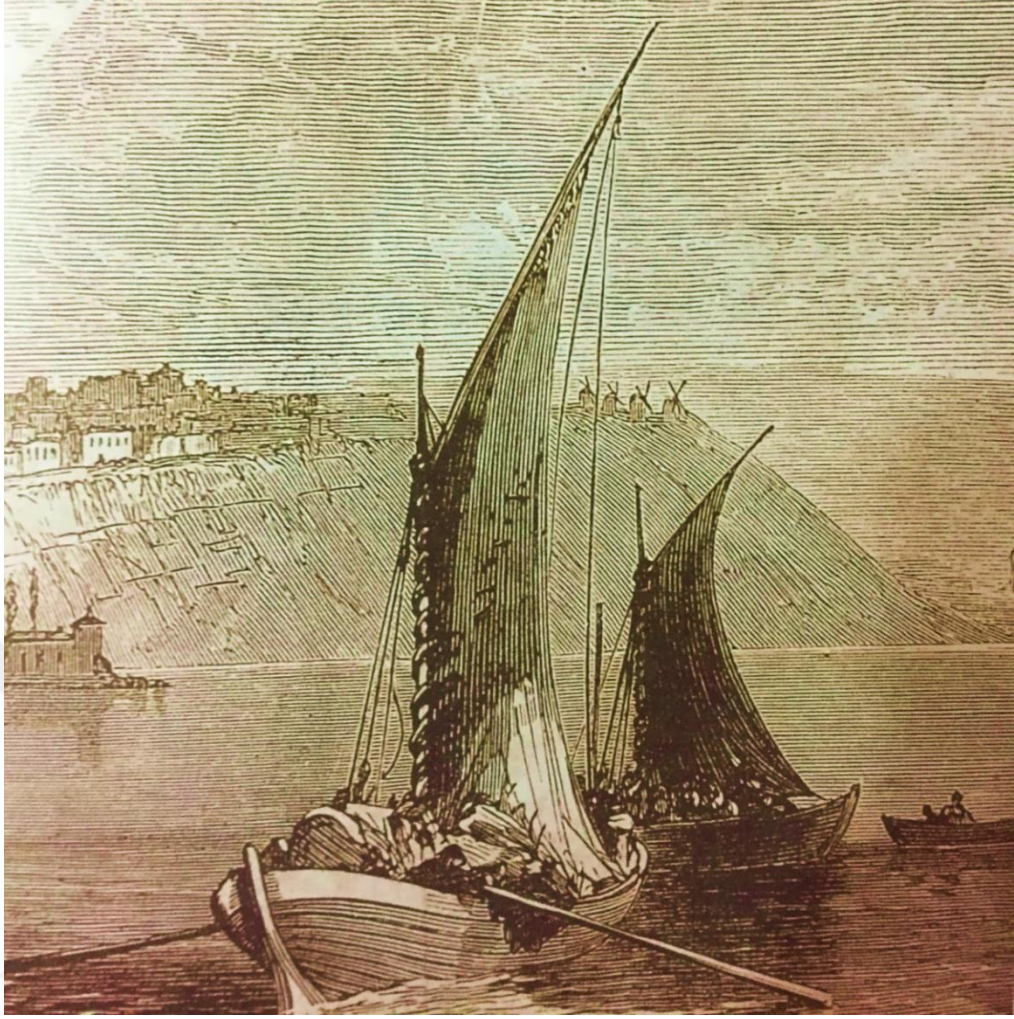
¹⁷⁵² İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 459-460.

¹⁷⁵³ Cengiz Orhonlu, "Gemicilik", *Türkiyat Mecmuası*, c. XV, Edebiyat Fakültesi Basımevi, İstanbul, 1969, s. 159-160.

¹⁷⁵⁴ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 362.

¹⁷⁵⁵ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 92.

¹⁷⁵⁶ Fevzi Kurtoglu, *1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1935, s. 29.



Şekil 17. Geç Kayığı¹⁷⁵⁷

4.3.14. İşkampoye

İşkampoye¹⁷⁵⁸, Tuna ince donanmasının önemli gemilerindendir. Kürekli sınıfından olan, aynı zamanda yelkenle de yürütülen işkampoye¹⁷⁵⁹, yedi çift kürekten fazla kürekle hareket ederler¹⁷⁶⁰ ve genelde on iki çift ile donatılırlardı¹⁷⁶¹. İnşaları hem güverteli hem de güvertesiz yapılan bu gemilerin, sığ sularda hareket kabiliyetine uygun olarak yüksekliği az ve uzunca imal edilmişlerdir¹⁷⁶².

¹⁷⁵⁷ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 363.

¹⁷⁵⁸ İşkampaviye, işkampavya, işkampaviya, işkanpoye şeklinde kullanımları da vardır.

¹⁷⁵⁹ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 89; R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 344.

¹⁷⁶⁰ M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 198.

¹⁷⁶¹ Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. II, 16. Baskı, Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları, İstanbul, 2004, s. 103.

¹⁷⁶² R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 344.

Haberci gemisi olmanın yanı sıra, savaş zamanlarında asker naklinde ve gemilere erzak ve levazım taşınması gibi ağır işlerde de kullanılmıştır¹⁷⁶³. Aynı zamanda muhafaza hizmetini de yürütmüşlerdir. Nitekim 1771 yılında İsakçı köprüsünün muhafazasını 3 işkampoye de üstlenmişti¹⁷⁶⁴.

1773'te Özi'ye ihracı yapılan üç işkampoyede kaptanlarıyla birlikte toplam 114 kişi mevcuttu. Her bir gemide 38'er kişinin istihdam edildiği anlaşılmaktadır¹⁷⁶⁵.

4.3.15. Kalite (Kalyata)

Çektiri türünden olan kalyata, 19-24 oturaklı bir savaş gemisidir¹⁷⁶⁶. Her bir küreği, dört kişi tarafından çekilirdi¹⁷⁶⁷. 17. yüzyılda 32-36 metre arasında inşa edilen geminin, 18. yüzyılda 25 metre uzunluğunda imal edildiği de görülmektedir¹⁷⁶⁸. Bu geminin baş tarafında bir top vardı¹⁷⁶⁹ ve savaş zamanlarında gemide 2 topçu ve 220 savaşçı bulunurdu¹⁷⁷⁰. 17. yüzyılın sonlarından itibaren¹⁷⁷¹ ve 18 yüzyıl boyunca bu sayının 227'ye çıktığı izlenmiştir¹⁷⁷².

Vurucu gücü yüksek, süratli ve hafif gemilerdi. Savaş hattına girseler de asıl görevleri, takip hizmeti yaparak düşmandan haber almaktı. Gerekliği zaman savaş alanlarında en ön hat üzerinde, donanmanın diğer gemilerine destek amacıyla ağır görevler alırlardı¹⁷⁷³. Kalyatalarda belli sayılarda tunç koğuş, yan, saçma demir, tunç, demir enik ve tunç enik topları bulundurulurdu¹⁷⁷⁴. Bir kalyataya dört lenger teslim edilir ve her kalyatada bir sandal bulunurdu¹⁷⁷⁵.

¹⁷⁶³ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 458; M. Z. Pakalın, c. II, s. 103; İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 138-139.

¹⁷⁶⁴ BA, C. BH. 124/6010. (7 Ağustos 1771)

¹⁷⁶⁵ BA, C. BH. 9/401. (16 Nisan 1773)

¹⁷⁶⁶ Kalita, kalite, kaliyata, kalyat şeklinde kullanımları da vardır. İtalyanca'da galiotta veya futsa, bu gemi türünün karşılığı olarak kullanılmıştır. İ. Bostan, "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler", s. 331.

¹⁷⁶⁷ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 144.

¹⁷⁶⁸ İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 126.

¹⁷⁶⁹ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 460.

¹⁷⁷⁰ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 852.

¹⁷⁷¹ BA, C. BH. 164/7777. (9 Eylül 1716); BA, C. BH. 187/8777. (10 Ocak 1693)

¹⁷⁷² BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 34, 36, 40, 41. (2 Şubat 1728)

¹⁷⁷³ İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 126; R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 265.

¹⁷⁷⁴ BA, C. BH. 181/8494, Belge 5. (26 Şubat 1699); Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Silahdâr Târihi (1095-1109)*, c. 2, s. 753.

¹⁷⁷⁵ İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 127.



Şekil 18. Kalite¹⁷⁷⁶

Kalyata kaptanlığının yolu fırkate kaptanlığından geçerdi. Dolayısıyla liyakatli olma şartı vardı¹⁷⁷⁷.

Tuna donanmasında her yıl en az 10 adet kalyata bulunur ve bu gemiler, önemli bir iskele şehri olan Belgrad kışlağında muhafaza edilirlerdi¹⁷⁷⁸. 18. yüzyılın hemen başında Tuna’da 19 kalyata görülmektedir¹⁷⁷⁹. 1711 Prut Seferi hazırlıkları için 60 kalite imal edilmiştir¹⁷⁸⁰. 1716 yılında Tuna Donanması’na dâhil edilmesi amacıyla Tersane-i Amire’de 15 kalyata inşa edilmiştir¹⁷⁸¹. Tuna’daki ince donanma, 1716-1718 Osmanlı-Avusturya savaşlarında Osmanlı’nın başarısızlığa uğraması, özellikle de Belgrad’ın düşüşüyle, büyük bir darbeye maruz kalmıştı. Mevcut gemileri düşman ele geçirdiği

¹⁷⁷⁶ 15 oturaklı bir kalite türü. A. Güleriyüz, *Osmanlı’da Yelken*, s. 16.

¹⁷⁷⁷ İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 127.

¹⁷⁷⁸ BA, C. BH. 181/8494, Belge 4. (26 Şubat 1699)

¹⁷⁷⁹ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 460.

¹⁷⁸⁰ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 267.

¹⁷⁸¹ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 993. İnşa edilen bu kalitelerden beşi tersanede yedekte bekletilmiştir. Sefer esnasında teçhizleri yapıldıktan sonra, bunlara yerleştirilen askerlerle Tuna’ya sevk edilmişlerdir. Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 345.

için bu dönemde merkezden 5 kalite Tuna'ya sevk edilmiştir¹⁷⁸². 1730 yılında Tuna Nehri'nde kışlayan 5 kalitenin sayımı yapılmıştır¹⁷⁸³.

4.3.16. Kalyon

Üç direkli yelkenle hareket eden savaş gemilerine verilen genel bir addır. Bir savaş gemisinin kalyon sınıfına uygun olması için üç direkli, baş ve kış kasaralı, yelken donanımlı olması gerekmektedir¹⁷⁸⁴.

Osmanlı Donanması için oldukça mühim bir gemi çeşididir. Tuna Nehri üzerinde de varlığına rastladığımız kalyonlar, 1701'de Kaptan-ı Derya Mezemorta Hüseyin Paşa'nın hazırladığı, Osmanlı donanmasında çeşitli reformları öngören, donanmayı iyileştirmeyi ve çağdaşlaştırmayı hedef alan *Donanma-yı Hümayun Kanunnamesi*'ne de konu olmuştur. Tersane-i Amire'de her yıl en az 40 kalyonun bulunması gerektiği belirtilen kanunnamede, söz konusu kalyonların 25 ve 36 metre uzunluklarında inşa edilmeleri gerektiği ifade edilmiştir¹⁷⁸⁵. Zaman zaman kalyon-ı

¹⁷⁸² Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 371, 378.

¹⁷⁸³ Bu gemilerin her birine yedişer nefer bekçilik yapmıştır. Bu neferlerin ücretleri Vidin Cizyesi malından karşılanmıştır. Toplam 35 bekçinin altı aylık ücretleri 350 kuruştur. BA, *SAMD. III. 44/4355*. (2 Ekim 1730)

¹⁷⁸⁴ A. Güleriyüz, *Osmanlıda Yelken* s. 59; Mustafa Nuri Paşa, *Netayic ül-Vukuat Kurumları ve Örgütleriyle Osmanlı Tarihi*, c. I-II, (Sadeleştiren, Notlar ve Açıklamaları Ekleyen: Neşet Çağatay), 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987, s. 301.

¹⁷⁸⁵ *Anonim Osmanlı Tarihi*, s. 167-171. Osmanlı Devleti'nde kalyon tipi gemilerin yapımı 16. yüzyıl sonlarında (II. Bayezid devrinde) *göke* adı verilen gemilerle başlar. Ancak Kanuni döneminde daha ziyade karaka denilen çektiri sınıfından gemilere öncelik verildiğinden, yelkenli gemi yapım çalışmaları en alt düzeye indirgenmiştir. Preveze Deniz Savaşı'nda da kürekli gemilerin yelkenli gemilere galip gelmesi, dünya bahriyelerine göre, Osmanlı bahriyesinin yelkene geçişini geciktirmiştir. Öyle ki bu süreçte (yüzyılı aşkın bir süre) yelkenli gemiler gelişmiş, güçlenmiş en mühimi de gemilerdeki yaşam koşulları değişmişti. Yelkenli gemiler, çektiriler gibi karaya bağlılık zorunluluğundan kurtulmuş, aylar süren seferlere çıkabilmiş, engin denizlere açılabilmişti. Osmanlı'nın rakiplerine göre geç bir dönemde yelkenlilere geçişi, bahriyesinde sıkıntı yaşamasına sebep olmuştur. Şemsettin Bargut, "Osmanlı Bahriyesi'nde Gemi Tipleri", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 583, Ankara, Mart-2002, s. 20. Osmanlılar'da muharebe gemisi olarak ilk kalyon inşasına 1644 yılında başlanmıştır. E. Aksoy, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Kalyonlar ve Kalyoncu Teşkilatı", s. 54. İlerleyen yıllarda yelkenlileri canlandırma çalışmaları başlamıştır. Girit Savaşı'ndan beri, bir kalyonuyla Osmanlı donanmasının hizmetinde bulunan derya beylerinden Baba Hasan Bey (tasarruf ettiği kalyonu Selanik Limanı'ndadır), 1677 yılında iki kalyonu ile Tunus Beylerbeyi Tunuslu Hafsa Mehmed Paşa ve yedi kalyonu ile Trablusgarb Beylerbeyi Mısırlıoğlu İbrahim Paşa donanma hizmetine kabul edilmişler ve ölünceye kadar bu hizmette kalmışlardır. Adı geçen denizcilerin kalyon sınıfının yeniden kurulmasında büyük çabaları olmuştur. Kalyonun, donanma-yı hümayunun ana kuvveti olması için 1681'de bir kararname çıkarıldı ve 1682 yılının ilk aylarında uygulamaya konuldu. Buna göre kalyon filosu on gemiden oluşacaktı. Beş gemiden kurulu birinci filo Mısırlıoğlu İbrahim Paşa'nın, beş gemilik ikinci filo da Baba Hasan Bey'in kumandasında olacaktı. Reşit ve Rodos sancaklarının ocaklık olarak bağlandığı bu filolar, Rodos'tan Çanakkale'ye kadar olan Osmanlı sahillerinin ve sularının koruma hizmetinde bulunmuşlardır. Bu arada İstanbul'da *Kalyonlar Defterdarlığı* adıyla bir memuriyet kurulmuştu. Kalyon yapım ve onarım masraflarının bir kısmı Erdel hazinesinden karşılanmaktaydı. 34 ve 38 metre uzunluğunda inşa edilen kalyonların büyüklerine 400, küçüklerine 300 levat yerleştirilmiştir. Zamanla gelişen kalyonculuğun sayısı, 8 Şubat 1690'da ikinci kez kaptan-ı derya olan Mısırlıoğlu İbrahim Paşa tarafından, 20'ye

kebir denilen üç ambarlı kalyon imalatı da gerçekleştirilmiştir. Bu ambarlıların 1717 yılında 43¹⁷⁸⁶, 1722'de 45¹⁷⁸⁷ ve 47 metre uzunluğunda yapıldıklarına tesadüf edilmiştir¹⁷⁸⁸. Sinop İskelesi'nde, 1789 yılında 39 metre¹⁷⁸⁹, 1791'de ise 36 metre uzunluğunda kalyon inşa edildiği de tespit edilmiştir¹⁷⁹⁰.

Tersane-i Amire'de imal edilen kalyonların çeşitli hizmetler için Tuna Nehri'ne gönderildiği görülmektedir¹⁷⁹¹. Ancak Tuna üzerinde yüzdürülecek kalyonların, nehrin gemicilik şartlarına uygun olması şarttı. Bunun için de kalyonların küçük, dar, hafif olması ve hızlı hareket etmesi gerekmektedir¹⁷⁹². Bu özelliklere sahip kalyonlar, Tuna'nın muhafazasını sağlamanın yanında¹⁷⁹³, merkezden sevk edilecek malzemelerin nakliyesini de gerçekleştirmişlerdir¹⁷⁹⁴. 1716 Varadin Seferi öncesi, Tersane-i Amire'de inşa edilen 3 kalyonla birlikte, sefer boyunca Tuna istikametinde 56 kalyonun görev yaptığı görülmektedir¹⁷⁹⁵. 1787 yılında Tuna'ya aktarılmak üzere, Tersane-i Amire'de 17 kalyon inşa edilmiştir¹⁷⁹⁶.

yükseltildi. Yeni kalyonlar İstanbul ve Karadeniz tezgâhlarında inşa edilecekti. Kalyonlar kaptanı Mezemorta Hüseyin Paşa, kalyon filosunun yetersiz olduğunu görmüş ve kaptan-ı derya olunca da çıkardığı *Donanma-yı Hümayun Kanunnamesi* ile bu sayıyı 40'a çıkarmıştır. Bahri S. Noyan, "Bahriyemizde Kalyon Sınıfının Kuruluşu, Gelişmesi ve 1701 Donanma Kanunnamesi", *Hayat Tarihi Mecmuası*, c. 1, S. 11, Kent Basımevi, İstanbul, 1977, s. 76-78. Kalyon hakkında geniş bilgi için bkz.: Yusuf Alperen Aydın, *Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, İstanbul, 2011.

¹⁷⁸⁶ BA, A.DVNS. *MHM. d. 125*, s. 199, h. 810. (23 Şubat- 4 Mart 1717)

¹⁷⁸⁷ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli (1134-1141 / 1722-1729)*, c. III, (Hazırlayanlar: Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur, Baki Çakır, Ahmet Zeki İzgöer), İstanbul, 2013, s. 1303.

¹⁷⁸⁸ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 1283.

¹⁷⁸⁹ BA, A.DVNS. *MHM. d. 190*, s. 169-170, h. 353. (3-12 Ağustos 1789)

¹⁷⁹⁰ Ahmed Câvid, *Hadika-i Vekâyi'*, s. 243.

¹⁷⁹¹ Tuna Donanması Kaptanı Mustafa Paşa'ya gönderilen kayıtta, Karadeniz'den dolaştırılan 4 kalyonun derhal Tuna Nehri'ne gönderilmesine dair Derya Kaptanı Vezir İbrahim Paşa'ya emir verildiği bildirilmiştir. BA, A.DVNS. *MHM. d. 127*, s. 18, h. 75. (4-13 Mart 1718)

¹⁷⁹² S. Papp, "Habsburg İmparatorluğu Tuna Donanmasının Yeniden Yapılandırılması Üzerine Planlar", s. 91.

¹⁷⁹³ BA, A.DVNS. *MHM. d. 127*, s. 118, h. 466. (22-30 Mayıs 1718)

¹⁷⁹⁴ 1745 yılında *Nasır-ı Bahri, Cedit-i Nasır-ı Bahri, Fatih-i Bahri, Cedit-i Fatih-i Bahri* adlı kalyonlarla sevkîyat gerçekleştirilmiştir. BA, *MAD. d. 6584*, s. 2. (25 Haziran 1745)

¹⁷⁹⁵ Bekir Gökpınar, "Osmanlı Seferlerinde Deniz Taşımacılığı (Nakliyat): Varadin Seferi Örneği (1716)", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 26-29 Eylül 2013/İstanbul Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, c. 5, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014, s. 139-140.

¹⁷⁹⁶ Ahmed Vâsıf Efendi, *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbar*, (Yayına Hazırlayan: Mücteba İlgürel), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1994, s. 23.



Şekil 19. Kalyon¹⁷⁹⁷

4.3.17. Kancabaş

Kancaya benzeyen baş ve kış kısımlarından dolayı, bu ismi almıştır. Asker, mühimmat ve zahire taşımak için yufka ve siğ sularda kullanılan bir kayık türüdür¹⁷⁹⁸. Kancabaşlarda bir de sandal bulunurdu. Tuna sahillerindeki zahireyi İstanbul'a getirecek aktarmalara, birer kancabaş eşlik ederdi¹⁷⁹⁹.



Şekil 20. Kancabaş¹⁸⁰⁰

¹⁷⁹⁷ *Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, (Yayına Hazırlayan: Ekrem Işın), Pera Müzesi Yayınları, İstanbul, 2009, s. 27.

¹⁷⁹⁸ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâîl Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 852.

¹⁷⁹⁹ İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 135.

¹⁸⁰⁰ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 210.

Kancabaşlarda, büyüklüklerine göre farklı sayılarda levent istihdam edilmektedir. 18. yüzyılda bir kancabaşta 30¹⁸⁰¹ ya da 40 neferin mevcut olduğu görülmektedir¹⁸⁰².

On iki oturaklı olduğu tespit edilen bu gemiler¹⁸⁰³, Tuna Nehri'nin muhafazasında kullanılmışlardır¹⁸⁰⁴. 1771 yılında İsakçı'da kurulan köprünün muhafazasında, diğer bazı gemilerin yanında 4 kancabaş da görev yapmıştır¹⁸⁰⁵.

1711 yılında Ruslara karşı verilen mücadelede, donanmaya mensup 120 kancabaşın hizmet ettiği görülmektedir¹⁸⁰⁶. Tuna Donanması'na dâhil etmek üzere, 1716'da 10¹⁸⁰⁷, 1739'da 5 kancabaş inşa edilmiştir¹⁸⁰⁸.

¹⁸⁰¹ BA, C. BH. 216/10077. (19 Şubat 1739); Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâîl Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 852.

¹⁸⁰² BA, C. BH. 164/7777. (9 Eylül 1716)

¹⁸⁰³ BA, C. BH. 216/10077. (19 Şubat 1739).

¹⁸⁰⁴ Tuna Kaptanı İbrahim Paşa'ya gönderilen hükümle, Belgrad'ın muhafazası için 4 kancabaşın bölgede istihdam edilmesi emredilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 125, s. 21. h. 21. (11-19 Temmuz 1716). İsakçı canibi seraskeri Vezir Ali Paşa'ya gönderilen hükümle, Tuna sahillerinin muhafazası için 4 kancabaşın görevlendirilmesi istenmiştir. BA, MAD. d. 10003, s. 225. (25 Mart 1771)

¹⁸⁰⁵ BA, C. BH. 124/6010. (7 Ağustos 1771)

¹⁸⁰⁶ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâîl Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 852.

¹⁸⁰⁷ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâîl Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 993.

¹⁸⁰⁸ BA, C. BH. 130/6291. (15 Ağustos 1739)



Şekil 21. Kancabaş¹⁸⁰⁹

4.3.18. Kırlangıç

Tabanı düz, dümenleri geniş, pruva ve kıçları sivri bir gemi türüdür¹⁸¹⁰. Çektiri sınıfından olan kırlangıç gemilerinin¹⁸¹¹, ileriki dönemlerde yelkenle hareket ettikleri de görülmüştür¹⁸¹². Başlangıçta dörtgen şeklinde olan büyük yelkenleri, yerini zamanla birkaç taneden oluşan üçgen şeklindeki yelkenlere bırakmıştır¹⁸¹³. Kürekle yürütülen kırlangıçların kürekleri, iki ya da üç kişi tarafından çekilirdi¹⁸¹⁴. Bu gemiler 10-16 oturaklıdılar¹⁸¹⁵.

¹⁸⁰⁹ İ. Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 244.

¹⁸¹⁰ T. Bakardjieva, "Batılı Gezgin ve Elçilere Göre Tuna Nehri'nde Kullanılan Osmanlı Gemileri", s. 318.

¹⁸¹¹ Hüsnü Tengüz, *Osmanlı Bahriyesi'nin Mazisi*, (Yayına Hazırlayan: İskender Pala), İdo Kültür Yayınları, İstanbul, s. 30.

¹⁸¹² R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 225.

¹⁸¹³ T. Bakardjieva, "Batılı Gezgin ve Elçilere Göre Tuna Nehri'nde Kullanılan Osmanlı Gemileri", s. 318.

¹⁸¹⁴ M. Z. Pakalın, c. II, s.270.

¹⁸¹⁵ H. Tengüz, *Osmanlı Bahriyesi'nin Mazisi*, s. 30.

Kırlangıçlar, çekeleveden büyük, firkateden küçüktür¹⁸¹⁶. Tersane-i Amire’de büyük ve küçük olarak inşa edilen ve çeşitli görevler için Tuna’ya sevk edilen bu gemilerin boyutları, yıllara göre az da olsa farklılık göstermektedir. 1786 yılında 27¹⁸¹⁷ ve 28 arşın uzunluğunda ikişer¹⁸¹⁸, 1788’de 28 metre uzunluğunda yine iki kırlangıcın imal edildiği görülmüştür¹⁸¹⁹.



Şekil 22. Kırangıç¹⁸²⁰

Kırangıç, hızı ifade eden bir terimdir¹⁸²¹. Hızından dolayı Tuna’da harp, keşif ve emniyeti sağlamak için karakol amaçlı da hizmet vermiştir¹⁸²². Mesela Osmanlı-

¹⁸¹⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 459; İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s.136; H. Tengüz, *Osmanlı Bahriyesi’nin Mazisi*, s. 30.

¹⁸¹⁷ BA, C. BH. 180/8459. (17 Eylül 1786)

¹⁸¹⁸ BA, C. BH. 88/4234. (23 Ekim 1786)

¹⁸¹⁹ BA, MAD. d. 10044, s. 190. (7 Ocak 1788)

¹⁸²⁰ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 222.

¹⁸²¹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 225.

¹⁸²² İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 23; M. Z. Pakalın, c. II, s.270; Y. Öcal, *Türk Bahriyesi*, s. 10.

Rus/Avusturya savaşlarının devam ettiği 1790 yılında, İsakçı yakınlarının muhafazası için şalope ve sandallarla birlikte bölgeye bir kırlangıç da sevk edilmiştir¹⁸²³.

Kırlangıç gemilerinin her birinde gerekli durumda kullanılmak üzere birkaç top bulundurulurdu¹⁸²⁴.

Ticari amaçlı kullanılan tüccar kırlangıcı da bu geminin başka bir çeşididir¹⁸²⁵. Bu gemiler mal taşıdıklarından, gövdeleri oldukça geniştir¹⁸²⁶.

Küçük bir kırlangıç gemisinde kaptan, baş reis, ikinci reis, yelkenci (badbani), hoca, topçu, dümenci, çavuş, odabaşı¹⁸²⁷, süvari¹⁸²⁸, ağa ve vekilharcın yanında çeşitli hizmetleri gören 25 zabıt ve gedikli mevcuttur. Büyük kırlangıç gemilerinde ise toplam 100 personel bulunmaktadır¹⁸²⁹.

4.3.19. Kobresca

Tuna Nehri'nde işleyen ve *Kaburisce*¹⁸³⁰ şeklinde de ifade edilen üstü kapalı bir gemi türüdür. Büyük ve küçük kobrescalar diye iki grupta incelenmektedirler. Tuna Nehri'ndeki Silistre, Zıstovi, Niğbolu, Rusçuk ve Vidin sahillerinde çok fazla kobresca görülmektedir. Kobrescalara gerektiği kadar kürekçi ve dümenci yerleştirilirdi¹⁸³¹.

Üstü açık gemilerine benzediği düşünülen kobrescaların, nakliye işinde kullanıldığı öngörülmektedir¹⁸³². 1783 yılında Bosna Valisi Vezir Abdullah Paşa'ya gönderilen fermanla Srebreniçe'de¹⁸³³, İzvorvik Kaptanı aracılığıyla 50 adet üstü örtülü gemi inşa edilmesi emredilmiştir¹⁸³⁴.

¹⁸²³ Ahmed Câvid, *Hadîka-i Vekâyi*, s. 125.

¹⁸²⁴ BA, C. BH. 209/9744. (15 Haziran 1805)

¹⁸²⁵ BA, C. BH. 139/6744. (8 Haziran 1786)

¹⁸²⁶ T. Bakardjieva, "Batılı Gezin ve Elçilere Göre Tuna Nehri'nde Kullanılan Osmanlı Gemileri", s. 318.

¹⁸²⁷ Silistre naibine, Silistre gümrükçüsü el-hac Hasan'a, memleket ayanlarına ve iş erlerine gönderilen hükümde; kırlangıç kaptanına aylık 20 kuruş, yelkenci, topçu, hoca, baş reis, çavuş ve odabaşına 15'er kuruş, 2 neferden oluşan  görevlilere 12'er kuruş, ikinci reise ve dümenciye 12'er kuruş, kalan neferlere de 8'er kuruş aylık verildiği kayıtlıdır. BA, MAD. d. 10051, s. 367-368. (29 Aralık 1790)

¹⁸²⁸ H. Tengüz, *Osmanlı Bahriyesi'nin Mazisi*, s. 30.

¹⁸²⁹ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 459; İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 136.

¹⁸³⁰ Ebû Sehl Nu'mân Efendi, *Tedbirât-ı Pesendide*, s. 67.

¹⁸³¹ BA, C. BH. 194/9083. (16 Temmuz 1788)

¹⁸³² A. Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 313.

¹⁸³³ BA, HAT. 22/1034. (6 Nisan 1783)

¹⁸³⁴ BA, C. AS. 1015/44456. (1 Ağustos 1783)

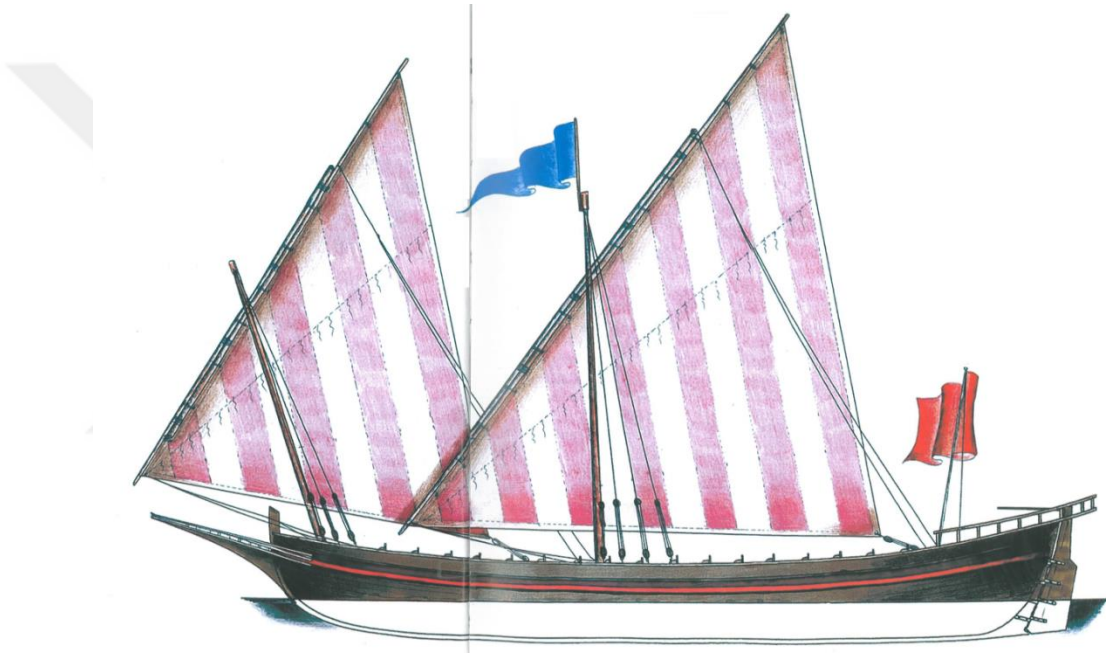
4.3.20. Palaşkerme

Hafif yelkenli bir gemidir. 16. yüzyıldan itibaren kullanıldığı bilinen bu geminin inşa ve tamiri Tersane-i Amire’de yapılmaktadır¹⁸³⁵.

On dört kürekçinin mevcut olduğu bu gemi çeşidi, ateş gemilerinin uzaklaştırılmasında ve donanmada ihtiyaç duyulan diğer hizmetlerde kullanıldığı anlaşılmaktadır¹⁸³⁶.

4.3.21. Pergende

Çektiri türünden olan ve perkende, pergandi, perendi, birgende şeklinde kullanımları mevcut olan bir savaş gemisidir.



Şekil 23. Pergende¹⁸³⁷

Uzunlukları 20-30 metre arasında değişen pergendeler¹⁸³⁸, kürekle hareket etmesinin yanı sıra yelkeni de kullanmaktadır. 18-19 oturakları¹⁸³⁹ olan bu gemilerin her bir küreği, üç kürekçinin gücüyle çekilirdi¹⁸⁴⁰.

¹⁸³⁵ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 91.

¹⁸³⁶ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 367.

¹⁸³⁷ 16 oturaklı bir pergende türü. A. Güler, *Osmanlı'da Yelken*, s. 31.

¹⁸³⁸ BA, C. BH. 264/12192. (2 Mayıs 1772); İdris Bostan, “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, s. 332. Bu geminin, Tersane-i Amire’de 27 zira’ uzunluğunda imal edildiği bildirilmiştir. BA, MAD. d. 10044, s. 190. (7 Ocak 1788)

¹⁸³⁹ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 144.

¹⁸⁴⁰ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 248.

Pergendelerin baş taraflarında, düşmanı kovalamada etkili olduğu için toplar bulunurdu¹⁸⁴¹. Bunlardan daha ziyade yardımcı sınıf gemi olarak istifade edilmiştir. Donanmada haberleşme, sığ sularda büyük gemilere manevra yaptırma, yedekte çekme ve ihtiyaç dâhilinde ateş kayığı olma gibi mühim hizmetlerde pergendeler kullanılmıştır¹⁸⁴².

18. yüzyılın ikinci yarısında, pergendelerin inşalarında yeni model arayışlarına gidilmiştir. 1764 yılında miri pergende kaptanlarından Cafer Bey, yeni bir pergende modeli geliştirmiştir. Buna göre gemiyi inşa etmiş ve bir resmini sadrazama yollayarak, sadrazamdan kendisine malzeme verilmesini talep etmiştir¹⁸⁴³. Başlangıçta bir direkli olarak görülen bu gemiler¹⁸⁴⁴, 18. yüzyılın son çeyreğinde iki direkli olarak imal edilmiştir¹⁸⁴⁵.

1771'de merkezden gönderilen 60 pergende gemi, Tuna'da ince donanmaya dâhil olmuştur¹⁸⁴⁶.

4.3.22. Sal

Ağaç kütüklerinin, yan yana dizilip bağlanması suretiyle meydana getirilen vasıtaya *sal* denilmektedir¹⁸⁴⁷. Bunların imalinde, genellikle Eflak'tan kesilerek seren ve sütün haline getirilen kerestenin kullanıldığı görülmektedir¹⁸⁴⁸.

Bordaları olmayan ve düz yüzen bu araçlar, nehirlerdeki nakliye (insan, eşya ve askeri malzeme) hizmetinde kullanılmışlardır. Genellikle nehrin fazla derin olmayan ve dar noktalarında işlev görmektedirler. Top gibi ağır mühimmatları taşımanın yanında, hacimli malzemelerin taşınmasına da uygundur¹⁸⁴⁹. Salların her birinde 14 top ve bir havan bulunurdu¹⁸⁵⁰.

¹⁸⁴¹ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 460.

¹⁸⁴² R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 248.

¹⁸⁴³ Bu malzemeler arasında büyük sütun, seren, çapa demiri, yelken bezi, ince halat, su fiçisi, kürek, 35 tuc top, 6 demir top ve diğer malzemeler vardır. Fakat bunu yetersiz gören Cafer Bey, 22 tunç top daha verilmesini talep etmiştir. İ. Bostan, "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler", s. 332; İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 130.

¹⁸⁴⁴ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 248.

¹⁸⁴⁵ BA, *MAD. d. 10044*, s. 190. (7 Ocak 1788)

¹⁸⁴⁶ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 249.

¹⁸⁴⁷ M. Z. Pakalın, c. III, s. 100.

¹⁸⁴⁸ BA, *C. BH. 149/7143*. (28 Kasım 1793)

¹⁸⁴⁹ Dr. Nejat Tarakçı ile yapılan görüşme (21 Temmuz 2015). Nejat Tarakçı, 1970 yılında Deniz Harp Okulu'ndan mezun olarak donanmaya katılmış ve uzun yıllar Türk Deniz Kuvvetleri'nde çalışmıştır. 1981 yılında Deniz Harp Akademisi'ni bitirerek Kurmay Subay olan Tarakçı, bu yıldan sonra birçok önemli görevde yer almıştır. 2004 yılında Uluslararası İlişkiler ve Tarih alanında doktor olan Tarakçı, bugün Emekli Kurmay Albay olarak, Ege Üniversitesi Uluslararası İlişkiler Bölümü'nde jeopolitik, jeostrateji, savunma ve güvenlik konularında öğretim görevlisi olarak ders vermektedir. Yazarın *Devlet*

İnce donanmaya mensup sallarda görevli kaptanın yanında, 50 kişiden oluşan gemici, cenkçi, topçu ve kürekçi neferatı bulunmaktadır¹⁸⁵¹.

1790 ve 1791 yıllarında Silistre’de sal inşası görülmektedir¹⁸⁵². 1791’de İsakçı’da 2 sala rastlanmaktadır¹⁸⁵³.

4.3.23. Sandal

Küçük gemi tipi şeklinde kısa boylu, boyuna göre eni oldukça geniş olan ve güvertesiz imal edilmiş sandal, kürekle yönlendirilen bir vasıta¹⁸⁵⁴.

Tuna Nehri üzerinde bulunan hemen hemen bütün gemilerle birlikte yürüyen sandallar mevcuttur¹⁸⁵⁵. Salların aksine, nehirdeki hemen hemen her derinlikte kullanılabilme özelliğine sahiptir¹⁸⁵⁶. Bunların görevi, özellikle muharebe esnasında, savaşçıların nakil işini gerçekleştirmektir¹⁸⁵⁷. Mesela, kürekle hareket eden ateş gemilerinin arkasında hazır vaziyette bekletilen sandal, yakılacak düşman gemisine yaklaşır yaklaşmaz ateş gemisinde bulunan personeli, tehlikeli bölgeden uzaklaştırmak için kullanılmıştır¹⁸⁵⁸.

Sandallar, Tuna Nehri’nin muhafazasında da kullanılmışlardır. Nehirdeki bazı iskelelerin önünde hazır vaziyette bekletilen ve top ve havan ile donatılan 20 şalopeye, 20 sandal da eşlik etmekteydi¹⁸⁵⁹.

Adamlığı Bilimi: Jeopolitik ve Jeostrateji ve Sömürgecilikten 21. Yüzyıla Deniz Gücü Mücadelesi Denizci Stratejinin Tarihi Analizi adlarında iki kitabı da mevcuttur.

¹⁸⁵⁰ BA, C. BH. 108/5225. (6 Şubat 1791)

¹⁸⁵¹ BA, MAD. d. 10051, s. 506. (13 Şubat 1791)

¹⁸⁵² BA, MAD. d. 10051, s. 365. (27 Aralık 1790); BA, C. BH. 108/5225. (6 Şubat 1791)

¹⁸⁵³ BA, HAT. 210/11274. (29 Ağustos 1791)

¹⁸⁵⁴ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 306.

¹⁸⁵⁵ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr*, s. 145.

¹⁸⁵⁶ Dr. Nejat Tarakçı ile yapılan görüşme (21 Temmuz 2015).

¹⁸⁵⁷ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 306.

¹⁸⁵⁸ M. Z. Pakalın, c. I, s. 104; İ. Bostan, “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, s. 339.

¹⁸⁵⁹ M. Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu’ndaki İnci*, s. 25.



Şekil 24. Sandal¹⁸⁶⁰

1711 Prut Seferi hazırlıkları çerçevesinde, kancabaşlarla beraber kullanılan 120 sandal imal edilmişti¹⁸⁶¹. Öte yandan 1790 yılında, muhafaza amaçlı Kili ve Malkova boğazlarına 3, İsmail Kalesi'ne 1, İsakçı'ya da 3 sandal tayin edilmiştir¹⁸⁶². 1789'da İbrail kışlağında 3 sandal görülmektedir¹⁸⁶³.

Her sandalda bir reis, bir topçu başı, dört topçu¹⁸⁶⁴ ve sayıları 7-12 arasında değişen kürekçiler bulunmaktadır¹⁸⁶⁵.

4.3.24. Şahtur

Şahtur ya da meşhuf olarak da bilinen bu gemi türünün, şahtur-ı kebir ifadesinden iki ayrı boyutta imal edildikleri anlaşılmaktadır. Genellikle ince tahtadan inşa edilen ve üzeri zift ile kaplanan şahturlar¹⁸⁶⁶ kış kısmı sivri, iki direkli, üç yelkenli ve kürekleri kısa bir şekilde tasarlanmıştır. Bu gemiler, daha çok nakliyecilikte kullanılmıştır¹⁸⁶⁷.

Osmanlı-Rus mücadelesinin yeniden başladığı 1768 yılında, ince donanmaya dâhil etmek amacıyla, devletin çeşitli yerlerinde şahtur yapımı gerçekleştirilmiştir.

¹⁸⁶⁰ 1788 yılında Özi önündeki filika ve sandallar. İ. Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 263.

¹⁸⁶¹ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 267.

¹⁸⁶² Ahmed Câvid, *Hadika-i Vekâyi'*, s. 125.

¹⁸⁶³ Mevcut sandallar, Horos Mustafa Paşa'nın maiyetine verilmiştir. BA, C. BH. 179/8432. (13 Ekim 1789)

¹⁸⁶⁴ M. Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, s. 25.

¹⁸⁶⁵ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 93.

¹⁸⁶⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 458.

¹⁸⁶⁷ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 240. Fırat ve Nil nehirlerinde de nakliye amaçlı kullanılmıştır. Nil Nehri'ndeki şahturlar, tek direk ve dört yelkenlidirler. İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 458; R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 240.

Mesela Tersane-i Amire'de 5¹⁸⁶⁸, Rodos, İstanköy ve Midilli tezgâhlarında toplam 20 şahtur imal edilmiştir. Bu şahturların her biri 14,7 metre uzunluğunda idiler¹⁸⁶⁹. 1770 yılında ince donanmada 34¹⁸⁷⁰, 1772'de Özi taraflarında görevlendirilen dördü büyük 14 şahtur görülmektedir¹⁸⁷¹.

1770 yılında her bir şahtura bir tirinkete yelkeni ve iki tente verilmekteydi¹⁸⁷². 1771'de bir şahturun mevcudu kaptanı ile birlikte 61 idi¹⁸⁷³. 1772'de şahturlarda 58 nefer, şahtur-ı kebirlerde ise 86 nefer bulunmaktaydı¹⁸⁷⁴.



Şekil 25. Şahtur¹⁸⁷⁵

4.3.25. Şalope

*Nasad*¹⁸⁷⁶ adıyla da anılan şalope harp gemisi, Osmanlı Tuna Donanması'nın bir parçası olarak 15-16. yüzyıllardan itibaren Tuna Nehri üzerinde bulunmaktadır¹⁸⁷⁷.

¹⁸⁶⁸ BA, C. BH. 14/660. (3 Aralık 1768)

¹⁸⁶⁹ E. Yakıtıl, "1768'deki İnce Donanma İçin İnşa Olunan Celiye ve Şahturlar", s. 33.

¹⁸⁷⁰ İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 135.

¹⁸⁷¹ BA, C. BH. 9/401. (16 Nisan 1773)

¹⁸⁷² İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 135.

¹⁸⁷³ BA, C. BH. 163/7696. (28 Ocak 1771)

¹⁸⁷⁴ BA, C. BH. 9/401. (16 Nisan 1773)

¹⁸⁷⁵ İ. Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 263.

Meşe ya da ladin ağacı kerestesinden imali yapılan şalopeler, sivri burunlu ve uzun gövdelidirler¹⁸⁷⁸. Ambarsız bir gemi çeşidi olan şalopeler, hem kürek hem de yelkenle hareket ederlerdi¹⁸⁷⁹. Genellikle iki direkli ve her iki direğinde de *sübye* denilen düz yelkenlerin¹⁸⁸⁰ bulunduğu bu gemilerin üç direkli olanları da mevcuttu¹⁸⁸¹.

Bu gemiler, büyük ve *yarım nasad* denilen küçük şalopeler şeklinde¹⁸⁸², genel itibariyle 20 metre uzunluğunda inşa edilmişlerdir¹⁸⁸³. Büyük şalopelerde humbara ve top, küçüklerinde ise sadece top kullanılmıştır¹⁸⁸⁴. Bazı şalopelerde 10 top ve bir havan bulunurken¹⁸⁸⁵, bazılarında ise 12 top bulunduğu görülmektedir¹⁸⁸⁶. Toplar şalopelerin sivri burunlarına yerleştirilirdi¹⁸⁸⁷.

Büyük şalopelerde bir reis, iki reis yardımcısı, birer yelkenci, kâtip, çavuş ve kılavuz, beş humbaracı, yedi topçu ve kırk üç gemici olmak üzere toplam 62 mürettebat bulunurdu¹⁸⁸⁸. Bazen gemici, topçu, dümenci ve cenkçilerden müteşekkil 50 nefer ile bir

¹⁸⁷⁶ Nasad gemisi adını, Habsburg hükümdarlarının Tuna gemilerinin yapıldığı Avusturya’da bir kent olan Nassau’dan almaktadır. S. Papp, “Habsburg İmparatorluğu Tuna Donanmasının Yeniden Yapılandırılması Üzerine Planlar”, s. 87. *Macarca Naszad, Çekçe Nassadok, Slavca Nasad* olarak bilinen bu gemi tipi, 15. yüzyıldan itibaren Osmanlılar tarafından kullanılmıştır. 1475 yılında Tuna üzerindeki sayısı 300, 1530’da da 800 civarındadır. Mesut Küçükcalay- Numan Elibol, “Osmanlı İmparatorluğu’na Avrupa’dan Karayolu İle Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c. 4, S. 1, Eskişehir, 2004, s. 38. Nasad gemi çeşidinin, Tuna’da yapılan balıkçılık vs. gibi ticari faaliyetlerde de kullanıldığı görülmektedir. Ahmed Akgündüz, *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri 7/I Kitap Kanunî Devri Kanunnâmeleri (IV) 7/II II. Selim Devri Kanunnâmeleri*, İstanbul, 1994, s. 735, 736, 737, 744. Bu gemi türünün, aynı zamanda Avusturyalılar tarafından kullanıldığını, 16. yüzyılın sonlarına doğru, Osmanlı ülkesine elçi olarak gönderilen Reinhold Lubenau bildirmektedir. Tuna’daki yolculuğu esnasında, İmparator Ferdinand’ın Budin ve Estergon’u yitirdikten sonra, Türklerin saldırılarına karşı korunmak için inşa ettirdiği önemli sınır kalesi Komorn’un önünde demirlenmiş çok sayıda nasad gemisini gördüğünü aktarmaktadır. Kürekle hareket eden bu gemilerin her birinde 40 savaşçı bulunurdu. Bu savaşçıların her biri, bir eliyle kürek çekerlerken diğer ellerinde kısa boylu bir kanca, mızrak veya başka bir savaş gereci tutarlardı. Geminin burun kısmında iki, kıç kısmında da bir top bulundurulurdu. Reinhold Lubenau, *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi Osmanlı Ülkesinde 1587-1589*, (Çeviri: Türkis Noyan), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2012, s. 94.

¹⁸⁷⁷ S. Papp, “Habsburg İmparatorluğu Tuna Donanmasının Yeniden Yapılandırılması Üzerine Planlar”, s. 87.,

¹⁸⁷⁸ S. Papp, “Habsburg İmparatorluğu Tuna Donanmasının Yeniden Yapılandırılması Üzerine Planlar”, s. 87-88.

¹⁸⁷⁹ M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 363.

¹⁸⁸⁰ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 466; M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 363.

¹⁸⁸¹ Y. Öcal, *Türk Bahriyesi*, s. 14.

¹⁸⁸² İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 169. S. Papp, “Habsburg İmparatorluğu Tuna Donanmasının Yeniden Yapılandırılması Üzerine Planlar”, s. 88.

¹⁸⁸³ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 466.

¹⁸⁸⁴ İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 169.

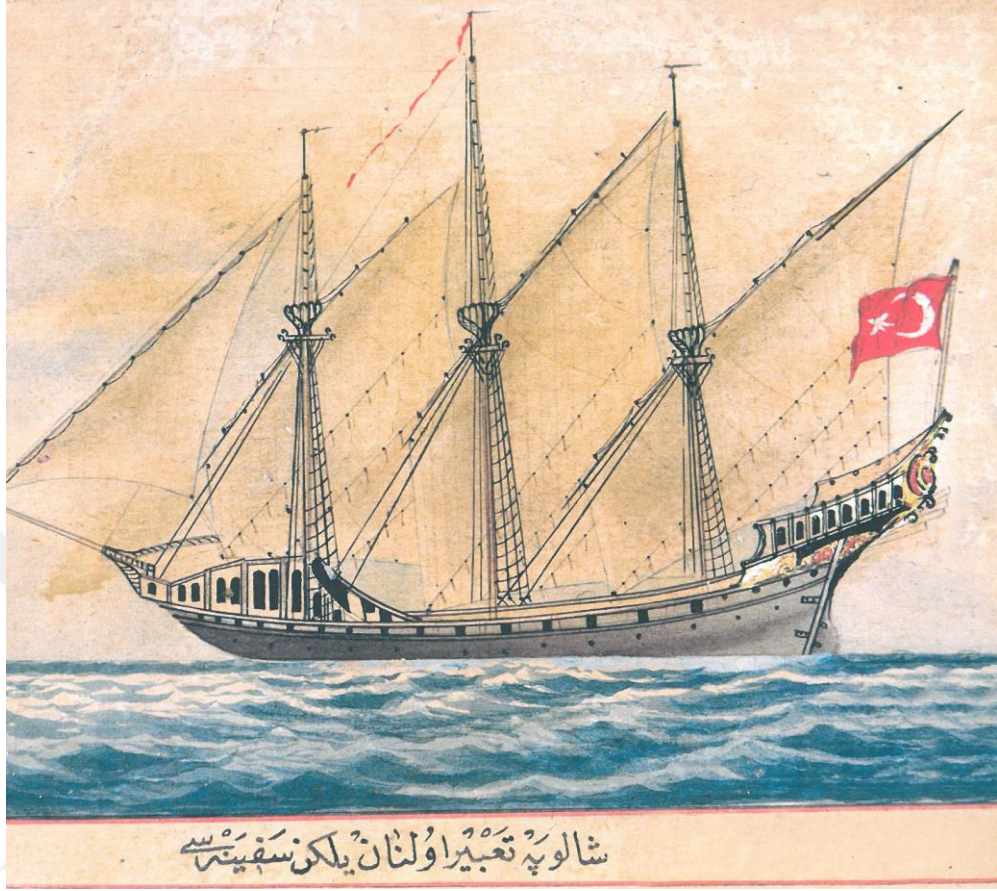
¹⁸⁸⁵ Bu topların obüs, kolonborna, şayka ve efrenc top çeşitleri olduğu görülmüştür. BA, C. BH. 108/5225, Belge 1-2. (6 Şubat 1791)

¹⁸⁸⁶ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 466; M. Zaloğlu, *Gemici Dili*, s. 363.

¹⁸⁸⁷ S. Papp, “Habsburg İmparatorluğu Tuna Donanmasının Yeniden Yapılandırılması Üzerine Planlar”, s. 88.

¹⁸⁸⁸ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 466.

kaptan da mevcuttur¹⁸⁸⁹. Küçüklerinde ise bir kaptan ve on neferin olduğu görülmektedir¹⁸⁹⁰.



Şekil 26. Şalope¹⁸⁹¹

Brikten küçük, ateş gemisi¹⁸⁹² ve çete kayığından büyük olan şalopelerin, 18. yüzyılda oldukça yoğun bir şekilde kullanıldığı görülmektedir¹⁸⁹³. Öyle ki Tuna boyundaki bazı iskelelerin (Vidin, Silistre, Rusçuk, İbrail) önünde, bütün yıl boyunca görev için hazırda bekletilen 20'şer şalope mevcuttur¹⁸⁹⁴.

İnce donanmanın haberleşme vasıtası olan şalope gemileri¹⁸⁹⁵, aynı zamanda iaşe ve askeri malzemenin sevkiyatını yapmak üzere de kullanılmışlardır. Nitekim

¹⁸⁸⁹ BA, MAD. d. 10051, s. 506. (13 Şubat 1791)

¹⁸⁹⁰ BA, MAD. d. 10051, s. 367-368. (29 Aralık 1790)

¹⁸⁹¹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 237.

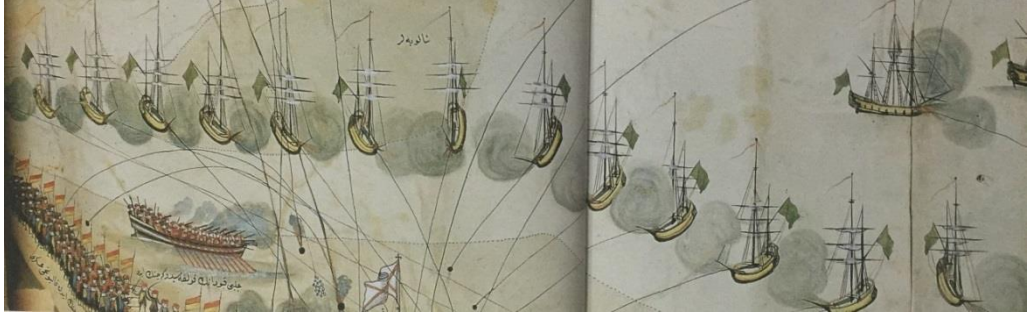
¹⁸⁹² İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 169.

¹⁸⁹³ BA, HAT. 193/9459. (29 Ağustos 1791)

¹⁸⁹⁴ M. Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, s. 24.

¹⁸⁹⁵ İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 169.

1792’de Tuna Nehri Donanması için gerekli olan malzemelerin nakli, Tersâne-i Âmire’ye bağlı 19 şalope gemisi ile yapılmıştır¹⁸⁹⁶.



Şekil 27. Şalope¹⁸⁹⁷

Şalopeler, Tuna Nehri’nin muhafazasında da görev almışlardır. Osmanlı-Rus/Avusturya savaşlarının devam ettiği 1790 yılında Sünne Boğazı, Kili, Malkova Boğazı, İsmail ve İsakçı bölgelerinin muhafazası için bu bölgelere şalopeler sevk edilmiştir. Tuna Nehri’ni Karadeniz ile birleştiren Malkova Boğazı’nın, Kili’den Karadeniz’e kadar olan alanının bir tarafı tamamen bataklık ve sazlıkken, diğer tarafı da boş arazidir. Hal böyleyken bölgenin her iki taraftan korunması güçleşmektedir. Bunun üzerine Sünne Boğazı muhafızı ve Kili kadısının ilamı gereğince¹⁸⁹⁸ bölgeye 26 şalope gönderilmiştir. Sünne Boğazı’na 22, İsmail Kalesi yakınlarına 9, İsakçı’ya da 10 şalope tayin edilmiştir¹⁸⁹⁹. Bu şalopeler, düşmana karşı top ve humbara atarak gece-gündüz muhafaza hizmetinde bulunmuşlardır¹⁹⁰⁰. Ancak düşmanın Kili ve Sünne’yi zapt etmesiyle, ince donanmadaki diğer gemiler gibi şalopelerin de büyük çoğunluğu ya yakılarak ya da batarak zayi olmuşlardır. Bunun üzerine 60-70 şalope inşası için yeniden emir verilmiştir¹⁹⁰¹. Bu emirle birlikte, inşanın yapılacağı yerin ayanlarına peşin akçeler gönderilerek, yapım için gerekli tüm malzemelerin tedariki sağlanmıştır¹⁹⁰². Tuna Kaptanı Vezir Ahmed Paşa nezaretinde Rusçuk’ta 15¹⁹⁰³, Silistre’de de 10 şalope

¹⁸⁹⁶ BA, C. BH. 22/1043. (14 Şubat 1792)

¹⁸⁹⁷ 1788’de Kılburun Kuşatması’ndaki Osmanlı şalopeleri. İ. Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 388-389.

¹⁸⁹⁸ BA, C. BH. 100/4816. (22 Mayıs 1790)

¹⁸⁹⁹ Ahmed Câvid, *Hadika-i Vekâyi*’, s. 125.

¹⁹⁰⁰ Ahmed Câvid, *Hadika-i Vekâyi*’, s. 151.

¹⁹⁰¹ BA, HAT. 192/9419. (8 Aralık 1790)

¹⁹⁰² BA, HAT. 193/9459. (29 Ağustos 1791)

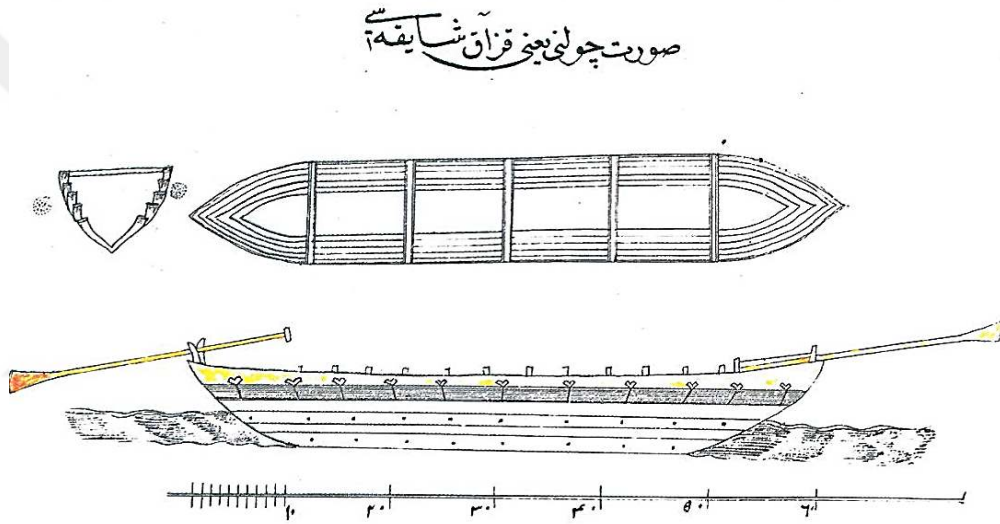
¹⁹⁰³ BA, C. BH. 154/7348. (3 Şubat 1791); BA, C. BH. 146/7003. (7 Mart 1791)

inşa edilmiştir¹⁹⁰⁴. Yapılan şalopelerle birlikte bu dönemde Sünne Boğazı'nda 22, İsmail'de 35 ve İsakçı'da 10 şalope görülmektedir¹⁹⁰⁵.

Tuna Donanması Kaptanı Hamamizâde Ahmed Paşa nezaretinde, 1790 yılında Vidin, Niğbolu, Rusçuk ve Silistre'de toplam 20¹⁹⁰⁶, 1791'de Silistre'de 10¹⁹⁰⁷ ve Rusçuk'ta 5 şalope inşası yapılmışken¹⁹⁰⁸, 1792'de Niğbolu Kışlağı'nda 3 şalopenin mevcut olduğu görülmektedir¹⁹⁰⁹.

4.3.26. Şayka

Osmanlı Tunası'nda en fazla görülen gemi türüdür. Özellikle Don Kazakları tarafından imali gerçekleştirilen şayka, Rusça *çayka* kelimesinden türemiştir ve martı anlamına gelmektedir¹⁹¹⁰.



Şekil 28. Şayka¹⁹¹¹

Şayka gemisinin 17. yüzyılda tek¹⁹¹², daha sonraları da üç direkli olduğu gözlemlenmiştir. Altı düz, enli ve oldukça alçaktır. Çok hafif bir malzeme ile inşa

¹⁹⁰⁴ BA, C. BH. 108/5225. (6 Şubat 1791)

¹⁹⁰⁵ BA, HAT. 210/11274. (29 Ağustos 1791)

¹⁹⁰⁶ Vidin'de Vidin muhafızı Vezir Seyyid Ali Paşa nezaretinde, Niğbolu'da kapıcıbaşlarından Voynugan mübayaacısı Hüseyin ve Selim Paşa tarafından, Rusçuk'ta belde ayanı Mehmed Ali Bey ve Nazırzâde Abdullah aracılığıyla, Silistre'de gümrükçü ve mütesellim vekili tarafından beşer şalope inşası yapılmıştır. BA, MAD. d. 10051, s. 365. (27 Aralık 1790)

¹⁹⁰⁷ BA, C. BH. 108/5225. (6 Şubat 1791)

¹⁹⁰⁸ BA, C. BH. 184/8635. (21 Şubat 1791)

¹⁹⁰⁹ BA, C. BH. 126/6107. (26 Ocak 1792)

¹⁹¹⁰ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 220.

¹⁹¹¹ Bir Kazak şaykasının çeşitli açılardan kesitleri. R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 220.

¹⁹¹² T. Bakardjieva, "Batılı Gezgin ve Elçilere Göre Tuna Nehri'nde Kullanılan Osmanlı Gemileri", s. 316.

edildiğinden, yaralanıp suya gömülmesi durumunda dahi batmazdı¹⁹¹³. Nehir taşımacılığına en uygun şekilde, hafif imal edilen şayka, havanın rüzgârlı olduğu zamanlarda hem rüzgâra karşı hem de rüzgârın yönünde, kolayca hareket edebilme yeteneğine sahiptir. Bu özelliğinden dolayı, nehirde tehlikeye maruz kalmadan geçerdi¹⁹¹⁴.

Bu geminin çok hızlı olmasının bir diğer sebebi, hem kürekle hem de yelkenle yürütülmesiydi. Kürek ve yelkenin eş zamanlı kullanılması, rüzgâr enerjisinden istifade ile kürekçilerin sarf ettiği gücü azaltması bakımından önem arz eder¹⁹¹⁵.

Şayka gemisinin baş ve arka tarafı hemen hemen aynıdır. Ön tarafında gülle atabilen bir top, kış kısmında ise 20 neferi barındırabilen bir saçak mevcuttur¹⁹¹⁶.

13-25 metre arası değişen uzunluklarının¹⁹¹⁷, 17. yüzyılın sonlarına doğru 30 metreyi bulduğu, yüksekliğinin de 3 metre olduğu kaydedilmektedir¹⁹¹⁸. Şaykaların boyutlarındaki büyümeye paralel olarak gemideki personel sayısında da artış meydana gelmiştir. Genellikle 20 kürekli olarak tespit ettiğimiz şaykalar¹⁹¹⁹, 30 kürekli olarak da karşımıza çıkabilmektedirler¹⁹²⁰. 20 kürekli şaykalarda ihtiyaca binaen 10¹⁹²¹, 12¹⁹²², 15¹⁹²³, 18¹⁹²⁴, 20¹⁹²⁵ ve bazen de 25 cenkçi mevcutken¹⁹²⁶, 30 kürekli olanlarda 40¹⁹²⁷ ya da 50 cenkçi istihdam edilmiştir¹⁹²⁸. Her şaykada, cenkçi ve kürekçilerin yanında birer topçu ve dümenci de bulunurdu¹⁹²⁹.

¹⁹¹³ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 220; İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 458.

¹⁹¹⁴ T. Bakardjieva, “Batılı Gezgin ve Elçilere Göre Tuna Nehri’nde Kullanılan Osmanlı Gemileri”, s. 315.

¹⁹¹⁵ T. Bakardjieva, “Batılı Gezgin ve Elçilere Göre Tuna Nehri’nde Kullanılan Osmanlı Gemileri”, s. 315.

¹⁹¹⁶ T. Bakardjieva, “Batılı Gezgin ve Elçilere Göre Tuna Nehri’nde Kullanılan Osmanlı Gemileri”, s. 314-315.

¹⁹¹⁷ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 88.

¹⁹¹⁸ BA, *İE. BH. 1/91*, Belge 2. (21 Kasım 1682)

¹⁹¹⁹ BA, *C. BH. 120/5826*. (5 Haziran 1737); BA, *C. BH. 127/6162*, Belge 1. (11 Mart 1791)

¹⁹²⁰ BA, *İE. BH. 1/91*, Belge 10. (21 Kasım 1682)

¹⁹²¹ BA, *C. BH. 127/6162*, Belge 1, (11 Mart 1791)

¹⁹²² BA, *MAD. d. 10045*, s. 275. (30 Mart 1789)

¹⁹²³ BA, *C. BH. 127/6162*, Belge 1, (11 Mart 1791)

¹⁹²⁴ BA, *C. BH. 169/7991*. (28 Kasım 1770)

¹⁹²⁵ BA, *C. BH. 154/7325*. (23 Haziran 1773)

¹⁹²⁶ BA, *C. BH. 127/6162*, Belge 6. (11 Mart 1791)

¹⁹²⁷ BA, *MAD. d. 10337*, s. 197. (25 Kasım 1738)

¹⁹²⁸ BA, *İE. BH. 1/91*, Belge 3, 5, 10. (21 Kasım 1682)

¹⁹²⁹ BA, *C. BH. 120/5826*. (5 Haziran 1737); BA, *C. AS. 1173/52254*, Belge 3. (22 Haziran 1787)

Şaykalarda gerektiği durumda karada da kullanılmaya müsait büyük¹⁹³⁰, orta ve küçük toplar bulundurulmuştur¹⁹³¹. Yan¹⁹³² ve tunç toplarının yanında, daha ziyade şayka toplarının kullanıldığı izlenmektedir¹⁹³³.

Tuna Nehri Donanması'nda çeşitli görevlerde kullanılan şaykaların asli görevi, karakol hizmetinde bulunarak, Osmanlı Tunası'nın muhafazasını gerçekleştirmektir¹⁹³⁴. Bu hizmet, sahillerin düşmana karşı güven altında tutulmasını sağlamak olduğu gibi, bilhassa sefer zamanlarında ordunun iaşesini taşıyan gemilerin firarını engellemeye de yönelikti. 1776 yılında, Tuna'daki zahire kayıkları ve borozanların firar edip zahirelerini başka yerlerde satışını engellemek amacıyla, İbrail İskeleyi nazırı maiyetine bir Rusçuk ocaklık şaykasının tayin edildiği görülmektedir¹⁹³⁵. Gerek sefer zamanında gerekse barış dönemlerinde Tuna'daki her türlü güvenliğin sağlanması için nehrin birçok iskelesinde, hemen hemen her dönem hummalı bir inşa faaliyetine girişilmiştir¹⁹³⁶. Tuna Donanması'nda bulunması gereken şayka sayısı, yıllık en az 39 olarak öngörülmüştür¹⁹³⁷.

Muharebe özelliği taşıyan şaykaların bir başka kullanım alanı, geçiş özelliğini sağlayan köprü yapımında görülmeleridir¹⁹³⁸. Mesela, 1768 yılında Divân-ı Hümayun hâceganlarından İsakçı köprü emini Süleyman Efendi aracılığıyla, İsakçı karşısında kurulan büyük köprü için Yergöğü ve Rusçuk'ta 25 miri şayka inşa edilmiştir¹⁹³⁹.

Küçük hacimli olduğundan büyük miktarda zahire, askeri malzeme ve mühimmatı taşımaya müsait olmasa da¹⁹⁴⁰, nakliye taşımacılığı yaptığı görülmüştür¹⁹⁴¹.

¹⁹³⁰ Büyük şayka topları kırk beşlik mermer atma özelliğine sahiptir. Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 270.

¹⁹³¹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 220.

¹⁹³² BA, C. BH. 156/7406. (28 Ocak 1739)

¹⁹³³ Tuna'da tamir ve inşası yapılan 29 miri ve 4 kaptan gemisine tophane-i amireden gönderilen toplam 60 şayka ve 180 tunç top yerleştirilmiştir. BA, KK. d. 5676, s. 11. (21 Ağustos 1739)

¹⁹³⁴ Avusturya donanmasına mensup şaykalar da Avusturya Tunası'nın muhafazasında bulunmuşlardır. H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 141.

¹⁹³⁵ Şayka kaptanı, Rusçuk İskeleyi malının ocaklığından istifade etmiştir. BA, C. BH. 182/8541. (2 Mayıs 1776)

¹⁹³⁶ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 220.

¹⁹³⁷ BA, C. BH. 181/8494, Belge 5. (26 Şubat 1699). İsmail Hakkı Uzunçarşılı, bu sayıyı 3 olarak belirtmiştir. Belgenin özetinde sehven yazılan 3, bu bilgiyi Uzunçarşılı'dan alan başka araştırmacılar tarafından da kullanılmıştır. Oysa belge incelendiğinde, bu sayının 39 olduğu anlaşılmaktadır. Bkz.: İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 403-404; R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 75, 81.

¹⁹³⁸ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 220.

¹⁹³⁹ BA, C. BH. 136/6571. (11 Ekim 1768); BA, MAD. d. 13761, s. 280. (11 Ekim 1768)

¹⁹⁴⁰ T. Bakardjieva, "Batılı Gezgin ve Elçilere Göre Tuna Nehri'nde Kullanılan Osmanlı Gemileri", s. 315.

¹⁹⁴¹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 221.

Örneğin, 1769 yılında vuku bulan sefer öncesinde 21¹⁹⁴², 1771’de ise zahire ve mühimmat taşımacılığı yapan 22 şaykanın olduğu kayıtlıdır¹⁹⁴³. Tuna Nehri boyunca iskeleden iskeleye zahire taşıyan gemilerin güvenliğini sağlamak amacıyla, bu gemilere birer şaykanın eşlik ettiği de görülmüştür¹⁹⁴⁴.

Tuna Donanması’ndaki bu gemilerden, sistemli bir şekilde faydalanmak adına, *ocaklık* adı verilen teşkilatlanmalara gidilmiştir. Bunun sonucu olarak da Tuna limanlarının çoğunda çeşitli sayılarda ocaklık şaykalara rastlanmıştır¹⁹⁴⁵. Genelde 23 adet olarak görülen ocaklık şaykaların, yedekleriyle birlikte sayılarında artış olduğu da gözlenmiştir.

Şayka, aynı zamanda Tuna Donanması kaptanının makam gemisidir¹⁹⁴⁶. Bu sebeple diğer şaykalara oranla başbuğ şaykasının donanımı ve harcamaları da oldukça fazladır¹⁹⁴⁷.

Öte yandan Tuna Nehri’nde Üstü Açıklar Ağalığı’na atanan kaptanların tasarrufuna da bir ocaklık şayka verilmiştir¹⁹⁴⁸.

Osmanlı Devleti, 1784 yılından sonra şayka yapımını durdurmuştur. Bu kararın alınmasında, deniz ve nehirlerdeki kıyı kentlerinin, eşkıyalar tarafından şaykalarla yağmalanmasının payı büyüktür¹⁹⁴⁹.

Tuna’da 1716’da 50¹⁹⁵⁰, 1717’de 60¹⁹⁵¹, 1718’de 44¹⁹⁵², 1737’de 130¹⁹⁵³, 1738’de 40¹⁹⁵⁴, 1770’te 14¹⁹⁵⁵, 1771’de 19 şayka gemisinin varlığı tespit

¹⁹⁴² BA, C. BH. 102/4911. (13 Ocak 1769)

¹⁹⁴³ BA, C. BH. 164/7737. (23 Mart 1771)

¹⁹⁴⁴ Silistre’den Belgrad’a zahire taşıyan gemilere bir şaykanın refakat etmesi için Tuna Kaptanı İbrahim’e emir gönderilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 125, s. 21, h. 21. (11-19 Temmuz 1716)

¹⁹⁴⁵ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 220; İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 458; İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 89.

¹⁹⁴⁶ Ebû Sehl Nu’mân Efendi, *Tedbirât-ı Pesendide*, s. 140.

¹⁹⁴⁷ Tuna Nehri Donanması Başbuğu Çadircızâde Mehmed Ağa’nın bindiği şayka muharebe esnasında hayli zarar gördüğünden, Çadircızâde’nin ölümünden sonra başbuğluğa atanan el-hac Memiş Ağa bu şaykanın bütün levazımatıyla eksiksiz bir şekilde yenilenmesini talep etmiştir. Daha önce bu şaykalar için miriden verilen 600 kuruşa ek olarak 300 kuruş daha verilmesi gerektiği bildirilmiştir. BA, C. AS. 1097/48418. (2 Mart 1789)

¹⁹⁴⁸ Tuna Nehri Donanması Kaptanı Ahmed Paşa’ya gönderilen hükümle, eski açıklar ağası Mahmud’un tasarrufunda olan Flordin ocaklık şaykasının, yeni Açıklar Ağası Ahmed’e tevcih edilmesi emredilmiştir. Ahmed Kaptan’ın bineceği bir şayka olmadığı için, geçici süreyle verilen bu şaykanın 20 nefer kürekçileri 25’er kuruştan 500 kuruş, kaptan ulufe ve taamiyesi de 201 kuruş olarak hesaplanmıştır. İbrail Nezareti malı ve Rusçuk İskeleye mukataası, bu şaykaya ocaklık olarak ayrılan gelirlerdir. BA, MAD. d. 9940, s. 143. (13 Şubat 1740)

¹⁹⁴⁹ İ. Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 134.

¹⁹⁵⁰ Tuna Kaptanı İbrahim Paşa’ya 1 Haziran 1716 tarihinde gönderilen fermanla, Yergöğü’nde inşaları emredilmiştir. Bekir Gökpınar, “Tuna Nehri’nde Yapılan Askeri Sevkiyatlar: Varadin Seferi (1716) Örneği”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller I*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 177.

edilmektedir¹⁹⁵⁶. Tuna Donanması Kaptanı Ahmed Paşa nezaretinde Yergöğü İskelesi'nde 1737'de 20¹⁹⁵⁷, 1738'de ise 29¹⁹⁵⁸ şayka imal edilmiştir. 1740 yılına gelindiğinde Tuna'nın farklı iskelelerinde inşa ve donanımı yapılan 23 ocaklık, 51 miri toplam 74 şayka sayımı yapılmıştır¹⁹⁵⁹. 1746'da 17¹⁹⁶⁰, 1759'da 10¹⁹⁶¹, 1760'ta 10¹⁹⁶², 1769'da 21¹⁹⁶³, 1771'de 22¹⁹⁶⁴, 1772'de 11¹⁹⁶⁵, 1788'de Tuna'da 8'i yeni toplam 23¹⁹⁶⁶, 1789'da 22¹⁹⁶⁷, 1791'de ise 19 ocaklık şayka görülmektedir¹⁹⁶⁸.

¹⁹⁵¹ Avusturya ile yapılan savaş esnasında, Belgrad Kalesi altında Osmanlı'ya ait 10 şaykanın yanında, Avusturya'ya ait ele geçirilmiş 19 şaykanın da sayımı da yapılmıştır. Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 362, 371.

¹⁹⁵² 1718 yılında 5'i Eflak Voyvodası tarafından, 9'u evkaf mütevellileri tarafından yaptırılan 30 şayka inşa edilmiş ve eski 14 şaykayla birlikte sefer-i hümayun için mükemmel bir şekilde donatılmıştı. Savaşta zarar gören bu şaykalar, savaştan sonra Rusçuk'ta onarılıp kullanılır duruma getirilse de 1719 yılında karaya çektilirip, kışlaklarda muhafaza edilmişlerdir. Tuna sahillerinde taliplerinin çıkması halinde satışlarına da müsaade edilmişti. BA, *İE. BH. 15/1358*, Belge 2. (13 Ocak 1720); Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 378.

¹⁹⁵³ H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 47.

¹⁹⁵⁴ BA, *MAD. d. 10337*, s. 196. (25 Kasım 1738)

¹⁹⁵⁵ BA, *MAD. d. 8531*, s. 225. (6 Ocak 1770)

¹⁹⁵⁶ BA, *C. BH. 127/6162*, Belge 3. (11 Mart 1791)

¹⁹⁵⁷ BA, *C. BH. 120/5826*. (5 Haziran 1737)

¹⁹⁵⁸ BA, *MAD. d. 10337*, s. 197. (25 Kasım 1738)

¹⁹⁵⁹ *İsakçı'dan Vidin'e kadar Tuna Nehri sahillerindeki kadılara, iskele eminlerine ve bu hususa mübaşir olana* gönderilen hükümde; Zıştovi, Daye, Boğaz karyeleri voyvodaları ile İsmail mütevellisi ve Tuna Donanması Kaptanı Ahmed Paşa'nın Yergöğü hassı mukabelesinde 4'er şayka teçhiz edildiği, Yergöğü'nde teçhizleri yapılan şaykalarla birlikte 5 şaykanın mevcut olduğu, bunların yanında Tuna'da ocaklık ve miri 56 şaykanın daha sayımının yapıldığı ve toplamda 65 şaykanın mevcut olduğu kayıtlıdır. BA, *C. BH. 113/5461*. (27 Şubat 1740). Öte yandan Ada Kalesi'nin muhafazasında bulunan 4 ocaklık şayka ve Eflak Voyvodası'nın teçhizle görevlendirildiği 5 şayka görülmektedir. BA, *KK. d. 5676*, s. 6. (28 Ocak 1739); BA, *D. BŞM. d. 2373*, s. 2. (28 Ocak 1740)

¹⁹⁶⁰ Osmanlı Tunası'nda barışın hüküm sürdüğü 1746 yılında, Belgrad Kalesi'nin hizmetinde bulunmuşlardır. BA, *MAD. d. 6584*, s. 4-5. (23 Mart 1746)

¹⁹⁶¹ Belgrad muhafızı Vezir el-hac Hasan Paşa'ya ve Belgrad Kalesi dizdarı Osman'a gönderilen hükümde, Belgrad Kalesi'nin önündeki büyük limanın temizliği için on ocaklık şaykayla birlikte on beş üstü açık geminin de görevlendirilmesi istenmiştir. Başbuğ Osman'ın maiyyetinde olan şaykaların mükemmel bir şekilde donatılıp, bir neferi dahi eksik olmadan Belgrad'a ulaştırılması gerektiği, eksiklik bulunması durumunda, Açıklar Ağası Mehmed Ağa'da bulunan ücretlerinden ikişer kuruşun kesileceği bildirilmiştir. BA, *C. AS. 1080/47629*. (16 Mart 1759)

¹⁹⁶² Belgrad Kalesi'nin tamiri hizmetinde çalıştırılmak üzere görevlendirilmişlerdir. BA, *C. AS. 974/42420*. (18 Mayıs 1760)

¹⁹⁶³ BA, *C. BH. 102/4911*. (13 Ocak 1769)

¹⁹⁶⁴ BA, *C. BH. 164/7737*. (23 Mart 1771)

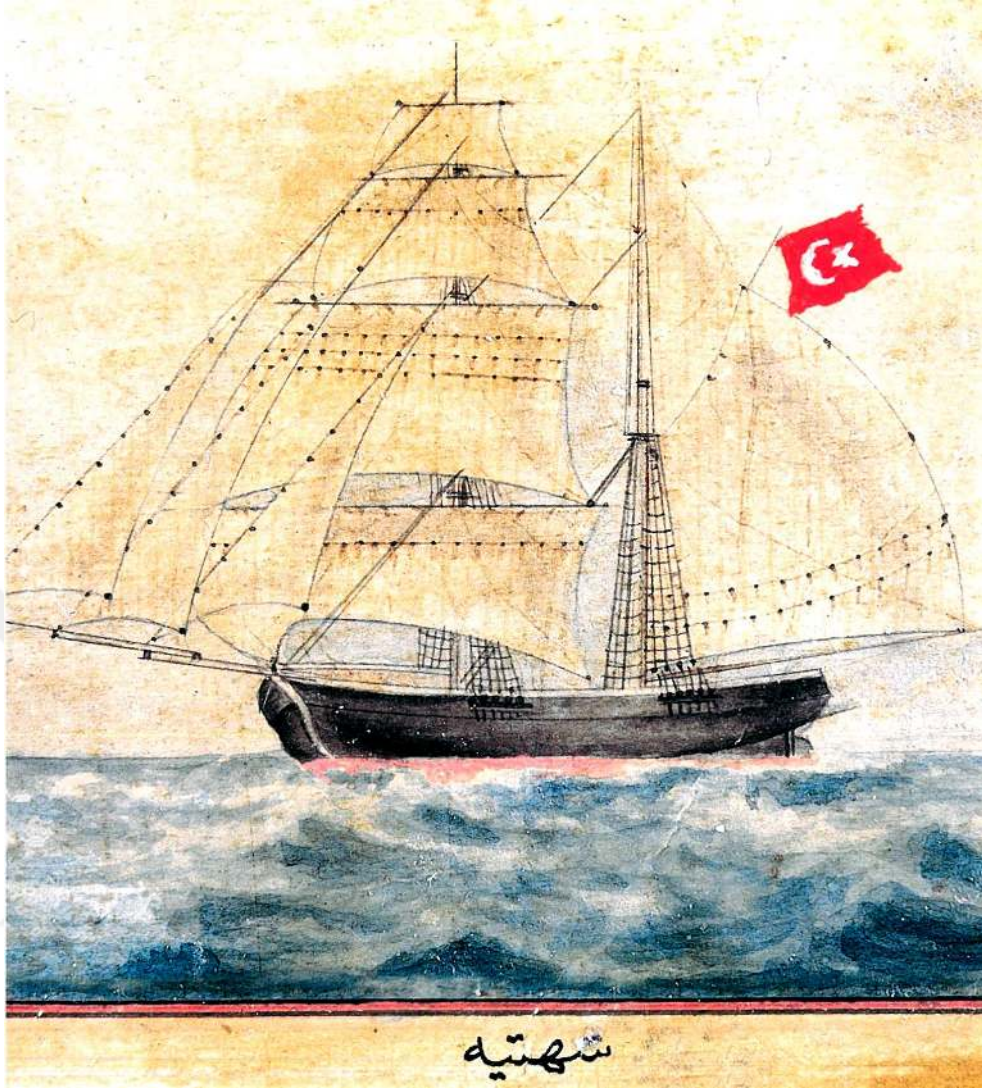
¹⁹⁶⁵ BA, *C. AS. 625/26391*, Belge 1-5. (19 Eylül 1772)

¹⁹⁶⁶ BA, *C. BH. 141/6790*, Belge 1. (13 Nisan 1788)

¹⁹⁶⁷ BA, *MAD. d. 10045*, s. 275. (30 Mart 1789)

¹⁹⁶⁸ BA, *C. BH. 127/6162*, Belge 3. (11 Mart 1791)

4.3.27. Şehtiye (Şitye)



Şekil 29. Şehtiye¹⁹⁶⁹

Büyük ve küçük iki boyutta inşa edilmiş, yelkenli bir gemidir. Küçükleri iki direkli ve uzunlukları 17-20 metre arasında iken, büyükleri üç direkli ve 22-26 metre uzunluğunda tasarlanmıştır¹⁹⁷⁰.

Tersane-i Amire'de, 1782 yılında yaklaşık 27 metre¹⁹⁷¹, 1786 yılında da yaklaşık 22 metre uzunluğunda¹⁹⁷², inşalarının yapıldığı görülen bu gemi türü, aynı zamanda Sinop¹⁹⁷³ ve Kemer'de de imal edilmiştir¹⁹⁷⁴. 1787-1792 yıllarındaki Osmanlı-

¹⁹⁶⁹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 231.

¹⁹⁷⁰ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 467.

¹⁹⁷¹ BA, C. BH. 189/8898. (17 Kasım 1782)

¹⁹⁷² BA, C. BH. 186/8745. (11 Şubat 1786)

¹⁹⁷³ BA, C. BH. 69/3292. (2 Ocak 1785)

¹⁹⁷⁴ BA, C. BH. 95/4549. (6 Kasım 1784)

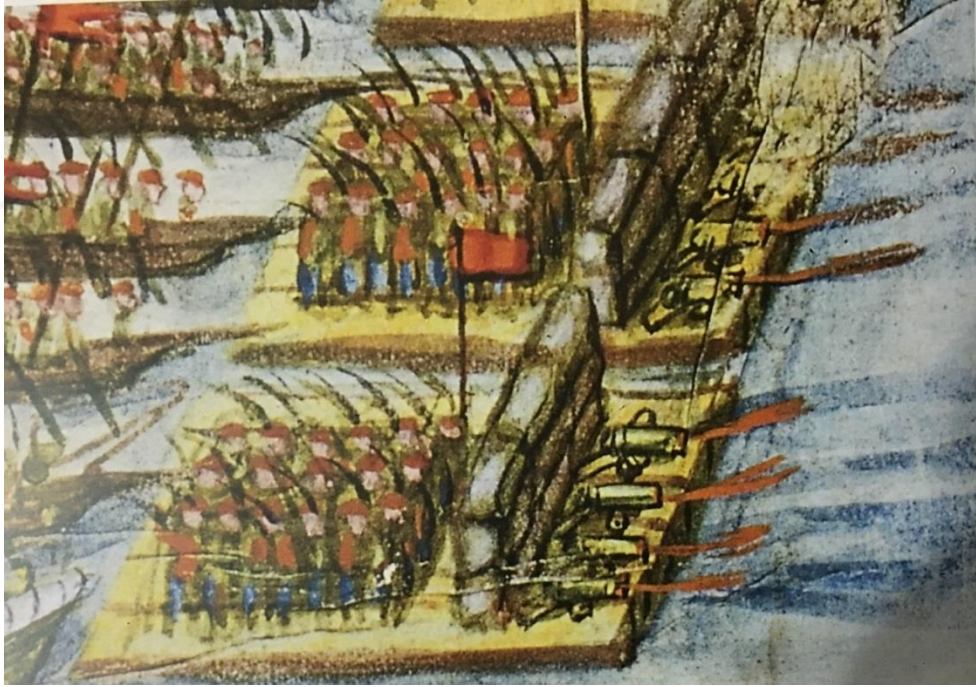
Rus/Avusturya savaşlarında, boyları 28 metre olan iki şehtiye yük taşımak amacıyla kullanılmıştır¹⁹⁷⁵. Mevcut kayıtlara göre, 1791 yılında İbrail taraflarında görülen şehtiyeler, asker ve malzeme sevkiyatının yanı sıra, muhafaza hizmetinde de kullanılmıştır¹⁹⁷⁶.

Küçük şehtiyeler, 70 nefer hacmine sahipken¹⁹⁷⁷, büyükler de bu sayı 200'ü bulmaktaydı¹⁹⁷⁸.

4.3.28. Tombaz (Tonbaz / Dombaz)

Kürekli, yelkenli ve iki demiri bulunan güverteli-güvertesiz, ambarlı-ambarsız bir gemidir¹⁹⁷⁹. Nehirlerde köprü dubası olarak kullanılan tombazlar, altı düz kayık olarak da tarif edilmektedir¹⁹⁸⁰.

Ambarsız olan tombazların karinaları düzdür. Savaş sırasında ön taraflarına toplar yerleştirilen bu kayıklar, kürekle hareket ettirilirdi¹⁹⁸¹. Tombazlar büyük ve küçük olarak iki grupta incelenmektedir¹⁹⁸².



Şekil 30. Tombaz¹⁹⁸³

¹⁹⁷⁵ Şenay Özdemir Gümüş, "Osmanlı Devleti'nin Karadeniz'de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783-1824), *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 9, Kars, Bahar 2012, s. 69.

¹⁹⁷⁶ BA, MAD. d. 10051, s. 458. (18 Ocak 1791); BA, C. BH. 38/1792. (3 Şubat 1791)

¹⁹⁷⁷ BA, MAD. d. 10051, s. 506. (13 Şubat 1791)

¹⁹⁷⁸ İ. H. Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilâtı*, s. 468.

¹⁹⁷⁹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 286.

¹⁹⁸⁰ İ. Bostan, *Tersâne-i Âmire*, s. 92.

¹⁹⁸¹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 286.

¹⁹⁸² BA, MAD. d. 10044, s. 21. (19 Ekim 1787)

Tombazlar 17. yüzyılın ikinci yarısından sonra, genellikle köprü amacıyla kullanılmışlardır¹⁹⁸⁴. Kurulan seyyar köprülerle, orduyu sevk etme işlemi başarılı bir şekilde yürütülmüştür. Bunun yanında nehir savaşlarında ve kuşatmalarda tombazların toplarla donatılıp, savaş kayığı olarak da kullanıldığı görülmektedir. Ayrıca nakliye amaçlı hizmet gören tombazlar, ordunun mühimmat ve zahiresini ilgili yerlere taşımıştır¹⁹⁸⁵. 1711 yılında Tuna üzerindeki geçişin sağlanması için İsakçı'ya kurulması öngörülen köprü için Yergöğü, Rusçuk, Silistre ve Niğbolu gibi Tuna'nın aşağı sahil tezgâhlarında 100¹⁹⁸⁶, Bosna'da Sava, Bosna ve Vıbras nehirleri sahillerinde bulunan Banaluka, Gradiška ve Yayçe gibi kazalarda 70, Drina Nehri'nin sahilinde bulunan Dobrak'ta 150 tombaz inşa edilmiştir¹⁹⁸⁷. İsakçı'daki kışlakta muhafaza edilen 150 tombazın, yapılan bakımlardan sonra 1713 yılındaki geçiş için kullanıldığı da görülmektedir¹⁹⁸⁸. 1771'de 40¹⁹⁸⁹, 1772'de Silistre'deki geçişin sağlanması için Bosna'da 100 köprü tombazın inşa edildiği kaydedilmektedir¹⁹⁹⁰. 1774'te 49 tombazın inşası için Niğbolu mütesellimi Varnalızâde Hacı İbrahim görevlendirilmiştir¹⁹⁹¹. İsmail'de Tuna Nehri'nin karşı tarafına askerin zahire ürünlerini taşımak amacıyla, 1783 yılında Rusçuk'ta, Bosna valisi Vezir Abdullah Paşa 50 tombaz yapımı için görevlendirilmiştir¹⁹⁹². 1788'de Vidin'de imal edilen 40 tombaz, İrşova ile Tekye Burnu'nu birbirine bağlamıştır¹⁹⁹³.

Gemi yapım tezgâhlarında üretimi yapılan tombazların, ilgili yerlere sevkıyatı nehir yoluyla gerçekleştirilmektedir. Ancak akıntının çok güçlü olduğu yerlerde bu neredeyse mümkün değildi. Bu durumda, nehirden çıkarılan tombazlar, aynı zamanda imal edilen tombaz arabaları ile naklediliyordu¹⁹⁹⁴. Mesela, Dobrak'ta inşa edilen 150

¹⁹⁸³ 1738 yılındaki Adakale kuşatmasında kullanılan tombazlar. İ. Bostan, *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, s. 248.

¹⁹⁸⁴ İ. Bostan, "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler", s. 335.

¹⁹⁸⁵ M. Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", s. 104.

¹⁹⁸⁶ BA, MAD. d. 4066, vrk. 15/a. (08. 12. 1710). İmalı yapılan bu köprü tombazların 76 tanesi, köprü mübaşiri Hüseyin'e verilen talimatla, İsakçı'yı karşı tarafa bağlayacak şekilde yan yana sıkı bir şekilde bağlanmak suretiyle nehrin üzerine döşenmesi ve temellerinin çok sağlam yapılması emredilmiştir. Böylece 910 zira' (689,74 m.) uzunluğunda, 12 zira' (9,09 m.) genişliğinde bir köprü meydana gelmiştir. BA, MAD. d. 4066, vrk. 19/a. (19 Nisan 1711); BA, MAD. d. 4066, vrk. 26/a. (30 Aralık 1712).

¹⁹⁸⁷ BA, MAD. d. 4066, vrk. 4/a. (14 Şubat 1711); BA, MAD. d. 4066, vrk. 5/a. (19 Ağustos 1711)

¹⁹⁸⁸ BA, MAD. d. 4066, vrk. 79/b. (30 Ocak 1713)

¹⁹⁸⁹ BA, MAD. d. 10003, s. 294. (27 Haziran 1771)

¹⁹⁹⁰ BA, C. AS. 724/30365, Belge1-2. (3 Nisan 1772)

¹⁹⁹¹ R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 286.

¹⁹⁹² BA, HAT. 22/1034. (6 Nisan 1783); BA, C. AS. 1015/44456, Belge 1. (1 Ağustos 1783)

¹⁹⁹³ BA, MAD. d. 10045, s. 18. (15 Ekim 1788)

¹⁹⁹⁴ M. Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", s. 111.

tombazın karadaki nakli için Belgrat'ta da 150 tombaz arabasının imalatı da yapılmıştır¹⁹⁹⁵.

Yapımı başlanan köprü tombazların ölçülerinde yıllara göre küçük farklar olsa da genel itibariyle aynıdır. Mesela 1771 seferinde İbrail'de kurulacak tombazlar için Bosna'da imal edilen 70 tombazın¹⁹⁹⁶ her birinin uzunluğu 15 metre, genişlik ve derinliği ise beşer metre olarak hesaplanmıştır¹⁹⁹⁷. 20 Kasım 1784 tarihli belgede de köprü tombazların uzunluğunun 14 metre, genişlik ve derinliğinin üçer metre ve yüksekliğinin de 5 metre olduğu kaydedilmiştir. Öyle ki Silistre'de kullanılmak üzere, Yergöğü'nde bu ölçülere uygun 21 tombaz yapılmıştır¹⁹⁹⁸. Aynı yıl Bosna Valisi Vezir Abdullah Paşa tarafından benzer ölçülerde 30 köprü tombaz daha inşa edilmiştir¹⁹⁹⁹.

Köprü tombazlar, sefer bittikten sonra kuruldukları yerlerden kaldırılır, ihtiyacı olanlar tamir edilir ve kışlaklarda muhafaza edilirlerdi. 1787'de İsakçı'da tamiri yapıldıktan sonra muhafaza edilen 124 köprü tombazın yanında²⁰⁰⁰, 1788 yılında yine İsakçı'da kurulan köprü tombazlar, seferden sonra İsakçı mütevellisi ve subaşı aracılığıyla aynı yerde muhafaza edilmiştir²⁰⁰¹. 1791'de İbrail'de, Tuna'nın karşı yakasına askerin geçişini sağlamak için inşası yapılan köprü tombazların, seferden sonra Silistre kışlağında muhafaza edildiği görülmektedir²⁰⁰².

Tuna'da tüccar gemilerinin geçişi esnasında da tombazların kullanıldığı görülmektedir²⁰⁰³. Sünne Boğazı'ndan, İstanbul'a zahire taşıyan gemilerin, boğazdan geçişlerinin kolay ve güvenilir olması için yüklerini hafifletmeleri gerekmektedir. Bundan dolayı Kili naibi ve İsakçı ambar emini el-Hac Halil'e gönderilen hükümlerle, 6 tombaz gemisinin inşası emredilmiştir. Yeni yapılan 6 tombaz ve bölgede mevcut 1 tombazın tamir masrafı, Sünne mukataasından karşılanmak üzere 4196 kuruş olarak kaydedilmiştir²⁰⁰⁴.

¹⁹⁹⁵ BA, MAD. d. 4066, vrk. 5/a. (19 Ağustos 1711)

¹⁹⁹⁶ BA, MAD. d. 10003, s. 189. (26 Ocak 1771)

¹⁹⁹⁷ BA, C. AS. 309/12768. (17 Ocak 1771)

¹⁹⁹⁸ BA, C. AS. 907/39104. (20 Kasım 1784)

¹⁹⁹⁹ BA, C. AS. 1164/51806, Belge 2. (27 Mart 1784)

²⁰⁰⁰ İsakçı'da 81 büyük 43 küçük tombaz muhafaza edilmiştir. BA, MAD. d. 10044, s. 21. (19 Ekim 1787)

²⁰⁰¹ BA, C. AS. 1080/47595. (23 Kasım 1788)

²⁰⁰² BA, C. AS. 80/3755. (28 Ekim 1791)

²⁰⁰³ BA, C. BH. 241/11196. (14 Temmuz 1779)

²⁰⁰⁴ BA, C. BH. 182/8540. (13 Temmuz 1769). Günümüzde Sulina olarak bilinen Sünne Boğazı'ndan geçişlerin zahmetli ve tehlikeli olması, bir sonraki yüzyılda *Tuna Gemi İşletmeciliği Kumpanyası* tarafından, Karasu'dan (Cernova) Karadeniz kıyısındaki Köstence'ye kadar bir kara yolu inşasının yapılmasını zorunlu kılmıştır. Tuna üzerindeki gemi yükleri, ağır yük hayvanları kullanılarak karayoluyla Köstence'ye taşınmış, buradan da Karadeniz aracılığıyla ilgili istikamete gönderilmiştir. Bkz.: Virginia

10 Ocak 1792 tarihinde bir tombazın 300 kuruşa satın alındığı kayıtlıdır²⁰⁰⁵.

4.3.29. Traste

Tuna Nehri'nde iskeleler arası zahire nakliyatında kullanılan bir kayıktır. 1756 yılında Aşağı Tuna'nın bazı iskelelerinde, İstanbul'a gönderilmek için toplanan bir miktar zahire, genellikle borozan gemileriyle birlikte zikredilen traste gemileriyle İbrail'e aktarılmıştır²⁰⁰⁶.

4.3.30. Tunca

Traste kayığı gibi tunca da Tuna Nehri iskeleleri arasında zahire nakliyatında kullanılmıştır. 1755 yılında Niğbolu, Silistre, Yergöğü ve Rusçuk iskelelerinden temin edilen zahire, tunca kayıklarıyla İbrail, İsakçı, Kili ve Tolcu'ya aktarılmıştır²⁰⁰⁷.

4.3.31. Uraniçe

Oraniçe, oransa ve wranitji şeklinde kullanımları da olan uraniçe²⁰⁰⁸, Tuna Nehri'nde işleyen kürekle yürütülen, altı düz bir kayak türüdür²⁰⁰⁹.

Bu kayak çeşidi, ismini Belgrad'taki en önemli kayak üretim merkezi olan Uraniçe'den almaktadır²⁰¹⁰. Belgrad ve Bosna tezgâhlarında imal edilen uraniçeler, genellikle Tuna Nehri'nde geçişi sağlayan köprüler için kullanılmışlardır²⁰¹¹. 1711 yılında, 150 köprü uraniçe inşası emredilmiştir²⁰¹². 1717 Osmanlı-Avusturya

Paskaleva, "Osmanlı Balkan Eyaletleri'nin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı (1700-1850)", *İktisat Fakültesi Mecmuası*, c. 27, S. 1-2, İstanbul, 1967, s. 69.

²⁰⁰⁵ H. Selçuk, "Ziştovi ve Yaş Antlaşması Arasında Tuna Kıyısında Bir Osmanlı Kenti: Silistre (1791-1793)", s. 660.

²⁰⁰⁶ Fadimana Fidan, "18 Yüzyılda Tuna Nehri İskelelerinin İstanbul İaşesinin Temininde Rolü", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller I*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 375.

²⁰⁰⁷ F. Fidan, "18 Yüzyılda Tuna Nehri İskelelerinin İstanbul İaşesinin Temininde Rolü", s. 375.

²⁰⁰⁸ Uraniçe, Sava Nehri kenarında bulunan önemli bir kayak yapım merkezidir. M. Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", s. 111. Hasan Eren bu kelimenin, Balkan dilinden alındığını ve Türkçe'ye *oransa* diye geçtiğini belirtmektedir. Bulgarca *vranica* "küçük kayak", *oranica* "kayık" anlamlarını taşımaktadır. Hasan Eren, *Türk Dilinin Etimolojik Sözlüğü*, II. Baskı, Bizim Büro Yayınları, Ankara, 1999, s. 308-309. *Wranitji* diye de ifade edilen bu kayak türü, Belgrad'ın güneybatısında ve Belgrad-Obrenowaz arasında bulunan yerden ismini almaktadır. M. M. Aktepe, "Prut Seferi İle İlgili Belgeler", s. 34, 1 numaralı dipnot. İdris Bostan, bu gemi adını ivraniçe "uranitse" şeklinde okumuştur. İ. Bostan, "Osmanlı Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: 16. ve 17. Yüzyıllarda Tuna'da Kurulan Askeri Köprüler", s. 27.

²⁰⁰⁹ Metin Karayazgan, *Denizci Sözlüğü (Gemici Dili) Terimler Deyimler*, Karşıyaka, 1981, s. 98; L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 311.

²⁰¹⁰ M. Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", s. 111.

²⁰¹¹ BA, MAD. d. 4066, vrk. 80/a. (5 Şubat 1713)

²⁰¹² BA, MAD. d. 4066, vrk. 5/a. (19 Ağustos 1711)

muharebeleri esnasında, Tuna'da 60 uraniçenin donanmaya dâhil olduğu anlaşılmaktadır²⁰¹³.

Her birinde sekiz kişinin bulunduğu uraniçeler²⁰¹⁴, toplarla donatılarak savaş kayığı olarak da kullanılmışlardır. Osmanlı-Rus savaşlarının devam ettiği 1771 yılında, bu gemilere küçük toplar ve savaşçılar yerleştirilmiştir. Söz konusu tarihte Hırsova ve Silistre arasında yer alan Yorç Boğazı ile Silistre hizasında bulunan Balye Boğazı'nın düşman saldırısına karşı muhafazasında etkin rol oynamışlardır²⁰¹⁵.

4.3.32. Üstü Açık (Açık-ı Tuna)

Açık-ı Tuna olarak da isimlendirilen bu gemi türü²⁰¹⁶, Tuna Donanması'nın önemli bir parçasıdır. 17. yüzyılın sonlarına doğru Tuna Nehri'nde kullanılmaya başlanan bu gemilerden²⁰¹⁷, donanmada her yıl en az bulunması gereken sayısı 30'dur²⁰¹⁸.

Tuna boyunca iskelelerin çoğunda ve Tersane-i Amire'de büyük, orta ve küçük olarak imal edilen üstü açıkkların²⁰¹⁹, dümensiz denilen bir çeşidi de mevcuttur²⁰²⁰. Üstü açıkkların omurgaları, genellikle uzundu. Bunların altları düz olup, birbirine geçirilen kalasların çivilenmesiyle inşa edilen yelkenli gemilerdir²⁰²¹.

²⁰¹³ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 362.

²⁰¹⁴ BA, *MAD. d. 4066*, vrk. 3/a. (5 Aralık 1710)

²⁰¹⁵ BA, *C. BH. 13/613*. (15 Eylül 1771)

²⁰¹⁶ Üstü açıkklar, yalnızca Tuna Nehri'nde kullanılmamıştır. Tuna'ya ait bu gemi türü, nehir trafiğine uygun olduğundan devletin başka yerlerinde de inşa edilip kullanılmıştır. Mesela Fırat Nehri'nde kullanılmak üzere, 1699 yılında Birecik Tersanesi'nde Osman Ağazâde Abdurrahman Ağa'nın nezaretinde, her biri 18 zira' uzunluğunda, 8 adet gemi imal edilmiştir. Tuna'da kullanılan açık-ı Tunaların benzeri olduğu için de aynı isimle zikredilmişlerdir. Ali Yılmaz, "Birecik'te Gemi İnşası", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 26-29 Eylül 2013/İstanbul Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, c. 6, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014, s. 116.

²⁰¹⁷ İ. Bostan, "Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler", s. 334.

²⁰¹⁸ BA, *C. BH. 181/8494*, Belge 5. (26 Şubat 1699)

²⁰¹⁹ BA, *MAD. d. 10045*, s. 254. (9 Nisan 1789)

²⁰²⁰ 16 Mart 1790 tarihli bir belgede, Tuna Nehri'nin buz tutmasından dolayı ordu-yı hümayun kışlasında ve bazı yerlerde dümensiz mevcut açıkkların muhafazası ve tamiri görevi İsakçı ambar emini Halil'e havale olunmuştu ve onun bildirdiğine göre İsakçı ambarında bir adet dümensiz açık bulunmaktaydı. (BA *C. AS. 503/20994*'ten naklen) A. Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 312.

²⁰²¹ A. Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 304.



Şekil 31. Üstü Açık²⁰²²

Donanma ordusunun ihtiyacı olan zahireyi²⁰²³, cephane ve tophane mühimmatını taşımak ve gerekli durumda asker sevkiyatını yapmak üzere kullanılan üstü açıklerin²⁰²⁴, inşa, tamir ve teçhizinden *Açıklar Ağası* sorumludur. Bu gemilerde birer reis, dümenci ve yelkenciyle beraber 8 kürekçi bulunurdu²⁰²⁵. Çok sık olmasa da kürekçi sayısının 7'ye²⁰²⁶, 5'e²⁰²⁷ hatta 3'e kadar düştüğü de görülmektedir²⁰²⁸. Savaş zamanlarında bir üstü açığa bir top yerleştirilmiştir²⁰²⁹.

24 Nisan 1781'de Silistre valisi ve kadısına gönderilen emirle, Silistre'nin karşı tarafına asker geçirmek amacıyla, kaç adet üstü açık kullanılacağını bildirilmesi ve bir an önce yeterli miktarda gemilerin hazırlanması gerektiği kaydedilmiştir²⁰³⁰. Aynı yıl yapılan hazırlıklarda, İsmail'de bulunan donanma ordusunun iase ürünlerini, Tuna sahillerinden toplayıp İsakçı ambarına taşıyan 148 üstü açık istihdam edilmiştir²⁰³¹. 1787 yılında Vidin, Plevne, Niğbolu, Rahova, Zıştovi ve Silistre'de inşa edilen toplam

²⁰²² R. Ünlü, *İnce Donanma*, s. 283.

²⁰²³ Zahire nakli için inşa edilen üstü açık gemilerinin her biri, 500 kile (13,328 kg.) zahire taşıma kapasitesine sahiptir. Tahir Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Ana Bilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2010, XI+280 Sayfa, s. 176.

²⁰²⁴ BA, MAD. d. 9940, s. 65-66. (17 Mayıs 1739); BA, MAD. d. 13761, s. 287. (8 Nisan 1773)

²⁰²⁵ BA, MAD. d. 9940, s. 65-66. (17 Mayıs 1739); BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763); BA, C. BH. 141/6790, Belge 1. (13 Nisan 1788); BA, C. AS. 1050/46151. (28 Nisan 1781); BA, MAD. d. 8531, s. 228. (7 Ekim 1772)

²⁰²⁶ A. Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 294.

²⁰²⁷ BA, MAD. d. 13761, s. 287. (8 Nisan 1773)

²⁰²⁸ BA, MAD. d. 8531, s. 228. (7 Ekim 1772)

²⁰²⁹ Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Silahdâr Târîhi (1095-1109)*, c. 2, s. 753.

²⁰³⁰ BA, C. AS. 888/38169, Belge 1. (24 Nisan 1781)

²⁰³¹ Yerköy Kadısı ve Yerköy ahalisinden voyvoda Musa'ya gönderilen hükümle, Bosna kadısı aracılığıyla Srebreniçe Kazası'nda 100, Vidin muhafızı aracılığıyla Vidin ve Neluta (?) iskelelerinden 20, Varnalızâde Selim tarafından Niğbolu ve Rahova iskelelerinden 15, Zıştovi Voyvodası aracılığıyla Zıştovi'de 3, Silistre mütesellimi tarafından Silistre İskelesi'nde 10 toplam 148 adet üstü açık tedarik edilmiştir. BA, C. AS. 1050/46151. (28 Nisan 1781)

48 üstü açık, İsmail'e asker naklini yapmak üzere, İsmail Seraskeri Vezir Ali Paşa'nın emrine verilmiştir²⁰³². Aynı yıl (1787) 28 üstü açık Yergöğü²⁰³³, 40 tanesi Niğbolu İskeleyi'nde²⁰³⁴, 42 tanesi de Srebreniçe'de inşa edilmiştir²⁰³⁵. 1792'de donanma inşası için lazım olan kerestenin, Eflak'tan Silistre'ye taşınması açıklarla olmuştur²⁰³⁶.

Bu gemiler Tuna sahillerindeki bazı kalelerin imar ve tamir hizmetlerinde de görev almışlardır. Üstü açıklar başbuğu Yusuf Kaptan'a gönderilen hükümlerle Vidin Kalesi'ne taş vs. gibi malzemelerin naklini yapmak üzere, Yergöğü'nde 1720 yılında 10 gemi inşa ve 20 tanesi de tamir edilmişken²⁰³⁷, 1725 yılında da 30 üstü açığın tamiri yapılmıştır²⁰³⁸. Belgrad'ın 1739 savaşıyla Osmanlı hâkimiyetine girmesinden sonra, Belgrad Kalesi'nin imar ve onarımında 30 üstü açık görev almıştır²⁰³⁹.

Üstü açık gemiler, aynı zamanda liman temizliğini yapmak üzere de kullanılmışlardır. Nitekim 1759 yılında Belgrad Kalesi'nin önündeki büyük limanın temizliğini yapmak için Açıklar Ağası Rahova şaykası kaptanı Küçük Mehmed tarafından inşa edilen 15 üstü açık tayin edilmiştir²⁰⁴⁰. Bu üstü açıklara, daha önceki tarihlerde, Bosna Eyaleti'ndeki kale ile palangalarla ve Tuna sahillerindeki kalelere ulaştırılmak üzere, merkezden gönderilen toplar yerleştirilmiştir²⁰⁴¹.

Elimizdeki vesikalara göre, Tuna Nehri üzerinde 1711 yılında 50²⁰⁴², 1716'da 50²⁰⁴³, 1717'de 80²⁰⁴⁴, 1718'de 80²⁰⁴⁵, 1736'da 40²⁰⁴⁶, 16 Eylül 1738'de 60²⁰⁴⁷, 17

²⁰³² Vidin muhafızı Vezir Mehmed Paşa Vidin ve Plevne'de 10'ar kıtadan 20, Bosna valisi Vezir Selim Paşa Srebreniçe'de 42, Niğbolu muhafızı Varnalızâde Selim Niğbolu ve Rahova'da 15, Zıştovi voyvodası Zıştovi'de 10, Silistre mütesellimi Silistre'de 10 kıta üstü açık yaptırıp, bir an önce İsmail'e göndermekle görevlendirilmişlerdir. Fakat istenilen sayının zamanında yetişemediği, ilgili görevliler tarafından arz edilmiş ve yapımı tamamlanan 48 üstü açık gemi, İsmail seraskeri Vezir Ali Paşa'nın emrine verilmiştir. BA, C. AS. 1173/52254, Belge 1-3. (22 Haziran 1787)

²⁰³³ BA, MAD. d. 10044, s. 50. (28 Ekim 1787)

²⁰³⁴ BA, MAD. d. 10044, s. 117. (26 Kasım 1787)

²⁰³⁵ BA, MAD. d. 10044, s. 147. (18 Aralık 1787)

²⁰³⁶ BA, C. BH. 73/3473. (1 Ocak 1792)

²⁰³⁷ BA, İE. BH. 15/1358, Belge 1. (13 Ocak 1720)

²⁰³⁸ BA, İE. AS. 88/8043. (22 Şubat 1725)

²⁰³⁹ Tahir Sevinç, "Belgrad Kalesi'nde Tamir ve İmar Faaliyetleri", *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 32, Isparta, 2014, s. 117.

²⁰⁴⁰ BA, C. AS. 1080/47629. (16 Mart 1759)

²⁰⁴¹ Tuna Nehri ocaklık şaykaları başbuğu Tolcu şaykası kaptanı Osman'a gönderilen hüküm. BA, C. AS. 1088/48022. (1 Haziran 1759)

²⁰⁴² Üstü açıklar ağası Yusuf Kaptan tarafından, Yergöğü'nde yapımı emredilmiştir. BA, MAD. d. 4066, vrk. 22/b. (23 Ocak 1711)

²⁰⁴³ Tuna Donanması Kaptanı İbrahim Paşa, Yergöğü'nde 50 üstü açık imalatıyla görevlendirilmiştir. B. Gökpınar, "Tuna Nehri'nde Yapılan Askeri Sevkıyatlar: Varadin Seferi (1716) Örneği", s. 177.

²⁰⁴⁴ A. Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 311.

²⁰⁴⁵ BA, İE. BH. 17/1576. (23 Ocak 1718)

²⁰⁴⁶ A. Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 311.

²⁰⁴⁷ Mahmud Ağa aracılığıyla Yergöğü ve Rusçuk'ta inşa edilmiştir. BA, MAD. d. 10337, s. 165. (16 Eylül 1738)

Mayıs 1739 tarihinde 290²⁰⁴⁸, 1747-1748 yıllarında 36²⁰⁴⁹, 1768-1769'da 150²⁰⁵⁰, 1771'de 212²⁰⁵¹ üstü açık görülmektedir. 1778 yılında üstü açıklar ağası Çadircızâde Mehmed Ağa aracılığıyla Yergöğü'nde 50, Bosna'da 100 gemi inşası gerçekleştirilmiştir²⁰⁵². 1788'de Tuna Donanması kaptanı Çadircızâde Mehmed Ağa marifetiyle, Tuna Nehri iskelelerinden olan Vidin'de 1, Niğbolu'da 10, Lofça'da 14, Zıştovi'de 26, Yergöğü'nde 28²⁰⁵³, Hezargrad'da 40 ve Tırnova'da 15 üstü açık inşa edildiği görülmektedir²⁰⁵⁴. Bu 134 üstü açığın inşalarının tamamlandığı, ilgili yerlerin kadılarının ilamlarıyla bildirilmiştir²⁰⁵⁵. Tuna sahillerinde, 1789 yılında sayımı yapılan ve inşası emredilen 308, 1790'da ise 132 üstü açık tespit edilmiştir²⁰⁵⁶. 1791 yılında Bosna valisi nezaretinde bölgede açık inşasının gerçekleştirildiği²⁰⁵⁷, yapımı tamamlanan bu gemilerin Vidin'deki 5 açık-ı Tuna ile birlikte donanmanın bulunduğu

²⁰⁴⁸ Üstü açıklar ağası Mahmud Kaptan'a gönderilen emir. BA, MAD. d. 9940, s. 65. (17 Mayıs 1739); BA, MAD. d. 10337, s. 254. (16 Mart 1739); BA, D. BŞM. d. 2371, s. 6. (17 Kasım 1740). 1739 yılındaki üstü açık gemilerden 100 tanesi, 1739 savaşı hazırlıkları esnasında, zahire naklinde kullanılmak üzere Defterdar Efendi tarafından satın alınmıştır. Vakânüvis Subhî Mehmed Efendi, *Subhî Tarihi Sâmî ve Şâkir Tarihleri İle Birlikte*, s. 568. Bu gemilerden 80 tanesi Eflak voyvodası tarafından, masrafları Eflak cizyesinden karşılanmak üzere imal edilmişken, 60 tanesi de açıklar ağası nezaretinde inşa edilmiştir. H. Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, s. 77.

²⁰⁴⁹ BA, MAD. d. 6584, s. 12. (15 Mayıs 1747); BA, MAD. d. 6584, s. 18. (23 Eylül 1748)

²⁰⁵⁰ BA, MAD. d. 8531, s. 225. (11 Ekim 1768). Üstü açıklara duyulan ihtiyacın artmasıyla birlikte 30 üstü açığın imali hususunda Rusçuk ayanı Çelebi Seyyid Süleyman'a emir gönderilmiştir. A. Pul, "Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri", s. 296.

²⁰⁵¹ BA, MAD. d. 10003, s. 282. (4 Haziran 1771); İzvornik kaptanı Abdullah tarafından Bosna'da 52 tane imal edilmiştir. BA, MAD. d. 10003, s. 320. (14 Ağustos 1771)

²⁰⁵² BA, MAD. d. 8531, s. 230. (16 Mart 1778). Bu üstü açıklar Tuna Nehri üzerinde nakliye hizmeti görmüşlerdir. BA, D. BŞM. d. 4842, s. 2-3. (14 Kasım 1778)

²⁰⁵³ BA, C. BH. 141/6790, Belge 1, 3. (13 Nisan 1788)

²⁰⁵⁴ BA, MAD. d. 10044, s. 200. (11 Ocak 1788)

²⁰⁵⁵ BA, C. BH. 141/6790, Belge 1, 3. (13 Nisan 1788)

²⁰⁵⁶ Tuna Nehri'nde 1789 yılında yapılan üstü açık sayımında, Rusçuklu Çelebi Mehmed'in inşa ettiği 15, Rusçuk ayanı Aliş'in ve Rusçuk mübayaacısı reis ve Seyyid Hüseyin'in Yergöğü'nde inşalarını gerçekleştirdikleri 5'er açık, Yergöğü sakinlerinden Nazırzâde Seyyid Abdullah, Balazâde el-hac Mehmed, Toszâde İbiş ve Musa ağazâde Mustafa Bey'in imal ettikleri toplam 20 açıkla birlikte 40 adet üstü açığın Yergöğü Boğazı'nda, 43'ünün Rusçuk'taki Lom Boğazı'nda ve 70 tanesinin de Zıştovi Boğazı'nda muhafaza edildiği kaydedilmiştir. Bunların yanında Hacı İbiş oğlu Ali Niğbolu'da, Tırnova sakinlerinden Hacı Paşa olarak bilinen Mustafa Silistre'de 25'er ve Rusçuk gümrükçüsü Ahmed yine Yergöğü'nde 5 açık inşa etmişlerdir. Öte yandan Yergöğü'nde imali emredilen 50 üstü açık, eşit miktarda şu isimlere taksim edilmiştir: Silistre sakinlerinden Şaturizâde Osman Haseki, Serturna-i Hamamizâde Ali, Haseki Topal el-hac İbrahim, Hafız el-hac Mustafa ve Silistre mütesellimi Kocaadamzâde el-hac İsmail. Vidin'de ise muhafız Vezir Şerif Hasan Paşa eliyle 50 üstü açık inşası emredilmiştir. BA, MAD. d. 10045, s. 200. (1 Mart 1789); BA, MAD. d. 10045, s. 190. (11 Mart 1789); BA, MAD. d. 10045, s. 257. (9 Nisan 1789); BA, MAD. d. 10045, s. 331. (18 Mayıs 1789); BA, MAD. d. 10045, s. 350. (27 Mayıs 1789); BA, MAD. d. 10051, s. 22. (30 Nisan 1790). 1790'da ise Silistre kadısının ilamıyla Silistre'de 7 geminin, Zıştovi'de 3, Gelibolu İskelesi'nde Hacı İbiş oğlu Ali ve Tırnovalı Hacı Mustafa'nın inşa ettiği 37, İsakçı'da 32, Maçin-İbrail'de 37, İsmail'de 6, Tolcu'da 3 üstü açık görülmektedir. BA, MAD. d. 10051, s. 22. (30 Nisan 1790); BA, MAD. d. 10051, s. 27. (1 Mayıs 1790); BA, MAD. d. 10051, s. 220. (30 Ağustos 1790)

²⁰⁵⁷ BA, A.DVNS. MHM. d. 197, s. 25, h. 81. (31 Ağustos-9 Eylül 1791)

mahale sevk edildiği görülmüştür²⁰⁵⁸. Yine 1791’de küçük ve orta boyutta 20 adet geminin Silistre’deki inşası için Tevfik Efendi görevlendirilmiştir²⁰⁵⁹.

Üstü açıkların, Tuna sahillerinde satışa çıkarıldığı da görülmüştür. 1739 yılında bir yeni üstü açık 125 kuruşa satılırken, eskisi de 80 kuruşa alıcı bulabilmekteydi²⁰⁶⁰.

4.3.33. Varna Beş Çiftelisi

Üretildiği yerin ismiyle anılan Varna Beş Çiftelisi, ince donanmanın kürekli sınıfındandır. Güvertesiz inşa edilen bu tekne, küçük ve oldukça hızlıydı.

Hızından dolayı, merkezden Tuna’ya sevkiyatı yapılan her türlü mühimmat ve malzemeler bu kayıklar ile de taşınmaktaydı. İstanbul’dan hareketle Karadeniz kullanılarak Varna’ya ulaştırılan askeri yükler, bundan sonra ilgili iskele ya da kalelere karayolu kullanılarak aktarılmaktaydı. Örneğin, 1791 yılında Tuna’da inşası planlanan, ince donanma takımlarının ihtiyaçları, beşer çiftelerle Varna’ya nakledilmişti. Buradan Silistre’ye de arabalarla ulaştırılmıştı²⁰⁶¹. Söz konusu yılda, donanmada çalıştırılacak sanatkârları ve yine birtakım malzemeleri taşıyan bu kayak için 150 kuruş navl (kira) ödenmişti. Bu meblağ, hazine-i amirenin bütçesinden karşılanmıştı²⁰⁶².

4.3.34. Vasi

Tuna Donanması’na mensup savaş kayıklarındandır. 1771 yılında Tuna üzerinde 40 adet Vasi’nin Rus saldırılarına karşı, Silistre muhafızı Hasan Paşa nezaretinde, Yorç ve Silistre boğazlarının muhafazasında bulundukları görülmüştür. Vasilere, hacmine göre savaşçı ve küçük toplar yerleştirilmiştir²⁰⁶³.

²⁰⁵⁸ BA, A.DVNS. *MHM. d. 197*, s. 26, h. 82. (31 Ağustos-9 Eylül 1791)

²⁰⁵⁹ H. Selçuk, “Ziştovi ve Yaş Antlaşması Arasında Tuna Kıyısında Bir Osmanlı Kenti: Silistre (1791-1793)”, s. 660.

²⁰⁶⁰ Tuna kaptanı vekiline gönderilen hükümle, 30 adet miri üstü açık gemiler, Silistre nezareti mülhakatından olan Rusçuk İskelesi eminine satılmıştır. BA, *MAD. d. 9940*, s. 134. (16 Haziran 1739)

²⁰⁶¹ BA, C. *BH. 59/2780*. (24 Ocak 1791)

²⁰⁶² BA, C. *BH. 174/8205*. (26 Kasım 1791)

²⁰⁶³ BA, C. *BH. 13/613*. (15 Eylül 1771)

4.3.35. Vulık (Volik)

Deniz hırsızları için inşa edilen büyük yelkenli²⁰⁶⁴ ve üç direkli bir kayık türüdür²⁰⁶⁵. Vulıklar, aynı zamanda sığ sularda zahire, cephan ve asker taşımaya uygun, kale altlarında savaşmak için de oldukça elverişlidirler²⁰⁶⁶.

1711 yılında Tuna'dan İstanbul'a sevkıyatı yapılan arpa ve buğdayın taşınmasında vulıklar kullanılmıştır²⁰⁶⁷.

Her bir vulıkta 7 nefer bulunurdu. 1711 yılında Prut Seferi için 101 vulık inşası görülmektedir²⁰⁶⁸. 1716 yılında Avusturya üzerine yapılan sefer için Tersane-i Amire'de 8 vulık inşası emredilmiştir²⁰⁶⁹. 1736-1737 seferleri esnasında, ince donanmaya mensup çok sayıda vulıkın, Çingene Adası'nda demirlendiği tespit edilmiştir²⁰⁷⁰. Öte yandan Tuna'da hizmet veren 1737 yılında 40²⁰⁷¹, 1770'te ise 16 adet vulık görülmektedir²⁰⁷².

Yukarıda adı geçen tüm gemilerin haricinde, Tuna'da görülen *brişterik*, *koyorolca*, *pram*, *praşterka* gibi gemi çeşitleri de mevcut idi²⁰⁷³.

²⁰⁶⁴ Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türkî (Latin Harfleriyle)*, (Hazırlayanlar: Raşit Gündoğdu, Niyazi Adıgüzel, Ebul Faruk Önal), İkinci Baskı, İdeal Kültür ve Yayıncılık, İstanbul, 2012, s.1160.

²⁰⁶⁵ BA, C. BH. 262/12124. (13 Mayıs 1770)

²⁰⁶⁶ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 852; Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 271.

²⁰⁶⁷ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 278.

²⁰⁶⁸ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 852; Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, s. 267, 271.

²⁰⁶⁹ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. II, s. 993.

²⁰⁷⁰ F. Kurtoğlu, *1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları*, s. 39.

²⁰⁷¹ Karadeniz'e çıkacak ince donanma gemilerinden 40 vulıka zahire yüklenerek Kefe İskeleyi'ne gönderilmesine dair emir verilmiştir. BA, C. BH. 168/7926. (8 Mart 1737); BA, C. BH. 64/3026. (8 Mart 1737)

²⁰⁷² BA, C. BH. 262/12124. (13 Mayıs 1770)

²⁰⁷³ M. Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, s. 24. Adı geçen gemi çeşitlerinin nitelik ve nicelikleri hakkında, herhangi bir bilgiye ulaşılamamıştır.

BEŞİNCİ BÖLÜM

5. TUNA DONANMASI'NIN ASKERİ MÜHİMMATI

Osmanlı Devleti'nin coğrafyası, zengin maden yataklarına sahipti. Osmanlı Devleti kendi topraklarında çıkardığı ve işlettiği madenler sayesinde dışa bağımlı olmadan kendine yeterli görülebilir.

Devlet, savaşa çıkma kararı aldığı andan itibaren, sefer hazırlıklarına başladı. Bu hazırlıklar genellikle sonbaharda başlar, sefer mevsimi olan ilkbahara kadar devam ederdi. Sefer mevsimi yaklaşmadan, yoğun bir çalışmayla tam teçhizatlı olarak savaşa hazırlık yapıldı. Bunun için ilgili bölgelerdeki görevlilere gönderilen hükümlerle, donanmanın tüm gemilerinin müdafaa ve taarruz maksadıyla, eksiksiz bir şekilde donatılmasına yönelik gerekli tüm mühimmatın bir an önce hazırlanması istenirdi. Ordu sefere çıkmadan evvel, İstanbul'dan ve bazı kazalardan temin edilen mühimmat, savaş alanının stratejik noktalarındaki cephanelere gönderilir ve oralarda muhafaza edilirdi.

Mühimmat, kara ve su yoluyla ilgili mahallere aktarılmaktaydı. Karadan yapılan sevkiyat camus, mekari (öküz), bargir (at, katır, deve) gibi ağır yük hayvanlarının kiralanması vasıtasıyla gerçekleşiyordu. Bu hayvanlar, koşumluk arabalarla İstanbul'dan Varna'ya getirilen mühimmatı kalelere ya da harp alanına taşırdı²⁰⁷⁴. Mesela 1739 yılının baharında, Avusturya üzerine çıkılacak sefer için gemilerle İstanbul'dan Varna'ya sevk edilen çeşitli savaş mühimmatı, Varna'da kiralanan arabalar ile Silistre'ye aktarılmıştır. Kira ücretleri de Varna ve Varna'da bulunan Hacıoğulları Pazarı Kazası halkının, ödemekle hükümlü olduğu vergilere karşılık verilmiştir. Bu işten Varna İskeleyi kadısı ve Varna gümrük emini ve kethüdaları, yeniçeri serdarları, vilayet ayanları ve iş erleri sorumlu tutulmuşlardır²⁰⁷⁵. Öte yandan bazı yıllar, bu arabalar devlet hizmeti için satın alınıyordu. Örneğin 1768 seferi için 820 çift topkeşan camusları için 66 kese akçe ödeme yapılmış idi²⁰⁷⁶.

²⁰⁷⁴ Ordunun çeşitli levazımını taşıyan sirem denilen arabalar da mevcuttur. Bunlar üstü kapalı, at ya da öküzle çekilen arabalardır. 1739 Belgrad Seferi hazırlıkları için, Edirne ve Filibe'den 145 sirem arabası temin edilmiştir. Hakan Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Isparta, 2008, XIX+485 Sayfa, s. 79.

²⁰⁷⁵ Varna kadısına gönderilen hüküm. BA, AE. SMHD. I. 2/81, Belge 2. (17 Şubat 1739)

²⁰⁷⁶ Mekâri başına da 10 kese verilmiştir. Selahattin Tansel, "1768 Seferi Hakkında Bir Araştırma", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 8, S. 4, Ankara, 1950, s. 509.

Donanma ordusuna ait her türlü malzeme, çoğunlukla kiralık gemilerle taşınmaktaydı. Bu gemiler, genellikle Tuna üzerinde seyr ü sefer halinde olan tüccar gemileriydi. Gemilerin kira bedelleri büyüklüklerine ve taşıdıkları malzemeye göre değişmekteydi. Örneğin 8 Şubat 1739 tarihli kayda göre, İstanbul'dan Tuna'ya humbara ve mühimmat taşıyan yelkenci Hacı Mehmed'in gemisine 150 kuruş ödeme yapılmıştır²⁰⁷⁷. İstanbul'dan Tuna'ya gönderilen gemilerin uğrak yeri İbrail idi. Malzeme ve mühimmatın İbrail'den ilgili yerlere aktarılması için Tuna gemileri kiralanırdı. *Navl* denilen kira bedelleri de İbrail nezareti mukataasından, İbrail nazırı tarafından ödenirdi²⁰⁷⁸.

Tuna Donanması'na ait savaş mühimmatı büyük oranda İstanbul'dan temin edilse de savaşın hüküm sürdüğü dönemlerde, savaş halinin doğurduğu bir takım olumsuzluklardan dolayı, bu sevkiyatın gerçekleşemediği de görülmekteydi. Ordunun sıkıntı yaşamamasını önlemek ve vakit kaybetmemek için gerekli mühimmat esnaftan satın alınmakta idi²⁰⁷⁹. Hatta Sultan III. Selim'in 29 Aralık 1791 tarihinde, Belgrad valisine yazmış olduğu hatt-ı hümayununda; Tuna Donanması'na gerekli levazımının İstanbul'dan Varna'ya, Varna'dan da Silistre'ye aktarılması hususunda çeşitli zorluklar yaşandığı, donanma ordusuna lazım mühimmatın Nemçe tüccarından satın alınması yoluna gidilmesi gerektiği emredilmiştir²⁰⁸⁰. (Ek 12)

Donanmaya gerekli olan mühimmatın, kalelerde muhafaza edildiği bilinmektedir. Fakat bazen kalelerin ahşaptan yapılan ek binalarına yerleştirildiği de oluyordu. Özellikle savaşın hâkim olduğu dönemlerde, açıktaki bu cephaneliklerin düşmanın eline geçme olasılığı yüksek olduğundan, bunu önlemek amacıyla ordu cephanesi *zemlik*²⁰⁸¹ denilen sığınaklarda muhafaza edilmekteydi²⁰⁸².

Gerek İstanbul'dan gönderilen, gerekse Tuna boyundaki kalelerde daha önce mevcut bulunan mühimmatın tamamı için ayrı ayrı defterler tutulurdu. Sinan Çavuş'un

²⁰⁷⁷ BA, MAD. d. 10337, s. 228. (8 Şubat 1739)

²⁰⁷⁸ BA, C. AS. 1159/51602, Belge 1-2. (18 Haziran 1766)

²⁰⁷⁹ BA, HAT. 192/9331. (27 Ağustos 1791)

²⁰⁸⁰ Bu mevzu, İstanbul'da Nemçe elçisi ile görüşüldükten sonra elçi, durumu kendi devletine bildiren bir mektup yazmıştır. Nemçe generalinden olumlu cevap çıkması halinde Belgrad Valisi, gerekli işlemlere başlayacaktı. BA, HAT. 147/6211. (29 Aralık 1791)

²⁰⁸¹ Toprağın kazılarak, üzerinin çalı-çırpı ve yapraklarla örtülmek suretiyle yapılan kulübe ya da sığınaktır. BA, HAT. 196/9792. (12 Nisan 1791)

²⁰⁸² 1791 Osmanlı-Rus muharebelerinin devam ettiği dönemde Varna'da kadın ve çocuklar için de zemlikler kazılarak halka teselli verilmiştir. BA, HAT. 196/9792. (12 Nisan 1791)

*karâr-ı memleket-cereyân-ı kalem-i bî-karâra menû*²⁰⁸³ ifadesinden yola çıkılarak, hem mühimmat hem de diğer savaş ihtiyaçlarının kayıt altına alınması, devletin savaş için sahip olduğu imkânların tespiti bakımından hayli önem taşımaktadır.

5.1. Top

5.1.1. Top Kârhânesi

Tuna Donanması ve Osmanlı Devleti'nin diğer askeri kuvvetleri için top dökümünün gerçekleştirildiği ve bu mühimmatın muhafaza edildiği önemli bir imalathanedir²⁰⁸⁴.

Osmanlı Devleti'nin top döküm merkezi Tophane-i Amire'dir. Bunun yanında Tuna Nehri Donanması'nın humbara tanelerinin de döküldüğü *Kasımpaşa Kârhânesi* önemli bir diğer imalathanedir²⁰⁸⁵. Topçular, kanun üzere top ilminde mahir olan ustaların nezaretinde kârhâne haftanın iki günü darbuzen kurup nişan atarlardı. Top dökücüler, kârhâne çırak iken bu işi öğrenirler ve ustalığa geçiş yaparlardı²⁰⁸⁶.

Ancak top döküm faaliyetleri yalnızca merkezde yapılmıyordu. Genişleyen sınırlara ve ihtiyaca binaen, devletin farklı yerlerinde de top dökümhaneleri kurulmuştu. Temeşvar, İşkodra, Gülamber, Belgrad, Banaluka, Pravişte, Bosna vs. gibi yerlerde de tophaneler faaliyet halindeydi²⁰⁸⁷.

Banaluka'da mevcut demir madenlerinden dolayı kurulan ve her yıl çok sayıda şahi, miyane, kolonborna vs. gibi topları imal eden kârhâne²⁰⁸⁸, kış aylarında faaliyet göstermemekteydi. Bu durum sefer hazırlıklarının gecikmesine yol açtığından, demir madeninin bol bulunduğu *Pravişte*'de yeni bir top kârhânesi yaz-kış işlemek üzere açılmıştır²⁰⁸⁹. Batıya yönelik sefer kararlarının alınmasıyla, Bosna Eyaleti'nde yuvarlak hazırlayan *Me'âdin-i Bahra Kârhânesi* ile daha ziyade pranki ve enik toplarının imalinin yapıldığı *Belgrad Kârhânesi*'nde çok sayıda top dökümü gerçekleştirirdi²⁰⁹⁰.

²⁰⁸³ Ülkenin devamı her şeyin kayda geçirilmesine bağlıdır. Sinan Çavuş, *Süleymanname Tarih-i Feth-i Şikloş, Estergon ve İstol-i Belgrad*, (Editör: Tülay Duran), Tarihi Araştırmalar Vakfı, İstanbul, 1998, s. 437.

²⁰⁸⁴ BA, C. BH.181/ 8494, Belge 3, 4. (26 Şubat 1699)

²⁰⁸⁵ BA, C. BH. 46/2169. (24 Aralık 1797)

²⁰⁸⁶ Abdülkadir Efendi, *Topçular Kâtibi 'Abdülkâdir (Kadrî) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlil)*, c. I-II, (Yayına Hazırlayan: Ziya Yılmaz), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2003, s. 401.

²⁰⁸⁷ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli (1071-1114/1660-1703)*, c. I, (Hazırlayanlar: Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur, Baki Çakır, Ahmet Zeki İzgöer), İstanbul, 2013, s. 358. s. 537.

²⁰⁸⁸ Abdülkadir Efendi, *Topçular Kâtibi*, s. 10, 100-101.

²⁰⁸⁹ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. I, s. 537.

²⁰⁹⁰ Abdülkadir Efendi, *Topçular Kâtibi*, s. 10, 100.

Merkezin dışındaki bu ve benzeri top döküm merkezlerinde, Tophane-i Amire'nin bazı ehil topçu başıları, dökücüleri ve ameleleri görevlendirilirdi. Mesela Tuna Donanması için 1791 yılında İstanbul'dan Silistre'ye, hizmetkârıyla birlikte bir topçu başı gönderilmiştir²⁰⁹¹.

5.1.2. Tuna Donanması'nın Topları

Tüm zamanların neredeyse en etkili ateşli silahı olan top, elbette Tuna Donanması gemilerini donatmak için de çok önemli bir savaş malzemesiydi.

Osmanlı Devleti'nin Tuna'daki donanmasının, ağır toprakla teçhiz edilmesi, Tuna hâkimiyetinin devamlılığı için esastı. Ancak gemilere yerleştirilecek toprakların, gemilerin su üzerindeki hareket kabiliyetini azaltmayacak ya da yok etmeyecek şekilde ayarlanması gerekmektedir.

Top döküm kârhanelerinde dökümü yapılan toprak için bakır, kalay, demir, güherçile kömür vs. gibi madenlere ihtiyaç duyulmaktaydı. İncelediğimiz dönemde, nehir donanmasında kullanılmak üzere demir (ahen), tunç, şahî²⁰⁹², obüs, havan²⁰⁹³, misket, sürat, balyemez²⁰⁹⁴, bacaluşka²⁰⁹⁵, kolonborna²⁰⁹⁶, çarha, çete, şayka²⁰⁹⁷ vs. gibi

²⁰⁹¹ BA, C. BH. 6/285, Belge 1. (6 Ocak 1792)

²⁰⁹² Darbzen topraklarının en çok kullanılan türüdür. *Miyaneden büyük, darbzen-i büzürgten küçüktür. Şahilerin ağırlığı 5-6 kantar, gülleleri ise 1-2 okka civarındadır. Şahiler, 1723 yılına kadar, Tophane-i Amire'de dökülmüştür. Salim Ayduz, Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2006, s. 378-79, 383.*

²⁰⁹³ Atış açısı büyük, kale ve mevki savaşlarında görülmeyen hedefleri vurmada kullanılan dik mermi yollu bir silahtır. Osmanlı kaynaklarında *hevayî top* ismiyle anılmaktadır. Yaklaşık 600 kiloya kadar gülle atan havanlar, hem tunç hem de demirden imal edilmekteydi. S. Ayduz, *Tophâne-i Âmire*, s. 403-407.

²⁰⁹⁴ Hem karada hem de donanmada kullanılan bir top türüdür. Evliya Çelebi, 20 vukiyye gülle atan toprakların balyemez toprak olduğunu ifade ederken, balyemezlerin gülle atma kabiliyetlerine göre çeşitli sınıflara ayrıldığını da belirtmektedir. 30 vukiyye gülle atana *lankoz*, 40 vukiyye gülle atana *zâlim*, 50 vukiyye gülle atana *kıran* ve 60 vukiyye gülle atana da *sademât* denildiğini bildirmektedir. Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa ise 10 vukiyyeden 30 vukiyyeye kadar gülle atan toprakların balyemez olarak isimlendirildiğini kaydetmektedir. Evliyâ Çelebi, *Evliyâ Çelebi Seyehatnâmesi*, c. VI, (Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2002, s. 189; Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Silahdâr Târihi (1095-1109)*, c. 2, Orhaniye Matbaası, İstanbul, 1928, s. 47. Balyemez toprakların her biri 100 kantar bakırdan imal edilmiş uzun menzilli batarya topraklarıdır. Çok masraflı olduğu için, 19. yüzyılın ortalarından itibaren kullanımdan kaldırılmıştır. Geniş bilgi için bkz.: S. Ayduz, *Tophâne-i Âmire*, s. 226, 352-360.

²⁰⁹⁵ Avrupa'da *basilica*, *basilic* vb. isimlerle tanınan, Osmanlı kaynaklarında *baciliska*, *bacaluşka*, *badoloşka*, *badaluşka*, *badoloşka*, *badoloşka*, *bedoloşka* şeklinde geçen topraklar, en popüler ve en yaygın Osmanlı kuşatma ve kale topraklarıydı. Büyük bacaluşkalar 20 ve 18 karış (440-396 cm.) kısa olanları 9 ve 10 karış (198-220 cm.) uzunluğundaydı. Bazen kısa olanlar da 22 kg. (18 okka) ağırlığında nisbeten büyük taneler atabiliyorlardı. En büyük parçaların (tob-ı bacaluşka-ı büzürg) ağırlığı 11 tonu aşabiliyordu. Gábor Ágoston, "Top", *İslam Ansiklopedisi*, c. 41, TDV Yayınları, Ankara, 2012, s. 241.

²⁰⁹⁶ Osmanlı seferlerinde en çok kullanılan orta tipte ve küçük çaptaki topraklardır. Osmanlı kaynaklarında *kolunburna*, *kolumburna*, *kolomburina*, *kolumburna*, *kolunburna* diye geçmektedir. G. Ágoston, "Top", s. 241. Kanije Kalesi'nin fethi sırasında darbzenlerin yanında çok sayıda kolonborna

farklı ölçülere sahip çok sayıda topun imal edildiği görülmektedir. Dökümü yapılan toplar, *fûlad* denilen çelik kalıplara geçirilirdi. Bunların içleri burgulanmak suretiyle, belirlenen ölçülerle *isağa* denilen kalıplara dökülür ve kullanıma hazır hale gelmesi beklenirdi²⁰⁹⁸.

Osmanlı Devleti'ndeki maden bölgelerinde kurulan yerel top dökümhanelerinin yanında, bazı eyaletlerde de top dökümü yapılmıştır. Ancak yine de Osmanlı toplarının ana imalatçısı, İstanbul'daki Tophane-i Amire idi²⁰⁹⁹. Tuna Donanması'nın topları da genellikle buradan gönderilirdi. Tophane-i Amire, sefer öncesinde ve sefer sırasında kapasitesini kolaylıkla arttırarak, yüzlerce top dökabiliyordu²¹⁰⁰. Mesela 1768-1774 seferleri esnasında, tam kapasite çalışarak, büyük miktarda top dökümü gerçekleştirmiştir²¹⁰¹.

Sevkiyatı yapılan toplar, Tuna Donanması gemilerinde kullanılmak üzere, Tuna'nın sahil şehirlerindeki kalelerde, diğer birçok malzeme gibi muhafaza edilirdi. Örneğin Vidin Kalesi'nde 1732 yılında 66, 1741'de 169, 1752'de 150, 1764'te 409, 1779'da 258, 1781'de 204 adet farklı türlerde top tespit edilmiştir²¹⁰². Vidin örneğindeki mevcut toplar, bulunduğu kalenin ve havalisinin güvenliği için kullanılırken, ihtiyaç halinde Tuna boyundaki diğer kalelere de destek amacıyla ulaştırılmaktadır.

Topların diğer savaş silahlarına göre kullanımları zordu. Bu sebeple her top için on topçu görev yapardı. Bir topun işleyebilmesi için üzerine oturduğu kundak, ayar için dingil ve hareket için de bir çift tekerlek gerekirdi²¹⁰³. Topların tahtadan yapılan kundak aksamı, yağmur ve diğer dış etkenler nedeniyle kısa sürede çürüyüp, kullanılamaz hale gelirdi. Ayrıca çeşitli madenler kullanılarak üretimi gerçekleştirilen toplar da hava

kullanılmıştır. Na'imâ Mustafa Efendi, *Târih-i Na'imâ*, c. I, (Hazırlayan: Mehmet İpşirli), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2007, s. 173.

²⁰⁹⁷ Hem karada hem de donanmada kullanılan şayka topu, genellikle tunçtan ve tek parça halinde imal edilmekle birlikte, demirden ve iki parça halinde yapılanları da bulunmaktadır. Farklı çaplarda imal edilmişlerdir. Şayka topları, muylu ve kundağa sahip olmaksızın kullanılan bir batarya topudur. Üzerine konulduğu hilal şeklinde oyulmuş tahta kısımlara üzerindeki halkalar ile bağlı bu topun, arkasına büyükçe bir taş blok konularak geri tepmesi engellenmekteydi. Geniş bilgi için bkz.: S. Aydüz, *Tophâne-i Âmire*, s. 344-352.

²⁰⁹⁸ BA, C. AS. 34/1542. (30 Ocak 1739). Top dökümü hakkında geniş bilgi için bkz.: S. Aydüz, *Tophâne-i Âmire*, s. 263-278.

²⁰⁹⁹ Gábor Ágoston, "Doğu-Orta Avrupa'da İmparatorluklar ve Savaş, 1550-1750: Osmanlı-Habsburg Rekabeti ve Askeri Dönüşüm", *Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 209.

²¹⁰⁰ Gábor Ágoston, "Osmanlılar: Serhad Beyliğinden İmparatorluğa", *Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 32.

²¹⁰¹ G. Ágoston, "Doğu-Orta Avrupa'da İmparatorluklar ve Savaş...", s. 209.

²¹⁰² Mahir Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2015, s. 63.

²¹⁰³ M. Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, s. 63.

şartlarının tesirinde kalarak küflenip, pas tutmaktaydı. Bu olumsuz şartlar, topların kapalı mekânlarda muhafaza edilmesiyle ortadan kaldırılabilirdi. Hatta mahzeni olmadığı için açık alanlarda tutulan topların üzerleri örtülürdü. Yetkililerin ihmalkâr davranmaması ve bu değerli savaş mühimmatının zayi olmaması için merkezden sürekli ikazlarda bulunulurdu²¹⁰⁴.

Toplar, imal edilen top arabaları ile harp alanına nakledilirdi. Topların ağırlıklarına ve şekline göre top arabaları ya yeniden inşa edilir ya da mevcut olanlar kullanıma hazır hale getirilirdi. Tekerlekli olan bu arabalar camus, öküz gibi ağır yük hayvanlarınca çekilirdi.

Tablo 17. İstanbul'dan Tuna'ya Gönderilen Top Çeşitleri, Sayıları, Ölçüleri, Kullanıldıkları Gemiler ve Muhafaza Edildikleri Yerler (1716-1791)

Tarih	Top Çeşidi	Sayı	Ölçü			Gemi/Kale/Palanga
			Karış	Kıyye	Kantar	
4 Eylül 1716 ²¹⁰⁵	Balyemez	20				Vidin
	Şahi darbezen	100				
2 Şubat 1728 ²¹⁰⁶	Koğuş	66		1,5		Niğbolu
		1		3		
		1		5		
	Saçma	326		-		
	Enik	526		-		
	Tunç	4		10		
		5		3		
		1		5		
	Top	1		3		
		4		1,5		
30 Ocak 1731 ²¹⁰⁷	Şayka topu	34		0,5		Şayka
18 Haziran 1766 ²¹⁰⁸	Kebir	20		7, 14		Vidin
7 Şubat 1770 ²¹⁰⁹	Kebir, Şahi	112		3 (Kebir)		Pergende, Firkate
12 Mart 1771 ²¹¹⁰	Kebir	25		3-5		Varna Kalesi
1 Mart 1788 ²¹¹¹	Top	15				Silistre Kalesi
13 Nisan 1788 ²¹¹²	Çete Kayıkları	38				Ruşçuk ve Silistre Kaleleri

²¹⁰⁴ S. Ayduz, *Tophâne-i Âmire*, s. 98.

²¹⁰⁵ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, (Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoglu), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1969, s. 352.

²¹⁰⁶ Tersane-i Amire'de 5 kalite 29 firkate ile Tuna Donanması gemilerinde kullanılmak için Niğbolu Kalesi'nde muhafaza edilmişlerdir. BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 4-43. (2 Şubat 1728)

²¹⁰⁷ BA, C. AS. 34/1542. (30 Ocak 1739)

²¹⁰⁸ BA, C. AS. 1159/51602, Belge 1-3. (18 Haziran 1766)

²¹⁰⁹ BA, C. BH. 12/588. (11 Şubat 1770)

²¹¹⁰ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 323, h. 1348. (12 Mart 1771)

²¹¹¹ İstanbul'dan çeşitli savaş malzemeleriyle birlikte gönderilen bu toplar, önce İbrail'e ardından Silistre'ye kiralanan gemiler ile aktarılmıştır. Malzemelerin yerine ulaştırılması için başta İbrail Kadısı ve Nazırı daha sonra İbrail'den Silistre'ye kadar olan bütün yerlerdeki kadı, naib, voyvoda ve iskele eminlerine hükümler gönderilmiştir. BA, C. AS. 761/32129. (1 Mart 1788)

²¹¹² BA, C. BH. 141/6790, Belge 1. (13 Nisan 1788)

20 Mayıs 1790 ²¹¹³	Salkım (Misket)	60				24 Çete Kayığı / Rusçuk
16 Nisan 1791 ²¹¹⁴	Balyemez	1		11		Galataburnu (Varna)
17 Nisan 1791 ²¹¹⁵	Demir	11	11	3		Şalope
		1	11	12		
	Obüs	6	5	3		
	Sûrat	42	9	12		
		1	11	2	15	Lom Palangası
	Demir	1	11	3	15	
	Tunç demir	1	8	6	3	
		1	8	2	3	
	Tunç	1	9	2	3	
		2	8	2	3	
		3	12	3		Niğbolu Kalesi
		1	12	2		
		1	14	3		
		3	16	3		
		1	6	3		
		1	7	1,5		
		3	8	3		
		1	8	5		
		2	12	2		
		1	12	1		
		3	12	3		
		5	10	1,5		
		1	6	0,5		
		1	7	1,5		
		8	10	1,5		
		8	10	1		
		7	16	3		
		1	17	3		
		1	16	4		
		2	16	2,5		
		5	14	7		
		6	16	5		
		2	16	7		
	Sûrat	1	6	3		
	Obüs	1	12	1		
	Çarha	12	7	1		
		1	6	1,5		
		6	7	1,5		
		1	13	5		
		2	8	1,5		
		1	6	3		
	Çete Kayıkları	43	4	0,5		
		3	11	3		Rahova
	Demir	3	9	1,5		
		2	9	1,5		
	Tunç	5	10	1,5	15	
		3	-	-		
		5	7	1,5		
	Çarha	4	6	1,5	2	
	Şayka	3	5	0,5		

²¹¹³ BA, MAD. d. 10051, s. 64. (20 Mayıs 1790)

²¹¹⁴ BA, C. AS. 996/43544. (16 Nisan 1791); BA, HAT. 196/9792. (12 Nisan 1791)

²¹¹⁵ BA, C. BH. 36/1725, Belge 1- 6. (17 Nisan 1791)

	Top	2	10	3	15	
	Top	-	16	3	26	
17 Nisan 1791 ²¹¹⁶	Çete Kayıkları	3	4	0,5	1,5	Şalope ve diğer gemiler/ Ziştovi
		1	5	0,5	2	
	Top	1	9	1	8	Şalope ve diğer gemiler/ Rahova
		6	9	1	7,5	
		1	7	0,5	3,5	
		4	6	1,5	5,5	
		2	5	0,5	2	
		1	4	0,5	2	
		42	-	-	-	
		7	-	-	-	
		7	-	-	-	
	Çete Kayıkları	13	7	0,3	3,5	Niğbolu Kalesi
		30	4-5	0,5	3	
27 Nisan 1791 ²¹¹⁷	Top	67				Vidin'den 60, Rahova Palangası'ndan 7
15 Haziran 1791 ²¹¹⁸	Tunç	50		1,5		Varna
		22		1		
25 Haziran 1791 ²¹¹⁹	Havan	54				Silistre
12 Ekim 1791 ²¹²⁰	Tunç	20		1,5		Varna Silistre
		7		0,5		
	Demir	30		2		
		18		1,5		
		12		3		
		1		1		

Yukarıdaki tablodan, donanma toplarının genellikle küçük toplardan oluştuğu anlaşılmaktadır. Her ne kadar 5-12 kıyye arasında değişen çaplara sahip büyük toplar mevcutsa da, gemilerin manevra gücünü kısıtlamayacak ölçülerdeki topların kullanılacağı düşüncesinden hareketle, büyük topların Tuna sahillerinde karakol vazifesi gören kalelere ya da palangalara yerleştirilmiş olabileceği kuvvetle muhtemeldir. İstanbul'dan sevkiyatı gerçekleştirilen toplar, ihtiyaç halinde kullanılmak üzere kalelerde muhafaza edilmiştir.

Tabloda türü belirtilmeyen ve sadece top olarak belirtilen mühimmat, tüm zamanlarda en fazla sevkiyatı yapılan ateşli silahtır. Topu, çete kayıkları, şahî darbzen, kebîr şahî, demir toplar ve diğerleri takip etmektedir.

Tuna'nın çeşitli yerlerine ulaştırılan toplarla birlikte, kullanılacak kundaklar ve topların taşınmasına yardımcı olacak tekerlekler de gönderilmiştir. 1766 yılındaki top

²¹¹⁶ BA, C. BH. 272/ 12560, Belge 1-7. (17 Nisan 1791)

²¹¹⁷ BA, C. BH. 122/5907. (27 Nisan 1791)

²¹¹⁸ BA, C. AS. 1165/51893, Belge 2, (11 Ekim 1790)

²¹¹⁹ BA, C. BH. 202/9470. (25 Haziran 1791)

²¹²⁰ BA, C. BH. 142/6845, Belge 1, 2,5. (12 Ekim 1791)

sevkiyatında gönderilen 20 büyük topla birlikte, 20 mükemmel kundak ve 40 mükemmel tekerlek de ulaştırılmıştır²¹²¹.

Tabloda görülen 1770 yılına ait verilere göre, Tophane-i Amire kârhanesinde ince donanma pergendeleri ve Tuna'da tertip olunan fırkateler için dökülen topların imaline gerekli olan çam kömürü, İznikmid'den temin edilmiştir²¹²². Her biri üçer kıyye olan kebir toplar için gereken üç adet çam sütun sırkılar da Tersâne-i Amire'den verilmiştir²¹²³. 16 Nisan 1791 yılında, Tuna Nehri üzerindeki önemli yerlerden olan Varna'nın, düşman saldırısından korunması amacıyla İstanbul'dan sevk edilen balyemez top, Galataburnu'na konulmuştur²¹²⁴.

1791 yılında, Tuna Nehri Donanması'nın gemilerine yerleştirilmek üzere, Tuna'nın mühim iskele şehirlerinden olan Vidin'den Silistre'ye kadar tüm kalelerde şalope, çete kayığı ve diğer gemi çeşitleri için ölçüleri farklı olan toplar muhafaza edilmiştir.

5.2. Humbara/Kumbara

Bir çeşit ateşli silah olan humbara, demir ya da tunçtan yapılmış içi boş güllelere barut, demir ve kurşun parçalarının doldurulmasıyla elde edilirdi. Humbaracı Ocağı'na²¹²⁵ bağlı humbaracı denilen topçuların kullandığı bu patlayıcının tahrip gücü yüksekti²¹²⁶.

Humbaraların havan topu ile atılanlarına havan humbarası, el ile atılanlarına da el humbarası (humbara-i dest) denir²¹²⁷. Bu humbaraların ağız kısmını kapatan, top atıldıktan sonra patlamasını sağlayan ayarlı başlığa *humbara tapası* (tıpası) denilmektedir.

²¹²¹ BA, C. AS. 1159/51602, Belge 1-3. (18 Haziran 1766)

²¹²² BA, C. BH. 14/657. (24 Kasım 1770)

²¹²³ BA, C. BH. 12/588. (11 Şubat 1770)

²¹²⁴ BA, C. AS. 996/43544. (16 Nisan 1791)

²¹²⁵ Humbaracı Ocağı'nın kurulduğu ilk zamanlarda, cebeci ve topçu ocaklarına bağlı olan humbaracılar, genellikle tımar sahibiydiler ve kalelerde hizmette bulunurlardı. 17. yüzyılın sonlarına doğru, ihmale uğrayıp önemini yitiren humbaracılık, 18. yüzyılda Avrupa'daki gelişmeler göz önünde tutularak, ulufeli humbaracı teşkilatı ıslah edilmiştir. Islah işiyle Fransız asıllı Ahmed Paşa görevlendirilmiştir. Ulufeli humbaracılarından 100 kişi bir oda itibar edilmiş ve her odaya odabaşı, ellibaşı, otuzbaşı, onbaşı, vekilharç, çavuş, imam, tabip, cerrah, yazıcı ve davulcu tayin edilmiştir. Geniş bilgi için bkz.: İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti Teşkilâtından Kapukulu Ocakları II Cebeci, Topçu, Top Arabacıları, Humbaracı, Lâğımçı Ocakları ve Kapukulu Suvarileri*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, s. 117-120. Ayrıca bkz.: Mustafa Kaçar, "Osmanlı Ordusunda Görevli Fransız Subayı Saint-Rémy'nin İstanbul'daki Top Döküm Çalışmaları", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, c. V, S. 1, İstanbul, 2003, s. 33-50.

²¹²⁶ S. Aydı, *Tophâne-i Âmire*, s. 407.

²¹²⁷ M. Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, s. 138.

18. yüzyıl başlarında sınır boylarındaki serhad kalelerine her yıl eşit sayıda humbaracı gönderilir ve bunlar üç yıllığına görev yaparlardı²¹²⁸. Humbara dökmek için kullanılan demir, yurdun çeşitli bölgelerinde çıkarılıp işlenmek üzere İstanbul'a gönderildiği gibi, demirin mevcut olduğu bölgelerde de işlendiği oluyordu. Humbaracı Ocağı'nın yanında Kiğı'da da humbara dökülmüştür. Gerekli hallerde buradaki humbaralar merkeze ve batıya sevk edilmiştir²¹²⁹.

1716 yılında tophane atölyelerinde dökümü yapılan 30 humbara havanı Vidin'e gönderilmiştir²¹³⁰. 1718 ve 1728 yıllarında merkezden Niğbolu Kalesi'ne çok sayıda humbara ve tıpası aktarılmış, bunlar ihtiyaç halinde Tuna Donanması gemilerine yerleştirilmiştir. 6 Ağustos 1718 tarihli kayıta 5000 büyük humbara tıpası, 2450 el humbarası tıpası²¹³¹, 1728 yılında ise 3840 el humbarasının sevk edildiği bildirilmiştir²¹³².

25 Haziran 1791 tarihinde donanma için İstanbul'dan Silistre'ye 36 havan kundağı, 18-22 çaplarında humbara taneleri ve çeşitli top yuvarlakları gönderilmiştir. Bu savaş malzemeleri, Varna'dan Silistre'ye kiralanan arabalar vasıtasıyla taşınmıştır²¹³³.

5.3. Yuvarlak / Gülle

Toplardan atılan taştan ya da demirden imal edilmiş ağırlığa yuvarlak denilmektedir²¹³⁴. Büyük ve orta çaptaki topların attığı bu mermi, Osmanlı kaynaklarında *yuvalak*, *yuvarlak*, *gülle*, *mermi*, *top taşı*, küçük topların ve tüfenklerin attığı mermiler de *fındık* şeklinde isimlendirilmiştir²¹³⁵.

Yuvarlakların, dökülen topların çaplarına uygun şekilde imal edilmesi gerekirdi. İlk zamanlarda taş, mermer ve granit gülleler kullanan Osmanlı ordusu, daha sonraları metalden yapılmış gülleler de kullanmıştır. Hatta demir döküm top güllelerinin daha etkili olduğu keşfedilince, demir madenlerine rağbet daha da artmıştır²¹³⁶.

²¹²⁸ M. Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, s. 138.

²¹²⁹ Geniş bilgi için bkz.: Yaşar Baş, "Kiğı Demir Madeni ve Humbarahanesi", *Turkish Studies*, Volume 6/4, Fall 2011, s. 409-430.

²¹³⁰ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, c. II, Fasikül II, s. 352.

²¹³¹ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

²¹³² BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 4-43. (2 Şubat 1728)

²¹³³ BA, C. BH. 202/9470. (25 Haziran 1791)

²¹³⁴ Kâmil Kepecioğlu, *Tarih Lûgati Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Temel Sözlüğü*, 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara, 2000, s. 359.

²¹³⁵ S. Aydüz, *Tophâne-i Âmire*, s. 296.

²¹³⁶ S. Aydüz, *Tophâne-i Âmire*, s. 297.

Gülleler, genellikle Tophâne-i Amire'den Tuna Donanması'na gönderilmekteydi. İstanbul dışında, taş ve demir madenlerinin bulunduğu mahallerde yapılan gülleler de İstanbul'a aktarılır ve ihtiyaç nispetinde ilgili yerlere sevk edilirdi²¹³⁷. Bosna'ya bağlı Kamengrad yakınındaki demir madenlerinin olduğu bölgede, bol miktarda demir gülleler yapılmıştır²¹³⁸.

Tablo 18. İstanbul'dan Tuna Donanması'na Gönderilen Yuvarlak Sayısı, Ölçüsü ve Muhafaza Edildiği Yerler (1728-1791)

Tarih	Sayı	Ölçü (Kıyye)	Mahfuz Yeri
2 Şubat 1728 ²¹³⁹	11600	-	-
21 Mayıs 1789 ²¹⁴⁰	250	0,5	
20 Mayıs 1790 ²¹⁴¹	1500	0,5	Rusçuk Kalesi
	1000	1	
16 Nisan 1791 ²¹⁴²	200	11	-
12 Ekim 1791 ²¹⁴³	1200		Silistre

Tablodaki 1728 yılına ait yuvarlak miktarı, Tersane-i Amire'de yoklaması yapılan 34 gemiyle birlikte Tuna Nehri'ne gönderilmiştir²¹⁴⁴. 1789'da çete kayıkları ve şaykalar için tabloda belirtilen mevcut kullanılmıştır²¹⁴⁵. 1790 yılındaki verilere bakıldığında, Tuna Donanması başbuğu el-Hac Memiş Paşa'nın maiyetindeki 22 ocaklık şayka, 24 çete kayığı ve kendi şaykasında kullanılmak üzere Rusçuk mevcudunda bulunan toplam 2500 yuvarlak kullanılmıştır²¹⁴⁶.

²¹³⁷ S. Ayduz, *Tophâne-i Âmire*, s. 296.

²¹³⁸ P.L. İnciciyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası", (Çev.: H. D. Andreasyon), *Güney Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 4-5, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1976, s. 105.

²¹³⁹ BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 4-43. (2 Şubat 1728)

²¹⁴⁰ BA, C. AS. 220/9390. (21 Mayıs 1789)

²¹⁴¹ BA, MAD. d. 10051, s. 64. (20 Mayıs 1790)

²¹⁴² BA, C. AS. 996/43544, Belge 2. (16 Nisan 1791)

²¹⁴³ Merkezden Varna'ya, oradan da Silistre'ye nakledilmiştir. BA, C. BH. 142/6845, Belge 2. (12 Ekim 1791)

²¹⁴⁴ BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 4-43. (2 Şubat 1728)

²¹⁴⁵ 24 çete kayığı ve 1 şaykada kullanılacak 2500 adet yuvarlakların her bir 0,5 kıyye idi. BA, C. AS. 220/9390. (21 Mayıs 1789)

²¹⁴⁶ Tuna başbuğu Memiş'e gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 10051, s. 64, h. 1. (20 Mayıs 1790); Rusçuk muhafızı, kadısı ve Rusçuk Kalesi dizdarına gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 10051, s. 65. (20 Mayıs 1790)

5.4. Fişenk

Tabanca mavzer mermilerine fişenk denilmektedir²¹⁴⁷.

18. yüzyılın son çeyreğinde devam eden Osmanlı-Avusturya savaşları için bol miktarda fişenk imal edilmiştir. Mesela 1789'da Tuna Donanması başbuğu Hacı Memiş'in şaykasıyla, maiyetindeki 24 çete kayığında kullanılmak üzere 2000 deste fişenk, ordu-yı hümayundan sevk edilmiştir²¹⁴⁸. 1791 yılında ise Tuna Donanması gemileri için 120 bin tane fişenk üretilmiştir. Bunun 30 bini İstanbul'dan, 40 bini de Şumnu'dan temin edilmiştir²¹⁴⁹.

5.5. Kurşun

Tüfenk mermisi, gemilerde falya deliği kapamak ve kürek başlarına konmak üzere kullanılan bir malzemedir²¹⁵⁰. Çok amaçlı bir ham madde olan kurşunun asıl işlevi, mermi çekirdeği olarak kullanılmasıdır²¹⁵¹. Aynı zamanda top güllesi ve bazen de top yapımında kullanılmıştır. Eritilmiş tuncun içine katılan bir miktar kurşun, topların renklerinin istenilen parlaklıkta olmasını sağlardı²¹⁵².

Osmanlı coğrafyası, birçok maden yatakları bakımından zengin olsa da bu özelliğin kurşun için geçerli olmadığını söylemek mümkündür. Daha ziyade gümüş yataklarından çıkarılan kurşun filizleri, Bosna ve Sırbistan'ın kuzey bölgelerinden elde edilirdi. Bunun yanında Rumeli'de Srebreniça, Olova, Koçanya, Rudnik, Novoborda, Kratova, Sidrekapısı ve Anadolu'da Hakkâri, Keban, Ergani gibi gümüş, demir ve bakır yataklarının bulunduğu yerlerde de kurşun tedarik edilmekteydi. Adı geçen yerlerin üretimdeki verimliliği zamanla azaldığından, Avrupa ülkelerinden kurşun ithal edilmiştir²¹⁵³.

Kurşun da diğer savaş silahları gibi kalelerde muhafaza altına alınırdı. Mesela Vidin Kalesi'nde 1760 yılında 1 ton 468 kg., 1761'de 4 ton 234 kg., 1790'da ise 11 ton 460 kg. kurşun görülmektedir²¹⁵⁴. Söz konusu tarihler gözlemlendiğinde, devletin

²¹⁴⁷ Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Üçüncü Baskı, İstanbul, 1968, s. 262.

²¹⁴⁸ BA, C. AS. 906/39053. (25 Mayıs 1789)

²¹⁴⁹ BA, C. BH. 52/2456. (1 Nisan 1791)

²¹⁵⁰ İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2003, s. 126.

²¹⁵¹ M. Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, s. 69.

²¹⁵² S. Aydın, *Tophâne-i Âmire*, s. 239.

²¹⁵³ S. Aydın, *Tophâne-i Âmire*, s. 242-43.

²¹⁵⁴ M. Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, s. 69.

savaşta olduğu yıllarda, barışın hüküm sürdüğü yıllara nazaran barut miktarında çok fazla artış olduğu dikkatleri çekmektedir.

Tuna Nehri'nde çeşitli görevlerde bulunan ocaklık şaykalara, adet olduğu üzere bir kantar kurşun verilirdi²¹⁵⁵. 1718 yılında 4225 kantar kurşunla beraber 230 adet kurşun kalıbı ve 220 adet de kurşun tabesi merkezden Niğbolu Kalesi'ne sevk edilmiştir²¹⁵⁶. 1728 yılında 24 kantar 191 kıyye²¹⁵⁷, 1770'te 15 kantar²¹⁵⁸, 1778'de de yarım kantar kurşunun yine İstanbul'dan Tuna Donanması'na gönderildiği kayıtlıdır²¹⁵⁹.

5.6. Falya

Ağızdan dolma toplarda, hartucu ateşlemek üzere topların kuyruk kısımlarında hazneler üstüne açılmış deliklerdir²¹⁶⁰.

1789 yılında Tuna başbuğu Hacı Memiş Ağa maiyetinki 24 çete kayığı ile 1 şayka gemisinde kullanılmak üzere, Vidin cephanesinden sürat topları için 1000 adet teneke falya verilmiştir²¹⁶¹.

5.7. Barut

Top ve tüfenk gibi ateşli silahlarda merminin atılmasına veya herhangi bir aracın fırlatılmasına yarayan patlayıcı, yanıcı, katı maddeye *barut* denilmektedir²¹⁶². Bu özelliğinin yanında taş kırdırmak için de kullanıldığı görülmektedir²¹⁶³. Barutun kese içinde hazırlanmış haline *hartuç*, konulduğu muhafazaya da *hartuç kesesi* adı verilmektedir²¹⁶⁴.

²¹⁵⁵ Rusçuk Kadısı'na ve Dizdarı'na gönderilen hükümle, Rusçuk ve Vidin kalelerindeki mevcuttan, Tuna'daki 22 ocaklık şaykaya 22 kantar verilmesi emredilmiştir. BA, MAD. d. 10051, s. 25. (30 Nisan 1790); Tuna Donanması başbuğu el-hac Memiş Paşa'ya gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 10051, s. 64. (20 Mayıs 1790)

²¹⁵⁶ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

²¹⁵⁷ BA, D. BŞM. TRE. d. 14654, s. 4-43. (2 Şubat 1728)

²¹⁵⁸ Özi Kalesi'nin muhafazası için görevlendirilen, ince donanma gemilerinden 10 adet firkate takımları için cebehane-i amireden gönderilmiştir. BA, C. BH. 254/11778. (15 Aralık 1770)

²¹⁵⁹ Tuna'nın ocaklık şaykalarından Tolcu şaykası için gönderilmiştir. BA C. BH. 154/7335. (23 Ağustos 1778)

²¹⁶⁰ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 160.

²¹⁶¹ BA, C. AS. 220/9390, Belge 4. (21 Mayıs 1789)

²¹⁶² Zafer Gölen, *Osmanlı Devleti'nde Baruthâne-i Âmire (XVIII. Yüzyıl)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2006, s. 1; L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 42.

²¹⁶³ BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1. (11 Kasım 1768)

²¹⁶⁴ Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. I, MEB Yayınları, 16. Baskı, İstanbul, 2004, s. 750.

Osmanlı topraklarında, barut imalatı için gerekli ham madde bol miktarda bulunurdu. Örneğin barut yapımında kullanılan güherçile Karaman/Bor²¹⁶⁵, Kayseriyye, Niğde²¹⁶⁶, Van²¹⁶⁷, Malatya, İçel, Mora, Kırım/Karasu, Mısır/Kahire, Suriye, Lübnan, Filistin, Irak/Basra, Selanik, Filibe, Manastır, Üsküp, Temeşvar²¹⁶⁸, Tatarpazarı, Pazarcık, Serez, İştîp, Koçana, Köprülü gibi devletin çeşitli yerlerinde çıkarılırdı²¹⁶⁹. Barutun ana bileşeni olan kükürd ise Ohri²¹⁷⁰, Ölü Deniz civarında, Van bölgesinde, Hakkâri, Moldavya ve Milos Adası'nda elde edilirdi. Osmanlı Devleti'nin 17. yüzyılın sonlarından itibaren ürettiği barutun, % 75'i güherçile ve % 12,5'u ise sülfür ve kömür bileşenlerinden oluşmaktaydı. 18. yüzyılın sonlarına kadar, bu formül ile üretim yapılsa da, memleketin her yerinde standart bir karışımın olduğu söylenemez²¹⁷¹. Yüzyılın sonuna gelindiğinde, Avrupa karışım oranı takip edilerek %76 güherçile %14 kömür ve %10 sülfür karışımından oluşan daha kaliteli bir barut üretimine geçmişlerdir²¹⁷².

Tüm bu madenlerin işletildiği ana baruthaneler İstanbul, Gelibolu, Selanik, İzmir, Belgrad, Temeşvar, Bor, Van, Erciyes, Kahire, Bağdat ve Halep gibi çeşitli yerlerdi²¹⁷³. Tuna'daki donanma için kullanılacak barut madeninin, adı geçen uzak coğrafyalardan temin edilmesi zor ve çok masraflı olduğundan, yerinden teminine

²¹⁶⁵ Diğer madenlerin aksine, yeryüzünde toprak/toz şeklinde oluşan bir madendir. Yarı saydam ve parlak bir madde olan güherçile tuzludur ve suda kolayca eriyebilme özelliğine sahiptir. Geniş bilgi için bkz.: Yunus İnce, "Kârhânenen Baruthâneye Karaman Eyaleti'nde Güherçile Üretimi (18-19. Yüzyıllarda), *Osmanlı Bilim Araştırmaları*, c. 16, S. 1, İstanbul, 2011, s. 11-30.

²¹⁶⁶ S. Tansel, "1768 Seferi Hakkında Bir Araştırma", s. 510.

²¹⁶⁷ Orhan Kılıç, *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, Van Belediye Başkanlığı Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü Yayınları, Van, 1997, s. 279-280.

²¹⁶⁸ Gábor Ágoston, "Avrupa'da Osmanlı Savaşları", *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, (Çeviren ve Hazırlayan: Kahraman Şakul), Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 93, 107.

²¹⁶⁹ Z. Gölen, *Baruthâne-i Âmire*, s. 7, 12. Osmanlı Devleti, barut ve barut bileşenlerinden oluşan madenlerin temini konusunda kendi kendine yeten bir ülke olmasına rağmen, Ekmeleddin İhsanoğlu'na göre 17. yüzyılın sonunda (1695), Gábor Ágoston'un iddiasına göre ise 18. yüzyılın hemen başında (1700) üretimin artan tüketimi karşılayamamasından, Avrupa'dan özellikle de İngiliz tüccarlarından yüksek fiyata barut satın almıştır. Ekmeleddin İhsanoğlu, "Osmanlıların Batı'da Gelişen Bazı Teknolojik Yeniliklerden Etkilenmeleri", *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler*, (Yayına Hazırlayan: Ekmeleddin İhsanoğlu), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1992, s. 126; Gábor Ágoston, "Avrupa'da Osmanlı Savaşları", s. 93, 107.

²¹⁷⁰ P.L. İnciciyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası", (Çev.: H. D. Andreasyon), *Güney Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 2-3, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1974, s. 55.

²¹⁷¹ Osmanlı barutu, 17. yüzyılın ikinci yarısına kadar % 69 oranında güherçile, % 15,5 oranında sülfür ve aynı oranda kömür içermekteydi. Gábor Ágoston, "Erken Modern Osmanlı ve Avrupa Barut Teknolojisi", *Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 147.

²¹⁷² 18. yüzyılın sonunda, Avrupa'da da standart bir karışım oranı olmasa da genel olarak 75-15-10 oranı takip edilmiştir. Gábor Ágoston, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Harp Endüstrisi ve Barut Teknolojisi (1450-1700)", *Osmanlı*, c. 6. Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 630.

²¹⁷³ G. Ágoston, "Avrupa'da Osmanlı Savaşları", s. 93. İstanbul'da Şehremini'nde önemli bir barut imalathanesi bulunmaktaydı. Şehremini'ndeki kârhânenin patlayıp çevresine zarar vermesi üzerine, burası kapatılmış ve 1698'de şehrin dışında İskender Çelebi Bahçesi yakınlarında yeni bir barut Karhanesi açılmıştır. Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmail Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. I, s. 561-62.

çalışılmıştır. Özellikle 1718 Pasarofça Antlaşması'na kadar Osmanlı'nın elinde bulunan Temeşvar, bu ihtiyaç için önemli bir merkezdi. Yine güherçile yatakları bakımından zengin Macaristan topraklarında kurulan baruthaneler ihtiyacı karşılamıştır²¹⁷⁴. Ne var ki Osmanlı Devleti'nin, Orta Avrupa'da 18. yüzyılda uğradığı toprak kayıpları, bu zengin yatakların da elden çıkmasına sebep olmuş ve dikkatler İstanbul'a yönelmiştir.

Adı geçen barut kârhânelerinde top dökme işlemi şu şekilde yapılmaktaydı. Bakır, fırına atılarak ateş yakılırdı. Bu ateşin etkisiyle, bakır yaklaşık 40 saat sonra erirdi. Eriyen bakırın vücuda gelmesi, altı gün altı gece fırında aralıksız bol bol ateş yakılmasıyla gerçekleşirdi. Yedinci gün eriyen bakır ile 3, 5, 7 kıyye ölçüsünde toplar imal edilirdi²¹⁷⁵.

18. yüzyılda devletin olumsuz gidişatı, maden sanayisini de ciddi anlamda etkilemiştir. Mesela söz konusu yüzyılda, güherçilenin düzensiz tedariki, üretim seviyesini düşürmüştür. 1770'lerdeki genel hammadde kıtlığı baruthanelerin üretimini birçok kez sekteye uğratmıştır. 17. yüzyıl baruthaneleri yılda 761-1037 ton barut üretirken, 18. yüzyılın ikinci yarısında bu miktar, 169 tona gerilemiştir. Barut üretiminde kendi kendine yeterli olma durumu 18. yüzyıl ortalarında artık mümkün değildi. Barut kıtlığı ve kalite sorunu Ormanlı ordusunun 1768-1774 ve 1787-1792 seferlerindeki hareket kabiliyetini önemli ölçüde etkilemiştir²¹⁷⁶.

Osmanlı Devleti, 18. yüzyılda barut tedarikini daha ziyade zengin güherçile yataklarına sahip olan Mısır'dan²¹⁷⁷, bunun yanında Selanik²¹⁷⁸ ve Gelibolu'dan²¹⁷⁹

²¹⁷⁴ Gábor Ágoston, "Savunmanın Maddi Külfeti: 16. ve 17. Asırlarda Macar Serhaddindeki Osmanlı Kale Zincirinin Mali Yüku", *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, (Çeviren ve Hazırlayan: Kahraman Şakul), Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 261.

²¹⁷⁵ Râşid Mehmed Efendi – Çelebizâde İsmâil Âsım Efendi, *Tarih-i Râşid ve Zeyli*, c. I, s. 358. Top dökümü hakkında geniş bilgi için bkz.: S. Aydın, *Tophâne-i Âmir*, s. 263-278.

²¹⁷⁶ G. Ágoston, "Doğu-Orta Avrupa'da İmparatorluklar ve Savaş...", s. 208.

²¹⁷⁷ Kâtib Çelebi, *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfâri'l-Bihâr*, (Hazırlayan: İdris Bostan), Ankara, 2008, s. 146.

²¹⁷⁸ 1 Haziran 1698 tarihinde Selanik'ten Belgrad'a 1926,5 kantar 84762 kıyye barut aktarılmıştır. BA, AE., *Mustafa II*, 39/3853, Belge 1. (28 Haziran 1698) Selanik Baruthanesi, 1716-1717 ve 1717-1718 yılları arasındaki savaşlarda 3 bin kantar yıllık barut üretimi gerçekleştirmiştir. 1718 Pasarofça Antlaşması sonrasında bu üretim 1500 kantara kadar gerilemiştir. 1719'da 2000 kantara yükselen üretim, 1720'lerde genel olarak yıllık 1500 kantarlık hacimle, istikrarlı bir hal aldı. 1741-1751 yılları arasında yıllık üretim hacmi 1800 kantar civarındaydı. 1751-1754 yılları arası yıllık 1500, 1754'te 750, 1755'te 1500 kantar, takip eden yıllarda da çeşitli dalgalanmalarla üretim gerçekleşti. Gábor Ágoston, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Barut Sanayi: XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Selanik, Gelibolu ve İznik Baruthâneleri", *Prof. Dr. Mübahat S. Kütükoğlu'na Armağan*, (Çeviren: Feriştal Ballı), (Editör: Zeynep Tarım Ertuğ), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 2006, s. 452-455.

²¹⁷⁹ S. Tansel, "1768 Seferi Hakkında Bir Araştırma", s. 510. 17. yüzyılın ilk yarısından itibaren faaliyete geçtiği tespit edilen bu baruthane, 1720'lerin başında yıllık 1500 kantar üretim gerçekleştirmiştir. Doğudaki seferlerle ilintili olarak üretiminde 500 kantar daha artış görülmektedir. Osmanlı-Rus harplerinin yarattığı güvensizlik ortamından dolayı, özellikle 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren barut üretimi yıllık 1000 kantara gerilemiştir. 1777 ve 1781 yıllarında yıllık 2000 kantar imal gerçekleştiren

yapmıştır. Ancak yüzyılın ikinci yarısından itibaren, Selanik ve Gelibolu da beklentiyi karşılamada yetersiz kalmıştır²¹⁸⁰. Mesela 1770 ve 1780’li yıllarda her iki baruthanenin devlete vermesi gereken yıllık barut miktarı 4000 kantar iken, beklentiler gerçekleşmemiştir. Baruthane üretimindeki ciddi düşüş, ilgiyi Anadolu’ya ve merkeze yönlendirmiştir. Ancak ağır savaş koşullarındaki olağanüstü ihtiyaçlar, barutun zaman zaman İsveç ve Fransa’dan ithal edilmesine yol açmıştır²¹⁸¹. Öyle ki 1778’de İsveç’ten kantar başına 55 kuruş ödenerek 1500 kantar, 1782’de ise 1693 kantar barut satın alınmıştır²¹⁸².

18. yüzyılda İstanbul, Gelibolu ve Selanik baruthanelerindeki üretimin kalitesi hayli düşmüştü. Baruthanelerdeki üretim ve kaliteyi arttırmak için çeşitli çalışmalar yapılmıştır ve baruthane nazırları yılda 5000 kantardan az olmamak üzere İngiliz ve Felemenk barutu kalitesinde barut üretmekle görevlendirilmişlerdir. Zaman zaman kalite denetimlerinin yapıldığı imalathanelerde, istenilen kalitede barutun yapılmadığı tespit edilirse, nazırların kendi ceplerinden karşılamaları şartıyla İngiltere’den barut ihraç edecekleri bildirilmiştir. Nazırlar kontrol altına alınarak, kaliteli barut üretimi artırılmaya çalışılmıştır²¹⁸³.

1768-1774 Osmanlı-Rus mücadelelerinin olduğu yıllarda Filibe, Pazarcık, Karlova gibi yerlerde de barut üretimi yapılmıştır. Ancak 1776-1778 yılları arasında bu bölgelerdeki üretimin durdurulması ve Gelibolu ile diğer devlet işletmelerindeki imalatın devam edilmesine yönelik çok sayıda ferman gönderilmiştir²¹⁸⁴.

İmal edilen barut, korunmak için mahzen denilen kapalı mekânlara yerleştirilirdi. Korunması çok zor bir donatım malzemesi olan barut, parlayıcı özelliğinden dolayı yer altında, nemlenmesine müsaade edilmeden muhafaza edilmeliydi. Bu yüzden üstü büyük balvand tabanlı kirişli, üstünde iki metrelik toprak

baruthane, 1795’i takip eden yıllarda kapatıldı. G. Ágoston, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Barut Sanayi ...”, s. 456-460.

²¹⁸⁰ Osmanlı Devleti, uzun yıllar barış halinde olduğundan Baruthâne Nazırlığı sıradan bir görev haline gelmiş ve bu durum devamlı kötüye giderek İstanbul da dâhil olmak üzere Selanik ve Gelibolu baruthanelerinden üretilmesi beklenen barutun ancak yarısı imal edilebilmiştir. İmal edilen bu barutun kalitesi de oldukça kötüydü. Özellikle 1768 Osmanlı-Rus Savaşı’ndan sonra, imal edilen barutun ancak tören atışlarına yaradığı ve askeri ihtiyaçlar için dışardan barut ithal edilmeye mecbur kalındığı görülmektedir. E. İhsanoğlu, “Osmanlıların Batı’da Gelişen Bazı Teknolojik Yeniliklerden Etkilenmeleri”, s. 127.

²¹⁸¹ G. Ágoston, “Erken Modern Osmanlı ve Avrupa Barut Teknolojisi”, s. 149.

²¹⁸² G. Ágoston, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Harp Endüstrisi ve Barut Teknolojisi (1450-1700)”, s. 627.

²¹⁸³ Z. Gölen, *Baruthâne-i Âmire*, s. 238-240.

²¹⁸⁴ G. Ágoston, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Barut Sanayi ...”, s. 458.

ve onun üzerinde de kiremit çatısı olan mahzenlere yerleştirilirdi. Barut cephanelerde 43 kg.'lık varillerin içinde tutulurdu²¹⁸⁵.

Anadolu'nun çeşitli yerlerinden ve Mısır'dan toplanıp, İstanbul'a gönderilen bu maden, buradan ihtiyaç miktarı kadar Tuna bölgesine sevk edilmiştir. Sevkiyatı yapılan barut miktarı, ihtiyaç nispetince Tuna'daki kalelere yerleştirilirdi. 1718 yılında 590 deste hartuç kâğıdıyla birlikte 1150 kantar²¹⁸⁶, 1728 yılında 59,5 kantar ve 59,5 varil ölçülerindeki barut ile 47 kantar ve 40,5 varil barut-ı siyah, merkezden Tuna Donanması'na nakledilmiştir²¹⁸⁷.

1760 yılında Belgrad Kalesi'nde 49 ton 790 kg., Vidin Kalesi'nde 56 ton 452 kg., Özi Kalesi'nde 33 ton 589 kg., Akkerman Kalesi'nde 17 ton 782 kg. miktarınca barut bulunmaktadır²¹⁸⁸.

1770'te, Özi muhafazasında görevli 10 fırkate için merkezden her birine 4 kantar düşecek şekilde 40 kantar²¹⁸⁹, 1778'de Tuna'nın ocaklık şaykalarından Tulca şaykasına 3 deste hartuç kâğıdıyla birlikte 1 kantar²¹⁹⁰, 1789 yılında bir şayka ve 24 çete kayığı için 50 kantar barut-ı siyah gönderilmiştir²¹⁹¹.

1789'da Tuna iskelelerindeki çete kayıkları ve şaykalarda kullanılmak üzere 30 top *hartuçluk şali* Vidin'deki cephaneden²¹⁹², 1791 yılında Tuna Donanması için Tophane-i Amire'den 11 kıyyelik 1 adet *hartuç kalıbı* ve 1 adet *kâğıt hartuç* tahsil edilmiştir²¹⁹³.

Ocaklık şaykalara verilen barut-ı siyahın miktarı *adet olduğu üzere* ikişer kantardır²¹⁹⁴. 20 Mayıs 1790 tarihinde Tuna'da mevcut 22 ocaklık şaykaya 44 kantarla beraber, Tuna Donanması Kaptanı'nın şaykası ile birlikte 24 çete kayığına da 50 kantar barut-ı siyah, Niğbolu mevcudundan verilmiştir²¹⁹⁵.

Barut, Tuna sahillerindeki iskelelere gemilerle taşındığı gibi arabalarla da nakledilmiştir. İstanbul'dan Edirne'ye gönderilen ve orada Tuna gemilerinin ihtiyacı için bekletilen 1000 kantar barut-ı siyah, 1791 yılında arabalarla üç kez Edirne'den

²¹⁸⁵ M. Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, s. 57.

²¹⁸⁶ Niğbolu Kalesi cephanesine yerleştirilmiştir. BA, *D. BŞM. d. 1367*, s. 2. (6 Ağustos 1718)

²¹⁸⁷ BA, *D. BŞM. TRE. d. 14654*, s. 4-43. (2 Şubat 1728)

²¹⁸⁸ M. Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, s. 68.

²¹⁸⁹ BA, *C. BH. 254/11778*. (15 Aralık 1770)

²¹⁹⁰ BA *C. BH. 154/7335*. (23 Ağustos 1778)

²¹⁹¹ BA, *C. AS. 906/39053*. (25 Mayıs 1789)

²¹⁹² BA, *C. AS. 220/9390*, Belge 4. (21 Mayıs 1789)

²¹⁹³ BA, *C. AS. 996/43544*, Belge 2. (16 Nisan 1791)

²¹⁹⁴ BA, *MAD. d. 10051*, s. 25. (30 Nisan 1790).

²¹⁹⁵ BA, *MAD. d. 10051*, s. 64. (20 Mayıs 1790).

direk Rusçuk'a aktarılmıştır. Edirne bostancı başı, Edirne umur-u mühimme memuru Mehmed ve cebeci başı vekili barutun tesliminden ve Rusçuk'a kadar olan güzergâhtaki kaza halkına bir zarar gelmemesinden mesuldüler²¹⁹⁶.

Barut-ı siyahın fiyatına gelince, memlekette standart bir fiyattan bahsetmek mümkün değildir. Fiyatı belirlemede üretilen barutun kalitesi ön plandadır. Bunun yanında üretimin yapıldığı yerlere göre de fiyatlar değişkenlik göstermektedir. 1768'de 1 kıyye barut 1,5 kuruşa mal edilmiştir²¹⁹⁷. Gelibolu'da 1767-1768 senesinde 1 kantar barutun maliyeti 18,6 kuruş, 1769'da 20,11 kuruş, 1769-1770'te 19,38 kuruş gibi değişen oranlarda seyretmiştir²¹⁹⁸. Selanik'te 1769-1770 senesinde 1 kantar barutun üretim maliyeti 17 kuruş, 1770-1771'de 11 kuruş, 1773-1774'te 12 kuruş idi²¹⁹⁹. Selanik'te Gelibolu'ya göre oldukça düşük maliyetle üretim yapılmıştır.

5.8. Kömür

Top karhanelerinde topların dökümü için ihtiyaç duyulan bir madendir. İstanbul'dan Tuna'ya gönderilecek ince donanma gemilerine yerleştirilmek üzere, Tophane-i Amire'de dökülen kebir ve şahi toplar için çam kömürüne duyulan ihtiyaç İznikmid²²⁰⁰, Kocaeli²²⁰¹ ve Şile taraflarından karşılanmıştır²²⁰². Dayanıklılığı ve verdiği yüksek ısıdan dolayı tercih edilen çamın depolanmasına ayrı bir önem verilirdi²²⁰³.

Tuna havzasında Eflak ve Boğdan voyvodalıkları, kömür istihsalinde önemli yerlerdi. Devlet, voyvodalara gönderdiği hükümlerle istenilen miktardaki kömürü temin ederdi. Kömürün baha ve nakliye ücreti ise, voyvodalıkların cizyeleri malından karşılanmaktaydı²²⁰⁴.

Kömür, top dökümlerinde kullanıldığı gibi ambar, gemi ve köprü inşalarında kullanılacak demirin eritilmesinde ihtiyaç duyulan bir malzemedir²²⁰⁵. Bahsedilen alanlarda kullanılan kömürün temiz bir şekilde ilgili alanlara ulaştırılması önemliydi. Zira kömürün içine karışmış olan toz, kullanım sırasında sıkıntı yaratmaktadır. Devlet,

²¹⁹⁶ BA, C. BH. 11/543. (31 Ocak 1791)

²¹⁹⁷ Taş kırdırmak için satın alınan 55 kıyye baruta 82,5 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1. (11 Kasım 1768)

²¹⁹⁸ Z. Gölen, *Baruthâne-i Âmire*, s. 8.

²¹⁹⁹ Z. Gölen, *Baruthâne-i Âmire*, s. 12.

²²⁰⁰ BA, C. BH. 14/657. (24 Kasım 1770)

²²⁰¹ BA, A.DVNS. MHM. d. 124, s. 43, h. 149. (4-12 Şubat 1717)

²²⁰² BA, A.DVNS. MHM. d. 124, s. 48, h. 168. (15-24 Mart 1717)

²²⁰³ Meryem Kaçan Erdoğan, "II. Viyana Seferi'nde (1683) Osmanlı Ordusu'nun Kullandığı Silahlar ve Mühimmatının Temini", *Osmanlı*, c. 6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 661.

²²⁰⁴ BA, C. AS. 687/28838, Belge 1. (18 Şubat 1737)

²²⁰⁵ BA, MAD. d. 4066, vrk. 14/b. (8 Aralık 1710)

bu duruma özellikle dikkat etmiş ve voyvodalara gönderdiği fermanlarda *içinde bir kıyye toz bulunmamak şartıyla* ifadesini sık sık kullanarak uyarılarda bulunmuştur.

18 Şubat 1737 tarihinde İsakçı'da zahire ambarı, gemi ve köprü yapımı için Boğdan voyvodasından ilk olarak 30000 kıyye ahenger kömür istenmiştir. Fakat gelen kömürün içinde bir miktar toz bulunması, voyvodadan 43000 vukiyye daha ahenger kömür istenmesini zorunlu kılmıştır. Gelecek olan kömürün içinde bir vukiyye dahi toz olmaması konusunda da voyvoda ikaz edilmiştir²²⁰⁶. Bu kömürün ihtiyacı karşılayamayacağı düşünülmüş olacak ki hemen iki gün sonra gönderilen yeni bir ferman ile baharda çıkılacak sefer için İsakçı'da inşası planlanan köprü yapımında kullanılmak üzere 50000 kıyye daha ahenger kömür istenmiştir. İsakçı İskeleyi'ne nakledilen bu malzeme, İsakçı bina emini Abdi tarafından teslim alınmıştır²²⁰⁷.

Devlete bağlı voyvodalıkların yanında Plevne ve Lofça'da da kömürün tedarik edildiği görülmektedir. Nitekim Rusçuk'ta inşası yapılan 20 tombazda kullanılacak olan kömür, adı geçen yerlerden temin edilmiştir²²⁰⁸. Kömür aynı zamanda Tuna Nehri üzerine kurulacak köprülerin yapımından da kullanılmaktaydı. 1768²²⁰⁹ ve 1789 yıllarında İsakçı'da karşıya geçmeyi sağlayacak köprü için talep edilen malzemeler arasında kömürün olduğu kaydedilmiştir²²¹⁰.

Kömürün dış etkenlere karşı korunması için çeşitli barınaklarda muhafaza edildiği görülmüştür. Mesela 1768'de köprü tombazların inşa edildiği Yergöğü'nde, kömürle birlikte yosunun da yerleştirildiği mekânlara, aylık 10 kuruş kira ödemesi yapılmıştır²²¹¹.

5.9. Nuhâs-ı Ham (Ham Bakır)

Bakır, kalayla karıştırılıp tunç ve pirinç gibi madenlerin oluşumunu sağlayan kırmızı renkli bir madendir²²¹². Top imal merkezlerinde en çok tüketilen malzemelerin başında bakır gelmektedir. İmalathanelerde eritilmiş metalin kalıplara taşınmasında kullanılan kepçeler, ocaklardaki eritilmiş tuncun kalıplara doldurulması için yapılan

²²⁰⁶ BA, C. AS. 687/28838, Belge 1. (18 Şubat 1737)

²²⁰⁷ Boğdan voyvodası Ligora'ya gönderilen hüküm. BA, C. AS. 399/16493. (20 Şubat 1737)

²²⁰⁸ BA, C. BH. 196/9207. (13 Ocak 1774)

²²⁰⁹ BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1. (11 Kasım 1768)

²²¹⁰ BA, C. AS. 1078/47512. (28 Şubat 1789)

²²¹¹ BA, D. BŞM. d. 3936, s. 1. (11 Kasım 1768)

²²¹² Şemsettin Sami, *Kâmûs-ı Türkî (Latin Harfleriyle)*, (Hazırlayanlar: Raşit Gündoğdu, Niyazi Adıgüzel, Ebul Faruk Önal), 2. Baskı, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul, 2012, s. 213.

oluklar, çeşitli amaçlarla kullanılan kazanlar, don yağının eritilmesinde ihtiyaç duyulan tavalar ve demir top güllerinin kalıpları bakırdan imal edilmekteydi²²¹³.

Osmanlı coğrafyasında bol miktarda bakır madeni çıkarılmaktaydı. Anadolu'da Kastamonu civarındaki Küre ve Ergani, Keban ve Gümüşhane ile Rumeli'deki Boğazdere/Ustovo, Petkovo, Üsküp, Priştine, Saraybosna, Çiprofça, Kratova ve Maydanek²²¹⁴ ve Srebreniça'da önemli bakır yatakları mevcuttur²²¹⁵. Geniş bakır yatakları sayesinde, her yıl çok sayıda tunç toplar imal edilirdi. Tunç toplar, demir toplara göre daha güvenliydiler ve bilhassa güvertelerdeki aşınma ve paslanmaya karşı son derece dayanıklıydılar²²¹⁶.

Bakır aynı zamanda Tuna ince donanmasının gemi top tanelerinin imalinde de kullanılmıştır²²¹⁷. 1745 yılında İstanbul'dan Belgrad'a 73 kıyye bakır, kalyonlarla aktarılmıştır²²¹⁸.

5.10. Fitol

Top ve tüfeğin ateşlenmesinde, lağımların patlatılmasında kullanılan²²¹⁹, kendirden bükülmüş bir çeşit yanıcı ip veya şerittir²²²⁰.

Harp mühimmatı içinde mühim bir yere sahip olan fitil, Osmanlı Devleti'nde önemli bir imalat kolu haline gelmiştir. Fitilin imalatı cebeci ocağı ortaları tarafından yapılmaktaydı. Bunun yapımına barut ve kükürd gibi kolay tutuşan veya parlayan maddelerin bulamaç halindeyken ipe emdirilmesiyle başlanırdı. Bulamacın iplere daha iyi nüfuz edebilmesi için ipin bükülebilir nitelikte olması gerekiyordu. Daha sonra güneşte kurutulmak suretiyle fitiller hazır hale getirilirdi²²²¹.

Top imal edilirken, fitilin yerleştirileceği kanalın –fitil yeri- alabileceği barutun miktarının orantılı olmasına dikkat edilirdi²²²². Topu ateşlemek için önce fitil

²²¹³ S. Ayduz, *Tophâne-i Âmire*, s. 225.

²²¹⁴ G. Ağoston, "Avrupa'da Osmanlı Savaşları", s. 93.

²²¹⁵ P.L. İnciciyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası", *Güney Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 4-5, s. 107.

²²¹⁶ G. Ağoston, "Erken Modern Osmanlı ve Avrupa Barut Teknolojisi", s. 147.

²²¹⁷ BA, C. BH. 46/2169. (24 Aralık 1797)

²²¹⁸ BA, MAD. d. 6584, s. 2. (11 Eylül 1745)

²²¹⁹ Mücteba İlgürel, "Fitol", *İslam Ansiklopedisi*, c. 13, TDV Yayınları, Ankara, 1996, s. 155.

²²²⁰ L. Gürçay, *Gemici Dili*, s. 172.

²²²¹ M. İlgürel, "Fitol", s. 155.

²²²² Mustafa Zaloğlu, *Gemici Dili*, Türk Deniz Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Yayınları No: 4, İstanbul, 1988, s.140,

tutuşturulurdu. Daha sonra hazneye uygun bir miktarda barut doldurulur ve fitil sırtı kullanılarak fitil ateřlenirdi²²²³.

Osmanlı donanmasının fitil ihtiyaının daha ziyade Mısır'dan karşılandığı görölmektedir. Her yıl belli bir miktarda Tersane-i Amire'ye gönderilen *fitil-i Mısri*, ihtiyaç miktarı kadar, barutla birlikte Tuna Donanması için de ayrılır ve donanmanın ilgili birimlerine gönderilirdi.

İstanbul'dan 1718 yılında 250 kantar Mısır fitili²²²⁴, 1728'de firkate ve kalite gemilerine yüklenmek suretiyle 247,5 kıyye, 7,5 kantar fitil sevk edilmiştir²²²⁵. Merkezden Tuna'ya aktarılan fitiller, diğeri savaş mühimmatları gibi kalelerde muhafaza edilir ve gerekli durumda gemilere yerleştirilmek suretiyle kullanılırdı²²²⁶.

1778'de Tuna'nın ocaklık şaykalarından Tulca şaykasına 2 kıyye fitil-i Mısri gönderilmiştir²²²⁷. 1789'da ise Tuna'daki bir şayka ve 24 çete kayığında kullanılmak için ordu-yu hümayundan 1 kantar 44 kıyye olmak üzere Mısır fitili sevk edilmiştir²²²⁸.

²²²³ M. İlgürel, "Fitil", s. 155.

²²²⁴ BA, D. BşM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

²²²⁵ BA, D. BşM. TRE. d. 14654, s. 4-43. (2 şubat 1728)

²²²⁶ İsakçı kadısı ve İsakçı mütevellisine gönderilen hükümde, İbrail Kalesi'nde mevcut olan çeşitli savaş mühimmatıyla birlikte 30 kantar kurşun ve 100 kıyye *fitil-i Mısri*nin, kiralanen gemilerle İsakçı'ya nakledildiğı kayıtlıdır. BA, MAD. d. 10003, s. 19. (10 şubat 1770)

²²²⁷ BA, C. BH. 154/7335. (23 Ağustos 1778)

²²²⁸ BA, C. AS. 906/39053. (25 Mayıs 1789)

ALTINCI BÖLÜM

6. TUNA DONANMASI'NIN İAŞESİ VE SAĞLIK HİZMETLERİ

Osmanlı Devleti'nin sefer hazırlıkları aylar öncesinden başlar ve Nisan ayının sonuna kadar öngörülen bütün ihtiyaçlar tedarik edilirdi. Donanma personelinin sefer süresi boyunca, gıda maddelerinin ve vuku bulacak olası hastalıklara karşı hekim, cerrahi alet ve ilaçlarının temini son derece mühimdi. Tüm bu ihtiyaçların temini ayrı bir organizasyonu gerektiriyordu.

6.1. İaşe

Devlet, iaşe temininde ilk olarak ihtiyaç duyulan ürünleri tespit eder, ardından bu ürünlerin tedarik edileceği sahaları belirlerdi. Daha sonra belirlenen sahalardaki yöneticilerle yazışmalar gerçekleştirirdi. Ürünün toplanma işi için özel kişiler ya da devlet memurları görevlendirilirdi. Ürünü toplayacak olanların yanlarında bulundurdıkları konuyla alakalı hükümlerde; ürünleri toplayacak olanlara kolaylık sağlanmasına ve onlara müdahale edilmemesine dikkat çekilmiştir. Ürünlerin toplanacağı yerlere giden görevliler, mevcut bölgenin yöneticileriyle temasa geçerdi. Bu iş için harcanacak meblağın, önceden belirlenmiş kaynaklardan ya da devletin hazinesinden tedariki sağlanır ve iaşe toplanmasında gerekli olacak personel hizmete başlardı²²²⁹.

Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki devletlere karşı düzenlediği seferlerde, ordunun lojistik ve ikmal hattı görevini, önemli bir su yolu olan Tuna Nehri üstlenmiştir. Tuna Nehri Donanması'na mensup gemilerin her birinin iaşesi, geminin kıyıya yanaşmadan nehirde seyredeceği gün sayısı ile bağlantılıydı. Ayrıca gemilerdeki depolama koşullarının sınırlı olması, mürettebat ve personel sayısı ile de yakından alakalıdır. Tuna Donanması'nın ekmek, et, zeytinyağı, sirke ve zahire ihtiyaçlarının bir kısmı İstanbul'dan, bir kısmı da Tuna havzasından giderilmiştir. İstanbul'dan Tuna'ya aktarılan iaşe, kiralanan gemilerle genellikle Varna'ya sevk edilir, oradan da mekârî (öküz) denilen yük hayvanları ve çeşitli arabalarla ordunun bulunduğu mahale ya da iskele şehirlerindeki kalelere ulaştırılırdı. Bu karayolu taşımacılığı hem uzun bir

²²²⁹ Cafer Çiftçi, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İâşesinde Bursa'nın Rolü", *OTAM*, S. 16, Ankara, 2004, s. 155.

seyahati gerektirmekte hem de külfetli olmaktaydı²²³⁰. Bu sebeple yolculuk hızı ve taşınan malın kapasitesi bakımından kara yoluna göre daha ekonomik olan su yolunu cazip kılmıştır.

Ordunun sefer güzergâhı üzerinde bulunan ve stratejik açıdan önem taşıyan sahillerde, yoğun iâşe menzilleri oluşturulmuştur. Donanma gemilerindeki kürekçi, dümenci, cenkçi vs. gibi neferlerin iâşesi güç ve masraflı olduğundan, sahillerde iâşe menzilleri ve ikmal üslerinin kurulması zorunlu hale gelmişti. Bu menzillerde genel olarak zahire ambarları, peksimet imalathaneleri, fırınlar ve su sarnıçları büyük bir itina ile tesis edilmişti²²³¹. Sefer zamanlarındaki iâşe organizasyonunun temelini oluşturan bu menzillerin her birine, bir mübaşir atanırdı. Mübaşirler, menzillerdeki işlerin sevk ve idaresinin düzenli bir şekilde yürütülmesinden sorumluydular²²³².

Tuna Donanması ordusunun ihtiyacı olan gıda maddeleri, devlet kontrolündeki mübayaa sistemi ile yürütülmüştür. Mübayaa, bir malın karşılığının ödenerek satın alınmasıdır. Mübayaa usulü, satıcı için ticari bir faaliyetten öte, iâşenin devletin müdahale ettiği bir fiyatla satmaya mecbur bırakıldığı bir mükellefiyetti²²³³.

6.1.1. Ekmek / Nan

Osmanlı vesikalarında *nan* ya da *nan-ı aziz* şeklinde ifade edilen ekmek, ordunun önemli bir besin maddesidir.

Ordu için lüks sayılabilecek bu sıcak ekmekler, muharebe alanından uzak yerlerdeki fırınlarda pişirilir ve taze bir şekilde tüketilirdi²²³⁴. Tuna Donanması'ndaki her bir askere günlük bir çift ekmeğin dağıtımı yapılırdı. Mesela 1788'de Tuna Nehri Donanması'nda görevli 15 topkeşan çete kayığındaki toplam 350 nefere, günlük 750 çift ekmek verilmiştir²²³⁵. Başka bir örnekte, 1789 yılının kışında, gemileri muhafaza etmek amacıyla Rusçuk, Yergöğü ve Zıstovi kışlaklarına taşıyan cerahorlara, günlük iki ekmek verilmiştir. Maçin'den Zıstovi'ye kadar olan sahil kazalarındaki kadı, naib,

²²³⁰ BA, MAD. d. 10003, s. 29. (26 Mart 1770)

²²³¹ Danyal Bediz, "16-17. Asırlarda Osmanlı Denizciliğinin Bugüne Kadar Meçhul Kalmış Başarıları", *Donanma Dergisi*, c. 80, S. 458, İstanbul, Temmuz-1967, s. 10.

²²³² Mehmet Yaşar Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", *Osmanlı*, c. 6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 593.

²²³³ Mehmet Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu (Mora Fethi Örneği 1714-1716)*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2007, s. 123.

²²³⁴ M. Y. Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", s. 593.

²²³⁵ BA, C. BH. 215/10043, Belge 1-2. (20 Mayıs 1788); BA, C. BH. 141/6790, Belge 1. (13 Nisan 1788)

voyvoda, ahali ve iş erlerine gönderilen hükümlerle, bu iaşenin kaza ahalipleri tarafından karşılanması sağlanmıştır²²³⁶.

16 Mart 1790 tarihli belgede, Tuna Nehri'nin muhafazasından sorumlu iki çete kayığında mevcut 50 nefer, 2 ağa, 2 alemdarına günlük 65 çift ekmek verilmiştir²²³⁷. 1791'de Sünne Boğazı ve Tuna Nehri'nde bulunan ince donanmanın tamiri için 70 gün çalışmak üzere İstanbul'dan 20 kalafatçı ve 10 marangoz gönderilmiştir. Bu neferlere günlüğü birer çiftten olmak üzere 30 çift ekmek verilmiştir²²³⁸.

Ekmek imalinin mümkün olmadığı durumlarda, orduya peksimet dağıtılmıştır.

6.1.2. Peksimet

Osmanlı Devleti'nin sıcak ekmek tedarik edemeyecek kadar uzun süren seferlerinde, donanmaya ait gemi mürettebatının ve hizmetlilerinin günlük temel gıdası olan kurutulmuş ekmeğe peksimet denilirdi²²³⁹. Peksimet, su oranı düşük olduğundan uzun süre dayanabilen bir besin maddesidir²²⁴⁰.

Gerek deniz/nehir gerekse kara savaşlarında, ordunun besin maddesi olan peksimeti imal etmek, her şeyden önce bu maddenin elde edildiği tarımsal kaynakları korumak ve kontrol etmekle mümkündü. Peksimetin imalinde arpa, darı ve çavdar unu tercih edilmiyor, yalnızca buğday unu kullanılıyordu. Ancak peksimet yapılırken farklı kalitede unlar kullanıldığından, *peksimed-i has*, *peksimed-i beyaz*, *peksimed-i harci* ile *sütlü ve revganlı peksimed* adı verilen farklı çeşitleri görülmektedir. En kalitelisi olan *peksimed-i has*, kaptan paşanın dâhil olduğu gemiye özel olarak verilirdi. Donanma kapıkulları *peksimed-i beyazı*, forsaları ise *peksimed-i harciyi* tüketmekteydiler²²⁴¹.

Donanma ordusunun en önemli gıda maddesi olan peksimet, Tuna Nehri sahillerindeki mahallerde hazırlandığı gibi İstanbul, Gelibolu, Edirne, Selanik²²⁴², Mısır Kahiresi ve Kıbrıs'tan da temin edilmiştir. Ordu sefere çıkmadan önce, ilgili yerlere

²²³⁶ BA, C. BH. 141/6794. (17 Ekim 1789)

²²³⁷ BA, C. AS. 1208/41143, Belge 1-2. (16 Mart 1790)

²²³⁸ BA, C. BH. 208/9724, Belge 2. (5 Mart 1791)

²²³⁹ Lütfi Gürçay, *Gemici Dili*, Üçüncü Baskı, İstanbul, 1968, s. 319; M. Y. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 157.

²²⁴⁰ C. Çiftçi, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İâşesinde Bursa'nın Rolü", s. 162.

²²⁴¹ M. Y. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 157, 160.

²²⁴² 1768 Osmanlı-Rus savaşı öncesi yapılan hazırlıklarda Gelibolu, Selanik ve İstanbul'daki fırınlarda pişirilen ekmekler için 2708 kese akçe ayrılmıştır. İstanbul ve Gelibolu'da pişirilen 200 bin kantar peksimet, İsakçı Ambar Emmini Hatibzâde Ahmed Ağa aracılığıyla temin edilmiştir. Selahattin Tansel, "1768 Seferi Hakkında Bir Araştırma", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 8, S. 4, Ankara, 1950, s. 509-11.

gönderilen hükümlerle, belirlenen miktara göre peksimetler hazırlanırdı. Bu kurutulmuş ekmekler, gemiler vasıtasıyla donanma personeline ulaştırılırdı.

Tuna Nehri Donanması personeline ulaştırılacak bu kuru ekmekler gemilere yüklenmeden, gemi personelinin isimleriyle birlikte tek tek defterlere kaydedilirdi²²⁴³.

Tablo 19. Tersane-i Amire'den Tuna Nehri'ne Gönderilen Gemilerdeki Kaptanlar, Nefer Sayısı ve Bunlar için Verilen Peksimet Miktarı (1728)²²⁴⁴

Gemi	Kaptan	Nefer Sayısı		Peksimet Miktarı (Kantar)
		Alacağı Nefer	Aldığı Nefer	
FİRKATE	Abdullah b. Ahmed	80	71	160
	Ahmed	80	75	160
	Mustafa	80	69	160
	Hüseyin Çavuş	80	63	160
	Tatar Osman	80	63	160
	Ali	80	47	160
	Ekinci oğlu Mehmed	80	59	160
	Cezayirli Hacı Ebubekir oğlu Ali	80	63	160
	Mustafa	80	58	160
	Mehmed b. Abdullah	80	72	-
	İbrahim b. Ahmed	80	79	140
	Emir Mushab Receb	80	54	140
	Çalık Emir İbrahim	80	73	140
	Ahmed Hoca	80	64	160
	Dervişli Hüseyin	80	70	152
	El-Hac Osman	80	61	158
	Topçu Mehmed	80	50	160
	Cezayirli Mehmed	80	59	158
	Abdullah	80	59	160
	Kazgancı	80	76	153
	Hacı Mustafa	100	84	200
	Mehmed	100	92	195
	Kilerci Mehmed	100	65	200
	Dervişli Halil	100	81	200
	Ali b. Mustafa	100	103	200
	Kilerci Hüseyin	100	78	200
	Ahmed b. Osman	100	96	200
	İsmail	100	82	200
	Cezayirli Ali Mürdi	100	99	200
KALYATA	Novalı Mehmed	227	198	431
	Sakızlı Mehmed	227	203	420
	Ömer Hoca	227	192	430
	Novalı Süleyman	227	199	435
	Donanma Kethüdası İbrahim b. Mehmed	227	227	446
TOPLAM		3635	3078	6918

Gemilerin alabileceği personel sayısına göre verilen peksimet miktarlarına bakıldığında, her bir nefere yaklaşık 2 kantar peksimetin düştüğü görülmektedir. Hemen

²²⁴³ BA, D.BŞM. TRE.d 14654, s. 4-46. (2 Şubat 1728)

²²⁴⁴ BA, D.BŞM. TRE.d 14654, s. 4-46. (2 Şubat 1728)

hemen bütün gemilere yazılan nefer sayısı, geminin alabileceği sayıdan daha azdır. Bundan dolayı verilen peksimetlerin, ihtiyacı fazlasıyla karşıladığı söylenebilir. Kalyata gemilerinin hacmi, fırkatelere göre daha büyük olduğundan ve dolayısıyla personel sayısının da fazla olmasından, bu gemilere 400 kantarın üzerinde peksimet verilmiştir. Gelibolu muhafızı Osman Bey'in kaydını tuttuğu toplam 29 fırkate ile 5 kaliteden oluşan gemilere, toplamda 6918 kantar peksimet yüklenmiştir.

Osmanlı Devleti'nin savaş yıllarında teminine büyük gayret gösterilen peksimetler, bu işle görevlendirilmiş mübaşirler aracılığı ile alınırdı. Örneğin 23 Kasım 1718 tarihli belgeye göre, sefer-i hümayun için Silistre'de mübayaa mübaşiri aracılığı ile hazırlanan 1609 kantar 4 kıyye peksimet, Tuna'nın mühim iskelelerinden olan Varna ve Rusçuk'taki küçük fırkateler aracılığı ile taşınmıştır²²⁴⁵.

20 Şubat 1739'da Tuna Donanması'na gerekli olan peksimet, İstanbul'dan şaykalarla gönderilmiştir. Fırkatelerde görev yapacak 800 neferin her birine günlük yarım kıyyeden, toplam 400 kantar peksimet verilmiştir. Bir ay boyunca 272,5 kantar 10 kıyye olarak hesaplanan bu peksimet, peksimetçi başı el-Hac Nureddin Ağa tarafından verilmiştir²²⁴⁶.

1771 yılında Özi taraflarına giden bir şahtur gemisinde bulunan 1 kaptan ve 60 leventin altışar aylık peksimetleri, her nefere iki kantardan verilmek koşuluyla 122 kantardı. Bu peksimet, kalyonlar habbâzı (ekmekçi) Seyyid Ali Çelebi tarafından verilmiştir²²⁴⁷. Aynı yıl İsakçı köprü muhafazasında çalışan 8 gemideki toplam 244 neferin 7198 vukiyye olan iki aylık yiyecekleri, İsakçı anbar emini Seyyid Süleyman Ağa tarafından karşılamıştır²²⁴⁸.

1773'te Özi'ye gönderilen 24 adet ince donanma gemisinde mevcut 1724 kişiye, ikişer kantardan toplam 3448 kantar peksimet verilmiştir. Bunun 1248 kantarı İstanbul'dan, 2200 kantarı da Burgoz İskeleyi'nde miri peksimetten tedarik edilmiştir²²⁴⁹. 26 Nisan 1790 tarihinde Vidin muhafazasında bulunan 11 çete kayığındaki 235 nefere, 225 kantar 12 kıyye peksimet verilmiştir²²⁵⁰.

1790 yılında İstanbul'dan Tuna'ya aktarılan peksimet gemileri, peyderpey seyr ü sefer yapmışlardır. İstanbul'da yeterli derecede peksimet bulunmadığından, Mısır ve

²²⁴⁵ BA, AE. *SAMD. III.* 8/685. (23 Kasım 1718)

²²⁴⁶ 272,5 kantar 10 kıyye=12.000 kıyyedir. BA, AE. *SMHD. I.* 8/548. (20 Şubat 1739)

²²⁴⁷ BA, C. *BH.* 163/7696. (28 Ocak 1771)

²²⁴⁸ BA, C. *BH.* 124/6010. (7 Ağustos 1771)

²²⁴⁹ BA, C. *BH.* 9/401. (16 Şubat 1773)

²²⁵⁰ BA, *MAD. d.* 10051, s. 23. (30 Nisan 1790)

Kıbrıs'taki peksimet üreticilerine gönderilen hükümlerle, donanmanın ihtiyaçlarının derhal karşılanması emredilmiştir. Beklenen peksimetlerin Mısır ve Kıbrıs'tan gelmeleri zaman alsa da, peksimetçi başı Mehmed Emin Ağa, Tersane-i Amire emini ve gümrük emini vasıtasıyla 1000 kantarı Kıbrıs'tan getirtilen peksimetin yanında, Mısır ve İstanbul peksimetleriyle birlikte 3396 kantarın ihracı yapıldı. Bu peksimetler 8 tane miri çamlıca kayıkları ve kiralanan tüccar gemileri ile ilgili bölgeye aktarıldı. Gemi kirası 833,4 esedi kuruş ödenmiştir²²⁵¹.

6.1.3. Guşt (Et)

Et, Osmanlı ordusunun çıktığı tüm seferlerde, yüksek protein değeri ile askerlere verilen gıda maddeleri arasında, en az ekmek kadar önemli bir yere sahipti. Osmanlı askerlerine çoğunlukla kuzu ve koyun eti, sığır eti ve az miktarda da tavuk eti tahsis ediliyordu. Ordunun ihtiyaç duyduğu et, Anadolu ve Rumeli'de canlı hayvan alımıyla karşılanmış, alınan hayvanlar savaş bölgesine orduyla birlikte sürüler halinde götürülmüştür. Bu faaliyet, hassa kasapbaşının nezaretinde yapılıyordu²²⁵². Bu görevliye gerekli para, nakit olarak hazineden veriliyor ya da çeşitli sancak kazalarının gelirlerinden havale ediliyordu. Büyük oranda mübayaa edilen koyun ve sığırları alıp orduya getiren kasapbaşılar, yollardaki çoban harcamalarını da kendileri karşılıyordu²²⁵³.

Osmanlı Devleti'nin Tuna'daki donanma personelinin et tayinatı çoğunlukla Eflak ve Boğdan'dan²²⁵⁴ ve Tuna havzasının diğer kesimlerinden karşılanıyordu. Celep taifesinin bulundukları mahallere yakın yerlerdeki hayvanların toplanması, bu hayvanların hiçbir surette kimseye satılmadan harp alanına aktarılması oldukça mühimdi²²⁵⁵. Osmanlı ülkesinde hem yemek kültürünün bir tercihi olarak hem de gücünden istifade edildiği için büyük baş hayvanların yemek olarak tüketilmemesine

²²⁵¹ BA, C. BH. 109/5282, Belge 1, 2, 3. (17 Ağustos 1790)

²²⁵² Hakan Karagöz, "Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik Önemi", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, c. 30, S. 2, Ankara, Aralık-2013, s. 98.

²²⁵³ M. Y. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 165.

²²⁵⁴ M. Y. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 163.

²²⁵⁵ H. Karagöz, "Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik Önemi", s. 99. Ordu için ayrılan koyun ve kuzu sayısı, *celeb defterlerine* kaydedilirdi. Bu defterlerde koyun, kuzu sayısı ile birlikte, sorumlu celeblerin adları da bulunmaktaydı. Celebler, mevcut sayıdaki hayvanları eksiksiz teslim etmek zorundaydılar. C. Çiftçi, "Osmanlı Döneminde İstanbul'un İâşesinde Bursa'nın Rolü", s. 162.

dikkat edilir, buna karşın genellikle koyun eti tüketilirdi²²⁵⁶. Esasen orduda dağıtılan et miktarı etin cinsine, askerlerin bölüklerine ve görev yerlerine göre değişiklik arz etmekteydi. Dağıtılan koyun eti 192 ve 320 gr. arasında değişirken, sığır etinde bu miktar iki katına çıkabilmekteydi²²⁵⁷.

Tuna Nehri, balıkçılık faaliyetlerinin yoğun olarak yürütüldüğü ticari bir potansiyele sahiptir. Nehirde çok sayıda ve türde balık çıkarılmakta ve bu balıklar farklı farklı alanlarda kullanılmaktaydı²²⁵⁸. Donanma personelinin et ihtiyacının bir kısmının, nehirden elde edilen balıklarla da sağlanmaya çalışıldığını söylemek mümkündür.

Tablo 20. Donanma Personeline Verilen Günlük Et (1773-1791)

Yıl	Görevli	Görev	Birimi	Ücret
1773 ²²⁵⁹	406 nefer	Tuna muhafazasındaki 43 çete kayığı	80,5 kıyye 120 dirhem	-
	Ağa ve Alemdar		5 kıyye 80 dirhem	-
1788 ²²⁶⁰	375 nefer	Tuna muhafazasındaki 15 çete kayığı	2 kıyyeden 150 kıyye	-
1788 ²²⁶¹	10 nefer	Fırtınadan zarar gören İsakçı'daki köprünün tamiri	2,5 kıyye	-
1790 ²²⁶²	50 nefer	Tuna muhafazasındaki 2 çete kayığı	10 kıyye	-
	1 Ağa		2 kıyye	
	1 Alemdaran		1 kıyye	
1790 ²²⁶³	235 nefer	Vidin muhafazasındaki 11 çete kayığı		1652 k.
1790 ²²⁶⁴	349 nefer	Maçin ve İbrail muhafazasında bulunan başbuğ şaykası ile 12 çete kayığı	-	496,5 k.
1791 ²²⁶⁵	20 kalafatçı	Tuna ve Sünne'deki donanmanın tamiri ve yağlanması	3,5 kıyye	-
	10 marangoz			
1791 ²²⁶⁶	328 Nefer	Tuna muhafazasındaki 24 çete kayığı ve başbuğun bindiği şayka	-	4094,5 k.

²²⁵⁶ Öyle ki 1715-1718 yıllarındaki Mora ve Avusturya seferlerinde, kasapbaşının temin ettiği sığır eti, toplam et miktarının yaklaşık % 5-7'sini oluştuyordu. M. Y. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 166.

²²⁵⁷ M. Y. Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", s. 593.

²²⁵⁸ Geniş bilgi için bkz.: Filiz Yıldırım, Osmanlı İdaresinde Tuna Nehri'nde Bir Ekonomik Unsur: Balıkçılık", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 327-347.

²²⁵⁹ BA, MAD. d. 8531, s. 228. (23 Mart 1773)

²²⁶⁰ BA, C. BH. 215/10043, Belge 1-2. (20 Mayıs 1788); BA, C. BH. 141/6790, Belge 1. (13 Nisan 1788)

²²⁶¹ Kasapbaşı Mehmed Efendi'ye yazılan hüküm. BA, C. AS. 1118/49537. (7 Temmuz 1788)

²²⁶² Vidin seraskeri Vezir Yusuf Paşa'ya ve Vidin nüzul emini Çadircızâde Mehmed Emin'e gönderilen hüküm. BA, C. AS. 1208/41143, Belge 1-2. (16 Mart 1790)

²²⁶³ BA, MAD. d. 10051, s. 23. (30 Nisan 1790)

²²⁶⁴ İki aylık et ücretidir. BA, MAD. d. 10051, s. 327. (5 Kasım 1790).

²²⁶⁵ Yetmiş gün boyunca istihdam edilen bu neferlerin her birine günlüğü 100 dirhemden 3,5 kıyye, toplam 245 kıyye et verilmiştir. BA, C. BH. 208/9724, Belge 2. (5 Mart 1791)

²²⁶⁶ Tuna başbuğu el-hac Memiş'e gönderilen hüküm kaydına göre, Tuna muhafazasında bulunan mevcut çete kayıklarındaki ağa, alemdar ve neferlere verilmesi gereken et tayinatlarının miri ücret üzerinden hesaplanarak kıyyesi 10 akçeden karar kılınmıştır. Başbuğun, sefer dolayısıyla bu ücretin zamlanarak kıyyesinin 18 akçe olma yönündeki talebi reddedilmiştir. BA, MAD. 10051, s. 5. (17 Nisan 1790)

6.1.4. Sirke

Yemeğe, salata ve turşuya ekşilik vermek için kullanılan üzüm, elma ve limon suyudur²²⁶⁷. 1718 yılında İstanbul'dan Niğbolu'ya 684 kıyye²²⁶⁸, Özi'ye gönderilen 24 ince donanma gemilerindeki toplam 1724 nefere 970 kıyye sirke gönderilmiştir²²⁶⁹.

6.1.5. Revgan-ı Zeyt (Zeytinyağı)

Donanma mürettebatının yemeklerinde kullanılmak üzere temin edilen *revgan-ı zeyt*, gıda maddeleri arasında önemli bir yer tutmaktaydı. Nitekim 1763 senesinde, donanma mürettebatı için 120 kıyye zeytinyağı gönderilmiştir²²⁷⁰. 1773'te de Özi'ye gönderilen 24 gemideki 1724 nefer için 1700 kıyye *revgan-ı zeyt* satın alınmak suretiyle temin edilmiştir²²⁷¹.

6.1.6. Zahire

Zahire, genel anlamda buğday (hınta), arpa (şair), dakik (un), çavdar ve mısır gibi tahıllar için kullanılan bir ifadedir. Tuna Nehri sahillerindeki zahire ambarlarında ya da kalelerde toplanarak, muhafaza edilen ve gerektiğinde kullanılmak için sevkiyatı gerçekleştirilen en önemli emtiadır.

Savaş dönemlerinde, gerek yük taşımak, gerekse askerin yiyecek ihtiyacını karşılamak amacıyla orduda çok sayıda hayvan kullanılırdı. Öyle ki savaşta kullanılan hayvanlar, mevcut insan sayısının aşağı yukarı yarısı kadardı. Bu hayvanların insanlara göre neredeyse beş kat yiyecek tükettiği göz önüne alındığında, ordu iaşesi için temin edilen zahirenin büyük payının hayvanlara ait olduğu söylenebilir²²⁷².

Devlet, sefer zamanlarında ordunun herhangi bir sıkıntı yaşamaması için hububat ihracını yasaklayarak, hububat ticareti ve nakli üzerinde bir denetim mekanizması kurmuştur²²⁷³. Ordunun ihtiyaç duyduğu zahire, devlet yönetiminin belirlediği yerlerde mübayaacı ya da mübaşirler tarafından, yine yönetimin belirlediği fiyata göre satın alınırdı. Sancak, kaza ya da iskelelere tayin edilen mübaşirler, yaptıkları mübayaa işini bu işe özel defterlere, ayrıntılarıyla kaydederlerdi.

²²⁶⁷ Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türkî (Latin Harfleriyle)*, (Hazırlayanlar: Raşit Gündoğdu, Niyazi Adıgüzel, Ebul Faruk Önal), İkinci Baskı, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul, 2012, s. 563.

²²⁶⁸ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

²²⁶⁹ BA, C. BH. 9/401. (16 Şubat 1773)

²²⁷⁰ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

²²⁷¹ BA, C. BH. 9/401. (16 Şubat 1773)

²²⁷² M. Y. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 170-171.

²²⁷³ M. Y. Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", s. 592.

Mübayaacıların yanında kaza kadıları, menzil mübaşirleri, yeniçeri serdarları, vilayet iş erleri ve ayanlar da mübayaa işini takip eden devlet görevlileri arasındaydı. Ordu için talep edilen zahire, bu görevli kişilerin ve halkın katılımıyla, belirlenmiş yerlerdeki reayaya paylaştırılırdı²²⁷⁴.

Reaya, sefere giden ve seferden dönen ordunun yiyecek ihtiyacını karşılamak üzere, belli menzillerde *nüzül zahiresi* adı altında un ve arpadan oluşan iaşenin teminini sağlamakla mükellefti. Un ve arpanın yanında reayadan satın alınan yağ, bal, koyun, ekmek, saman, ot, odun gibi maddeleri ihtiva eden *sürsat* da başka bir uygulama olarak görülmektedir. Sürsat bedeli devletin hazinesinden karşılanırdı. Nüzül ya da sürsatın toplanması, nakliye için gerekli malzemenin ve nakliyecilerin temini, gerektiğinde nüzül zahiresinin orduya kadar götürülüp teslimi kadıların uhdesindeydi. Zaman zaman kadıların yerine merkezden tayin edilen görevliler olsa da²²⁷⁵ bazen de kadılara yardımcı olması için *meydan çorbacısı* sıfatıyla yayabaşlıları da görevlendirilirdi²²⁷⁶.

Zahirelerin kazalardan ya da iskelelerden toplanıp, ilgili yerlere ulaştırılmasının organizasyonunu Tuna Donanması kaptanı yapardı²²⁷⁷. Zahirelerin gemilere yüklenmesi için ihtiyaç duyulan cerahor ve prostoykaları istihdam eden kaptan, özellikle Tuna'daki girdaplardan geçişte ordunun iaşesine zarar gelmemesi için yüksek güvenlik önlemlerine başvururdu²²⁷⁸.

Tuna sahilleri ve Tuna havzası, diğer birçok iâşe ürünüde olduğu gibi zahireleri yetiştirmek için de elverişli bölgelerdi. Devlet, bu ürünlere görevliler aracılığıyla *miri mübayaa* denilen usulle el koyar ve sefer hazırlıkları esnasında Tuna kıyılarındaki kalelere ve zahire ambarlarına yerleştirirdi. Savaş dönemlerinde zahire alım-satımı da engellenirdi²²⁷⁹. Belgrad, Vidin, Rusçuk, Silistre, İzvornik, Çirmen, Kili, İsmail, Selanik

²²⁷⁴ M. Y. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 127-28.

²²⁷⁵ *Nüzül*, olağanüstü durumlarda alınan avarız türü vergilerden biri olduğu halde, şeri vergi şeklinde açıklandığı da olmuştur. Aynî ve bedenen hizmet şeklinde uygulanan avarızın nakde dönüşmesi sonucu, 16. yüzyıl ortalarında ihdas edilmiş bir vergi mahiyetindedir. Dağıtılması ve toplanması avarız hanesine göre tespit edilirdi. Toplanacak nüzül zahiresinin taşıma masrafları ve diğer ihtiyaçları, mükelleflere aitti. Başlangıçta savaş hallerinde toplanan nüzül vergisi, 17. yüzyıldan itibaren her yıl toplanan bir vergi haline gelmiştir. *Sürsat* ise reayanın gerektiğinde askeri birliklere yem, yiyecek maddesi ve yakacağı, tespit edilen bir fiyat üzerinden sağlamasıdır. Nüzülden farkı, avarız hanesi hesabına göre bir uygulamaya tabi tutulmamasıdır. Sürsat ve nüzul, askeri birliklerin geçtiği yollar veya konakladığı yerlere en yakın bölgelerden aynî, uzak olan bölgelerden nakdî olarak alınmaktaydı. Ömer İşbilir, “Nüzül”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 33, TDV Yayınları, Ankara, 2007, s. 311-12.

²²⁷⁶ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devlet Teşkilâtından Kapukulu Ocakları I Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988, s. 214.

²²⁷⁷ BA, MAD. d. 9897, s. 104. (12 Mart 1713)

²²⁷⁸ BA, A.DVNS. MHM. d. 126, s. 31, h. 131. (23 Nisan-2 Mayıs 1717)

²²⁷⁹ Osmanlı-Rus savaşlarının devam ettiği 1769-1770 yıllarında, mübaşirler tarafından mübayaa edilen zahireler, İsakçı ambarında muhafaza edilmiştir. İbrail İskeleyi'nden doğuya doğru giden zahire yüklü

ile havalisi, Babadağı, Tatarpazarı, Tolcu, Hırsova, Daye Karyesi, Köstence vs. gibi birçok yerden zahire temin edildiği görülmektedir. Bu zahirelerin seri bir şekilde nakledilmesi, Tuna üzerindeki gemiler vasıtasıyla yapılmaktaydı. Ordunun en yakın olduğu iskeleye getirilen zahireler, buradan askerin konuşlandığı noktaya kiralanan arabalar ile taşınırdı²²⁸⁰.

Tuna havzasındaki üretimin, tüketim karşısında yetersiz kaldığı durumlarda, ordunun zahire ihtiyacı Karadeniz yalılarındaki iskelelerden²²⁸¹, Edirne'deki mübayaacılarından²²⁸² ve Eflak'tan satın alınmak suretiyle giderilmiştir²²⁸³. Bu uzak mesafeler, çoğu zaman devletin bütçesine zarar vermekteydi. Zira uzak mesafelerdeki iaşenin ilgili yerlere ulaştırılması, yeni bir gidere sebep olacak yük hayvanları ile sağlanmaktaydı. Öyle ki 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşlarının devam ettiği yıllarda, 1769-1773 arasında 8500-9000 öküz, 9500-14000 deve, 6500-7000 at ve katır devlet tarafından yıllık olarak kiralamıştı²²⁸⁴.

bütün gemilerin geçişi engellendiği gibi, miri için toplanan zahirelerin alım ve satımı da yasaklanmıştır. BA, A.DVNS. *MHM. d. 168*, s. 15, h. 59, 60. (16 Eylül 1769). İsakçı ambarına Corciş, Hantepesi, Çoçon, ambarlarından zahire nakledilmiş ve muhafazası için İsakçı Ambar Emmini Ali görevlendirilmiştir. BA, A.DVNS. *MHM. d. 168*, s. 110, h. 420. (12 Ocak 1770). Öte yandan Zıştovi ve Niğbolu'daki zahireler de tüccar gemileriyle ilgili bölgeye Silahdar Ağası Haseki Mustafa tarafından aktarılmıştır. BA, A.DVNS. *MHM. d. 168*, s. 165, h. 655. (12 Mart 1770).

²²⁸⁰ Varna, Balçık, Kuvarna, Manğalya, Köstence ve Kara Harman iskeleleri kadılarına, naiplerine, serdarlarına, ayanlarına, iş erlerine ve iskele eminlerine hitaben yazılan kayıta, zahirelerin taşınması için araba ve beygirlerin hemen temin edilip, iase ürünlerinin vakit geçirmeden ordunun konakladığı mahale nakli emredilmiştir. Sevkiyatın çeşitli bahanelerle gerçekleşmemesi durumunda, ilgili kişilerin cezalandırılacağına dikkat çekilmiştir. BA, A.DVNS. *MHM. d. 168*, s. 335, h. 1391. (1 Nisan 1771); Şumnu Serdari Hasan, Şumnu sakinlerinden Çavuşzade es-Seyyid Ahmed, vilayet vekili Hüseyin ve Ahmed'e gönderilen hüküm. BA, A.DVNS. *MHM. d. 168*, s. 338, h. 1406. (11 Nisan 1771).

²²⁸¹ BA, AE. *SAMD. III. 8/733*. (23 Kasım 1718). Mesela 1716 Varadin Seferi hazırlıklarının başladığı sırada, Bolu Sancağı'ndan 60 bin kile arpa, 10 bin kile un mübaşir Ahmed tarafından mübaya olunmuştur. Bolu'dan Bartın İskeleyi'ne, buradan Karadeniz yoluyla Varna'ya, oradan da kiralanan arabalarla Vidin'e aktarılmıştır. Bolu'nun yanında Balçık, Bergos, Varna ve Edirne gibi Karadeniz sahillerinde de Tuna'ya zahire sevk edilmiştir. Karayolunun yanında, suyunun da kullanıldığı görülmüştür. Karadeniz aracılığı ile Sünne Boğazı'nı takiben İsakçı ve oradan da Belgrat'a doğru aktarma yapılmıştır. Bekir Gökpınar, "Osmanlı Seferlerinde Deniz Taşımacılığı (Nakliyat): Varadin Seferi Örneği (1716)", *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 26-29 Eylül 2013/İstanbul Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, c. 5, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014, s. 140-41, 147. 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşlarının olduğu yıllarda da coğrafi ve stratejik bir öneme sahip olan Trabzon'dan, Tuna'ya doğru bir sevkiyatın gerçekleştirildiği görülmektedir. Geniş bilgi için bkz.: Temel Öztürk, "Osmanlı-Rus Savaşının (1768-1774) Lojistik Desteğinde Trabzon'un Yeri", *Osmanlı Araştırmaları*, S. XXIX, İstanbul, 2007, s. 148-172.

²²⁸² BA, *HAT. 185/8603*. (29 Ağustos 1791)

²²⁸³ 1716 yılında gerçekleşen Varadin Seferi için, Eflak Voyvodası'na gönderilen hükümle, Eflak'tan 30 bin kile arpa, 20 bin kile un satın alınarak Belgrad'a aktarılmıştır. Bekir Gökpınar, "Tuna Nehri'nde Yapılan Askeri Sevkiyatlar: Varadin Seferi (1716) Örneği", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 185.

²²⁸⁴ Gábor Ágoston, "Avrupa'da Osmanlı Savaşları", *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, (Çeviren ve Hazırlayan: Kahraman Şakul), Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 107.

Tuna'nın zahire mübayaacıları, zaman zaman Tuna'daki donanma personeline yeterli zahireyi temin etmekte sıkıntı yaşamışlardır. Bu durumda merkezden yapılan takviye ile bu mağduriyet giderilmiştir. Nitekim 17 Nisan 1790 tarihinde Niğbolu mübayaacısı Mehmed Haseki'ye gönderilen emirde Niğbolu, Rahova ve özellikle Vidin'de Tuna'nın güvenliğini sağlayan on bir ocaklık şaykadaki 367 nefere, altı ay boyunca beşer kileden 1835 kile tahsis edilmesi gerektiği, ancak tamamına gücü yetmediği için baş muhasebeden yardım edileceği kayıtlıdır²²⁸⁵.

Tuna Donanması için zahire toplanırken, zaman zaman mübayaacıların usulsüzlük yaptıkları gözlenmiştir. Merkezin miri fiyat üzerinden satın alınmasını uygun gördüğü zahirenin, görevliler tarafından reayaya çok düşük bir meblağ ödenerek alındığı da olmuştur. Orduya ulaştırılması gereken zahirelerin kaçırılarak, yüksek fiyata satıldığı ve hatta bazı mübayaacıların orduya hiç zahire vermedikleri dahi tespit edilmiştir. Kötü uygulamalara açık olan bu sistem, mübayaacılar açısından oldukça kârlıydı. Ancak mübayaacıların haksız elde ettikleri bu kazanç, özellikle sefer zamanlarında devletin hazinesini zarara uğratmaktaydı. Nitekim 1790 yılında yaşanan benzer durumdan dolayı III. Selim hatt-ı hümayununda; *mübayaacılar ekl ve telef ediyorlar miri dahi bu kadar zahireye akçe veriyor hem miriye hasaret hem fukaraya gadr olunur* diyerek bu durumun bir nizama bağlanması için emir vermiştir. Bunun üzerine Tuna Donanması'nın zahire dâhil her türlü gelir giderine nezaret etmek üzere Silistre'ye Ahmed Tevfik Efendi, tersane emini gibi tayin edilmiştir²²⁸⁶.

Donanma ordusuna zahire toplandığı esnada yaşanan bir başka sıkıntı, bu işle mükellef olan reayanın zahire vermekten kaçınmasıdır. Örneğin Bosna'nın Banaluka Kazası'nda ikamet eden İbrahim ve kardeşleri, merkezin uygun gördüğü miktardaki zahireyi vakti geldiğinde orduya teslim etmekle görevlendirilmişlerdi. Ne var ki mükellef kardeşler, Osmanlı-Rus Savaşı'nın devam ettiği 1773 yılında, mevcut zahirelerini orduya vermekten kaçınmışlardır. İkazların işe yaramadığı görülünce de kardeşler, kalebent cezasına çarptırılmışlardır²²⁸⁷. Verilen cezalar, devletin seferde olduğu dönemlerde böylesi münakaşaların yaşanmaması için caydırıcı etkiye sahiptir.

²²⁸⁵ Belgrad şaykası Vidin'e, Niğbolu ve Rahova şaykaları Niğbolu'ya, İpek, Hisarcık, Güvercinlik, Börice ve Böğürdelen şaykaları Vidin'e ve Semendire şaykası da Rahova'da hizmet vermektedir. BA, MAD. d. 10051, s. 4. (17 Nisan 1790)

²²⁸⁶ BA, HAT. 185/8660. (9 Eylül 1790)

²²⁸⁷ Bosna Kadısı, Bosna Mütesellimi, Bosna Yeniçeri Zabiti ve Tuna Kalesi Dizdarına gönderilen hüküm. BA, A.DVNS. MHM. d. 170, h. 87. (19 Mart 1773)

Osmanlı Devleti'nin sefer hazırlıkları aylar öncesinden başlar ve sefer ayı olan Mayıs'a kadar öngörülen bütün ihtiyaçlar hazırlanırdı. Sultan III. Selim'in bir hatt-ı hümayununda belirttiği gibi *sefer demek asker ve zahire demektir; asker ve zahire vaktiyle celb olunmalı ve geç kalınmamalıdır*²²⁸⁸. Donanma mürettebatının öncelikli ihtiyacı olan iâşenin sağlanması ve hazır hale getirilmesi, ayrı bir organizasyonu gerektiriyordu. Ancak bazen görevlilerin ihmalkâr davranışları, olumsuz neticeler doğurabilmiştir. Mesela 1790-1791 yıllarında devam eden Osmanlı-Avusturya/Rusya muharebelerinde, daha önceden gerekli hazırlıkların tam olarak yapılmaması, Osmanlı askerinin zahire sıkıntısı yaşamasına sebep olmuştur. Askerin Şumnu'dan Rusçuk'a hareketi esnasında Rusçuk, Zıştovi, Niğbolu ve Rahova iskelelerinden devlet eliyle satın alınan zahire gemilere yüklenmiş ve askerin sıkıntısı giderilmeye çalışılmıştır²²⁸⁹.

İncelenen döneme ait bazı arşiv vesikalarında görüldüğü kadarıyla, Tuna Nehri'ndeki en önemli zahire depolarından biri, belki de en önemlisi İsakçı ambarıdır. İsakçı, Osmanlı Tunası'nın kilit noktalarından biri olduğundan, burada ordunun iâşesinin depolanmasına fazlasıyla hassasiyet gösterilmiştir. Bu sebeple Osmanlı padişahları, bölgede büyük ve kargir ambarların yapılması yönünde emirler vermişlerdir²²⁹⁰. Özellikle savaş hazırlıklarının yapıldığı dönemlerde, çeşitli kaza kadılarına gönderilen fermanlarla, kendi bölgelerindeki zahirelerin İsakçı'ya sevk edilmesine dikkat çekilmiştir²²⁹¹. Gerek İsakçı'daki mevcut askere, gerekse nehrin diğer bölgelerine genellikle bu ambardaki iâşeden ulaştırılırdı. İsakçı ambarının korunması için de her yıl belirli sayıda ocaklık şaykalar tayin edilmiştir²²⁹². Karadan olduğu kadar, nehirden korunması da elzem olan ve ayrı bir önem taşıyan İsakçı Ambarı için hemen hemen her yıl İsakçı ocaklık şaykasına görev verildiği görülmektedir. Bunun yanında Vidin, Flordin, Silistre ve diğer ocaklık şaykalar da farklı yıllarda *ruz-ı Kasım'dan ruz-ı*

²²⁸⁸ Ahmed Câvid, *Hadika-i Vekâyi*, (Hazırlayan: Adnan Baycar), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998, s. 234.

²²⁸⁹ Ahmed Câvid, *Hadika-i Vekâyi*, s. 115-117.

²²⁹⁰ Örneğin Sultan I. Abdülhamid çok büyük ve üç katlı buğday ambarlarının inşalarını gerçekleştirmiştir. P.L. İnciciyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası", (Çev.: H. D. Andreasyon), *Güney Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 4-5, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1976, s. 119.

²²⁹¹ 29 Temmuz- 8 Ağustos 1736 tarihinde Babadağı, Tolcu ve Kili kadı ve serdarlarına gönderilen hükümlerle, adı geçen kazalarda toplanan ve tahsil edilen zahirenin derhal İsakçı'ya aktarılması emredilmiştir. BA, A.DVNS. MHM. d. 142, s. 122, h. 636. (29 Temmuz- 8 Ağustos 1736).

²²⁹² Mesela 1746 yılında Tuna'da mevcut ocaklık şaykalardan Mustafa Kaptan'ın tasarrufundaki Hırsova şaykası, İsakçı Ambar Emmini maiyetine tayin olmuştur. Bu şaykada bulunan 20 kürekçinin altı aylık ücreti 500 kuruşken, kaptanın ulufe ve taamiyesi ise 32992 akçedir. Bu giderler Hırsova İskelesi malından karşılanmıştır. BA, MAD. d. 6584, s. 4. (23 Mart 1746)

hızıra kadar altı ay boyunca İsakçı ocaklık şaykasına yardım amaçlı muhafaza hizmetinde bulunmuşlardır²²⁹³.

Osmanlı Tunası boyunca, İsakçı'nın yanında en büyük iskele ambarlarından bir diğeri de Hırsova'daki zahire ambarıdır²²⁹⁴. Nitekim Babadağı, Tolcu, Hırsova, Daye Karyesi, Köstence²²⁹⁵, İsakçı, Maçın vs. yerlerden toplanan çeşitli zahireler, Hırsova ambarında muhafaza edilmiştir²²⁹⁶.

Tuna Nehri kenarında bulunan Niğbolu, Yergöğü, Silistre²²⁹⁷, Zıştovi, Vidin²²⁹⁸ ve Rusçuk iskele şehirlerinde de, büyük mahzen ve ambarlar mevcuttur. Bu şehirlere tıpkı İsakçı ve Hırsova'daki gibi, çevre kazalardan mübayaa edilen zahireler aktarıldı²²⁹⁹.

²²⁹³ İsakçı Ambar Emmini Hacı Mehmed'e ve İsakçı şaykası kaptanı Mehmed Kaptan'a gönderilen hükümde, 1760-1762 yılları arasında İsakçı Ambar Emmini olan el-hac Mehmed'in maiyetindeki şaykada, yirmi nefer kürekçi ve topçu mevcuttur. Bu neferlerin ücretleri ile Kaptan Mehmed'in ulufe ve taamiyesi Yergöğü mukataası malından karşılanmıştır. Öte yandan 1789 yılında İsakçı şaykasının yanında Vidin, Flordin, ve Silistre ile diğer yerlerden alınan toplam sekiz ocaklık şaykaların muhafaza hizmetinde istihdam edildiği kayıtlıdır. Her bir şayka kürekçi, dümenci, topçu ve cenkçileriyle mükemmel bir şekilde donatılarak görevlerini yaparlardı. *Ruz-ı kasımdan ruz-ı hızıra* kadar altı ay boyunca İsakçı Ambarı muhafazasında olan İsakçı, Vidin ve Flordin şaykalarındaki toplam 99 nefere aylık 2655 kuruş, ordu-yı hümayun hazinesinden ödeme yapılmıştır. Neferlerin her birine beşer kileden verilen 495 kile un İsakçı ambarından karşılanmıştır. BA, C. AS. 1074/47328, Belge 1-2. (29 Ocak 1762); BA, C. AS. 984/42919, Belge 1-2. (1 Kasım 1789)

²²⁹⁴ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 354-355, h. 1475. (20 Mayıs 1771)

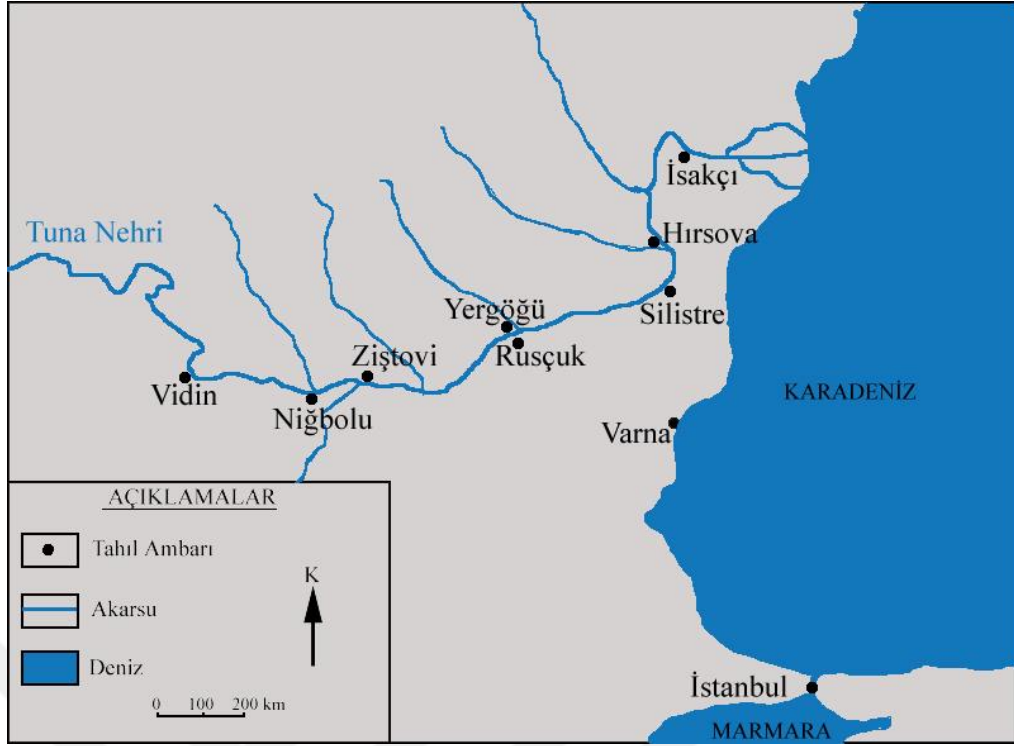
²²⁹⁵ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 281, h. 1128. (14 Aralık 1770)

²²⁹⁶ BA, A.DVNS. MHM. d. 168, s. 271, h. 1063. (14 Kasım 1770)

²²⁹⁷ Avusturya ve Rusya savaşlarında özellikle Eflak'tan satın alınan zahirelerin dükkân ve mahzenlerde muhafazası ve sevkiyatı için Silistre Limanı ayrı bir öneme sahipti. Ancak Tuna'nın taşma ihtimaliyle dükkân ve mahzenlerde bulunan miri zahirelerin zarar görmesini engellemek için Silistre'de büyük bir ambar inşası için emir çıkarılmıştır. Bu ambarın 100 bin kileyi alacak hacimde olması ve bütün masraflarının devlet kanalıyla karşılanması kararlaştırılmıştı. 1792 yılının şubat ayında ambarın inşası tamamlanmıştır. Hava Selçuk, "Zıştovi ve Yaş Antlaşması Arasında Tuna Kıyısında Bir Osmanlı Kenti: Silistre (1791-1793)", *Tuskish Studies*, Volume 8/5, Ankara, Spring-2013, s. 653-54.

²²⁹⁸ 24 Eylül 1716 tarihli kayıta, Avusturya ile olan harp esnasında askerlerin zahire ihtiyaçlarını karşılamak için Belgrad'a zahire taşıyan gemilerin, Vidin'de Tuna Nehri'nin taşması durumunda, taşkınların ulaşması mümkün olmayan ve zahirelerini yükleyecekleri bir mahale, masrafları miriden karşılanmak üzere yeni ve büyük bir ambarın yapılması kararlaştırılmıştır. H. Karagöz, "Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik Önemi", s. 95. Hatta bu savaş döneminde, Vidin'de zahirelerin muhafaza edileceği ambarların yetersiz olmasından dolayı, halkın elindeki mahzenlerin kiralanması yoluna gidilmiştir. Mahir Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2015, s. 56.

²²⁹⁹ B. Gökpinar, "Tuna Nehri'nde Yapılan Askeri Sevkiyatlar: Varadin Seferi (1716) Örneği", s. 183.



Şekil 32. Tuna Nehri Kıyısındaki Zahir Ambarları

Tuna havzası, özellikle de Aşağı Tuna, İstanbul'un adeta zahir ambarı konumundaydı. Mesela İbrail'in kırk elli köyden müteşekkil havalisi, İsmail ve civarı²³⁰⁰ ile Tuna havzanın geniş ovalarında yapılan büyük miktardaki zirai üretim, Tuna Nehri'ni takiben Sünne Boğazı'ndan Karadeniz yoluyla İstanbul'a aktarılmaktaydı. Bu nakil işinde, özellikle Sünne'deki geçişi kolaylaştırmak adına, zahir yüklü gemilerin ağırlıklarını hafifletmek için tombazların kullanıldığı görülmektedir²³⁰¹. 24 Kasım 1791 tarihinde Hamamizâde Ahmed Paşa aracılığıyla, İbrail'den İstanbul'a 42 zahir dolusu teknenin gönderildiği görülmektedir²³⁰².

²³⁰⁰ Rumeli buğdayı, İsmail'deki büyük ambarlarda biriktirildikten sonra Kili'ye götürülür oradan da Karadeniz yoluyla İstanbul'a sevk edilirdi. Halk, bundan dolayı bu buğdaya *Kilismail buğdayı* demiştir. P.L. İnciciyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası", S. 4-5, s. 121.

²³⁰¹ BA, C. BH. 182/8540. (13 Temmuz 1769)

²³⁰² Aslında Tuna'dan İstanbul'a sevk edilen gemi sayısı 52 idi. Ancak bu teknelerde görevlendirilen çoğu Kıpti ve Kazaklar'dan oluşan neferler, iş becerisine sahip olmadıklarından ihmalkâr davranmışlar ve 10 teknenin batmasına sebep olmuşlardır. Bundan dolayı çok sayıda zahir zayi olmuştur. İşledikleri suçtan dolayı 23 akçe olan mevaciblerinin bir kısmı kendilerine verilmemiştir. BA, D. BŞM. d. 6055, s. 7/1-a, 7/1-b. (24 Kasım 1791). Tuna Nehri'nin kuzey ve güney kıyılarındaki iskelelerden elde edilen iaşenin, İstanbul'a aktarılmasıyla ilgili geniş bilgi için bkz.: Fadimana Fidan, *18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordunun İaşesinde Tuna İskelelerinin Rolü*, Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Kars, 2014, 218 Sayfa; Fadimana Fidan, "18 Yüzyılda Tuna Nehri İskelelerinin İstanbul İaşesinin Temininde Rolü", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 371-386.

Zahire nakliyatı için genellikle tüccar gemileri kiralanırdı. *Navl-ı sefain* denilen kira bedelleri çoğunlukla hazine-i amireden ve iskelelerin cizye gelirlerinden karşılanırdı. Örneğin 1738 yılında Zıştovi, Niğbolu²³⁰³, Silistre²³⁰⁴ ve Rusçuk'ta mübayaacılar aracılığıyla satın alınan zahireler, sefer durumunda olan ordunun iaşe ihtiyacının giderilmesi amacıyla Vidin ve Fethülislam kalelerine taşınmıştır. Taşıma işini yapan gemiler için ödenen toplam 9000 kuruşluk meblağ, Siliste cizyesinden ve hazineden karşılanmıştır²³⁰⁵. Zahire taşıma faaliyeti, hazineye önemli bir maliyet olarak yansımaktadır. Zahirelerin temin edildiği yer ile Tuna'ya aktarılmak üzere götürüldüğü iskele arasındaki mesafe, kira bedelini belirlemekteydi. Mesafeye göre kilesi 5, 6 ve 8 akçe olarak hesaplanmıştır. İstanbul ya da iskelelerden Karadeniz kullanılarak, Sünne Boğazı aşılar ve oradan da Aşağı Tuna'nın en önemli iskelelerinden İsakçı'ya kadar ayrı bir kira bedeli ödenirdi ki bu da genelde 8-10 akçe arasında değişirdi. Neticede Varadin Seferi'nde 993 bin kile tüketilen zahirenin taşınma masrafı hesaplandığında, oldukça maliyetli olduğu görülecektir²³⁰⁶.

Tuna Nehri'nde iskeleler arası zahire taşıyan gemi kira bedelleri de, gemilerin yük miktarı ve iskeleler arası mesafenin uzunluk ve kısalığına göre değişirdi. Mesela Belgrad Seferi (1739) ordularının ihtiyacı olan zahire Silistre, Rusçuk, Zıştovi, Niğbolu, Vidin ve İrşova'dan Belgrad'a sevk edilmiştir. İskeleler arası bu nakliyatla, zahirenin her bir kilesi için Silistre'den 12 akçe, Rusçuk'tan 10 akçe, Zıştovi'den 8 akçe, Niğbolu'dan da 7,5 akçe olarak hesaplanmıştır²³⁰⁷. Görüldüğü üzere Belgrad'a en yakın iskele en az navl ücreti ödemektedir.

²³⁰³ Adı geçen iskelelerden mübaşir Selvili Hüseyin Ağa tarafından alınan zahireleri, Vidin ve Fethülislam'a nakleden gemilerin kira bedeli hazineden karşılanmak suretiyle 5000 kuruş idi. BA, MAD. d. 10337, s. 135. (1 Haziran 1738).

²³⁰⁴ Silistre mübayaacısı Ahmed Ağa tarafından alınan zahireleri taşıyan gemilerin bedeli 4000 kuruştur ve Silistre cizyesi malından karşılanmıştır. BA, MAD. d. 10337, s. 143. (20 Haziran 1738)

²³⁰⁵ Rusçuk mübayaacısı Mustafa Ağa tarafından alınan zahireleri taşıyan gemilerin bedeli 4000 kuruştur ve Silistre cizyesi malından karşılanmıştır. BA, MAD. d. 10337, s. 144. (18 Haziran 1738)

²³⁰⁶ Geniş bilgi için bkz.: B. Gökpinar, "Osmanlı Seferlerinde Deniz Taşımacılığı (Nakliyat): Varadin Seferi Örneği (1716)", s. 146-48.

²³⁰⁷ Hakan Karagöz, *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Isparta, 2008, XIX+485 Sayfa, s. 77.

Tablo 21. Tuna Donanması'nın Zahire Tedariki (1715-1791)

Yıl	Emtia	Alındığı Yer	Verildiği Yer	Birimi
1715-1716 ²³⁰⁸	Zahire	Silistre Ambarı	Belgrad Kalesi	99000 kile
		İsakçı Ambarı		83000 kile
		Ruşçuk Ambarı		135000 kile
		Niğbolu Ambarı		79000 kile
		Ziştovi Ambarı		150000 kile
		Eflak		50000 kile
		Temeşvar		40000 kile
1718 ²³⁰⁹	Un	İstanbul'dan sevk	-	396 kıyye
1720 ²³¹⁰	Un	Vidin Ambarı	Vidin Kalesi hizmetindeki 30 üstü açığa mensup 270 dümenci ve kürekçi neferlerine	1350 kile
1725 ²³¹¹	Un	Ruscuk ve Niğbolu mübayaacıları	Vidin Kalesi hizmetindeki 30 üstü açığa mensup 270 dümenci ve kürekçi neferlerine	2890 kile
1730 ²³¹²	Zahire	Vidin Sancağı	Belgrad Kalesi	1335 İstanbul Kilesi
1739 ²³¹³	Un	Ruşçuk mübayaacısı	63 şaykada bulunan 2550 nefere	12600 kile
1763 ²³¹⁴	Hınta	İsakçı Ambarı	Belgrad Kalesi	25000 kile
1763 ²³¹⁵	Şair	İsakçı Ambarı	Belgrad Kalesi	15000 kile
1768 ²³¹⁶	Zahire	-	180 üstü açıktaki 1620 nefere	11340 kile

²³⁰⁸ 4 Aralık 1715 tarihinden sonra Varadin Seferi için, Tuna'daki çeşitli kazalardan, Eflak ve Temeşvar bölgelerinden toplanan zahireler, tabloda adı geçen ambarlara yerleştirilmiştir. Bu ambarlarda muhafaza edilen zahire, donanmanın hizmetindeki gemiler vasıtasıyla Belgrad'a sevk edilmiştir. Bu zahirelerin toplandığı kazalar ve zahire çeşidi şu şekildedir:

- Silistre Ambarı: Karasu, Yenipazar, Umurfakih kazalarından 30 bin kile arpa, 12 bin kile un; 21 Haziran 1716'da Silistre, Çardak, Şumnu, Eskicuma kazalarından 31 bin kile arpa, 26 bin kile un,
- İsakçı Ambarı: İbrail Kazası'ndan 20 bin kile arpa, 10 bin kile un; Uzuncaabad-ı Hasköy ve Kırkkilise'den 10 bin kile arpa, 6 bin kile un, Hırsova, Maçın, Babadağı ve Tolcu kazalarından da 30 bin kile arpa, 7 bin kile un,
- Rusçuk Ambarı: Rusçuk'tan 39 bin kile arpa, 21 bin kile un; Hezargrad'dan 50 bin kile arpa, 25 bin kile un,
- Niğbolu Ambarı: 54 bin kile arpa, 25 bin kile un,
- Ziştovi Ambarı: 81 bin kile arpa, 55 bin kile un muhafaza edilmiştir. Bunun yanında Bostanoğlu Hacı Mehmed'in ambarından 14 bin kile arpa ve buğday da satın alınmıştır.
- Eflak: 30 bin kile arpa, 20 bin kile un.
- Temeşvar: 20 bin kile buğday, 20 bin kile arpa.

B. Gökpınar, "Tuna Nehri'nde Yapılan Askeri Sevkiyatlar: Varadin Seferi (1716) Örneği", s. 183-85.

²³⁰⁹ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

²³¹⁰ Tuna Kaptanı Mustafa Paşa tarafından verilmek üzere, Vidin Defterdarı'na gönderilen hüküm. BA, İE. BH. 15/1358, Belge 1. (13 Ocak 1720)

²³¹¹ Rusçuk mübayaacısı Sadeddin ve Niğbolu mübayaacısı Karakulan Ali'ye gönderilen hükümlerle, Rusçuk'tan 2500, Niğbolu'dan da 390 kile un alınmıştır. BA, İE. AS. 88/8043. (22 Şubat 1725)

²³¹² BA, AE. SAMD. III. 28/2655. (2 Ekim 1730)

²³¹³ BA, KK. d. 5676, s. 7. (6 Ocak 1739)

²³¹⁴ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

²³¹⁵ BA, C. BH. 194/9111, Belge 1. (7 Ekim 1763)

²³¹⁶ Her nefere aylık 7 kileden 6 ay boyunca toplam 11340 kile harcanmıştır. BA, MAD. d. 8531, s. 225. (11 Ekim 1768)

1770	Un	-	6 ocaklık şayka neferlerine ²³¹⁷	1180 kile
		İsakçı Ambarı	2 ocaklık şayka neferlerine ²³¹⁸	200 kile
		-	100 miri üstü açıktaki 900 nefer ²³¹⁹	6600 kıyye
		-	40 çam kayığındaki 360 nefer ²³²⁰	2520 kuruşa 50400 kile
	Zahire	-	14 miri şaykadaki 280 nefer ²³²¹	1400 kile
1771 ²³²²	Un	Ziştovi Ambarı	Üstü açıklardaki 1440 nefer	10080 kıyye
1773 ²³²³	Hınta	Tersane-i Amire	Özi'deki 24 gemi neferlerine	415 kile
1788 ²³²⁴	Un	-	22 üstü açıktaki 198 nefer	18479 kıyye
1790	Un		11 çete kayığındaki 235 nefer ²³²⁵	751 kile
	Un	Tatarpazarı	15 ocaklık şayka neferlerine ²³²⁶	2495 kile
	Un	Niğbolu, Rusçuk, Silistre ve Ziştovi mübayaacıları	Tuna başbuğunun şaykası ve 12 çete kayığındaki toplam 349 nefer ²³²⁷	672,5 kile
1791 ²³²⁸	Un	-	19 ocaklık şayka neferlerine	1054,5 esedi kuruş 51 akçelik un

²³¹⁷ Osmanlı Tunası'nın en önemli üslerinden biri olan Belgrad Kalesi'ne her yıl ihtiyaca göre zahire sevk edilmekteydi. 1770 yılında da ruz-ı hızırdan kasıma kadar, Tuna muhafazası için görevlendirilen Bögürdelen, Belgrad, Güvercinlik, Koblic, Fethülişlam ve Rusçuk şaykalarının toplam 236 nefer kürekçi, dümenci, topçu ve cenkçilerine ayrılan un, Belgrad'a sevkiyatı yapılan undan alınmıştır. BA, C. BH. 169/7991. (28 Kasım 1770)

²³¹⁸ İsakçı'daki Bozasuyu adlı mahalde inşa edilen köprü hizmetinde çalışan yedek Silistre ve Tutrakan ocaklık şaykalarının 20'şer nefer kürekçilerine altı aylık un tahsis edilmiştir. BA, C. AS. 1043/45773. (22 Haziran 1770)

²³¹⁹ Her bir nefere aylık 7 kıyyeden verilen un için 4200 kuruş, hazineden ödenmiştir. BA, MAD. d. 13761, s. 283. (19 Nisan 1770)

²³²⁰ BA, MAD. d. 13761, s. 284. (19 Nisan 1770); BA, MAD. d. 8531, s. 226. (19 Nisan 1770)

²³²¹ BA, MAD. d. 8531, s. 225. (6 Ocak 1770)

²³²² 11 Mart 1771 tarihinde Tuna Nehri Donanması'nda bulunan üstü açıklara mensup 1440 nefere 6 aylık un, her nefere 7 kıyyeden 10080 kıyye verilmiştir. Bu miktar Ziştovi İskeleyi'nden karşılanmıştır. BA, C. BH. 141/6790, Belge 2. (13 Nisan 1788)

²³²³ BA, C. BH. 9/401. (16 Şubat 1773)

²³²⁴ 1788 yılında mevcut 22 üstü açığın her birinde bulunan 1 dümenci 8 kürekçi toplam 198 nefere şevval, zilkade, zilhicce ve muharrem ayları boyunca, her bir nefere 93 kıyye, 132 dirhem un verilmek suretiyle 18479 kıyye tedarik edilmiştir. Verilen unun maliyeti uygun bir mahalden karşılanmıştır. BA, C. BH. 141/6790, Belge 2. (13 Nisan 1788); BA, C. BH. 141/6790, Belge 2. (13 Nisan 1788)

²³²⁵ Vidin Seraskeri sadr-ı esbak Vezir Yusuf Paşa'ya gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 10051, s. 23. (30 Nisan 1790). Niğbolu mübayaacısı ve mütesellimi Haseki Mehmed'e gönderilen hüküm. BA, MAD. d. 10051, s. 24. (30 Nisan 1790).

²³²⁶ Ziştovi Kadısı ile dergâh-ı muallam gediklilerinden Ziştovi'de Tatarpazarı zahiresi kabzına memur Mustafa Bey'e gönderilen hükümde; Belgrad, Hırsova, İpek, Hisarcık, Güvercinlik, Börice, Tolcu, Semendire, Flordin, İsakçı, Tutrakan, Koblic, Fethülişlam, Rusçuk ve Yergöğü ocaklık şaykalarının kürekçi, dümenci ve topçu neferlerinin altı aylık un miktarının, her bir nefere beşer kileden verildiği kayıtlıdır. BA, MAD. d. 10051, s. 108. (9 Haziran 1790)

²³²⁷ Tuna Nehri'nin muhafazası hizmetinde bulunan, Tuna Nehri Başbuğu el-hac Memiş'in şaykası ile maiyetindeki 2 çete kayığı, Rusçuk ve Silistre'den temin edilen 4'er çete ile Ziştovi'den alınan 2 kayıktaki neferlere verilen üç aylık un miktarı, Niğbolu Kadısı ve mübayaacısı Mehmed'e yazılan hükümle belirtilmiştir. BA, MAD. d. 10051, s. 326. (5 Aralık 1790).

²³²⁸ Tuna Nehri üzerindeki 19 ocaklık şayka, İbrail'in muhafazası için görevlendirilmiştir. Her şaykada mevcut 12'şer cenkçi, 20'şer nefer kürekçi, topçu ve dümenci toplam 633 nefere, 1054,5 esedi kuruş 51 akçelik iki aylık un verilmiştir. BA, C. BH. 127/6162, Belge 3. (11 Mart 1791)

6.2. Sağlık Hizmetleri

Sefere çıkan Tuna Donanması gemilerindeki mürettebatın ve savaşçıların, sefer esnasında yaralanma, örselenme ve çeşitli cerrahi sorunlarının baş göstermesi durumuna karşın, bazı gemilerde hekim, cerrah ve ilaç sandıkları bulundurulurdu.

Sefere çıkılacağı zaman, orduya dâhil olan merkezdeki hekim ve cerrahlar donanmayla birlikte yola çıkma emri alırlardı. Elbette her gemiye özel bir cerrah ya da hekim verilmemekte ancak, sefere çıkan donanma ordusunda kâfi sayıda sağlık ekibi bulundurulmaktaydı. Görevlendirilen hekim ve cerrahların arasında Yahudi asıllı²³²⁹ olanlara da rastlamak mümkündür. Örneğin 1791 yılında Tuna Donanması Kaptanı Ahmed Paşa'nın maiyetine, iki cerrahın yanında Yahudi bir hekim de verilmiştir²³³⁰.

Donanmada yer alacak olan doktorların, usta ve tecrübeli olması şarttı. Savaş gibi olağanüstü durumlarda, orduda meydana gelebilecek herhangi bir hastalık ya da yaralanma vs. gibi durumlara karşın hangi ilacın, hangi hastalığa iyi geldiğini, hangi tabiattaki hastaya ne gibi bir tesirinin olduğunu bilmeleri ve ilaç hazırlama hususunda mahir olmaları gerekmektedir.

Tuna bölgesine, İstanbul'dan gönderilen cerrah ve hekimlerin harcırahları, hazine-i amireden karşılanmaktadır²³³¹. 1717 yılındaki sefer-i hümayun için donanmaya dâhil olmak üzere görevlendirilen iki usta cerraha 300 kuruş²³³², 1769'da İsakçı'ya gönderilen bir cerraha 15 kuruş²³³³, 1770'te İbrail taraflarında görevlendirilen iki usta

²³²⁹ Osmanlı Devleti, 15. yüzyıldan itibaren Avrupa tıbbıyla temasa geçmiş, onların yazdıkları eserler vasıtasıyla Avrupa'daki tıbbi gelişmeleri yakından takip etmiştir. 15. yüzyılın sonlarından itibaren Avrupa ülkelerinin bazılarında sürülen ve çoğu Yahudi asıllı olan tabipler, Osmanlı topraklarına iltica etmişlerdir. Mesleklerini artık Osmanlı topraklarında devam ettiren bu tabiplerin bir kısmı, *etibba-i Yahudiyan* adıyla saray hizmetine girerken, bir kısmı da İstanbul ve Selanik gibi şehirlerde serbest tabiplik yapmışlardır. Bunların daha ziyade Avrupa kaynaklarından yararlanarak yazdıkları eserler, Osmanlı dünyasında Avrupa tıp bilgisinin tanınmasını sağladığı gibi, Osmanlı tıbbına da önemli katkılarda bulunmuştur. 16. yüzyılın sonlarından ve 17. yüzyılın başlarından itibaren, Osmanlı tıbbında geleneksel hekimlik görülmekte, ancak batıdaki gelişmeler de takip edilmektedir. Avrupa'da ortaya çıkan ve daha sonra Osmanlı Devleti'nde de görülen bazı hastalıkların tedavisinde, Osmanlı hekimleri çaresiz kalınca, hastalıkların iyileştirilmesi için Avrupalı doktorların tavsiyelerine uyulmuştur. 17. yüzyıldan itibaren, çoğu İtalyan üniversitelerinde eğitim görmüş, Avrupa ile temasları devam eden Yahudi hekimlerin, Osmanlı topraklarında fazlasıyla çalıştıkları görülmektedir. Elbette Osmanlı Türk tabipleri de yetişmiş ve mühim eserler vermişlerdir. Geniş bilgi için bkz.: Salim Aydın, "On Sekizinci Yüzyıl Osmanlı Tıbbında Değişim: Doğu Tıbbından Batı Tıbbına Geçiş Üzerine Bir Deneme", 38. *Uluslararası Tıp Tarihi Kongresi Bildiri Kitabı*, c. II, (Editörler: Nil Sarı, Ali Haydar Bayat, Yeşim Ülman, Mary Işın), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2005, s. 1031. Ancak özellikle Rönesans sonrası Avrupa'da gelişen büyük tıbbi gelişmeler, zamanla tercüme yoluyla Osmanlı'ya kazandırılmış, bu da batı tıbbına olan ilgiyi daha da arttırmıştır. İbrahim Ceylan, *Türklerde Cerrahinin Gelişimi*, Türk Cerrahi Derneği Yayınları, Ankara, 2012, s. 45.

²³³⁰ BA, C. AS. 960/41729, Belge 1-2. (6 Temmuz 1791).

²³³¹ BA, C. SH. 8/386. (11 Haziran 1790)

²³³² BA, İE. SH. 2/154. (18 Nisan 1717)

²³³³ BA, C. SH. 2/69. (18 Aralık 1769)

cerrahın ödenen yol ücretlerinin yanında²³³⁴, yine 1787 yılında Özi bölgesine gönderilen iki usta cerraha 150'şer kuruş ödendiği kayıtlıdır²³³⁵. Harcırahlar arasındaki bu farklılığın sebebi, merkezden hareketle Tuna'da gidilecek mahallin uzaklığı ile cerrah ve hekimlerin usta olup olmamalarından kaynaklandığı düşünülmektedir.

Donanma mürettebatının yaralanması ya da hastalanması halinde, onlara tıbbi müdahalede bulunan hekim ve cerrahlar için gerekli olan malzemeler, genellikle ordu-yı hümayun ya da cebehane-i amiredaki mevcuttan alınmıştır. Ancak bulunamayan malzemeler esnaftan *fiyat-ı rayiç* üzere, ücreti hazine-i amireden karşılanmak şartıyla satın alınmıştır²³³⁶. Bu malzemelerin tedariki, tıp ve eczacılık konusunda ehil olanlarca yapılmıştır. Bunlar, donanma hareket etmeden önce, ihtiyaç duyulabilecek bütün ilaç ve cerrahi aletleri hazırlamakta görevlendirilmişlerdir. Hazırlanan tüm malzemeler, gemi cerrahlarına verilmek üzere gemi kaptanlarına teslim edilmiştir²³³⁷.

Donanma mürettebatındaki zayıfın önemli bir kısmının hastalık ve kötü beslenmeden kaynaklandığı kanaati²³³⁸, gemilerdeki sağlık koşullarının üst düzeyde düşünülmesi ve koruyucu sağlık önlemlerinin alınması gerektiğini ortaya koymaktadır. Donanma sefere her çıktığında, savaş mühimmatıyla birlikte, gemilere her türlü sağlık malzemeleri de bırakılırdı. Bu malzemeler, bu iş için özel yapılmış sandıklarda

²³³⁴ BA, C. SH. 21/1030. (17 Ekim 1770)

²³³⁵ BA, C. SH. 29/1413. (10 Eylül 1787)

²³³⁶ BA, C. AS. 960/41729, Belge 1-2. (6 Temmuz 1791). Yergöğü Kalesi'ne satın alınmak suretiyle gönderilen bazı malzemelerin fiyatı şu şekildedir: 2 kıyye şem-i asel 180 para, 1 kıyye mastaki 400 para, 100 dirhem sarısabır 100 para, 100 dirhem zağferan 800 para, 4 kıyye ruc (?) 160 para, 5 kıyye asel-i safi 120 para, 5 kıyye sirke-i sarı 32 para, 2 kıyye tuz 16 para, 200 adet yumurta 100 para, 1 kıyye sünger 200 para, 6 kıyye revgan-ı zeyt 240 para, 5 kıyye kettan-ı Mısri 170 para toplam 2518 paradır. (62,5 kuruş, 18 para) BA, C. SH. 8/386. (11 Haziran 1790). Ayrıca İbrail'e gönderilen 25 kıyye arak, 100 top astar, 1 kıyye kâfur, 0,5 kıyye kardaşkanı, 0,5 kıyye mürr-i safi, 0,5 kıyye anzarut için 76,5 kuruş ödeme yapılmıştır. BA, C. SH. 21/1030. (17 Ekim 1770)

²³³⁷ 18. yüzyıldan önce, donanmada görevlendirilen hekim ve cerrahlar, donanmanın hareketinden kısa bir zaman önce, bizzat ilaç ve malzeme tedarikini yaparlardı. Ancak bazen orduda olması gereken ilaçlara ulaşamaması, yerine başka ilaçların alınması ve bunların da fayda vermemesi gibi durumlar baş gösterince, ilaç tedarikinde değişikliğe başvurulmuştur. 1713 yılında, daha önce donanmaya ilaç temin eden Kohenoğlu adlı hekimin yerine, mesleğinde ve ilaç hazırlamada uzman olduğuna kanaat getirilen Mikel getirilmiştir. Mikel'in görevi, her yıl kalyonlara verilecek ilaçları kendi parası ile en iyi şekilde hazırlamak ve donanmanın denize açılması sırasında o günkü değerinden satarak, kalyon kaptanlarına teslim etmektir. Otuz yıl boyunca bu işle meşgul olan Mikel, bu hizmeti karşılığında, cizye ve avarız vergilerinden muaf tutulmuştur. Mikel'den sonra oğulları Manol ve Nikola da aynı görevi yürütmüşlerdir. İdris Bostan, "Osmanlı Bahriyesi'nde Sağlık Hizmetleri", *Osmanlılarda Sağlık*, c. I, (Editörler: Çoşkun Yılmaz, Necdet Yılmaz), Biofarma İlaç Sanayi Yayınları, İstanbul, 2006, s. 115.

²³³⁸ Feza Günergun, "Osmanlı Donanma Gemilerinin İlaç Sandıkları: Ondokuzuncu Yüzyıl Başına Ait Bir Araştırma", *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, c. XI, S. 1-2, İstanbul, 2009, s. 251. Tabipler, hastanın sağlığını yiyecek ve içeceklerle korumaya ve tedavi etmeye çalışırlardı. Tıbbın gereği olarak yemeklerin nasıl pişirileceğine çok önem veren tabipler, hastalıkları önlemenin yanı sıra, tedavide kullanılmak üzere besinlerin nasıl hazırlanacağı, yemeklerin hangi usul ve hangi malzemeyle pişirileceğine konusuna hassasiyetle yaklaşırlardı. Aybars Akkor, *Osmanlılarda Tıp ve Eczacılıkta Kullanılan Materyaller*, Şubat 2014, s. 8-9.

muhafaza edilirdi. Sandıklardaki her bir ilacın çeşidi ve miktarı belirlenirken, cerrah sandıklarındaki cerrahi aletlerin âdeti de not edilirdi. Bu sandıklardaki bütün malzemelere harcanan meblağ ile hekim ve cerrahların yollukları, baş muhasebe kayıtlarına özenle işlenirdi.

Tedavi yöntemlerinde, besin maddelerinin yanında tabiattaki bazı bitki, hayvan, maden ve mineral gibi doğal kaynaklardan yararlanma yoluna gidilmiştir. Bunlardan elde edilen eczalarla ya da bunların karışımıyla oluşan ilaçlarla hastalıkların tedavisi yapılırdı. Tabi bu ilaçların, kullanım amacına göre bir sınıflandırmaya tabi tutulması oldukça mühimdir. Hekimler, hastanın tabiatına göre ilacın miktarını, verilme şeklini ve tedavi edici etkisini belirlemek durumundadırlar. İlaçların uyuşturucu, ağrı kesici, tutsü, idrar söktürücü, terletici vs. şeklindeki tedavisinin çok iyi saptanmış olması gerekmektedir.

İnsan vücudu kan, safra, balgam ve sevda olmak üzere dört sıvıdan oluşmaktadır. Sağlıklı bir insanda, adı geçen dört sıvı oldukça dengeli bir şekilde işlerdi. Vücuttaki bu sıvılardan birinin bozulması *ahlât-ı fâside* – bozulan sıvının diğer sıvılara galip gelmesi – denilen bir tür rahatsızlık durumunun ortaya çıkmasına sebebiyet vermektedir. Bu tür rahatsızlıkların tedavisi kolay değildi. Fasid olan yani diğerleri üzerine galip gelen sıvının kusturma, ishal ya da cerrahi yöntemlerle dışarı çıkarılıp, vücuttan atılması gerekmektedir²³³⁹. Bunun için de hekim ve cerrahların işlerinde uzman olmaları gerekmektedir.

Osmanlı tıbbında tedavi amacıyla kullanılan ilaçların çoğu -günümüzde olduğu gibi- bitkilerden elde edilmiştir. Hekimler anzerut, çam sakızı, isfidaç, kâfur, kantaron, kardaşkanı (damü'l-ahaveyn), mastaki, teremendi, Zaferan (sarfan), sirke, ketan-ı Mısri, arak, kasni, hınna, sarısabır vs. gibi bitkilerin tedavi edici gücünü kullanmışlardır. Adı geçen bu bitki çeşitlerinin bir ya da birden fazlasıyla oluşturulan bileşimler, hastalığın tedavisinde kullanılmıştır. Öte yandan hava-civa, kükürt, nişadır, şap, zac-ı Kıbrıs, mürdeseng gibi kimyasallar; tıbbi bitkilerden elde edilen mürr-i safi, revgan-ı zeyt denilen yağlar; asel, şem-i asel, yumurta gibi hayvani ürünler ve tuz, kılarmeni, safir-i saf adındaki mineraller de karışımların bir parçasını oluşturmaktadırlar. Hekim, hastanın rahatsızlığının teşhisini koyduktan sonra, kullanılacak çeşitleri belli oranlarda hazırlar ve tedaviye başlardı. Mesela 31 Ağustos 1789 tarihli belgede, yaraların tedavisi için onar kıyyelik *şem-i asel* ve *çam sakızı* ile beşer kıyyelik *teremendi* ve *revgan-ı zeyt*

²³³⁹ Mehmet Yaşar Ertaş-Kağan Eğnim, “Evliya Çelebi Seyahatnamesi’nde Hastalıklar”, *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 10, Denizli, 2011, s. 102.

karışımından meydana gelen bir merheme ihtiyaç duyulduğu kayıtlıdır²³⁴⁰. 17 Ekim 1770 tarihli başka bir belgeden, belli miktarlarda arak ile kâfurun kaynatılmasından oluşan ilacın, bir tedavi yöntemi olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır²³⁴¹.

Sefer hazırlıkları yapıldığı esnada, Tuna'ya sevk edilen gerekli tüm malzemeler, Tuna Nehri sahillerindeki kalelerde muhafaza altına alınmaktaydı. Bu durum tüm ilaç ve cerrahi levazımat için de geçerli bir durumdu. Sağlık malzemelerinin nakliyatı yapılmadan, kalelerde mevcut olanların sayımı yapılır ve bu doğrultuda ihtiyaç nispetinde ilaç tedariki yapılırdı. Öyle ki gemilerdeki mürettebat, personel ve savaşçı sayısı ve seferin zaman aralığı, sandıklara bırakılan ilaç ve alet sayısını belirlemektedir.

Örneğin 11 Haziran 1790 tarihinde, Yergöğü Kalesi'ne merkezden gönderilen malzemelerin miktarında, (aşağıdaki tabloda belirtildi), kaledeki mevcut dikkate alınmıştır. Kalede hali hazırda bekletilen 20 kıyye zeytinyağı, 1,5 kıyye balmumu, 48 kıyye çam sakızı, 100 dirhem ihvat²³⁴² (?), 21 kıyye kettan-ı Mısri, 150 top astar, 50 adet kelem, 25 adet bakır ibrik, birer adet çerge ve cerrah sandığı ile onar kıyye anzerut, mürr-i safi ve süngere ek olarak bir takım malzeme gönderilmiştir²³⁴³.

Tablo 22. Merkezden Tuna'ya Gönderilen İlaç ve Cerrahi Malzemeler (1718-1791)

Adı	6 Ağustos 1718 ²³⁴⁴	17 Ekim 1770 ²³⁴⁵	10 Eylül 1787 ²³⁴⁶	11 Haziran 1790 ²³⁴⁷	6 Temmuz 1791 ²³⁴⁸
Anzerut	53 kıyye	0,5 kıyye	1 kıyye	100 dirhem	0,5 kıyye
Çam Sakızı	180 kıyye		5 kıyye	3 kıyye 100 dirhem	8 kıyye
İsfidac (Üstübeç)	20 kıyye				0,5 kıyye 1 kıyye
Kâfur	25 kıyye	1 kıyye			0,5 kıyye
Antron (Kantaron)					0,5 kıyye
Kardaşkanı (Damü'l-Ahaveyn)	6 kıyye	0,5 kıyye	0,5 kıyye		0,5 kıyye 0,5 kıyye
Mastaki			1 kıyye	1 kıyye	2 kıyye
Terementi			5 kıyye	2 kıyye	0,5 kıyye
Zaferan (Safran)			0,5 kıyye		0,5 kıyye
Kettân	171 kıyye				6 kıyye
Kettan-ı Mısri				5 kıyye	4 kıyye
Kasnî	3,5 kıyye				150 kıyye 250 dirhem

²³⁴⁰ BA, C. SH. 4/183. (31 Ağustos 1789)

²³⁴¹ BA, C. SH. 21/1030. (17 Ekim 1770)

²³⁴² احواف

²³⁴³ BA, C. SH. 8/386. (11 Haziran 1790)

²³⁴⁴ BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2. (6 Ağustos 1718)

²³⁴⁵ BA, C. SH. 21/1030. (17 Ekim 1770)

²³⁴⁶ BA, C. SH. 29/1413. (10 Eylül 1787)

²³⁴⁷ BA, C. SH. 8/386. (11 Haziran 1790) (Ek 16)

²³⁴⁸ BA, C. AS. 960/41729, Belge 2. (6 Temmuz 1791)

Sarısabır				100 dirhem	
Hınna-i Meki	30 kıyye				1 kıyye
Arak		25 kıyye		4 kıyye	8 kıyye
Sirke				4 kıyye	
Sirke-i Sarı				5 kıyye	
Ham Sirke					5 kıyye
Ak Günlük (Zamk)			0,5 kıyye		
Kelem				4 adet 4 adet	
Sumak					5 kıyye
Asel-i Safi /Musaffa				5 kıyye	5 kıyye
Şem-i Asel/Balmumu	190 kıyye		5 kıyye	2 kıyye	6 kıyye
Yumurta				200 adet	100 adet
Zac-ı Kıbrıs	53 kıyye			2 kıyye	0,75 kıyye 5 kıyye
Hava-cıva					1 kıyye
Nişadır	82 kıyye				150 kıyye 0,5 kıyye
Şap ²³⁴⁹	24 kıyye				100 kıyye 0,5 kıyye
Mürdeseng			1 kıyye	1 kıyye	2 kıyye
Revgan-ı zeyt	190 kıyye		10 kıyye	6 kıyye	5 kıyye 10 kıyye
Mürr-i safi	53 kıyye	0,5 kıyye	0,5 kıyye	100 dirhem	0,5 kıyye 1 kıyye
Revgan-ı Bezir					40 dirhem
Kılarmeni	130 kıyye				1 kıyye
Tuz				2 kıyye	6 kıyye
Safir-i Saf	42 kıyye				
Sünger				1 kıyye	0,5 kıyye 0,5 kıyye
Sulyan ²³⁵⁰ (?)			1 kıyye		
İhvât (?)				100 dirhem	
Dişi (?) Zift ²³⁵¹			5 kıyye		
Debbe				6 adet	4 adet
Debbe-i Revgan				6 adet	
Fenar-ı Nuhas				1 adet	
İbrik-i Nuhas				1 adet	
Zeravent				100 dirhem	40 kıyye 50 dirhem
Ruc ²³⁵² (?)				4 kıyye	
Astar		100 top	50 top	90 top	50 top
Sac					2 kıyye
Çuval					2 adet
Miknatis ²³⁵³ (?)					50 dirhem
Mumya	15 kıyye			100 dirhem	100 kıyye 0,5 kıyye
Cerrah Sandığı			1 adet	1 adet	1 adet
Cerrah Takımı				24 parça	

²³⁴⁹ Şap, özellikle Gümölcine yakınlarındaki geniş maden yataklarından elde edilmektedir. P.L. İnciciyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası", (Çev.: H. D. Andreasyon), *Güney Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 2-3, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1974, s. 21.

²³⁵⁰ سويان

²³⁵¹ ديشي زفت

²³⁵² روجا

²³⁵³ مكناتيس

Arşiv vesikaları ışığında oluşturulan yukarıdaki tabloda, tüm malzemeler kıyye, dirhem, adet ve top cinsinden belirtilmiştir. Tedarik edilen ilaçlar, gidilen bölgenin iklimine göre seçilmiş olabilmektedir. Beş ayrı vesikaya göre derlenen tabloda anzerut, çam sakızı, kardaşkanı, balmumu, revgan-ı zeyt ve mürr-i safinin hemen hemen tüm dönemlerde tercih edilmesi, ilaç yapımındaki karışımlar için vazgeçilmez olduğunu düşündürmektedir.

Anzerut, sıcak memleketlerde yetişen, aynı isimli ağaçtan çıkarılan ve yara tedavisinde kullanılan bir tür reçinedir²³⁵⁴. Kulaktaki çeşitli rahatsızlıklar (çıban, iltihaplanma, işitme kaybı), dudak yarılması, hemoroid tedavisinde kullanılmıştır²³⁵⁵.

Çam ağacı reçinesinden elde edilen *çam sakızı*²³⁵⁶, böbrek ağrıları için tavuk yağı, sığır iliği, mukl-i ezrâk ve çam sakızının terkihiyle meydana gelen merhem kullanılırdı²³⁵⁷. Yaraların kapanması için kardaşkanı ve anzerutla birleştirilerek merhem haline getirilir ve tedavide kullanılırdı. Çeşitli bitki ve bezir yağı ile karıştırılarak saçkıran tedavisinde, zift ile karıştırılarak vücutta ağrıyan bölgelere sürüldüğü gibi, atlarda görülen inme gibi rahatsızlıkların tedavisinde de uygulanmaktaydı²³⁵⁸. Ayrıca belli miktarlardaki çörekotu, bal, yağ ve çam sakızı terkihiyle yapılan ilaç, zafiyet rahatsızlığı olanlarda kullanılmaktadır²³⁵⁹.

İsfidaç, vücutta şişmiş bölgelere gül yağıyla karıştırılıp sürüldüğü takdirde, şişin inmesini sağlamaktadır²³⁶⁰.

Aynı adlı ağaçtan elde edilen *kâfur*, beyaz ve yarı saydam kolaylıkla parçalanarak güzel kokulu bir maddedir²³⁶¹. Solunum merkezi ve kalp üzerinde uyarıcı etkiye sahip olan, ağrı kesici özelliğinin yanında cilt hastalıklarında da kullanılan bir bitkidir²³⁶².

²³⁵⁴ Mehmet Gürlek, “‘Alâ‘im-i Cerrâhîn’de Geçen Bitki Adları”, *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl 4, S. 7, Adıyaman, Aralık 2011, s. 126.

²³⁵⁵ Uğur Demlikoğlu, “18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti’nin Şark Hududundaki Kalelere Gönderdiği Doğal ve Kimyasal İlaçlar”, *Turkish Studies*, Volume 10/1, Winter 2015, s. 301.

²³⁵⁶ Arif Bilgin, “Osmanlı Döneminde İlaç Yapımında Kullanılan Tıbbî Bitkiler”, *Osmanlılarda Sağlık*, c. I, (Editörler: Çoşkun Yılmaz, Necdet Yılmaz), Biofarma İlaç Sanayi Yayınları, İstanbul, 2006, s. 239.

²³⁵⁷ Ali Haydar Bayat, *Tıp Tarihi*, 2. Baskı, Merkezefendi Geleneksel Tıp Derneği, İstanbul, 2010, s. 296.

²³⁵⁸ U. Demlikoğlu, “18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti’nin Şark Hududundaki Kalelere Gönderdiği Doğal ve Kimyasal İlaçlar”, s. 301, 304.

²³⁵⁹ Müjgan Üçer, “Sivas Yöresinde Yerel Bitkilerden Yapılan İlaçlar”, *Bitkilerle Tedavi Sempozyumu 5-6 Haziran 2010 Zeytinburnu*, Merkezefendi Geleneksel Tıp Derneği, İstanbul, 2011, s. 38.

²³⁶⁰ A. H. Bayat, *Tıp Tarihi*, s. 293.

²³⁶¹ M. Gürlek, “‘Alâ‘im-i Cerrâhîn’de Geçen Bitki Adları”, s. 132.

²³⁶² Eyüp Talha Kocacık - Afife Mat, “İstanbul’da Zehirler ve Zehirlenme Vakaları (1876-1917)”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, c. XV, S. 2, İstanbul, 2014, s. 23, 9 numaralı dipnot.

Kâfur, hafakan (afakan) denilen ve yürek çarpıntısı olarak tarif edilen hastalığın tedavisinde kullanıldığı gibi²³⁶³, vücuttaki zehrin dışarı atılmasını da sağlamaktadır²³⁶⁴.

Sarıçiçekli, acı köklü yapraklı ve küçük bir bitki olan *kantarön*²³⁶⁵ yatıştırıcı ve uyutucu olarak kullanılmaktadır. Taşıdığı acı maddeler nedeniyle hazmı kolaylaştırıcı, iştah açıcı, kuvvet verici, ateş düşürücü²³⁶⁶ gibi özelliklere sahip olduğu gibi, baş ağrısı yakınmalarını da tedavi etmektedir²³⁶⁷.

Kardaşkanı, ishali önleyip, kanı durdurma özelliğine sahiptir²³⁶⁸.

Damla sakızı olarak da bilinen *mastaki*²³⁶⁹, diş rahatsızlıklarında (dişin delinmesi, diş eti yaraları ve şişmesi), ayak, el, yüz ve dudak yaralanmaları, kış aylarında meydana gelen parmak şişlerinin tedavisinde²³⁷⁰, mide ve ciğer rahatsızlıklarında iyileştirici etkiye sahip olmasının yanı sıra balgam giderici olarak da kullanılmaktadır²³⁷¹. Mastaki, hafakan hastaları için gül, marul tohumu, kâfur, piliç, inci, kehribar, ud, kakule, nanenin bileşimine de eşlik etmektedir²³⁷².

Ülser tedavisinde süte karıştırılarak içilen *terementi*, iltihapların çıkarılmasında²³⁷³ ve yaraların iyileştirilmesinde etkilidir²³⁷⁴.

Zaferan (safran), uçucu ve sabit bir yağ olup, acı ve kırmızı renkli bir madde içermektedir. Sinir sistemini uyarıcı, iştah açıcı, mideyi teskin edici²³⁷⁵, çarpıntı giderici ve kalbi rahatlatıcı özelliklere sahiptir²³⁷⁶.

²³⁶³ Gülhan Atnur, “Osmanlı Tıp Yazmaları İle Halk Hekimliğinde “Hafakan (Afakan)” ve Hazâ ‘İlâc-ı Hafakân Adlı Kitap”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, c. 4, S. 17, Bahar 2011, s. 50.

²³⁶⁴ Âşık Mehmed, *Menâzirü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, (Hazırlayan: Mahmut Ak), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2007, s. 1177.

²³⁶⁵ M. Gürlek, “‘Alâ'im-i Cerrâhîn'de Geçen Bitki Adları”, s. 133.

²³⁶⁶ Seda Birinci, *Doğu Karadeniz Bölgesinde Doğal Olarak Bulunan Faydalı Bitkiler ve Kullanım Alanlarının Araştırılması*, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tarla Bitkileri Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Adana, 2008, XV+187 Sayfa, s. 33.

²³⁶⁷ Canfeza Sezgin, “Kanserle Bitkilerle Tedavide Örnek Uygulamalar”, *Bitkilerle Tedavi Sempozyumu 5-6 Haziran 2010 Zeytinburnu*, Merkezefendi Geleneksel Tıp Derneği, İstanbul, 2011, s. 77.

²³⁶⁸ U. Demlikoğlu, “18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin Şark Hududundaki Kalelere Gönderdiği Doğal ve Kimyasal İlaçlar”, s. 303.

²³⁶⁹ A. Bilgin, “Osmanlı Döneminde İlaç Yapımında Kullanılan Tıbbî Bitkiler”, s. 243.

²³⁷⁰ U. Demlikoğlu, “18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin Şark Hududundaki Kalelere Gönderdiği Doğal ve Kimyasal İlaçlar”, s. 303.

²³⁷¹ Âşık Mehmed, *Menâzirü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, s. 1272.

²³⁷² G. Atnur, “Osmanlı Tıp Yazmaları İle Halk Hekimliğinde “Hafakan (Afakan)” ve Hazâ ‘İlâc-ı Hafakân Adlı Kitap”, s. 51.

²³⁷³ U. Demlikoğlu, “18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti'nin Şark Hududundaki Kalelere Gönderdiği Doğal ve Kimyasal İlaçlar”, s. 305.

²³⁷⁴ BA, C. SH. 4/183. (31 Ağustos 1789)

²³⁷⁵ Sevgi Şar- Bilge Sözen Şahne- Miray Arslan, “Hacı Paşa'nın Kitâb-ı Şifâü'l-Eskâm ve Devâü'l-Âlâm Adlı Eserindeki Şurup Formülleri”, *OTAM*, S. 35, Ankara, 2014, s. 127.

²³⁷⁶ Âşık Mehmed, *Menâzirü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, s. 1310.

*Kettan*ın çiçekleri mavi renkte ve beş taç yapraklıdır²³⁷⁷. Keten tohumu macunu, uyuşturucu ve rahatlatıcı etkiye sahiptir²³⁷⁸. Kavrulmuş keten tohumu zayıf ve mide rahatsızlığı olan kişilere yedirilirdi. Bala katıldığı takdirde nefes açıcı bir özelliğe sahiptir. Diğer yandan şiş yaraları dağıtmak için keten tohumu dövülür, sütle pişirilerek yapılan lapa yaraya kapatılırdı²³⁷⁹. Kettan, bal ve karabiber karışımı vücuda dinçlik verir²³⁸⁰.

Yaban marulu ve hindiba adıyla da anılan *kasni*²³⁸¹, boğaz ağrılarına iyi gelmektedir²³⁸². Safra, hafakan, mide rahatsızlıklarını tedavi edici özelliğinin yanında hummayı giderici özelliğe de sahiptir²³⁸³. Bunun yanında kasni, biber, zeravent ve arap zamkımdan oluşan karışımın diş çürümelerine iyi geldiği bildirilmektedir²³⁸⁴.

Sarısabır bitkisinin yapraklarından elde edilen acı, kırmızımtırak esmer renkli bir maddedir. Saç dökülmelerinde kullanılan, kabızlık giderici ve kuvvetlendirici bir özelliğe sahiptir²³⁸⁵. Özellikle mide hastalıklarını iyileştirmede ve balgamın vücuttan atılmasını sağlamaktadır²³⁸⁶. Afyon, haşhaş, sarısabır ve çeşitli baharatlarla birlikte macun haline getirilen karışım yine tedavide kullanılmıştır²³⁸⁷.

Kınakına şurubu, *kınakına* ağacı kabuğundan elde edilen iştah açıcı, kuvvet verici, kan yapıcı bir şuruptur²³⁸⁸. Bu şurup, dizanteriden korunmak için de önem arz etmektedir. Kınakına kabuğu da sıtma gibi aralıklı ateşlerle seyreden hastalıklara karşı koruyucudur²³⁸⁹. Bunun yanında *antimon* ile *afyon*, tifo ve benzeri hastalıkların tedavisinde kullanılmaktaydı²³⁹⁰.

²³⁷⁷ M. Gürlek, “‘Alâ‘im-i Cerrâhîn’de Geçen Bitki Adları”, s. 134.

²³⁷⁸ Rhoads Murphey, “Osmanlı Tıbbı ve Kültürlerüstü Karakteri (Onaltıncı Yüzyıldan Onsekizinci Yüzyıla)”, (Çev.: Tuncay Zorlu), *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, S. 2, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1998, s. 277.

²³⁷⁹ M. Üçer, “Sivas Yöresinde Yerel Bitkilerden Yapılan İlaçlar”, s. 34.

²³⁸⁰ Âşık Mehmed, *Menâzirü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, s. 1274.

²³⁸¹ M. Gürlek, “‘Alâ‘im-i Cerrâhîn’de Geçen Bitki Adları”, s. 133.

²³⁸² A. H. Bayat, *Tıp Tarihi*, s. 293.

²³⁸³ Âşık Mehmed, *Menâzirü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, s. 1287.

²³⁸⁴ İlter Uzel, “Osmanlı-Türk Hekimliği”, *Osmanlı*, c. 8, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 572.

²³⁸⁵ M. Gürlek, “‘Alâ‘im-i Cerrâhîn’de Geçen Bitki Adları”, s. 138.

²³⁸⁶ Âşık Mehmed, *Menâzirü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, s. 1300.

²³⁸⁷ A. Akkor, *Osmanlılarda Tıp ve Eczacılıkta Kullanılan Materyaller*, s. 26.

²³⁸⁸ K. Hüsnü Can Başer- Halil Tekiner, “Ne Doktor, Ne Kinin, Ne De İlaç Vardı! ‘Alkaloitlerin Türk Edebiyatındaki Yansımaları’”, *X. Türk Eczacılık Tarihi Toplantısı İstanbul, 6-8 Haziran 2012 Bildiriler*, (Editörler: Afife Mat, Halil Tekiner), İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2014, s. 221.

²³⁸⁹ Comte de Bonneval, Macaristan’da yaz sıcaklarında görülen dizanteriden kınakına şarabını kullanarak kurtulmuştur. İtalya’da ishal ve ateşli sarılıktan korunmak için bu şarabı kullanan İtalyan askerleri kurtulmuş ancak, Avusturya ordusu bunu uygulamadığından zarar görmüştür. F. Günergun, “Osmanlı Donanma Gemilerinin İlaç Sandıkları:...”, s. 251.

²³⁹⁰ F. Günergun, “Osmanlı Donanma Gemilerinin İlaç Sandıkları:...”, s. 251-52.

Arak ve kâfurun kaynatılmasından meydana gelen ilaç, hastanın rahatlamasını sağlamaktadır²³⁹¹.

Hekimler, gemilerdeki birçok hastalıktan korunmak için *sirke*, *tuz ruhu* ve *zac ruhunu* defaten tavsiye etmektedirler²³⁹². Zira sirke beden temizliğinin (vücut, baş, diş) yanı sıra kıyafetlerin temizliğinde de kullanılmaktadır²³⁹³. *Sirke* aynı zamanda, cerrahi müdahalenin yapılacağı bölgenin temizlenmesinde ve ağız ve diş hastalıklarının tedavisinde kullanılmaktadır. Diş çürümelerinde, ağızda çalkalanmak suretiyle sirkeden istifade edilmiştir²³⁹⁴. Diş etlerinin iyileştirilmesi için *şap* ve *tuz* madenlerine de ihtiyaç duyulmaktadır. Bunun yanında dişin soğuk su temasıyla ağrımını engellemek için hastaya pişmiş *yumurta* ısırtılırdı. Ayrıca dudak yarılmaları için yumurtanın iç zarı, dudağa yapıştırılarak tedavi edilirdi²³⁹⁵.

Günlük (günlük), ak ve kara olmak üzere iki çeşidi bulunan ve tütsü için kullanılan bir çeşit ağaç reçinesidir²³⁹⁶. *Kelem* (lahana) yaprağı, böbrek ağrıları için kullanılan karışımlardan biridir²³⁹⁷. Hastalıktan yorgun düşmüş vücutların kuvvet bulup, sağlıklarına kavuşmasında kelemden istifade edilmektedir²³⁹⁸. Kabuğu hekimlikte kullanılan *sumak*, sıcak bölgelerde yetişen bir ağaçtan elde edilmektedir²³⁹⁹. Mide, bağırsak, ciğer rahatsızlıklarının tedavisinde kullanılan sumağın verem hastalığına da iyi geldiği kaydedilmektedir. İştah açıcı bir özelliğe de sahiptir²⁴⁰⁰.

Enlik adındaki bir çeşit ot ile karıştırılıp merhem yapımında kullanılan *balmumu*²⁴⁰¹, tansiyonu dengeleyen, kan damarlarını dinlendiren, damar sertliğini gideren, ateş düşürücü, kabızlığı giderici, idrar söktürücü, şeker hastaları için faydalı ve pansumanda kullanılan zeytinyağı aynı zamanda birçok maddenin karışımında da bulunmaktadır²⁴⁰². Bir bitki çeşidinden elde edilen ve yağ olarak kullanılan *mürr-i safi*²⁴⁰³, tıpkı zeytinyağı gibi karışımların vazgeçilmezi olmuştur. Örneğin, beş dirhem

²³⁹¹ BA, C. SH. 21/1030. (17 Ekim 1770)

²³⁹² F. Günergun, “Osmanlı Donanma Gemilerinin İlaç Sandıkları:...”, s. 251.

²³⁹³ Âşık Mehmed, *Menâzırü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, s. 1459.

²³⁹⁴ A. H. Bayat, *Tıp Tarihi*, s. 136, 251.

²³⁹⁵ İ. Uzel, “Osmanlı-Türk Hekimliği”, s. 572, 574, 576.

²³⁹⁶ M. Gürlek, “‘Alâ'im-i Cerrâhîn'de Geçen Bitki Adları”, s. 130.

²³⁹⁷ A. H. Bayat, *Tıp Tarihi*, s. 296.

²³⁹⁸ Âşık Mehmed, *Menâzırü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, s. 1284.

²³⁹⁹ M. Gürlek, “‘Alâ'im-i Cerrâhîn'de Geçen Bitki Adları”, s. 139.

²⁴⁰⁰ Âşık Mehmed, *Menâzırü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, s. 1251.

²⁴⁰¹ Paki Küçük, “Lügat-i Müşkilât-ı Eczâ'da Türkçe Bitki Adları”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Volume 3/11, Spring 2010, s. 406.

²⁴⁰² S. Birinci, *Doğu Karadeniz Bölgesinde Doğal Olarak Bulunan Faydalı Bitkiler ve Kullanım Alanlarının Araştırılması*, s. 64.

²⁴⁰³ A. Bilgin, “Osmanlı Döneminde İlaç Yapımında Kullanılan Tıbbî Bitkiler”, s. 247.

anzerut, elli dirhem çam sakızı ile yirmi dirhem mürri-i safiden oluşan merhem, yaralı bölgelere sürüldüğü takdirde faydası görülürdü²⁴⁰⁴. Mideyi kuvvetlendirici etkisi de vardır²⁴⁰⁵.

Revgan-ı bezir, kavrulduktan sonra keten tohumlarından elde edilen kızılımsı esmer ve özel kokulu bir yağdır. Hekimlikte müşhil olarak kullanılmıştır²⁴⁰⁶.

Kırmızı bir toprak türü olan *kilarmeni*, kaşıntı rahatsızlığı olan hastaların tedavisi için kullanılmaktaydı. Gülsuyuna katılarak durulan suyu içilir, haricen de sürülürdü²⁴⁰⁷. Yine ölünün çürümemesi için *mumya* denilen bir çeşit ilacın kullanıldığı da görülmektedir.

Nişadır madeni, beyaz ve çeşitli renklerde görülebilmektedir. Üç miskal nişadır su, süt ya da zeytinyağında eritilip içildiği takdirde kulak ağrılarını dindirmektedir. Öte yandan suda eritilen nişadır, iskân bölgelerindeki haşereleri uzaklaştırmak amacıyla da kullanılmaktadır²⁴⁰⁸.

Zeravent iltihaplı yaralar, dalak ve solunum yolu rahatsızlıklarının tedavisinde kullanılmaktadır²⁴⁰⁹.

Ateşli hastalıklar tedavi edilirken, hekimler daha ziyade hastayı terletme, müşhil ve kusturucu vererek mide ve bağırsakları boşaltma yoluna giderdi. Böylece hasta rahatlamış olurdu²⁴¹⁰.

Cerrah sandıklarında, cerrahi malzemeler olan alet, kaplar (bakır), kutular (teneke ve ağaç), şişeler, kavanozlar, makaslar, bıçaklar, teraziler, havanlar, kaşıklar, yakız için bez, şırınga, neşter, kasık bağları, mesane tulumbası, kan mengenesi ve sairlerin yanında kusturucu, sürücü, kuvvet verici ve ağrı kesici olarak kullanılan standart ilaçlar da bulunurdu²⁴¹¹. Zira Osmanlı'daki bazı cerrahların da ilaç hazırlama özellikle de merhem hazırlama hususunda oldukça mahir oldukları kaydedilmiştir²⁴¹².

Mevcut kayıtlar sayesinde, dönemin bazı hastalıklarının teşhis, tedavi yöntemlerini öğrenmenin yanı sıra, çeşitli ilaç terkipleri hakkında da bilgi edinilmektedir. Öte yandan kullanılan cerrahi aletleri de tıp teknolojisi hakkında önemli bilgiler vermektedir.

²⁴⁰⁴ A. H. Bayat, *Tıp Tarihi*, s. 337.

²⁴⁰⁵ Âşık Mehmed, *Menâzırü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, s. 1306.

²⁴⁰⁶ M. Üçer, "Sivas Yöresinde Yerel Bitkilerden Yapılan İlaçlar", s. 34.

²⁴⁰⁷ M. Üçer, "Sivas Yöresinde Yerel Bitkilerden Yapılan İlaçlar", s. 36.

²⁴⁰⁸ Âşık Mehmed, *Menâzırü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, s. 1230-1231.

²⁴⁰⁹ Âşık Mehmed, *Menâzırü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, s. 1297.

²⁴¹⁰ F. Günergun, "Osmanlı Donanma Gemilerinin İlaç Sandıkları:...", s. 251.

²⁴¹¹ F. Günergun, "Osmanlı Donanma Gemilerinin İlaç Sandıkları:...", s. 249-50.

²⁴¹² A. Bilgin, "Osmanlı Döneminde İlaç Yapımında Kullanılan Tıbbî Bitkiler", s. 235.

SONUÇ

Kuruluşundan itibaren, denizle ilgisi nisbetinde donanma oluşturan Osmanlı Devleti'nin sınırları içindeki nehir ve göllerde (Fırat, Dicle, Nil nehirleri, İşkodra Gölü vs.) varlığına rastlanan ince donanmanın en güzel ve kendine özgün hali, Tuna Nehri'nde görülmektedir. Tarih boyunca kendisine büyük önem atfedilen bu nehrin büyük bir kısmı, yaklaşık beş yüzyıl boyunca Osmanlı hâkimiyetinde kalmıştır. Bu zaman zarfında, nehrin birçok kıyısına ve güçlü kalesine hâkim olan Osmanlı Devleti, düşmana karşı düzenlediği seferlerde, bölgede önemli üsler oluşturmuş ve bu üsler sayesinde Avrupa içlerine kadar gidebilmeyi başarmıştır. Bu bağlamda Tuna Nehri, devletin Rumeli'deki siyasi ve askeri gücünü etkileyen, Osmanlı ticaret, taşımacılık ve iletişiminin can damarıydı demek yanlış olmasa gerektir. Düşmanı durduracak ve Orta Avrupa'nın kalbine gidecek en önemli coğrafi unsur olarak değerlendirilebilir.

Tuna Nehri üzerinde başta Rusçuk olmak üzere İsmail, İbrail, Silistre, Yergöğü, Zıstovi, Niğbolu, Rahova, Vidin, Fethülislam, Orşova, Semendire, Belgrad vs. gibi daha birçok iskelede, irili ufaklı tersaneler kurulmuştu. Bu tersanelerde, nehrin sığ sularında rahatça hareket edebilen gemilerin imalatı gerçekleştirilmiştir. Bu gemiler, Tuna'nın akıntı istikameti olan batıdan doğuya doğru, güçlü bir manevra kabiliyeti ile gidebildikleri gibi, aynı performansı doğudan batıya yani akıntının tersine doğru giderken de gösterebilmekteydiler. Bundaki en büyük faktör, Tuna gemilerinin küçük ebatlı inşa edilmeleriydi. Çünkü küçük ebatlı gemiler, büyük ebatlı gemilere nazaran daha hızlı, hareket kabiliyeti bakımından daha kullanışlı oldukları için devrilip suya batma olasılıkları da daha düşüktü. Ayrıca ebatlarından dolayı iskelelere ya da nehrin herhangi bir noktasında karaya kolaylıkla yanaşabilmektedirler.

Tuna gemileri, oldukça alçak inşa edilmişlerdir. İnşa aşamasında, gemilerin gövdelerinin yassı, tabanlarının kalın, kaburgalarının dar yani ince olmasına dikkat edildiği gibi, kullanılan kerestenin kuru olmasına da ehemmiyet gösterilirdi. Böylece suyun aşındırıp çürümesine karşı dayanıklı olan gemiler, uzun yıllar boyunca kullanılırdı.

Hafif donanmanın inşasında görevlendirilen zanaatkârların istihdamı, donanma inşasında ve donanımında kullanılacak malzemelerin temini kadar önemli idi. Bu üç hassas nokta, donanmanın ikmali ve sürekliliği için zorunlu idi. Genellikle Acemi Oğlanlar Ocağı'ndan yetişen mimar, marangoz, demirci, kalafatçı ve sair gibi

görevlilerin ücretleri miri hazineden giderilmekte idi. Öte yandan inşa ve donanma malzemelerinin ücreti, temin edildikleri bölge halkının ödemekle mükellef olduğu vergilere karşılık sayılmaktaydı. Ancak yine ihtiyaç duyuldukça devletin hazinesine başvurulmaktaydı.

Yapılan araştırmalar göstermiştir ki Tuna ince donanması, Tuna Nehri'nde ve Tuna havzasında meydana gelen savaşlarda, gerek lojistik destek açısından gerekse muharebe açısından önemli bir görevi yerine getirmiştir. 18. yüzyılda, Tuna üzerinde yaklaşık kırk gemi çeşidi mevcuttu. Bu gemiler, sefer emriyle topyekün savaşa iştirak etmekteydiler. Bir kısım gemiler muharebe alanında bulundurulurken, bir kısmı nehrin muhafazasını yapmakta, bir kısmı istihbaratı sağlayan faaliyetlerde bulunmakta, bir kısmı da muharebe alanına lojistik desteği sağlamakla görevlendirilirdi. Barış dönemlerinde de nehir üzerinde yoğun bir ticari hareketlilik söz konusu idi.

İncelediğimiz dönem, Osmanlı Devleti için kürekten yelkene geçiş dönemidir. Bu dönemde her ne kadar yelkenli gemiler gözde ise de kürekli gemilerin inşaları, tam olarak terkedilmemiştir. Bu sebeple kürekli, yelkenli, kürekli-yelkenli gemi tipleri bir arada görülmektedir. Dolayısıyla rüzgar enerjisiyle birlikte, kol gücüne dayalı insan enerjisinden de büyük oranda istifade edilmiştir. İnsan gücüne dayalı bir filo, uzun vadede oluşturulan pahalı bir faaliyetti. Zira küreklerine asılan neferlerin temini ve istihdamı başlı başına bir organizasyonu gerektiriyordu. 18. yüzyıl boyunca, nehir donanması için gerekli olan kürekçilerin, daha ziyade Silistre'den temin edildiği görülmüştür. Kürekçilerle birlikte dümenci, cenkçi neferleri, cerahor ve prostoyka gibi ırgad ya da işçiler, Tuna kıyılarındaki kazalardan ve Eflak'tan alınmıştır. İhtiyaç duyuldukça yetkililer, denizcilik konusunda mahir olanları toplamak amacıyla, Tuna'nın iç kısımlarına da yönelmişlerdir.

Hem Tuna tezgâhlarında hem de Tersane-i Amire'de inşa edilen ince donanma gemileri, sefer mevsiminde suyun yüzeyinde boy gösterirken, kış mevsiminde kışlaklarda muhafaza edilmekteydiler. Kış aylarında kapalı mekânlarda muhafaza edilmeyen gemiler, donmak suretiyle parçalanırlardı. Bu durumda, her yıl yeniden gemi inşa zorunluluğu ortaya çıkardı ki, bu da devletin donanma için ayırdığı kalemlerin ya da devlet hazinesinin boşa harcanması anlamına gelmekteydi. Devlet bunun önlemini almak amacıyla, ilgili yerlerdeki görevlilere sürekli fermanlar göndererek, fermanların aksi davranış sergileyenlerden bütün zararın tazmin edileceğine dikkat çekerti. Tuna

Nehri üzerindeki filonun korunduğu en önemli kışlak Rusçuk'ta idi. Bunun yanında Yergöğü, İsmail, İsakçı ve Zıştovi de diğer önemli kışlakları oluşturmaktaydı.

Tuna Nehri Donanması'nın, idari anlamdaki en yetkili ismi kaptan paşa idi. Denizcilik bilgi ve görgüsü ile yetişmesi elzem olan paşalar, donanmadaki geniş çaplı faaliyetleri bizzat yürütürken, işlerin aksamaması için yetkilerini diğer görevlilerle de paylaşırdı. Kaptan paşa donanmadaki organizasyonun, idarenin, teknolojinin ve ortak işbirliği sürecinin merkezi konumundaydı. Zira zaferler iyi komuta edilmiş bir donanma ve önceden planlanmış manevraların gerçekleştirilmesiyle elde edilirdi. Bu durumda donanmadaki gemi kaptanlarının, kaptan paşaya itaatleri şarttı. Zira ast ve üst arasındaki haberleşme, fikir alış-verişleri yani ortak işbirliği başarıyı beraberinde getirirdi.

Sefer zamanlarında ordunun hareket kabiliyetinin en önemli unsurlarından birisi, hiç şüphesiz ulaşım imkânlarıdır. Lojistik hizmetlerin sağlıklı bir şekilde yürütülmesi, ordunun geçeceği güzergâhtaki fiziki şartların yeniden oluşturulması ya da iyileştirilmesiyle yakından alakalıdır. Özellikle nehir üzerine kurulan, gemilerden müteşekkil seyyar köprüler aracılığıyla çeşitli tedbirler alınırdı. Devlet, köprü yapımına büyük önem vermektedir. Bu mühim vazife, çoğu zaman üst düzey yetkililer tarafından bizzat yürütülmekteydi. Aylar öncesinden, köprü için uygun görülen tombaz, şayka, uraniçe vs. gibi gemilerin inşaları başlar ve ordu, köprünün kurulacağı mahale varmadan, her şeyin hazırlanması emredilirdi. Böylece ordunun ve mühimmatının geçişi rahatlıkla sağlanabilirdi.

Ancak Tuna Nehri'ndeki her yerde, köprü kurulamamaktadır. Bu sebeple nehri iyi tanıyanlar tarafından, köprü kurulacak yerlerin iyi tespit edilmesi gerekmektedir. Nehrin en dar yerinin tercih edilmesinin yanında, suyun dinginliği hayati önem taşımaktaydı. Nehrin mevsimsel değişkenliği göz önünde bulundurularak, özellikle kuzeye geçit veren Tolcu ve daha ziyade İsakçı'da köprü inşası gerçekleştirilirdi. Suyun yüzeyine döşenen köprüler, genelde çift taraflı idi. Böylece vakit kaybı yaşanmadan, geçiş tamamlanmış olurdu. Nitekim Prut Savaşı'na giden ordunun, İsakçı'ya kurulan köprüden, ivedilikle geçişlerini tamamlamaları, büyük bir faciayı önlemiştir. Askerin geçişi bitince, genellikle köprüler sökülür ve köprü malzemesini taşıyan arabalara yüklenirdi.

Osmanlı Devleti, Tuna ve havzasındaki seferlerin nakliyesini, tüccar gemilerinin kiralanması ve miri gemiler aracılığıyla gerçekleştirirdi. Ulaşımın rahat ve nehir üzerinde oluşabilecek her türlü engelin ortadan kaldırılması yani güvenli olması, nakliye

hizmetlerinin başarıyla yerine getirilmesini sağlamaktaydı. Nehirde her an olması beklenen eşkiyalık faaliyetlerine karşın, karakol vazifesi gören gemiler, teyakkuz halinde idiler. Nehir güzergâhında belki de en büyük engel, günümüzde *Tuna Kazanları* olarak adlandırılan girdaplardır. Genel olarak *Demirkapılar* olarak adlandırılan Demirkapı, Tahtalı ve İnlik dar boğazlarındaki geçişler, tamamen mevsim şartlarına ve insan gücüne dayalı idi. Tuna, yatağında daima bol su bulundursa da ilkbahar ve yazın ilk aylarında yağmurların da etkisiyle, taşkınlar meydana getirecek kadar güçlenirdi. Öte yandan Ağustos'tan itibaren başlayan çekilme, sonbaharda daha da artmakta ve gemi trafiğine müsaade etmeyecek boyutlara varmaktaydı. Bu durumda, Demirkapılar'dan geçmek zorunda olan gemilerin hem akıntının hızına kapılmadan istikrarla seyretmesini sağlamak, hem de alçalan sularla birlikte ortaya çıkan engellere çarparak parçalanma ve batma riskini en aza indirmek ya da tamamen ortadan kaldırmak için bölgeyi çok iyi bilen denizcilerin yönlendirmesine ve gemileri kınab denilen kalın halatlarla boğazlardan çıkaran cerahorlara ihtiyaç duyulmuştur. Demirkapılar'daki bu vaziyet, bölgede *rehber gemiler sistemi* anlamındaki *Girdap Ağalığı* müessesesinin oluşturulmasına vesile olmuştur. Bu müessesenin sevk ve idaresinden sorumlu ağa, tasarrufuna verilen gemilerle, kendi mıntıkasında her türlü güvenliği sağlardı.

Devlet, zorlu Balkan coğrafyasında kara yolunu kullanmak yerine, çok daha az zahmet ve maliyetle Tuna'dan faydalanmak istese de bunu Mayıs'tan Kasım'a kadar yapabilmıştır. Geri kalan zaman diliminde, mecburen kara yoluna yönelmiştir. Merkezden, deniz yoluyla Varna İskelesi'ne gemiler yardımıyla ulaştırılan ağır silahlar, barut, gülle ve sair savaş malzemeleri ya da çeşitli iâşe, Varna'dan itibaren Tuna boyunca mevcut kale ya da iskelelere, ya ağır yük hayvanlarının koşulduğu arabalarla ya da cerahor ve prostoyka denilen işçi kesiminin bedensel güçleriyle sevk edilmiştir.

Donanma ordusunun ve donanmadaki bütün personelin iâşesinin temini ve ilgili yerlere ulaştırılması, sefer hazırlığı yapan devletin en mühim vazifesiydi. Tuna ve havzası, zahire üretimi konusunda yeterlidir. Fakat uzun süren savaşların, zirai topraklar üzerinde tahribatlara sebep olması ve çiftçinin bulunduğu yeri terk etmesi, zahire tedariki hususunda dikkatlerin merkeze yoğunlaşmasına sebep olmuştur. Memleketin çeşitli yerlerinden İstanbul'a aktarılan zahire ve diğer gıda maddeleri, gemilerle donanmanın konuşlandığı yere ve Tuna kıyılarındaki kalelere aktarılmaktaydı. Ancak bu noktada da bazı sorunlar gün yüzüne çıkıyordu. Mübayaa sistemi ile yürütülen gıda

maddelerinin temini, çoğu zaman mübayaacıların hileli yöntemlerine takılmaktaydı. Kişisel çıkarlar elde etmek için ucuz tahıla yönelen ve kalitesiz iâşe ürünlerini orduya ulaştıran bu yetkililere, devletin verdiği ücret haksız kazanç olarak kalmakta idi. Diğer yandan, orduya ulaştırılması beklenen gıda maddelerini kaçırma teşebbüsleri, savaşların gidişatları üzerinde olumsuz rol oynamaktaydı.

Donanmanın sağlık hizmetlerinin organizesi de en az iâşe kadar mühimdir. Gemilerdeki sağlık sorunları ve uygulanan tedaviler ışığında, sefere çıkan gemilerden bazılarına ilaçlar ve cerrahi aletler yerleştirilirdi. Veriler ışığında, Osmanlı denizcilerinin hangi hastalıklara yakalandıklarını bu şekilde tespit etme imkânı doğarken, deniz hekimliği ve eczacılığı konusunda da bilgilendirici olabilmektedir.

Osmanlı Devleti, Balkanlardan sonra Avrupa'ya açılma siyasetini takip ederken, yalnızca Tuna'nın değil Tuna'ya bağlı olan Sava, Tise, Drava gibi nehirlerin de kontrolünü elinde bulundurmaya özen göstermiştir. Çünkü devlet, bu akarsular aracılığıyla sınırlarını daha da genişletecek ve ekonomik zenginliklerini elde edeceği toprakların iç kesimlerine kadar sokulabilecekti. Tuna ince donanması, bu bağlamda genişleyen topraklar için gereken desteği sağlama aracıydı. Nitekim Belgrad, Mohaç, Buda, Peşte vs. gibi daha birçok yeri alarak Viyana'ya ulaşan Osmanlı Devleti'ne, Tuna Nehri büyük olanaklar sağlamış ve düşmana karşı doğal bir engel oluşturmuştur.

Osmanlı Devleti, 18. yüzyılda Avusturya ve Rusya gibi iki büyük güç ile sürekli çatışma halinde olmuştur. Tuna havzasındaki toprakların ve su yolundaki hâkimiyetin yavaş yavaş kaybedildiği 17. yüzyılın sonlarıyla 18. yüzyılın başlarından itibaren, bu bölgelerdeki üstünlük Avusturya'nın eline geçmiştir. Tuna ve Sava su yollarının kavşağında bulunan ve batıya yapılan tüm seferlerde ince donanmanın konuşlandığı en önemli üs olan Belgrad ve bunun gibi daha birçok stratejik mevkinin el değiştirmesi, devleti savunma konumuna çekilmek zorunda bırakmıştı. Avusturya'nın müttefiki Rusya da bu durumu en kârlı şekilde kullanmayı bilmiştir. Avusturya'ya kaptırılan yerlerin geri alınması ve Rusya'nın Tuna'ya inme girişimlerinin engellenmesi, kara savaşlarının yanında, mevcut donanmayı güçlendirmekle mümkündü. Gerekli tüm önlemlerin alınarak, Tuna'nın zorlu şartlarına uygun gemilerin tercih edilmesi ve ilgili yerlere sevk edilmesi hayli mühimdi. Zira güçlendirilmiş donanma ve Osmanlı Devleti'nin doğu ve batısındaki bağlantılı nehirler üzerinde kurulan ve askeri amaçla kullanılan kaleler sayesinde, Tuna ve havzası güven altına alınabilirdi. Nitekim tarihin hiçbir döneminde askeri kimliğinden sıyrılamayan Belgrad, Dinyester Nehri üzerindeki

Akkirman, Dinyeper Nehri üzerindeki Kılburun, Dinyeper ve Dinyester arasındaki Özi ve verilebilecek diğer benzer örneklerde anlaşılabileceği üzere, Tuna ile bağlantılı bu yolların elde tutulması ve muhafazası, devletin Avrupa'daki varlığı için zorunlu idi.

Öte yandan, Osmanlı kaynaklarında *Tuna'nın kilidi ve memâlik-i mahrûsenin kuflî mesâbesi* olarak ifade edilen Boğdan ve Eflak ile Erdel'deki hâkimiyetin devamlılığının sağlanması, ince donanmanın varlığı için önem arz etmekteydi. Bu bölgelerde Osmanlı Devleti'nin gücünün hissedilmesi, daha kuzeyde bulunan ve Rusya'nın sürekli müdahalede bulunduğu Lehistan ve Kırım'ın muhafazası anlamına gelmekteydi.

Tuna Nehri üzerinde keza havzasında verilen mücadelelerde, kutsal ittifak olarak addolunan Avusturya ve Rusya'nın birlikte hareket etmesi Osmanlı Devleti'ni zor durumda bırakmaktaydı. Devletin, art arda giriştiği savaşlar ve bu savaşların genellikle mağlubiyetle sonuçlanması, Osmanlı Devleti'nin zayıflamasına sebep olduğu gibi, adeta yeni savaşlara da zemin oluşturmuyordu. İstediklerini tam olarak alamayan kutsal ittifakın açtığı savaş kapıları, donanmayı olumsuz yönde etkilemekteydi. Osmanlı donanmasının, önceki devirlere göre 18. yüzyıldaki durumu da pek parlak değildi. Bu sebeple düşmana karşı donanmanın çoğaltılması, gemilere yerleştirilecek ehil asker ve sivil görevlilerin temini, Tuna kıyılarında yeni istihkâmların yapılması, yiyecek depolanması, mühimmatın tamamlanması ve sair gibi birçok sefer ihtiyacının giderilmesi uzun zaman almaktaydı. Zira savaş, insan gücü ve malzeme kaynaklarını daha önce görülmemiş şekilde seferber etmeyi gerektiriyordu. Bu işlerin hızlı bir şekilde halledilememesi, zayıf bir savunmaya sahip olan Tuna ve Karadeniz sahillerinin elden çıkmasına sebep olmuştur. Tuna deltasında ve Osmanlı Devleti'nin yıllarca tek başına hüküm sürdüğü Karadeniz'deki stratejik yerlerin el değiştirmesi, Orta Avrupa'nın hâkimiyetinin kaybedildiği anlamına gelmekteydi.

Rusya, özellikle 18. yüzyılın ikinci yarısından itibaren büyük bir Avrupa gücüne dönüştü. Bu gücünü donanmada da göstererek, Osmanlı Devleti'ne, kendisinin gerisinde kaldığını hissettirmiştir. Öyle ki savaşlarda aldığı yenilgiler neticesinde, büyük zarara uğrayan donanmasını yeniden inşa ve tamir faaliyetine girişen Osmanlı Devleti, Rus gemilerinin muadili gemiler inşa edilmesi için merkezden emirler vermiştir. Rus donanma sanayisi hızla ilerliyor ve Ruslar, Hazar Denizi'ni kendi filolarını oluşturmak için denetim altında tutuyorlardı. Buna karşın Osmanlı Devleti,

denizcilik alanı ve gemi yapım tekniklerindeki eksiklik ve yönetim sorunları ile meşguldü.

Bu bağlamda, 18. yüzyıl Osmanlısının donanmadaki zayıflığının, devletin diğer alanlardaki zaaflarıyla yakından alakalı olduğunu söylemek mümkündür. Zira askeri başarı ya da başarısızlıkların sebepleri altında, birbiriyle bağlantılı birçok neden yattığından, tek bir gerekçe ile açıklanmalarına imkân yoktur. Devletin sosyal, ekonomi, idari yapılarındaki mevcut durum ya da yaklaşım, askeri yöntemlerle tam bir uyum halindedir.

18. yüzyıldan önce gerçekleşen ve çoğunda galibiyet alınan muharebeler öncesi hazırlıklar ve muharebeler esnasındaki genel durum özetlendiği takdirde, metinde de atıfta bulunduğumuz mağlubiyetlerin sebebinin anlaşılabileceği düşünülmektedir. Her şeyden önce, devletin başı olan padişahın yaptırım gücü gelmektedir. Padişahın çıkan emirlerin, süratle yerine getirilmesi ve bu emirleri alan üst düzeydeki devlet memurlarının devlete itaat etmek ve devlet ile uyumlu çalışma eğitimi anlayışına göre yetişmeleri önemlidir. Bu itaat şüphesiz devlet teşkilatının iyi işlemesini sağlamaktadır. Osmanlı Devleti'nde kuvvetli bir orduyu ayakta tutabilmek için büyük bir insan potansiyeli, zengin maddi kaynaklar, iyi işleyen devlet teşkilatı, sivil ve askeri idarenin kusuru en aza indirgeyecek şekilde işlediği aşîkârdır. Devlet yönetiminde ve orduların sevk ve idaresinde, gerekli yolların inşasına ve bunların devamlı olarak tamirine büyük bir dikkat gösterilmiştir. Bütün bu özellikler, incelediğimiz dönemde sıfıra indirgenmemiş olsa da büyük bir açığın olduğu gerçeğinden de kaçınılamaz.

İdarenin yanında, zaman zaman yaşanan mali bunalımın etkisi de göz ardı edilemez. Sefer için yapılan hazırlıkların masrafları hazine-i amire, tophane-i amire, cebehane ve sair gibi kaynaklardan karşılanmaktaydı. Fakat uzayan savaşların maliyeti karşısında hazine-i amirenin yetersiz kaldığı ve açık verdiği de görülmektedir. İncelediğimiz dönemde 1736-1739, 1768-1774, 1787-1792 yılları arası vuku bulan ve oldukça masraflı olan Osmanlı-Rusya/Avusturya savaşları uzadığı için devletin bütçesine büyük zararlar vermiştir. Savaş ortamından dolayı, gelir getiren bazı toprakların, maden kaynaklarının ve sairenin terkedilmesi de ekonomiyi olumsuz yönde etkilemiştir. Esasen Osmanlı Devleti, gerek gemi inşası gerekse donanma mühimmatının imali için gerekli hammaddeye kolayca ulaşabilme imkânlarına sahipti. Memleketin coğrafi zenginliği, kendisine bu imkânı tanımıştır. Her ne kadar üretim

konusunda sıkıntı yaşamadığı için dışa bağımlı hale gelmese de, savaş halinin yarattığı kargaşadan dolayı, birçok üretim merkezinin atıl kaldığını söylemek mümkündür.



EKLER

Ek 1. Orjinallik Raporu



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
DOKTORA TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-Soyadı	FİLİZ YILDIRIM
Öğrenci Numarası	101211205
Enstitü Anabilim Dalı	Tarih
Programı	Doktora
Danışmanının Unvanı, Adı-Soyadı	Prof. Dr. Orhan KILIÇ
Tez Başlığı (Türkçe)	18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması (1711-1792)

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmamın a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 355 sayfalık kısmına ilişkin, 02/05/2016 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orjinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı % 5 'tir.

Uygulanan filtrelemeler:

- 1- Kabul/Onay ve Bildirim sayfaları hariç,
- 2- Kaynakça hariç
- 3- Alıntılar dâhil
- 4- 5 kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

Yukarıda bilgileri verilen öğrencinin doktora tezi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu tarafından belirlenen azami benzerlik oranlarını aşmadığını ve tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim. Gereğini saygılarımla arz ederim.

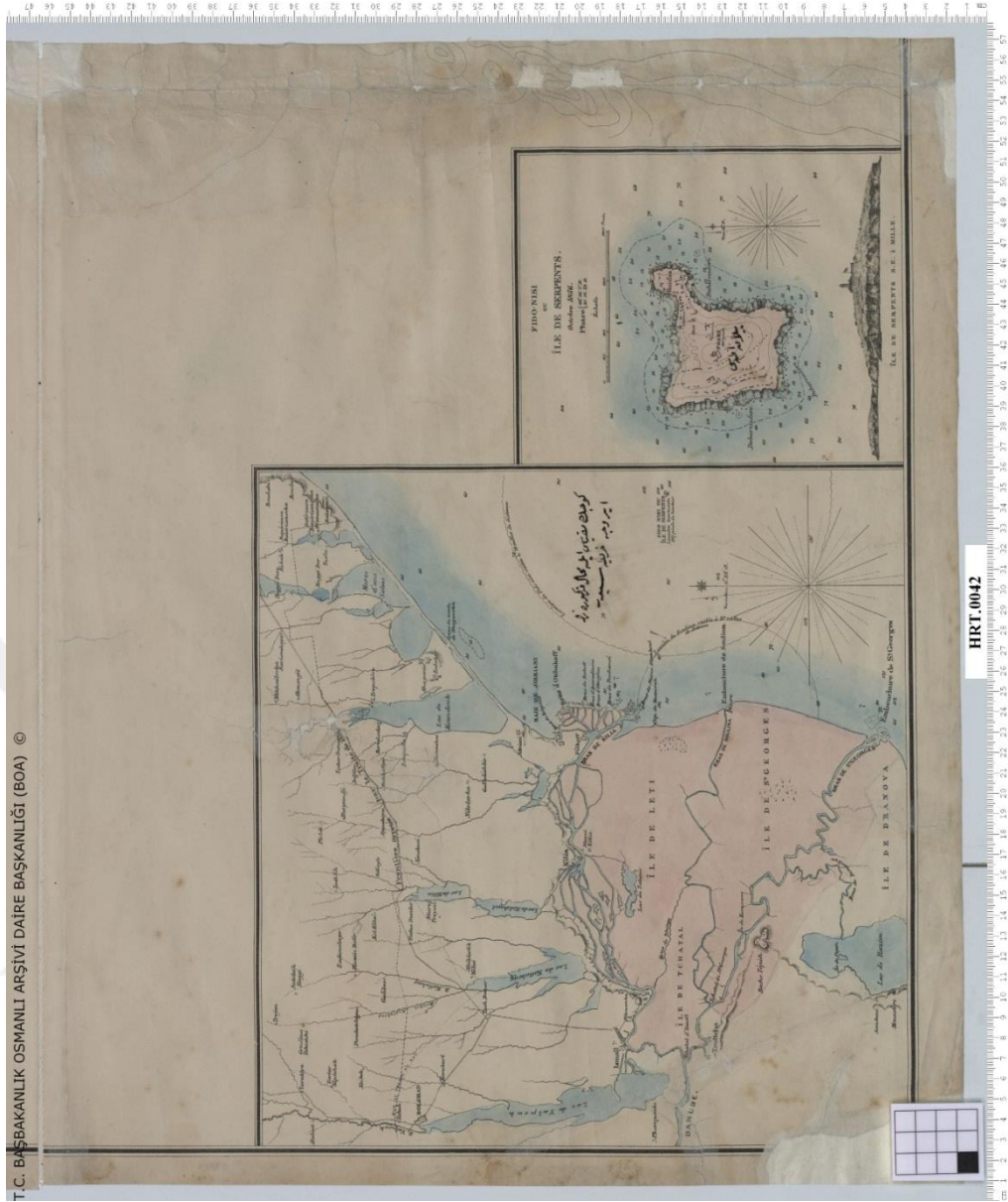
Prof. Dr. Orhan KILIÇ
Danışmanın Adı-Soyadı
(İmzası)

Prof. Dr. Mustafa ÖZTÜRK
Anabilim Dalı Başkanı
(İmzası)

F.Ü.LİSANSÜSTÜ EĞİTİM ÖĞRETİM YÖNETMELİĞİ

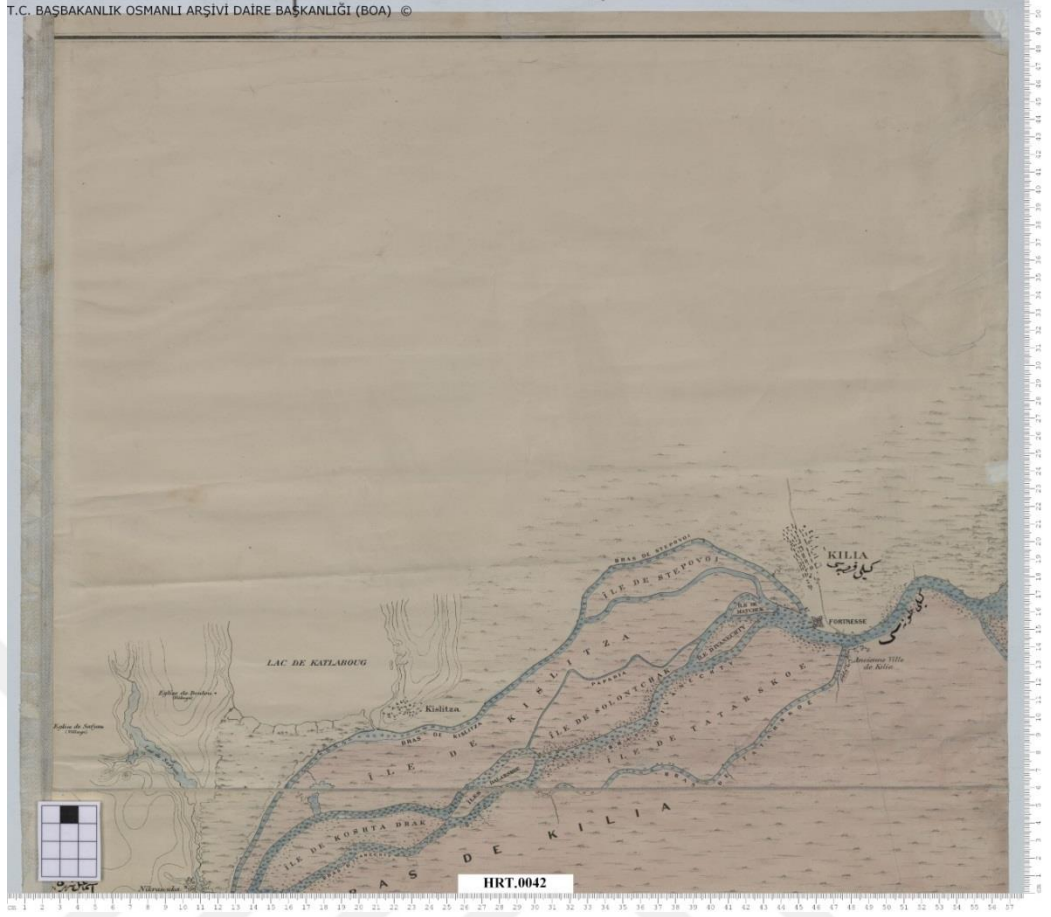
Madde 41- Lisansüstü tezleri ile birlikte teslim edilmesi gereken belgeler şunlardır:

- a) Lisansüstü tezler, savunma öncesinde **intihal program raporu** ve ilgili makale şartını sağladığına dair belgeleri ile birlikte enstitüye teslim edilir.
- b) İntihal raporu ile ilgili olarak etik kurallar dâhilindeki benzerlik oranları ilgili Enstitü Yönetim Kurulu tarafından belirlenir. (Enstitü Yönetim Kurulu tarafından tezin, intihal kapsamı dışında değerlendirilmesi için TURNITIN'den alınan raporda "benzerlik oranı"nın, "alıntılar hariç" en fazla %10, "alıntılar dâhil" % 30'u geçmemesi şeklinde kabul edilmiştir).



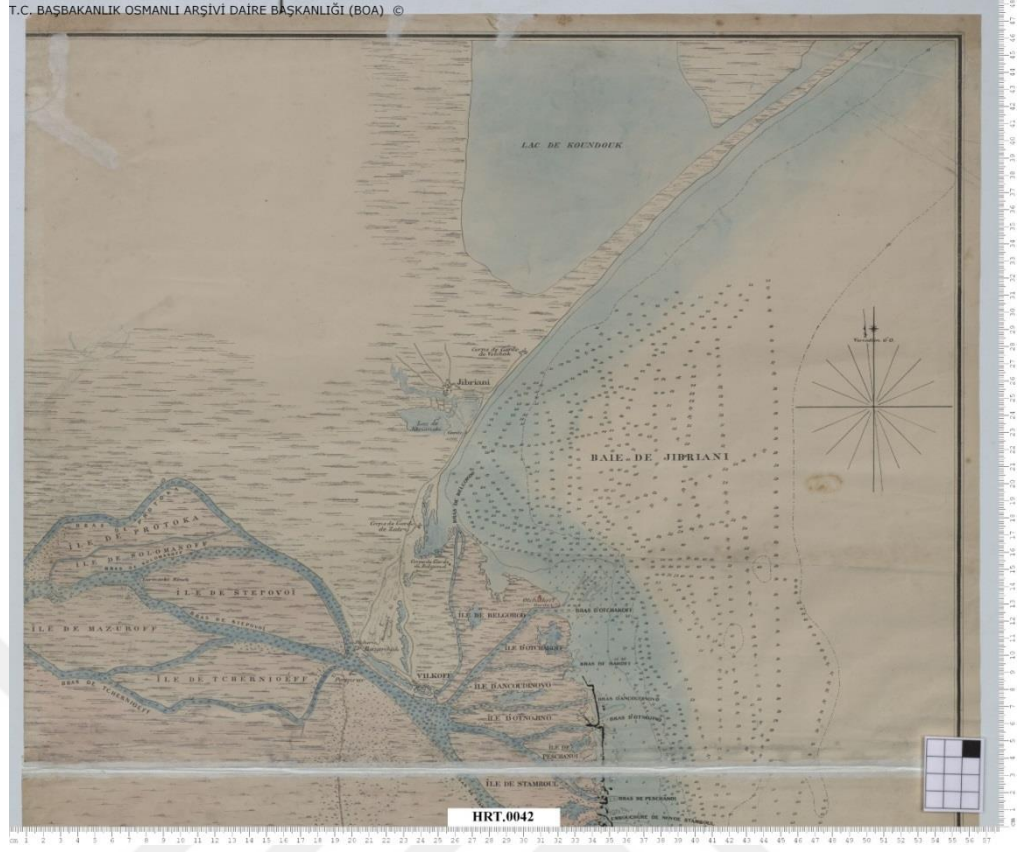
Ek 2. Tuna Nehri'nin Kili, Sünne ve Hızırlyas Kollarından Karadeniz'e Döküldüğü Delta²⁴¹³.

²⁴¹³ BA, HRT. h. 42. (28 Ekim 1857)



Ek 3. Kili Tunası²⁴¹⁴

²⁴¹⁴ BA, HRT. h. 42. (28 Ekim 1857)



Ek 4. Kili Boğazi²⁴¹⁵

²⁴¹⁵ BA, HRT. h. 42. (28 Ekim 1857)



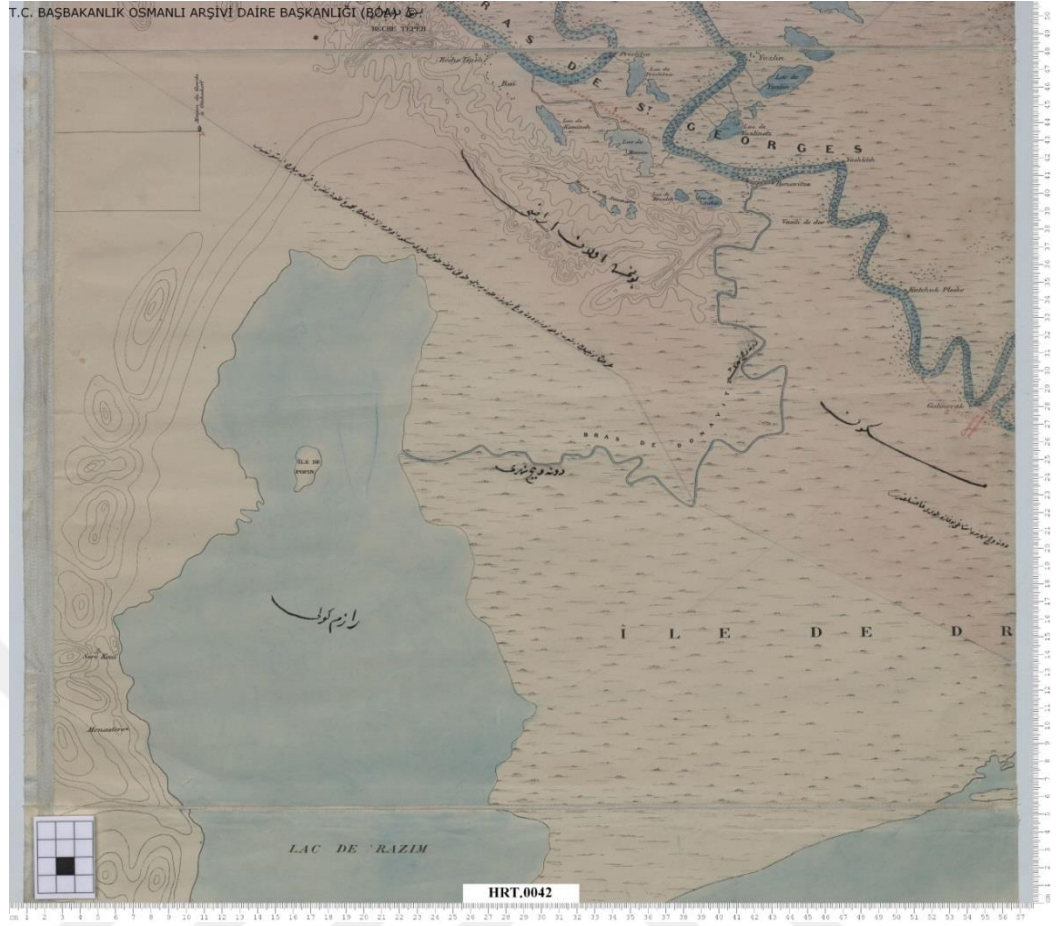
Ek 5. Sünne Tunası²⁴¹⁶

²⁴¹⁶ BA, *HRT. h. 42.* (28 Ekim 1857)



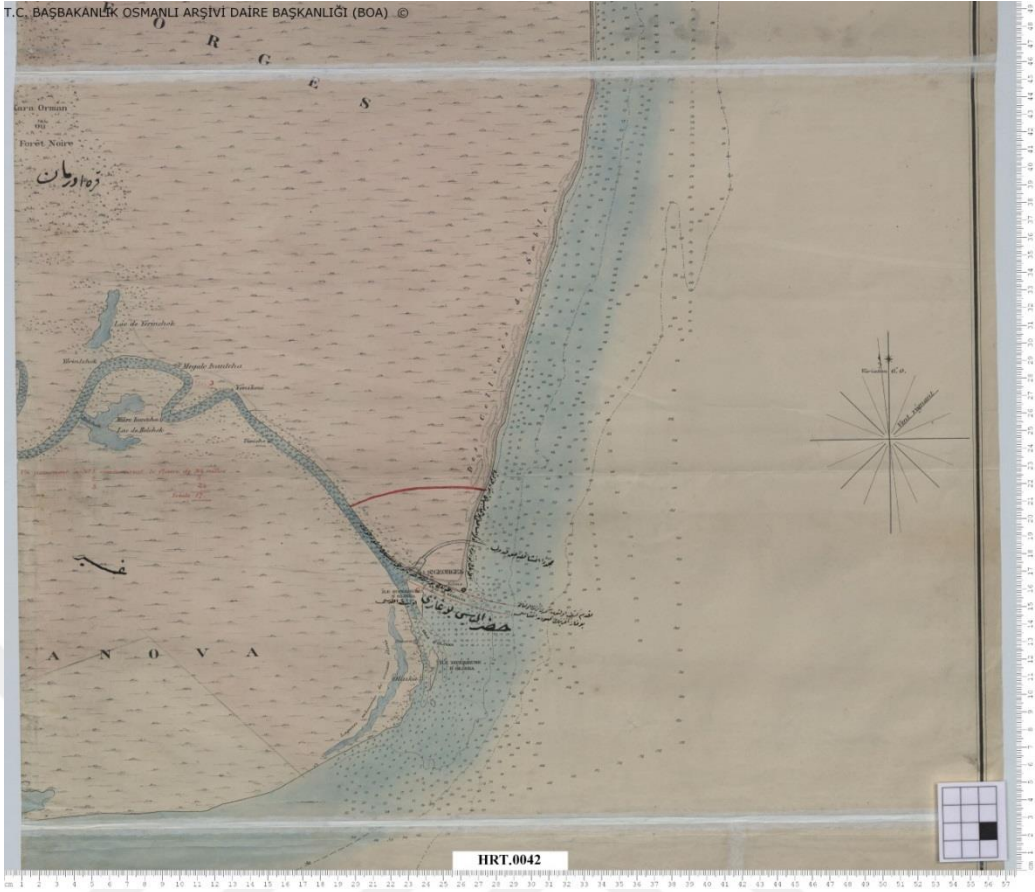
Ek 6. Sünnü Boğazi²⁴¹⁷

²⁴¹⁷ BA, HRT. h. 42. (28 Ekim 1857)



Ek 7. Hızırilyas Tunası²⁴¹⁸

²⁴¹⁸ BA, HRT. h. 42. (28 Ekim 1857)



Ek 8. Hızırilyas Boğazı²⁴¹⁹

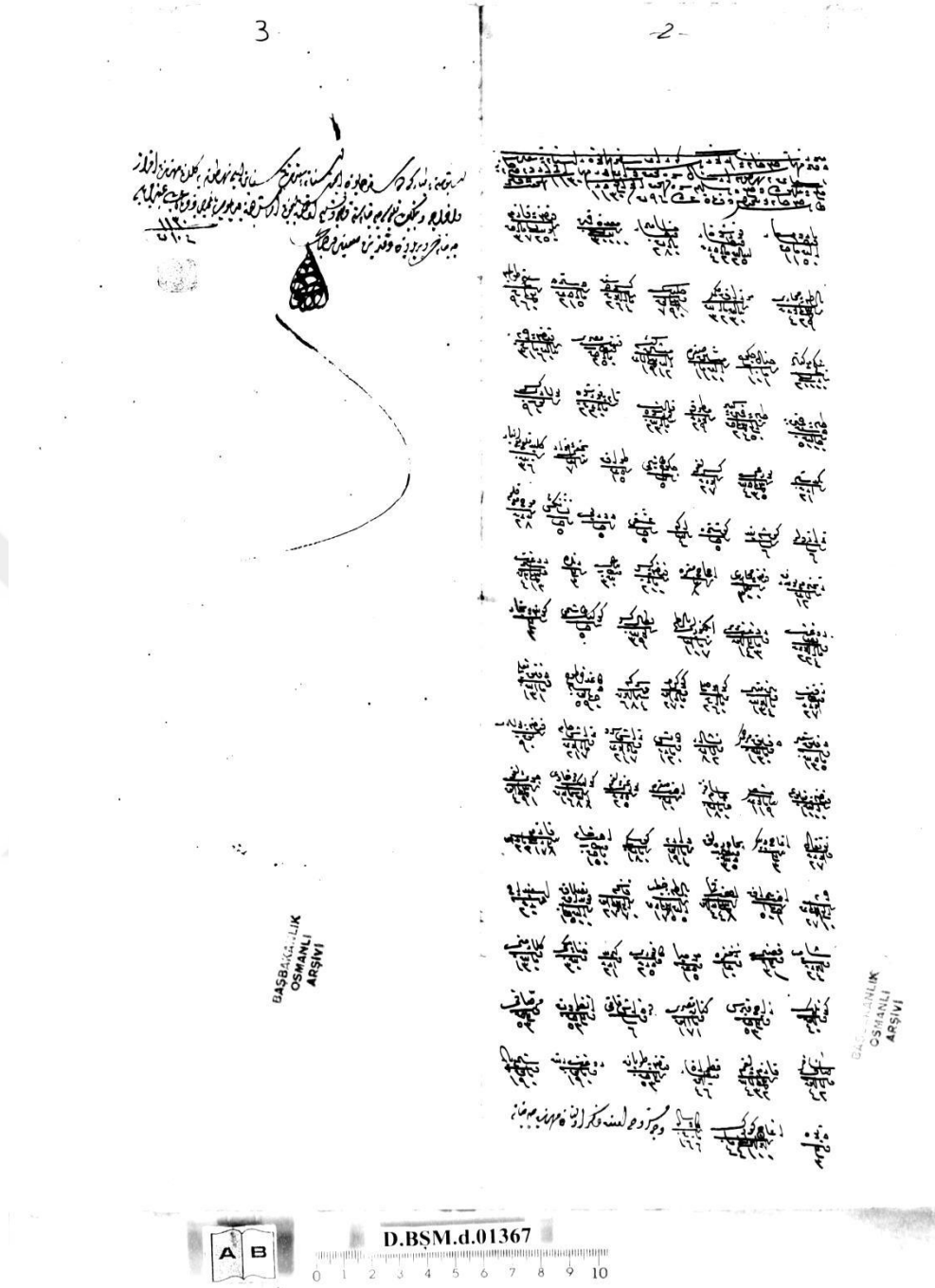
²⁴¹⁹ BA, *HRT. h. 42.* (28 Ekim 1857)



Ek 9. 18. Yüzyılda Tuna Nehri Deltası, Dobruca Havalisi ve Tuna Üzerindeki Kaleler²⁴²⁰.

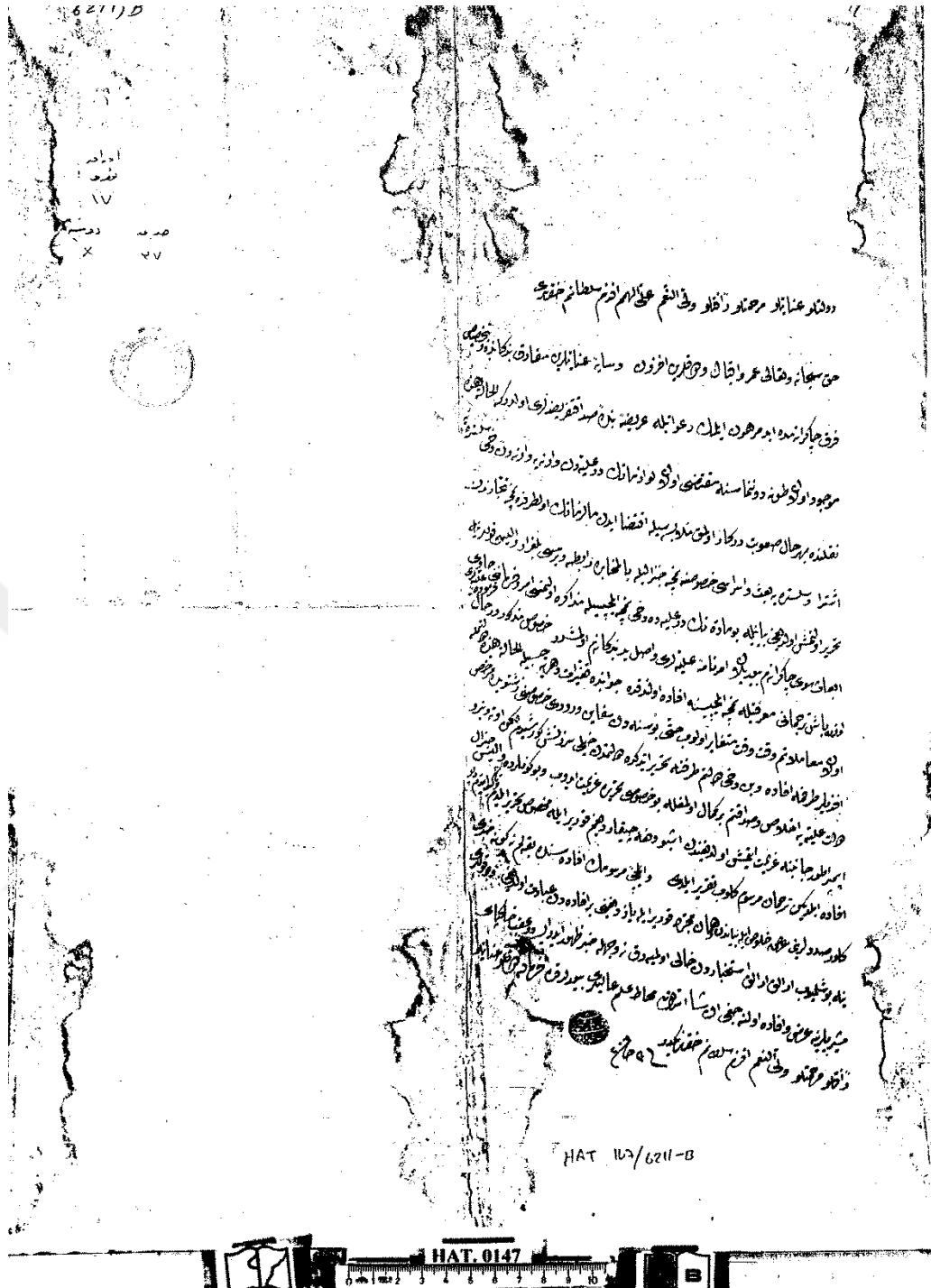
²⁴²⁰ BA, HRT. h. 44. (12 Ağustos 1923)

²⁴²¹ BA, *HRT. h.* 38. (12 Agosto 1923)



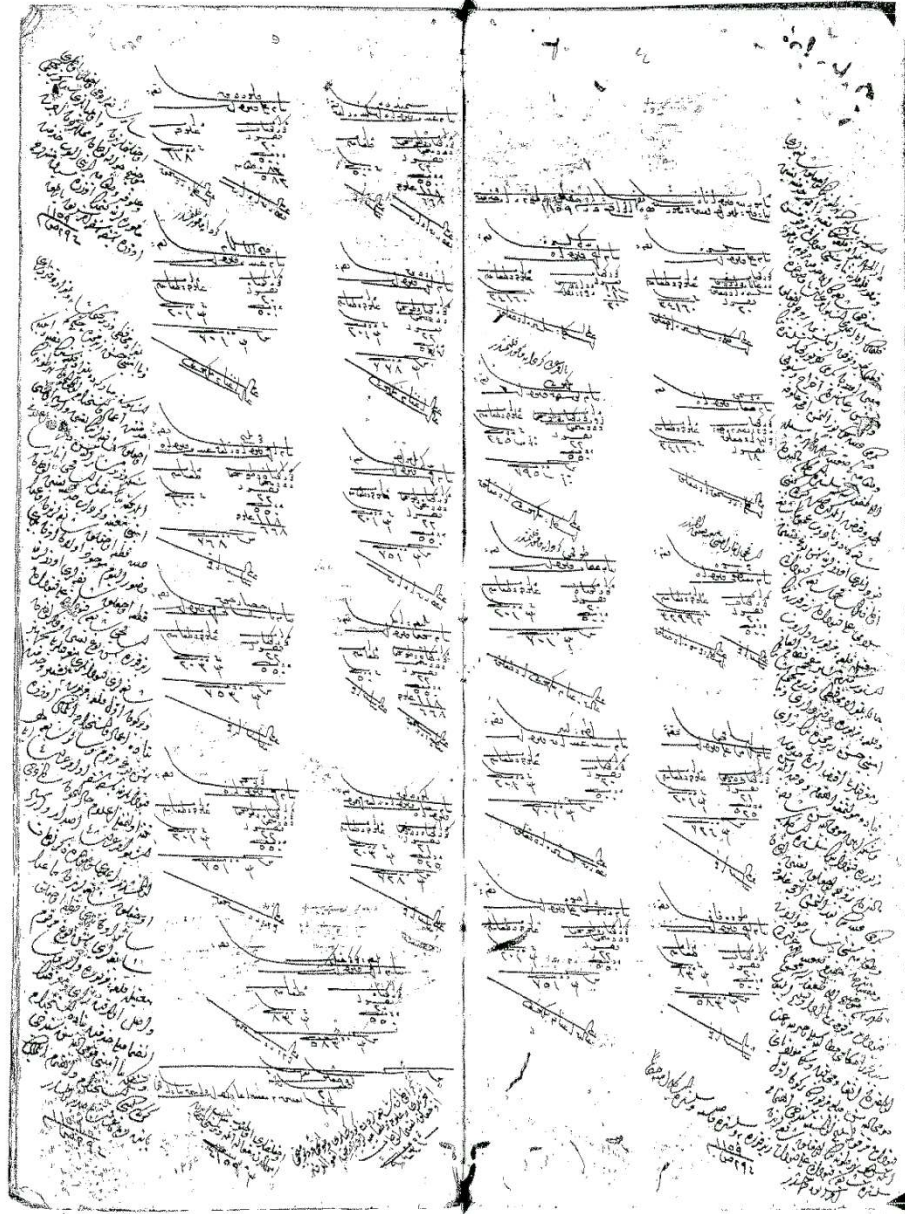
Ek 11. Sefer-i Hümayun için İstanbul'dan Tuna Nehri Yoluyla Niğbolu Kalesi'ne Gönderilen Mühimmat Listesi²⁴²².

²⁴²² BA, D. BŞM. d. 1367, s. 2-3. (6 Ağustos 1718)



Ek 12. Tuna Donanması için Gerekli Olan Malzemelerin, Nemçe Tüccarından Satın Alınmasına Dair III. Selim'in Yazmış Olduğu Hatt-I Hümayuna Karşın, Nemçe Elçisinin Cevabı²⁴²³.

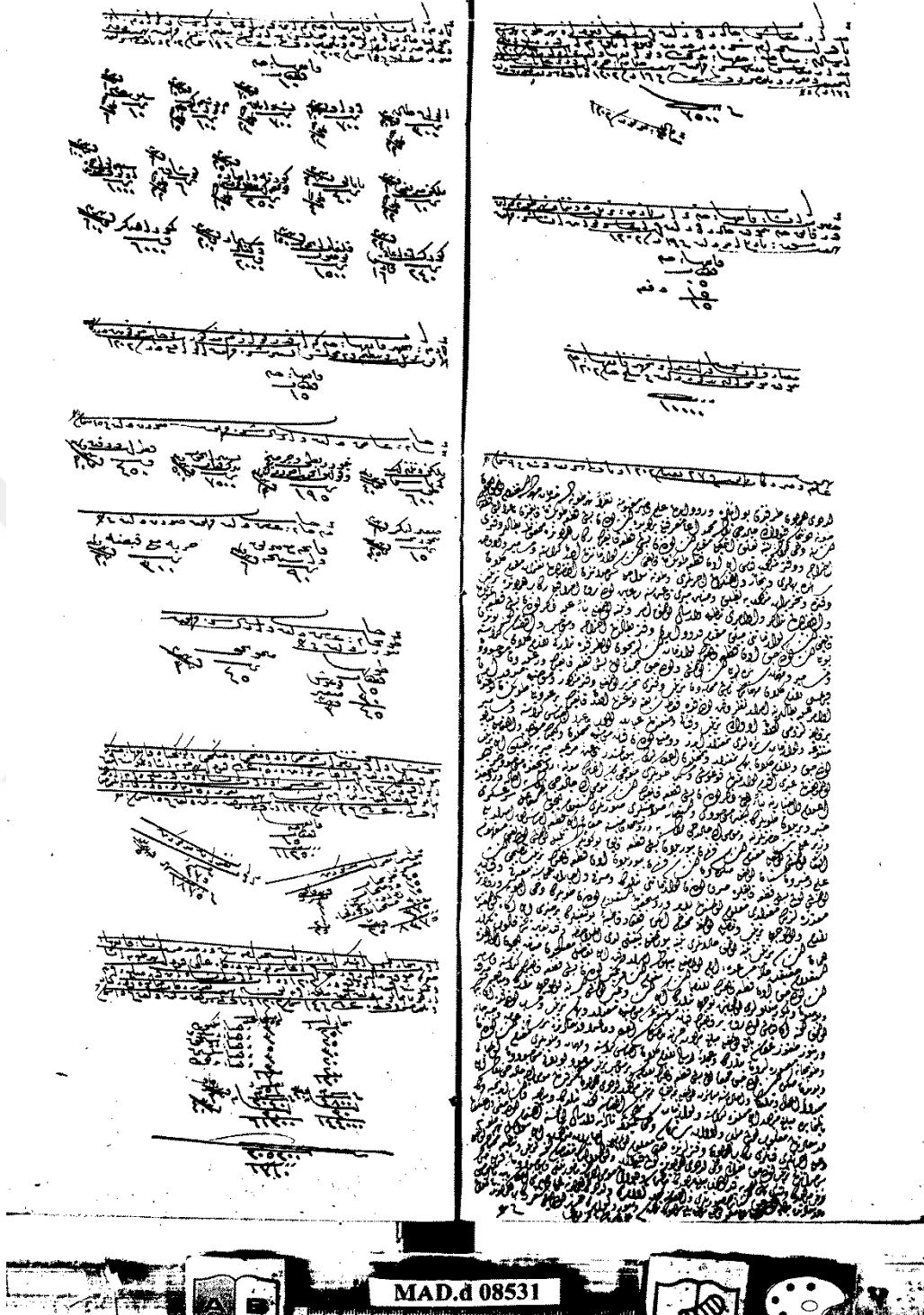
²⁴²³ BA, *HAT. 147/6211*. (29 Aralık 1791)



Ek 13. Belgrad Kalesi Hizmetinde Bulunmak Üzere Tayin Edilen Tuna Nehri Ocaklık Şaykaları²⁴²⁴

²⁴²⁴ BA, MAD.d. 6584, s. 4-5. (23 Mart 1746)

٢٥٠

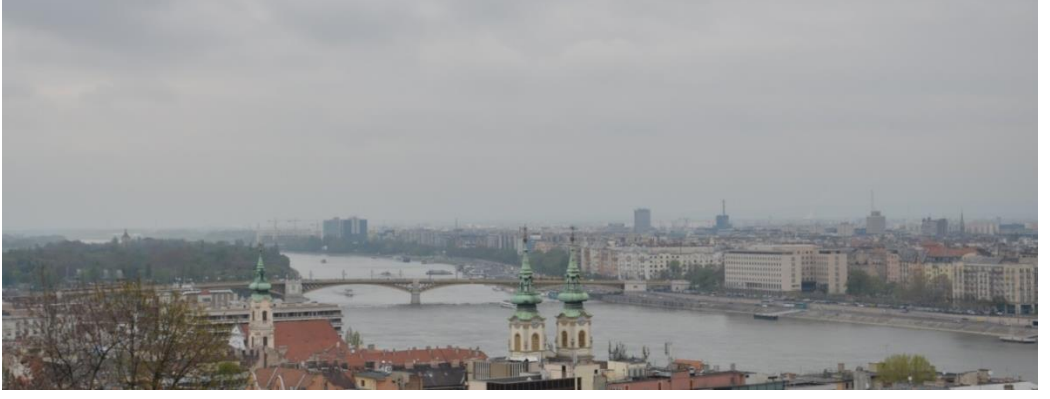


Ek 14. İnşası Emredilen 10 Çete Kayığı için Gerekli Olan Malzemeler ve 15 Çete Kayığına Yerleştirilen Personelin Ücretleri²⁴²⁵.

²⁴²⁵ BA, MAD.d. 8531, s. 4-5. (20 Mayıs 1788)

²⁴²⁶ BA, C. BH. 164/7777.

²⁴²⁷ BA, C. SH, 8/386. (11 Haziran 1790)



Ek 17. (Foto 17) Budin Kalesi'nden Tuna Nehri'nin Görüntüsü (9 Nisan 2016)



Ek 18. (Foto 18) Budapeşte'den Tuna Nehri'nin Görüntüsü (10 Nisan 2016)



Ek 19. (Foto 19) Tuna Nehri Kıyısındaki Esztergon Kalesi (10 Nisan 2016)



Ek 20. (Foto 20) Vişegrad'dan Tuna Nehri'nin Görüntüsü (10 Ekim 2014)



Ek 21. (Foto 21) Viyana'dan Tuna Nehri'nin Görüntüsü (11 Nisan 2016)



KAYNAKÇA

I. ARŞİV KAYNAKLARI

1- Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı (BA.)

a- Cevdet Tasnifi (C.)

aa- Bahriye (BH.)

Dosya No/Gömlek No: 5/219, 6/270, 6/285, 9/401, 11/543, 12/560, 12/588, 13/613, 14/657, 14/660, 15/726, 17/806, 18/877, 22/1043, 26/1205, 30/1421, 30/1431, 36/1720, 36/1725, 37/1746, 38/1792, 44/2079, 45/2148, 46/2169, 52/2456, 59/2780, 60/2809, 64/3026, 69/3292, 73/3473, 86/4132, 86/4135, 88/4234, 95/4549, 100/4807, 100/4816, 102/4908, 102/4911, 102/4932, 104/5046, 106/5121, 107/5161, 108/5225, 109/5282, 111/5358, 111/5400, 113/5461, 113/5464, 120/5826, 122/5907, 124/6010, 126/6102, 126/6107, 126/6125, 127/6162, 130/6291, 134/6491, 135/6529, 135/6535, 135/6538, 136/6570, 136/6571, 139/6744, 141/6790, 141/6794, 142/6845, 144/6920, 146/7003, 149/7131, 149/7140, 149/7143, 152/7247, 154/7325, 154/7347, 154/7348, 156/7406, 157/7439, 157/7452, 158/7509, 159/7522, 159/7525, 161/7601, 161/7614, 163/7696, 164/7737, 164/7750, 164/7777, 165/7808, 166/7853, 167/7861, 167/7871, 168/7926, 168/7927, 169/7991, 171/8060, 174/8205, 175/8248, 179/8414, 179/8432, 180/8459, 181/8494, 182/8540, 182/8541, 184/8635, 186/8734, 186/8745, 186/8747, 187/8777, 189/8898, 191/8979, 191/8991, 193/9048, 193/9059, 194/9083, 194/9111, 194/9112, 194/9122, 195/9131, 196/9207, 197/9238, 202/9470, 208/9724, 209/9777, 212/9925, 215/10023, 215/10043, 215/10046, 216/10077, 222/10341, 223/10351, 224/10435, 241/11196, 246/11386, 246/11419, 252/11662, 252/11663, 253/11727, 254/11778, 258/11922, 252/11662, 262/12124, 263/12144, 264/12192, 272/12560,

ab- Askeriye (AS.)

Dosya No/Gömlek No: 34/1542, 59/2781, 69/3231, 80/3755, 80/3800, 91/4188, 208/8920, 220/9390, 305/12625, 309/12768, 399/16493, 557/23381, 590/24832, 598/25201, 625/26391, 687/28838, 724/30365, 761/32129, 790/33488, 839/35827, 888/38169, 906/39053, 907/39104, 908/39160, 940/40787, 957/41585, 960/41729, 974/42420, 984/42919, 989/43184, 996/43544, 1008/44134, 1015/44456, 1031/45255, 1043/45771, 1043/45773, 1047/46007, 1050/46151, 1052/46267, 1053/46272,

1071/47150, 1074/47328, 1078/47512, 1079/47571, 1079/47578, 1080/47595,
1080/47629, 1082/47704, 1088/48022, 1097/48418, 1082/47704, 1097/48418,
1118/49537, 1140/50637, 1142/50767, 1159/51602, 1164/ 51806, 1165/51893, 1171
/52164, 1173/52254, 1188/53062, 1194/53356, 1205/53983, 1208/41143,

ac- Hariciye (*HR.*)

Dosya No/Gömlek No: 16/756,

ad- Dahiliye (*DH.*)

Dosya No/Gömlek No: 230/11500

ae- Sıhhiye (*SH.*)

Dosya No/Gömlek No: 2/69, 4/183, 8/386, 21/1030, 29/1413,

b- *İbnü'l-Emin Tasnifi (İE.)*

ba- Bahriye (*BH.*)

Dosya No/Gömlek No: 1/11, 1/91, 4/396, 4/400, 5/439, 5/451, 6/504, 6/520, 6/557,
7/574, 9/769, 10/900, 15/1334, 15/1358, 16/1455, 17/1576.

bb- Askeriye (*AS.*)

Dosya No/Gömlek No: 26/2313, 88/8043,

bc- Dahiliye (*DH.*)

Dosya No/Gömlek No: 10/952

bd- Sıhhiye (*SH.*)

Dosya No/Gömlek No: 2/154.

c- *Ali Emiri Tasnifi (AE.)*

ca- Mustafa II (*SMST. II.*)

Dosya No/Gömlek No: 6/525, 27/2657, 39/3853, 39/3871, 40/3959, 138/15231

cb- Ahmed III (*SAMD. III.*)

Dosya No/Gömlek No: 8/685, 8/733, 28/2655, 35/3318, 44/4354, 44/4355, 47/4690, 77/7698, 93/9189, 135/13202, 137/13388

cc- Mahmud I (SMHD. I.)

Dosya No/Gömlek No: 2/81, 8/548, 85/5740

d- Hatt-ı Hümayun (HAT.)

Dosya No/Gömlek No: 16/710, 22/1034, 39/1957, 147/6211, 182/8354, 185/8603, 185/8660, 192/9331, 192/9369, 192/9419, 193/9459, 193/9477, 196/9792, 199/10105, 201/10364, 210/11274, 211/11400, 1380/54410, 1389/55333, 1396/55940, 1401/56463, 1451/6.

e- Bâb-ı Defteri Başmuhasebe Kalemi Defterleri (D. BŞM. d.)

No: 1367, 2371, 2373, 3936, 4157, 4171, 4842, 6055.

f- Bâb-ı Defteri Başmuhasebe Tersane Emini Kalemi Defterleri (D.BŞM. TRE.d.)

No: 14654.

g- Bab-ı Asaî Divan-ı Hümayun Nişan Kalemi Defterleri (A. DVNS. NŞT. d.)

No: 16.

h- Bab-ı Asaî Divan-ı Hümayun Mühimme Kalemi Defterleri (A. DVNS. MHM. d.)

No: 3, 5, 7, 10, 12, 21, 74, 97, 100, 101, 105, 108, 113, 124, 125, 126, 127, 142, 168, 170, 177, 190, 197.

i- Kamil Kepeci (Bahriye Kalemi) (KK. d.)

No: 5676.

j- Maliyeden Müdevver Defterleri (MAD. d.)

No: 4066, 6584, 8531, 9897, 9940, 10003, 10044, 10045, 10051, 10337, 13761.

k- Haritalar (HRT. h.)

No: 38, 42, 44.

II. KLASİK KAYNAKLAR

- ABDÜLKADİR EFENDİ, *Topçular Kâtibi 'Abdülkâdir (Kadrî) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlil)*, c. I-II, (Yayına Hazırlayan: Ziya Yılmaz), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2003.
- AHMED CÂVİD, *Hadika-i Vekâyi*, (Hazırlayan: Adnan Baycar), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1998.
- AHMED RESMÎ EFENDİ, *Hulâsatü'l-İ'tibâr (1768-1774 Osmanlı Rus Harbi Tarihçesi)*, (Hazırlayan: Osman Köksal), Kitabevi, Ankara, 2011.
- AHMED VÂSİF EFENDİ, *Mehâsinü'l-Âsâr ve Hakâikü'l-Ahbar*, (Yayına Hazırlayan: Mücteba İlgürel), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1994.
- Anonim *Osmanlı Tarihi (1099-1116 / 1688-1702)*, (Yayına Hazırlayan: Abdülkadir Özcan), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2000.
- ÂŞIK MEHMED, *Menâzirü'l-Avâlim (Metin)*, c. III, (Hazırlayan: Mahmut Ak), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2007.
- ÂŞIK PAŞAZÂDE, *Osmanoğullarının Tarihi Tevârih-i Âl-i Osmân*, (Hazırlayanlar: Kemal Yavuz, M. A. Yekta Saraç), Gökkuşbu Yayınları, İstanbul, 2007.
- Âşıkpaşaoğlu Tarihi*, (Hazırlayan: A. Nihal Atsız), Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 1000 Temel Eser Dizisi, Ankara, 1985.
- DEFTERDAR SARI MEHMED PAŞA, *Zübde-i Vekayiat (Olayların Özü) III 1689-1694*, (Sadeleştiren: Abdülkadir Özcan), Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 1979.
- EBÛ SEHL NU'MÂN EFENDİ, *Tedbîrât-ı Pesendide (Beğenilmiş Tedbirler)*, (Yayına Hazırlayan: Ali İbrahim Savaş), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1999.
- EDİRNELİ ORUÇ BEĞ, *Oruç Bey Tarihi*, (Neşreden: Atsız), Tercüman 1001 Temel Eser, İstanbul, 1972.
- HEZARFEN HÜSEYİN EFENDİ, *Telhîsü'l-Beyân Fî Kavânîn-i Âl-i Osmân*, (Hazırlayan: Sevim İlgürel), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1998.
- İBN KEMAL, *Tevârih-i Âl-i Osman VII. Defter (Tenkidli Transkripsiyon)*, (Hazırlayan: Şerafettin Turan), Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991.
- İZZİ SÜLEYMAN EFENDİ, *Tarih-i İzzi*, İstanbul, 1199.

- KÂTİB ÇELEBÎ, *Tuhfetü'l-Kibâr fî Esfârî'l-Bihâr (Deniz Seferleri Hakkında Büyüklere Armağan)*, (Hazırlayan: İdris Bostan), T.C. Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığı, Ankara, 2008.
- KEMAL PAŞA-ZÂDE, *Tevârih-i Âl-i Osman, X. Defter*, (Hazırlayan: Şefaettin Severcan), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1996.
- MEHMED NEŞRÎ, *Kitâb-ı Cihan-nümâ Neşri Tarihi*, c. II, (Yayınlayanlar: Faik Reşit Unat, Mehmed A. Köymen), İkinci Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987.
- MEHMED SÜREYYA, *Sicill-i Osmanî*, c. 3, (Yayına Hazırlayan: Nuri Akbayan), (Eski Yazıdan Aktaran: Seyit Ali Kahraman), Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul, 1996.
- MUSTAFA NURÎ PAŞA, *Netayic ül-Vukuat Kurumları ve Örgütleriyle Osmanlı Tarihi*, c. I-IV, (Sadeleştiren, Notlar ve Açıklamaları Ekleyen: Neşet Çağatay), 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1987.
- NA'İMÂ MUSTAFA EFENDÎ, *Târih-i Na'imâ*, c. I, (Hazırlayan: Mehmet İpşirli), Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2007.
- PEÇEVÎ İBRAHİM EFENDÎ, *Peçevi Tarihi*, c. I-II, Hazırlayan: Bekir Sıtkı Baykal), 2. Baskı, kültür Bakanlığı Yayınları, Mersin, 1992.
- RÂŞİD MEHMED EFENDÎ – ÇELEBİZÂDE İSMÂİL ÂSİM EFENDÎ, *Tarîh-i Râşid ve Zeyli (1071-1141/1660-1729)*, c. I-III, (Hazırlayanlar: Abdülkadir Özcan, Yunus Uğur, Baki Çakır, Ahmet Zeki İzgöer), İstanbul, 2013.
- SİLAHDÂR FINDIKLILI MEHMED AĞA, *Nusretnâme*, c. I, Fasikül I, (Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoğlu), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1962.
- SİLAHDÂR FINDIKLILI MEHMED AĞA, *Nusretnâme*, c. I, Fasikül III, (Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoğlu), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1964.
- SİLAHDÂR FINDIKLILI MEHMED AĞA, *Nusretnâme*, c. II, Fasikül II, (Sadeleştiren: İsmet Parmaksızoğlu), Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1969.
- SİLAHDÂR FINDIKLILI MEHMED AĞA, *Silahdâr Târihi (1095-1109)*, c. 2, Orhaniye Matbaası, İstanbul, 1928.
- SİNAN ÇAVUŞ, *Süleymanname Tarih-i Feth-i Şikloş, Estergon ve İstol-i Belgrad*, (Editör: Tülay Duran), Tarihi Araştırmalar Vakfı, İstanbul, 1998.
- SOLAK-ZÂDE MEHMED HEMDEMİ ÇELEBÎ, *Solak-zâde Tarihi*, c. I, (Hazırlayan: Vahid Çubuk), Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara, 1989.

TURSUN BEY, *Târîh-i Ebü'l-Feth*, (Hazırlayan: A. Mertol Tulum), İstanbul Fetih Cemiyeti Yayınevi, İstanbul, 1977.

VAKÂNÜVİS SUBHÎ MEHMED EFENDÎ, *Subhî Tarihi Sâmi ve Şâkir Tarihleri İle Birlikte (İnceleme ve Karşılaştırmalı Metin)*, (Hazırlayan: Mesut Aydınar), Kitabevi, İstanbul, 2007.

YENİÇERİ KÂTİBİ HASAN, *Pрут Seferi'ni Beyanımdır*, (Hazırlayan: Hakan Yıldız), 2. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011.

III. ARAŞTIRMA VE İNCELEME ESERLER

AFYONCU, Erhan; *Sorularla Osmanlı İmparatorluğu*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2010.

ÁGOSTON, Gábor; “Avrupa’da Osmanlı Savaşları”, *Osmanlı’da Savaş ve Serhad*, (Çeviren ve Hazırlayan: Kahraman Şakul), Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 79-110.

_____; “Çevre ve Sınır Tarihi Çalışmalarının Buluştuğu Yer: Macaristan’daki Osmanlı-Habsburg Sınırı Boyunca Nehirler, Ormanlar, Bataklıklar ve Kaleler”, *Osmanlı’da Strateji ve Askerî Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 98-130.

_____; “Doğu-Orta Avrupa’da İmparatorluklar ve Savaş, 1550-1750 Osmanlı-Habsburg Rekabeti ve Askerî Dönüşüm”, *Osmanlı’da Strateji ve Askerî Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 169-212.

_____; “Erken Modern Osmanlı ve Avrupa Barut Teknolojisi”, *Osmanlı’da Strateji ve Askerî Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 131-150.

_____; “Macaristan’da Osmanlı Fethi ve Osmanlı Askerî Serhaddi”, *Osmanlı’da Savaş ve Serhad*, (Çeviren ve Hazırlayan: Kahraman Şakul), Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 179- 202.

_____; “Osmanlı İmparatorluğu ve Rusya’da Askerî Dönüşüm, 1500-1800”, *Osmanlı’da Strateji ve Askerî Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 213-266.

_____; “Osmanlı İmparatorluğu’nda Barut Sanayi: XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Selanik, Gelibolu ve İznik Baruthâneleri”, *Prof. Dr. Mübahat S.*

- Kütükoğlu'na Armağan*, (Çeviren: Feriæt Ballı), (Editör: Zeynep Tarım Ertuğ), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 2006, s. 449-466.
- _____; "Osmanlı İmparatorluğu'nda Harp Endüstrisi ve Barut Teknolojisi (1450-1700)", *Osmanlı*, c. 6. Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 621-632.
- _____; "Osmanlılar: Serhad Beyliğinden İmparatorluğa", *Osmanlı'da Strateji ve Askeri Güç*, (Çeviri: M. Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul, 2012, s. 15-58.
- _____; "Savunmanın Maddi Külfeti: 16. ve 17. Asırlarda Macar Serhaddindeki Osmanlı Kale Zincirinin Mali Yüğü", *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, (Çeviren ve Hazırlayan: Kahraman Şakul), Timaş Yayınları, İstanbul, 2013, s. 225-264.
- _____; "The Ottoman Wars and the Changing Balance of Power Along the Danube in the Early Eighteenth Century", *The Peace of Passarowitz 1718*, (Editörler: Charles Ingrao, Nikola Samardžić, Jovan Pešalj), Purdue University Press, West Lafayette, 2011, s. 93-108.
- _____; "Top", *İslam Ansiklopedisi*, c. 41, TDV Yayınları, Ankara, 2012, s. 240-242.
- AĞANOĞLU, H. Yıldırım; *Tuna Nehrinde Bir Yitik Vatan Adakale*, İz Yayıncılık, İstanbul, 2015.
- AKGÜNDÜZ, Ahmed; *Osmanlı Kanunnâmeleri ve Hukukî Tahlilleri 7/I Kitap Kanunî Devri Kanunnâmeleri (IV) 7/II II. Selim Devri Kanunnâmeleri*, İstanbul, 1994.
- _____; *Osmanlı Kanunnâmeleri Ve Hukukî Tahlilleri 8/I. Kitap III. Murad Devri Kanunnâmeleri 8/II III. Mehmed Devri Kanunnâmeleri*, İstanbul, 1994.
- AKIN, Hicran Yusufoglu; "II. Murad ve Fatih Sultan Mehmed'in Belgrad Kuşatmaları Üzerine Kaynak Değerlendirmesi", *X. Türk Tarih Kongresi Ankara, 22-26 Eylül 1986*, c. IV, Ankara, 1993, s. 1159-1168.
- AKKOR, Aybars; *Osmanlılarda Tıp ve Eczacılıkta Kullanılan Materyaller*, Şubat 2014.
- AKSAN, Virginia H.; *Kuşatılmış Bir İmparatorluk Osmanlı Harpleri 1700-1870*, (Çeviren: Gül Çağalı Güven), 11. Baskı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2011.
- AKSOY, Enver; "Osmanlı İmparatorluğu'nda Kalyonlar ve Kalyoncu Teşkilatı", *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 599, Ankara, Temmuz-2007, s. 52-55.

- AKTEPE, M. Münir; “Prut Seferi İle İlgili Belgeler”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi Prof. Dr. M. C. Şehâbeddin Tekindağ Hatıra Sayısı*, S. 34, Mart 1983-84, Edebiyat Fakültesi Matbaası, İstanbul, 1984, s. 19-54.
- ALBAYRAK, Gökçen Coşkun; *19. Yüzyılda Osmanlı Tunası’nda Ticaret*, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Bilim Dalı İktisat Tarihi Anabilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2012, X+330 Sayfa.
- ALTINAY, Ahmet Refik; *1711 Prut Seferi Baltacı Mehmet Paşa Büyük Petro’ya Karşı*, (Yayına Hazırlayan: Hakan Karagöz), İlgı Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul, 2011.
- ASLANTAŞ, Selim; “Belgrad-ı Dârü’l-Cihâd”, *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü*, S. 15, Hacettepe Üniversitesi Hastaneleri Basımevi, Ankara, Güz-2011, s. 13-37.
- ATALAY, Ahmet; “Tuna Nehri Deniz Ticaret Yolu ve Bu Yolun Avusturya İçin Önemi”, *The International Conference On The Changing World And Social Research I (Icwsr’2015- Vienna)*, (Editörler: Necmi Uyanık, Ufuk Deniz Aşçı, Mustafa Zenginbaş, Yusuf Demir), Palet Yayınları, Konya, 2015, s. 43-49.
- ATNUR, Gülhan; “Osmanlı Tıp Yazmaları İle Halk Hekimliğinde “Hafakan (Afakan)” ve Hazâ ‘İlâc-ı Hafakân Adlı Kitap”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, c. 4, S. 17, Bahar 2011, s. 48-62.
- AYDIN, Mahir; “Faş Kalesi”, *Osmanlı Araştırmaları VI*, (Neşir Heyeti: Halil İnalcık, Nejat Göyünç, Heath W. Lowry), İstanbul, 1986, s. 67-138.
- _____; *Vidin Kalesi Tuna Boyundaki İnci*, Ötüken Yayınları, İstanbul, 2015.
- AYDIN, Yusuf Alperen; “XVIII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Donanması ve Tersâne-i Âmire’de Lenger ve Yelken Bezi Üretimine Başlanması”, *Tarih Dergisi*, S. 49, İstanbul, 2010, s. 47-57.
- _____; “XVIII. Yüzyıl 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, 2005, s. 33-40.
- _____; *Sultanın Kalyonları Osmanlı Donanmasının Yelkenli Savaş Gemileri (1701-1770)*, Küre Yayınları, İstanbul, 2011.
- AYDÜZ, Salim; “Çığalazâde Yusuf Sinan Paşa’nın Şark Seferi İçin Tophâne-i Âmire’de Hazırlanan Toplar ve Tophâne-i Âmire’nin 1012 (1604) Yılı Gelir-

- Gider Muhâsebesi”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları II*, (Editör: F. Günergün), İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1998, s. 139-172.
- _____; “On Sekizinci Yüzyıl Osmanlı Tıbbında Değişim: Doğu Tıbbından Batı Tıbbına Geçiş Üzerine Bir Deneme”, 38. *Uluslararası Tıp Tarihi Kongresi Bildiri Kitabı*, c. II, (Editörler: Nil Sarı, Ali Haydar Bayat, Yeşim Ülman, Mary Işın), Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2005, s. 1031-1036.
- _____; *Tophâne-i Âmire ve Top Döküm Teknolojisi*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2006.
- BAKARDJIEVA, Teodora “Batılı Gezgin ve Elçilere Göre Tuna Nehri’nde Kullanılan Osmanlı Gemileri”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 2*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz, Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 313-320.
- BARGUT, Şemsettin; “Osmanlı Bahriyesinde Gemi Tipleri”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 583, Ankara, Mart-2002, s. 18-21.
- BASKİ, Imre; “Demirkapılar (Temir Qapıy, Vaskapu, Dömörkapu)”, *Turkish Studies Osman Nedim Tuna Armağanı*, Volume 2/2, Spring-2007, s. 73-88.
- BAŞ, Yaşar; “Kiğı Demir Madeni ve Humbarahanesi”, *Turkish Studies*, Volume 6/4, Fall 2011, s. 409-430.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, (Yayına Hazırlayanlar: Yusuf İhsan Genç, Hacı Osman Yıldırım, Nazım Yılmaz, Mustafa Küçük, Sinan Satar, İbrahim Karaca), İkinci Baskı, İstanbul, 2000.
- BAŞER, Hüsni Can - Halil Tekiner; “Ne Doktor, Ne Kinin, Ne De İlaç Vardı! “Alkaloidlerin Türk Edebiyatındaki Yansımaları”, *X. Türk Eczacılık Tarihi Toplantısı İstanbul, 6-8 Haziran 2012 Bildiriler*, (Editörler: Afife Mat, Halik Tekiner), İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 2014, s. 217-223.
- BAŞTAV, Şerif; *Osmanlı Türk-Macar Tarihi Münasebetlerinde İlk Devir (1456’ya Kadar)*, Ankara, 1991.
- BATMAZ, Şakir; “Osmanlı Denizlerinde Mesaha Çalışmaları”, *Türkler*, c. 14, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 915-918.
- BAYAT, Ali Haydar; *Tıp Tarihi*, 2. Baskı, Merkezefendi Geleneksel Tıp Derneği, İstanbul, 2010.
- BAYSUN, M. Cavid; “Belgrad”, *İslam Ansiklopedisi*, c.2, MEB Yayınları, İstanbul, 1979, s.475-485.

- BEDİZ, Danyal; “16-17. Asırlarda Osmanlı Denizciliğinin Bugüne Kadar Meçhul Kalmış Başarıları”, *Donanma Dergisi*, c. 80, S. 458, İstanbul, Temmuz-1967, s. 1-13.
- BEYDİLLİ, Kemal; “Küçük Kaynarca Antlaşması”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 26, TDV Yayınları, Ankara, 2002, s. 524-527.
- _____; “Rusya”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 35, TDV Yayınları, Ankara, 2008, s. 253- 265.
- _____; “Küçük Kaynarca’dan Yıkılışa”, *Osmanlı Devleti Tarihi*, c. 1, (Editör: Ekmeleddin İhsanoğlu), İrcica, İstanbul, 1999, s. 65-135.
- BİLGE, Sadık Müfit; “Osmanlı Macaristanında Nehir Ulaşımı”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz – Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 509-528.
- _____; *Osmanlı’nın Macaristanı Osmanlı Hâkimiyetindeki Macaristan’ın Tarihî Coğrafyası ve İdarî Taksimâtı (1526-1718)*, Kitabevi, İstanbul, 2010.
- BİLGİN, Arif; “Osmanlı Döneminde İlâç Yapımında Kullanılan Tıbbî Bitkiler”, *Osmanlılarda Sağlık*, c. I, (Editörler: Çoşkun Yılmaz, Necdet Yılmaz), Biofarma İlaç Sanayi Yayınları, İstanbul, 2006, s. 231-247.
- BİRİNCİ, Seda; *Doğu Karadeniz Bölgesinde Doğal Olarak Bulunan Faydalı Bitkiler ve Kullanım Alanlarının Araştırılması*, Çukurova Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Tarla Bitkileri Anabilim Dalı Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Adana, 2008, XV+187 Sayfa.
- BOSTAN, İdris; “Gemi Yapımcılığı ve Osmanlı Donanmasında Gemiler”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, c. 1, (Editörler: İdris Bostan – Salih Özbaran), İstanbul, 2009, s. 325-339.
- _____; *Kürekli ve Yelkenli Osmanlı Gemileri*, Bilge Yayıncılık, İstanbul, 2005.
- _____; “Mezemorta Hüseyin Paşa ve 1701 Tarihli Bahriye Kanunnamesi”, *Başlangıçtan XVII. Yüzyılın Sonuna Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, c. 1, (Editörler: İdris Bostan- Salih Özbaran), Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009, s. 281-291.
- _____; “Osmanlı Bahriyesi’nde Sağlık Hizmetleri”, *Osmanlılarda Sağlık*, c. I, (Editörler: Çoşkun Yılmaz, Necdet Yılmaz), Biofarma İlaç Sanayi Yayınları, İstanbul, 2006, s. 111-115.

- _____; “Osmanlı Sefer Organizasyonundan Bir Kesit: 16. ve 17. Yüzyıllarda Tuna’da Kurulan Askeri Köprüler”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 15-30.
- _____; “XVI-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Tersâneleri ve Gemi İnşa Teknolojisi”, *Osmanlı*, c. 6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 612-620.
- _____; *Osmanlı Bahriye Teşkilatı XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, 2. Baskı, Ankara, 2003.
- _____; *Osmanlılar ve Deniz Deniz Politikaları Teşkilat Gemiler*, 3. Baskı, Küre Yayınları, İstanbul, 2010.
- BRUMMETT, Palmira; *Osmanlı Denizgücü Keşifler Çağında Osmanlı Denizgücü ve Doğu Akdeniz’de Diplomasi*, (Çeviri: H. Nazlı Pişkin), Timaş Yayınları, İstanbul, 2009.
- Büyük Larousse Sözlük ve Ansiklopedi*, “Tuna”, c. 23, İstanbul, 1986, s. 11741-11742.
- BÜYÜKTUĞRUL, Afif; “Osmanlı Devleti’nin Kuruluşunda Deniz Politikası”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, c. 77, S. 473, Ankara, Nisan-1971, s. 3-8.
- _____; “Tuna Nehri”, *Donanma Dergisi*, S. 446, İstanbul, 1964, s. 16-21.
- _____; *Osmanlı Deniz Harp Tarihi*, c. 1-2, Deniz Basımevi, İstanbul, 1982.
- CEYLAN, İbrahim; *Türklerde Cerrahinin Gelişimi*, Türk Cerrahi Derneği Yayınları, Ankara, 2012.
- CEZAR, Mustafa; *Osmanlı Tarihinde Levendler*, İkinci Baskı, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2013.
- ÇİFTÇİ, Cafer; “Osmanlı Döneminde İstanbul’un İâşesinde Bursa’nın Rolü”, *OTAM*, S. 16, Ankara, 2004, s. 153-171.
- ÇOBAN, Erdal; “Kopan Sancağı’nın (Macaristan) 16. Yüzyıldaki Ekonomik Gelişmesi Üzerine”, *OTAM*, S. 17, Ankara, 2005, s. 1-15.
- DÁVID, Géza; “16. ve 17. Yüzyıllarda Belgrat’tan Viyana’ya Kadar Tuna Boyunun Askeri-İktisadi ve Yerleşmeler Açısından Önemi”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz – Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2005, s. 46-60.
- DECEL, Aurel; “Demir-Kapı”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 3, MEB Yayınları, İstanbul, 1979, s. 523-526.

- DEMLİKOĞLU, Uğur: “18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti’nin Şark Hududundaki Kalelere Gönderdiği Doğal ve Kimyasal İlaçlar”, *Turkish Studies*, Volume 10/1, Winter 2015, s. 297-310.
- DEVELLİOĞLU, Ferit; *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, 26. Baskı, Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara, 2010.
- DOĞAN, Güner; “Savaş ve Ticaret Arasında: Bolognalı Bir Oryantalist’in (L. E. Marsigli) Raporlarında ve Venedik Belgelerinde Balkanlarda Osmanlı Nehirleri: Tuna (Danubio) Örneği (1699-1719), *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 2*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz – Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 301-312.
- DURSUN, A. Haluk; “Osmanlı Arşivi’nde Tuna Nehri ve Kıyıları”, *Ege Üniversitesi Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, c. XII, S. 2, İzmir, 2012, s. 333-339.
- DÜMEN, Erdoğan; *Denizde Yıllar Boyu Anadolu Türkleri 1081-1922 (Onsekizinci Yüzyıl)*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, İstanbul, 1993.
- ECKHART, F.; *Macaristan Tarihi*, (Macarcadan Çeviren: İbrahim Kafesoğlu), 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2010.
- EFE, Ayla; “Silistre Eyaletinde Osmanlı-Rus Savaşları Küçük Kaynarca’dan Berlin’e”, *OTAM*, S. 19, Ankara, 2006, s. 139-174.
- EICKHOFF, E.; “Bir Alman Tarihçisi Gözüyle Osmanlı Donanması”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, S. 557, (Çeviren: Ömer Şentürk), Ankara, Temmuz-1993, s. 28-30.
- EKİNCİ, İlhan; “Ateş Gemileri ve Osmanlı Denizlerinde Kullanımları”, *History Studies International Journal of History*, Volume 5, Issue 1, January 2013, s. 129-156.
- _____; “Karadeniz’de Âyanlar ve Denizcilik”, *Karadeniz Araştırmaları*, S. 37, Ankara, Bahar-2013, s. 15-49.
- ELİBOL, Numan; “Tuna Nehri’nde Uluslararası Ticaretin Gelişmesi: Karadeniz’e Çıkan Avusturya Bandıralı Gemiler (1780-1830)”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 230-251.
- EMECEN, Feridun; “Hasan Paşa, Kethüda”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 16, TDV Yayınları, Ankara, 1997, s. 337-338.
- _____; “Osmanlıların Tuna’nın Kuzeyine Yönelik İlgileri (XVI. Asırda) Erdel Örneği”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz – Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 31-46.

- _____; *Osmanlı İmparatorluğu'nun Kuruluş ve Yükseliş Tarihi (1300-1600)*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul, 2015.
- ERDOĞAN, Meryem Kaçan; "II. Viyana Seferi'nde (1683) Osmanlı Ordusu'nun Kullandığı Silahlar ve Mühimmatının Temini", *Osmanlı*, c. 6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 660-669.
- EREN, Hasan; *Türk Dilinin Etimolojik Sözlüğü*, II. Baskı, Bizim Büro Yayınları, Ankara, 1999.
- ERTAŞ, Mehmet Yaşar- Kağan Eğnim; "Evliya Çelebi Seyahatnamesi'nde Hastalıklar", *Pamukkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 10, Denizli, 2011, s. 83-108.
- ERTAŞ, Mehmet Yaşar; "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", *Osmanlı*, c. 6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 590-597.
- _____; *Sultanın Ordusu (Mora Fethi Örneği 1714-1716)*, Yeditepe Yayınevi, İstanbul, 2007.
- EVLİYÂ ÇELEBİ, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. I, (Hazırlayanlar: Robert Dankoff, Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 1996.
- _____, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. V, (Hazırlayanlar: Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, İbrahim Sezgin), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2001.
- _____, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. VI, (Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2002.
- _____, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. VII, (Hazırlayanlar: Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2003.
- _____, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, c. X, (Hazırlayanlar: Seyit Ali Kahraman, Yücel Dağlı, Robert Dankoff), Yapı Kredi Yayınları, İstanbul, 2007.
- FEDAKAR, Cengiz; "1787-1791 Osmanlı-Rus Savaşı Öncesi Kuzey Kafkasların Tahkimi: Anapa Kalesi", *Karadeniz*, c. 4, S. 4, Mart-1996, s. 43-51.
- FİDAN, Fadimana; "18 Yüzyılda Tuna Nehri İskelelerinin İstanbul İaşesinin Temininde Rolü", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller I*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz-Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 371-386.
- _____; *18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordunun İaşesinde Tuna İskelelerinin Rolü*, Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Anabilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Kars, 2014, 218 Sayfa.

- Gelişim Hachette Alfabetik Genel Kültür Ansiklopedisi*, “Tuna”, c. 11, İstanbul, 1993, s. 4143-4143.
- GENCER, Ali İhsan; “Osmanlı Türklerinde Denizcilik”, *Osmanlı*, c. 6, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 569-589.
- GÖKBİLGİN, M. Tayyib; “XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti’nin Tuna Bölgesi ve Akdeniz Siyasetleri”, *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, S. 88, c. 5, Ankara, Mayıs 2004, s. 69-77.
- _____; “XVI. Asır Ortalarında Osmanlı Devleti’nin Tuna Havzası ve Akdeniz Siyasetleri, Bunlar Arasındaki Alâka ve İrtibat, Muhtelif Veçheleri”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 13, S. 4, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1955, s. 63-77.
- GÖKPINAR, Bekir; “Osmanlı Seferlerinde Deniz Taşımacılığı (Nakliyat): Varadin Seferi Örneği (1716)”, *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 26-29 Eylül 2013/İstanbul Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, c. 5, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014, s. 137-148.
- _____; “Osmanlı-Avusturya Savaşlarında Tuna Nehri’nden Yapılan Sevkiyatta Yaşanan Problemler (1716-1718)”, *Balkan Tarihi*, c. II, (Editörler: Zafer Gölen, Abidin Temizer), Osmanlı Mirası ve Türk Kültürünü Araştırma Derneği Yayınları I, Burdur, 2016, s. 297-312.
- _____; “Tuna Nehri’nde Yapılan Askeri Sevkiyatlar: Varadin Seferi (1716) Örneği”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller I*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 171-188.
- GÖLEN, Zafer; *Osmanlı Devleti’nde Baruthâne-i Âmire (XVIII. Yüzyıl)*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2006.
- GÜLDÜREN, Yusuf; “Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna’ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri (Tersaneleri)”, *X. Türk Tarih Kongresi Ankara 22-26 Eylül 1986*, c. IV, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1993, s. 1773-1794.
- GÜLER, Mustafa; “1737 Osmanlı-Rus Savaşı’nda Özi’nin Elden Çıkması”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, c. XXIII, S. 1, İzmir, Temmuz-2008, s. 137-156.
- GÜLERYÜZ, Ahmet; *Kadırgadan Kalyona Osmanlıda Yelken Mikyas-ı Sefain*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2004.

- GÜLSOY, Ufuk; “Cizye’den Vatandaşlığa: Osmanlı Gayrimüslimlerinin Askerlik Serüveni, *Türkler*, c. 14, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 82-93.
- GÜMÜŞ, Şenay Özdemir; “Osmanlı Devleti’nin Karadeniz’de Ticaret Gemisi İnşa Politikası (1783-1824), *Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, S. 9, Kars, Bahar 2012, s. 63-77.
- GÜNERGUN, Feza; “Eski Fransız ve Metre Osmanlı Ölçü ve Tartılarının Sistemlerindeki Eşdeğerleri: İlk Karşılaştırmalar ve Çevirme Cetvelleri”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları II*, (Editör: F. Günergün), İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1998, s. 23-68.
- _____; “Osmanlı Donanma Gemilerinin İlaç Sandıkları: Ondokuzuncu Yüzyıl Başına Ait Bir Araştırma”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, c. XI, S. 1-2, İstanbul, 2009, s. 235-258.
- _____; “Osmanlılar ve Metre Sistemi”, *Osmanlı*, c. 8, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 655-663.
- GÜRÇAY, Lütfi; *Gemici Dili*, Üçüncü Baskı, Deniz Basımevi, İstanbul, 1968.
- GÜRLEK, Mehmet; ‘Alâ’im-i Cerrâhîn’de Geçen Bitki Adları”, *Adıyaman Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, Yıl 4, S. 7, Adıyaman, Aralık 2011, s. 123-145.
- HAMMER P., Baron Joseph Von; *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. 1, 7, (Yayına Hazırlayan: Mümin Çevik), Milliyet Yayınları, İstanbul, 2010.
- IMBER, Colin; *Varna Savaşı*, (Çeviri: Ayda Arel), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2007.
- İHSANOĞLU, Ekmeleddin; “Osmanlıların Batı’da Gelişen Bazı Teknolojik Yeniliklerden Etkilenmeleri”, *Osmanlılar ve Batı Teknolojisi Yeni Araştırmalar Yeni Görüşler*, (Yayına Hazırlayan: Ekmeleddin İhsanoğlu), İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul, 1992, s. 121-139.
- İLGÜREL, Mücteba; “Fıtil”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 13, TDV Yayınları, Ankara, 1996, s. 155.
- İNALCIK, Halil; “Bayezid I”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 5, TDV Yayınları, Ankara, 1992, s. 231-234.
- _____; “Edirne’nin Fethi”, *Edirne Edirne’nin 600. Fethi Yıldönümü Armağan Kitabı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1993. s. 137-159.
- _____; “Sultan Murad II”, *Sultan II. Murad ve Dönemi*, (Editör: İsmail Yaşayanlar), Bursa Osmangazi Belediyesi Yayınları, Bursa, 2015, s. 11-31.

- _____; *Fatih Devri Üzerine Tetkikler ve Vesikalar*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1995.
- _____; *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)*, (Çeviren: Ruşen Sezer), 2. Baskı, YKY Yayınları, İstanbul, 2003.
- İNCE, Yunus; “Kârhânededen Baruthâneye Karaman Eyaleti’nde Güherçile Üretimi (18-19. Yüzyıllarda)”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, c. 16, S. 1, İstanbul, 2011, s. 11-30.
- İNCİ, Tevfik; “Düzmece Mustafa Hadisesi ve İkinci Murad’ın Kiraladığı Yabancı Devlet Donanması”, *Resimli Tarih Mecmuası*, c. 4, S. 46, İstanbul, 1953, s. 2645-2647.
- İNCİCİYAN, P. L.; “Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası”, (Çev.: H. D. Andreasyon), *Güney Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 2-3, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1974, s. 11-88.
- _____; “Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası”, (Çev.: H. D. Andreasyon), *Güney Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S. 4-5, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi, İstanbul, 1976, s. 101-152.
- İPŞİRLİ, Mehmet; “Duâgû”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 9, TDV Yayınları, Ankara, 1994, s. 541-542.
- _____; “XVI. Yüzyılın İkinci Yarısında Kürek Cezasıyla İlgili Hükümler”, *Tarih Enstitüsü Dergisi*, S. 12, İstanbul, 1982, s. 203-248.
- İstanbul Deniz Müzesi*, (Hazırlayan: Ece Çetin), (Editör: Mehmet Yüksel), Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2009.
- İŞBİLİR, Ömer; “Nüzül”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 33, TDV Yayınları, Ankara, 2007, s. 311-312.
- İŞİPEK, Ali Rıza - Oğuz Aydemir, *1770 Çeşme Deniz Savaşı 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşları*, Denizler Kitabevi, İstanbul, 2010.
- JORGA, Nicolae; *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1300-1451)*, c. 1, (Çeviren: Nilüfer Epçeli), İstanbul, 2009.
- KAÇAR, Mustafa; “Osmanlı Ordusunda Görevli Fransız Subayı Saint-Rémy’nin İstanbul’daki Top Döküm Çalışmaları”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, c. V, S. 1, İstanbul, 2003, s. 33-50.

- _____; “Tersâne Hendesehânesi’nden Bahriye Mektebi’ne Mühendishâne-i Bahrî-i Hümayûn”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, c. IX, S. 1-2, İstanbul, 2007-2008, s. 51-77.
- KAÇMAZ, Muhammet; “Balkan Coğrafyası”, *Türk Tarihinde Balkanlar*, c. 1, Sakarya Üniversitesi Balkan Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayınları, Sakarya, 2014, s. 11-37.
- KARAGÖZ, Hakan; “Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik Önemi”, *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, c. 30, S. 2, Ankara, Aralık-2013, s. 83-116.
- _____; *1737-1739 Osmanlı-Avusturya Harbi ve Belgrad’ın Geri Alınması*, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, Isparta, 2008, XIX+485 Sayfa.
- KARAL, Enver Ziya; *Büyük Osmanlı Tarihi*, c. I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1999.
- KARAYAZGAN, Metin; *Denizci Sözlüğü (Gemici Dili) Terimler Deyimler*, Karşıyaka, 1981.
- KEPECİOĞLU, Kâmil; *Tarih Lûgati Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Temel Sözlüğü*, 21. Yüzyıl Yayınları, Ankara, 2000.
- KILIÇ, Orhan; “Ocaklık”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 33, TDV Yayınları, Ankara, 2007, s. 317-318.
- _____; *18. Yüzyılın İlk Yarısında Osmanlı Devleti’nin İdarî Taksimatı-Eyalet ve Sancak Tevcihatı*, Elazığ, 1997.
- _____; *XVI. ve XVII. Yüzyıllarda Van (1548-1648)*, Van Belediye Başkanlığı Kültür ve Sosyal İşler Müdürlüğü Yayınları, Van, 1997.
- KILIÇASLAN, M. Emre; “Osmanlı Tunaşında Avusturya Buharlıları”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 673-698.
- _____; “XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi”, *Karadeniz Araştırmaları Balkan, Kafkas, Doğu Avrupa ve Anadolu İncelemeleri Dergisi*, S. 25, Ankara, 2010, s. 59-76.
- KILINÇ, Arzu; “Eflak-Boğdan ve Karadeniz’de Bal ve Balmumu”, *Acta Turcica Çevrimiçi Tematik Türkoloji Dergisi*, Yıl III, S. 1/1, (Editörler: Emine Gürsoy Naskali, Hilal Oytun Altun), Ocak 2011, s. 40-53.

- KOCA, Yasemin Nemlioğlu; “Yıldızları Yakalamak: Usturlabın Denizcilikte Kullanımı ve Günümüze Ulaşan Örnekleri”, *Journal of ETA Maritime Science*, c. 3, S. 1, İzmir, 2015, s. 11-22.
- KOCACIK, Eyüp Talha - Afife Mat; “İstanbul’da Zehirler ve Zehirlenme Vakaları (1876-1917)”, *Osmanlı Bilimi Araştırmaları*, c. XV, S. 2, İstanbul, 2014, s. 21-38.
- KOÇU, Reşat Ekrem; *Türk Giyim- Kuşam ve Süslenme Sözlüğü*, Sümerbank Kültür Yayınları, İstanbul, 1969.
- KÖSE, Osman; *1774 Küçük Kaynarca Andlaşması*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2006.
- KURAT, Akdes Nimet; *Prut Seferi ve Barışı 1123 (1711)*, c. I, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 1981.
- KURTARAN, Uğur; *Bir Zamanlar Osmanlı Sultan I. Mahmud ve Dönemi 1730-1754*, Atıf Yayınları, Ankara, 2014.
- _____; *Osmanlı Diplomasi Tarihinden Bir Kesit Osmanlı Avusturya Diplomatik İlişkileri 1526-1791*, Ukde Yayınları, Kahramanmaraş, 2009.
- KURTOĞLU, Fevzi; *1736-1737 Seferine İştirak Eden Bir Türk Denizcisinin Hatıraları*, Deniz Matbaası, İstanbul, 1935.
- KÜÇÜKER, Paki “Lügat-i Müşkilât-ı Eczâ’da Türkçe Bitki Adları”, *Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, Volume 3/11, Spring 2010, s. 401-415.
- KÜÇÜKKALAY, Mesut - Numan Elibol; “Osmanlı İmparatorluğu’na Avrupa’dan Karayolu İle Yapılan İhracatın Değerlendirilmesi: 1795-1804”, *Anadolu Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, c. 4, S. 1, Eskişehir, 2004, s. 29-54.
- LUBENAU, Reinhold; *Reinhold Lubenau Seyahatnamesi Osmanlı Ülkesinde 1587-1589*, (Çeviri: Türkis Noyan), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2012.
- Manisalı Padişahlar*, Manisa Valiliği Tarafından Celal Bayar Üniversitesi Tarih Bölümü Başkanlığının Bilimsel Katkılarıyla Hazırlanmıştır, Manisa, 1999.
- MANTRAN, Robert; *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi I Osmanlı Devletinin Doğuşundan XVIII. Yüzyılın Sonuna*, (Çeviren: Server Tanilli), İkinci Baskı, Cem Yayınevi, İstanbul, 1995.
- MAXİM, Mihai; “Tuna”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 41, TDV Yayınları, İstanbul, 2012, s. 372-374.

- MEHMEDOĞLU, Aliev Saleh; “Demirkapı”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 9, TDV Yayınları, Ankara, 1994, s. 153-154.
- Meydan Larousse Büyük Lugat ve Ansiklopedi*, “Tuna”, c. 19, İstanbul, 1992, s. 437-438.
- MURPHEY, Rhoads; “Osmanlı Tıbbı ve Kùltürlerüstü Karakteri (Onaltıncı Yüzyıldan Onsekizinci Yüzyıla)”, (Çev.: Tuncay Zorlu), *Osmanlı Bilimi Araştırmaları II*, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1998, s. 263-292.
- MÜLAYİM, Selçuk; “Mimari”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 30, TDV Yayınları, Ankara, 2005, s. 91-95.
- NAGATA, Yuzo; “Muhsinzade Mehmed Paşa”, *İslam Ansiklopedisi*, TDV Yayınları, c. 31, Ankara, 2006, s. 48-50.
- NOYAN, Bahri S.; “Bahriyemizde Kalyon Sınıfının Kuruluşu, Gelişmesi ve 1701 Donanma Kanunnamesi”, *Hayat Tarihi Mecmuası*, c. 1, S. 11, Kent Basımevi, İstanbul, 1977, s. 75-80.
- _____; “Osmanlı Bahriyesinde Donanma Ümerası”, *Hayat Tarihi Mecmuası*, c. 1, S. 2, Kent Basımevi, İstanbul, 1977, s. 65-68.
- OLGAÇ, Necmettin; *Türk Deniz Tarihi Özeti*, Deniz Basımevi, İstanbul, 1952.
- ORHONLU, Cengiz - Turgut Işıksal; “Osmanlı Devleti’nde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *Tarih Dergisi*, nr. 17-18, İstanbul, 1968, s. 77-102.
- ORHONLU, Cengiz; “Gemicilik”, *Türkiyat Mecmuası*, c. XV, Edebiyat Fakùltesi Basımevi, İstanbul, 1969, s. 157-169.
- _____; “Köprücülük”, *VII. Türk Tarih Kongresi Ankara 25-29 Eylül 1970, Kongreye Sunulan Bildiriler*, c. II, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1973, s. 701-709.
- _____; “Şehir Mimarları”, *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul, 1981, s. 1-30.
- ORTAYLI, İlber; *İlber Ortaylı Seyahatnamesi Bir Tarihçinin Gezi Notları*, Timaş Yayınları, İstanbul, 2013.
- Osmanlı Donanmasının Seyir Defteri Gemiler, Efsaneler, Denizciler*, (Yayına Hazırlayan: Ekrem Işın), Pera Müzesi Yayınları, İstanbul, 2009.
- Osmanlı Yer Adları: I Rumeli Eyaleti (1514-1550)*, (Yayına Hazırlayanlar: Ahmet Özkılınç, Ali Çoşkun, Abdullah Sivridağ), Ankara, 2013.

- ÖCAL, Yüksel; *Kürek ve Yelken Döneminden Günümüze Türk Bahriyesi*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2008.
- ÖZCAN, Besim; “XIX. Asrın Ortalarına Kadar Osmanlı Bahriyesinde Yabancı Uzmanların Görevlendirilmeleri”, *Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Edebiyat Bilimleri Araştırma Dergisi*, S. 24, Erzurum, 1997, s. 39-49.
- ÖZDEMİR, Şenay; “Osmanlı Denizciliği’nde Gemi Kazaları ve Dalışlar”, *OTAM*, S. 19, Ankara, 2006, s. 366-380.
- ÖZKAN, Selim Hilmi; “Karlofça Antlaşması Sonrası Osmanlı-Avusturya İlişkilerinde Macarların Durumu”, *Avrasya Etüdleri*, S. 41, Türk İşbirliği ve Koordinasyon Ajansı Başkanlığı (TİKA), Ankara, 2012, 183-195.
- ÖZTUNA, Yılmaz; *Büyük Türkiye Tarihi*, c. 6, Ötüken Yayınevi, İstanbul, 1983.
- ÖZTÜRK, Necdet; “15. Yüzyılın Sonlarında Türk Denizciliği (Turgut Reis’in Denize Açıldığı Yıllar) -Oruç Beğ Tarihi’ne Göre-”, *1. Turgut Reis Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 27-28 Mayıs 2011 Turgutreis Bodrum Bildiriler*, Ankara, 2013, s. 81-90.
- ÖZTÜRK, Temel; “Osmanlı-Rus Savaşının (1768-1774) Lojistik Desteğinde Trabzon’un Yeri”, *Osmanlı Araştırmaları*, S. XXIX, İstanbul, 2007, s. 148-172.
- PAKALIN, Mehmet Zeki; *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, c. I-III, 16. Baskı, İstanbul, 2004.
- PANAİTE, Viorel; "Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehri'nin Kuzeyinde Yayılışı: XIV ve XVI. Yüzyıllarda Eflak ve Boğdan", *Türkler*, c.9, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 2002, s. 206-218.
- PAPP, Sándor; “Habsburg İmparatorluğu Tuna Donanmasının Yeniden Yapılandırılması Üzerine Planlar”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz, Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 87-102.
- PASKALEVA, Virginia “Osmanlı Balkan Eyaletleri’nin Avrupalı Devletlerle Ticaretleri Tarihine Katkı (1700-1850)”, *İktisat Fakültesi Mecmuası*, c. 27, S. 1-2, İstanbul, 1967, s. 37-74.
- PERJÉS, Géza; *Mohaç Meydan Muharebesi*, (Geniş Bir Özetini Yaparak Tanıtan: Şerif Başta), 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 1992.
- PUL, Ayşe; “Osmanlı Tuna Donanmasının Üstüaçık Gemileri”, *Tarih Okulu Dergisi*, Yıl 7, S. XVIII, İzmir, Haziran-2014, s. 285-317.

- QUATAERT, Donald; *Osmanlı İmparatorluğu 1700-1922*, (Çeviren: Ayşe Berktaş), 2. Baskı, İletişim Yayınları, İstanbul, 2003.
- SAHİLLİOĞLU, Halil; “Avarız”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 4, TDV Yayınları, Ankara, 1991, s. 108-109.
- SALOMON SCHWEİGGER; *Sultanlar Kentine Yolculuk 1578-1581*, (Yayına Hazırlayan ve Notlayan: Heidi Stein), (Çeviren: S. Türkis Noyan), Kitap Yayınevi, İstanbul, 2004.
- SANCAKTAR, Caner; “Balkanlarda Osmanlı Hâkimiyeti ve Siyasal Mirası”, *Ege Stratejik Araştırmalar Dergisi*, c. 2, S. 2, İzmir, 2011, s. 27-47.
- SELÇUK, Hava; “Ziştovi ve Yaş Antlaşması Arasında Tuna Kıyısında Bir Osmanlı Kenti: Silistre (1791-1793)”, *Turkish Studies*, Volume 8/5, Ankara, Spring-2013, s. 645-674.
- SEVİNÇ, Tahir; “Belgrad Kalesi’nde Tamir ve İmar Faaliyetleri”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 32, Isparta, 2014, s. 111-130.
- _____; *1695 ve 1696 Avusturya Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Türk Tarihi Ana Bilim Dalı Yeniçağ Tarihi Bilim Dalı Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul, 2010, XI+280 Sayfa.
- SEZGİN, Canfeza; “Kanserle Bitkilerle Tedavide Örnek Uygulamalar”, *Bitkilerle Tedavi Sempozyumu 5-6 Haziran 2010 Zeytinburnu*, Merkezefendi Geleneksel Tıp Derneği, İstanbul, 2011, s. 73-78.
- SÖNMEZ, Neslihan; *Osmanlı Dönemi Yapı ve Malzeme Terimleri Sözlüğü*, Yapı-Endüstri Merkezi Yayınları, İstanbul, 1997.
- ŞAR, Sevgi - Bilge Sözen Şahne- Miray Arslan; “Hacı Paşa’nın Kitâb-ı Şifâü’l-Eskâm ve Devâü’l-Âlâm Adlı Eserindeki Şurup Formülleri”, *OTAM*, S. 35, Ankara, 2014, s. 121-136.
- ŞEMSEDDİN SAMİ; *Kâmûs-ı Türkî*, 4. Basım, Kapı Yayınları, İstanbul, 2009.
- _____; *Kâmûs-ı Türkî (Latin Harfleriyle)*, (Hazırlayanlar: Raşit Gündoğdu, Niyazi Adıgüzel, Ebul Faruk Önal), 2. Baskı, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul, 2012.
- ŞENYURT, Oya; “Geç Osmanlı İnşaat Ortamında Bina Eminliği”, *METU JFA*, c. 25, S. 2, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara, 2008, s. 151-169.

- TANSEL, Selâhattin; “1768 Seferi Hakkında Bir Araştırma”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 8, S. 4, Ankara, 1950, s. 475-536.
- _____; “Osmanlı-Leh Münasebetleri 1764-1768”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih- Coğrafya Fakültesi Dergisi*, c. 4, S. 1, Ankara, 1946, s. 69-84.
- _____; *Osmanlı Kaynaklarına Göre Fatih Sultan Mehmed'in Siyasî ve Askerî Faaliyeti*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1999.
- TANYELİ, Gülsün - Uğur Tanyeli; “Osmanlı Yüzer Köprüleri”, *ODTÜ Mimarlık Fakültesi Dergisi*, c. 10, S. 1-2, ODTÜ Mimarlık Fakültesi Yayınları, Ankara, 1990, s. 5-17.
- TAŞKIN, Ünal; *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 2005, XI+187 Sayfa.
- TEKİNDAG, M.C. Şehâbeddin; "Niğbolu", *İslam Ansiklopedisi*, c. 9, MEB Yayınları, İstanbul, 1964, s. 247-253.
- TENGÜZ, Hüsnü; *Osmanlı Bahriyesi'nin Mazisi*, (Yayına Hazırlayan: İskender Pala), İdo Kültür Yayınları, İstanbul.
- TUĞLUCA, Murat; “1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki”, *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz, Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 103-134.
- TUKİN, Cemal; “Küçük Kaynarca”, *İslam Ansiklopedisi*, c. 6, MEB Yayınları, İstanbul, 1977, s. 1064-1071.
- TURAN, Mustafa; “II. Viyana Muhâsarası: Osmanlı Devleti'nde Siyasî, İdarî ve Askerî Çözülme”, *OTAM*, S. 9, Ankara, 1998, s. 389-429.
- TÜRKAL, Merve Karaçay; Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa'nın Hayatı ve Eserleri (1658/1726-27), *Mavi Atlas GŞÜ Edebiyat Fakültesi Dergisi*, S. 1, Gümüşhane, Güz-2013, s. 28-50.
- UZEL, İlter; “Osmanlı-Türk Hekimliği”, *Osmanlı*, c. 8, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara, 1999, s. 571-584.
- UZGÖREN, Fuat; “Osmanlı Türklerinin Rumeli'yi İstilasında Boğazların ve Deniz Kuvvetlerinin Ehemmiyeti”, *Deniz Mecmuası*, c. 51, S. 354, İstanbul, Birinci Teşrin-1939, s. 9-15.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı; “Murad I", *İslam Ansiklopedisi*, c. 8, 3. Baskı, MEB Yayınları, İstanbul, 1979, s. 587-598.

- _____; *Osmanlı Devleti Teşkilâtından Kapukulu Ocakları I Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.
- _____; *Osmanlı Devleti Teşkilâtından Kapukulu Ocakları II Cebeci, Topçu, Top Arabacıları, Humbaracı, Lâğımçı Ocakları ve Kapukulu Suvarileri*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.
- _____; *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, 3. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1988.
- _____; *Osmanlı Tarihi*, c. I, 8. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 2003.
- _____; *Osmanlı Tarihi*, c. IV/I, 5. Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1995.
- ÜÇEL-AYBET, Gülgün; *Avrupalı Seyyahların Gözüyle Osmanlı Ordusu (1530-1699)*, İletişim Yayınları, İstanbul, 2010.
- ÜÇER, Müjgân; “Sivas Yöresinde Yerel Bitkilerden Yapılan İlaçlar”, *Bitkilerle Tedavi Sempozyumu 5-6 Haziran 2010 Zeytinburnu*, Merkezefendi Geleneksel Tıp Derneği, İstanbul, 2011, s. 29-42.
- ÜNAL, Mehmet Ali; *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, Paradigma Yayınları, İstanbul, 2011.
- ÜNLÜ, Rasim; *İnce Donanma*, Deniz Basımevi Müdürlüğü, İstanbul, 2005.
- ÜSTÜN, Cevat; *1683 Viyana Seferi*, 2. Baskı, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2010.
- YAĞCI, Zübeyde Güneş; “XVIII. Yüzyılda Karadeniz’de ve Kafkasya’da Rus Tehdidi”, *IV. Türkiye’nin Güvenliği Sempozyumu (Tarihten Günümüze Dış Tehditler) Elazığ 16-17 Ekim 2003 Bildiriler*, (Editörler: Orhan Kılıç- Mehmet Çevik), Fırat Üniversitesi Basımevi, Elazığ, 2004, s. 805-818.
- YAKITAL, Emin; “1768’deki İnce Donanma İçin İnşa Olunan Celiye ve Şahturlar”, *Deniz Kuvvetleri Dergisi*, c. 100, S. 527, Ankara, Ekim-1984, s. 32-35.
- YARDIMCI, Mehmet Emin; *15. ve 16. Yüzyıllarda Bir Osmanlı Livası Bosna*, Kitap Yayınevi, İstanbul, 2006.
- YILDIRIM, Filiz; *Osmanlı İdaresinde Tuna Nehri’nde Bir Ekonomik Unsur: Balıkçılık*, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*, (Hazırlayanlar: Şakir Batmaz- Özen Tok), Not Yayınları, Kayseri, 2015, s. 327-347.
- YILDIZ, Yusuf; *Osmanlı-Habsburg İlişkileri Kânûnî-Şarhken-Busbecq*, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2013.

- YILMAZ, Ali; “Birecik’te Gemi İnşası”, *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 26-29 Eylül 2013/İstanbul Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, c. 6, Türk Tarih Kurumu, Ankara, 2014, s. 102-122.
- YÜCEL, Yaşar- Ali Sevim; *Klâsik Dönemin Üç Hükümdarı Fatih-Yavuz-Kanuni*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara, 1991.
- YÜKSEL, Sinan; “Kuzey Savaşları Sırasında Rusya’nın Karadeniz’e Yönelik Faaliyetleri”, *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, c. 31, Ankara, Aralık-2012, s. 171-190.
- ZALOĞLU, Mustafa; *Gemici Dili*, Türk Deniz Kuvvetleri Güçlendirme Vakfı Yayınları No: 4, İstanbul, 1988.
- ZAMOLO-Djuric, Divna; "Belgrad", *İslam Ansiklopedisi*, c.5, TDV Yayınları, İstanbul, 1992, s.407-409.
- ZİNKEİSEN, Johann Wilhelm; *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, c. 5-6, (Çeviren: Nilüfer Epçeli), Yeditepe Yayınları, İstanbul, 2011.

IV. İNTERNET ADRESLERİ

<http://www.panoramio.com/photo/78125087>. (30 Nisan 2016)

ÖZGEÇMİŞ

1980 yılında Elazığ'da doğdum. İlk orta ve lise öğrenimimi Elazığ'da yaptım. 2003-2007 yılları arasında Fırat Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nde okudum. 2007-2010 yılları arasında Tarih Anabilim Dalı, Yeniçağ Bilim Dalı'nda Yüksek Lisans öğrenimimi tamamladım. 2009 yılında Fırat Üniversitesi Tarih Bölümü'nde Araştırma Görevlisi olarak çalışmaya başladım ve hala devam etmekteyim.

