XVII. YÜZYILDA OSMANLI İDARESİNDEKİ TUNA NEHRİ (1683-1700)*

Donanma, İskeleler, Zahire Alımı ve Nakliye

*Ali İrfan KAYA***

ÖZ

Osmanlı tarihinde Tuna Nehri, yalnızca donanmanın bulunduğu ve savaşlarda ismi geçen bir nehir değildir. Aynı zamanda nakliye ve ulaşım faaliyetlerinin yürütüldüğü bir suyoludur. Diğer taraftan Osmanlı Devleti'nde askerî, ekonomik ve sosyal hayatın önemli bir parçası olan Tuna Nehri hakkında yapılan çalışmaların sayısı oldukça azdır. Bu çalışmada mali kayıtlar başta olmak üzere XVII. yüzyılın son dönemlerine ait Osmanlı arşiv belgeleri esas alınarak Osmanlı nehir donanması; bu başlık altında, kaptan paşalar, donanma personeli, donanmadaki gemi ve kayık türleri, bunların bakım, onarım ve inşası, ayrıca iskelelere getirilen zahirenin yıllara göre fiyat dağılımı, zahirenin saklanması ve nakliyesi, nakliye ücretleri, nakliyede ortaya çıkan sorunlar ve sorunların nasıl çözüldüğü gibi belli başlı konular ele alınmıştır.

Anahtar Sözcükler: Karadeniz, Tuna Nehri, Tuna donanması, Hububat fiyatları, Nakliye.

OTTOMAN ADMINISTRATION ON RIVER DANUBE IN THE LATE THE XVII. CENTURY (1683-1700)
Navy, Pıerges, Purchuse of Grain and Shipping

ABSTRACT

River Danube was not only a river associated with wars or a port where the navy was located during Ottoman history. It was also a waterway where shipping and transportation activities were carried out. Research indicates a few studies on the Danube, which, however, was an essential spot regarding the military activities as well as the economic and social life of the Ottoman Empire. This study examines the financial records of the late 17th century in the Ottoman archive documents about the Ottoman river navy with its elements such as captain pashas, navy personnel, types of ships and boats in

* *Gönderim Tarihi: 13.12.2021. Kabul Tarihi: 06.02.2022.*

** *Dr. Öğr. Üyesi,* Artvin Çoruh Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, ARTVİN. ae.kaya@hotmail.com, *ORCID: 0000-0002-0902-9999.*

the navy, and their maintenance, repair and construction. In addition, this study discusses the procurement of grain, concerning the stages from purchase to distribution, delivery to the piers, prices, storage, transportation of the purchased grain in warehouses, and transportation costs.

Keywords: Black Sea, Danube river, Danube navy, Grain prices, Shipping.

Giriş

Almanya'nın Karaorman (Schwarzwald) bölgesinden doğan Tuna Nehri, üç yüzden fazla kolun eklenmesiyle devasa bir su hacmine ulaşmaktadır. Aynı zamanda üzerinde ulaşımın da sağlandığı nehir, bu yönüyle önemli bir suyolu olarak kullanılmaktadır.[1] Roma İmparatorluğu, kavimler göçünün önüne geçmek için Tuna Nehri'ni doğal bir set olarak kullanmıştır. Ancak nehri yeterince kontrol altına alamadığından dolayı ağır bir yıkımla karşılaşmıştır.[2]

Balkanlar'da 14. yüzyılın sonlarına doğru bir güç olarak ortaya çıkan Osmanlı Devleti, Tuna Nehri ve çevresindeki yerleşim yerlerini ele geçirmek üzerine bir yayılma stratejisi takip etmiştir.[3] Bulgar Prensliği'nin son başkenti olan Niğbolu'nun 1395'te fethedilmesi Tuna Nehri'nin stratejik olarak kontrolü bakımından önemli bir kazanım olmuştur.[4] Hatta Varna savaşı öncesinde Tuna'da küçük çaplı bir Osmanlı donanmasının varlığından bahsedilmektedir.[5] Kanuni Sultan Süleyman döneminde Belgrad'ın fethinin ardından Tuna'daki mevcut Osmanlı donanması güçlendirildi.[6] Budin'in[7] 1541'de ve 1543'te Estergon'un fethiyle Tuna Nehri ve kolları üzerindeki Osmanlı hakimiyeti Aşağı ve Orta Tuna'yı içine alacak şekilde genişledi. Tuna Nehri hav-zası doğduğu yerden Karadeniz'e kadar Yukarı Tuna, Orta Tuna ve Aşağı Tuna olmak üzere üç havzaya ayrılmaktadır. Yukarı Tuna havzası, nehrin doğduğu yerden Bratislava kasabasının yukarısındaki Devin geçidine kadar ulaşır. Orta Tuna havzası Devin geçidinden Vidin ile Hırsova arasındaki Demirkapı geçidine

---

1 Norman Davies, *Avrupa Tarihi,* Çev. Burcu Çığman-Elif Topçugil-Kudret Emiroğlu-Suat Kaya, Ankara 2011, s. 84-86; Mihai Maxim, "Tuna", *TDV İslâm Ansiklopedisi,* C: XLI, İstanbul 2012, s. 372-374.

2 Alexander A. Vasiliev, *Bizans İmparatorluğu Tarihi*, Çev. Tevabil Alkaç, İstanbul 2016, s. 105-109; Georg Ostrogorsky, *Bizans Devleti Tarihi*, Çev. Fikret Işıltan, Ankara 2006, s. 40, 65-75, 86-118.

3 İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi,* C: I, Ankara 2015, s.187-252

4 Michiel Kiel, "Niğbolu", *TDV İslâm Ansiklopedisi,* C: XXXIII, İstanbul 2007, s. 87-89.

5 John Wilhelm Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi,* C: II, Çev. Nilüfer Epçeli, İstanbul 2011, s. 508.

6 Gülderen Yusuf, "Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri (Tersaneleri)", *X. Türk Tarih Kongresi C: IV*, Ankara 22-26 Eylül 1986, s. 1773-1794.

7 Osmanlı hâkimiyetine girişinden Habsburgların eline geçişine kadar Budin hakkında bakınız. Géza Dávıd, "Budin", *TDV İslâm Ansiklopedisi,* C: VI, İstanbul 1992, s. 348-352.

kadar,[8] Aşağı Tuna havzası ise nehrin Demirkapı geçidinden Karadeniz çıkışına kadar olan bölümünü içine almaktadır. Tuna Kaptanlığı, Budin'in 1541 yılında fethedilmesiyle teşekkül etmiş ve bu tarihten sonra Osmanlı Tunası Budin'den Karadeniz'e kadar iki kaptanın sorumluluğunda idare edilmiştir. Kaptanlıklardan birincisi nehrin Karadeniz ağzından Vidin'e kadar, ikincisi ise Vidin'den Budin'e kadar olan bölümünde görev yapmıştır. Hatta 1566'da Budin, Mohaç ve Ruscuk'ta üs tutmuş üç ayrı kaptanın görev yaptığı bilinmektedir.[9]

Tuna Nehri ve kollarındaki tersanelerde inşa edilen gemilerle Osmanlı ince donanması desteklenmiş[10] olmasına rağmen, nehrin yukarı havzasının, özellikle Bratislava'dan Viyana'ya kadar tamamen kontrol altına alınamamış olması Osmanlı yayılmasını lojistik destekten mahrum bırakmıştır. Nitekim 1529'daki ilk Viyana kuşatmasında ağır topları taşıyan Osmanlı gemilerinin Habsburglar tarafından engellenmesi nedeniyle kuşatma kaldırılmıştır.[11] Yüz elli yıl sonra 1683 yılında Viyana ikinci kez kuşatıldığında yaşanan bozgundaki önemli nedenlerin başında yine yukarı Tuna'nın tam olarak kontrol altına alınamamış olması gelmektedir.[12]

Viyana bozgunundan sonra Habsburglar karşı harekete geçerek dört yıl içerisinde Budin'den Belgrad'a kadar Tuna Nehri boylarındaki bütün yerleşim yerlerini ele geçirmiştir. 1699 yılına kadar devam eden uzun savaş döneminde yaşanan büyük toprak kayıplarının bir neticesi olarak Osmanlı Devleti'nin Tuna Nehri hakimiyeti Karadeniz çıkışından Belgrad'a kadar sınırlanmıştır.[13] Bu çalışmada Osmanlı kronikleri ve arşiv belgeleri incelenerek II. Viyana kuşatması (1683) bozgunundan, 1699 Karlofça barış antlaşmasına kadar yirmi yıla yakın bir dönemde, Osmanlı Tunası'ndaki donanmanın genel idaresi, kaptan paşalar ve gemi personeli, donanmada kullanılan gemi ve kayık cinsleri, gemi ve kayıkların inşa, bakım ve onarım faaliyetleri, iskelelerdeki zahire alım-satım faaliyetleri, satın alınan zahirenin saklanması ve nakliyesi, depolama ve nakliyede yaşanan sorunlar hakkında tespitlerin yapılması amaçlanmıştır.

---

8 Ayşe Kayapınar, "Osmanlı Hâkimiyetinde Tuna Nehri ve Tuna Adaları", *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi Yılmaz Kurt Armağanı,* C: 1, Ankara 2016, s. 474.

9 Filiz Yıldırım, *18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması (1711-1792),* Yayımlanmamış Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ 2016, s. 24-33. Bu tez daha sonra yazarı tarafından yayınlanmıştır. Bkz. Filiz Yıldırım, *Nazlı Tuna'nın İnce Donanması (18.Yüzyıl),* İstanbul 2019.

10 Ayhan Yılmaz, *Kanuni'nin Tarihçisinden Muhteşem Çağ ve Kanunî Sultan Süleyman, Celalzade Mustafa Çelebi*, İstanbul 2011, s.41; Kayapınar, *a.g.m*, s.472-521.

11 Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C: I, s. 329-330.

12 Nazire Karaçay Türkal, *Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, Zeyl-i Fezleke (1065-22 Ca.1106/1654-7 Şubat 1695)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2012, s. 1007-1009.

13 Mustafa Cezar, *Mufassal Osmanlı Tarihi, C: IV,* Ankara 2011, s. 2216-2231; A. Haluk Dursun, "Osmanlı Arşivinde Tuna Nehri ve Kıyıları", *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 2012, C: 12/2, s. 333-339; Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Ankara 1988, s. 403-404.

1. Tuna Nehri Donanması

1.1. Donanmadaki Kaptan Paşalar ve Gemi Personeli Hakkında

Kaptan paşalar, sınırları içinde bulundukları beylerbeyine tabi olurlardı.[14] İlk tayin edilen kaptan paşalara sancakbeyliği payesi verilmiş, ayrıca bulundukları üs bölgesine yakın olan bazı sancak ve köylerin gelirleri tahsis edilmiştir.[15] Ele aldığımız dönemde donanmanın kaptan paşaları arasında Bıyıklı (Boşnak) Ali Paşa,[16] Mezemorta Hüseyin Paşa ve Koç (Aşçızâde) Mehmed Paşa yeralmaktadır. Bıyıklı (Boşnak) Ali Paşa 1687'de Belgrad'ın Habsburglar tarafından ele geçirildiği sırada kaptanlık görevinde bulunuyordu. Mart 1690'da yerine Cezayir-i Garp Beylerbeyi Mezemorta Hüseyin Paşa atanmıştır. Mezemorta Hüseyin Paşa, göreve başladığında donanmada yaşanan bazı firar olaylarını engelleyerek personel yetersizliğinin önüne geçmiştir. Osmanlı kuvvetleri 1690'da Belgrad'ı Habsburglardan geri aldığında Mezemorta Hüseyin Paşa donanmasıyla Vidin'e zahire ve mühimmat taşımıştır.[17]

Mezemorta Hüseyin Paşa kaptan paşalık görevde bir yıl kaldıktan sonra Rodos sancakbeyliği göreviyle kalyonlara kaptan olarak atan-mıştır. Bir mühimme defteri kaydına göre yerine 31 Ocak-9 Şubat 1691'de tekrar Bıyıklı (Boşnak) Ali Paşa atanmıştır.[18] Fakat Bıyıklı (Boşnak) Ali Paşa 1695 yılında her yıl yüz bin kuruşu zimmetine geçirdiği suçlamasıyla azledilerek yerine kalite kaptanlarından Koç (Aşçızâde) Mehmed Paşa tayin edilmiştir.[19] Ali Paşa'nın Belgrad kalesine hapsedilmesine karar verilmişse de affedilerek ilk önce 28 Ağustos 1695'te Pançova Sancağı muhafazasına, ardından 1696 yazında Seddülbahir muhafazasına gönderilmiş, aynı yıl 500 askerle birlikte Özi muhafazasına tayin edilmiştir.[20] 1696 sonbaharında Koç (Aşçızâde) Mehmed Paşa da bir süreliğine Özi tarafındaki fırkatelerin başına kaptan olarak tayin edilmiştir.[21]

---

14 Kayapınar, *a.g.m*, s.477.

15 Yıldırım, *a.g.t,* s. 25-26.

16 Karaçay Türkal, *a.g.t,* s. 1165-1166.

17 Muzaffer Fehmi Şakar, *1101\1102 (1690\1691) Tarihli 100 Numaralı Mühimme Defteri Transkripsiyonu ve Degerlendirilmesi,* Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2007, s. 180.

18 Mehmet Ali Tan, *99 Numaralı Mühimme Defteri Transkripsiyonu ve Değerlendirmesi (91-180),* Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bitlis Eren Üniversitesi/Mardin Artuklu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bitlis 2015, s. 45, Şakar, *a.g.t,* s. 234.

19 *BOA*, A.{DVNS. MHM. d. 106, s.252, hük. 961, 962, 963, Evâsıt-ı M. 1107 (21-31 Ağustos 1695); Mehmet Topal, *Silahdâr, Nusretnâme,* Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2001,s.67; Defterdar *Sarı* Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekaiyât*, Haz. Abdülkadir Özcan, Ankara 1995, s. 555.

20 *BOA*, A.{DVNS. MHM. d. 108, s. 334, hük. 1378, Evâhir-i Za. Sene 1107 (21 Haziran-1 Temmuz 1696).

21 *BOA*, A.{DVNS. MHM. d. 108, s. 411, hük. 1726, Evâ'il-i Ra. Sene 1108 (28 Eylül-7 Ekim 1696).

Tuna donanmasındaki kaptan paşalara ve levendlere salyâne[22] şeklinde maaş ödenirdi. Maaşlar için öncelikle Tuna kıyısındaki yerleşim yerlerinden toplanan çeşitli vergilerden pay ayrılırdı. Ruscuk, Niğbolu, Silistre, Yergöğü, Şumnu ve Hezargrad'dan toplanan cizye vergileri; Ruscuk, Niğbolu ve Silistre'nin iskele gümrük gelirleri, avarız, ağıl, ve ağnam vergilerinden pay ayrıldığı görülmektedir.[23] Mesela 8 Ocak 1695 tarihli Tuna Kaptanı Ali Paşa adına yazılan bir tahvil kaydı, levendlere ödenmesi gereken 47.494,5 esedî kuruş tutarındaki maaşlar için Yergöğü, Şumnu ve Hezargrad'dan toplanan cizye vergilerinden ödenek ayrılması hakkındadır.[24] Personele ödenen maaşlar mutlaka defterlere kaydedilerek saklanırdı.[25] Gemilerde görevli cengci ve kürekçilerin ücretleri birer kefil getirmeleri şartıyla peşin ödenir, görevden kaçmaları halinde verilen ücretler geri alınırdı.[26] Gemi personeli yaşlandığında emekli edilerek maaşa bağlanırdı.[27]

Tuna donanmasında görevli kaptan ve personel, sefer mevsimi geldiğinde bulundukları ikâmet yerlerinden ayrılarak donanmaya dahil olurlardı.[28] Donanmada bulunan kalite, şayka, üstüaçık ve diğer gemi-kayık kaptanlarının kendilerine ait üçer gemisi bulunmaktaydı.[29] Donanmanın nehirdeki etkinliği düşünüldüğünde gemi kaptanlarının işini düzgün yapması ve nehir hakkında

---

22 Salyâne: Tanzimat'tan önce bir kısım memurlara ve hizmetlilere yıllık olarak verilen ücret, İsmail Parlatır, *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü,* Ankara 2016.

23 Tuna donanması şaykalarının kürekçi ücretlerinin ödenmesi için Silistre vilâyetinden toplanan 1109 yılı ağnam ve resm-i ağıl vergisinden 350 esedî kuruşun Tulca Kaptanı Halil eliyle gönderilmesine dair düzenlenen tahvil, *BOA*, İE.BH.Dosya No:07, Gömlek No: 0562.1, 10 B. 1109 (22 Ocak 1698). Tuna Kaptanı Ali Paşa'ya harçlık verilmek üzere 25 Mayıs 1690'da Ruscuk'tan toplanan avarız, sürsat ve nüzül bedellerinden 300.000 akçe ayrıldığına dair bir tahvil, *BOA,*İE.BH, Dosya No: 04, Gömlek No: 0384.1, (Mayıs 1690); Niğbolu İskelesi gümrüğünden mevâcib için 175687 pâre (bir pâre 3 akçedir) ödenmesine dair Tuna Kaptanı Ali Paşa adına yazılan bir tahvil, *BOA*, İE.BH, Dosya No: 05, No: 04, Gömlek No: 35.05, 6 Ş. 1104 (12 Nisan 1693); Yergöğü, Ruscuk, Şumnu ve Hezargrad Yahudilerinden toplanan cizye vergisinden 3.005,5 kuruş alınmasına dair Tuna Kaptanı Ali Paşa adına yazılan bir tahvil, *BOA,* İE.BH, Dosya No:05, Gömlek No: 0435.03, 12 Ca. 1106 (29 Aralık 1694); Niğbolu iskelesi mukataasından Tuna Kaptanı Ali Paşa'ya 200.000 akçe salyâne verilmesi hakkında yazılan tahvil, *BOA*, İE. Dosya No: 06, Gömlek No: 0505.01, 17 B. 1105 (14 Mart 1694).

24 *BOA*, İE.BH, Dosya No: 05, Gömlek No: 0435.07, 22 Ca. 1106 (8 Ocak 1695).

25 Bu defterlere kaptanların kullandığı gemi cinsleri de yazılmıştır, *BOA,* AE.SAMD.II, Dosya No:019, Gömlek No:02026.01, 5 Ca. 1105 (2 Ocak 1694).

26 *BOA,* A.{DVNS. MHM. d. 108, s. 371, hük. 1516, Evâhir-i Z. Sene 1107 (21-30 Temmuz 1696).

27 Silistre'de şayka kaptanı olan Hacı Ali'nin yazdığı arzuhale göre kendisinin Titel muharebesinde bulunduğu, artık yaşlandığından dolayı kendisine İstanbul Gümrüğü'nden maaş bağlandığı, ancak bu parayı almaya gelemediğinden kendisine Niğbolu gümrüğünden maaş verilmesi için deftere derkenar yazıldığı hakkında bir belge, *BOA*, İE.BH. Dosya No: 010, Gömlek No: 0866.01, 19 C. 1109 (2 Ocak 1698).

28 *BOA,* C.BH, Dosya No: 0187 Gömlek No: 08777.01, 3 Ca. 1104 ile 9 Ca. 1104 (10 ile 16 Ocak 1693); *BOA,* A.{DVNS. MHM. d. 110, s. 328, hük. 1462.

29 *BOA*, A.{DVNS. MHM. d. 106, s. 253, hük. 965, Evâsıt-ı M. Sene 1107 (21-31 Ağustos 1695).

bilgi ve tecrübe sahibi olmaları, donanma personelinin de üzerlerine aldıkları görev ve sorumlulukları en iyi şekilde yerine getirmeleri gerekiyordu. Bu o kadar önemliydi ki personel yakından takip edilir, görevini ihmal edenler hakkında Tuna kaptanına bilgi verilirdi.[30] Tuna donanmasının personel ihtiyacı karşılanamadığı hallerde deniz donanması mensuplarından bir kısmı Tuna donanmasına kaydırılmakta,[31] hatta denizcilik hakkında bilgi sahibi olan Anadolu'daki bazı kıyı kentlerinde yetişmiş gençler levend olarak kaydedilebilmekteydi.[32] Bazı durumlarda Eflak Beyliği'nden de personel temin edilirdi. Nitekim Veziriazam Fâzıl Mustafa Paşa 1690 yılı seferine çıkmadan önce Tuna donanmasının acil personel ihtiyacını karşılamak amacıyla Eflak Beyliği'nden iyi yetişmiş dümenci talep etmiştir.[33]

1.2. Donanmadaki Gemilerin Kışlatılması, Bakım, Onarım ve İnşası

Tuna donanmasına ait gemi ve kayıklar kış mevsimi geldiğinde Belgrad, Ruscuk ve Yergöğü gibi Tuna kıyısındaki kentlerde nehir kenarında karaya inşa edilmiş olan barınaklarda muhafaza edilirdi. İncelenen arşiv kayıtlarına göre stratejik önemi oldukça fazla olan Osmanlı-Habsburg sınırındaki Belgrad'da her yıl 10 kalite ve 5 büyük fırkate hazırda bekletilirdi. 1698 yılında Belgrad'da kışlağa çekilen gemilerdeki 10 tunç koğuş topu, 76 yan top, 65 tunç ve demir saçma top, 12 demir enik ve 75 tunç enik top sökülerek Belgrad tophanesinde saklanmış, mühimmatları ise ayrı bir depoya konulmuştur.[34] Barınakların yağmur, güneş ve kardan korunması amacıyla etrafları kerpiç duvarla örülür ve üzerleri tahta ile kapatılırdı. Güvenlikleri ise hususi olarak görevlendirilen muhafızlar tarafından sağlanırdı. Barınaklardaki gemi ve kayıkların bir sonraki döneme hazır olmaları amacıyla bakım ve onarımları titizlikle yürütülürdü. Nitekim 1698 yılı şubat ayında gemilerin yeterince muhafaza edilmediği gerekçesiyle kaptan paşa ağır bir şekilde ikaz edilmiştir.[35] Kışlağa konulan

---

30 Hırsova Kaptanı İbrahim şâribü'l hamr olduğundan zâhire naklederken uğradığı iskelelerde zorla halktan yemek alıp, orada bulunan insanlara şarap getirterek eziyet ettiğine dair Tuna Kaptanı Ali Paşa'ya yazılan buyuruldu, *BOA*, İE.BH.05.0417.01, 22 Ş. 1103 (9 Mayıs 1692); İstanbul'da inşa edilen 40 adet kalite ve 10 firkate'ye İstanbul'dan kaptan tayin edilmeyerek Tuna'nın ahvalinden haberdar, iş bilen kaptanların Tuna Kaptanı Ali Paşa tarafından belirlenmesine dair bir belge, *BOA*, AE.SAMD.II, Dosya No: 020, Gömlek No: 02172.01, 5 Ca. 1105 (2 Ocak 1694).

31 *BOA*, İE.BH, Dosya No: 06, Gömlek No: 0504.01.

32 İlhan Gök, Ersin Kırca, *103 Numaralı Mühimme Defteri*, İstanbul 2016, s.276, (5-14 Şubat 1695).

33 Tan, *a.g.t,* s. 45.

34 *BOA,* C.BH, Dosya No: 181, Gömlek No: 08494, 7 Ca. 1110 (11 Kasım 1698).

35 Tuna kapudanına hüküm ki: Ruscuk'da olan Donanma-yı Hümâyûn'um sefînelerinin âdet-i kadîme üzere üstleri örtülmeyüp, içlerine kar ve yağmur yağup, köhne ve fersûde olmalarına bâ'is olduğundan gayrı bekciler dahî taʿyîn olunmayup, şöyle durdukları istimâ' olunmağla itâba müstahak olmuşsundur.,*BOA*, A.{DVNS. MHM. d. 110, s. 270, hük. 1241, Evâhir-i B. Sene 1109 (1-11Şubat 1698); Başka bir belgede kış mevsiminin gelmesi nedeniyle fırkatelerin üzerlerinin örtülerek kar ve yağmurdan korunmalarında levendlerin

gemiler, mevcut mühimmatlarıyla birlikte teslim alınırdı. Gemileri teslim alan görevliler arasında kale dizdarı, kale muhafızı ve kaptan paşanın zabiti gibi memurlar bulunmaktadır. Teslim alınan gemi ve içindeki her türlü malzeme kadı huzurunda kayda geçilirdi.[36]

Tuna donanmasında kullanılacak büyük savaş gemilerinin önemli bir kısmı İstanbul ve İzmit gibi merkezî tersanelerde inşa edilerek[37] Karadeniz üzerinden Tuna'ya gönderilirdi.[38] Tuna Nehri üzerinde bulunan küçük işletmelerde ayrıca şaykalar için de inşa, bakım ve onarım hizmetleri verilmekteydi.[39] Nitekim Tuna kenarındaki bazı sancak ve köyler şayka imali ve sefînelerin inşasında ihtiyaç duyulan malzemeleri temin etmekle görevliydiler. Ocaklık olarak nitelenen bu yerler görevleri karşılığında avarız, bedel-i nüzül gibi vergilerden muaf tutulurlardı. Belgrad, Böğürdelen, Fethülislam, Flordin, Güvercinlik, Hırsova, İbrail, İpek, İsakçı, Karaferye, Kobliç, Niğbolu, Özice, Rahova, Ruscuk, Semendire, Silistre, Varna, Vidin ve Yergöğü gibi Tuna kenarındaki yerleşim yerleri şayka imal eden ocaklık yerlerdi.[40] Ayrıca Eflak Beyliği her yıl personel, mühimmat ve zahiresiyle birlikte tam donanımlı 15 oturaklı beş şaykayı inşa ederek donanmaya göndermekle mükellefti.[41] Üretilen bir şaykanın maliyeti yıllara ve inşa maliyetlerine göre değişirdi. 1690 yılında inşa edilen bir şaykanın personel ve mühimmatıyla birlikte maliyeti ortalama 1.485 kuruştu.[42] 1694 yılında Eflak Beyliği'nde inşa edilen 13-14 oturaklı bir şaykanın maliyeti, personel ve mühimmatıyla birlikte 2.800 esedî kuruştu.[43] Şayka imalatında bazen kıyı halkından bir veya birkaç kişi görevlendirilebilirdi. Mesela 1693 yılında Silistre'den Mirza adlı bir şahıs, Niğbolu'dan Ömer Ağazade Abdullah Ağa ve Ömer Ağazade Hasan Ağa, cengci, kürekçi ve

---

görevlendirilmesinden bahsedilmektedir, *BOA,*İE.BH, Dosya No:7, Gömlek No: 574, 5 Za. 1103 (19 Temmuz 1692).

36 *BOA*, C.BH, Dosya No: 181, Gömlek No: 08494, 1 Ca. 1110 ile 2 Ş. 1109 (5 Kasım 1698 ile 3 Şubat 1699); 1696 yılında Belgrad'da 10 kalitenin kışladığına dair bir hüküm, *BOA,* A.{DVNS. MHM. d. 108, s.79, hük. 306 Fî Evâhir-i C. 1107 (26 Ocak-4 Şubat 1696).

37 İstanbul'da inşa edilen ve gönderilmesi ferman olan kalite ve firkatelerden beş tanesinin Tuna Nehri'ne gönderilmesine dair, *BOA*, İE.BH, Dosya No: 7, Gömlek No: 584, Yine Tuna donanması için Tersâne-i Âmire'de inşa edilen firkate ve kaliteler için marangoz ve burgucu gönderilmesi hakkında bir hüküm, Evâ'il-i B. 1105 (26 Şubat 1694-7 Mart 1694); Gök, Kırca, *a.g.e,* s.180; İznik-mid'de inşa edilen firkate, kalite ve işkampoyelerin masraflarının Kocaeli'den toplanan 1699 yılı cizye bedelinden karşılanmasına dair, *BOA,* İE.BH.012.01042.01, 4 Receb 1109 (16 Ocak 1698).

38 1688 yılında İstanbul'daki Tersane-i Âmire'de inşa edilen on adet firakatenin Karadeniz üzerinden Tuna Nehri'ne gönderilmesi hakkında bir hüküm, Evâ'il-i C. 1100 (23 Mart- 1 Nisan 1689), Ali İrfan Kaya, *Osmanlı Tarihi Araştırmalarında Bir Kaynak Olarak 98 Numaralı Mühimme Defteri,* İstanbul 2019, s. 491,

39 *BOA*, İE.BH, Dosya No: 011, Gömlek No: 01030.01, 11 R. 1108 (7 Kasım 1696).

40 Yıldırım, *a.g.t, s. 131-132;* Ocaklık terimi hakkında ayrıca bakınız, Orhan Kılıç, "Ocaklık", *TDV İslâm Ansiklopedisi,* C: XXXIII, İstanbul 2007, s. 317-318.

41 *BOA*, C.BH, Dosya No: 00081, Gömlek No:.03854.001, 1105 (1694)

42 *BOA*, İE.BH, Dosya No:05 Gömlek No:0407.01, 19 N. 1101 (26.06.1690).

43 *BOA*, C.BH, Dosya No: 081,Gömlek No: 03854.01. (1694)

dümencileriyle birlikte tam donanımlı birer şayka imal etmekle görevlendirilmişlerdir.[44] Daye Hatun Hassı Köyü halkı her yıl personeliyle birlikte (bir kaptan, 20 cengci ve 20 kürekçi) tam donanımlı bir şayka inşa etmekle görevliydi.[45] Nehir yakınlarında bulunan bazı vakıfların da şayka inşa faaliyetinde yeraldıkları görülmektedir. Mesela İsakçı'da bulunan Sultan Osman Han Vakfı mütevellisi tarafından 1.655 esedî kuruş harcanarak bir şayka yaptırılmıştır. Bu şaykanın personeli bir kaptan, bir dümenci, bir topçu ve 35 kürekçiden oluşmaktadır.[46] Başka bir belgedeki kayıtlara göre 1695 yılında 2.288 kuruş harcanarak personeliyle birlikte bir şayka inşa edilmiştir.[47]

Donanmaya ait gemi ve kayıkların onarım işleri Tuna kaptanları nezaretinde yürütülür, ihtiyaç duyulması halinde masraflar Eflak Beyliği'nden alınan cizye vergisinden karşılanırdı.[48] Özellikle XVII. yüzyılın sonlarındaki arşiv belgelerine bakıldığında Tuna donanmasına ait gemi ve kayıkların bakım, onarım ve inşasında ihtiyaç duyulan para ve malzemenin temin edilmesinde Eflak Beyliği'nin üzerindeki sorumluluğun oldukça fazla olduğu görülmektedir.[49] Örneğin 1694 ve 1695 yıllarına ait mali belgelerde, donanmaya ait şayka ve üstüaçıklar için ücreti karşılığında 2000 adet küreğin Eflak Beyliği'den gönderilerek Tuna Kaptanı Ali Paşa'ya teslim edilmesi hakkında kayıtlar bulunmaktadır.[50] 1695 yılında inşa edilen şaykalardan beşinin

---

[44] Ve sinîn-i sâbıka üzere Silistre sâkinlerinden Mirza nâm kimesneye on beş oturak bir kıtʿa ve sene-i sâbıkada iki kıtʿa şayka, Nigbolu sâkinlerinden Ömer Ağazade Abdullah Ağa bu senelik bir kıtʿa ve yine Niğbolu sâkinlerinden Ömer Ağazade Hasan Ağa dahi bir kıtʿa şayka cümlesi on beş oturak olub cengci ve kürekçi ve dümencileri mükemmel ve mühimmat ve levâzımlarıyla tekmîl görüb ve zâhirelerin virüb bilâ noksan nevrûz-ı firûzda Tuna Kapudanı Ali Paşa yanına irsâl ve mevcûd eylemek üzere emr-i şerîf yazılmak bâbında fermân devletlü ve saʿâdetlü sultânım hazretlerinindir. 29 M. Sene 1105 (30 Eylül 1693), *BOA*,İE.BH, Dosya No: 00006, Gömlek No: 00519.001, sayfa 2b.

[45] *BOA*, İE.BH, Dosya No: 013, Gömlek No: 01154.01, 4 Ca. Sene 1104 (11 Ocak 1693).

[46] *BOA*, İE.BH.010.0902.01, 1 L. 1109-9 Ş. 1110 (12 Nisan 1698-10 Şubat 1699).

[47] *BOA*, C.BH, Dosya No: 0255, Gömlek No: 11815.01, (24 Kasım 1695-5 Ocak 1696); Eflak tarafından gelen yapağı, kürek ve 2800 kantar peksimedin Tuna donanmasına ait fırkate ve şaykalara yüklenmesi, *BOA*, İE.BH, Dosya No: 05, Gömlek No: 0440.03, 25 C. Sene 1106 (10 Şubat 1695).

[48] Tuna Kaptanı Ali Paşa'ya 1690 yılında üstüaçık kayıkların inşası için verilen paranın yetmemesi nedeniyle zahire nakliyesinde ödenmesi gereken navlun ücretlerinin bir kısmına ve prostoyka ücretlerine para kalmadığından, 1102 yılına ait Eflak Voyvodalığı cizyesinden 5000 kuruşun aktarılması hakkında, *BOA*, AE.SAMD.II, Dosya No: 06, Gömlek No: 0518.01, 27 Safer Sene 1102 (30 Kasım 1690); Tuna üzerinde bulunan at kayıklarının satın alınması ve tamir bedellerinin Eflak cizyesinden karşılanmasına dair, *BOA*, AE.SAMD.II, Dosya No:03, Gömlek No:0218 (8 Ocak 1692); Eflak ve Boğdan'da 17 adet sefînenin inşa edilmesine dair, *BOA*, İE, Dosya No: 05, Gömlek No:0415.01, Fî 12 Z. 1103 (25 Ağustos 1692).

[49] *BOA*,AE.SAMD.II, Dosya No: 00006, Gömlek No: 00518.001,(20 Eylül 1690) ; *BOA*,AE.SAMD.II, Dosya No: 00003, Gömlek No: 00218, (31 Aralık 1691); *BOA*, C.BH, Dosya No: 00223, Gömlek No: 10360.001 (28 Mart 1694).

[50] *Ber mûceb-i Defter-i Hazîne-i Âmire*

kaptanlarının ücretleri, peksimetin, tentenin, kınnabın,[51] sancaklık ve bayraklığın tamamı,[52] şayka ve üstüaçıkların inşasında kullanılacak kerestenin önemli bir kısmı Eflak Beyliği'nden temin edilmiştir.[53]

Masrafları en aza indirmek amacıyla artık donanmada kullanılmayan gemilerden sökülen sağlam parçalar yeni gemilerin inşasında kullanılırdı. 1693 yılında 28 fırkatenin 12'si sökülmüş ve sağlam demirleri 16 fırkatenin inşasında kullanılmıştır. Gemilerden sökülen bazı alet edavatlar ise tamir edilmek üzere bir kenara ayrılmıştır.[54] Gemi personelinin peksimet ihtiyacı altı ay yetecek şekilde karşılanır, bazen tedbir olarak yedi aylık olarak temin edilmesi söz konusu olurdu.[55]

---

*Berâ-yı Lâzıme-i (...) Donanma-yı Hümâyûn-ı Nehr-i Tuna ve sefâyin-i üsti açık, berâ-yı lâzıme-i sefer-i hümâyûn. El vâki' 5 Z. Sene 1105 (28 Temmuz 1694),Kürek, aded: 2000-be her dâne fî 1 rub' Guruş-ı esedî: 500. Hazîne-i Eflak. Fî (...) sene 1104 havâle-i sebeb-i emr-i defter. Fî 7 Z. Sene 1105 (30 Temmuz 1694).*Evvel baharda Nehr-i Tuna'ya ihrâc olunacak donanma-yı hümâyûn şaykalarının ve üsti açık sefînelerinin kürekleri tedâriki lâzım olmağile bahâsı bin yüz dört Eflak cizyesi mâlından virilmek üzere iki bin kürek tedârik ve Tuna Kapudanı Ali Paşa'ya teslîm eyleyesiz deyü târih-i mezbûrede emr-i şerîf virildüğü defterde (…) zikr olunan iki bin kürek Tuna Kapudanı Ali Paşa kabz eyledüğüne emr-i şerîf ile maʿan temessükünde mukayyeddir irâd masraf [silinmiş] mezkûresi ricâ ider fermân saʿâdetlü sultânım hazretlerinindir. Fî 4 C. Sene 1106 (20 Ocak 1695).
Sene-i sâbık üzere bahâsı mukarrer ola.
Be cihet-i Bahâ-yı kürek berâ-yı sâbıkahâ-yı Donanma-yı Hümâyûn
Aded: 2000-be her dâne fî 1 rub', guruş-ı esedî: 500
Sene-i sâbıka üzere bahâsı hesâb olundukda yalnız beş yüz guruş ider fermân saʿadetlü sultânım hazretlerinindir.
Fî 16 N. Sene 1106. (30 Nisan1695), *BOA*, C.BH, Dosya No: 0223, Gömlek No: 10360.01.

51 Kınnab: Kenevirden kaba şeyler dikmeğe veya bağlamağa yarayan ince sicim veya kalın iplik., Parlatır, *a.g.e, s. 896.*

52 Elli adet at kayığının inşasında kullanılmak üzere Eflak'tan kereste gelmesine dair Tuna Kaptanı Ali Paşa'nın yazdığı arz, *BOA*,AE.SSÜL.II, Dosya No: 012, Gömlek No: 01161.01, (30 Mayıs 1691); Eflak tarafından gelen yapağı, kürek ve 2800 kantar peksimedin Tuna donanmasına ait fırkate ve şaykalara yüklenmesine dair, *BOA*, İE.BH, Dosya No: 05, Gömlek No: 0440.03, (10 Şubat 1695).

53 *BOA*, İE.BH, Dosya No: 010, Gömlek No: 0834.01, (18 Kasım 1697); *BOA*, İE.BH, Dosya No: 08, Gömlek No: 0688.01, (12 Aralık 1697-13 Aralık 1697).

54 *BOA*, İE.BH, Dosya No: 06, Gömlek No: 0519.01.

55 Arz-ı bende-i be mikdâr budur ki inşâ'allâhu teʿâlâ evvel bahar-ı huceste âsârda vâkiʿ sefer-i hümâyûn içün Nehr-i Tuna'da hidmet idecek dört kıtʿa kalite ve yirmi sekiz kıta fırkate ve yirmi kıta şayka ki mecmûʿı elli iki kıta Tuna donanması sefînelerinin cengci ve kürekçilerine yevmiyye yarımşar vukiyye peksimed hesâbı üzere rûz-ı hızırdan rûz-ı kasıma varınca altı aylık peksimedleri defter olunduğu üzere sekiz bin iki yüz iki buçuk kantar olmuşdur hâliyâ Kapudan Ali Paşa kulları levendâtının ekseri İstanbul'da nevrûzdan tutulub ve kasımdan sonra Belgrad'da meks ve kışlağa dahl olunca altı aydan ziyâde kırk elli gün dahi mürûr itmekle bir nizâʿ olmamak üzere yedişer aylık peksimed virilür deyü sene-i sâbık üzere yedi aylık virilmek içün cevâb ider maʿlûm devletleri buyuruldukda kaç aylıkdan hesâb olunub virilmek bâbında fermân-ı âlîleri buyurulmağın Silistre ve Ruscuk ve Nigbolu iskelelerinde mevcûd olan peksimedin fermân üzere fermân-ı âlîleri ihsân buyurulmak bâbında fermân devletlü ve saʿâdetlü sultânım hazretlerinindir. Tezkere sah virildi, 9 Ca. Sene 1104 (16 Ocak 1693),*BOA*, C.BH, Dosya No: 00187, Gömlek No: 08777.001.

1.3. Tuna Donanmasındaki Gemi ve Kayık Türleri, Yıllara Göre Donanma Mevcudu

Nehirde kullanılış amacı bakımından çok sayıda kayık ve gemi çeşidi bulunurdu. Tuna donanmasında en çok kullanılan muharip sınıfı kayık ve gemiler arasında şayka, fırkate ve kaliteler bulunmaktadır. Donanmanın en küçük muharip sınıfı nehir vasıtları olan şaykalar altı düz ve geniş bir yapıya sahiptir.[56] Şaykaların üretimleri aynı zamanda nehir kenarındaki küçük işletmelerde de gerçekleştirilmekteydi. İnşa edilen şaykaların ortalama uzunluğu 13 ile 25 metre arasında değişmektedir. Fırkateler çektiri türü muharip gemiler olup, savaş gemileri arasında en hafif ve en süratli olanıdır. Uzun ve dar yapıda olan bu gemiler hızlı hareket etme kabiliyetine sahip olduklarından Tuna Nehri'nde etkin bir şekilde kullanılmıştır. Fırkatelerin personel sayısı ebatlarına göre değişmektedir. Küçük fırkatelerde 80, orta fırkatelerde 100 ve büyük fırkatelerde 130 personel bulunurdu. Kaliteler 19-24 oturaklı olup, XVII. yüzyılda 32 ile 36 metre arasında inşa edilirdi. Bu dönemde baş kısımlarında bir top bulunurdu. Bir kalitede iki topçu ile birlikte ortalama 220 personel vardı. Donanmanın nakliye işlerinde ise genel olarak üstüaçıklar kullanılıyordu. Üstüaçıklarda bir reis, bir dümenci ve sekiz kürekçi bulunurdu. Silahdârın kayık olarak tabir ettiği üstüaçıklarla deve, araba, top ve asker gibi her çeşit nakliye gerçekleştirilirdi.[57]

Bu dönemde Tuna kaptanlığında bulunan kayık ve gemilerin sayısı yıllara göre değişmekle birlikte incelenen arşiv belgelerine göre 1692 yılında işe yarar kayık ve gemi mevcudu yalnızca 97'dir. Ayrıntılı bir şekilde ifade etmek gerekirse 1692'de 4 büyük kalite, 12'si kullanılamaz 28 Fırkate, 29'u kullanılamaz 59 üstüaçık ve 47 şayka bulunmaktadır. Donanmanın kayık-gemi mevcudunda 1693 yılında belirgin bir artış olmuştur. Donanmada 10 kalite, 40 fırkate, 80 üstüaçık ve 8'i taşımada kullanılan 58 şaykadan oluşan toplam 188 gemi ve kayık bulunmaktadır.[58] 1695 yılında 60 şayka, 20 fırkate, 10 kalite ve 80 üstüaçıktan oluşan 170,[59] 1696 yılında 64 şayka, 34 fırkate ve 100 üstüaçıktan oluşan 198 adet gemi ve kayık bulunmaktadır.[60] Mali bir kayda göre 12 Aralık 1697'de Tuna donanmasında 10 kalite, 33 fırkate, 39 şayka ve 100

---

56 Parlatır, *a.g.e*, s. 1561.

57 Karaçay Türkal, *a.g.t,* s. 1496; Üstüaçıkların dışında aktarma, at kayığı, ateş gemisi, borozan, celiye, çam kayığı, kancabaş, kırlangıç, palaşkerme, çapçak, çekevele gibi yelkenli ve kürekli cinsinden kayık ve gemiler de bulunmaktaydı. Geniş bilgi için bakınız, İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, İstanbul 2007, s.107-170; *BOA,* A.{DVNS. MHM. d. 104, s. 43, hük. 177, (5-14 Temmuz 1692); Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, s. 126-137.

58 *BOA,* A.{DVNS. MHM. d. 104, s.43, hük. 177, 20-29 L. Sene1103 (5-14 Temmuz 1692), *BOA*, İE.BH.06.0519.01, 27-29 M. 1105 (28-30 Eylül 1693).

59 *BOA,* A.{DVNS. MHM. d. 106, s. 6, hük. 10, Evâsıt-ı Ş. Sene 1106 (26 Mart- 5 Nisan 1695).

60 *BOA,*ADVNS.MHMD.d.108, s. 79/hük: 306, Evâhir-i C. Sene 1107 (26 Ocak-4 Şubat 1696); Borozan gemileri üç ambarlı olup Tuna'da zahire ve odun taşımakta kullanılırdı, Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı:XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire,* Ankara 2003, s.92.

üstüaçıktan oluşan 182 parçalık gemi ve kayık bulunmaktadır.[61]

2.Nakliye ve Ulaşım, Yaşanan Sorunlar

Tuna Nehri'ndeki resmî nakliye işleri esas olarak Tuna donanmasına ait nehir vasıtalarıyla gerçekleştirilirdi.[62] Tuna üzerindeki son Osmanlı kalesi olan Belgrad, batıya düzenlenen seferlerde ordunun toplandığı son karargâh, aynı zamanda eldeki son Macar toprağı olan Temeşvar'la kara bağlantısının sağlandığı bir yerdi. Batıya düzenlenen seferlerde yola çıkan ordu Belgrad'da yeniden toplanır, eksik olan çeşitli erzak ve mühimmat ihtiyaçları karşılanırdı. Bu süreçte nehir taşımacılığındaki yoğunluk artardı. Ordunun en önemli tüketim maddeleri arasında yer alan hınta (buğday), şair (arpa), dakik (un) ve peksimetin taşınması oldukça önemliydi. Bu nedenle doğrudan nehir yoluyla taşınan malzemeler Belgrad'a ya da Belgrad'ın karşı yakasında bulunan Yenipalanka'ya indirilerek depolara konur, ihtiyaç halinde kara yoluyla Temeşvar'a dahi gönderilirdi.[63]

Tuna Nehri'nin genel idaresi Tuna kaptanı tarafından yürütülmektedir. Ancak nehirde başka bir üst düzey memurun daha bulunduğu karşımıza çıkmaktadır. Bu memurun başlıca görevi Kili ile Vidin arasındaki iskele ve nehir taşıtlarının işleyişini belli bir düzen içinde sağlamaktı. Nehir ve deniz gemilerini iskelelere sevk eder, gemilerde bulunması gereken personelin taksimini yapar,

---

[61] *Berâ-yı Lâzıme-i Donanma-yı Hümâyûn-ı Nehr-i Tuna ve sefâyin-i üsti açık, der sefer-i hümâyûn, der sene 1109...*
Bâ fermân-ı âlî fî 28 Ca. Sene 1109 (12 Aralık 1697),
Berâ-yı kalitehâ, kıt'aât: 10, Kınnab, aded:10.000
Berâ-yı fırkatehâ-yı mîrî, kıt'aât: 33, Kınnab, aded: 26400
Berâ-yı şaykahâ-yı mîrî, kıt'aât:39, Kınnab, aded:27300
Kürek, aded-390
Berâ-yı
Lâzıme-i sefâyîn-i üsti açık, kıt'aât:100
Kınnab, aded:40000
Kürek, aded:800
An mâl-ı cizye-i Eflak, Sene 1109 ve Sene 1110.
İnşâ'allâhu teʿâlâ bin yüz dokuz senesinde Nehr-i Tuna üzerine ihrâc olunacak Donanma-yı Hümâyûn kalite ve fırkate ve şaykaları ve üsti açık sefîneleri ve mîrî zahâyir sefîneleri ve mîrî borozanlar içün iktizâ iden dört yüz yedi bin dört yüz elli aded kınnab ve bin yüz doksan aded kürek vâriyet-i Eflak'dan tedârik olunmak fermân olmağın asıl fermânı baş muhâsebede hıfz olunub mukaddemâ kalemine virilen kāime mûcebince havâlesi yazılmak içün tezkere virildi. Fî 29 Ca. Sene 1109 (13 Aralık 1697), *BOA*, İE.BH, Dosya No: 00010, Gömlek No: 00850.001.

[62] Bu tespitin yapılmasına dair bir örnek: Sefer nedeniyle ihtiyaç duyulan zâhire ve mühimmâtın bir an önce Belgrad'a nakledilmesi hususunda Tuna Kaptanı Ali Paşa'ya yazılan hüküm, *BOA*, A.{DVNS. MHM. d. 104, s. 33, hük.147, (5-14 Haziran 1692).

[63] Temeşvar'da zahire sıkıntısı çeken askerler için, Tuna donanmasına bağlı zâhire gemileriyle Belgrad'a taşınan buğdaydan 20.000 kilenin ayrılarak karşı yakada bulunan Yenipalanka'ya nekledilmesi, bir ambar çatılarak üzerlerinin sazlık ile örtülmesi, kış günlerinde bu erzakın günlüğü beş pâre karşılığında halk tarafından kara yoluyla Temeşvar'a taşınması hakkında bir belge, *BOA*, İE.BH, Dosya No: 09, Gömlek No: 0812, (21 Haziran 1697).

her bir iskeleye satın alma memuru görevlendirir ve çalışmalarını takip ederdi. Nehir gemilerini Karadeniz çıkışından Vidin'e kadar sevk ve idare ederdi. Nehir ağzında çalıştıkları sürece deniz gemilerini de aynı şekilde sevk ve idare ederdi. Bu görevi yürüten memur, kimseye hariçten bir hizmet vermez, gemileri başka işlerde kullandırmazdı. Çatmazade Mustafa adlı bir memurun hicrî 1104 yılından 1107 yılına kadar bu görevde kaldığı belgelerden anlaşılmaktadır. Çatmazade Mustafa'nın nehir hakkında sahip olduğu bilgi ve tecrübeye bakıldığında böyle bir memuriyete atanacakların yeterince bilgi birikimine sahip olması gerektiği ortaya çıkmaktadır.[64]

Nehirde yaşanması muhtemel bir taşkında iskelelere kadar çıkan su, nehir kenarında bulunan depolara zarar verebilirdi. Nitekim 1695 yılında Tuna Nehri 25-30 yıl aradan sonra taşmış, Niğbolu iskelesini aşan sular depolara kadar ulaşmıştır. Kadı nezâretinde toplanan heyet tarafından yapılan tespitlere göre depolardaki buğdayın 1.500 İstanbul kilesi ve arpanın 300 İstanbul kilesi zarar gördüğü ortaya çıkmıştır.[65]

Karadeniz üzerinden gelen nakliye gemilerinin taşıdıkları mallar denize yakın olan Ruscuk, Silistre, İsakçı ve İsmail'deki iskelelere indirilerek depolara taşınır, ardından nehir nakliyesinde kullanılan gemi ve kayıklara aktarılarak nehrin yukarısındaki yerlere ulaştırılırdı.[66] Savaş dönemlerinde deniz gemileriyle taşınan tonlarca ihtiyaç malzemesi denize yakın olan iskelelere kadar getirilirdi. Veziriazam Fâzıl Mustafa Paşa'nın 1691 yılında düzenlediği Avusturya seferi esnasında yalnızca Ruscuk iskelesine 18 deniz gemisiyle 10.326 İstanbul kilesi buğday ve 819 kile un taşınmıştır.[67]

Zahirenin taşınması sırasında her hangi bir nedenden dolayı ıslanması büyük bir sorundu. Bu nedenle bazı tedbirlerin alınması gerekiyordu. Mesela fırkatelerde taşınan zahire orta ambara yüklenir, reislik olarak tabir edilen baş ve kıç ambarlara ise yalnızca kaptanların zahireleri yüklenirdi. Fırkatelerin diplerine ve güverte üstlerine yükleme yapılmazdı.[68] Gemilerde taşınan un ise

---

64 Dergâh-ı Muʿallâ gediklilerinden Çatmazâde Mustafa'nın Tuna yalılarına sefâyîn ihrâcında, zâhire naklinde vukūf ve şuʿûr tahsîl eylediğinden ve hidmet-i mezbûrun üstesinden gelmeye kādir olmasından bahisle 1104, 1105, 1106 yıllarında olduğu gibi 1107 yılında da görevlendirildiği ve tecdîd-i berât belgesi, *BOA,* İE.BH, Dosya No: 09, Gömlek No: 0787.1-2, (1 Ocak 1696 ve 16 Ocak 1696); *BOA*, İE.BH, Dosya No: 09, Gömlek No: 0770.01-2, (1 Ocak 1696).

65 Niğbolu iskelesindeki depolardan ayını zamanda nehir üzerinde çalışan değirmenlerin buğday ve arpa ihtiyacı da karşılanırdı, *BOA*, İE.BH, Dosya No: 09, Gömlek No: 0771.01, (Temmuz-Ağustos 1695).

66 Hırsova, Silistre ve Ruscuk'ta bulunan dakik, hınta, şair ve peksimedin Belgrad'a nakledilmesi için Tuna Kaptanı Ali Paşa'ya yazılan hüküm, *BOA,* AE.SSÜL.II, Dosya No: 02, Gömlek No: 019, (13 Mart 1691); *BOA,* C.BH, Dosya No: 0204, Gömlek No: 09542.01, (22 Haziran 1691).

67 *BOA,* C.BLD, Dosya No: 063, Gömlek No: 03110.01-2, 1102-1103, (1691).

68 *BOA*, İE.BH, Dosya No: 07, Gömlek No: 0586.01, Evâsıt-ı C, Sene 1106 (26 Ocak-5 Şubat 1695).

büyük bir olasılıkla fıçılara konurdu.[69] Bazen gemilerde taşınan zahire sıcakların da etkisiyle aşırı derecede ısınır ve bozulma riski ortaya çıkardı. Bu durumda ısınan zahire güvenli bir iskeleye boşaltılarak havalandırılırdı. Bazen ısınma nedeniyle boşaltılan zahirenin yerine yenisi yüklenirdi.[70]

Savaş zamanlarında ordunun başlıca ihtiyacı olan hububat ve peksimet çoğunlukla Tuna donanmasına ait kayık ve gemilerle taşınırdı.[71] Nakliye işlerinde çalışan sivil gemilere navl-i sefine, prostoyka[72] ve taamiyye[73] ücretleri ödenir, verilen ücretler kadı huzurunda kayıt altına alınırdı.[74] Nakliye ücretlerinin bir rayici vardı.[75] Mesela 1696 yılı ortasında bir kantar peksimetin Silistre iskelesinden Belgrad'a kadar taşıma bedeli 2,72 kuruş, bir İstanbul kilesi dakikin taşıma ücreti ise 12 kuruştu. Her prostoykaya ödenen ücret 10'ar kuruş, ayrıca her personel için ödenen taamiyye ücreti 40,5'er kuruştu[76]

Tuna kaptanı, nehirde seyreden gemi ve kayıkların güvenliğini sağlar, aynı zamanda tüccar gemilerinden alınan gümrük vergilerini kontrol ederdi.[77] Tuna kaptanının ayrıca devlet için nakliye yapan sivil gemilere kendi bütçesinden ödeme yapma yetkisi de vardı. Bütçenin yetmediği hallerde Eflak Beyliği cizyesinden para havale edilirdi.[78]

---

69 Dakikin (un) fıçılarda taşındığı tespitini destekleyecek bir veri: Vidin kalesinden ele geçirilen dakikten, üç adet çekdiriye beşer fıçı, kaptan paşa çekdirisine yedi fıçı dakik verilmesi, *BOA*, İE. Dosya No: 010, Gömlek No: 0840.01, (25 Mayıs 1697); *BOA*, İE.BH, Dosya No: 09, Gömlek No: 0770.01.

70 Niğbolu iskelesinden bâzergân gemileriyle Vidin'e nakledilen zâhirenin, gemilerde fazla durmasından dolayı aşırı ısınma nedeniyle bozulma ihtimalinin ortaya çıkması üzerine zâhirenin Vidin iskelesinde emin bir yere indirilerek yerine orada bulunan zâhireden yüklenmesi hakkında bir belge, *BOA*, AE.SSÜL.II, Dosya No: 029, Gömlek No: 02919.01, (Ağustos 1690).

71 Bu tespitin yapılmasına dair bir örnek, sefer nedeniyle ihtiyaç duyulan zâhire ve mühimmâtın bir an önce Belgrad'a nakledilmesi hususunda Tuna kaptanı Ali Paşa'ya yazılan hüküm, *BOA,* A.{DVNS. MHM. d. 104, s. 33, hük. 147, 20 N. Sene 1103 (5-14 Haziran 1692).

72 Mellah olarak da ifade edilen, ücret karşılığında iskelelerde gemilere yüklenen ve gemilerden boşaltılan mühimmat ve zahirenin taşıma işleri için istidham edilen hizmetli sınıfıdır. Yıldırım, *a.g.t,* s. 171.

73 Yemeklik, yemek parası, Ferit Devellioğlu*, Osmanlıca Türkçe Ansiklopedik Lûgat,* Ankara 1998, s. 1008.

74 1694 yılında Ziştovi iskelesinden Vidin'e götürülecek 200 kantar peksimedin navl-ı sefîne ücreti 45 kuruş, gemideki sekiz kişinin ücreti 36 kuruş olmak üzere toplam 93 kuruşluk bedelin Tuna Nehri'nde gemi işleten Süleyman Reis'e ödenmesine dair yazılan bir temessük, *BOA.* AE.SAMD.II, Dosya No: 08, Gömlek No: 0819.01, (Eylül 1694).

75 Bir hüküm tezkeresi, navl-ı sefîne ve prostoyka ücretlerinin önceki yıldan daha fazla verilmemesi hakkındadır. *BOA*, İE.BH, Dosya No: 04, Gömlek No: 0377.01, 22 B. Sene 1102 (21 Nisan 1691).

76 *BOA*, İE.BH, Dosya No: 09, Gömlek No: 0770.01, Şevval-Zilkade. Sene 1107 (Haziran 1696).

77 *BOA,* İE.BH, Dosya No: 06, Gömlek No: 0489.01, 8 Şevval. Sene 1105(4 Nisan 1694).

78 Tuna Kaptanı Ali Paşa'ya iki adet üstüaçık at kayığı inşa ettirmesi için verilen akçenin yetmemesi nedeniyle zahire gemilerine verilmek üzere kendisine Eflak cizyesi malından

Girdap geçişleri nehir ulaşımında önemli bir kavşak noktasıydı. Kış mevsiminde nehrin donması ya da su seviyesinin düşmesi, girdaplardan geçişi neredeyse imkansız hale getiriyordu. Belgrad gibi önemli bir garnizonun ihtiyaçları düşünüldüğünde nakliyenin kesintisiz olarak sürdürülmesi elzem bir işti. Bu yüzden yılın belli dönemlerinde girdap geçişleri olanaksız olsa bile nehir yoluyla taşınan malzemeler girdaplar bölgesine kadar getirilir, kıyıda bekleyen arabalara nakledilerek kara yoluyla Belgrad'a taşınırdı. Nakliye arabalarına günlük olarak kira bedeli ödenirdi. 1695 yılında kiralanan 40 nakliye arabasına 20 gün için 26.400 akçe ödeme yapılmıştır.[79]

Girdaplardan geçişlerde[80] olası bir hasarı en aza indirmek için nehir taşıtlarının hareket kabiliyeti önem arzediyordu. Bir nehir vasıtasının boyutu küçüldükçe manevra kabiliyeti o nispette artardı.[81] Yine de alınan bütün tedbirlere rağmen nehir vasıtalarının altı girdaplardan geçiş esnasında çeşitli nedenlerden dolayı nehir tabanına çarptığında hasar görür, içeri sızan su, malzemeleri ıslatırdı. Bu durumda gemi-kayık reisleri durumu kadıya bildirir, kadı başkanlığında *vukūf ve şu'ûru*[82] olan güvenilir kişilerlerden oluşan bir heyet zararın ne kadar olduğunu tespit ederdi.[83]

Girdap geçişlerinde gemilerin güvenliği girdap ağalığı tarafından sağlanırdı. Gemiler her geçişte girdap ağalığından yardım almak zorundaydı.

---

para havale edilmesine dair, *BOA*, AE.SAMD.II, Dosya No: 06, Gömlek No: 0518.01, 27 S. Sene 1102 (30 Kasım 1690).

79 *BOA*, İE.BH, Dosya No: 09, Gömlek No: 0764.01, 10 Ca. Sene 1107 (17 Aralık 1695)

80 İbrahim Kaptan'ın arzında söylediği gibi "...İnşâ'allâh mîrî zâhireyi 16 kıt'a sefîneye yükleyip Timurkapı girdabından geçişte her türlü gayret gösterilecektir.", *BOA*, İE.BH, Dosya No: 07, Gömlek No: 0603.01, (27 Nisan 1698).

81 1693 yılında 15 oturaklı şaykaların inşa edilmesi istenmiş olmasına rağmen yazılan arzda 15 oturaklı şaykanın uzun ve ağır olduğu, bu nedenle boğazlardaki manevra esnasında sıkıntı çekildiği haberlerinin gelmesi üzerine bir adet 14 oturaklı, dört adet 13 oturaklı şaykaların inşa edilerek Tuna Kaptanı Ali Paşa'ya teslim edilmesine karar verildiğine dair, *BOA*, C.BH, Dosya No: 081.03854.01, (28 Eylül 1693-18 Ocak 1694); *BOA*, C.BH Dosya No: 081, Gömlek No: 03854.01, (28 Eylül 1693); *BOA*, C.BH, Dosya No: 0255, Gömlek No: 1815.01, (12 Kasım 1693); *BOA*, İE.BH, Dosya No: 06, Gömlek No: 0519.01, (12 Kasım 1693); *BOA*, İE.BH, Dosya No: 06 Gömlek No: 0519.01, (30 Eylül 1693); İE.BH, Dosya No: 06, Gömlek No: 0519-3, (23 Ekim 1693).

82 Kişi ya da kişilerin bir konu hakkında bilgi sahibi ve bilinçli olduğunu ifade etmek için kullanılan bir terimdir. Ehl-i vukuf: Bilirkişi, Ferit Devellioğlu, *a.g.e,* s.1152.

83 Mustafa Reis Belgrad'a 600 İstanbul kilesi şair götürdüğü esnada girdaplardan geçerken nehrin ve rüzgârın şiddeti nedeniyle suyun gemiye dolmasıyla şairin bir kısmının ziyan olduğunu bildirmiş, bunun üzerine kadı eşliğinde yapılan keşifte 18,5 İstanbul kilesi şairin zarar gördüğü tespit edilmiştir. *BOA*, AE.SAMD.II, Dosya No: 09, Gömlek No: 0948.01, (1 Ağustos 1692); el-Hâc Mustafa Ağa'nın sefînesiyle Niğbolu iskelesinden aldığı mîrî şairi Tuna girdaplarından geçişi sırasında gemisinin su alması nedeniyle şairin bir miktarının çürüdüğünü bildirmesi üzerine kadı eşliğinde yapılan keşifte 66 İstanbul kilesi şairin çürüdüğü tespit edilmiştir, *BOA*, İE.BH, Dosya No: 06, Gömlek No: 0497.01, (6 Kasım 1692), Başka bir belge serisinde girdaplardan geçen gemilerin zararları hakkında kadı hüccetleri bulunmaktadır, *BOA*, İE.BH, Dosya No: 08, Gömlek No:0736.1-2, (1695-1696 yıllarına ait hüccetler).

Girdaplarda gayrimüslimlerden seçilen kılavuz kaptanlar gemiyi yönlendirirdi. İhtiyaç halinde gemiler ücret karşılığında cerahorlar[84] tarafından kınnablarla çekilirdi.[85] Kınnablar İstanbul'dan gönderildiği gibi Eflak Beyliği'nden de temin edilirdi.[86] Cerahorların aylık ücreti 1691 yılında 5 kuruştu.[87]

Osmanlılarda "Demirkapı" olarak adlandırılan bu girdaplar Turnu Severin ile Hırsova arasında bulunmaktadır. Bu bölgede oldukça daralan nehrin genişliği yetmiş-seksen metreye kadar düşmektedir. Yukarı doğru gidildiğinde Tahtalı, İnlik ve Demirkapı adlı girdaplar geçilmektedir. Tahtalı girdabına bu ismin verilmesinin nedeni nehirde balık sırtına benzer tahta gibi döşeli, su yüzeyine yakın taş ve kayaların bulunuyor olmasıdır. İkinci olarak geçilen İnlik girdabı ise haydut saldırılarının en fazla olduğu yerdi.[88] 1692 yılında ortaya çıkan bir haydutluk vakasından sonra İnlik'e Şanis adasından yüz asker sevkedilmiş ve nehire iki şayka yerleştirilmiştir.[89] Girdapların sonuncusu olan Demirkapı'da da nehir yüzeyine çok yakın kayalar bulunmaktadır. Kış mevsiminde suların çekilmesiyle birlikte yüzeye çıkan bu kayalar çok tehlikeli olurdu.[90]

Girdaplarda güvenliğin sağlanmasında küçük ve manevra kabiliyeti yüksek olan şaykalar tercih edilmiştir.[91] Her yıl şaykalardan oluşan bir filo

---

84 Bu isim Osmanlılar tarafından ordu hizmetinde kullanılan Hristiyan esirler için kullanıldığı gibi, mevcut asker sayısı yetmediğinde ücretle toplanmış askerlere de aynı isim verilirdi, Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü,* C: I, Ankara 1993, s. 280.

85 Tuna donanması gemilerinin girdaplardan yukarı çekilmesi için cerahorların görevlendirilmesi hakkında Çardak, Silistre, Ziştovi, Niğbolu ve Vidin'deki kadılara, yeniçerilere ve iskele eminlerine yazılan bir emir, *BOA*, İE.BH, Dosya No: 07, Gömlek No: 0587.01 (31 Ocak 1696); Ayrıca Bkz. Emre Kılıçaslan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi,* Sayı 25, 2010, s. 59-76.

86 Tuna girdaplarından geçen zâhire gemileri için ihtiyaç duyulan kınnabın İstanbul'dan fırkatelerle gönderildiğine dair, *BOA*, İE.BH, Dosya No: 05, Gömlek No: 0445.01, (17 Haziran 1697).

87 *BOA*, İE.BH, Dosya No: 05, Gömlek No: 0440.05 (16 Nisan 1691).

88 Kılıçaslan, *a.g.m,* s. 59-76; İnlik'te 1692 yılı başlarında büyük bir olasılıkla kış mevsiminden istifade eden üç bin kadar Avusturya ve Macar haydutları bir mağaraya yerleşmiştir. Yanlarında getirdikleri top ve tüfeklerle tabyalardan ateş açarak gemi geçişlerini engelliyorlardı. Haydut tehlikesinin ortadan kaldırılması için Özi Beylerbeyi Kaşlı Mahmut Paşa komutasındaki bir kuvvet İnlik'e gönderilirken nehir üzerinden de Tuna Kaptanı Bıyıklı Ali Paşa görevlendirilmiştir. Ancak Mart-Nisan aylarında Tuna Nehri'nin buzları tam olarak çözülmemesi nedeniyle donanmanın hareket etmesi oldukça zor olmasına rağmen Ali Paşa'nın kesinlikle İnlik'e gitmesi ve geç kalmaması istenmiş, hatta idamla cezalandırılacağı dahi söylenmiştir, *BOA* ADVN.S.MHM.d. 102, s. 177, hük. 694, (7 Mart 1692); s. 179, hük. 703, (9-18 Mart 1692), s. 219, hük. 841, (Nisan-Mayıs 1692).

89 Göderilen emir üzerine karadan gelen Osmanlı kuvvetleri uygun bir yol bularak haydutların tabya ve metrislerini dağıtmıştır. Haydutların gizlendiği mağara 3 Mayıs 1692'de ele geçirilmiş ve ağzı taşla kapatılmıştır. Aynı zamanda Tuna kaptanı da bir fırkate ve yirmi şaykayı üç kola ayırarak nehir kontolünü sağlamıştır, Karaçay Türkal, *a.g.t,* s. 1426-1428; Özcan, *a.g.e,* s. 425.

90 Kılıçaslan, *a.g.m,* s. 59-76.

91 *BOA*, A.{DVNS. MHM. d. 108, s. 379, hük. 1543, 1544, (31 Temmuz-9 Ağustos 1696); *BOA*, A.{DVNS. MHM. d. 110, s. 163, hük. 743, s. 165, hük. 754; Osmanlıların kullandığı

girdapların güvenliğini sağlamakla görevlendirilirdi. Bu şaykaların kaptanlarına günlük 40 akçe ödenirken baş kaptan olarak seçilen Semendire kaptanına ise 60 akçe ödenirdi.[92] Girdapların yakınlarında Fethülislam, Hırsova, İnlik, Porça, Tahtalı, Güvercinlik, Flordin, Demirkapı ve Şanis'ten oluşan kale ve palankalar bulunmaktaydı.[93] Girdapların güvenliği açısından stratejik bir öneme sahip olan bu kale ve palankaların bakımlarının sürekli yapılması gerekiyordu.[94] Bahsi geçen kale ve palankalardan birçoğu savaş döneminde Habsburgların eline geçmeleri ya da güvenlik nedeniyle boşaltıldıklarından dolayı kısmen harap olmuşlardı. Osmanlı kuvvetleri tarafından tekrar geri alınan bu kale ve palankaların tamir edilmesine ve içlerine muhafız birliklerin yerleştirilmesine,[95] ayrıca 1694'te Tahtalı girdabının üst tarafındaki Dobra ve Güvercinlik yakınlarındaki İpek adlı mahalde birer palankanın daha inşa edilmesine karar verilmiştir.[96] Girdapların yakınlarındaki kale ve palankalarda yapılan tamirat ve onarımlar sayesinde girdap geçişleri aksatılmadan devam etmiştir.[97]

Nehirdeki diğer güvenlik sorunlarının başında, nehirde kol gezen haydutlar gelmekteydi. Özellikle kontrolün aksadığı dönemlerde nehirde tekneleriyle dolaşan haydutlar, fırsat bulduklarında karaya çıkarak yağma yapar, tekrar nehre çekilerek gözden kaybolurlardı. Nehir yoluyla kaçma fırsatı bulamadıklarında kara yolunu kullanırlardı.[98] Haydutlar bazen nehrin iki yakası arasında casusluk faaliyetlerinde de bulunuyorlardı. Haydutların önüne geçmek

---

şayka, Kazakların kullandığı "çayka" adlı tekneler örnek alınarak inşa edilmiştir. Bu tekneler altı düz ve hafif bir şekilde imal edildiğinden dolayı manevra kabiliyeti yüksekti., Geniş bilgi için bakınız, Victor Ostapchuk, "XVI. ve XVII. Yüzyıl Kazak Deniz Akınları Karşısında Osmanlı Karadeniz'i", *Türk Denizcilik Tarihi 1,* Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, İstanbul 2009, s. 241-253; A. Caferoğlu, "Çayka'dan Şayka'ya", *Türk Dili Araştırmaları Yıllığı, Belleten,* Yıl: 1970, s. 1-11.

92 Özcan, *a.g.e,* s. 620.

93 Demirkapı yakınlarında bulunan Flordin kalesine barut ve kurşun nakledilmesi hususunda Vidin mîrlivâsının arzı, *BOA*, AE.SMMD.IV, Dosya No:018, Gömlek No: 01951, (18 Temmuz 1688); Şanis, Demirkapı, Fethülislam ve Flordin palankalarında bulunan neferlerin yoklanarak, eksiklerin tamamlanması hakkında Tuna Kaptanı Mehmed Paşa'ya yazılan hüküm, *BOA*, A.{DVNS. MHM. d. 110,s.164, hük. 749, (24 Kasım-4 Aralık 1697).

94 Kale ve palankalar klasik dönemin en önemli savunma ve güvenlik amaçlı yapıları olduğundan sürekli tamir ve bakımlarının yapılması gerekiyordu. Bir kale tamiri örneği için bakınız, Muhittin Kul, "Muhasara ve Deprem: Kal'a-i Ağriboz Tamiratları (1688-1715)", *History Studies, 13/1,* Şubat 2021, s. 69-97.

95 Karaçay Türkal, *a.g.t,* s. 1426-1428; Özcan, *a.g.e,* s. 425.

96 Özcan, *a.g.e,* s. 50.

97 *BOA,* A.{DVNS. MHM. d. 106, s. 65, hük. 234, s. 74, hük. 269, (4-13 Mayıs 1695); *BOA,* İE.BH, Dosya No: 09, Gömlek No: 0796, (12 Haziran 1696); Tuna kenarındaki kalelerin tamir ve inşası sırasında nehir güvenliğinin Tuna kaptanlığı tarafından sağlandığına dair bir örnek: 1689'da Niğbolu Kalesi'nin tamir edilmesi sırasında Tuna kaptanı güvenliğin sağlanmasına destek olmuştur, Reşat Çelik, *99 Numaralı Mühimme Defteri Transkripsiyonu ve Değerlendirmesi (1-90),* Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bitlis Eren Üniversitesi/Mardin Artuklu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bitlis 2015, s.66.

98 Kaya, *a.g.e,* s. 250, Evâhir-i M. Sene 1100 (14-24 Kasım 1688).

amacıyla nehirdeki bütün kayıkların 1689 yılından itibaren iskelelerin dışındaki yerlerde kıyıya yanaşmaları yasaklanmıştır.[99]

Nehrin köprü olmayan yerlerinde bir yakadan ötekine geçişler gemi ve kayıklarla yapılmaktaydı. Özellikle sefer dönemlerinde askerlerin karşı yakaya geçişi çok zaman aldığı için oldukça zahmetli bir işti. Diğer taraftan Osmanlı asıl kuvvetlerine destek için gelen Tatar kuvvetlerinin de Tuna Nehri kıyılarına gelmesiyle birlikte nehir geçişlerindeki yoğunluk nedeniyle yaşanan sorunlar büyük boyutlara ulaşırdı. Kırım kuvvetleri, kuşbakışı Macaristan'a daha yakın olmasına rağmen açlık, güvenlik ve susuzluk sorunlarıyla karşılaşmamak için Karpatlar istikametinde gitmek yerine, daha uzun olmasına rağmen Tuna Nehri kıyılarına inerlerdi.[100] Dolayısıyla nehir geçişlerindeki yoğunluğun azaltılması ve geçişlerin hızlandırılması amacıyla 1688 yılında Ruscuk ve Yergöğü arasındaki uygun bir yerde köprü yapımına karar verilmiş, köprü inşasını yürütmekle Hacı Siyavuş Ağa görevlendirilmiştir.[101] Köprü yapımına başlamadan önce bazı incelemeler yapıldıktan sonra inşaatta çalışacak neccâr[102] ve ırgatların ne kadar isteneceği, kullanılacak araç gereç ve malzemelerin miktarı ve bunların nerelerden temin edileceğinin yazıldığı bir defter hazırlanmıştır. Defterin birer sureti fermanlara eklenerek Eflak ve Boğdan, İstanbul ve Tuna kenarındaki Niğbolu, Tırnova, Ruscuk, Silistre, Eskicuma, Şumnu, Hezargrad, Ziştovi, Yergöğü ve Alakilise'ye gönderilmiştir. Boğdan Beyliği'nden 250 neccâr ve 600 muhafız ile birlikte Yergöğü kalesindeki muhafızların köprü inşasının yapılacağı yere gönderilmesi planlanmıştır. Defterin son sayfasındaki kayıtlara göre Silistre önünde boş bekleyen ne kadar gemi var ise köprünün yapılacağı mahalle gitmeleri istenmiş, ayrıca katledilen Kara Mustafa'nın[103] muhallefatından kalan on dört ve on iki bölümlü dört çadır ile birlikte bir obanın Siyavuş Ağa'ya teslim edilmesi istenmiştir.[104]

---

99 Kaya, *a.g.e*, s. 461, Evâhir-i Ca. Sene 1100 (12-22 Mart 1689).

100 Karaçay Türkal, *a.g.t,* s. 969.

101 Kaya, *a.g.e,* s. 454-455, s. 511-512.

102 Dülger, marangoz, *Develliođlu, a.g.e,* s. 815.

103 Belgede geçen mağzûben katledilen Kara Mustafa adlı kişi Merzifonlu Kara Mustafa Paşa olmalıdır. Zira 25 Aralık 1683 yılında Belgrad'da idam edilmesinin ardından yerli kaynaklarda kendisinden "Maktul" sıfatıyla bahsedilmektedir. Özcan, "Merzifonlu Kara Mustafa Paşa", *TDV İslâm Ansiklopedisi,* C: XXIX, İstanbul 2009, s. 246-249.

104 Bahsi geçen defterin çeviriyazısı şöyledir:
Sayfa 1.
Ruscuk ögünden Nehr-i Tuna üzerine müceddeden yapılması fermân olunan cisr içün virilen fermânın defteridir el vâkiʿ sene 1100.
Sayfa 2a.
Hüve
Defter-i mühimmât-ı an (...) lâzime-i cisr, mübâşeret-i el Hâc Siyavuş Ağa
An cânib-i Asitâne-i Sa'âdet
Âhen-i hâm, kantar: 350, üç yüz elli kantardır.
Köprü âlât-ı yevmiyye, aded: 15, yalnız on beşdir
Urgan-ı sâlâr, aded: 250, yalnız iki yüz ellidir.
Sitre-i kebîr, aded: 50, yalnız ellidir.

Burgu-yı arın-ı kebîr, aded: 50, yalnız ellidir.
Burgu-yı vas'at, aded: 100, yalnız yüzdür.
El keseri, aded: 100, yalnız yüzdür.
Kebîr oluklu keser, aded: 50, yalnız ellidir.
Bıçkı, aded: 20, yalnız yigirmidir.
Varye, aded: 20, yalnız yigirmdir.
Küskü, aded: 50, yalnız ellidir.
Frengi âlât-ı esparza? aded: 10, yalnız ondur.
Âhen-i şâha?, aded: 7, üç dânesi altışar vukiyye, dördü yüzer vukiyyedir.
Vech-i meşrûh üzere zikr olunan mühimmât içün Asitâne kā'immakāmına ve tersane emînine hitâben emr-i şerîf virilmişdir.
An cânib-i Eflak
*Bulvân? aded: 700, be her bulvân? mi'mâr zirâ'ı ile yigirmi altışar zirâ' olmak üzere*dir.
Korkulukları içün kiriş aded: 3.000, be *her dânesi mi'mâr zirâ'ı ile on dörder zirâ' olmak üzeredir.*
Kazıklık, aded: 1500, be her dânesi mi'mâr zirâ'ı yigirmi beşer zira olmak üzeredir.
Kazık, aded: 3000, be her dânesi mi'mâr zirâ'ı ile yigirmişer zirâ' olmak üzeredir.
Kazıklık, aded: 2000, be her dânesi mi'mâr zirâ'ı ile on beşer zirâ' olmak üzeredir.
Demürcü ocağı, aded: 6, be her ocağı sekizer nefer olmak üzeredir.
Elvâh, aded: 17500, *be her dânesi mi'mâr zirâ'ı ile on dörder zirâ' olmak üzere dört parmak kalınlığı ile iki karış eni ola.*
Elvâh; levhânın çoğulu, düz satıhlar, üzerine yazı yazılan, resim yapılan şeylerdir, Devellioğlu, *a.g.e*, s. 216.
Tahtaların altına lâzım gelen kiriş, aded: 1700, yalnız bin yedi yüzdür.
Yosun, kifâyet mikdârı
Neccâr, nefer: 100, yalnız yüz neferdir.
Irgad, nefer: 400, yalnız dört yüz neferdir.
Zikr olunan mühimmât mu'accelen tedârik ve irsâli içün Eflak voyvodasına emr-i şerîf gönderilmişdir.
An Kazâ-i Silistre
Altmışar kulaç asma ipi, aded: 100, yalnız yüzdür.
Seksener kulaç asma ipi, aded: 90, yalnız doksandır.
Kırkar kulaç asma ipi, aded: 40, yalnız kırkdır.
An Kazâ-i Tırnova
Neccâr, nefer: 50, yalnız ellidir.
Irgad, nefer: 150, yalnız yüz ellidir.
Sayfa 2b.
An Kazâ-i Ruscuk
Neccâr, nefer: 40, yalnız kırkdır.
Irgad, nefer: 100, yalnız yüzdür.
An Kazâ-i Niğbolu
Neccâr, nefer: 30, yalnız otuzdur.
Irgad, nefer: 100, yalnız yüzdür.
An Kazâ-i Silistre
Neccâr, nefer: 30, yalnız otuzdur.
Irgad, nefer: 50, yalnız ellidir.
An Kazâ-i Ziştovi
Neccâr, nefer: 20, yalnız yigirmidir.
Irgad, nefer: 30, yalnız otuzdur.
An Kazâ-i Şumnu
Neccâr, nefer: 30, yalnız otuzdur.

Irgad, nefer: 50, yalnız ellidir.
An Kazâ-i Hezargrad
Neccâr, nefer: 40, yalnız kırkdır.
Irgad, nefer: 60, yalnız altmışdır.
An Kazâ-i Eskicum'a
Neccâr nefer: 20, yalnız yigirmidir.
Irgad, nefer: 30, yalnız otuzdur.
An Kazâ-i Alakilise
Neccâr, nefer: 20, yalnız yigirmidir.
Irgad, nefer: 30, yalnız otuzdur.
An Kazâ-i Yergöğü
Neccâr, nefer: 50, yalnız ellidir.
Irgad, nefer: 150, yalnız yüz ellidir.
Bi hesâb:
Neccâr, nefer: 330, yalnız üç yüz otuz neccârdır.
Irgad, nefer: 750, yalnız yedi yüz elli ırgaddır.
Zikr olunan neccâr ve ırgad müceddeden ihrâcı içün kazâlara başka başka emr-i şerîf virilmişdir.
An Kazâ-i Silistre
Ocağ-ı âhen-i girân aded: 4, yalnız dört ocak olub be her ocağı sekizer nefer olmak üzeredir.
An Kazâ-i Niğbolu
Ocağ-ı âhen-i girân, aded: 4, yalnız dört ocak olub be her ocağı sekizer nefer olmak üzeredir.
An Kazâ-i Ruscuk
Ocağ-ı âhen-i girân, aded: 2 yalnız iki ocak olub be her ocak sekizer nefer olmak üzeredir.
An cânib-i Boğdan
Neccâr, nefer: 250, mühimmâtıyla iki yüz elli neferdir.
Silahor, nefer: 600, mühimmâtıyla altı yüz neferdir.
An Kazâ-i Yergöğü, tabya aded: 1
Yergöğü kal'ası neferâtı tâ'ife-i mezbûru muhâfaza eylemek üzere emr-i şerîf virilmişdir.
Zikr olunan âhen-ger ocakları mu'accelen ihrâcı içün ve Boğdan cânibinden dahi neccâr ve silahor ihrâcı içün başka başka emr-i şerîf yazılmışdır.
An cânib-i Hazîne-i Birûnî?
İstanbul kâğıdı, deste: 15, yalnız on beş destedir.
Kumaş mektub kesesi, deste: 20, yalnız yirmi destedir
Kazak, aded: 200, yalnız iki yüz dür
Tahrill, dirhem, aded: 30, yalnız otuz dirhemdir
Kırmızı şem', dirhem, aded: 150, yazlnız yüz elli dirhemdir
Dibek, kıyye: 2, yalnız iki vukıyyedir,
3a.
An Kazâ-i Silistre
Boş gemi
Silistre ögünde her ne mikdâr boş gemi var ise cisr-i mezbûr yapılacak Ruscuk nâm mahalle irsâl ve cisr mübâşiri el- Hâc Siyavuş Ağa'ya teslîm olınmak üzere emr-i şerîf virilmişdir.
Mağdûben katl olınan Kara Mustafa'nın metrûkâtından alınmak üzere
On ikişer ve on dörder hazneli çadır, aded: 4, yalnız dört çadırdır
Oba, aded: 1 yalnız bir obadır
Muhallefâtı her kande ise mevcûd olan yerde cisr ağası el Hâc Siyavuş Ağa'ya virilmek üzere emr-i şerîf.

Başka bir kaynakta Sultan II. Mustafa'nın birinci Macaristan seferinde Belgrad'da toplanan Osmanlı kuvvetlerinin Pançova yakasına geçişini hızlandırmak için Belgrad'ın yarım saat aşağısında bulunan Vişnice Köyü yakınlarında bir köprünün inşa edildiğinden bahsedilmektedir. Büyük bir olasılıkla yüzer bir köprü olarak inşa edilen bu köprünün yapımında Belgrad iskelesinde bulunan tombaz ve çeşitli malzemeler de kullanılmış olmalıdır.[105]

3. İskele ve Depolar, Zahire Alımı ve Fiyatları

Nehir yoluyla taşınacak zahirenin satın alınması ve saklanmasında Tuna Nehri kıyısındaki iskele ve depolar kullanılmaktaydı. Halkın iskelelere getirdiği ürünler görevli memurlar tarafından satın alınır,[106] depolara konur ve ardından nakliye için nehir vasıtalarına yüklenirdi. Bu iskelelerin başında Kili, İsmail, İsakçı, Niğbolu, Semendire, Ruscuk, Babadağı ve Silistre gelmektedir.[107]

Özellikle savaş zamanlarında ordunun ihtiyaçlarının karşılanması için devlet tarafından satın alınan zahireye ödenen ücretlerin, zahirenin çevredeki piyasa değerini belirlediğini söylemek mümkündür.

Elimizdeki veriler ışığında genel olarak 1691 yılında bütün iskelelerde hıntanın (buğday) bir İstanbul kilesi ortalama 60 akçeye ve şairin (arpa) bir İstanbul kilesi 40 akçeye satın alınyordu.[108] 1692 yılında İsakçı ve İsmail'de hıntanın bir İstanbul kilesi 60 akçeye, İsmail'de şairin bir İstanbul kilesi 40 akçeye satın alınıyordu.[109] Aynı yıl Silistre, Ruscuk ve Niğbolu'da hıntanın bir İstanbul kilesi 80 akçe, şairin bir İstanbul kilesi 40 akçeye satn alınmıştır.[110] 1693 yılında Silistre'de hınta ve dakikin bir İstanbul kilesi 32 akçe, şairin bir İstanbul kilesi 16 akçeye satın alınmıştır. Ruscuk'ta hınta ve dakikin bir İstanbul

---

İstanbul'dan gelecek demür vakt-i zamânıyla gelüb irişmez ise gelen demürden almak üzere kifâyet mikdârı demür viresin ve kifâyet mikdârı kömür viresin deyü Eflak voyvodasına bir kıt'a emr-i şerîf.

Babadağı Kazâsı'ndan her ne mikdâr nefer köprücü var ise ücretleri mîrîden virilmek üzere ihrâc ve Ruscuk nâm mahalle gönderesin deyü kādîsına hıtaben bir kıta emr-i şerîf virilmişdir.

Bâzı kimesnelere ilbas itdirmek içün Hacı Siyavuş Ağa'ya virilen hil'atlar

Mûcebince bâ ser muhâsebeye kayd u hıfz olunmak Buyuruldu Fî 10 B. Sene 1100, *BOA,* AE.SSÜL.II, Dosya No: 08, Gömlek No: 0776.

105 Topal*, a.g.t,* s.60-61, s. 65-67; Özcan, *a.g.e*, s. 556.

106 *BOA*, İE.BH, Dosya No: 010, Gömlek No: 0835.01*,* 20 Za. Sene 1108 (10 Haziran 1697).

107 *BOA,* İE.BH, Dosya No: 05, Gömlek No: 0420.01*, 29. Z. 1101* (3 Ekim 1690); Tuna Nehri donanması hizmetinde bulunan levendlerin peksimedlerinin Niğbolu, Semendire ve Ruscuk iskelelerinden, ayrıca Eflak Voyvodalığı'ndan 5000 kantar peksimedin yüklenmesi, *BOA,* İE.BH, DosyaNo: 0440, Gömlek No: 01, 25 C. Sene 1106 (10 Şubat 1695).

108 Belgede sehven 60 kuruş olarak yazıldığı düşünülmektedir *BOA*, İE.BH, Dosya No: 04, Gömlek No: 0381.01*,* 23 Receb Sene 1102 (22 Nisan 1691); 1 İstanbul kilesi 4 şinik ağırlığındadır, Halil İnalcık, "Osmanlı Metrolojisine Giriş", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi,* S: 73, 1991, s.21-49; 1 şinik ise takriben 8 kg. ağırlığındadır, Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Tarihi Sözlüğü*, İstanbul 2011, s.651-652.

109 *BOA*, A.{DVNS. MHM. d. 102, s. 167, hük. 660, Evâ'il-i C. 1103. (19-28 Şubat 1692).

110 *BOA*, A.{DVNS. MHM. d. 102, s.167, hük. 660 Evâ'il-i C. 1103 (19-28 Şubat 1692).

kilesi 40 akçe, şairin bir İstanbul kilesi 20 akçe; Hırsova, İbrail ve Babadağı'nda hınta ve dakikin bir İstanbul kilesi 60 akçeye, şairin bir İstanbul kilesi 30 akçeye satın alınmıştır.[111] Bu verilere göre genel olarak 1693 yılında zahire fiyatlarının düştüğü görülmektedir.

Tablo 1: Üç Yıllık Dönemde İskelelerden Satın Alınan Zahire Fiyatlarının Yıllara Göre Dağılımı

Yıl	**İskele**	**Hınta (Buğday)- 1 İstanbul Kilesi**	**Dakik(Un)- 1 İstanbul Kilesi**	**Şair (Arpa)- 1 İstanbul Kilesi**
1691	İsakçı	60 Akçe	-	40 Akçe
1692	İsakçı	60 Akçe	-	-
	İsmail	60 Akçe	-	40 Akçe
	Silistre	80 Akçe	-	40 Akçe
	Rusçuk	80 Akçe	-	40 Akçe
	Niğbolu	80 Akçe	-	40 Akçe
1693	Silistre	32 Akçe	32 Akçe	16 Akçe
	Rusçuk	40 Akçe	40 Akçe	20 Akçe
	Hırsova	60 Akçe	60 Akçe	30 Akçe
	İbrail	60 Akçe	60 Akçe	30 Akçe
	Babadağı	60 Akçe	60 Akçe	30 Akçe

İskeleler aynı zamanda gümrük vergilerinin de alındığı yerlerdi. Doğrudan İstanbul'a giden tüccar gemilerinden vergi alınmazken, başka bir yere giden tüccar gemilerinden ise vergi alınırdı.[112]

Değerlendirme ve Sonuç

Tuna Nehri, Osmanlı Devleti'nin Avrupa'daki hakimiyet sahasının genişlemesindeki en önemli lojistik destek kollarından birisi olmuştur. XVII. yüzyılın sonlarında on altı yıl devam eden büyük savaş döneminde Osmanlı Devleti'nin yaşadığı büyük toprak kayıplarına rağmen Tuna Nehri'ndeki Osmanlı donanmasının varlığı, Karadeniz'den Belgrad'a kadar nehir üzerindeki ticaret, nakliye ve ulaşım faaliyetlerini sürdürülebilir kılmıştır.

Tuna Nehri'ndeki nakliyenin güven içerisinde yürütülmesi doğrudan Tuna kaptanlığının sorumluluğu altındaydı. Dolayısıyla donanmaya ait gemilerin bakım, onarım ve inşası, donanma personelinin ihtiyaçlarının karşılanması oldukça önemli bir işti. Nitekim savaşların getirdiği ağır ekonomik yüklere rağmen Tuna'daki Osmanlı donanmasının mevcudunun 1692 yılı dışında sürekli olarak 170'in üzerinde olması, nehirdeki Osmanlı donanma gücünün sürekliliğini ve istikrarlı bir yapıya sahip olduğunu göstermektedir.

Nehir kıyılarındaki iskele ve depoların varlığı, zahirenin satın alınması ve saklanmasında önemli bir olanak sağlıyordu. Zahire ve gıda malzemelerinin

[111] *BOA*, AE.SAMD.II.04.0342.01-2, 15 R. 1105 (14 Aralık 1693).
[112] *BOA*, İE.BH. Dosya No: 06, Gömlek No: 0489.01, 08 Ş. 1105(4 Nisan 1694).

satın alımı ve nakliyesinde memurların tuttuğu kayıtlar, hububat fiyatları hakkında bilgi sahibi olmamızı sağlamaktadır. Nehir güvenliği ve idari işler doğrudan Tuna kaptanı tarafından yürütülürken, kadılar ise çeşitli hukuki işlemlerin çözümünde görev almışlardır. Nehirdeki güvenlik, idari ve hukuki düzenin bir sonucu olarak nehirde rastgele bir işleyişin olmadığı, bütün faaliyetlerin idarî ve hukukî bir düzen içerisinde gerçekleştiği sonucunu ortaya çıkarmaktadır.

KAYNAKLAR

1. Arşiv Kaynakları

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

Bab-ı Asafi Divan-ı Hümayun Sicillatı Mühimme Defterleri (A.{DVNS. MHM.d.): 102; 104; 106; 108; 110.

Ali Emiri Sultan Ahmed II (AE.SAMD.II): 019/02026.01; 020/02172.01; 03/0218; 04/0342.01-2; 06/0518; 09/0948.01; 08/0819.01;

Ali Emiri Sultan Mehmed IV (AE.SMMD.IV): 018/01951.

Ali Emiri Sultan Süleyman II (AE.SSÜL.II): 012/01161.01; 02/019; 029.02919.01.

Cevdet Bahriye (C.BH): 081/03854.01; 0187/08777.01; 0204/09542.01; 0223/10360.01; 0255/11815.01.

Cevdet Belediye (C.BLD): 063/03110.01-2.

İbnü'l-Emin (İE): 010/0840.01; 05/0415.01.

İbnü'l-Emin Bahriye (İE.BH): 04/0377.01; 04/0381.01; 04/0384.1; 05/0407.01; 05/0417.01; 05/0420.01; 05/0435.03; 05/0435.05; 05/0435.07; 05/0440.05; 05/0445.01; 05/0440.03; 05/0475.01; 06/0489.01; 06/0495.01; 06/0497.01; 06/0519.01; 06/0519.3; 06/0545.01; 06/0557.03; 07/0562.01; 07/0586.01; 07/0587.01; 07/0603.01; 07/574; 07/584; 08/0688.01; 08/0736.1-2; 09/0764.01; 09/0769.01; 09/0770.01-6; 09/0771.01; 09/0787.1-2; 09/0812; 10/921.02; 010/0834.01; 010/0835.01; 010/0841.01; 010/0850.01; 010/0900.01; 010/0902.01; 011/01030.01; 011/0976; 012/01042.01; 013/01154.01; 0440/01.

2. Kitap ve Makaleler

AYHAN, Yılmaz, *Celalzade Mustafa Çelebi, Muhteşem Çağ ve Kanuî Sultan Süleyman*, Kariyer Yayınları, İstanbul, 2011.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilâtı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire,* Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2003.

BOSTAN, İdris, *Osmanlılar ve Deniz,* Küre Yayınları, İstanbul 2007.

CAFEROĞLU, A., "Çayka'dan Şayka'ya", *Türk Dili Araştırmaları Yıllığı Belleten*, 1970, ss. 1-11.

CEZAR, Mustafa, *Mufassal Osmanlı Tarihi*, *C: II-IV* Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2011.

ÇELİK, Reşat, *99 Numaralı Mühimme Defteri Transkripsiyonu ve Değerlendirmesi (1-90),* Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bitlis Eren Üniversitesi/Mardin Artuklu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bitlis 2015.

DÁVID, Géza, "Budin", *TDV İslâm Ansiklopedisi,* C: VI, İstanbul 1992, ss. 348-352.

DAVİES, Norman, *Avrupa Tarihi*, Çev. Burcu Çığman-Elif Topçugil, Kudret Emiroğlu ve Suat Kaya, İmge Kitabevi Yayınları, Ankara 2011.

DEVELLİOĞLU, Ferit, *Osmanlıca Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, Aydın Kitabevi Yayınları, Ankara 1998.

DURSUN, A. Haluk, "Osmanlı Arşivinde Tuna Nehri ve Kıyıları", T*ürk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, C: XII/II, 2012, ss. 333-339.

GÖK, İlhan-KIRCA, Ersin, *103 Numaralı Mühimme Defteri,* Çamlıca Yayınları, İstanbul 2016

İNALCIK, Halil, "Osmanlı Metrolojisine Giriş", *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi,* S: 73, 1991, ss. 21-49.

KARAÇAY TÜRKAL, Nazire, *Silahdâr, Zeyl-i Fezleke*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2012.

KAYA, Ali İrfan, *Osmanlı Tarihi Araştırmalarında Bir Kaynak Olarak 98 Numaralı Mühimme Defteri,* İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2019.

KAYAPINAR, Ayşe, "Osmanlı Hâkimiyetinde Tuna Nehri ve Tuna Adaları", *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi Yılmaz Kurt Armağanı*, C: 1, Ankara 2016, ss. 472-521.

KILIÇ, Orhan, "Ocaklık", *TDV İslâm Ansiklopedisi,* C: XXXIII, İstanbul 2007, ss. 317-318.

KILIÇASLAN, Emre, "XVIII. Yüzyılda Tuna Demirkapısı ve Girdaplar İdaresi", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S: 25, 2010, ss. 59-76.

KİEL, Michiel, "Niğbolu", *TDV İslâm Ansiklopedisi,* C: XXXIII, İstanbul 2007, ss. 87-89.

KUL, Muhittin "Muhasara ve Deprem: Kal'a-i Ağriboz Tamiratları (1688-1715)", *History Studies*, 13/1, Şubat 2021, ss. 69-97.

MAXIM, Mihai "Tuna", *TDV İslâm Asiklopedisi,* C: XLI, İstanbul 2012, ss. 372-374.

OSTAPCHUK, Victor, "XVI. ve XVII. Yüzyıl Kazak Deniz Akınları Karşısında Osmanlı Karadeniz'i", *Türk Denizcilik Tarihi I,* Ed. İdris Bostan-Salih Özbaran, Boyut Yayınları, İstanbul 2009, ss. 241-255.

OSTROGORSKY, Georg, *Bizans Devleti Tarihi*, Çev. Fikret Işıltan, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara, 2006.

DEFTERDAR SARI MEHMED PAŞA, *Zübde-i Vekayiât*, Haz. Abdülkadir Özcan, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1995.

ÖZCAN, Abdülkadir, "Merzifonlu Kara Mustafa Paşa", *TDV İslâm Ansiklopedisi*, C: XXIX, İstanbul 2009, ss. 246-249.

PAKALIN, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C: I, MEB yayınları, Ankara 1993.

PARLATIR, İsmail, *Osmanlı Türkçesi Sözlüğü,* Yargı Yayınları, Ankara 2016.

TAN, Mehmet Ali, 99 Numaralı Mühimme Defteri (91-180), Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Bitlis Eren Üniversitesi/Mardin Artuklu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bitlis 2015.

TOPAL, Mehmet, *Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, Nusretnâme*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2001.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilâtı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 1988.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi,* C: I, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2015.

ÜNAL, Mehmet Ali, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, Pardigma Yayıncılık, İstanbul 2011.

VASİLİEV, Alexander A., *Bizans İmparatorluğu Tarihi*, Çev. Tevabil Alkaç, Alfa Yayınları, İstanbul 2016.

YILDIRIM, Filiz, *18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması (1711-1792),* Doktora Tezi, Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ 2016.

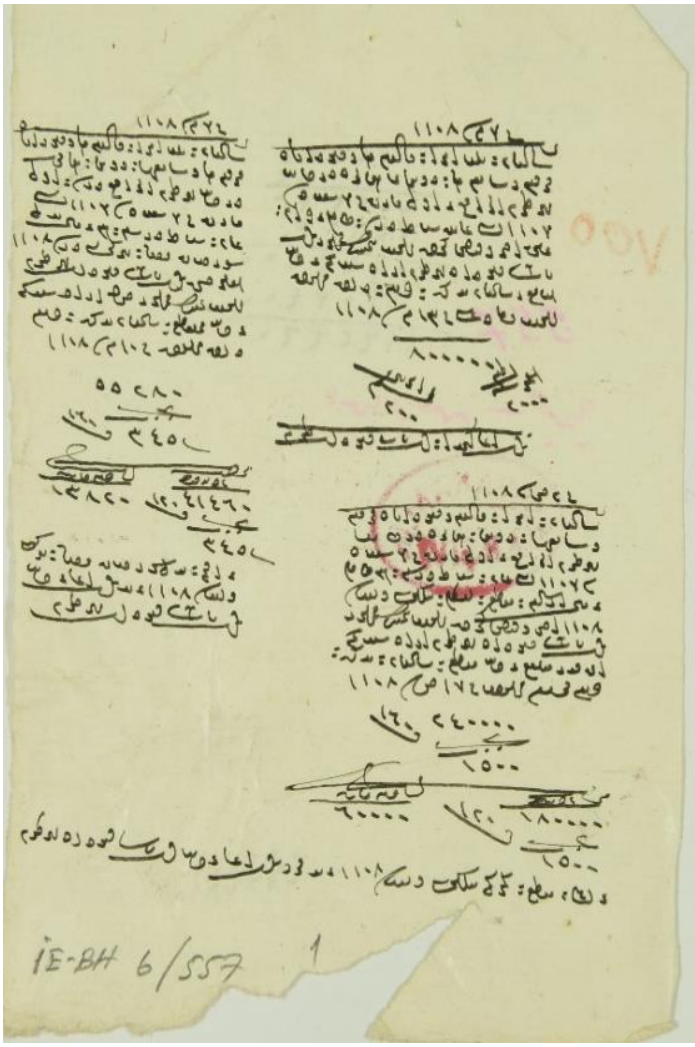
YILDIRIM, Filiz, *Nazlı Tuna'nın İnce Donanması (18. Yüzyıl), Hiper Yayın,* İstanbul 2019.

YUSUF, Gülderen, "Kanuni Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri (Tersaneleri)", *X. Türk Tarih Kongresi,* C: IV, Ankara 22-26 Eylül 1986, ss. 1773-1794.

ZİNKEİSEN, John Wilhelm, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi,* C: II, Çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2011.

Ekler:

Ek 1: Tuna donanmasına mensup kalite emirleri, fırkate ve şayka kaptanlarına salyâne verilmesi hakkında 1108 (1697) tarihli malî kayıt.[113]



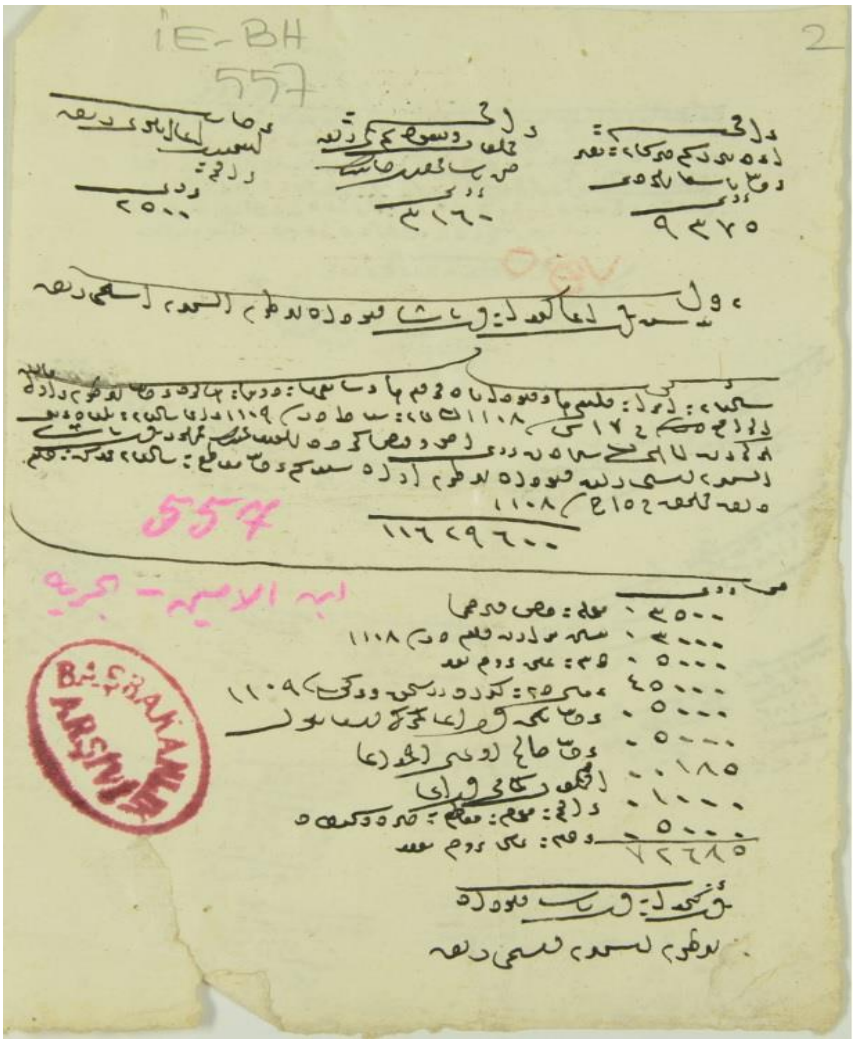
[113] *BOA*, İE.BH. Dosya No: 6, Gömlek No: 557.

Ek 2: Silistre iskelesinde satın alma memuru olan İsmail Ağa, Silistre'de satın aldığı iki yüz doksan dört kantar peksimedi Belgrad'da bulunan görevli memurlara teslim etmek üzere navl-ı sefîne ücreti yüz sekiz guruş bir semen, dokuz neferin prostoyka ücretleri doksan guruş ve ta'âmiyye ücretleri kırk buçuk guruş olmak üzere toplamda iki yüz otuz sekiz buçuk guruşu İsmail Ağa'dan teslim aldığına dair yazılan bir hüccet, 25 Zilkade Sene 1107 (26 Haziran 1696).[114]



[114] *BOA*, İ.E.BH, Dosya No: 5, Gömlek No: 770.

Ek 3: Tuna donanmasına mensup kalite emirleri, fırkate ve şayka kaptanlarına verilecek olan salyâne ücretleri hakkında 15. C. 1108 (9 Ocak 1697) tarihli bir mali kayıt.[115]



115 *BOA*, İE.BH, Dosya No: 6, Gömlek No: 557.