

## VIDİN KALESİ'NİN TAMİRİNDE TUNA DONANMASININ ROLÜ (1719-1723)\*

Bekir GÖKPINAR\*

**Öz:** Osmanlı İmparatorluğu, Pasarofça Antlaşması ile birlikte yeni oluşan sınır hatlarında stratejik görülen kaleleri ciddi bir şekilde bakım ve onarımdan geçirmişti. Bunlardan biri Tuna Nehri kıyısında yer alan Vidin Kalesi'dir. Orta Macaristan topraklarının kaybedilmesi ile Habsburg tehdidine karşı Osmanlılar, Vidin Kalesi'ni yeniden yaparak tahkim etmişlerdi. Vidin Kalesi'nin yeniden yapılması için 1719 yılında başlayan çalışmalar ancak 1723 yılında bitirilebilmişti. Kalenin yapımında insan gücü, mühimmat, donanma, araba, taş ve toprak nakli gibi hususlar çok büyük organizasyon gerektirmişti. Özellikle kale tamirinde kereste, taş ve toprak taşımada Tuna donanmasının rolü büyük olmuştur. Bu minvalde Tuna kaptanının emrinde başta üstü açıklar ve şaykalar olmak üzere birçok gemi çeşidi istihdam edilmişti. Vidin Kalesi için Tuna donanmasında mevcut gemilerin kafi gelmediği durumlarda bir taraftan eskiler tamir edilirken diğer taraftan yeni gemiler de yapılmıştı. Bir başka husus Vidin Kalesi'ndeki işin hacmi dolayısıyla gemilerde istihdam edilen kürekçi ve dümecilerin sayısı artırılmıştı. Bu çalışmada Vidin Kalesi'nin 1719-1723 yılları arasındaki inşaat ve tamirat çalışmalarını sırasında Tuna donanmasının katkısı arşiv belgeleri temelinde ele alınacaktır. Bununla Tuna donanmasının sadece savaşlarda değil emniyet ve asayişin sağlanması yanında kamu inşaatlarındaki önemi de ortaya çıkarılmış olacaktır.

**Anahtar Kelimeler:** Pasarofça Antlaşması, Osmanlı, Habsburglar, Vidin Kalesi, Tuna donanması, tamirat.

### THE ROLE OF THE DANUBE NAVY IN THE REPAIR OF VIDİN CASTLE (1719-1723)

**Abstract:** With the Treaty of Passarowitz, the Ottoman Empire seriously repaired and maintained the strategic castles on the newly formed border lines. One of them is Vidin castle, located on the banks of the Danube river. With the loss of the Central Hungarian lands and the Habsburg threat, the Ottomans rebuilt and fortified the Vidin Castle. The work that started in 1719 to rebuild the Vidin Castle was only completed in 1723. In the construction of the castle, issues such as manpower, ammunition, navy, cars, stone and soil transportation required great organization. The Danube navy played a major role in transporting timber, stone and soil, especially in the repair of the castle. In this regard, many types of ships were employed under the command of the Danube captain, especially open-topped ships and shaikas. In cases where the existing ships on the Danube River were not sufficient for the Vidin Castle, new ships were built while the old ones were repaired. Another issue was that, due to the volume of work in the Vidin Castle, the number of rowers and helmsmen employed on the ships was increased. In this study, the contribution of the Danube navy during the construction and repair works of the Vidin castle between 1719 and 1723 will be discussed on the basis of archive documents. With this, the importance of the Danube navy not only in wars but also in ensuring safety and security and in public construction will be revealed.

**Key Words:** Treaty of Passarowitz, Ottomans, Habsburgs, Vidin castle, Danube Navy, Repairs.

### Giriş

Asya, Avrupa ve Afrika'nın kavşak noktasında bulunan Balkan yarımadası hem fetihler ve hem de diğer bölgelere uzanan geçitler ve yollar üzerinde olması nedeniyle stratejik önemini her zaman korumuştur. Temelde büyük nehir vadileri ve dağ geçitleri boyunca uzanan koridorların yarımadaının tamamını kesmesi bölgeye ilginç bir coğrafya özelliği kazandırır. Balkan yarımadasında belli başlı iki

\* Bu çalışma Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi Bilimsel Araştırma Projeleri Koordinasyon Birimi tarafından desteklenmiştir. Proje Numarası: BAP-22-1004-001.

\* Doç. Dr., Bandırma Onyedil Eylül Üniversitesi İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi Tarih Bölümü, bgokpinar@gmail.com, ORCID: 0000-0003-1017-6037.

giriş yolu bulunur. Bunun biri Belgrad'da Tuna ve Sava nehirlerinin birleştiği yerde başlar ve Morava vadisine, buradan da bir kol Selanik ve diğer kol Sofya üzerinden Edirne'ye ulaşır. İkinci yol ise bundan daha önemli olup tarih boyunca Orta Asya üzerinden Karadeniz'e gelen insanlar Tuna Nehri vadisini takip ederek Belgrad'a ve buradan Macaristan ve Orta Avrupa'ya rahatlıkla ulaşabilirdi. Bu güzergah üzerinde geçişe mani doğal bir engel yok denebilecek kadar azdır<sup>1</sup>. İşte Osmanlı Devleti daha 1350'li yıllardan itibaren Balkanlar'da yoğun bir fetih hareketına girişmiş sadece bölgenin değil Orta Avrupa'nın kaderini değiştirecek ölçüde faaliyetler gerçekleştirmişlerdi. Kısa zamanda stratejik bir su yolu olan Tuna Nehri'ne kadar ulaşan bu fetih faaliyetleri ile iktifa edilmemiş, hedeflerini kuzeye ve batıya doğru daha ötelere çevirmişler, bu coğrafyada yeni bir takım siyasi gelişmelerin baş aktörü konumuna gelmişlerdi<sup>2</sup>.

Osmanlıların Balkanlar'a yönelmesi ile birlikte önemli su ve kara yollarını kontrol etme siyaseti çerçevesinde Tuna Nehri önemli bir hedef haline gelmişti. Edirne ve Filibe'nin zabtı bunun ilk adımı olarak kabul edilirken Silistre, Niğbolu ve Rusçuk'un ele geçirilmesi de Tuna istikametine yönelen ilk Türk akınlarının sonucudur. Tırnova'dan sonra Tuna Nehri kıyısında önemli bir kavşak noktasında yer alan ve Demirkapuların girişini ve çıkışını kontrol eden Vidin, erken tarihlerde Türk idaresine geçmiş ve sancak merkezi yapılmıştı. Böylelikle Osmanlı Devleti'nin Aşağı Tuna'nın çok önemli kale ve şehirlerini kısa sürede hakimiyeti altına alması planlı bir Balkan siyasetinin tezahürüdür<sup>3</sup>. Vidin, feth edildikten sonra Osmanlı idarî sistemi içinde farklı eyaletlere bağlı sancak statüsünde olmuştur. Nitekim 1538 yılında Vidin, Rumeli Eyaleti'ne bağlı 26 sancaktan biridir. Vidin Sancağı'na bağlı 4 kaza, 6 nahiyeye, 6 kale ve 35 mahalle vardı. Kazalar Nefs-i Vidin, Bana, Feth-i İslam ve İsfirlik'tir. Nahiyeler ise Gironiye, Zagoriye, Polomiye, Timok ve Çerneraka Vidin'e, Kura-yı Cedid nahiyesi ise Feth-i İslam kazasına bağlıdır<sup>4</sup>. 1541 yılında Budin eyalet haline getirildiğinde ilk valisi olan Bali Paşa'nın yıllık gelirleri arasında Pojega, Semendire, Vidin, İzvornik ve Alacahisar da yer alıyordu<sup>5</sup>. 1568 yılında Vidin'in Temeşvar'a, 1578-88 ve 1632-41 yıllarında ise Özi eyaletine bağlı bir sancak olduğu dikkat çekmektedir<sup>6</sup>. Buna karşılık 1653 yılında kaleme alınan Sofyalı Ali Çavuş Kanunnamesinde ise Vidin'in Rumeli Eyaleti'ne bağlı bir sancak olduğu görülmektedir<sup>7</sup>.

Kutsal İttifak savaşları sırasında 1688-1689 yıllarında Habsburg güçleri Niş, Üsküp ve Tuna kıyılarından ilerleyerek Vidin'i de ele geçirmişlerdi. Vidin'in düşmesi Habsburg orduları için Balkanları Karadeniz'e bağlayan Eflak ovalarının yolunun açılması demektir<sup>8</sup>. 1689 yılında Köprülüzade Fazıl Mustafa Paşa'nın sadarete gelmesi ile birlikte yeniden toparlanma süreci yaşanmış ve bu süreçte Balkanlar'da kaybedilen toprakların bir kısmı başta Niş ve Vidin olmak üzere geri alınmıştı<sup>9</sup>. Karlofça Antlaşması ile imparatorluk ilk büyük toprak kaybını yaşarken Balkanlar'da stratejik önemi olan Belgrad, Tuna'nın kuzeyinde son toprak parçası olan Temeşvar ve Tuna kıyısında Vidin, Osmanlı'da kalmıştı. Ancak 1716-1718 yıllarında yapılan Osmanlı-Habsburg savaşlarında alınan mağlubiyetler sonucu önce Temeşvar, akabinde Belgrad elden çıkarken Vidin önemli bir tehditle karşı karşıya kalmıştı. Hatta güzergah üzerinde yer alan Semendire, Güvercinlik ve Vidin'e altı saat mesafede olan Fethülislam işgal edilmişti. Osmanlı, Vidin'i koruyabilmek için yoğun bir

<sup>1</sup> Barbara Jelavich, *Balkan Tarihi, 18. ve 19. Yüzyıllar*, Küre Yayınları, terc. İhsan Durdu, İstanbul 2006, s. 3.

<sup>2</sup> Feridun M. Emecen, *Osmanlı Klasik Çağında Siyaset*, Kapı Yayınları, İstanbul 2018, s. 243.

<sup>3</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi, I*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988, s. 189-194; Mihai Maxim, "Tuna", DİA, 41, TDV Yayınları, İstanbul 2012, s. 372.

<sup>4</sup> 370 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Rûm-ili Defteri(937/1530), Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2002, s. 3; Ayşe Kayapınar, "İki Balkan Şehri: Tırnova ve Vidin'de Türkler (Bulgar Çarlığından Osmanlı İmparatorluğuna)", *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2/9(2004), s. 120, 130-131.

<sup>5</sup> Geza David, "Osmanlı Avrupa'sında Yönetim", *Kanuni ve Çağı, Yeniçağda Osmanlı Dünyası*, ed. Metin Kunt-Christine Woodhead, çev. Sermet Yalçın, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2002, s. 81.

<sup>6</sup> Metin Kunt, *Sancaktan Eyalet, 1550-1650 Arasında Osmanlı Ümerası ve İl İdaresi*, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1978, s.135, 154, 186.

<sup>7</sup> Sofyalı Ali Çavuş Kanunnâmesi, haz. Midhat Sertoğlu, Marmara Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1992, s. 24.

<sup>8</sup> Halil İnalçık, *Devlet-i Aliyye, III*, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015, s. 233-234.

<sup>9</sup> Johan Wihelm Zinkesen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1669-1774)*, V, çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2011, s. 104.

gayret sarfetmişti<sup>10</sup>. Habsburglarla yapılan uzun savaş sonunda imzalanan Pasarofça Antlaşması ile Eflak'ın batısından başlayarak Tuna'nın kuzeyi ve Perakin'den ötesinin Habsburglar'ın eline geçmesi Vidin'i Osmanlı'nın yeni serhat şehri haline getirmişti<sup>11</sup>.

Pasarofça Antlaşmasından sonra Habsburgların Balkanlar'da daha fazla ilerlemesine mani olmak için ciddi savunma hatları oluşturma zarureti ortaya çıkmıştı. Bunların başında serhat şehirleri haline gelen Vidin ve Niş kalelerinin çok büyük masraflar yapılarak yeniden tamir edilmesi ve ihtiyaç olan yeni kısımların ilave edilmesi gelmektedir. Vidin Kalesi yüzyıllardır adeta bir iç kale gibi kaldığı için yeni oluşan durumla birlikte ilk defa büyük bir inşaat ve tamirata sahne olmuştu. 1719 yılında başlayan Vidin Kalesi'nin tamir ve inşaatı insan gücü, mühimmat ve malî açıdan büyük organizasyon gerektirdiği için ancak 1723 yılında tamamlanabilmişti.

İşte bu çalışmada Pasarofça Antlaşmasından sonra Balkanlar'da Habsburg tehdidine karşı oluşturulan savunma hatlarından biri olan Vidin Kalesi'nin çok büyük masraflar yapılarak yeniden tamir edilmesi ve ihtiyaç olan yeni kısımların ilave edilmesi sırasında Tuna donanmasının rolü ele alınacaktır. 1719-1723 yılları arasında yapılan Vidin Kalesi'nin tamiri ve inşaatı sürecinde Tuna donanmasının toprak, taş, kereste ve mühimmat nakli sırasında aktif rol oynadığı bilinmektedir. Çalışmamızda birincil kaynaklar şüphesiz Osmanlı Arşivinde mevcut defter ve belgelerdir. Yine döneme ait kroniklerdeki mevcut bilgiler yanında Vidin Kalesi'ne ait yerli ve yabancı inceleme-araştırmaların da konunun daha anlaşılır hale gelmesinde önemi büyüktür.

### 1. Tuna Nehri ve Tuna Donanması

Tuna Nehri, Batı Avrupa'dan kaynağını alarak Orta Avrupa ve Balkanlar'dan geçerek Karadeniz'e dökülür ve geçtiği çok sayıda ülke için hayat kaynağıdır. Nehir Batı Avrupa-Orta Avrupa ve Balkanlar gibi üç büyük jeopolitik bölgeyi birbirine bağladığından tarihin her döneminde önemli fonksiyonlar üstlendiği bir realitedir<sup>12</sup>. Buradan hareketle Tuna Nehri'nin tarih boyunca uluslararası siyasî ilişkilerde, ictimai ve iktisadi faaliyetlerde önemli bir su yolu olma özelliğini her zaman korumuştur. Osmanlı Devleti'nin daha kuruluş yıllarında Balkanlar'daki hedeflerinden ilki stratejik noktalarda yer alan kara ve su yollarına sahip olmak üzere kurulmuş ve bu minvalde Tuna Nehri daima önemli bir hedef haline gelmişti<sup>13</sup>. Nitekim Osmanlı Devleti'nin daha II.Murad devrinden itibaren Tuna havzası siyasetinin teşekkül ettiği, çekirdek coğrafyanın önemli kısmı olan kuzeyde ve batıda tabii ve sağlam bir sınıra ulaştığı genel kabul gören bir durumdur. Bu tarihlerde Balkanlar'da tutunabilmek ve daha ötelere askerî operasyonlar düzenleyebilmek için Tuna Nehri üzerinde önemli stratejik noktaların elde bulundurulmasına ve güçlü hareket üslerinin temin edilmesine önem verildiği görülür. Kanunî devrinde Belgrad'ın fethi ile Tuna havzası siyaseti yeni bir mecraza girmiş ve Mohaç zaferi ile Osmanlı, bu konuda her türlü insiyatifi eline almıştı. Bu tarihten itibaren Osmanlı İmparatorluğu, Tuna havzası siyasetinde ve mukadderatında artık tartışmasız bir şekilde birinci derece nüfuz sahibidir<sup>14</sup>.

XVI. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı İmparatorluğu'nun bir parçası olan Tuna'nın zorlu bir nehir olduğunu söylemek mümkündür. Zira nehrin yatağında doğal oluşumlarla meydana gelen kumdan adacıklar, bahar ve yaz aylarında yağmurdan kaynaklı taşkınlar ve Tuna'nın kış mevsiminde donması bilhassa Eflak, Bulgar ve Sırp sınırlarındaki su yolu ulaşımını olumsuz yönde etkilemekteydi. Tuna Nehri baştan beri ticarî seyr ü sefainin yanısıra Osmanlı döneminde askerî sevkiyat için de önemli bir yere haizdi. Osmanlı'nın Orta Avrupa istikametine düzenlediği seferlerde ordu, İstanbul-Edirne-Sofya-Belgrad orta yolunu takip etmekle birlikte ordunun iase ve mühimmatının büyük kısmı

<sup>10</sup> Silâhdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme, İnceleme-Metin (1106-1133/1695-1721)*, haz. Mehmet Topal, Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara 2018, s. 1078; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, IV/1, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988, s. 136-138.

<sup>11</sup> Râşid Mehmed Efendi, *Târih-i Râşid (1115-1134/1703-1722)*, II, haz. Abdülkadir Özcan vd., Klasik Yayınları, İstanbul 2013, s. 1117-1118.

<sup>12</sup> Sándor Papp, *Osmanlılar ve Macarlar, Bir Diplomatik Tarih*, Vakıfbank Kültür Yayınları, İstanbul 2023, s. 243.

<sup>13</sup> Maxim, *a.g.m.*, s. 372.

<sup>14</sup> Tayyip Gökbilgin, "XVI.Asır Ortalarında Osmanlı Devleti'nin Tuna Bölgesi ve Akdeniz Siyasetleri", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 88 (Mayıs 2004), s. 69.

İstanbul'dan deniz yoluyla Tuna ağzındaki limanlara ulaştırılır, oradan nehir yoluyla Belgrad'a ve daha ötelere sevk edilirdi. Osmanlılar, XVI. yüzyıldan itibaren bu su yolunun güvenliğini temin etmek, haydutluğun belini kırmak, düşman tacizlerini önlemek ve devletin kudretini göstermek için Tuna Nehri'nin belirli noktalarına kalıcı filolar tesis etmişlerdi<sup>15</sup>. Burada şunu da belirtmek gerekir ki XVI. yüzyılın ilk yarısından itibaren Macaristan toprakları üzerinde Osmanlı ile büyük hakimiyet mücadelesine giren Habsburglar da aynı şekilde Tuna üzerinde sürekli olarak donanma bulundurmaya dikkat etmişler, su yolunun sağladığı imkanlardan yararlanmışlardır. Nitekim Kutsal İttifak savaşları sırasında Viyana sarayına hizmet eden İtalyan asilzade olduğu tahmin edilen Alexander Beleari, Osmanlı'ya karşı mücadelede Tuna donanmasının teşekkülü ve yeni gemi tipleri ile ilgili planları hazırlarken “*Şimdiki savaşta en çok ihtiyaç duyulan, Tuna'da bir donanma tutabilmektir*” diyordu. Planının temeli Tuna gemiciliğinin deniz gemiciliğinden farklı olmasına dayanıyordu. Bu nedenle yeni kurulacak donanmanın Tuna gemiciliği ve savaş taktiklerine daima uygun olmasına özen göstermişlerdi<sup>16</sup>.

Tuna Nehri'ni ön plana çıkaran faktörler ticarî ve askerî sevkîyatın karadan yapılanlara kıyasla daha güvenli, ucuz ve kısa sürmesi, coğrafya ve iklim koşullarından dolayı nehrin gemi trafiğine uygun olması ve suyun debisinin genel olarak düzenli olması sayılabilir<sup>17</sup>. Tuna donanmasının başlıca görevi; düşman filosunu kırıma uğratmak ve nehir üzerinden kendi askerî birliklerini geçirmek için imkan sağlamak, savaşta bulunan askere iâşe ve mühimmat tedarikini gerçekleştirmektir. Yine donanma, Tuna Nehri kıyılarındaki şehirleri koruma işlevini de üstlenmişti<sup>18</sup>. Bütün bu sayılan hususlara ilave olarak Osmanlılar'ın Orta Avrupa stratejisi çerçevesinde Macaristan'ın fethi ile birlikte bu toprakların güvenliğinde Tuna Nehri'nin çok önemli bir rol oynadığını işaret etmek gerekir<sup>19</sup>. İşte temelde Tuna üzerindeki askerî ve ticarî seyr ü sefainin güvenliği için tesis edilen Tuna kaptanlığı iki bölüme ayrılmıştı. İlki Karadeniz'den başlayarak Vidin'e kadar, diğeri de Vidin'den Budin'e kadar olan kısımlarda faaliyet gösterirdi. Tuna üzerinde işleyen gemi ve kayıkların bunların kaptanları Tuna kaptanlarının emir ve nezareti altındaydı. Her iki kısımda bulunan Tuna kaptanlarının emri altında onar firkate ve 1000 kadar bahriye azabı mevcuttu. Bunlar sürekli olarak nehirde gezerek emniyeti temin ederlerdi. Macaristan'ın kaybı ile birlikte Tuna kaptanlığı teke düşürülmüştü<sup>20</sup>.

Tuna donanmasının en üst makamında bulunan görevli “*Kaptan Paşa*” ünvanını taşırdı. Bu kaptanlığa yapılan tayinler genellikle Kaptan-ı Deryanın arzı ile sadrazamalık makamı tarafından gerçekleştirilirdi. Kaptan Paşa, Tuna donanmasının bütün işlerinden sorumlu isimdir. Kaptan Paşaların tayininde denizcilik ilmine ve görgüsüne sahip, Tuna Nehri'nin kadimden ahvaline vakıf, tecrübeli ve yönetim becerilerini göstermiş kişilerden olmalarına dikkat edilirdi<sup>21</sup>. Tuna donanmasında Kaptan Paşalardan sonra en önemli görevi ifâ edenler “*Başbuğlar*”dır ki bunlar her bir gemi filosunu-şayka, kalyata, firkate- komuta eden kişilerdir. Başbuğlar sefer hazırlıkları sırasında komuta ettikleri gemilerin mühimmatını, personelini hazır hale getirir ve kaptanlar tarafından kendilerine nakliye vesair havale edilen başkaca işleri de yaparlardı. Sefer harici zamanlarda da nehir üzerinde asayişini temin ederlerdi. Yine Tuna kaptanının yardımcısı olarak “*Kaptan Kethüdası*” görev yapardı. Asıl görevi tersane ve gemi tezgahlarını idare etmek, gemi yapımı, tamiri ve gemilerde istihdam edilen personelin ücretini ödemektir. Yine Tuna donanmasına komuta eden diğeri bir görevli filoların başında

<sup>15</sup> Daniel Panzac, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Ahmet Maden-Sertaç Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018, s. 68-69.

<sup>16</sup> Papp, *a.g.e.*, s. 250-251.

<sup>17</sup> Habsburg elçisi Busbecq, 1554'te Viyana-İstanbul yolculuğu için Budin'den gemiye binerek Belgrad'a gittiğini karadan gitmesi durumunda yolculuğun hem 12 gün kadar süreceğini ve hem de güvenli olmayacağını, yolculuğunun sadece 5 gün sürdüğünü yazmıştı. Mihai Maxim, *a.g.m.*, s. 373.

<sup>18</sup> Yusuf Gülderen, “Kanunî Sultan Süleyman Döneminde (1520-1566) Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri (Tersaneleri)”, *X. Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler*, IV. Cilt, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1993, s. 1785.

<sup>19</sup> Rasim Ünlü, “Osmanlı Denizciliğinde İnce Donanmanın Rolü”, *XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar, C.II, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009, s. 42.

<sup>20</sup> İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988, s. 403.

<sup>21</sup> Filiz Yıldırım, “Tuna Nehri Donanmasının Kaptan Paşaları (18.Yüzyıl)”, *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 22, (2017), s. 44-46.

görev yapan “*Kaptanlar*”dır. Bunlar komuta ettikleri şayka, firkate ve kalyataların tamir, bakım, gerekli personel ve mühimmatını tedarik etmekle görevliydi. Tuna donanması içinde yer alan bir kayık türü olan üstü açıkların da her türlü bakım ve donatım işiyle görevli kişiye de “*Açıklar Ağası*” denilmektedir<sup>22</sup>.

Tuna donanmasında görevli yönetim kadrosu hakkında kısa bilgiden sonra nehir üzerinde seyr ü sefer yapan gemileri de zikretmek yerinde olacaktır. Tuna Nehri üzerinde görev yapan gemilere “*ince donanma*” gemileri denilmekte olup, çoğunluğu askerî amaçlarla yapılan, kayık türünde sığ yerlere rahatça girip çıkabilen ve esasında kürekle hareket eden gemilerdi. Bunların başlıcaları şayka, şehtur, kancabaş, üstü açık, işkampoye, tonbaz, borazan, zahire gemisi, kancabaş, at kayığı, uranıçedir<sup>23</sup>. Vidin Kalesi tamiri hizmetinde sözü edilen donanma gemilerinden şayka ve üstü açıkların yoğun olarak istihdam edildiği dikkat çekmektedir. Bu nedenle şayka ve üstü açık gemilerinin özellikleri hakkında kısaca bilgi vermek yerinde olacaktır.

Şayka, Osmanlı kara sularında ve denizlerinde ticarî ve askerî yük taşımacılığında kullanılan bir kayık türüdür. Genellikle uzunluğu 7 metre civarında ve genişliği 3,5 metre kadar olup, bir dümenci yanında 20-50 arasında asker görev yapabiliyordu. Boyları ise nehirlere göre değişebilmektedir. XVII. yüzyılda bir şaykada 20 kürekçi, 20 cenkçi, 1 topçu ve bir de kaptan bulunmaktadır<sup>24</sup>. Şaykalar özellikle Özi, Dinyeper, Tuna nehirleri ile Karadeniz’de Osmanlılar ve Kazaklar tarafından kullanılmıştır. Genellikle Tuna tersane ve iskelelerinde inşa edilirdiler. Tuna’da 100’den fazla şaykanın görev yaptığı dönemler olmuştur. Tuna Nehri’nin muhafazası amacıyla Tuna donanmasına bağlı olarak bazı yerler şayka bulundurmaya üzere ocaklık tayin edilmişti. Şaykalar XVIII. yüzyıl sonuna kadar inşa edilmeye devam edilmişti<sup>25</sup>.

Üstü açıklar ise; Açık-ı Tuna, Tuna açığı ve açık olarak isimlendirilen bir gemi türü olarak Tuna donanmasının önemli bir parçasıdır. XVII. yüzyıl sonlarından itibaren kullanılmaya başladığı bilinmektedir. Tuna boyunca büyük, orta ve küçük olarak yapılan üstü açıkların omurgaları uzundur. Açıkların altları düz olup, birbirine geçirilen kalasların çivilenmesi ile yapılan yelkenli ve aynı zamanla kürekle de hareket ederdi. Genellikle ordunun ihtiyacı olan zahire, cephan ve tophane mühimmatını taşımak görevini ifa ederlerdi. Üstü açıklarda birer reis, dümenci, yelkenci ve 8 kürekçi bulunurdu. Kürekçi ve dümenci sayıları savaş ve barış zamanlarında farklılık gösterirdi. Tuna kalelerinin tamir ve inşaatında da istihdam edilirdiler. Başta Yergöğü ve Rusçuk olmak üzere Tuna liman ve tersanelerinde inşa edilirdiler<sup>26</sup>. Tuna donanmasını oluşturan gemilerin sayısı savaş ve barış zamanlarına göre farklılık gösterdiği bilinmektedir. 1718 yılında Habsburglarla savaşların devam ettiği dönemde Tuna donanmasında 5 kalyata, 40 firkate, 11 ocaklık şayka, 22 muhtelif türde şaykalar ve 80 üstü açık olmak üzere 188 gemi hazırlanması için çalışmalar yapıldığı kaydedilmektedir. Savaşın nihayete ermesi ile birlikte bu sayıların düşürülmesi yoluna gidilmişti. 1690-1718 yılları arasında Tuna donanması gemi çeşitleri arasında şayka ve üstü açıkların sürekli ve düzenli bir şekilde mevcudiyetini koruduğu ve yoğun olarak kullanıldığı görülmektedir<sup>27</sup>.

Osmanlı’nın Macaristan’ı fethi ile birlikte teşekkül eden Tuna donanmasının nehir kıyısında bulunan birçok yerde inşa edildiği bilinmektedir. XVI. ve XVII. yüzyıllarda Tuna ince donanma gemilerinin başlıca yapım yerleri İsakçı, Güvercinlik, Semendire, Silistre, Rusçuk, Belgrad olmakla birlikte bunlar arasında Rusçuk Tersanesi en mühimi ve büyüğü idi<sup>28</sup>. Tuna donanması için Rusçuk Tersanesi’nde nehre uygun gemi türleri olan kalyata, firkate, şayka ve üstü açık gibi gemiler yapılırdı. Rusçuk

<sup>22</sup> Seyfullah Aslan, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Tuna Donanması: Teşkilâtı ve Faaliyetleri (1683-1718)*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2022, s. 60-76.

<sup>23</sup> İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Amire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992, s. 88-95; Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Şehircilik ve Ulaşım*, Der. Salih Özbaran, Ege Ün. Edebiyat Fak. Yayınları, İzmir 1984, s. 105.

<sup>24</sup> Selim Özen, *Gemiler Sözlüğü*, Denizler Yayınevi, İstanbul 2017, s. 368-376.

<sup>25</sup> İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz*, Küre Yayınları, İstanbul 2017, s. 145-147.

<sup>26</sup> Filiz Yıldırım, *Nazlı Tuna’nın İnce Donanması (18.Yüzyıl)*, Hiper Yayın, İstanbul 2019, s. 232-236.

<sup>27</sup> Aslan, *a.g.t.*, s. 248-249.

<sup>28</sup> Yıldırım, *a.g.m.*, s. 45.

sahlindeki tersane, Tuna gemilerinin kışladıkları emniyetli bir mahal olduğu gibi Tuna donanmasının inşa ve tamiri hususunda Tersane-i Amire'nin bir takım vazifelerini üstlendiği için de önemli bir yere haizdi<sup>29</sup>. Nitekim 1718 yılında Habsburglarla yapılan savaşlar sonunda Tuna donanmasının Belgrad'da düşman eline geçmesi üzerine Tuna güvenliği için ince donanmanın nehir üzerinde yeniden asayiş ve kontrolü temin etmesi zarureti tezahür etmişti. Bunun için Tersane-i Amirede yeniden yapılan ve mevcutlardan başka Rusçuk'ta olan 10 adet fırkate yanında 40 adet Tuna şaykası da Rusçuk Tersanesi'nde yeniden tamir ve kullanıma hazır hale getirilmişti<sup>30</sup>.

Osmanlı'da devletin bir kısım giderlerinin karşılanması için bazı gelir kaynaklarının tahsis edilmesine "ocaklık" denilmektedir. Bu tür ocaklıklar Matbah-ı Amire, İstabl-ı Âmire, Tersâne-i Âmire ve bazı askerî görevlilerin maaşlarına karşılık kendilerine tahsis edilen gelir üniteleri özelliği taşırlardı. Bu çerçevede donanma için gemi yapımında ihtiyaç duyulan kereste, zift, tente, urgan, demir halat, kenevir halat, yelken bezi, üstübü, kürek vb. malzemeler için bunların üretildiği bölgeler ortaya çıkmıştır. Burada çalışanlar bütün vergilerden muaf olur, buna karşılık donanma için gerekli malzemeyi hazırlayarak Tersane eminine teslim ederlerdi<sup>31</sup>. Tuna ince donanma gemileri ve çalışanları için gelir getiren mahaller Tuna Nehri kıyısında bulunan sancak, kaza ve köylerdi. Osmanlı, Tuna Nehri ve kıyılarının emniyeti için bazı iskelesi mevcut şehirleri şayka gemisi bulundurmak üzere ocaklık tayin etmişti. Her ocaklık şaykada muayyen sayıda kürekçi, topçu, dümenci ve cenkeçiler bulunurdu<sup>32</sup>.

## 2. Vidin Kalesi'nin Tamirinde Tuna Donanmasının Rolü (1719-1723)

Osmanlı İmparatorluğu'nun XVIII. yüzyıl başlarında toprak kayıpları ve tedricen başlayan geri çekilme ile birlikte sınır kalelerinin tahkimatı ön plana çıkmış ve önem kazanmıştı. Gerek Karadeniz gerek Rumeli coğrafyasında mevcut kalelerin tamiratında özellikle yük taşıma konusunda donanma gemilerinin rolü büyüktü. Nitekim yüzyıl başlarında Azak Kalesi'nin kaybı ile Karadeniz kıyılarındaki stratejik önemi olan kalelerden Kılburun Kalesi tamirinde iki adet kalyon istihdam edilmişti<sup>33</sup>. Hakeza Kafkas dağlarından doğan Kuban Nehri'nin Azak Denizi'ne döküldüğü Akıntıburnu'nda Açu Kalesi yapılırken kereste ve mühimmat taşıma için çekirdi vb. gemiler kullanılmıştı<sup>34</sup>. Aynı şekilde Vidin Kalesi'nin 1719-1723 yılları arasında yeniden inşaatı ve tamiri için ihtiyaç duyulan taş, kireç, kum, kereste naklinde Tuna gemileri önemli rol oynamıştı. Bunları öncelikle kale inşaatının mufassal keşif analizinde istihdam edilecek gemi türleri ve ücretlerinde açık bir şekilde görmek mümkündür. Söz konusu keşif analizinde Vidin Kalesi inşaatında istihdam edilecek gemilerle taşınacak yükler belirtilmişti. Bunların başında taş ve kireç temini geliyordu. Vidin Kalesi'nin yapımı için her zirasına<sup>35</sup> bir araba taş ihtiyacı olup, 1719 yılında 231.920 araba taş kullanılacaktı. Taşların yerinde kırılıp Tuna kenarına nakledilmesi, buradan da Vidin Kalesi yakınında iskeleye taşınması gerekiyordu. Bunun için 50 araba taş bir açık gemiye yüklenerek taşınacak ve her bir açık gemi de bir seferini ancak 3-4 günde tamamlayabilecekti. Bu durumda taşları taşımak için 38 adet gemi istihdam edilecek olup ve her gemiye bir sefer için 750 akçe ve 120 günde ise bütün gemilere taşıma ücreti olarak 3.450.000 akçe ödenecekti. Yine kale duvarı inşaatında kullanılacak kirecin fırınlanması ve Vidin Kalesi'ne taşınması gerekiyordu. Bunun için kale duvarında her bir ziraya 1,5 kantar kireç ihtiyacı olup buna göre toplam 347.580 kantar<sup>36</sup> (19.603.512 kg/19.613, 512 ton) kireç kullanılacaktı. Kireci kale duvarında kullanmak için önce fırınlamak ve sonra inşaat mahalline taşımak gerekiyordu. Kireçler Tuna kenarından Vidin Kalesi yakınındaki iskeleye 50 arabası bir açık gemi ile taşınacak olup, 7 açık

<sup>29</sup> Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı*, s. 23.

<sup>30</sup> Silâhdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme*, s. 1090.

<sup>31</sup> Orhan Kılıç, "Ocaklık", *DİA*, 33, TDV Yayınları, İstanbul 2007, s. 317.

<sup>32</sup> Yıldırım, *a.g.e.*, s. 72-73.

<sup>33</sup> "Bundan akdem Özi tarafında vâki' Kılburun kal'ası ta 'mîri hizmetinde bulunmak üzere ta 'yîn ve irsâli fermânım olan iki kut'a kalyona vaz' olunacak levendlerin...", BOA. MD. nr. 111/38 (20 Zilhicce 1110/19 Haziran 1699).

<sup>34</sup> BOA. MD. nr. 114/142 (29 Zilhicce/16 Mayıs 1703).

<sup>35</sup> Arşının Arapça karşılığıdır. Osmanlı'da mimar ve çarşı olarak iki türlü arşın kullanılırdı. Mimar arşını 75,8 cm, çarşı arşını ise 68 cm.dir. Mehmet Erkal, "Arşın", *DİA*, 3, TDV Yayınları, İstanbul 1991, s. 412.

<sup>36</sup> Osmanlılar'da İstanbul kantarı ve Balkanlar'da XIX.yüzyılda Filibe ve Vidin kantarı her biri 400 dirhemlik 44 okka çekiyordu. 1 Kantar=44 okka=56,4 kg. Cengiz Kallek, "Kantar", *DİA*, 24, TDV Yayınları, İstanbul 2001, s. 320.

gemiye 750 akçeden 656.440 akçe taşıma ücreti ödenecekti. Yine Tuna kenarındaki iskeleden Vidin Kalesi'ne bir araba günde 6 seferden 60 araba kireç taşıyacak ve her bir arabaya tek sefer için 32 akçe ödenecek ve kireçlerin tamamını taşımak için ise 232.200 akçe ödenecekti. Kale duvarı için ihtiyaç olan bir diğer malzeme kum tedariki ve nakliyesiydi. Kum, kale inşaatında kireçle birlikte karıştırılarak kullanılacaktı. Bu nedenle her bir kantar kireç için ikişer kantar kum(1/2) kullanılacağından 695.160 kantar (39.207.024 kg/39.207,024 ton) kum tedariki gerekiyordu. Kalede kullanılacak kum tahmini olarak 1-1,5 saat mesafeden açık gemilere yüklenecek iskeleye getirilecekti. Her bir açık gemiye 700 kantar (39,480 ton) kum yükleneceğinden bu iş için 11 gemi istihdam edilecek olup her bir sefer için gemilere 375 akçe verilerek 120 günde istihdam edilecek gemilere ise toplamda 524.760 akçe ödenecekti<sup>37</sup>.

Yukarıda Vidin Kalesi'nin 1719-1723 yıllarında yapılacak tamirini kapsayacak mufassal keşif analizinde gemilerin taşıyacağı taş, kireç ve kum miktarları ve yapacakları sefer sayıları teferruatıyla birlikte açıkça verilmiştir. Bu keşif analizlerine binaen 11 Mart 1719 tarihinde kale tamir çalışmalarının başlaması ile birlikte 40 adet açık gemiye ihtiyaç olduğu rapor edilmişti. Bunlardan 30 adedi taş ve kireç ve 10 adedi ise kum nakli için istihdam edilecekti. Söz konusu 40 adet açık gemi ise taş, kireç ve kum taşımak için yılda 120 gün esaslı üzerine çalışacaklardı<sup>38</sup>. Buradan hareketle önceki dönemlerde olduğu gibi bu defa da başta Tuna ince donanma gemilerinin ve donanma askerlerinin Vidin Kalesi tamiri sürecinde de seferber edildiğini görmekteyiz. Vidin Kalesi Muhafızı Kara Mehmed Paşa'dan gelen arzda kalenin tamirinde istihdam olunmak üzere donanma askerine ihtiyaç duyulduğunun belirtilmesi bunun müşahhas örneğini teşkil etmektedir. Bu talep üzerine 1719 yılı bahar aylarında İstanbul'dan kaptan paşalarla birlikte başarda ile derya gemileri ve yedi adet çekdiri gemisi<sup>39</sup> Vidin Kalesi'ne gönderilmişti. Vidin Kalesi tamirinde görevlendirilen kaptan paşalar arasında Maryolzâde Ali, Marlyolzâde Mustafa, Delibeyzâde Mehmed, Kasım Beyzâde mevcuttur. Daha önce Rusçuk'ta kışlayan kaptan paşaların, Tuna Nehri'nde herhangi bir savaş veya mücadele olmadığından bundan böyle Vidin Kalesi tamirinde istihdam olunacakları belirtilmiş, söz konusu görevlilerin Vidin'e varması durumunda levend yoklaması yapmaları hususuna değinilmiştir<sup>40</sup>. Bu minvalde Maryolzâde Ali, Delibeyzâde Mehmed Bey, Kasım Beyzâde Mustafa Bey de halihazırda Rusçuk'ta kışlamakta olan dört adet çekdirilerle birlikte kale tamirinin ehemmiyetine binaen mükemmel ve mürettep forsalarıyla (kürekçi) birlikte Vidin Muhafızı Mustafa Paşa'nın emrine gönderilmişlerdi<sup>41</sup>. Ancak Maryolzâde Mustafa'nın çekdiri gemilerinin köhne olup tamire muhtaç olduğu anlaşıldığından gemilerden biriyle oğlu vekaleten Vidin Kalesi hizmetine gönderilirken kendisi de yeniden yapacağı çekdiri gemisi ile kereste tedariki için İzmir'e gitmişti<sup>42</sup>. Bu arada Niğbolu'da olan Kaptan Yusuf Paşa da şaykasıyla birlikte Vidin'e gönderilenler arasında yerini almıştı<sup>43</sup>. Ancak Karadeniz'in her mevsim seyr ü sefaine uygun olmadığı, hırçın dalgaların gemiler için risk oluşturduğu bilinmektedir. Nitekim Karadeniz'de Ağustos ayında dahi şiddetli dalgaların meydana geldiği, Vidin Kalesi tamirinde görevli çekdirilerin hizmetlerini tamamladıktan sonra mevsim ve hava şartlarını dikkate alarak tersaneyeye dönebilecekleri konusunda hatırlatma yapılmıştı<sup>44</sup>.

<sup>37</sup> Burada kalenin 1719 yılı yapılacak işler için çok kapsamlı bir maliyet analizi yapılmıştır. Bkz. BOA. MAD. nr. 5340, s. 6-11.

<sup>38</sup> BOA. MAD. nr. 5340, s. 11; 1740 yılında Belgrad kalesi tamirinde ise 30 adet üstü açık gemiye ihtiyaç olduğu görülmektedir. Tahir Sevinç, "Belgrad Kalesinde Tamir ve İmar Faaliyetleri (1740-1743)", *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 32 (2014), s. 117.

<sup>39</sup> Çekdiri; kürekle yürütülmek üzere yapılmış gemilerin ortak adıdır. Çekdiriler oturak adedi, kürekçi sayısı ve büyüklükleri farklı olup ortak özellikleri tekne yapısı, kürek çekilerek yürütülmesi ve aynı tarz yelek donanımına sahip olmalarıdır. Hızları ortalama 2-3 mil iken rüzgârlı havalarda 5-6 mile ulaşmaktadır. Selim Özen, *Gemiler Sözlüğü*, Denizler Yayınevi, İstanbul 2017, s. 86-92.

<sup>40</sup> BOA. MD.127, s. 353 (Evâhir-i Cemâziyelâhir 1131/15 Nisan 1719); Silâhdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretname*, s. 1113.

<sup>41</sup> BOA. MD.127, s. 358, 359 (Evâsıt-ı Cemâziyelevvel 1131/5 Nisan 1719).

<sup>42</sup> BOA. MD.127, s.374 (Evâil-i Cemâziyelâhir 1131/25 Nisan 1719).

<sup>43</sup> BOA. MD.129, s.14 (Evâil-i Receb 1131/24 Mayıs 1719).

<sup>44</sup> BOA. MD.129, s. 16 (Evâil-i Receb 1131/24 Mayıs 1719).

Vidin Kalesi tamiri planlaması yapılırken taş, kireç ve kumun ancak 40 adet üstü açık<sup>45</sup> gemi ile nakli mümkün olabileceği belirtilmişti. Bu çerçevede öncelikle Tuna Nehri'nde mirî için istihdam olunan üstü açık gemilerden 30'u taş ve kireç, 10'u kum naklinde kullanılmak üzere bina emininin emrine verilmişti<sup>46</sup>. Söz konusu gemilerin 20 tanesinin Yergöğü İskelesi'nde mevcut olanlardan karşılanması ve bunların taş ve kum naklinde kullanılmak üzere tamir ve bakımlarının yapılması kararlaştırılmıştı<sup>47</sup>. Gemilerin kum, kireç ve taş naklinde kullanılabilmesi için hem tamir masrafı hem de istihdam edilecek görevlilere ücret tahsis edilmesi icap etmekteydi. Bunun için her bir üstü açık geminin tamir masrafı olarak 20'şer kuruş, istihdam olunacak 160 nefer kürekçinin her birine 25 kuruş ve 20 nefer dümencinin her birine 30'ar kuruş ve yine üç nefer demirciye de 25'er kuruş olmak üzere toplam 5.575 kuruş masraf havale suretiyle ödenecekti. Ayrıca ihtiyaç duyulan 6.000 adet kınnap ve gemilerde kullanılacak yelkenler Tuna Kaptanı Mustafa tarafından önceki yıldan kalanlar arasından temin edilecekti. Gemi neferlerinden her birine 5'er kileden 915 kile un Vidin anbarından verilecekti. Böylece tamiri yapılarak ikmal edilen 20 üstü açık gemi, kürekçi ve dümenci neferleriyle Vidin'e gönderilmiş ve Ruz-ı Kasım'a kadar burada istihdamlarına karar verilmişti<sup>48</sup>. Kalan 20 adet üstü açık gemi ise Kaptan Yusuf tarafından tamir ve tekmil edilerek hizmete hazır hale getirilecekti. Gemiler için gereken 500 adet döşeme tahtası ve 400 adet kürek Eflak tarafından tedarik edilerek, ücreti cizyelerinden mahsup edilmek suretiyle ödenecekti. Yine her bir gemiye 300 adetten toplam 6.000 kınnap ve geçen yıllardan kalanlardan kifayet miktarı da yelken verilecekti. Üstü açıklarda istihdam olunacak 180 nefer kürekçi ve dümenci ile birlikte 3 nefer demircinin 6 aylık ücretleri de Kaptan Yusuf tarafından havale suretiyle ödenecekti. Kürekçi, demircilerden oluşan toplam 180 nefere, 5'er kileden 6 aylık un tayinatları Kaptan Yusuf tarafından tedarik edilecekti. Söz konusu gemiler için gerekli neccar ve mühimmat ücreti de yine Kaptan Yusuf tarafından karşılanacaktı<sup>49</sup>.

1720 yılında devletin önemli kalelerinde tamir faaliyetleri devam ederken buralarda ihtiyaca binaen derya beyleri emrinde bulunan gemiler istihdam edilmişti. Derya beylerinin emrinde 16 gemi olup, bunlardan 4 adet çekdiri gemisi Azak Kalesi'nin hendeklerinin temizlenmesi ve şaranpolarının yenilenmesi, 2 adedi Kandiye Kalesi limanının temizliği ve diğer 3 adedi ise diğer yerlere hizmet için görevlendirilmişti. Kalan 7 adet gemi ise Serhatt-ı İslamiyyeden ve diğer kalelere kıyasla "*ebniyye-i azim*" olan Vidin Kalesi'nin tamiratının sağlam bir şekilde istihkam ve itmamı için gönderilmişti. Kalede yapılacak işin büyüklüğünden ötürü hendek kazma ve toprak nakli hizmetlerinin sadece yakın kazalardan temin edilen rençberlerle yapılmasının mümkün olmadığı hem çekdiri gemileri hem de gemiler içinde olan esirlerin de yardımına ihtiyaç duyulduğu ifade edilmişti. Zira çekdiri gemilerinde olan esirlerin toprak nakli işinde maharetli ve tecrübeli oldukları ücret karşılığı çalıştırılan diğer amelelerden daha faydalı olacağı kanaati hakimdi. Bu nedenle 1720 yılı ilkbaharında 7 adet çekdiri gemisi ve içindeki esirler Vidin Kalesi toprak naklinde istihdam olunmak için Vidin Muhafızı Mehmed Paşa emrine gönderilmişlerdi<sup>50</sup>.

1720 yılında Tuna ocaklık şaykaları da Vidin Kalesi'ne yük taşımak amacıyla görevlendirilmişti. Söz konusu ocaklık şaykalarının neferlerinin ücretleri ve kaptanlarının ulufe ve iâşe bedelleri ocaklık olarak tahsis edilmişti. Tuna Nehri'nde bulunan 17 ocaklık şayka gemisinin tamir işinde istihdamı için Nevruz-ı Sultani'de Vidin Kalesi'nde hazır bulunmaları istenmişti. Bunlar Vidin'e ulaştıklarında kale muhafızı ve bina emini tarafından ihtiyaç duyulan yerlerde hizmete koşulacaklardı. Bu arada tamir hizmetinde istihdam edilecek kürekçi ve şaykaların bazı özelliklerinin olması istenmişti. Bunların başında şaykaların kürekçilerinin seçkin ve genç, şaykaların da bakımlı ve donanımlarının tam

<sup>45</sup> Daha çok nehir taşımacılığında kullanılan kürekli kayıktır. Osmanlı döneminde Tuna Nehri'nde kullanıldığı için Açık-ı Tuna, Tuna açığı veya açık olarak da adlandırılmıştır. Üstü açıklarda bir dümenci ve 8 kürekçi bulunurdu. Bakım ve onarım işlerinden Açıklar Ağası sorumludur. Uzunluğu 13 mt. kadar, genişliği 3 metre kadar olup 2 ton kadar eşya taşıyabilirdi. Tuna'da asker, top, deve, cephan, zahire vs taşımacılığında yaygın olarak kullanılırdı. Selim Özen, *a.g.e.*, s. 414-415.

<sup>46</sup> BOA. MAD. nr. 5340, s. 20 (22 Rebîülâhir 1131/14 Mart 1719).

<sup>47</sup> BOA. MAD. nr. 5340, s. 21 (27 Rebîülâhir 1131/19 Mart 1719).

<sup>48</sup> BOA. MAD. nr. 5340, s. 21-22 (27 Rebîülâhir 1131/19 Mart 1719).

<sup>49</sup> BOA. MAD. nr. 5340, s. 21(27 R. 1131/19 Mart 1719).

<sup>50</sup> BOA. MD. nr. 129, s. 163 (Evâhir-i Muharrem 1132/8 Aralık 1719); BOA. MAD. nr. 5340, s. 24 (15 Muharrem 1132/28 Kasım 1719).



olmaları öncelikli şart olarak belirlenmişti<sup>51</sup>. Tuna Kaptanı Yusuf da Vidin Kalesi tamirinde istihdam edilmek üzere 10 adet üstü açık gemisini Yergöğü'nde yeniden yaptıracaktı. Kaptan Yusuf, üstü açık yapımı için Eflak tarafından gayet sağlamlarından kereste keserek nakli yanında aynı bölgeden 12.000 kinnap da tedarik edecekti. Bunların ücretleri de geçmiş yıllarda olduğu gibi Eflak reayası cizyelerinden takas ve mahsup yoluyla ödenecekti<sup>52</sup>. Bu arada kale tamiri için 10 geminin yetersiz kalacağı, yine Yergöğü'nde Kaptan Yusuf tarafından 20 geminin daha tamirinin yapılarak 30 adet üstü açık hazırlanması istenmişti. Söz konusu üstü açıklar için kullanılacak demirler Kaptan Yusuf aracılığıyla Niğbolu'dan temin edilecekti. Gemi tamirinde 160 kantar demir kullanılacağı öngörülmüş ve bunun için kantar başına 4 kuruş verilmişti. Bunun yanında demirci, neccar ve kömür ücreti üstü açıkların her biri için 84,5 kuruş olarak hesaplanırken hepsinin ücreti ise 845 kuruş olduğu, bu meblağın da söz konusu kaptana teslim edildiği belirtilmişti. Tamir edilecek 20 adet üstü açık gemilerin her biri için de 30 kuruş ayrılırken tamir masraflarının toplamı ise 600 kuruştı. Söz konusu 30 adet üstü açıklar için 270 nefer dümenci istihdam edilecek, dümencilere 30 kuruş, kürekçilere 20 kuruş olmak üzere toplam 16.900 kuruş ödenecekti. Gemilerin yelkenleri ise Rusçuk'ta kışlayan eski şayka yelkenlerinden, 160 adet kürekleri de hakeza eski şaykaların küreklerinden temin yoluna gidilecekti. Bu arada dümenci ve kürekçilerin her birine 6 ayda beşer kileden 1.300 kile zahire ise Vidin ambarından verilecekti. Gemiler tamir edildikten sonra Vidin'e vardığında Ruz-ı Kasım'a kadar kale binası tamiri için taş, kireç, kum, kereste vesair mühimmatın nakliyesi için istihdam olunacaktı<sup>53</sup>.

Bu arada yeniden yapılacak ve tamir edilecek üstü açık gemilere nezaret etmekte olan Yusuf Kaptan'a bazı hatırlatmaların yapıldığı dikkat çekmektedir. Buna göre Yusuf Kaptan'ın neccarları Rusçuk ve Yergöğü kazalarından temin etmesi gerektiği, yeni yapılacak 10 adet ve tamir edilecek 20 adet geminin de kireç, taş ve kum taşımak için gayet sağlam ve dayanıklı olması, Rusçuk'ta kullanılmayan ve eski gemilerin işe yarar malzemelerinin de kullanılabileceği ifade edilmişti. Böylelikle Vidin Kalesi tamirinde istihdam olunacak 30 adet üstü açık gemilere Yusuf Kaptan başbuğ olarak tayin edilmişti<sup>54</sup>. Bir tarafta yeniden gemi yapımı ve tamirat faaliyetleri devam ederken diğer taraftan bahar aylarında 5.000 adedi İstanbul'da Cephane-i Amire'den olmak üzere 10.000 adet ağaç kürek derya gemileri ve çekdirilere yüklenerek Vidin Kalesi'ne nakl edilmişti<sup>55</sup>. Tuna şaykalarının tamamı 1720 yılında yaz ayları boyunca Vidin Kalesi'nde istihdam edilirken kış aylarını ise kendi ocaklarında geçirmekteydiler. Ancak kışın bazı çalışmaların yapılabilmesine imkan sağlamak ve gelecek yıla malzeme temini için mevcutta olan 4 şaykadan birinin yedek olarak bırakılmasına karar verilmişti<sup>56</sup>.

1720 yılında Tuna Nehri ocaklık şaykalarının Nevruz-ı Sultani'de donatılmış olarak Vidin Kalesi'nde istihdam edilmeye başlanması istenmişti. Ancak her şeyin yolunda gitmediği, bazı ocaklık şaykalarının zamanında hizmete başlamadığı anlaşılmaktadır. Mesela Temmuz ayı sonuna doğru Silistre ocaklık şaykası kaptanı Ali'ye gönderilen bir fermanda bu açıkça görülmektedir. Buna göre Ali Kaptan'ın baharda Vidin Kalesi'nde olması gerekirken hala gitmediği, hizmetin gecikmesine sebep olduğu, derhal şaykalarını donatarak hiçbir yerde bekleme yapmadan nevruzdan önce görev yerine gitmesi, kale muhafızı Mehmed Paşa ve bina emini yanında hizmete başlaması gerektiği konusunda ikaz edilmişti<sup>57</sup>. Bir başka husus, kale hizmetindeki gemilerin yürütülmesi için nehir debisinin dikkate alınmasıyla alakalıdır. Kaptan Vezir Süleyman Paşa ile Kale Muhafızı Mehmed Paşa Vidin'de hendek kazma, temizleme ve gerekli tamirat işlerinin yürütülmesi için görevlendirilmişlerdi. Bu işler için Arçar Palankası'ndan gemilere yüklenerek bir miktar büyük taş getirilecekti. İşlerin yürütülmesi ve önceki yıla nazaran daha fazla işin yapılması adına gerek ümera-i derya ve gerekse amelelerin hizmete hazır olmaları gerektiği üzerinde durulmuştur. Ancak bütün bu çalışmalar yapılırken Tuna Nehri'nin suyunun Ağustos ayında çok azaldığından gemilerin hareket imkanı olmadığı veya iyice zorlaştığı hatırlatılmıştı. Hakeza kış döneminde de gemilerin ve esirlerin çalışma

<sup>51</sup> BOA. MAD. nr. 5340, s. 34 (5 Safer 1132/18 Aralık 1719).

<sup>52</sup> BOA. MAD. nr. 9906, s. 101 (2 Rebülevvel 1132/13 Ocak 1720).

<sup>53</sup> BOA. MAD. nr. 9906, s. 101-103 (2 Rebülevvel 1132/13 Ocak 1720).

<sup>54</sup> BOA. MAD. nr. 9906, s. 103 (2 Rebülevvel 1132/13 Ocak 1720).

<sup>55</sup> BOA. MAD. nr. 3925, s. 27 (26 Cemâziyelâhir 1132/5 Mayıs 1720).

<sup>56</sup> BOA. MAD. nr. 9906, s. 325 (28 Cemâziyelâhir 1132/7 Mayıs 1720).

<sup>57</sup> BOA. AE. SAMD.III, nr. 176/17129 (22 Ramazan 1132/28 Temmuz 1720).

dönemi olmaması da ayrı bir konudur. Bu nedenle Tuna gemilerinin Ağustos'tan önce nakliye işlerini tamamlamaları gerektiği ve mevcut işin vaktinde yapılmasının daha uygun olacağı bildirilmiştir<sup>58</sup>.

Tuna Nehri ocaklık şaykalarının 1720 yılında Vidin Kalesi tamirinde bir önceki yıla göre hayli işe yaradıkları ve daha çok iş ortaya çıkardıkları bildirilmiştir. Öte taraftan kale tamirat işinin bir an önce tamamlanması maliyet ve güvenlik için elzem bir durumdu. Bu hususta merkezi hükümet zaman zaman bir takım tedbirlere başvurmuştur. Nitekim bu amaçla 1721 yılında Vidin Kalesi tamiri işiyle görevlendirilen kürekçi sayıları arttırılmıştı. Zira gemilerde kale binası için yaptıkları hizmetin çok mühim olduğu lakin sayılarının kifayet etmediği görülmüştü. Vidin'de her bir şaykada ancak 30 gemici olduğu takdirde daha sağlam ve çok iş yapılabileceği, bunun devletin de menfaatine uygun olacağı anlaşılmıştı. Nitekim Niğbolu ocaklık şaykasında 22 nefer olan kürekçiler 1721 yılında 30 nefere çıkarılmıştı. Hakeza Vidin ocaklık şaykasının 18 olan kürekçi sayısı da 1721 yılında 30 nefere çıkarılırken, bunların çocuk ve ihtiyar olmaması, güçlü kuvvetli olması, şaykalarının da donanımlı olmasına dikkat edilmesi hususunda tenbih edilmişti. Söz konusu kürekçilerin şaykaları ile birlikte Nevruz-ı Firuz'da Vidin Kalesi'nde hazır olmaları ve Vidin Kalesi muhafızının yanında istihdam edilecekleri Kaptan Yusuf'a bildirilmiştir. Baharda kaleye intikal eden kürekçilerin de kesinlikle boş durdurulmamaları, bina tamir ve ikmalinde her birinin vakit kaybetmeden hizmete başlatılmaları istenmişti<sup>59</sup>. Bu arada Vidin'de istihdam olunan bütün ocaklık şaykalarına geçici olarak yani Vidin Kalesi binası ikmal oluncaya kadar zam olunmuştu. Mesela Niğbolu ocaklık şaykasına ilave olunan 8 nefer kürekçinin her birine 30 kuruş zam ile birlikte verilmesi gereken 240 kuruş bedelleri Niğbolu varoşu reayası tarafından ödenmesine karar verilmişti<sup>60</sup>. Fakat Niğbolu reayasının defter üzerinde 108 nefer olmakla birlikte gerçekte 30-40 nefer ancak bulunduğu ve bunların da çoğunun ekonomik durumlarının iyi olmadığı bildirilmiştir. Bunun üzerine Niğbolu reayasının ekonomik olarak zayıf durumları ve talepleri dikkate alınarak zam olunan 8 kürekçinin tenzil edilmesine karar verilmişti<sup>61</sup>.

1720 yılında 10 adet üstü açık geminin yeni yapılması ve 20 adedinin ise mevcut gemilerin tamir edilerek Vidin Kalesine gönderilmesi planlanmıştı. Ancak tamir edilmesi planlanan 20 geminin hayli köhne ve kullanılamaz halde olması üzerine bu kadar üstü açık geminin yeniden yapılması zarureti ortaya çıkmıştı. Mevcut üstü açıklara ilave olarak Vidin Muhafızı Mehmed Paşa'nın talebiyle 20 adet daha yaptırılması gündeme gelmişti. Yeni üstü açık gemi yapımı için Tuna Kaptanı Yusuf Paşa görevlendirilmiş olup, söz konusu üstü açıklar Yergöğü'nde yapılarak Vidin'e gönderilecekti. Üstü açıklar için gereken kereste ise Eflak'tan kesilip nakl olunacak ve ücreti cizyelerinden takas olunacaktı. Ayrıca 30 adet üstü açıklar için 12.000 kınnap da Eflak'tan temin edilecekti. Ayrıca her bir üstü açık için gereken 500 kantar demirden 100 rumi kantar demir de Zıştovi sakinlerinden Bostanoğlu Mehmed tarafından kantarı 5 kuruştan tedarik edilecekti<sup>62</sup>. Üstü açıkların yapımı için gereken neccar, demirci vesair amele ise Rusçuk ve Yergöğü taraflarından temin edilip, hizmette oldukları sürece ücretleri Kaptan Yusuf tarafından ödenecekti<sup>63</sup>. Vidin Kalesi'nde şaykalarda istihdam edilen 270 nefer dümenci ve kürekçinin 1721 yılı zahireleri de Silistre cizyedarı Kara Hasan oğlu Osman tarafından Vidin Kalesi için olan zahireden satın alınmıştı. Buna göre her birine 5 kile un verilen neferlerin 6 aylık zahireleri ise 1.300 kileye tekabül ediyordu. Unların Vidin zahiresi için için satın alınanlardan ayrılarak Tuna şaykaları kaptanı Yusuf Paşa'ya teslimi istenmişti<sup>64</sup>. Ancak bilahare Vidin Kalesi'ne 6 aylık çalışma için tayin olunan üstü açıklar neferatı daha uzun süre istihdam olunmuşlardı. Bunun üzerine 5'er kile olan zahirelerine 2'şer kile daha ilave olunarak Silistre cizyedarı Kara Hasan oğlu Osman tarafından 540 kile un daha satın alınarak teslim edilmişti. Böylelikle 270 nefer üstü açıklar için alınan un miktarı 1.890 kile olarak gerçekleşmişti<sup>65</sup>.

<sup>58</sup> BOA. MD. nr. 129, s. 321(Evâil-i Şevvâl 1132/10 Ağustos 1720).

<sup>59</sup> BOA. MAD. nr. 9908, s. 38, 49-50, 57 (1 Safer 1133/2 Aralık 1720); BOA. İE.BH. nr. 15/1359 (1 Safer 1133/2 Aralık 1720).

<sup>60</sup> BOA. MAD. nr. 9908, s. 47-48 (1 Safer 1133/2 Aralık 1720).

<sup>61</sup> BOA. MAD. nr. 9908, s. 220 (12 Cemâziyelevvel. 1133/11 Mart 1720).

<sup>62</sup> BOA. MAD. nr. 9908, s. 58-59 (1 Safer 1133/2 Aralık 1720); BOA. İE.BH. nr. 17/1590(1 Safer 1133/2 Aralık 1720).

<sup>63</sup> BOA. MAD. nr. 9908, s. 77 (18 Safer 1133/19 Aralık 1720).

<sup>64</sup> BOA. MAD. nr. 9908, s. 59-60 (1 Safer 1133/2 Aralık 1720); BOA. İE.BH. nr. 17/1590(1 Safer 1133/2 Aralık 1720).

<sup>65</sup> BOA. MAD. nr. 9908, s. 70 (16 S. 1133/17 Aralık 1720); BOA. MAD. nr. 9909, s. 73(14 Rabîülâhîr 1134/1 Şubat 1722).

1722 yılında Vidin Kalesi'nin kalan kısımlarının bir an önce ikmali için bina eminine bazı uyarılar yapılmıştı. Buna göre İstanbul, Rumeli, Eflak ve Boğdan'dan gönderilen araba ve amelelerle birlikte Tuna'da bulunan 18 şaykaya yerleştirilen 30'ar neferin ve 30 üstü açık geminin zamanında Vidin'de hazır bulunmaları istenmişti. Ayrıca Anadolu, Karaman ve Adana eyaletlerinden talep edilen askerlerin de belirlenen zamanda Vidin'de olmaları ve tamir için gerekli hassasiyeti göstermeleri üzerinde durulmuştu<sup>66</sup>. 1722 yılı başlarında 30 adet üstü açık tamir ettirilerek dümenci ve kürekçileriyle birlikte mutat olduğu üzere Nevruz-ı Sultani'de Vidin Kalesi'nde istihdam edilmeye başlayacaktı. Bir başka konu Vidin Kalesi binasında istihdam olunan üstü açıkların başbuğluğuna Kutluca Kaptan Ahmed tayin olunmuş ve kendisine maaş olarak 500 kuruş verilmişti. Üstü açıkların tamiri esnasında kullanılacak reşen, ıhlamur, yelken bezleri ve demir ücreti olan 1441,5 kuruş ile 20 nefer dümenci ve kürekçinin ücretleri olan 6.900 kuruş havale yoluyla ödenecekti. Yine bu yıl şaykalara 127 nefer daha ilave olunmuş ve bunlara ödenecek meblağ ise 3.175 kuruş olarak hesaplanmıştı. Eflak cizyesi malından karşılanan şayka ve neferlerin toplam masrafı 11.516,5 kuruşa ulaşmıştı. Kürekçi ve dümenciler için 1.350 kile un geçen yıl olduğu gibi Rusçuk cizyedarı Ebubekir tarafından verilecekti. Üstü açıkların her birine 400 kınnap olmak üzere toplamda 12.000 kınnap Eflak voyvodası tarafından tedarik olunacaktı. Her daim olduğu gibi tamir olunan gemilerin hiçbir noksanı kalmayıp sağlam ve dayanıklı hale getirilecek hatta suya karşı zift çekilecekti. Her zaman olduğu gibi gemilerde istihdam olunacak dümenci ve kürekçilerin noksansız olması, bunların çocuk, yaşlı, hasta olmaması, güçlü, kuvvetli, işe güce kadir kimselerden seçilmesi hususunda yeniden hatırlatma yapılmıştı. Yine kürekçi ve dümencilerin hiç birinin bir akçe hakkı dahi gizlenmeyip havale olunan paralardan teslim edilecek ve Vidin Muhafızı Mehmed Paşa'nın emrinde başta taş nakli olmak üzere sair hizmetlerde bulunacaklardı. Bunların da Ruz-ı Hızır'dan 20 gün önce Vidin Kalesi'nde olmaları gerekiyordu<sup>67</sup>.

1722 yılında Vidin Kalesi'nde görevlendirilen ocaklık şaykalarda bulunan kürekçilerin sayıları listelenmiştir. Buna göre Niğbolu'da 22, Rusçuk'ta 24, Silistre ve Silistre varoşunda 20'şer neferin bulunduğu görülmektedir. Her bir şaykadaki neferlerin 30'a tamamlanması gerektiğine işaret edilerek toplamda 34 nefere daha ihtiyaç duyulduğu belirtilmiştir. Bu ilave istihdamın ocaklık olan mahallerden sağlanması ve şaykalardaki eksikliklerin giderilmesi istenmişti<sup>68</sup>.

Bütün bu faaliyetler devam ederken Tuna ocaklık şaykası kaptanlarından Vidin şaykası kaptanı Yusuf 30 seneden fazla devlet-i aliyyenin hizmetinde olup sıla-i rahim (yakınlarına ziyaret) izin talebi gündeme gelmişti. Kaptan Yusuf'a Vidin Kalesi'nde yapmakta olduğu hizmetin aksamaması için de şaykasını tam donanımlı olarak oğlu Süleyman'a bırakacak ve oğlu da kendi yerine tamir hizmetini vekaleten ifa etmeye devam edecekti. Ancak bu şartlarda kendisine talep ettiği izin verilmişti<sup>69</sup>. Bu arada Kaptan Yusuf'un sıla-i rahim iznine çıkmasından bir müddet sonra Vidin Kalesi üstü açıklar başbuğluğuna Ahmed Kaptan tayin edilmiş, yaş ve masrafları için kendisine 500 kuruş, 30 adet üstü açıkların tamiri için 1441,5 kuruş, 30 nefer dümenci ve 240 nefer kürekçi ücreti olarak 6.900 kuruş, ocaklık şaykalarında bulunan eski kürekçilerin dışında yeni ilave olunan 127 nefere 25 kuruştan 3.175 kuruş olmak üzere toplam 11.516,5 kuruş Eflak cizyesinden havale olunmuş, ayrıca üstü açıklar için Eflak'tan 12.000 kınnap ve istihdam olunan neferlerin maişeti için 1.302 kile un tahsis edilmişti. Ancak Ahmed Kaptan'ın bu gibi görevlerde tecrübesi olmaması, kale tamiri gibi kapsamlı bir işin üstesinden gelip gelemeyeceği bilinmediğinden ve işin hacmi de dikkate alınarak Yusuf Kaptan'ın yeniden bu göreve tevdi edildiğini görüyoruz. Zira Yusuf Kaptan 20-30 yıldır vaki olan seferlerde ve kale bina hizmetlerinde istihdam edildiğinden tecrübe sahibi olduğu ve Vidin Kalesi'ndeki tamirinin büyüklüğü ve serhatta bulunması nedeniyle zamanında ikmali için bu karar alınmış olmalıdır. Akabinden Ahmed Kaptan'a verilen 500 kuruş maaş ve masraflar için havale olunan 11.516,5 kuruş, 12.000 kınnap ve 1302 kile unun tahsili de emredilmişti. Hatta kendisine verilenleri iade etmezse emlak ve eşyasından tahsili emrolunmuştu<sup>70</sup>.

<sup>66</sup> BOA. MAD. nr. 5340, s. 84; BOA. MAD. nr. 9909, s. 73-74 (12 Rebülevvel 1134/31 Aralık 1721).

<sup>67</sup> BOA. MAD. nr. 9909, s. 75-76, 78 (14 Rebiulâhir 1134/1 Şubat 1722).

<sup>68</sup> BOA. MAD. nr. 9909, s. 78 (14 Rebiulâhir 1134/2 Ocak 1722).

<sup>69</sup> BOA. MAD. nr. 9909, s. 112 (10 Rebiulâhir 1134/28 Ocak 1722).

<sup>70</sup> BOA. MAD. nr. 9909, s. 190-191 (23 Cemâziyelevvel 1134/11 Mat 1722).

Vidin Kalesi tamirat işinde aslında başından beri bazı problemler olduğu ve bu nedenle üç yılda bitirilmesi planlanan işlerin hem bir kısmından vaz geçilerek zaruret olanların yapılmasına karar verilmiş ve hem de bunların da ikmalî beş yıla uzatılmıştı<sup>71</sup>. Nitekim Vidin Kalesi'nin ilk keşfinden 695.761 zira olan yapıma konu alan 118.469 zira tenzil edilerek 577.292 ziraya düşürülmüştü<sup>72</sup>. Buradan da anlaşıldığı gibi kale tamiratının planlandığı gibi yürümediği açıktı. Nitekim 1722 yılı bahar aylarında halen Tuna Nehri üstü açık şaykalar başbuğu olup Vidin Kalesi hizmetinde olan Yusuf Kaptan'a gönderilen uzun bir hükümde konu izah edilmiş ve bu meyanda bazı ikazların da yapılması gereği hasıl olmuştu. Buna göre her sene Vidin Kalesi binası için hazineden gönderilen nakit akçelerin amacı dışında bazı yerlere sarf edilerek telef ve israfa sebep olduğu ifade edilmişti. Yine ücretleri bina emini tarafından verilen amelenin çıkarılarak işlerin gecikmesine neden oldukları, Eflak ve Boğdan'dan tayin edilen cerahorların ücretleri cizyelerinden takas edilmesi gerektiği halde yapılmadığı, 16 adet şaykanın prestoykaları, 30 adet üstü açıkların kürekçi ve dümencilerin bina hizmetinde olmaları gerekirken kimi zaman bulunmadıkları veya çalışmadıkları günler için ödeme yapıldığı tespit edilmişti. 1722 yılında geçmiş yıllara oranla daha fazla iş yaparak ve hazineyi koruyarak Arçar'dan 30 adet üstü açıkların günde bir sefer taş getirdiği ancak Tuna Nehri'nde oluşan taşkınlar sebebiyle kum taşıma işinin yapılamadığı, şaykalarda olan 26'şar neferden 12'şer neferinin bina yapımında, kalan 14 neferin kum taşıma işlerinde çalıştırılmaları istenmişti. Kumlar ise Vidin'den verilecek torbalara doldurulacak ve şaykalara yüklenerek getirilecekti. Bu arada Vidin Muhafızı Kara Mehmed Paşa'nın vefatının da bazı hizmetlerde aksamaya neden olmakla beraber Yusuf Kaptan'ın bu sene kale binası hizmetlerinin gerektiği gibi ifa edilmesine nezaret etmesi emredilmişti. Gerek 30 adet üstü açıklarla taş nakli ve 16 adet şayka ile kum taşıma işinde ücretleri hazineden peşin verilmiş amelenin istihdamı, söz dinlemeyen veya muhalefet eden şayka kaptanlarına cezaların verilmesi ve isimlerinin İstanbul'a bildirilerek işin gecikmesine sebep olanların yerine başkalarının tayini istenmişti .Bu hususta dikkatli ve titiz hareket edilmesi için bina emini de ikaz edilmişti<sup>73</sup>.

Vidin Kalesi'nde 1722 yılında çalışma mevsimi sonlarına doğru kalan bazı işler konusunda yeni fermanlar gönderilmişti. Öncelikle Arçar'da bulunan küçük ve büyük taşların üstü açıklar ile Vidin'e taşınması istenmişti. Vidin Kalesi'nde olan ihtiyaçtan dolayı Arçar'da hiçbir şekilde taş bırakılmamasının önemli olduğu vurgulanmıştı<sup>74</sup>. Vidin Kalesi'nde sonbaharda çalışmaya ara verilirken kalan mühimmat ertesi yıl kullanılmak üzere muhafaza altına alınırdı. Nitekim Vidin Kalesi hizmetinde olan üstü açıkların sonbaharda Yergöğü Limanı'na çekilip ve kereste vesair mühimmat ve malzemenin telef ve zayi etmeden korunmasının elzem olduğu bildirilmişti. Bu konuda Kaptan Yusuf görevlendirilmiş, Yergöğü Limanı'nda mevcut olan gemi ve mühimmatı seferlerde olduğu gibi kaza ahalisi ile birlikte hassasiyetle koruması istenmişti<sup>75</sup>.

Vidin Kalesi'nin tamirat faaliyetleri 1723 yılında geçmiş yıllara göre daha erken tarihlerde yani kış aylarından itibaren başlamıştı. Serhatt-ı İslamiyyede olan Vidin Kalesi'nin 1723 yılında kalan kısımlarının mutlaka ikmal edilmesi istenirken, bu konuda bina eminine yeni emirler gönderilmişti. Bu sene amele ve arabalar Vidin Kalesi'ne geldiğinde kesinlikle boş durmalarına müsaade edilmemesi, hemen her gün yoklamaların yapılması ve yapılan işlerin kaydedilmesi konusuna özen gösterilmesi istenmişti<sup>76</sup>. Kale binasının tekmili için geçen yılda olduğu gibi Niğbolu, Rusçuk, Silistre ve Silistre varoşu şaykalarına 30'ar nefer kürekçilerle birlikte Ruz-ı Hızır'dan 20 gün önce Vidin'de olmaları emredilmişti. Kürekçilerin öteden beri olduğu gibi çocuk, yaşlı, hasta olmaması, genç ve işe güce kadir olması, şaykaların da donanımlı ve bakımlı olması hususu tekraren hatırlatılmıştı<sup>77</sup>. Yine Hırsova şaykasında tayin olunan dümenci ve kürekçilerin 30 nefere tekmili için gereken 10 neferin her

<sup>71</sup> BOA. MAD. nr. 5340, s. 12-13 (19 Rebü'lâhir 1131/11 Mart 1719); Râşid Mehmed Efendi, *Târîh*, II, s. 1153-1154.

<sup>72</sup> "Vidin kal'asına varup tarh ve resmini mu'âyene ve tetkik-i nazar ile her tarafını müşâhade idüp metânet ve resânetine halel gelmeyecek kat'a lüzûmu olmayan ba'zı eser-i ebniyyesi var ise kasr olunmak için...", BOA. MAD. nr. 5340, s. 6-7 (26 Cemâziyelevvel 1134/14 Mart 1722).

<sup>73</sup> BOA. MAD. nr. 9909, s. 326 (5 Şevvâl 1134/21 Mayıs 1722).

<sup>74</sup> BOA. MAD. nr. 5340, s. 85 (5 Zilhicce 1134/16 Eylül 1722).

<sup>75</sup> BOA. MAD. nr. 9909, s. 498-499 (4 Zilhicce 1134/15 Eylül 1722).

<sup>76</sup> BOA. MAD. nr. 5340, s. 105 (27 Cemâziyelevvel 1135/5 Mart 1723).

<sup>77</sup> BOA. MAD. nr. 9910, s. 94 (4 Rebü'levvel 1135/13 Aralık 1722).

birine 25'er kuruştan 250 kuruş havale suretiyle ödenecek olup, yukarıdaki şart ve özellikler aynen Hırsova şaykası ve neferlerinde de geçerli olduğu ilan edilmişti<sup>78</sup>.

Vidin Kalesi tamiratında 1722 yılında 30 adet üstü açık nakliye işlerinde kullanırken 1723 yılında ise yapılacak duvarların taşları daha uzak mesafeden taşınması söz konusu olduğundan bu sene 40 adet üstü açık gemisine ihtiyaç duyulmuştu. Geçen sene kullanılan 30 gemiden 10'u eskimiş ve kullanım imkanı olmadığından 20 geminin tamir edilmesi ve 20 geminin yeniden yapılması zarureti ortaya çıkmıştı. Yeni yapılacak 20 geminin kerestesi Eflak'tan kesilirken 16.000 adet kınnap ise yine Eflak'tan satın alınıp kereste ile birlikte Yergöğü İskeleyi'ne nakl ve Tuna kaptanı Yusuf'a teslim edilecekti. Yergöğü İskeleyi'nde gemi yapımında istihdam edilecek neccar ve demirciler de Kaptan Yusuf tarafından tedarik edilecekti. Yergöğü İskeleyi'nde yeniden yapılacak 20 üstü açık gemi için gerekli 100 kantar demir ise İznepoli civarından tedarik edilecekti. Üstü açık 20 geminin her birine 25'er kuruş tamir masrafı ve gemide hizmette olacak 3 neferin ücreti ile birlikte 3.115 kuruş ödenecekti. Yeniden inşa ve tamir olunacak 40 adet gemideki 360 nefer dümenci ve kürekçilerin her birine 7'şer kileden 2.520 kile un tedarik olunacaktı. Un, Rusçuk ve yakın kazalardan satın alınmak suretiyle ilgili yerlere ulaştırılmıştır. Kilesi 6 akçeden hesaplanan un için 1.050 kuruş ödeme yapılmıştır. Üstü açıklarda 320 nefer kürekçinin her birine 25'er kuruştan 9.200 kuruş kürekçi ve dümenci ücreti olmak üzere toplamda 13.365 kuruşluk meblağ havale yoluyla ödenecekti. Gemilerde kullanılacak 720 top yelken bezi de Tersane-i Amire'den verilecekti. Böylelikle 20 gemi yeniden yapılarak ve 20 gemi ise tamir edilerek 40 gemiye ikmal edilip, gemilerde işe yarar, güçlü, kuvvetli 360 nefer dümenci ve kürekçi istihdamı ile Vidin Kalesi tamirine gönderilecekti<sup>79</sup>.

Vidin Kalesi'nin tamiri için görevlendirilen ocaklık şaykalardan biri de Kaptan İbrahim'in tasarrufunda bulunan Rahova'dır. Ancak mevcut şaykanın çok eskidiği için hizmet vermektan uzak olduğunu ve şaykasının yenilenmesi için 125 kuruşluk bir meblağın verilmesi gerektiğini Niğbolu Muhafızı Vezir Hasan Paşa bildirmiştir. Oysa H. 1120 M. 1708/1709 yıllarında yeni bir şayka için bütçeden ayrılan meblağ 250 kuruştur<sup>80</sup>.

Vidin Kalesi tamiri için görevlendirilen tüm gemilerin kaptanlarına verilen talimatlarda gemilerdeki neferlerin eksik olmamalarına dikkat edilerek, belirtilen işlerin zamanında tamamlanması hususuna işaret edilmiştir. Şaykaların mükemmel olarak donatılarak ve her birine 30 nefer kürekçi tayin olunarak Ruz-ı Hızır'dan 20 gün önce Vidin'e ulaşıp diğer ocaklık şaykaları ile birlikte kale muhafızı ve bina eminin emrinde çalışmaları istenmişti<sup>81</sup>. Hakeza Vidin Kalesi tamirâtı için hazırlanan 40 adet üstü açıklarda görev yapacak dümenci ve kürekçilerin bir an evvel istihdam edilmesi ve yoklama yapılarak mevcutlarının tespiti gerektiği bildirilmişti. Bunlar taş bulunan yerlerden üstü açıklara taş yükleyerek Abdullah Paşa tabyası yakınına boşaltacaklardı<sup>82</sup>.

Vidin Kalesi tamirinde 40 adet üstü açıklarla iktifa edilmemiş, Tuna Nehri'nde mevcut 18 adet şayka da donatılarak kale tamir hizmeti için istihdam edilmişti. Ancak şayka kaptanlarından bazılarının kürekçi ve dümenci ücreti ile ulufe ve işeleri Rusçuk cizyesi malından ocaklık tayin olmasına rağmen berat suretleri ile akçelerini talep ettiklerinde "*harç- aklam ve resim*" adıyla birer miktar noksan ödendiği ve kaptanların da bunun üzerine şaykaları mükemmel şekilde donatmadıkları bildirilmişti. Rusçuk, Hırsova, İsakçı, Silistre ve Niğbolu kadılarında gönderilen fermanlarda şayka kaptanlarından harç ve resim şeklinde akçe istenmemesi ve beratlarında her şeyin sarîh olduğu hatırlatılmıştı<sup>83</sup>. Devletin Vidin Kalesi'ni bir an önce bitirebilmek için yoğun tenbihat ve ikazlarına rağmen bazen problemler çıktığı ve inşaatın gecikmesine sebep olduğu görülmektedir. Nitekim birkaç yıldır üstü açıklara başbuğ olan Yusuf Kaptan'ın bazı sözleri ile amele ve bina ricalinin çalışma şevkini düşürdüğünü ve bu durumun kale inşaatının yavaşlamasına neden olduğunu bina Emîni Süleyman bildirmişti. Bunun üzerine Vidin

<sup>78</sup> BOA. MAD. nr. 9910, s. 95-96 (4 Rebülevvel 1135/13 Aralık 1722).

<sup>79</sup> BOA. MAD. nr. 9910, s. 106-107 (7 Rebülevvel 1135/16 Aralık 1722); BOA. C.BH. nr. 266/12259 (7 Zilkâde 1135/9 Ağustos 1723).

<sup>80</sup> BOA. MAD. nr. 9910, s. 241(4 Cemâziyelâhir 1135/12 Mart 1723).

<sup>81</sup> BOA. MAD. nr. 9910, s. 255 (5 Cemâziyelâhir 1135/13 Mart 1723).

<sup>82</sup> BOA. MAD. nr. 9910, s. 255 (5 Cemâziyelâhir 1135/13 Mart 1723).

<sup>83</sup> BOA. MAD. nr. 9910, s. 129 (21 Rebülevvel 1135/30 Aralık 1722).

Muhafızı Mustafa Paşa'ya gönderilen fermanda, Yusuf Kaptan'ın Yergöğü kalesinde kalabend edilmesi, uhdesinde olan kaptanlığı ve şaykasının başkasına verilmesi emredilmiş ve durumun İstanbul'a bildirilmesi istenmişti<sup>84</sup>.

Vidin Kalesi'nin ikmal için Ruz-ı Kasım'dan 20-30 gün sonra havalar müsait oldukça çalışmaya devam edileceği Vidin muhafızı ve bina eminine bildirilmişti. İşte bu sebeple şayka ve üstü açıklarda görevli kürekçilere Ruz ı Kasım'dan sonra izin verilmemesi ve hizmette oldukları sürece ücret verilmeyip zahire verilmesi uygun görülmüştü. Bu minvalde kendilerine Kaptan Yusuf tarafından un ve Vidin defterdarı tarafından peksimet verilecekti<sup>85</sup>.

Osmanlı İmparatorluğunda tahsil edilen cizye miktarı İslam hukuku esas alınarak tanzim edilmişti. Cizye mükellefi olan zimmiler gelirlerine göre “*alâ, evsât ve ednâ*” olarak sınıflandırılmıştır. “*Alâ*”dan 48 akçe, “*Evsat*”tan 24 akçe ve “*Ednâ*” dan da 12 akçe cizye alınırdı. Bu miktar paranın piyasadaki değeri ile birlikte değişiklik gösterebilirdi. Ama kimi zaman paranın resmi değeri ile piyasa arasındaki farklılık vergi tahsildarları ile mükellefleri arasında ihtilafa yol açabilirdi<sup>86</sup>. Bir diğer husus vergi toplamakla görevli memurlar itina ile seçilir, rüşvet, iltimas vesair işlere tavassut edilmesinin önüne geçilmeye çalışılır, zimmilerin gelir durumu ve vergi mükellefiyeti olanlar tek tek deftere yazılırdı. Buna rağmen uygulamada problemler çıkmaya başlamış, zamanla yolsuzluklar artınca devlet cizye kağıtları düzenleyerek her mükelleften cizyesini alarak kağıdını dağıtmaya başlamıştır. Cizye kağıtları da gelirlere paralel olarak yine *alâ, evsat ve ednâ* olarak düzenlenmiş, kağıtlar bölgenin mültezimine verilmiş, vergi tahsil edildikçe kağıtları da dağıtılmıştı<sup>87</sup>. Vidin Kalesi tamirinde istihdam edilen ehl-i zimmet kürekçilerin cizyelerinin gelirlerine göre alınmadığı, bu durumun itirazlara sebep olduğu ve devletin olayı bizzat tahkik yoluna gittiği görülmektedir. Nitekim Vidin Kalesi tamiri için dört beş seneden beri gelen üstü açıkların kürekçileri ve şayka personelinin tamamı fakir olduğu, bağ, bostan veya çiftçi ehl-i zimmet taifesinden olduğu ve devlet tarafından kendilerine verilen ücretlerin bir senede geçimlerine yetmeyeceği ifade edilmişti. Buna rağmen cizyedarlar diğer reyaya kıyas ederek bunlara “*evsâd kağıdı tahmîl*” ederek gadrine sebep oluyorlardı. Bunun üzerine üstü açık kürekçileri ile şayka personeli kendilerine “*ednâ kağıdı*” verilip evsat mükellefiyeti ile kayd edilmemeleri için Vidin Muhafızı Ömer Paşa'ya konuyu arz etmişlerdi. Konu tahkik edildiğine Vidin Kalesi hizmetinde olan üstü açık kürekçilerle şaykaçı reyalarına “*ednâ*” evrakı verildiği Vidin cizyedarı müfredat defterinde kayıtlı olduğu görülmüştür. Nitekim Osmanlı İmparatorluğu'nda ehl-i zimmetin cizyelerinin gelir durumuna göre tahsil edildiği; bu nedenle şayka ve üstü açık gemilerde bulunan kürekçilere *ednâ*dan başka evrak verilmesinin mümkün olmadığı açık olmakla birlikte söz konusu şikayetin cizyedarlar ve üstü açıklar ağası tarafından araştırılarak kimseye haksızlık yapılmaması, kürekçilere de evsat evrakı teklifi ile eziyet edilmemesi istenmişti<sup>88</sup>.

## Sonuç

Osmanlı-Habsburg savaşları sonucu imzalanan Pasarofça Antlaşması ile artık Balkanlar'da yeni serhat bölgeleri Niş ve Vidin kaleleri olmuştur. Vidin Kalesi, Tuna Nehri üzerinde Orta Avrupa ve Karadeniz istikametine gerek ticarî gerek askerî her türlü gemi trafiğinin kilit noktasında yer alır. Özellikle Karadeniz'den çıkan gemiler ancak Vidin'e kadar gidebilmekte, oradan öteye gitmelerine girdaplar müsaade etmezdi. Burada yüklerini daha hafif tonajlı başka gemilere aktarmak zorundaydılar. Öyle ki girdaplardan geçmek isteyen gemilerin yükleri kontrol edilmeden ve bunlara ruhsat verilmeden geçiş yapmaları mümkün değildi. Diğer yandan Eflak tarafından gelen ve asayiş bozan haydutların taşkınlıkları ile savaş zamanlarında Tuna kıyılarında bulunan bazı önemli liman ve şehirlerin saldırıya maruz kalması teyakkuzda olmayı zorunlu kılmaktaydı. Bunun için de kıyılarda vücut bulan kalelerin istihkâmlarının her daim güçlü olması gerekmektedir.

<sup>84</sup> BOA. MD. nr. 131, s. 120 (Evâhir Cemâziyelâhir 1135/2 Nisan 1723).

<sup>85</sup> BOA. AE.SAMD-III, nr. 141/13639 (5 Muharrem 1136/5 Ekim 1723).

<sup>86</sup> Halil İnalçık, “Cizye”, *DİA*, 8, TDV Yayınları, İstanbul 1993, s. 46-47.

<sup>87</sup> Yavuz Ercan, “Osmanlı İmparatorluğunda Gayr-i Müslimlerin Ödedikleri Vergiler ve Bu Vergilerin Doğurduğu Sosyal Sonuçlar”, *Belleter*, 55/213 (1991), s. 375-376.

<sup>88</sup> BOA. C.BH. nr. 194/9106 (10 Cemâziyelevvel 1135/5 Şubat 1724).

Pasarofça Antlaşması sonunda Vidin Kalesi 1719-1723 yıllarında baştan sona yenilenmiş ve günün ihtiyaçlarına göre yeni ilaveler yapılmıştır. Kale inşaatında özellikle kum, kireç ve taş taşımak için Tuna donanmasından önemli ölçüde istifade edilmiştir. İlk adımda derya beylerinden bazıları çekdirileri ile birlikte Vidin Kalesi'nde görevlendirilmiştir. Aynı sıralarda Azak, Açu, Kılburun, Kandiye gibi birçok sınır kalelerinde tamir faaliyeti yürütülmüştür. Ancak bunlar arasında Vidin Kalesi'nde işin hacmi dikkate alınarak diğerlerine nazaran daha fazla gemi istihdam edilmiştir. Tuna donanmasında çok çeşitli gemi türleri olmakla birlikte incelediğimiz belgelerde şayka ve üstü açıkların yoğun olarak kullanıldığı görülmektedir. Tuna Nehri'nde bulunan 17 adet ocaklık şayka gemilerinin tamamı ve buna ilave olarak 40 adet üstü açık kullanılmıştır. Üstü açıkların bir kısmı köhne olup tamire muhtaç olmakla birlikte mevcut olanların da kale tamirinde kifayet etmeyeceği için yeniden yapımları gündeme gelmiştir. Üstü açıkların tamiri ve inşası ise Yergöğü İskeleyi'nde gerçekleştirilmiş, ihtiyaç olan kınnap ve kereste gibi malzemeler ise Eflak tarafından tedarik edilmiştir.

Gerek yeniden yapılan gerek tamiri gerçekleştirilen üstü açık ile şayka gemilerindeki kürekçi ve dümenciler yetersiz geldiğinden, Niğbolu, Rusçuk ve Silistre taraflarından istihdam edilmek üzere nefer sayısının artırılması yoluna gidilmiştir. Öte yandan gemilerde bulunan esirlerin tecrübelerinden de istifade edilmiştir. Vidin Kalesi tamirinde istihdam edilen gemiler Ruz-ı Hızır'dan başlayarak Ruz-ı Kasım'a kadar çalıştırılmıştır. Burada özellikle Tuna suyunun yükseldiği zamanlarda sevkiyatların durdurulduğu dikkat çekmektedir. Kürekçi, dümenci vesair personelin çalıştıkları sürede iaşeleri de devlet tarafından verilmiştir. Yine Vidin Kalesi tamiri süresince Kaptan Yusuf gemilere başbuğ olarak tayin edilmiştir.

## Kaynakça

### 1. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi(BOA)

Maliyeden Müdevver Defterler (BOA. MAD.), nr. 3925, 5340, 9906, 9908, 9909, 9910.

Mühimme Defterleri (BOA. MD.), nr. 111, 114, 127, 129, 131.

Ali Emiri, Ahmed-III (BOA. AE.SAMD.III.), nr. 141/13639, 176/17129.

İbnül Emin Bahriye (BOA. İE.BH.), nr. 15/13590.

Cevdet Bahriye (BOA. C.BH.), nr. 194/9106, 266/12259.

### 2. Araştırma-İnceleme Eserleri

370 Numaralı Muhâsebe-i Vilâyet-i Rûm-ili Defteri (937/1530), Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 2002.

ASLAN, Seyfullah, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tuna Donanması: Teşkilâtı ve Faaliyetleri(1683-1718)*, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2022.

BOSTAN, İdris, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Amire*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1992.

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

DAVID, Geza, "Osmanlı Avrupa'sında Yönetim", *Kanuni ve Çağı, Yeniçağda Osmanlı Dünyası*, ed. Metin Kunt-Christine Woodhead, çev. Sermet Yalçın, Tarih Vakfı Yurt Yayınları, İstanbul 2002, ss. 72-91.

EMECEN, Feridun M., *Osmanlı Klasik Çağında Siyaset*, Kapı Yayınları, İstanbul 2018.

ERCAN, Yavuz, "Osmanlı İmparatorluğunda Gayr-i Müslimlerin Ödedikleri Vergiler ve Bu Vergilerin Doğurduğu Sosyal Sonuçlar", *Belleten*, 55/213 (1991), ss. 371-391.

ERKAL, Mehmet, "Arşın", *DİA*, 3, TDV Yayınları, İstanbul 1991, ss. 411-413.

GÖKBİLGİN, M.Tayyip, "XVI.Asır Ortalarında Osmanlı Devleti'nin Tuna Bölgesi ve Akdeniz Siyasetleri", *Belgelerle Türk Tarihi Dergisi*, 88 (Mayıs 2004), ss. 69-77.

GÜLDEREN, Yusuf, "Kanunî Sultan Süleyman Döneminde( 1520-1566) Tuna ve Tuna'ya Akan Diğer Nehirlerdeki Türk Filosu ve Gemilikleri(Tersaneleri)", *X. Türk Tarih Kongresi, Kongreye Sunulan Bildiriler*, IV.Cilt, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1993, ss. 1774-1793.

İNALCIK, Halil, *Devlet-i Aliyye*, III, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2015.

- , "Cizye", *DİA*, 8, TDV Yayınları, İstanbul 1993, ss.45-48.
- JELAVICH, Barbara, *Balkan Tarihi, 18. ve 19.Yüzyıllar*, Küre Yayınları, terc. İhsan Durdu, İstanbul 2006.
- KALLEK, Cengiz, "Kantar", *DİA*, 24, TDV Yayınları, İstanbul 2001, ss. 317- 320.
- KILIÇ, Orhan, "Ocaklık", *DİA*, 33, TDV Yayınları, İstanbul 2007, ss. 317-318.
- KAYAPINAR, Ayşe, "İki Balkan Şehri: Tırnova ve Vidin'de Türkler (Bulgar Çarlığından Osmanlı İmparatorluğuna)", *Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2/9 (2004), ss.117-141.
- KUNT, Metin, *Sancaktan Eyalete, 1550-1650 Arasında Osmanlı Ümerası ve İl İdaresi*, Boğaziçi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1978.
- MAXİM, Mihai, "Tuna", *DİA*, 41, TDV Yayınları, İstanbul 2012, ss. 372-374.
- ORHONLU, Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Şehircilik ve Ulaşım*, Der. Salih Özbaran, Ege Ün. Edebiyat Fak. Yayınları, İzmir 1984.
- ÖZEN, Selim, *Gemiler Sözlüğü*, Denizler Yayınevi, İstanbul 2017.
- PANZAC, Daniel, *Osmanlı Donanması (1572-1923)*, çev. Ahmet Maden-Sertaç Canpolat, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2018.
- PAPP, Sándor, *Osmanlılar ve Macarlar, Bir Diplomatik Tarih*, Vakıfbank Kültür Yayınları, İstanbul 2023.
- Râşid Mehmed Efendi, *Târih-i Râşid (1115-1134/1703-1722)*, II, haz. Abdülkadir Özcan vd., Klasik Yayınları, İstanbul 2013.
- SEVİNÇ, Tahir, "Belgrad Kalesinde Tamir ve İmar Faaliyetleri (1740-1743)", *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 32 (2014), ss. 111-1130.
- Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme, İnceleme-Metin (1106-1133/1695-1721)*, haz. Mehmet Topal, Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara 2018.
- Sofyalı Ali Çavuş Kanunnâmesi*, haz. Midhat Sertoğlu, Marmara Üniversitesi Yayınları, İstanbul 1992.
- UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988.
- , *Osmanlı Tarihi*, I, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988.
- , *Osmanlı Tarihi*, IV/I, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988.
- ÜNLÜ, Rasim, "Osmanlı Denizciliğinde İnce Donanmanın Rolü", *XVIII. Yüzyıl Başından XX. Yüzyıla Kadar Türk Denizcilik Tarihi*, ed. Zeki Arıkan-Lütfü Sancar, C.II, Deniz Basımevi, İstanbul, 2009.
- YILDIRIM, Filiz, *Nazlı Tuna'nın İnce Donanması (18.Yüzyıl)*, Hiper Yayın, İstanbul 2019.
- , "Tuna Nehri Donanmasının Kaptan Paşaları (18.Yüzyıl)", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, 22, (2017), ss. 43-58.
- ZINKEISEN, Johan Wihelm, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1669-1774)*, V, çev. Nilüfer Epçeli, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2011.