

PAPER DETAILS

TITLE: TUNA NEHRI'NDE GEMİ İNSAASI VE TUNA DONANMASI'NIN MEVCUDU (1683-1718)

AUTHORS: Seyfullah ASLAN

PAGES: 111-149

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2806389>

TUNA NEHRİ'NDE GEMİ İNŞAASI VE TUNA DONANMASI'NIN MEVCUDU (1683-1718)*

Seyfullah ASLAN**

Öz: Osmanlı İmparatorluğu, Tersâne-i Âmire'de merkezî donanmasını inşa ederken aynı zamanda Tuna Nehri sahilinde bulunan tersâne ve tezgâhlarda gemiler inşa ederek, bunları Tuna Donanması yönetimine vermekteydi. Özellikle 1683'teki II. Viyana Kuşatması'ndan sonra başlayan "Kutsal İttifak Savaşları" döneminde ve 1718'e kadar fasılalarla devam eden savaşlarda Tuna Donanması'nın faaliyet ölçeği kayda değer oranda artmıştır. Osmanlı arşiv kayıtları, donanmanın inşa edildiği tersâneleri; donanmada inşa edilen gemi türlerini ve sayılarını; gemilerin tamir, bakım ve kışlatılmasını; gemilerin inşa maliyetlerini ve masraflarını onlarca defterde ve evrakta ortaya koymaktadır. Çalışmada bu kayıtlar ve literatürdeki bilgiler ışığında Tuna Nehri'ndeki gemi inşa faaliyetleri, sefere hazır edilen donanmanın mevcudu ve sefer sonrası tamir ve bakımı yapılan gemiler ile kışlağa çekilen gemilere dair hususlar değerlendirilmiştir. Böylece Tuna Donanması'nın faaliyet ölçeğini belirleyecek olan gemi mevcudunun hangi seviyelerde olduğu ve bunlara ne tür malî kaynakların harcandığı ortaya konulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Tuna, Gemi, Donanma, Denizcilik.

SHIPBUILDING ON THE DANUBE RIVER AND THE SIZE OF THE DANUBE NAVY

Abstract: While the Ottoman Empire was building its central navy in Tersâne-i Âmire, it was also building ships in the shipyards and ship stalls on the banks of the Danube River and giving them to the Danube navy administration. Especially, during the "War of the Holy League" that began after the Second Siege of Vienna in 1683 and along the wars that continued intermittently until 1718, the scale of activity of the Danube Navy increased significantly. Ottoman archival

* Bu makale, yazarın "Osmanlı İmparatorluğu'nun Tuna Donanması: Teşkilâtı ve Faaliyetleri (1683-1718)", başlıklı doktora tezinden (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih ABD. Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2022) genişletilerek hazırlanmıştır.

** Arş. Gör. Dr., Kırklareli Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, Kırklareli/Türkiye, seyfullah.aslan@klu.edu.tr, ORCID: 0000-0003-0713-4987.

records include the shipyards where the navy was built; the types and numbers of ships built in the navy; repairment, maintenance and wintering of ships; they reveal the construction costs and expenses of ships in dozens of books and documents. In the light of these records and the information in the literature, the shipbuilding activities in the Danube River, the size of the navy that was prepared for the navigation and the issues related to the ships that were repaired and maintained after the navigation and the ones that were towed to the barracks were evaluated. Thus, it was revealed at what levels the number of ships that would determine the scale of activity of the Danube Navy and what kind of financial resources were spent on them.

Key Words: Ottoman, Danube, Ship, Navy, Maritime.

Giriş

Almanya Karaorman'dan (Schwarzwald) doğan Tuna Nehri, 1.775 mil / 2.857 km uzunluğuyla Avrupa'nın en büyük ikinci nehridir. Günümüzde Avusturya, Slovakia, Macaristan, Hırvatistan, Sırbistan, Romanya, Bulgaristan, Moldova ve Ukrayna topraklarından geçerek Karadeniz'le buluşmaktadır. Bu büyük nehri 16. yüzyıldan itibaren, Budin sahrasından metbu prenslikler olan Eflak ve Boğdan topraklarına kadar Osmanlılar kendi tasarrufları altında tutuyorlardı. Bu bakımdan nehirdeki her türlü ticari faaliyetin güvenliğini ve seyrüsefer emniyetini temin etmek üzere kalelere veya sancaklara bağlı yerel kapudanlıklar kurulmuştu.¹ Ancak II. Viyana Kuşatması sonrasında gelişen olaylar Tuna Nehri hattında uzun sürecek bir çatışma ortamının fitilini ateşlemişti. Buna karşın Osmanlı İmparatorluğu, uzun yıllara yayılan bu buhran döneminde Tuna Nehri'nde on yıllardır faaliyet gösteren tersaneleri, kapudanları ve seyrüsefer organizasyonunu tek çatı altına alarak idarî hususiyetleri ve malî kaynakları belirlenmiş bir donanma teşkilâtı ortaya çıkardı. Tek elde toplanan yapısı ile Tuna Donanması, 1683-1699 arasındaki Kutsal İttifak Savaşları'nda, 1711 Prut Seferi'nde ve 1715-18 Avusturya-Venedik Savaşları'nda Osmanlıların önemli bir nehir gücü olarak tebâruz etmiştir. Bu güç hem nehirden ateş gücü sağlayan hem de kara ordusunu ve garnizonları lojistik bakımdan destekleyen bir mahiyet arz etmekteydi. Nihayetinde bu gücün en belirgin görüntüsü Tuna Nehri sahili başta olmak üzere tersaneleri kullanma kapasitesi, inşa ettiği gemiler ve bunların mevcuduydu.

¹ Seyfullah Aslan, "Tuna Donanması'nın Kuruluşu Meselesi", *Kanûni Sultan Süleyman ve Dönemi: Yeni Kaynaklar, Yeni Yaklaşımlar*, Ed.: Muhammed Fatih Çalışır, Suraiya Roschan Faroqi, Mehmet Şakir Yılmaz, İbn Haldun Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2020, s. 77-104.

Osmanlı İmparatorluğu, Tersâne-i Âmire'de merkezî donanmasını inşa ettiği gibi, Tuna Donanması'nda kullanılacak bazı gemileri de burada, İstanbul'da inşa etmekteydi. Bununla birlikte Tuna Nehri'nde bulunan tersâne ve gemi inşa tezgâhlarında Tuna Donanması için gemi inşa edilmekteydi.

Tuna Nehri'nde ve nehrin kollarında önemli tersânelere ve gemi tezgâhlarına sahip olan Tuna Donanması, ana üretim malzemesi olan keresteyi nehrin havzasından sağlamaktaydı. Diğer taraftan demir, çivi, üstüğü, zift, katran, yosun gibi inşa malzemeleri önemli oranda İstanbul'dan gönderilmekteydi. Yelken ve kürek gibi donanım malzemeleri ile top, yuvarlak, barut ve çeşitli mühimmat ise yine İstanbul'daki imparatorluğun tersâne, tophâne ve cebehâne gibi kurumlarından verilmekteydi. Öte yandan gemileri inşa eden neccâr başta olmak üzere kalafatçı ve demirci ustalarının önemli bir kısmı Tuna havzasından temin edilmekteydi. İnşa faaliyetlerinin bir başka aşaması olan tamir ve bakım ise hem İstanbul'da hem de Tuna tersânelerinde yapılmaktaydı.

Tuna Nehri üzerinde gerçekleştirilen gemi inşa, tamir ve bakım faaliyetlerinde İstanbul'dan gönderilen malzeme desteğinin yanında doğrudan hazineden havale edilmek suretiyle nakdî destek de sağlanmaktaydı. Bu bakımdan Tuna Donanması'nın gemi inşa faaliyetleri İstanbul'un desteğine ve gözetimine muhtaçtı.

Ayrıca Orta Avrupa'da devam eden savaşlar esnasında Osmanlı ordusu, İstanbul'dan gönderilen ve Tuna Donanması'na katılarak Tuna Kapudanı emrinde görev yapan kalyata,² firkate³ ve şayka⁴ reislerinden müteşekkil firkateciyân filosu tarafından desteklenmekteydi.⁵ Nitekim bütün masrafları hazineden karşılanmak üzere Hicrî 1105 / 1693-1694 senesinde 10 kalyata, 40 firkate ve 25 mîrî şaykadan oluşan 75 gemilik bir filo Tuna

² Kalyata, 227 levendle görev yapan, 19-24 oturaklı ve 25-32 metre arası uzunluklarda inşa edilen bir gemi türüdür. Bkz: Seyfullah Aslan, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Tuna Donanması: Teşkilâtı ve Faaliyetleri (1683-1718)*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 2022, s. 266.

³ Firkate, 80 ilâ 150 neferle görev yapan, 10-17 oturaklı ve 16-20 metre arası uzunlukta inşa edilen bir tür gemidir. Bkz: Aslan, *Tuna Donanması*, s. 269.

⁴ Şayka, standart olarak 20 kürekçi ve 20 cenkçi ile görev yapan, 10-24 oturaklı ve 23-30 metre arası uzunlukta inşa edilen bir gemi türüdür. Daha çok nehir donanmalarında ve sığ sularda kullanılan şaykanın tarihsel süreç içinde Tuna Nehri'yle özdeşleştiği görülmektedir. Bkz.: Aslan, *Tuna Donanması*, s. 272-281.

⁵ Nazire Karaçay Türkal, *Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, Zeyl-i Fezleke (1065-22 Ca.1106 / 1654-7 Şubat 1695)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 2012, s. 1343.

Donanması'nda görev yapmak üzere görevlendirilmişti.⁶ Aynı şekilde 1696 Mart'ında İstanbul'dan yola çıkan 10 kalyata, 34 firkate ve 37 şayka olmak üzere toplamda 81 gemi 6 bin 570 levendiyle beraber Tuna Nehri'ne gönderilerek Tuna Kapudanı Aşçızâde Mehmed Paşa'nın emrine verilmişti.⁷ Bu destekler Tuna Donanması'nın nehir üzerinde inşa ettiği gemilerle bir araya gelerek donanmanın gücünü artırmaktaydı.

Tuna Donanması için nehrin farklı yerlerinde ve farklı usullerle gemi inşa faaliyetleri gerçekleştirilmekteydi. Örneğin şaykaları, Eflak voyvodası tarafından inşa edilip donanmaya teslim edilen Eflak şaykaları, bölgenin zengin mültezimleri ve ileri gelenlerine inşa ettirilen zî-kudret şaykalar, ocaklık şaykalar, vakıf köylerine inşa ettirilen vakıf şaykalar ve Tuna kapudanları tarafından inşa edilen şaykalar olarak beş farklı gruba ayırabiliriz.⁸ Bunların dışında Tuna Donanması tarafından kullanılan üstüaçık,⁹ borozan,¹⁰ tonbaz,¹¹ zahire gemisi,¹² kancabaş,¹³ at gemisi,¹⁴ uraniçe¹⁵ ve diğer gemileri ya Tuna kapudanları inşa etmekte ya da inşa süreçlerini kontrol etmekteydiler.

İnşa edilen gemilerin zamanla eskimesi, kazaya uğraması ya da savaşlarda darbe alması neticesinde tamir ve bakımı gerekmektedir. Bu tamir ve

⁶ Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, 1847, s. 18. (14 Şa'bân 1105 / 10 Nisan 1694)

⁷ BOA, *Başmuhasebe Salyâne Defterleri (D. SLY.d)*, 33560, s. 38. (7 Şa'bân 1107 / 12 Mart 1696)

⁸ Şayka türleri ve bunların idari hususiyetleri için bkz.: Aslan, *Tuna Donanması*, s. 78-116.

⁹ Üstüaçık, nakliyyede kullanılan ve 9 mürettebatla görev yapan küçük bir gemidir. Tonajı yaklaşık olarak 13 tondur. Bkz.: Aslan, *Tuna Donanması*, s. 281-282.

¹⁰ Orta, baş ve kıç olmak üzere üç anbarlı inşa edilen borozanlar özellikle zahire naklinde kullanılan büyük gemilerdir. Tonajı genellikle 102,5 ton olmakla birlikte 128 ton taşıyabilen daha büyüklerinin de Tuna Nehri'nde kullanıldığı görülmektedir. Bkz.: Aslan, *Tuna Donanması*, s. 289-291.

¹¹ Nakliyyede kullanıldığında 4 ya da 6 prestoyka ile (ücretle tutulan gemi yükleme ve boşaltma işçisi) görev yapan tonbazlar aynı zamanda köprü yapımında da kullanılmaktaydı. Bkz.: Aslan, *Tuna Donanması*, s. 286-289.

¹² 12,5 ton ile 25 ton arasında tonaja sahip gemilerin özellikle zahire nakli için kullanılmasından dolayı, gemilerin orijinal türü bilinmemekle beraber bu adla anıldıkları görülmektedir. Bkz.: Aslan, *Tuna Donanması*, s. 291-292.

¹³ 30-40 levendle görev yapan, nakliyyede ve zahire gemilerinin korunmasında kullanılan ve hızlı hareket eden bir gemi türüdür. Bkz.: Aslan, *Tuna Donanması*, s. 293-294.

¹⁴ At gemilerinde 9 mürettebat görev yapmaktaydı. Ordunun ihtiyaç duyduğu atların naklinde, özel olarak inşa edilen bu gemiler kullanılmaktaydı. Bkz.: Aslan, *Tuna Donanması*, s. 294-295.

¹⁵ 8 neferli küçük bir gemi türüdür. Bkz.: Aslan, *Tuna Donanması*, s. 295.

bakımlar için gemilerin bir kısmı İstanbul'a gönderilmekle beraber önemli bir kısmı Tuna tersânelerinde tamir edilmekteydi.

Diğer taraftan sefer mevsimi sonunda herhangi bir tamir ve bakım gerektirmeyen gemiler ya da tamir ve bakımı tamamlanmış gemiler kışlaklara çekilmekte ve burada muhafaza edilmekteydi. Bu bakımdan kışlakların uygun yerlerde ve şartlarda inşası ve gemilerin buralarda nöbetçiler tarafından muhafazası, Tuna kapudanlarının kış süresince ilgilendiği önemli işlerden biriydi.

Tuna Donanması'nın teşkilât yapısı ve merkezî donanmanın tecrübeleri bir araya geldiğinde inşa, tamir ve gemi muhafaza hizmetleri bağlamında Osmanlıların operasyonel gücü ortaya çıkmaktaydı. Bu gücü, sonraki sefer mevsimlerinde Tuna Donanması'nda onlarca gemiyi faal olarak kullanarak gösterdikleri görülmektedir. Bu bakımdan inşa edilen gemileri daha uzun süre görevde aktif tutmaya yönelik idarî, malî ve lojistik imkânların kullanıldığı söylenebilir.

Bu makalede, Tuna Nehri kıyısındaki tersânelerde ve gemi tezgâhlarında Osmanlı İmparatorluğu'nun yürüttüğü gemi inşa faaliyetleri arşiv belgeleri ve kaynaklar ışığında ele alınacak ve bu suretle donanmanın bilhassa sefer mevcudu ortaya konulacaktır. Ayrıca gemilerin tamir, bakım ve kışlatılması gibi gemi inşa süreçlerine dahil edilebilecek faaliyetler ele alınacaktır.

115

Tuna Tersâneleri ve Gemi İnşa Faaliyetleri

Fatih Sultan Mehmed devrinde Kara Lom¹⁶ nehrinin Tuna'ya döküldüğü yerin hemen doğusunda kurulan Rusçuk tersânesi, Tuna Donanması'nın merkezî tersânesi olarak hizmet vermeye başlamıştı.¹⁷ Bu bakımdan Rusçuk tersânesinde 17. yüzyılın son çeyreğinde de Tuna Kapudanı tarafından önemli miktarda gemi inşa edilmişti. Örneğin Ocak 1692'de gönderilen emre göre Tuna Kapudanı Ali Paşa tarafından 15 kayığın Rusçuk'ta inşa edilmesi emredilmişti.¹⁸ Aynı şekilde, 1692 seferinden dönen 46 üstüaçığın sayısını bir sonraki sefer mevsiminde artırmak üzere Tuna Kapudanı Ali Paşa'ya Rusçuk'ta 14 üstüaçık daha inşa etmesi emredilmişti.¹⁹ İki ay sonra gönderilen başka bir emirle buna ek olarak 7 üstüaçık daha inşa etmesi

¹⁶ Günümüzde "Rusenski Lom" olarak bilinen ve Rusçuk şehrine oldukça yakın bir konumdan Tuna Nehri'ne dökülen nehir.

¹⁷ İdris Bostan, *17. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Küre Yayınları, İstanbul 2018, s. 60.; Mehmet Yaşar Ertaş, "İbrahim Hamdi'ye Göre Silistre'den Vidin'e Tuna Kıyısındaki Osmanlı Şehirleri", *Uluslararası Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi Türk-Bulgar İlişkileri Sempozyumu Bildiriler*, 11-13 Mayıs 2005, Eskişehir 2005, s. 246.

¹⁸ BOA, MAD, 7915, s. 69. (10 Rebî'ülâhır 1103 / 1 Ocak 1692)

¹⁹ BOA, MAD, 7915, s. 109. (1 Rebî'ülevvel 1104 / 10 Kasım 1692)

istenmişti.²⁰ Böylece Ocak 1693 itibarıyla Rusçuk'ta 21 üstüaçık geminin inşa edilmişti.²¹ Ayrıca Kasım 1694'te gönderilen hükümlere göre Rusçuk'ta 12 şayka, 10 kalyata ve 26 üstüaçık inşa edilmesi için hazırlıklar yapılmıştı.²² Öyle anlaşıyor ki Rusçuk'ta aynı anda onlarca gemi inşa edecek tezgâhlar bulunmaktaydı. Nitekim 1698 seferinde hazır olmak üzere 10 şayka ve 50 üstüaçık geminin inşa edilmesi işi Tuna Kapudanı'na emredilmişti.²³ Öte yandan burada şayka, kalyata, üstüaçık yanında zahire naklinde kullanılan borozan gemilerinin inşa edildiği de görülmektedir.²⁴ Ayrıca Azak denizine gönderilmesi planlanan 50 şaykanın yine Rusçuk'ta inşası emredilmiş,²⁵ ancak sonradan bu sayı 25'e düşürülmüştür.²⁶

Rusçuk'tan sonra en önemli gemi inşa tezgâhı Yergöğü'de bulunmaktaydı. Rusçuk'un karşısındaki konumu iki tersâne arasında gerektiğinde hızlıca malzeme alışverişini kolaylaştırmış olmalıdır. Bununla birlikte Yergöğü'de ocaklık şaykalar dahil olmak üzere şayka, üstüaçık, borozan ve tonbaz gibi farklı gemiler inşa edilmekteydi.²⁷ Nitekim 1693'te 50 üstüaçık ve ayrıca 1704'te Vidin ocaklık şaykası burada inşa edilmişti.²⁸

Tuna Donanması'na gemi inşa eden Rusçuk ve Yergöğü²⁹ tersâneleri dışında Zıstovi, Niğbolu³⁰ ve Silistre³¹ gibi önemli merkezlerde gemi inşa

²⁰ BOA, MAD, 7915, s. 109. (3 Cemâziyelevvel 1104 / 10 Ocak 1693)

²¹ BOA, MAD, 9876, s. 105. (3 Cemâziyelevvel 1104 / 10 Ocak 1693)

²² BOA, MAD, 9879, s. 37. (19 Rebî'ülevvel 1106 / 7 Kasım 1694)

²³ BOA, MAD, 7915, s. 171. (1 Cemâziyelevvel 1109 / 15 Kasım 1697)

²⁴ BOA, MAD, 9876, s. 354. (7 Şa'bân 1104 / 13 Nisan 1693)

²⁵ BOA, MAD, 3462, s. 64. (1 Cemâziyelevvel 1108 / 26 Kasım 1696)

²⁶ BOA, MAD, 7915, s. 223. (7 Cemâziyelevvel 1108 / 2 Aralık 1696)

²⁷ Yergöğü'de borozan inşası için bkz.: BOA, MAD, 9876, s. 15. (25 Muharrem 1104 / 6 Ekim 1692); BOA, *Ali Emiri Tasnifi Belgeleri, Sultan II. Ahmed (AE. SAMD.II)*, 66. (12 Şa'bân 1104 / 18 Nisan 1693); Tonbaz inşası için bkz.: BOA, MAD, 9505, s. 152. (20 Rebî'ülâhır 1123 / 7 Haziran 1711); Şayka inşasına dair bir örnek için bkz.: BOA, MAD, 6551, s. 153. (11 Safer 1130 / 14 Ocak 1718)

²⁸ BOA, MAD, 7915, s. 123. (27 Muharrem 1105 / 28 Eylül 1693); BOA, MAD, 9893, s. 34. (28 Şa'bân 1116 / 26 Aralık 1704)

²⁹ Rusçuk ve Yergöğü'de borozan inşası için bkz.: BOA, MAD, 7915, s. 104. (27 Rebî'ülâhır 1104 / 5 Ocak 1693); BOA, *AE. SAMD.II*, 66. (12 Şa'bân 1104 / 18 Nisan 1693); BOA, *Başmuhasebe Kalemi Defterleri (D.BŞM.d)*, 803-A, s. 18. (23 Cemâziyelevvel 1107 / 30 Aralık 1695); Rusçuk'ta üstüaçık inşası için bkz.: BOA, MAD, 9879, s. 37. (19 Rebî'ülevvel 1106 / 7 Kasım 1694); Yergöğü'de şayka ve üstüaçık inşası için bkz.: BOA, MAD, 6549, s. 535. (25 Şa'bân 1128 / 17 Ağustos 1716); Rusçuk ve Yergöğü'de üstüaçık inşa faaliyetlerine dair bkz.: BOA, MAD, 6551, s. 110. (23 Muharrem 1130 / 27 Aralık 1717)

³⁰ Niğbolu'da erken tarihlerden itibaren gemi tezgâhları olduğu görülmektedir. 1470 tarihli Niğbolu tahrir defterinde, kaleye kayıtlı olan kalafatçı ve gemi hizmetinde oldukları belirtilen

edilmekteydi. Ayrıca genel olarak Sava Nehri'nde³² Tuna Donanması için gemi inşa edilmekteydi. Tespit edilebildiği kadarıyla Sava Nehri ve kollarındaki şu yerleşim yerlerinde bulunan tezgâhlar kullanılmaktaydı: Gradiška, Raca (Rača), Bırçka (Brčko), Brod ve Moravik (Morović). Örneğin 1691 sonbaharında gönderilen hükme göre bu yerlerde 40 adet borozan ve 40 adet tonbaz yapılması emredilmişti.³³ Yine Gradiška'da şayka inşa edildiği görülmektedir.³⁴ Ayrıca Osmanlılar Tuna Nehri'ne ulaştıkları zamandan itibaren başta Semendire olmak üzere Güvercinlik, Pojega, Mohaç, Alacahisar, Budin ve Estergon'da bulunan gemi tezgâhlarında gemi inşa etmişti.³⁵

Savaşların yoğunlaştığı dönemde Osmanlılar Belgrad'da gemi inşasını çok tercih etmemiş olsalar da II. Viyana Kuşatması başlamadan önce burada şayka inşa edilmişti.³⁶ Bununla birlikte Belgrad'ın ocaklık şaykası dahil olmak üzere uzun yıllar boyunca burada şayka inşa edilmiş ve görev yapmıştı. Nitekim 1717 senesi başlarında Belgrad'da 5 şaykanın inşası için emirler gönderilmiştir.³⁷ Ayrıca Belgrad'da tonbaz inşa edildiği bilinmektedir.³⁸

Eflak voyvodası tarafından her yıl inşa edilen şaykalar voyvodanın vekili gözetiminde bazı yıllar Rusçuk'ta inşa edilmekteydi.³⁹ Ancak bazen nehrin akış yönüne göre sol yakada, yani Eflak vilayetinin bulunduğu yakada, Yergöğü'de Eflak şaykalarının inşa edildiği belgelerden anlaşılmaktadır.⁴⁰

neccârân bulunmaktadır. Bkz.: *Fatih Sultan Mehmed Döneminde Tuna Boyunda Osmanlı Düzeni: Niğbolu, Vidin ve Braniçeva Tahrir Defteri*, (Haz.: Halil İnalcık, Evgeni Radushev, Uğur Altuğ), (Ed. Pál Fodor), Research Centre for the Humanities (HAS), Budapest 2018, s. 100.

³¹ BOA, *Mühimme Defterleri (MD)*, 98, hk. 219. (Evâil-i Rebi'ülevvel 1100 / 24 Aralık 1688-2 Ocak 1689).; BOA, *MAD*, 5257, s. 5. (29 Cemâziyeâhır 1104 / 7 Mart 1693)

³² Sava Nehri üzerindeki gemi inşa faaliyetleri için bkz.: BOA, *MAD*, 7915, s. 171. (2 Cemâziyelâhır 1109 / 16 Aralık 1697)

³³ BOA, *MAD*, 9873, s. 7. (16 Muharrem 1103 / 9 Ekim 1691)

³⁴ BOA, *MD*, 104, hk. 121. (Evâsıt-ı Ramazan 1103 / 27 Mayıs-5 Haziran 1692)

³⁵ Gábor Ágoston, *Barut, Top ve Tüfek: Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi*, (çev.: Tanju Akad), Kitap Yayınevi, İstanbul 2006, s. 78.; BOA, *Ali Emiri Tasnifi Belgeleri, Sultan IV. Mehmed (AE. SMMD.IV)*, 5317. (24 Şa'bân 1091 / 19 Eylül 1680)

³⁶ BOA, *İbnülemin Tasnifi Bahriye (İE. BH)*, 91. (21 Zilhicce 1093 / 21 Aralık 1682)

³⁷ BOA, *MAD*, 6338, s. 158. (10 Safer 1129 / 24 Ocak 1717)

³⁸ BOA, *MAD*, 7915, s. 43. (15 Şa'bân 1102 / 14 Mayıs 1691).; BOA, *Ali Emiri Tasnifi Belgeleri, Sultan II. Süleyman (AE. SSÜL.II)*, 2392. (29 Ramazan 1102 / 3 Haziran 1691)

³⁹ BOA, *Cevdet Tasnifi Belgeleri Bahriye (C. BH)*, 3854. (16 Şa'bân 1105 / 12 Nisan 1694)

⁴⁰ BOA, *İE. BH*, 519. (27 Muharrem 1105 / 28 Eylül 1693)

Bunların yanında ocaklık şaykası bulunan Fethülislam, Vidin,⁴¹ Rahova, Tutrankan, Hırsova, İbrail, İsakçı, Tulca, Hisarcık, Koyluç ve Böğürdelen gibi yerlerde kendi ocaklık şaykalarını inşa ve tamir edebilecek kapasitesi olan gemi tezgâhları bulunduğu anlaşılmaktadır.

Kili, İsakçı, İsmail, Daye Hatun ve Boğazköy vakıf mütevellileri ya da nazırları tarafından inşa edilen şaykalar, Tuna Nehri'nin aşağısında önemli bir gemi gücü oluşturacak tezgâhlar olduğunu ortaya koymaktadır. Nitekim Kili nazırı ile İsakçı ve İsmail mütevellilerine gönderilen hükme göre onlardan 6 şayka inşa etmeleri talep edilmişti.⁴² Söz konusu emirde ve vakıf şaykaları için tespit edilen tüm hüküm ve kayıtlarda şaykaların inşa edileceği farklı bir tersâne ya da gemi tezgâhı belirtilmemektedir. Bununla birlikte Kili, İsakçı, İsmail, Daye Hatun ve Boğazköy'ün kendilerine ait gemi tezgâhları olduğu düşünülmektedir. Bu bağlamda İsakçı ve Kili'ye kereste nakledilmesi ve tonbaz inşasına dair emirlerin işaret ettiği üzere, buralarda gemi tezgâhları bulunmaktaydı.⁴³

Tuna Nehri kenarında bilinen ve önemli bir yerleşimi ve kalesi olan yerler dışında çeşitli iskelelerde de gemi inşa edildiği görülmektedir. Örneğin üstüaçık ve tonbaz gemileri, bu tür gemileri inşa etmekle ünlü olan Drina Nehri üzerindeki Dobrak isimli köyün iskelesinde inşa edilmekteydi.⁴⁴

Osmanlılar için önemli olan bir başka gemi inşa merkezine daha dikkati çekmek gerekir. Budin'den Karadeniz'e kadar Osmanlıların Tuna Nehri'nde hâkim oldukları kesitin hemen hemen ortasında bulunan Vidin, Demirkapı girdaplarının aşağısındaki konumuyla gemiler için önemli iskelelerden biriydi.⁴⁵ Aynı zamanda Vidin, ilk hâkimiyet zamanlarından itibaren Osmanlıların kuzeye yönelik faaliyetlerinde de önemli bir serhad üssüydü.⁴⁶

⁴¹ Vidin'deki tersaneyi Marsigli de müşahade etmiştir. Bkz.: Güner Doğan, *Sınırlar Üzerinde Bir Hayat: İtalyan General Kont Luigi Ferdinando Marsigli ve Osmanlı İmparatorluğu (1679-1732)*, İtalyan Dostluk Derneği, Ankara 2020, s. 107.

⁴² BOA, MD, 98, hk. 217. (Evâil-i Rebi'ülevvel 1100 / 24 Aralık 1688-2 Ocak 1689).; Boğazköy zabiti ile İsakçı ve İsmail mütevellilerinden şayka inşa edilmesi talep edilen başka kayıtlarda da herhangi bir gemi tezgâhına işaret edilmemiştir. Bkz.: BOA, MAD, 3462, s. 43.; BOA, MAD, 7915, s. 160. (15 Rebi'ülâhır 1108 / 11 Kasım 1696)

⁴³ BOA, MAD, 4066, vr. 25a. (2 Şa'bân 1124 / 4 Eylül 1712)

⁴⁴ BOA, MAD, 2731, s. 6. (9 Rebi'ülevvel 1109 / 25 Eylül 1697).; BOA, MAD, 4066, vr. 76b. (2 Zilhicce 1123 / 11 Ocak 1712).; Dobrak, Srebrenika'nın güney doğusunda Drina Nehri üzerindeki küçük bir köydür. Gemiler Drina ve Sava nehirleri yoluyla Belgrad'a ulaştırılmaktaydı.

⁴⁵ Vidin iskelesinden elde edilen gelirlerin donanma için kullanımı için bkz.: BOA, MAD, 8489, s. 33. (16 Cemâziyelâhır 1109 / 30 Aralık 1697)

⁴⁶ Vidin'in Osmanlı serhad politikaları bakımından önemi hakkında bkz.: Rossitsa Gradeva, "Between Hinterland and Frontier: Ottoman Vidin, Fifteenth to Eighteenth Centuries", *The*

Bu konumuyla beraber, Osmanlılar buradaki gemi inşa faaliyetlerine uzun yıllar devam etmiştir.⁴⁷

Ocaklık şaykaların zamanla kullanılamaz hale gelmesi (*köhne* veya *amelmande* olarak tanımlanır) üzerine mîrîden verilen parayla yeniden inşa edilmekteydi. Nitekim 1695'te İbrail kapudanının şaykası köhne olduğu için Tuna Kapudanı'na gönderilen emre göre, kapudana mîrîden 250 kuruş vermesi ve geminin yeniden inşa edilmesi emredilmiştir.⁴⁸

Diğer taraftan vakıf şaykaları ve Eflak voyvodası tarafından inşa edilen şaykalar, yeniden inşası gerektiğine kanaat getirildiğinde Tuna Kapudanı gözetiminde yeniden inşa edilmekteydi. Nitekim Boğazköy, İsakçı ve İsmail'in 3 vakıf şaykası ile Eflak voyvodası tarafından inşa edilmesi gereken 5 şayka, toplam 8 şaykanın 1696 kışında yenilenerek 1697 seferine hazır hale getirilmesine karar verilmiştir.⁴⁹

Seferlere görevlendirilen gemilerin yaşı, bakımı gibi kondisyonunu belirleyen unsurların elverişsiz olması dolayısıyla yeterli verimin alınamadığı görülmektedir. Bu durumda bir sonraki sefer mevsiminde eksikliklerin giderilmesi için hemen hazırlıklara girilmektedir. Nitekim 1697 seferinde Özi'ye gönderilen 10 firkate ile Tuna Kapudanı'nın kalyatasından sadece kapudanın kalyatasının işe yaradığı belirtilmektedir. Gemilerden biri köhne olduğu için kullanılamamış, biri batmış ve 8 tanesi tamire muhtaç olduğu için Özi'de demirlemek zorunda kalmıştır.

Diğer taraftan reayanın da gemi inşa ettiği dikkati çekmektedir. Özellikle 1715'te Venedik ve ardından 1716'da Avusturya'ya açılan seferlerin hazırlıklarında Osmanlı bürokrasisi farklı tedbirler almıştır. Bu değişimde askerî harcamaların hazineye olan yükünü azaltmaya yönelik malî bir yaklaşımın olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim daha önce gemi kerestesinin kesimi ve nakli gibi çeşitli işler avârız olarak reayaya yüklenirken artık reayadan gemi inşa edip Tuna Kapudanı'na teslim etmesi istenmektedir.⁵⁰ Silistre varoş reayası tarafından inşa edilip 20 kürekçisi ile teslim edilmesi emredilen şaykanın, kendilerine tanınan vergi muafiyetleri karşılığında yaptırıldığı da belirtilmektedir. Bu şekilde avârızın alanı genişletilmiştir.

Frontiers of the Ottoman World, (Ed. A. C. S. Peacock), Oxford 2009, s. 331-351.; Hakan Karagöz, "Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik Önemi", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 30, Sayı 2, Aralık 2013, s. 83-116.

⁴⁷ BOA, MAD, 2777, s. 237. (30 Zilka'de 1124 / 29 Aralık 1712)

⁴⁸ BOA, MAD, 9879, s. 148. (11 Cemâziyelâhır 1106 / 27 Ocak 1695)

⁴⁹ BOA, MAD, 3462, s. 43. (15 Rebî'ülâhır 1108 / 11 Kasım 1696)

⁵⁰ BOA, MAD, 17900, s. 85. (13 Şevvâl 1128 / 30 Eylül 1716)

Aynı tarihlerde gemi ihtiyacını karşılamak üzere vakıf mütevellileri ve zî-kudretler tarafından da şayka inşa edilmesi için emir gönderildiği görülmektedir.⁵¹

Gemi İnşa Maaliyetleri

Gemi tipine ve inşa tarihine göre gemilerin inşa birim maliyeti değişmekteydi. Örneğin 1694 seferi için inşa edilen 50 üstüaçık için 10.900 kuruş kereste masrafı ve nakliye ücreti; 9.000 kuruş marangoz, kalafatçı ve âhenger ücreti; 2.680 kuruş ile 300 kantar demirin ücreti ödenerek 22.580 kuruş masraf yapılmıştır. Buna Tersâne-i Âmire'den gönderilen kirpasların masrafı belgede belirtilmediği için dahil değildir. Böylece birim masrafı 451 kuruş 72 akçe tutmaktadır.⁵² Bununla birlikte aynı yıl Vidin, Niğbolu, Fethülislam, Tulca ve Rusçuk şaykalarının yeniden inşası söz konusu olduğunda her bir şayka için 250'şer kuruş masraf yapıldığı tespit edilmiştir.⁵³ Söz konusu masrafların bazen donatım malzemesi hariç olarak hesap edilmesi fiyat farkını izah ediyor olabilir.

Diğer taraftan gemilerin inşası için gönderilen emirlerde inşa için lazım olan malzemeleri ve birim masrafları göstermek üzere sadece bir geminin malzemeleri ve birim fiyatı kaydedilmekteydi. Nitekim 1697 Kasım'ında Tuna Kapudanı'ndan 10 şayka ve 50 üstüaçık inşa etmesi istendiğinde bir şayka ve bir üstüaçığa lazım olan malzemeler tek tek cins, ebat ve maliyetleriyle kaydedilerek bir şayka ve bir üstüaçık için gereken malzemelerin dökümü verilmiş ve maliyeti çıkarılmıştır. Buna göre bir şayka için 71,5 kuruş 1 sülüs kereste ve 30 kuruş ham demir masrafı olarak 101,5 kuruş 1 sülüs; demirci ücreti, kömür bedeli, neccar ücreti, kumanya masrafı ve yosun bedeli olarak 103,5 kuruş olmak üzere toplam 205 kuruş 1 sülüs birim maliyet ortaya çıkmaktaydı. Aynı şekilde bir üstüaçık için 64,5 kuruş 1 sülüs kereste ve 24 kuruş ham demir masrafı; demirci ücreti, kömür bedeli, neccar ücreti, kumanya masrafı ve yosun bedeli olarak 84,5 kuruş olmak üzere toplam 173 kuruş 1 sülüs birim maliyet tespit edilmiştir. 10 şayka için birim maliyet 10 ile, 50 üstüaçık için birim maliyet 50 ile çarpılmış ve bu masrafa Eflak'tan nakledilen kerestenin nakliye masrafı eklenmiştir. Nihayetinde nakliye masrafı olarak 10 şaykanın kerestesi için 416,5 kuruş 1 sülüs, 50 üstüaçık kerestesi için ise 2.083 kuruş 2 sülüs nakliye masrafı kaydedilmiştir. Böylece bir şaykanın birim maliyeti yaklaşık 247 kuruş, bir üstüaçık geminin maliyeti ise yaklaşık 215 kuruş olmaktadır.⁵⁴

⁵¹ BOA, MAD, 17900, s. 98. (14 Şevvâl 1128 / 1 Ekim 1716)

⁵² BOA, MAD, 7915, s. 123. (27 Muharrem 1105 / 28 Eylül 1693)

⁵³ BOA, İE. BH, 519. (29 Muharrem 1105 / 30 Eylül 1693)

⁵⁴ BOA, MAD, 7915, s. 171. (1 Cemâziyelevvel 1109 / 15 Kasım 1697)

Bununla birlikte Aralık 1704'te İpek kapudanının şaykası için 200 kuruş masraf tespit edilerek yeniden inşası gündeme gelmişken sadece 150 kuruş tahsis edilerek, beher kuruşu da 160 akçeden hesaplanarak 24 bin akçe masrafla şaykanın yeniden inşa edilmesi emredilmiştir.⁵⁵ Aynı şekilde bir yıl sonra yeniden inşa edilen Hisarcık, Semendire, Koyluç ve Böğürdelen şaykaları için 150'şer kuruş mîrîden verilmiştir.⁵⁶ Bunlardan birkaç ay sonra yenilenen Rusçuk şaykasına da 150 kuruş masraf yapılmıştır.⁵⁷ Aralık 1706'da ise Niğbolu ve Fethülislam şaykaları 150'şer kuruş masrafla yenilenmiştir.⁵⁸ 1707 ve 1708 senelerinde yeniden inşası emredilen Hırsova, Boriçe, İsakçı ve Tulca şaykalarına ise 125'şer kuruş masraf yapılmıştır.⁵⁹

Yıllar içinde kullanılamaz hale gelen ocaklık şayka ve zî-kudret şaykaların yeniden inşa edilmesi için verilen hükümler ve kayıtlar, şaykaların hem kaç yılda bir inşa edildiğini ve bu bakımdan dayanma süresini hem de şayka inşasının kaç kuruşa mal olduğunu ortaya koymaktadır. Nitekim 23 Zilhicce 1121 / 23 Şubat 1710 tarihli kayda göre Vidin kapudanı Yusuf Kapudan'ın şaykasının 1116 / 1704-1705 senesinden beri Tuna üzerinde ve girdaplarda görev yaptığı belirtilerek artık köhne ve harab halde olduğu için yeniden inşası gerektiği ifade edilmektedir. Tuna şaykalarının bazısının 3 senede, bazısının ise 4 veya 5 senede yeniden inşası gerektiği vurgulanarak, 5 yıldan beri görev yapan Vidin şaykasının yeniden inşası için gereken 125 kuruşun hazineden verilmesi emredilmiştir. Aynı şekilde 21 Muharrem 1122 / 21 Mart 1710 tarihli başka bir kayda göre 1115 / 1703-1704 senesinde inşa edilen Belgrad kapudanı Mustafa Kapudan'ın şaykasının kullanılamaz hale geldiği ve yeniden inşa edilmesi gerektiği belirtilerek 210 kuruşluk bir masraf tespit edilmiştir.⁶⁰ Bu örnekte şaykanın kullanım ömrünün 7 yıl olduğu görülmektedir ki bu Osmanlı belgelerinde yansıyan azamî 5 yıl kullanım ömrü tespitinin üzerindedir. Bununla birlikte daha uzun süre hizmet ettiği görülen şaykalar da bulunmaktaydı. Nitekim Koyluç ve Fethülislam şaykalarının 12 Rebî'ülevvel 1128 / 6 Mart 1716 tarihli yenilenme kaydında Koyluç şaykasının 1705'te, Fethülislam şaykasının ise

⁵⁵ BOA, MAD, 7915, s. 207. (25 Şa'bân 1116 / 23 Aralık 1704)

⁵⁶ BOA, MAD, 7915, s. 207. (16 Şa'bân 1117 / 3 Aralık 1705)

⁵⁷ BOA, MAD, 7915, s. 207. (15 Safer 1118 / 29 Mayıs 1706)

⁵⁸ BOA, MAD, 7915, s. 216. (14 Ramazan 1118 / 20 Aralık 1706)

⁵⁹ BOA, MAD, 7915, s. 217. (11 Cemâziyelevvel 1119 / 10 Ağustos 1707 ve 13 Zilka'de 1119 / 5 Şubat 1708 tarihleri arasındaki kayıtlar.); BOA, MAD, 3147, gör. 51 ve 69, s. 100 ve 137.

⁶⁰ BOA, MAD, 7915, s. 206. (25 Muharrem 1122 / 21 Mart 1710)

1706'da 150'şer kuruşa yenilendiği belirtilmektedir. 10 yıldan sonra yenilenen iki şaykaya yine 150'şer kuruş verilmişti.⁶¹

Ocaklık şaykalar ile mîrî şaykaların yeniden inşası için tespit edilen masraf farklı olmaktaydı. Zaten ocaklık şaykaların çeşitli masrafları için ocaklığı olduğundan hazineden ayrılan paranın daha az olması gerekirdi. 20 Safer 1127 / 25 Şubat 1715 tarihli kayda göre Hırsova ve Vidin ocaklık şaykalarının yenilenmesi için 125'er kuruş hazineden verilmişti. Ancak 17 Safer 1127 / 22 Şubat 1715'te Tuna Kapudanı'nın şaykasının yenilenmesine 250 kuruş ayrılmıştı. Yine Belgrad şaykasının 29 Şa'bân 1128 / 18 Ağustos 1716 ve Rusçuk şaykasının 5 Şevvâl 1128 / 22 Eylül 1716 tarihli yeniden inşa kayıtlarına göre 250'şer kuruşun hazineden gönderildiği anlaşılmaktadır.⁶² Diğer taraftan 1718 senesi Ocak'ında ve Mart'ında Hırsova, Belgrad, İsakçı ve Tulca şaykalarının yenilenmesi için her birine 250'şer kuruş hazineden havale edilmiştir.⁶³ Söz konusu şaykaların bu tarih itibarıyla ocaklığı bulunmadığından masrafları hazineden karşılanmıştır.

Gemi Tamir ve Bakım Faaliyetleri

Denizde veya nehirde, su üzerinde yüzen her cinsten gemi ya zamana yenildiği ya sefer esnasında hasar aldığı ya da kazaya uğradığı için tamir ve bakıma ihtiyaç duymaktaydı. Öncelikle sefer mevsimi sonunda gemilerin bakımı yapılmaktaydı. Tutulan bir deftere tamir ve kalafata ihtiyaç duyulan gemilerin cinsleri, ne tür malzemelere ihtiyaç duyulduğu kaydedilirdi.⁶⁴ Geminin bütün ahşap aksamı elden geçirilerek sefer boyunca kırılan ve zarar gören keresteleri tamir edilir ya da yenilenirdi. Marangozların işleri bittikten sonra kalafatçılar gemiyi ele alırdı. Suğra denilen tahtalar arasındaki boşluklara üstüğü sıkıştırılır ve ardından ziftle doldurulurdu.⁶⁵ Gemilerin ağır ya da hafif hasar alması veya zamanla yıpranması fark etmeksizin tamiri ve bakımında mutlaka bu sıra izlenerek önce kereste ile tamiri ve ardından kalafat ile bakımı yapılırdı.

Gemiler, su altında kalan kısımlarının dış yüzeyindeki muhtemel hasarları gidermek, temizliği ve kalafatını yapmak üzere karaya çekilerdi. Bu bakımdan gemilerin çekildiği kışlaklar tamir ve bakımların yapılması için

⁶¹ BOA, MAD, 6549, s. 187. (12 Rebî'ülevvel 1128 / 6 Mart 1716)

⁶² BOA, MAD, 7915, s. 292. (5 Şevvâl 1128 / 22 Eylül 1716)

⁶³ BOA, MAD, 7915, s. 454. (12 Safer 1130 / 15 Ocak 1718 ve 10 Rebî'ülâhır 1130 / 13 Mart 1718)

⁶⁴ BOA, MAD, 5257, s. 72. (14 Rebî'ülâhır 1104 / 23 Aralık 1692).; BOA, MAD, 7915, s. 125. (28 Muharrem 1105 / 29 Eylül 1693)

⁶⁵ Lütü Gürçay, *Gemici Dili*, Deniz Basımevi, İstanbul 1968, s. 221.

hazır tutulurdu.⁶⁶ Nitekim Rusçuk'ta tamir ve bakımı yapılacak gemilerin karaya çekilmesi için insanlara ve öküzlere ihtiyaç duyulmaktaydı. Bu nedenle karaya çıkarılacak 30 fırkate gelmeden önce Rusçuk kadısının hazırlık yaparak yeterli sayıda insanı görevlendirmesi ve öküz tedarik etmesi emredilmiştir.⁶⁷ Ayrıca gemileri karaya çekmek için Rusçuk, Hezargrad, Yergöğü ve Tırnovi'den gelen ahali, tekâlifleri karşılığında bu hizmeti görmekteydiler.⁶⁸ 1696 sonbaharında da tamir ve bakım yapılmak üzere Rusçuk iskelesine gelecek yine 30 fırkate için aynı şekilde hazırlık yapıldığı anlaşılmaktadır.⁶⁹

Gemilerin tamiri için öncelikli malzeme keresteydi. Kereste ve sütun, seren gibi kereste cinslerinin önemli bir kısmı başta Tuna sahilindeki yerlerden olmak üzere Sava sahili ve Eflak'tan temin edilmekteydi.⁷⁰ Bununla birlikte ihtiyaç duyulduğunda İstanbul'dan da kereste gönderilmekteydi.⁷¹

Kereste dışındaki kalafat ve tamir malzemesinin önemli bir kısmı yine İstanbul'dan temin edilerek gönderilmekteydi. Nitekim Aralık 1691'de Rusçuk'ta bulunan fırkatelerin tamiri ve kalafatına lazım olan zift ve üstüpünün Tersâne Emini tarafından tedarik edilip gönderilmesi emredilmiştir.⁷² Gemilere yüklenen malzemeler Varna iskelesine naklediliyor, oradan da kiralanan arabalarla Rusçuk'a gönderiliyordu.⁷³ Bunların dışında çivi (mismâr), testere, keser, balta ve kazma gibi gemilerin tamiri esnasında kullanılabilecek malzemeler⁷⁴ temin edilmekteydi. Bununla birlikte demir Samakov'dan,⁷⁵ demir ocağının yakıtı olan kömür ve kalafatta kullanılan yosun Tuna sahilindeki yerlerden temin edilmekteydi.⁷⁶

Gemilerin tamir ve bakımında çalışacak ustaların bir kısmı İstanbul'dan gönderilmekteydi. Nitekim Rusçuk kışlağında bekleyen fırkateleri tamir etmek ve bakımlarını yapmak üzere ücretleri Kapudân-ı Derya tarafından

⁶⁶ BOA, MAD, 7915, s. 70. (6 Rebî'ülâhır 1103 / 27 Aralık 1691).; BOA, MAD, 7915, s. 433.; BOA, MAD, 6551, s. 4. (2 Muharrem 1130 / 6 Aralık 1717)

⁶⁷ BOA, MAD, 7915, s. 133. (19 Rebî'ülevvel 1106 / 7 Kasım 1694)

⁶⁸ BOA, Kamil Kepeci Defterleri (KK.d), 2763, s. 18. (14 Rebî'ülevvel 1107 / 23 Ekim 1695)

⁶⁹ BOA, MAD, 3462, s. 26. (5 Rebî'ülevvel 1108 / 2 Ekim 1696)

⁷⁰ BOA, MAD, 3462, s. 87. (20 Cemâziyelevvel 1108 / 15 Aralık 1696)

⁷¹ BOA, MAD, 9879, s. 36. (19 Rebî'ülevvel 1106 / 7 Kasım 1694)

⁷² BOA, MAD, 7915, s. 70. (6 Rebî'ülâhır 1103 / 27 Aralık 1691)

⁷³ BOA, MAD, 7915, s. 125. (28 Muharrem 1105 / 29 Eylül 1693)

⁷⁴ BOA, D.BŞM.d, 1367. (10 Ramazan 1130 / 7 Ağustos 1718)

⁷⁵ BOA, MAD, 3462, s. 26. (5 Rebî'ülevvel 1108 / 2 Ekim 1696)

⁷⁶ BOA, MAD, 7915, s. 106. (5 Cemâziyelevvel 1104 / 12 Ocak 1693).; BOA, MAD, 6551, s. 136. (8 Safer 1130 / 11 Ocak 1718)

verilerek 20 kalafatçı ve 10 marangozun 1692 senesi başlarında İstanbul'dan gönderilmesi emredilmektedir.⁷⁷ Bununla birlikte söz konusu iş gücünün çoğunlukla Tuna havzasından sağlandığı dikkati çekmektedir.⁷⁸

Tamirata yapacak ustaları görevlendirmek ve tamiratta kullanılacak malzemeleri temin etmek için öncelikle masrafının tespit edilip paranın tahsis edilmesi gerekmektedir. Yukarıda ifade edildiği gibi İstanbul'dan ücretleri verilerek gönderilen marangoz ve kalafatçılar ile Tersâne Emini tarafından tedarik edilen malzemeler dışında Tuna Kapudanı'nın yapacağı tamirleri planlamak, masrafları planlamak ve parayı tahsis etmek ya da göndermek gerekmektedir. Nitekim 1696 senesi sonlarında kışlağa çekilen 87 üstüaçık için her birine 10 kuruştan 870 kuruş tamir masrafı hesaplanmış ve masrafın cizyelerine mahsup edilmesi emredilmiştir.⁷⁹

Tamir edilen gemilere önemli miktarda para harcanmaktaydı. Örneğin Tuna Kapudanı Ali Paşa, ikisi batan, ikisi kullanılamaz hale gelen 50 üstüaçıktan kalan 46'sını Kasım 1692'de önce Yergöğü'ye demirlemiş, sonra bunları Rusçuk'a çekerek burada tamir etmiştir. 46 üstüaçığın tamiri için her birine 100'er kuruştan 4.600 kuruş harcanacağı tahmin edilmiştir. Nitekim Mart 1694 tarihli maliye kaydı söz konusu masrafın yapıldığını ve 4.600 kuruşun Eflak cizyesinden verildiğini göstermektedir.⁸⁰ Aralık 1697'de tamir edilip bakımı yapılan 19 borozanın her birine ise oldukça düşük bir masraf çıkmıştır. Buna göre her borozana 50 kuruştan 950 kuruş harcanmış ve para Eflak cizyesinden havale edilmiştir.⁸¹

Karlofça Antlaşması'ndan sonra Tuna serhaddinde yaşanan görece barış halinin, gemilerin tamir ve bakımlarını da aksattığı dikkati çekmektedir. 1701 sonbaharında Belgrad'da bulunan 9 kalyata ve 5 büyük firkate tamiri ve bakımı mümkün olmayacak şekilde eskiyince gemilerin sökülmesine karar verilerek kerestelerinin kale tamirinde kullanılmak üzere anbara, mühimmatının ise cebahaneye nakledilmesi emredilmiştir.⁸²

1702 senesi başlarında ise Belgrad Muhafızı Vezir Hasan Paşa'ya gönderilen hükme göre, Belgrad Kalesi'nde tamir edilip baharda Bosna'ya gönderilecek

⁷⁷ BOA, MAD, 7915, s. 70. (6 Rebî'ülâhır 1103 / 27 Aralık 1691)

⁷⁸ BOA, MAD, 9876, s. 284. (12 Receb 1104 / 19 Mart 1693).; BOA, MAD, 7915, s. 123. (28 Muharrem 1105 / 29 Eylül 1693).; BOA, MAD, 6549, s. 535. (28 Şa'bân 1128 / 17 Ağustos 1716)

⁷⁹ BOA, MAD, 3462, s. 66. (7 Cemâziyelevvel 1108 / 2 Aralık 1696)

⁸⁰ BOA, MAD, 7915, s. 109. (4 Receb 1105 / 1 Mart 1694). Aynı üstüaçıkların yenisi 180 kuruşa inşa edilmekteydi.

⁸¹ BOA, MAD, 7915, s. 175. (28 Cemâziyelevvel 1109 / 12 Aralık 1697)

⁸² BOA, MAD, 7915, s. 189. (11 Rebî'ülâhır 1113 / 15 Eylül 1701)

topların ve mühimmatın nakli için 10 üstüaçık talep ettiği belirtilerek yüzdürülmeye ve istihdama elverişli üstüaçık kalmadığının şayka kapudanları tarafından haber verildiği kaydedilmiştir. Bu nedenle Hasan Paşa'dan Belgrad'da olan 9 üstüaçıktan tamiri mümkün olan 7 tanesini tamir etmesi, 3 tane üstüaçığı ise yeniden inşa etmesi istenmiştir. Ayrıca üstüaçıkların tamir ve yeniden inşasında olabildiğince tasarruf edip masraf defterini İstanbul'a göndermesi emredilmiştir.⁸³

Birkaç yıl sonra, 1704'te Belgrad'da sadece 5 üstüaçık geminin kaldığı ve bunların da zaten Belgrad Muhafızı Hasan Paşa tarafından inşa edildiği görülmektedir. 4 tane daha yapılması için masraf defteri hazırlandıysa da 5 üstüaçıkla iktifâ edilmesine karar verilip yeni gemi inşa etmeye lüzum görülmemiştir.⁸⁴ Defterdeki kayıtların işaret ettiği üzere söz konusu 5 üstüaçık 1705, 1706 ve 1707 senelerinde Belgrad'da hizmet vermiş ve herhangi bir tamir masrafı kaydedilmemiştir.⁸⁵

Prut Savaşı'ndan (1711) sonra Tuna Donanması'ndaki gemilerin inşa ve tamirine dikkat edilmiştir. Nitekim 1713 senesi sefer mevsiminde 95 üstüaçığın seferde görev yapması planlandığı belirtilerek bir önceki yıl inşa edilmiş olan 50 üstüaçığın her birine 10'ar kuruştan 500 kuruş ve kalan 45 üstüaçık için ise 20'ser kuruştan 900 kuruş olmak üzere toplam 1.400 kuruş H. 1125 senesi Rusçuk cizyesinden havale edilmiş ve Üstüaçıklar Ağası olan Vidin kapudanı Yusuf Kapudan tarafından gemilerin bir an önce tamir edilerek hazırlanması emredilmiştir.⁸⁶ Bununla birlikte 1714'te tamir edilen 5 üstüaçığın, yine her biri 20 kuruştan olmak üzere 100 kuruşa tamir edilerek kalafatının yapıldığı görülmektedir.⁸⁷ Bunların masrafı ise Belgrad'da bulunan mübaşir tarafından verilmiştir.⁸⁸

Gemiler kaza yaptığında aldıkları hasara göre ya yeniden inşa edilirdi ya da kapsamlı bir tamirle gemi sanki yeniden inşa edilmiş gibi olurdu. Nitekim Vidin kapudanı Yusuf'un şaykası şiddetli fırtınadan dolayı ağır hasar alınca geminin yeniden inşa edilecek şekilde tamiri emredilerek 125 kuruş tahsis

⁸³ BOA, MAD, 9889, s. 413. (7 Ramazan 1113 / 5 Şubat 1702)

⁸⁴ BOA, MAD, 7915, s. 212. (1 Zilhicce 1115 / 6 Nisan 1704)

⁸⁵ BOA, MAD, 7915, s. 212. (28 Zilka'de 1118 / 3 Mart 1707). İlgili kayıta üstüaçıkların 1119 senesi rûz-ı Kasım'ına kadar görev yapacağı belirtilmektedir. Bu da yaklaşık olarak Şa'bân 1119 / Kasım 1707 tarihine denk gelmektedir.

⁸⁶ BOA, MAD, 2777, s. 234. (4 Zilka'de 1124 / 3 Aralık 1712).; BOA, MAD, 2777, s. 237. (30 Zilka'de 1124 / 29 Aralık 1712)

⁸⁷ BOA, MAD, 7915, s. 291. (21 Rebî'ülâhır 1126 / 6 Mayıs 1714)

⁸⁸ BOA, MAD, 7915, s. 291. (23 Rebî'ülâhır 1126 / 8 Mayıs 1714)

edilmiştir.⁸⁹ Bu meblağ sıfırdan inşa edilecek bir şaykaya genelde harcanan 250 kuruşun yarısıdır. Bu bakımdan önemli bir tamirat yapıldığı anlaşılmaktadır. Daha büyük gemiler kazaya uğradığında nispeten daha fazla masraf çıkmaktaydı. Nitekim Belgrad'a giderken kaza geçiren bir borozanın tamiri için 424 kuruş masraf tespit edilmiştir.⁹⁰ Bununla birlikte tamiri mümkün olmayan gemiler amelmande (iş göremez halde) olarak tanımlanıp sağlam donanım malzemesi muhafaza altına alınarak başka gemilerde kullanılmaktaydı.⁹¹

Tuna Donanması'nın Mevcudu

Tuna Donanması'nın mevcudunu tespit etmek için eldeki bütün verilerin titizlikle incelenmesi gerekmektedir. Zira örneğin bir defterde "ilgili senenin donanma mevcudu" olarak kaydedilen kalyata, firkate ve mirî şaykalar sadece sâlyâne aldıkları için o şekilde deftere kaydedilmekteydiler. Bunların yanında Osmanlı bürokrasisi ocaklık şaykalar, vakıf, zî-kudret ve Eflak şaykalarını farklı bir bağlamda kaydetmiştir. Aynı şekilde zahire gemileri ile borozan gibi nakliye de kullanılan gemiler Tuna Donanması'nın bir parçası olmakla beraber sâlyâne alan ya da ocaklığı olduğu için cenkçisi ve kürekçisi tayin edilen gemiler olmadığından çoğunlukla inşa kayıtları ya da bunlara verilen kınablardan⁹² dolayı karşımıza çıkmaktadır. Bu nedenle donanmanın yıl yıl ve net olarak bir mevcudunu vermek için, aynı gemi grubuyla alakalı personel tayini, sâlyâneleri ya da peksimed tayinatı gibi farklı bağlamlarda verilen ve bu bakımdan kısmen mükerrer olan kayıtları elemek gerekmiştir. Ayrıca gemilerin tamir ve bakımına dair kayıtlar da toplam gemi sayısının tespitini karmaşık hale getirmiştir. Bu türden kayıtlar dikkatle incelenerek Tuna Donanması'nın mevcudu çıkarılmaya çalışılmıştır. Bununla birlikte, arşiv belgelerinde gemi sayıları verilmeden nakliye ya da sair hususlara dair verilen bazı emirlerden gemi sayısına dair bir çıkarım yapmak mümkün görünmemektedir.⁹³

II. Viyana Kuşatması sırasında Belgrad'da yeni inşa edilmiş 60 şayka bulunmaktaydı.⁹⁴ 1689'da ise İstanbul'da inşa edilip donatılan 16 firkate

⁸⁹ BOA, MAD, 7915, s. 207. (26 Şa'bân 1116 / 24 Aralık 1704)

⁹⁰ BOA, MAD, 7915, s. 131. (15 Cemâziyelâhir 1106 / 31 Ocak 1695)

⁹¹ BOA, MAD, 7915, s. 125. (1105 / 1693-1694)

⁹² Kınab, ketenden yapılan bir tür ince halattır. Bükücü olarak görevlendirilenler kınabları bir araya getirip kalın bir halat halinde bükmekteydiler. Bu işlemten sonra palamar denilen kalın halat elde edilmekteydi.

⁹³ BOA, MAD, 2964, s. 258. (9 Cemâziyelevvel 1127 / 13 Mayıs 1715)

⁹⁴ BOA, İE. BH, 91. (21 Zilhicce 1093 / 21 Aralık 1682)

Tuna Donanması'na gönderilmiştir.⁹⁵ Sefer sonunda bunlardan 6'sının zayi olduğu ve kışlağa sadece 10 fırkate konulduğu anlaşılmaktadır.⁹⁶ Öte yandan Osmanlılar, Tuna Donanması'na katılmak üzere her birine 230 nefer konulan 2 kadırgayı İstanbul'dan Tuna Nehri'ne gönderme hazırlığı yapmışlar ancak bu gemilerin Tuna'ya uygun olmadığını düşünerek göndermemişlerdir.⁹⁷

1690 senesinde 13 ocaklık şayka, 2 zî-kudret şayka, 8 vakıf şaykası, 20'si İstanbul'da, 10'u Rusçuk kışlağında olmak üzere 30 fırkatenin sefere hazırlandığı görülmektedir.⁹⁸ İlave olarak satın alınan 6 şayka ve 2 borozan donanmaya katılmıştır.⁹⁹ Böylece 1690'da Tuna Donanması'nda 61 geminin görev yaptığı tespit edilebilmiştir.

1691'de Tuna Kapudanı'nın bir önceki sene inşa ettiği 6 fırkateye yedek olmak üzere 2 şayka inşa edilip donatılmıştır.¹⁰⁰ Yine bir önceki yıl olduğu gibi 8 vakıf şaykası ve 35 fırkate daha donanmaya katılmıştır.¹⁰¹ Bununla birlikte donanmayı güçlendirmek üzere 12 üstüaçık, 50 kayık ve 50 at kayığı daha hazırlanmıştır.¹⁰² Ayrıca 46 tonbazın 1691 seferi için donanmaya katıldığı¹⁰³ ve Tuna Kapudanı Ali Paşa'nın 2 borozanla zahire nakliyesi yaptığı hesaplandığında toplam 211 geminin görevde olduğu görülmektedir. Artan gemi sayısı yabancı asker ve mühendislerin dikkatini çekmiştir. Nitekim 1691'den sonra Osmanlıların Tuna Donanması'nı güçlendirdiğini kaydeden Marsigli, kalyata, fırkate ve şaykaların ebat ve özelliklerini

⁹⁵ BOA, MAD, 3427, s. 208. (23 Cemâziyelevvel 1100 / 15 Mart 1689).; BOA, MAD, 3427, s. 213. (29 Receb 1100 / 19 Mayıs 1689)

⁹⁶ BOA, MAD, 7915, s. 35. (9 Cemâziyelâhır 1101 / 20 Mart 1690)

⁹⁷ BOA, MAD, 3427, s. 257. (19 Cemâziyelevvel 1100 / 11 Mart 1689).; BOA, *Evâmir-i Maliye Kalemî Evrakı (D. EVM)*, 31/33, (28 Cemâziyelevvel 1100 / 20 Mart 1689)

⁹⁸ BOA, MAD, 7915, s. 34-35. (28 Cemâziyelevvel 1101 / 9 Mart 1690).; Tersâne-i Âmire'de Tuna Donanması için on iki oturaklı 12 fırkatenin inşası için bkz.: Türkal, *Silahdar*, s. 1343.

⁹⁹ BOA, MAD, 7915, s. 49. (21 Şa'bân 1101 / 30 Mayıs 1690)

¹⁰⁰ BOA, MAD, 7915, s. 38. (10 Cemâziyelevvel 1102 / 9 Şubat 1691)

¹⁰¹ BOA, MAD, 7915, s. 39-41. (13 Cemâziyelevvel 1102 / 12 Şubat 1691)

¹⁰² BOA, MAD, 7915, s. 50. (15 Receb 1102 / 14 Nisan 1691).; Silâhdâr sefere katılacak 60 şayka olduğunu belirtmektedir. Bu durumda 8 vakıf şayka, yedek 2 şayka dışında inşa edilen ve belgelerde kayık olarak kaydedilen 50 kayığın şayka olması muhtemeldir. Bu durumda 60 şayka söz konusu olabilir. Bkz.: Türkal, *Silahdar*, s. 1352.; Defterdar, 1691 seferinde kullanılmak üzere bir miktarı İstanbul'da kalanı ise Rusçuk tersânesinde olmak üzere 100 fırkate ve kalyatanın inşasına karar verildiğini, Tuna Kapudanı Ali Paşa'ya ise 40 üstüaçık inşa etmesinin emredildiğini kaydetmektedir. Ancak bu inşa kararının fiiliyata geçirilemediği düşünülmektedir. Nitekim seferde görev yapan gemi sayıları arşiv belgelerinden tespit edilebilmiştir. Bkz.: Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekâyât: Tahlil ve Metin (1066-1116/1656-1704)*, (haz.: Abdülkadir Özcan), Türk Tarih Kurumu (TTK), Ankara 1995, s. 380.

¹⁰³ BOA, MAD, 7915, s. 43. (9 Şevvâl 1102 / 6 Temmuz 1691)

vererek bu gemilerin hafif ve manevra kabiliyetine sahip olduklarını ifade etmektedir.¹⁰⁴

1692'de 8 vakıf, 5 Eflak ve Boğdan voyvodası tarafından inşa edilen 4 şayka sefer için hazırlanmıştır. Bununla birlikte defterde 13 ocaklık şaykaya ilave olarak 17 şaykanın daha inşa edilmesi emredildiği görülmekte, bu bakımdan toplamı 17 olan vakıf, Eflak ve Boğdan şaykalarının kastedildiği anlaşılmaktadır.¹⁰⁵ Yani toplamda 30 şaykadan söz edebiliyoruz. Ayrıca 30 firkate,¹⁰⁶ 52 üstüaçık ve 62 kayığın donanmaya katılması için emir verilmiştir.¹⁰⁷ Öte yandan tamir edilenlerle beraber firkete sayısının 41'e çıktığı ve 3 kalyatanın İstanbul'dan gönderildiği anlaşılmaktadır.¹⁰⁸ Ayrıca Tuna Kapudanı'nın bir kalyatası bulunmaktaydı.¹⁰⁹ Tuna Kapudanı'nın 2 yedek şaykası ile beraber¹¹⁰ böylece 1692'de 191 geminin görev yaptığı tespit edilmiştir. Bu 191 harp gemisi dışında donanmanın lojistik hizmetlerinde görev yapmak üzere 40 borozan ve 40 tonbazın inşa edilmesi için emir verildiği görülmektedir.¹¹¹ Bunların inşa edilip sefer mevsimine yetiştirilip yetiştirilmediği net olarak belli olmamakla birlikte, iyimser bir tahminle bunları da donanma gemileri arasında saymak mümkündür. Bu halde 271 gemiden oluşan bir filonun 1692'de görev yaptığı söylenebilir.

Habsburg filosu kumandanı Ludwig van Assebourg'un raporuna göre Osmanlıların Tuna Donanması 1693 seferinde 90 gemiden oluşmaktaydı. Raporunda gemileri farklı isimlendirmiş olsa da öyle anlaşıyor ki 6 kalyata, 46 firkate ve 38 şayka bulunduğunu belirtmektedir.¹¹² Bununla birlikte 1693'te görev yapan gemilerin listelendiği bir Osmanlı arşiv belgesindeki rakamlar farklı bir tablo çizmektedir. Buna göre Tuna Donanması'nda 4 kebir kalyata, 28 firkate, 67 üstüaçık ve 47 şaykadan müteşekkil 146 gemi

¹⁰⁴ Graf Marsili (Luigi Ferdinando Marsigli), *Osmanlı İmparatorluğunun Zuhur ve Terakkisinden İnhitatu Zamanına Kadar Askerî Vaziyeti*, (çev.: M. Kaymakam Nazmi), Büyük Erkânıharbiye Matbaası, Ankara 1934, s. 272.

¹⁰⁵ BOA, MAD, 7915, s. 68. (18 Cemâziyelâhır 1103 / 7 Mart 1692)

¹⁰⁶ BOA, MAD, 7915, s. 43. (3 Rebî'ülâhır 1103 / 24 Aralık 1691)

¹⁰⁷ BOA, MAD, 7915, s. 69. (10 Rebî'ülâhır 1103 / 31 Aralık 1691).; BOA, MAD, 7915, s. 73. (10 Cemâziyelevvel 1103 / 7 Şubat 1692)

¹⁰⁸ BOA, MAD, 7915, s. 70. (17 Cemâziyelevvel 1103 / 1 Şubat 1692).; BOA, MAD, 7915, s. 74. (28 Cemâziyelevvel 1103 / 16 Şubat 1692)

¹⁰⁹ BOA, D. SLY.d, 33555, s. 34. (1103 / 1691-1692)

¹¹⁰ BOA, MAD, 7915, s. 73-74. (9 Rebî'ülâhır 1103 / 30 Aralık 1691)

¹¹¹ BOA, MAD, 9873, s. 7. (16 Muharrem 1103 / 9 Ekim 1691)

¹¹² Lothar Höbelt, "From Slankamen to Zenta: The Austrian War Effort in the East during the 1690s", *The Treaties of Carlowitz (1699): Antecedents, Course and Consequences*, (Ed. by, Colin Heywood, Ivan Parvev), Brill, Leiden 2020, s. 166.

bulunmaktaydı.¹¹³ Öyle anlaşıyor ki sadece bu gemiler seferde görev yapmamıştır. Başka defter ve belgelerdeki rakamlar incelendiğinde gemi sayısı artmaktadır. Buna göre 1693 seferi için yeniden inşa edilen 20 borozan,¹¹⁴ 20 şayka¹¹⁵ ve 8 arvuz¹¹⁶ donanmada görev yapmıştır. Diğer taraftan Tuna kapudanlarının denetimi altında mîrî zahire taşıyan tüccarlara ait zahire gemileri bulunmaktaydı. Nitekim 1693 kışında 397 geminin zahire nakli için iskelelerde beklediği kaydedilmektedir.¹¹⁷ Böylece toplamda 591 geminin 1693 seferi için göreve hazır hale getirildiği anlaşılmaktadır.

1694'te sefere çıkacak gemilerin bir listesini yapan Tuna Kapudanı Ali Paşa, merkeze gönderdiği defterde donanma mevcudunu şu şekilde kaydetmiştir: 10 büyük kalyata, 40 firkate, 58 şayka (8 tanesi zahire nakline, 50 tanesi donanmaya), 80 üstüaçık olmak üzere 188 gemi bulunmaktaydı. Bunlardan 6 kalyata, 24 firkate ve 50 üstüaçık geminin yeni inşa edildiği anlaşılmaktadır.¹¹⁸ Bununla birlikte bir önceki seneden kışlağa çekilen 20 borozanın burada muhafaza edilerek 1694 seferine hazırlandığı görülmektedir.¹¹⁹ Bu bakımdan 208 geminin görevde olduğu söylenebilir.

Osmanlılar 1694'te Varadin'i kuşattığında, Edirne'den itibaren sefer yürüyüşünü ve kuşatmayı kaleme alan anonim bir müellif, sefer sırasında çete kayıkları haricinde 180 gemi olduğunu kaydetmektedir. Verdiği bu bilgi, yukarıda görüleceği üzere arşiv belgeleriyle uyumludur. Diğer taraftan Serdar ve Sadrazam Sürmeli Ali Paşa'nın yanında görev yaptığı anlaşılan müellif eserinde, 1690 senesinden önce Tuna Donanması'nda 20 ocaklık şayka dışında gemi bulunmadığını, Sürmeli Ali Paşa'nın defterdarlığı zamanında 20 firkate inşa edildiğini ve zamanla donanmanın büyüdüğünü belirtmektedir.¹²⁰ Gerçekten de 1690'da müellifin verdiği sayı kadar ocaklık, zî-kudret ve vakıf terkinde olmak üzere 23 şayka bulunmaktayken,

¹¹³ BOA, *İE. BH*, 519. (1104 / 1692-1693).; Mevcut 46 üstüaçık tamir edilmiş; önce 14 tane, sonra ihtiyaç duyulunca 7 tane daha inşa edilmesi için emir verilmiştir. Bkz.: BOA, *MAD*, 7915, s. 109. (3 Cemâziyelevvel 1104 / 10 Ocak 1693)

¹¹⁴ BOA, *MAD*, 7915, s. 104. (27 Rebî'ülâhır 1104 / 5 Ocak 1693)

¹¹⁵ BOA, *MAD*, 7915, s. 115. (3 Receb 1104 / 10 Mart 1693)

¹¹⁶ BOA, *MAD*, 7915, s. 75. (10 Receb 1104 / 17 Mart 1693).; Tonajı 5-13 ton arasında olan küçük kayıklardır. Zahire gemileri ya da borozanların girdaplardan geçişinde doğal bir engel çıktığında bu tür küçük kayıklara yükleri aktarılarak asıl gemilerin geçişi gerçekleştirilirdi.

¹¹⁷ BOA, *KK.d*, 2477, s. 115-116. (20 Cemâziyelâhır 1104 / 26 Şubat 1693)

¹¹⁸ BOA, *İE. BH*, 519. (27 Muharrem 1105 / 28 Eylül 1693).; BOA, *MAD*, 7915, s. 122-129. (6 Cemâziyelâhır 1105 / 2 Şubat 1694)

¹¹⁹ BOA, *İE. BH*, 519. (21 Safer 1105 / 22 Ekim 1693)

¹²⁰ Hatice Oruç, "Târîh-i Varadin Der Zemân-ı Sultân Ahmed Bin İbrahim", *Belgeler*, Cilt XXXVI, S. 40, Aralık 2021, s. 80.

İstanbul'da 20 firkate de inşa edilmişti. Müellifin yanıldığı husus ise bir önceki seneden Rusçuk kışlağına çekilen 10 firkatenin de sefere katılmış olmasıdır.¹²¹

1695'te Tuna Donanması 10 kalyata, 34 firkate, 54 şayka, 80 üstüaçık ve 20 borozan olmak üzere 198 gemiden meydana gelmekteydi.¹²² Bununla birlikte 1695 Ağustos'unda Belgrad'da bulunan gemilerin verildiği listede şunlar bulunmaktaydı: 37 mîrî şayka, 40 vakıf şayka, 3 zî-kudret şayka, 13 ocaklık şayka, 3 kapudan şaykası ve 5 Eflak şaykası olmak üzere 101 şayka, 34 firkate ve 10 kalyata olarak toplam 145 gemi kaydedilmiştir.¹²³ Öyle anlaşıyor ki 6 firkate ya zayi olmuştur ya da Belgrad'da değil, başka bir yerdedir. Ayrıca vakıf şaykası adıyla genelde 8 adet şaykanın donanmaya katılımına alışıl原因linmişken 40 vakıf şaykasının kaydedilmesi oldukça dikkat çekicidir. Diğer taraftan 1695 sefer mevsiminde Tuna Kapudanı'nın organize ettiği zahire gemilerinin de bulunduğu görülmektedir. Arşiv kayıtlarında bunların sadece adı zikredilmektedir. Bununla birlikte girdaplardan geçişlerini sağlamak üzere her yıl zahire gemilerine 300.000 kinnab verilmekteydi. Borozan gemilerinin her birine 1695'e kadar 2.300,¹²⁴ 1696'dan sonra 3.000 kinnab verildiği¹²⁵ bilgisini zahire gemilerinin muhtemel sayısını tespit etmek üzere kıyas için kullanabiliriz. Bu bakımdan her gemiye en yüksek sayıda kinnab verildiğini düşünerek, 300.000 kinnabın ortalama 100 zahire gemisi için tedarik edildiği söylenebilir.¹²⁶ Böylece 1695 senesi sefer mevsimi başından itibaren görev yapan gemileri şu şekilde tasnif edebiliriz: 10 kalyata, 34 firkate, 101 şayka, 80 üstüaçık, 20 borozan ve 100 zahire gemisi olmak üzere toplam 345 gemi. Diğer taraftan Anonim Osmanlı Tarihi'nin müellifi 1695 seferi için 20 kalyata, 40 firkate, 50 ocaklık şayka

¹²¹ BOA, MAD, 7915, s. 34-35. (28 Cemâziyelevvel 1101 / 9 Mart 1690)

¹²² BOA, MAD, 7915, s. 141. (11 Cemâziyelâhır 1106 / 27 Ocak 1695).; BOA, D.BŞM.d, 802, s. 2. (1106 / 1694-1695).; BOA, MAD, 2426, s. 30. (25 Receb 1106 / 11 Mart 1695).; Bir mühimme kaydında ise 60 şayka olduğu zikredilmektedir. Bkz.: BOA, MD, 106, hk. 10. (Evâsıt-ı Şa'bân 1106 / 27 Mart-5 Nisan 1695)

¹²³ BOA, MAD, 7915, s. 142. (2 Muharrem 1107 / 13 Ağustos 1695).; Silâhdâr ise 1 Muharrem 1107 / 12 Ağustos 1695 tarihinde Tuna Kapudanı Ali Paşa kumandasında Belgrad'da kalyata, firkate ve şaykalardan müteşekkıl 101 gemi olduğunu kaydetmektedir. Bkz.: Silâhdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme; İnceleme-Metin (1106-1133 / 1695-1721)*, (haz.: Mehmet Topal), Türkiye Bilimler Akademisi (TÜBA), Ankara 2018, s. 131.

¹²⁴ BOA, MAD, 9879, s. 38. (19 Rebî'ülevvel 1106 / 7 Kasım 1694)

¹²⁵ BOA, MAD, 2150, s. 4. (19 Şevvâl 1107 / 22 Mayıs 1696)

¹²⁶ BOA, MAD, 7915, s. 136. (19 Rebî'ülevvel 1106 / 7 Kasım 1694)

ve 80 üstüaçık hazırlandığını ifade etmektedir.¹²⁷ Ancak arşiv belgeleri daha net rakamlar vermektedir.

1696'da ise 10 kalyata, 34 firkate, 64 şayka ve 100 üstüaçık olmak üzere donanmada 208 gemi görevlendirilmiştir.¹²⁸ Bunlardan 10 kalyata,¹²⁹ 5 firkate, 5 şayka¹³⁰ ve 20 üstüaçık¹³¹ geminin yeniden inşa edildiği anlaşılmaktadır. Ayrıca sipariş edilen 300 bin kinnabdan hareketle 100 zahire gemisinin 1696 seferine hazırlandığı anlaşılmaktadır.¹³² Öte yandan zahire naklinde kullanılan bir başka gemi olan borozanlardan 18 tanesi ise hazır duruma getirilmiştir.¹³³ Bütün gemiler hesap edildiğinde 1696 seferinde toplam 326 geminin görev yaptığı görülmektedir.

1697 seferinde, bir önceki seneye göre gemi sayısı artmıştır. 10 kalyata, 33 firkate, 39 mîrî şayka, 12 ocaklık şayka, 5 zî-kudret şaykası, 5 Eflak şaykası ve 100 üstüaçıktan müteşekkîl 204 gemi Tuna Donanması'nda görev yapmaktaydı.¹³⁴ Diğer taraftan orduya zahire nakleden çeşitli tüccar gemilerinin Tuna Donanması tarafından kiralandığını gösteren Ekim 1697 tarihli defter dikkati çekmektedir. Taşındıkları zahire miktarlarına bakılırsa borozandan küçük, muhtemelen 133 zahire gemisi kiralanmıştır.¹³⁵ Ayrıca geçmiş senelerde olduğu gibi zahire gemileri için 300 bin kinnab sipariş edilmesi üzerinden hesap edilerek, 100 mîrî zahire gemisinin donanmanın lojistik faaliyetlerinde kullanıldığı söylenebilir.¹³⁶ Öte yandan Azak denizine gidecek 25 şayka Tuna Kapudanı tarafından inşa edilmiştir.¹³⁷ Böylece 229

¹²⁷ Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116/1688-1704), (haz.: Abdülkadir Özcan), TTK Yayınları, Ankara 2000, s. 113.

¹²⁸ BOA, MAD, 7915, s. 148-152. (26 Cemâziyelevvel 1107 / 2 Ocak 1696).; BOA, MAD, 9880, s. 134. (28 Cemâziyelevvel 1107 / 4 Ocak 1696).; BOA, D. SLY.d, 33560, s. 38. (7 Şa'bân 1107 / 12 Mart 1696).; Diğer arşiv kayıtlarında 61 şayka kaydedilmekteyken bir mühimme hükmünde 64 şaykanın olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: BOA, MD, 108, hk. 306. (Evâhır-ı Cemâziyelâhır 1107 / 27 Ocak-4 Şubat 1696)

¹²⁹ BOA, MAD, 7915, s. 147. (2 Cemâziyelâhır 1107 / 8 Ocak 1696)

¹³⁰ BOA, MAD, 7915, s. 147. (10 Rebî'ülevvel 1107 / 19 Ekim 1695)

¹³¹ BOA, MAD, 7915, s. 146. (6 Receb 1107 / 10 Şubat 1696)

¹³² BOA, MAD, 7915, s. 147. (10 Rebî'ülâhır 1107 / 18 Kasım 1695)

¹³³ BOA, MAD, 7915, s. 147. (2 Cemâziyelâhır 1107 / 8 Ocak 1696)

¹³⁴ BOA, MAD, 7915, s. 163-165. (7 Cemâziyelevvel 1108 / 2 Aralık 1696).; Anonim Osmanlı Tarihi müellifi sayıları detaylı vermekle beraber mîrî şayka sayısını 33 olarak kaydetmiştir. Bkz.: Anonim Osmanlı Tarihi, s. 132.

¹³⁵ BOA, MAD, 10305, s. 10-11. (15 Rebî'ülevvel 1109 / 1 Ekim 1697)

¹³⁶ BOA, MAD, 7915, 164. (4 Cemâziyelevvel 1108 / 29 Kasım 1696)

¹³⁷ BOA, MAD, 7915, s. 222-223. (7 Cemâziyelevvel 1108 / 2 Aralık 1696)

donanma gemisiyle beraber 1697'de Tuna Donanması tarafından sefer görevine memur edilen gemi sayısı 462 olmuştur.

1698 senesinin hazırlıklarına dair kayıtlarda ise bir önceki senenin donanma gemilerine dair rakamlar dikkate alındığında gemi sayılarında ciddi değişim olmadığı görülmektedir. Ancak 13 ocaklık şayka, 5 zî-kudret şaykası, 5 Eflak şaykası hariç olarak sadece 10 kalyata, 33 firkate, 39 mîrî şayka ve 100 üstüaçık kaydedilmiştir. Böylece 182 gemiden müteşekkîl bir donanmanın hazırlandığı anlaşılmaktadır.¹³⁸ Bunlardan 10 şayka ile 50 üstüaçık yeni inşa edilmiştir.¹³⁹ Bununla birlikte söz konusu kayıta yer almayan ocaklık, zî-kudret ve Eflak şaykalarının görevde olduğunu varsayabiliriz.¹⁴⁰ Zira bu gemilerin görevde olduğunu gösteren ayrı kayıtlar bulunmaktadır.¹⁴¹ Bu bakımdan 1698'deki donanma mevcudunun bir önceki yıla yakın olarak, 205 gemi olduğunu söyleyebiliriz. Diğer taraftan donanmanın lojistik gemilerini de tespit etmemiz ve bu sayılara eklememiz mümkündür. Nitekim 19 borozanın tamir edilip hazırlandığı görülmektedir.¹⁴² Ayrıca gemi sayıları belirtilmeyen bir belgedeki mîrî zahire ile borozan gemilerine verilen kınnaab miktarından yola çıkıldığında, tahmini olarak 110 kadar gemiyi daha donanmaya dahil ettiklerini ve böylece 1698'de toplam 334 geminin Tuna Donanması'nda görev yaptığını söyleyebiliriz.¹⁴³ Öte yandan girdap mübaşirinin Ağustos 1698'e kadar girdaplardan 384 zahire gemisi geçirdiğini ve 20 gemiyi daha geçireceğini belirterek 404 zahire gemisi

¹³⁸ BOA, MAD, 7915, s. 172-174. (28 Cemâziyelevvel 1109 / 12 Aralık 1697).; BOA, Başmuhasebe Tersâne Emîni Defterleri (D. BŞM.TRE.d), 14595, s. 2. (14 Cemâziyelâhır 1109 / 28 Aralık 1697).; Hammer 1698 senesinde görevde olan gemilerden bazılarının sayısını oldukça doğru vermektedir. Kaydettiğine göre 10 hafif kadirga, yani kalyata, 33 firkate, 60 şayka, 100 sal yani üstüaçık bulunmaktaydı. Bkz.: Joseph von Hammer, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 12, (çev.: Vecdi Bütün), (haz.: Erol Kılıç, Mümin Çevik), Üçdal Neşriyat, İstanbul 1992, s. 264.

¹³⁹ BOA, MAD, 7915, s. 171. (30 Cemâziyelevvel 1108 / 14 Aralık 1697)

¹⁴⁰ Bu kayıtlar söz konusu gemilere verilen malzemeleri, ücretleri vs. kapsadığı için ocaklık, zî-kudret ve Eflak şaykalarının bu listelerde yer almaması anlaşılabilir bir durumdur. Bununla birlikte 5 vakıf şaykası ile 5 Eflak şaykası olmak üzere 10 şaykanın aynı tarihlerde görevde olduğu görülmektedir. Bkz.: BOA, MAD, 7915, s. 175. (28 Cemâziyelevvel 1109 / 12 Aralık 1697).; Aynı şekilde zî-kudret ve ocaklık şaykaların da bu tarihlerde görevde olduğu anlaşılmaktadır. Bkz.: BOA, MAD, 7915, s. 176-178. (28 Cemâziyelevvel 1109 / 12 Aralık 1697)

¹⁴¹ 13 ocaklık şaykanın personel tayinleri ve ocaklıklarına dair kayıt için bkz.: BOA, MAD, 7915, 177. (1 Cemâziyelevvel 1109 / 15 Kasım 1697)

¹⁴² BOA, MAD, 7915, s. 175. (28 Cemâziyelevvel 1109 / 12 Aralık 1697)

¹⁴³ BOA, Maden Mukâtası Kalemi Evrakı (D. MMK), 67/88. (28 Cemâziyelevvel 1109 / 12 Aralık 1697)

bulunduğuna dair ipucu vermesi dikkate değerdir.¹⁴⁴ Eğer 110 mîrî zahire gemisi yerine 404 zahire gemisi olduğunu kabul edersek, 1698'de donanmada 628 gemi olmalıydı.

1699 senesi kışında kışlaklara çekilen donanmanın mevcudunu merkeze bildiren Tuna Kapudanı, 10 kalyata, 5 kebîr ve 28 sagîr firkate, 39 şayka ve 100 üstüaçık olmak üzere 182 geminin bulunduğunu belirtmektedir.¹⁴⁵ Ancak bu sayılara ocaklık, evkâf ve Eflak şaykaları dahil değildir. Zira bahsedilen 39 şaykanın İstanbul'dan gönderilen mîrî şaykalardan olduğu kaydedilmektedir. Bununla birlikte 10 ocaklık şayka ve 5 vakıf şaykasının 1699 senesi başlarında hazırlandığı; barış görüşmelerinin seferleri durdurması üzerine 3 vakıf şaykasına ihtiyaç duyulmayarak görev kaydının kaldırıldığı görülmektedir.¹⁴⁶ Ancak bunların yerine 5 yedek şayka karakol görevi yapmak üzere görevlendirilmiştir.¹⁴⁷ Ayrıca zahire naklinde kullanılan 19 adet borozan gemisi de bu sayıya dahil değildir.¹⁴⁸ Bunun sebebi, yukarıda zikredilen örneklerde de görüldüğü üzere, nakliye gemisi olan borozanların her ne kadar Tuna Kapudanı emrinde görev yapsa da donanmanın harp gemileri içinde kaydedilmemesiydi. Böylece 1699 seferine 221 gemi görevlendirilmiştir.

Savaşlar sona erince, doğal olarak 1700'de Tuna Nehri'nde görev yapan gemilerin sayısında ciddi bir azalma olmuştur. Buna göre 17 şayka ve 14 üstüaçık¹⁴⁹ farklı hizmetler için görevlendirilmiştir. Ayrıca Demirkapı mübaşiri İbrahim Ağa, kendi şaykasını donatarak diğer gemilerin organizasyonunu ve idaresini yapmakla görevlendirilmiştir.¹⁵⁰ Bu bakımdan 1700'de Tuna Donanması'nda 18 şayka ve 14 üstüaçık görev yapmaktaydı.

1701'de görevlendirilen gemi sayısında ciddi bir değişim görülmemiştir. Belgrad muhafazası için bir önceki yıl görevlendirilen 6 şaykadan başka 10 üstüaçık görevlendirilmiştir.¹⁵¹ Ayrıca İbrail civarında ortaya çıkan haydut eşkıyasından korumak üzere eski Azeb Ağası olan İbrail kapudanı Ali'nin

¹⁴⁴ BOA, MAD, 9882, s. 79. (1 Safer 1110 / 9 Ağustos 1698)

¹⁴⁵ BOA, C. BH, 8494. (25 Şa'bân 1110 / 26 Şubat 1699)

¹⁴⁶ BOA, MAD, 7915, s. 181 ve 183. (27 Receb 1110 / 29 Ocak 1699)

¹⁴⁷ BOA, MAD, 7915, s. 184. (27 Receb 1110 / 29 Ocak 1699)

¹⁴⁸ BOA, MAD, 7915, s. 175. (3 Receb 1110 / 5 Ocak 1699)

¹⁴⁹ BOA, MAD, 7915, s. 193-196. (21 Şa'bân 1111 / 11 Şubat 1700)

¹⁵⁰ BOA, MAD, 7915, s. 197-198. (20 Şa'bân 1111 / 19 Şubat 1700)

¹⁵¹ BOA, MAD, 7915, s. 198. (15 Ramazan 1112 / 23 Şubat 1701)

şaykasının donatılmasına karar verilmiştir.¹⁵² Böylece 17 geminin görev yaptığı anlaşılmaktadır.

Karlofça Antlaşması'ndan sonra, Tuna Donanması'na ait olan gemilerin demirledikleri iskelelerde bakımsızlıktan çürümeye yüz tuttıkları görülmektedir. Nitekim Ekim 1701'de Belgrad'a gönderilen emirler gemilerin akıbeti açısından oldukça manidardır. Belgrad kışlağında bekleyen 15 üstüaçıktan 3 tanesi köhne, yani kullanılmaz hale gelmiştir. Diğer 12'sinin ise tamiri gerekmektedir.¹⁵³ Ayrıca Belgrad'da bulunan 9 kalyata ve 5 büyük firkatenin direk ve kürek gibi aletlerinin anbarda muhafaza altına alındığı ancak gemi gövdelerinin zaman içinde zarar gördüğü ve kale tamirine uygun olan kerestesinin kullanılabileceği bildirilince, Belgrad Muhafızı Hasan Paşa tarafından bozulacak gemilerdeki kereste, demir ve mühimmatın Belgrad defterdarı tarafından kaydedilmesi ve asla bir malzemenin zayi edilmemesi emredilmiştir.¹⁵⁴ Bu şekilde iskelelerde gemileri atıl bekletmek ve bir müddet sonra gemileri bozmak, donanmanın gemi sayısının azalmasına ve nihayetinde zayıflamasına yol açmıştır. Diğer taraftan savaşlar sona erdiği için kullanılmayan bu gemilerin başka hizmetlerde kullanılmak üzere İstanbul'a vaktinde gönderilmemesi dikkat çekicidir. Bununla birlikte Belgrad muhafızının yeni gemi (üstüaçık) inşa etmeye gerek görülmediğine dair sözlerine bakacak olursak, sonraki senelerde de Tuna Nehri'nde önemli bir gemi ihtiyacı olmadığı anlaşılmaktadır.¹⁵⁵

1702 senesinde kullanılmak üzere 12 üstüaçığın tamir edilerek hizmete hazır hale getirilmesi emredilmiştir.¹⁵⁶ Öyle anlaşıyor ki bunlardan sadece 10 tanesi görevlendirilmiştir.¹⁵⁷ Ayrıca daha önceki senelerde olduğu gibi Belgrad'ın muhafazasına görevlendirilen 6 şaykaya¹⁵⁸ ve Vidin, Fethülislam ve Hırsova kapudanlarının 3 şaykasına yine görev verilmiştir.¹⁵⁹ Toplam 19 geminin 1702 senesinde görevde olduğu görülmektedir.

¹⁵² BOA, MAD, 7915, s. 199. (16 Şevvâl 1112 / 26 Mart 1701)

¹⁵³ BOA, MAD, 7915, s. 199. (29 Rebî'ülâhır 1113 / 3 Ekim 1701)

¹⁵⁴ BOA, MAD, 7915, s. 189. (11 Rebî'ülâhır 1113 / 15 Eylül 1701)

¹⁵⁵ BOA, MAD, 7915, s. 212. (30 Zilka'de 1115 / 5 Nisan 1704)

¹⁵⁶ BOA, MAD, 7915, s. 199. (29 Rebî'ülâhır 1113 / 3 Ekim 1701)

¹⁵⁷ BOA, MAD, 7915, s. 203. (6 Ramazan 1113 / 4 Şubat 1702)

¹⁵⁸ BOA, MAD, 7915, s. 201. (27 Receb 1113 / 28 Aralık 1701)

¹⁵⁹ BOA, MAD, 7915, s. 201. (15 Zilka'de 1113 / 13 Nisan 1702)

1703'te Vidin Kapudanı'nın şaykası,¹⁶⁰ Fethülislam Kapudanı'nın şaykası,¹⁶¹ 10 üstüaçık¹⁶² ve Belgrad'da görevlendirilen 6 şayka¹⁶³ olmak üzere 18 gemi görevlendirilmiştir.

Belgrad muhafazasına görevlendirilen 6 şaykaya 1704'te de görev verilmiştir.¹⁶⁴ Bununla birlikte tamir edilen bir şayka Başbuğ Eyüp Paşa'ya verilmiştir.¹⁶⁵ Diğer taraftan 10 ocaklık şaykanın donatılıp hizmete hazır hale getirilmesi için Eyüp Paşa'ya emir verilmiştir.¹⁶⁶ Ayrıca Belgrad kışlağında bekleyen 5 üstüaçık gemi tamir edilerek hizmete alınmıştır.¹⁶⁷ Böylece 1704'te 22 şaykanın görev yaptığı anlaşılmaktadır.

5 üstüaçık geminin 1705'te de görev yapması için neferât ücretleri tayin edilmiştir.¹⁶⁸ Ayrıca 9 ocaklık şaykaya görev verilmiştir.¹⁶⁹ Öte yandan Belgrad muhafazasındaki 6 şaykanın 1705'te de görev yaptığı ve bunlardan 4'ünün bir sonraki sene göreve çıkamayacak kadar eskidikleri görülmektedir. Bu nedenle 1706'da göreve devam etmeleri için 4 şaykanın yenilenmesi için emir verilmiştir.¹⁷⁰

1706'da Belgrad muhafazasında olan 6 şaykadan başka, Rusçuk şaykası da yeniden inşa edilerek göreve hazır hale getirilmiştir.¹⁷¹ Ayrıca 5 üstüaçık Belgrad Kalesi'nin tamir ve sair hizmetinde görevlendirilmiştir.¹⁷² Öte yandan Eyüp Paşa'nın şaykasıyla beraber 10 şayka daha çeşitli hizmetlere ayrılmıştır.¹⁷³ Böylece 1706'da Tuna Donanması'nda 23 geminin görev yaptığı tespit edilmektedir.

1707'de Belgrad Kalesi'nin tamiri hizmetinde yine 5 üstüaçık gemiye vazife verilmiştir.¹⁷⁴ Bununla birlikte Başbuğ Eyüp Paşa'nın emrindeki 10 şaykanın

¹⁶⁰ BOA, MAD, 7915, s. 205. (24 Şa'bân 1114 / 13 Ocak 1703)

¹⁶¹ BOA, MAD, 7915, s. 204. (20 Ramazan 1114 / 7 Şubat 1703)

¹⁶² BOA, MAD, 7915, s. 205. (18 Şevvâl 1114 / 7 Mart 1703)

¹⁶³ BOA, MAD, 7915, s. 202. (6 Zilka'de 1114 / 24 Mart 1703)

¹⁶⁴ BOA, MAD, 7915, s. 202. (1 Şa'bân 1115 / 10 Aralık 1703)

¹⁶⁵ BOA, MAD, 7915, s. 206. (27 Receb 1115 / 6 Aralık 1703)

¹⁶⁶ BOA, MAD, 7915, s. 208. (25 Receb 1115 / 4 Aralık 1703)

¹⁶⁷ BOA, MAD, 7915, s. 212. (30 Zilka'de 1115 / 5 Nisan 1704)

¹⁶⁸ BOA, MAD, 7915, s. 212. (22 Şa'bân 1116 / 20 Aralık 1704)

¹⁶⁹ BOA, MAD, 7915, s. 214-215. (27 Şa'bân 1116 / 25 Aralık 1704)

¹⁷⁰ BOA, MAD, 7915, s. 207. (19 Şa'bân 1117 / 6 Aralık 1705)

¹⁷¹ BOA, MAD, 7915, s. 207. (15 Safer 1118 / 29 Mayıs 1706)

¹⁷² BOA, MAD, 7915, s. 212. (10 Şa'bân 1117 / 27 Kasım 1705)

¹⁷³ BOA, MAD, 7915, s. 215. (7 Ramazan 1117 / 23 Aralık 1705)

¹⁷⁴ BOA, MAD, 7915, s. 212. (27 Zilka'de 1118 / 2 Mart 1707)

1708'de görev aldığı dikkate alınarak, söz konusu şaykaların 1707'de de görevde oldukları söylenebilir.

1708'de Başbuğ Eyüp Paşa'nın emrindeki 10 şayka Tuna Donanması'nda görev yapmıştır.¹⁷⁵ Ayrıca 6 şayka donanmanın sair işleri için hizmete alınmıştır.¹⁷⁶ Böylece 1708'de 16 şaykadan müteşekkil donanma görev yapmıştır.

1709'da Başbuğ Eyüp Paşa'nın gemisi yenilenerek göreve hazır hale getirilmiştir.¹⁷⁷ Ayrıca 7 şayka¹⁷⁸ ve 5 üstüaçık¹⁷⁹ donanmada görevlendirilmiştir.

1710'da İsakçı Kapudanı İbrahim'in şaykası donatılarak,¹⁸⁰ Vidin Kapudanı Yusuf'un¹⁸¹ ve Belgrad Kapudanı Mustafa'nın şaykası¹⁸² ise yenilenerek tekrar hizmete alınmıştır. Bu bakımdan 1710'da 3 şayka görev yapmaktaydı.

Prut Savaşı'na dönüşecek 1711 seferi hazırlıkları için Osmanlılar Tuna Donanması'na yeni takviyeler yaparak güçlendirmiştir. Buna göre 30 kalyata, 80 fırkate, 10 şayka ve 120 kancabaş muharip gemiler olarak sefere katılmıştır.¹⁸³ Ayrıca 150 tonbazın ve 150 uraniçe kayığının inşa edilmesi için emir gönderilmiş,¹⁸⁴ 50 üstüaçık inşa edilmiş¹⁸⁵ ve 5 tonbaz satın alınmıştır.¹⁸⁶ Böylece sefer sırasında 595 geminin görev yaptığı anlaşılmaktadır.

1712 senesinde 96 üstüaçığın zahire naklinde görev yaptığı anlaşılmaktadır.¹⁸⁷ Bununla birlikte şayka kapudanlarının bir kısmının görevde olduğu görülmektedir. Nitekim İsakçı şaykasına, 1712 rûz-ı Hızır'ında (6 Mayıs'ta) göreve hazır olmaları için cenkçi ve kürekçiler tayin

¹⁷⁵ BOA, MAD, 7915, s. 313. (15 Safer 1120 / 6 Mayıs 1708)

¹⁷⁶ BOA, MAD, 7915, s. 313. (10 Zilhicce 1119 / 3 Mart 1708)

¹⁷⁷ BOA, MAD, 7915, s. 213. (24 Zilhicce 1120 / 6 Mart 1709)

¹⁷⁸ BOA, MAD, 7915, s. 314. (25 Safer 1121 / 6 Mayıs 1709)

¹⁷⁹ BOA, MAD, 7915, s. 313. (20 Zilhicce 1120 / 2 Mart 1709)

¹⁸⁰ BOA, MAD, 7915, s. 319. (7 Zilka'de 1121 / 7 Ocak 1710)

¹⁸¹ BOA, MAD, 7915, s. 207. (19 Zilhicce 1121 / 19 Şubat 1710)

¹⁸² BOA, MAD, 7915, s. 206. (21 Muharrem 1122 / 22 Mart 1710)

¹⁸³ BOA, İE. BH, 1134. (21 Şevvâl 1122 / 13 Aralık 1710); BOA, MAD, 7915, s. 316. (20 Zilka'de 1122 / 10 Ocak 1711)

¹⁸⁴ BOA, MAD, 4066, vr. 2b. (12 Şevvâl 1122 / 4 Aralık 1710)

¹⁸⁵ BOA, MAD, 4066, vr. 23b. (5 Zilhicce 1122 / 25 Ocak 1711)

¹⁸⁶ BOA, İbnülemin Tasnifi Adliye (İE. ADL), 702. (Evâsıt-ı Safer 1123 / 31 Mart-9 Nisan 1711)

¹⁸⁷ BOA, MAD, 2777, s. 18. (10 Receb 1124 / 13 Ağustos 1712)

edilmiştir.¹⁸⁸ Belgrad Kapudanı Mustafa'nın mîrî yardımıyla inşa edilen şaykası fırtına sebebiyle batınca, kendi imkanlarıyla yenisini inşa etmiştir.¹⁸⁹ Böylece 1712'de görev yapan 98 geminin kaydına tesadüf edilmiştir. Öyle anlaşıyor ki, Karlofça Antlaşması'ndan sonra gemilerin iskelelere demirlenip göreve çıkarılmamasında olduğu gibi Prut Antlaşması'ndan sonra da muhtemelen eldeki gemilerin bir kısmı iskelelere demirlenmiş, bir kısmı ise İstanbul'a gönderilerek 1712 senesinde nispeten az gemi görevlendirilmiştir. Bununla birlikte üstüaçık gemilerden 54 tanesinin Kili ve civar iskele eminlerine, nazır ve mütevellilerine satılması dikkati çekmektedir.¹⁹⁰ Bu bakımdan limana demirleme, İstanbul'a gönderme, satma ihtimalleri dışında geriye kalan onlarca geminin bir sonraki sene ortadan kaybolmasını açıklayacak başkaca mantıklı bir izah mümkün görünmemektedir.

1713 senesi sefer mevsiminde hizmet etmek üzere 95 üstüaçık geminin hazırlanması için emir verilmiştir.¹⁹¹ Ancak bunlardan 54 tanesi daha önce iskele emini ve nazırlara satıldığı halde Tuna Donanması emrinde görev yapması ve bu bakımdan yelken gibi donanım malzemesinin mîrîden temin edilerek özellikle zahire naklinin aksamadan devam etmesi amaçlanmıştır.¹⁹² Öte yandan 1711 seferinden sonra İsakçı'da muhafaza edilen 136 tonbaz ile yeni inşa edilen 14 tonbaz olmak üzere 150 tonbazın hazırlandığı dikkati çekmektedir.¹⁹³ Ayrıca 16 şaykanın görev yapmak üzere hazırlandığı görülmektedir.¹⁹⁴ Bununla birlikte 30 çam kayığı çeşitli nakliye işlerinde kullanılmıştır.¹⁹⁵ Böylece 291 gemi sefere memur edilmiştir.

1714'te 16 ocaklık şayka ile 5 üstüaçık Tuna Nehri'nde farklı hizmetler için görevlendirilmiştir.¹⁹⁶ Sonbahara doğru 15 üstüaçığa daha ihtiyaç duyulduğu ve hazır edilmesi için emir verilmiştir.¹⁹⁷ Bu bakımdan toplam 36 geminin

¹⁸⁸ BOA, MAD, 7915, s. 319. (17 Şa'bân 1123 / 30 Eylül 1711)

¹⁸⁹ BOA, MAD, 2777, s. 14. (7 Receb 1124 / 10 Ağustos 1712)

¹⁹⁰ BOA, MAD, 3439, s. 323-324. (25 Cemâziyelevvel 1124 / 30 Haziran 1712).; BOA, MAD, 2777, s. 61. (28 Receb 1124 / 31 Ağustos 1712)

¹⁹¹ BOA, MAD, 2777, s. 234. (4 Zilka'de 1124 / 3 Aralık 1712).; BOA, MAD, 3434, s. 76. (25 Safer 1125 / 23 Mart 1713)

¹⁹² BOA, MAD, 2777, s. 164. (18 Şevvâl 1124 / 18 Kasım 1712)

¹⁹³ BOA, MAD, 4066, vr. 79b. (9 Muharrem 1125 / 5 Şubat 1713)

¹⁹⁴ BOA, MAD, 7915, s. 288. (18 Şevvâl 1124 / 18 Kasım 1712)

¹⁹⁵ BOA, MAD, 3434, s. 222. (21 Rebî'ülâhır 1125 / 17 Mayıs 1713)

¹⁹⁶ BOA, MAD, 7915, s. 291. (23 Rebî'ülâhır 1126 / 8 Mayıs 1714)

¹⁹⁷ BOA, MAD, 3139, s. 401. (27 Şa'bân 1126 / 7 Eylül 1714)

1714 senesi boyunca görev yaptığı tespit edilebilmiştir. 1715'te ise 7 şayka görevlendirilmiştir.¹⁹⁸

Öte yandan 1716'da Avusturya üzerine açılan sefer için İstanbul'dan Tuna Donanması'na 48 gemi gönderilmiştir. Bunlar arasında 5 kalyata, 30 firkate, 5 kancabaş ve 8 volik bulunmaktadır.¹⁹⁹ Bununla birlikte Eylül 1716 tarihli hükme göre sefer mevsiminde 5 kalyata, 40 firkate, 5 kancabaş, 16 ocaklık şayka ve 40 üstüaçık bulunduğu belirtildiğine göre, burada belirtilmeyen 8 volikle beraber toplam 114 geminin sefer mevsiminde görevde bulunduğu söylenebilir.²⁰⁰ Ayrıca 63 tane zahire gemisinin nakliye hizmetinde olduğu görülmektedir.²⁰¹

1717 seferi için 5 kalyata, 50 firkate, 109 şayka, 5 kancabaş ve 100 üstüaçık birleşerek 269 gemiden oluşan Tuna Donanması oluşturulması hedeflenmiş ve nihayetinde 5 kalyata, 30 firkate, 30 mîrî şayka, 24 şayka ve 80 üstüaçıktan oluşan 169 gemi sefer zamanı hazır edilebilmiştir.²⁰² Örneğin Eflak voyvodası tarafından inşa edilmesi emredilen 5 şayka, reyanın gücünün yetmeyeceği ve Nisan ortasına gelinmişken gemilerin yetişmeyeceği ifade edilerek inşası iptal edilmiştir.²⁰³ Ayrıca İstanbul'dan gelmesi gereken 10 kancabaş ve 20 firkate tehir edilerek gönderilmemiş ve yine Tuna Kapudanı'nın inşa edeceği 50 şaykadan 15 tanesi tehir edilmiştir.²⁰⁴ Planlamalar sonrasında ortaya çıkan sorunlar veya karar değişiklikleri nihayetinde Tuna Donanması'yla sefere memur edilen gemi sayısını değiştirmiştir.²⁰⁵

¹⁹⁸ BOA, MAD, 2964, s. 109. (19 Safer 1127 / 24 Şubat 1715)

¹⁹⁹ BOA, MAD, 6266, s. 168. (10 Cemâziyelevvel 1128 / 2 Mayıs 1716).; Firkatelerin kışlatılmasına dair emirde 30 firkatenin bahr-i sefid, yani Akdeniz firkatesi olduğu belirtilmektedir. Bkz.: BOA, MAD, 7915, s. 280. (9 Şevvâl 1128 / 26 Eylül 1716).; Silâhdâr tarihinde ise 5 kalyata, 9 büyük firkate (metinde bunlara da *galita* denilmektedir), 9 firkate, 7 volik ve 5 kancabaş gönderildiği kaydedilmektedir. Bkz.: Silâhdâr, *Nusretnâme*, s. 1038.

²⁰⁰ BOA, MAD, 7915, s. 423. (13 Şevvâl 1128 / 30 Eylül 1716)

²⁰¹ BOA, MAD, 6549, s. 543. (27 Şa'bân 1128 / 16 Ağustos 1716)

²⁰² BOA, MAD, 7915, s. 280. (9 Şevvâl 1128 / 26 Eylül 1716).; BOA, MAD, 7915, s. 423. (13 Şevvâl 1128 / 30 Eylül 1716).; BOA, MAD, 7915, s. 425. (14 Şevvâl 1128 / 1 Ekim 1716).; Rusçuk'ta 70 adet üstüaçık ve 60 adet şayka inşa edilmesinin emredildiğine dair hüküm için bkz.: BOA, MAD, 8461, s. 423. (25 Zilhicce 1128 / 10 Aralık 1716).; BOA, MAD, 7915, s. 419. (1 Cemâziyelevvel 1129 / 13 Nisan 1717).; BOA, MAD, 7915, s. 428-431. (17 Safer 1129 / 31 Ocak 1717).; BOA, D. SLY.d, 33570, s. 11. (25 Safer 1129 / 8 Şubat 1717)

²⁰³ BOA, MAD, 7915, s. 419. (1 Cemâziyelevvel 1129 / 13 Nisan 1717)

²⁰⁴ BOA, MAD, 7915, s. 428. (17 Safer 1129 / 31 Ocak 1717)

²⁰⁵ BOA, MAD, 7915, s. 435. (19 Safer 1129 / 2 Şubat 1717)

1718'de ise 5 kalyata, 40 fırkate, 30 mîrî şayka, 11 ocaklık şayka, 8 diğer şayka, Tuna Kapudanı'nın inşa ettiği 5 şayka, 5 Eflak şaykası, 4 vakıf şayka ve 80 üstüaçık olmak üzere 188 gemilik bir donanmanın hazırlanması planlanmıştır.²⁰⁶ Öyle görünüyor ki Osmanlılar Tuna Nehri'ne bir önceki yıldan daha fazla gemi sevk etmek istemişlerdir. Nitekim 23 Muharrem 1130 / 27 Aralık 1717 tarihli Tuna Kapudanı'na gönderilen hükümde “(...) işbu sene-i mübârekede nehr-i Tuna üzerine sene-i sabıkadan ziyade donanma sefineleri tedarik u ihrâc mühimm u muktezî olmağla (...)” denilerek inşa edilmesi gereken gemilerle ilgili planlamalara dair emir verilmiştir.²⁰⁷ Buna rağmen planlamada 1717 senesine göre gemi sayısı çok fazla artırılamadığı gibi, 1718 Mayıs'ında yapılan yoklamaya göre 40 fırkateden ancak 29 tanesi sefere görevlendirilebilmiştir.²⁰⁸ Böylece 1718 seferinde Tuna Donanması'nın muharip gemi sayısı 177 olmuştur.

Bununla birlikte 28 Temmuz 1718'de söz konusu 80 üstüaçıktan 40'ına, 19 şaykadan (11 ocaklık, 8 diğer) ise 14'üne ihtiyaç duyulmadığı belirtilerek diğer gemilerin sair nakliye ve tamir işlerinde kullanılması emredilmiştir.²⁰⁹ Bu bakımdan 21 Temmuz 1718'de Pasarofça Antlaşması'nın imzalanmasıyla Tuna Donanması'nda bulunan gemilere duyulan ihtiyacın sefer dönemine kıyasla azaldığı anlaşılmaktadır.²¹⁰

Tablo 1: Tuna Donanması'nda Görev Yapan Gemiler Mevcudu²¹¹

139

²⁰⁶ BOA, MAD, 7915, s. 449-450. (24 Muharrem 1130 / 28 Aralık 1717).; BOA, MAD, 7915, s. 444. (26 Safer 1130 / 29 Ocak 1718)

²⁰⁷ BOA, MAD, 6551, s. 103. (23 Muharrem 1130 / 27 Aralık 1717)

²⁰⁸ BOA, D. BŞM.TRE.d, 14654, s. 46. (20 Cemâziyelâhır 1130 / 21 Mayıs 1718)

²⁰⁹ BOA, MAD, 6551, s. 586-587. (29 Şa'bân 1130 / 28 Temmuz 1718)

²¹⁰ Abdülkadir Özcan, “Pasarofça Antlaşması”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, C. 34, İstanbul 2007, s. 177-181.

²¹¹ Gemi sayıları genel olarak Maliyeden Müdevver Defterler (MAD) 7915'ten derlenmiştir. 788 sayfalık defterin Tuna Donanması'yla ilgili olan kayıtlarına bakıldı. Bu kayıtlarda gemilerin inşası, tamiri, salyânelerinin verilmesi, cenkçi ve kürekçilerini yazılması, peksimedlerinin tevzi' gibi hususlar yer almaktadır. Bu kayıtlardan aynı gemi için farklı mevzularda yazılmış mükerrer bilgiler ayıklanarak belli bir yılda donanmanın ne kadar gemisi olduğu tespit edilmeye çalışılmıştır. Bununla birlikte bu defterin boş bıraktığı yerlerde diğer defter ya da belgelerden istifade edilmiştir. Bütün bu kaynaklar yukarıda metinde verildiği için tekrar burada her bir sayının dipnotunu vermeye gerek duyulmamıştır.

	Kalyata	Firkate	Şayka	Üstüaçık	Kancabaş	Borozan	Zahire gemisi	Tonbaz	Kayık ²¹²	Toplam
1690		30	29			2				61
1691		41	10	12		2		46	100	211
1692	4	41	32	52		20		20	62	271
1693	4	28	67	67		20	397		8	591
1694	10	40	58	80		20				208
1695	10	34	101	80		20	100			345
1696	10	34	64	100		18	100			326
1697	10	33	86	100			233			462
1698	10	33	62	100		19	404			628
1699	10	33	59	100		19				221
1700			18	14						32
1701			6	11						17
1702			9	10						19
1703			8	10						18
1704			17	10						27
1705			15	10						25
1706			18	5						23
1707			10	5						15
1708			16							16
1709			8	5						13
1710			3							3
1711	30	80	10	50	120			155	150	595
1712			2	96						98
1713			16	95				150	30	291
1714			16	20						36
1715			7							7
1716	5	40	16	40	5		63		8	177

²¹² Kayık başlığı altında at kayığı, avruz, uraniçe ve volik gemileri birleştirilmiştir. Bu gemiler çok sık karşımıza çıkmadığı ve tabloda görülen rakamların detayları metinde olduğu için bu şekilde bir tasarruf uygun görülmüştür.

1717	5	30	54	80						169
1718	5	29	63	80						177

Karlofça'dan Prut'a, Prut'tan 1716'daki sefere kadar olan dönemlerde kalyata, firkate ve mirî şaykalardan müteşekkil firkateciyân filosunun Tuna Donanması'nda bulunmaması dikkat çekicidir. İstanbul'da inşa edilip gönderilen bu muharip gemilere ihtiyaç duyulmadığında gereksiz masrafa girilmediği, Tuna'nın muhafazasının sayısı oldukça azaltılmış bile olsa ocaklık ve diğer şaykalar ile sağlandığı anlaşılmaktadır.

Kışlaklar

Osmanlılar sefer mevsimi bitiminde, yani rûz-ı Kasım'da (8 Kasım'da), Tuna Donanması gemilerini kış bastırmadan ve Tuna Nehri buz tutmadan önce hem korumak hem de bir sonraki sefer mevsimine hazırlamak üzere kışlağa çekmekteydiler.²¹³ Bu bakımdan karada oluşturulan korunaklı ve güvenli bir bölgeye kışlak dendiği gibi, gemilerin tamir ve bakımının yapılabilmesi için tersâne bölgesinde uygun bir alanın düzenlenerek kış şartlarına karşı korunaklı hale getirilmesiyle oluşan üstü örtülü yapıya da kışlak denilmekteydi.

Sefer sonunda gemilerin kışlağa çekilmesinde birkaç hususun amaçlandığı görülmektedir. Bunlardan ilki kış şartlarında gemi kereste ve tahtalarının çürümelerini engellemektir. Aynı zamanda Tuna Nehri üzerinde oluşan buz tabakası gemilerin ahşap aksamına zarar verdiğinden gemiler karada oluşturulan kışlaklara insan gücü ve öküzlerden istifade edilerek çekilmekteydi.²¹⁴ Diğer taraftan Tuna Nehri'nde kış sonuna doğru oluşan taşkınlarda ve sellerde gemilerin zarar görmesini engellemek üzere gemiler karadaki korunaklı bir kışlağa çekilerek muhafaza altına alınmaktaydı.²¹⁵ Bir diğer amaç ise gemilerin özellikle su altında kalan ve karina denilen²¹⁶ kısımlarında sefer boyunca oluşan doğal tahribatı kalafatlamak suretiyle gidermektir. Bu tamir ve bakım kapsamında gerekli görülen tamirat ve gerekirse geminin tamamının kalafatının yenilenmesi de yapılmaktaydı.²¹⁷ Öte yandan sefer mevsimi sonrasında devam eden seyrüsefer ve nakliyenin

²¹³ BOA, MAD, 9881, s. 90. (29 Rebî'ülâhır 1110 / 4 Kasım 1698)

²¹⁴ BOA, İE. BH, 519. (21 Safer 1105 / 22 Ekim 1693).; BOA, MAD, 9879, s. 39. (19 Rebî'ülevvel 1106 / 7 Kasım 1694)

²¹⁵ BOA, MAD, 9873, s. 296. (7 Receb 1103 / 25 Mart 1692)

²¹⁶ Gürçay, *Gemici Dili*, s. 235.

²¹⁷ BOA, MAD, 17904, s. 75. (6 Muharrem 1105 / 7 Eylül 1693).; BOA, MAD, 9879, s. 35. (19 Rebî'ülevvel 1106 / 7 Kasım 1694)

kış şartlarından dolayı zorlaşması ve güvenlik riski taşıması üzerine gemilerin yükleri korunaklı bir yere boşaltılarak gemiler ya güvenli bir limana alınmakta ya da yine karada kışlağa çekilmekteydi.²¹⁸ Bununla birlikte zahire darlığı yaşanması kış şartlarında bile gemilerin kışlaklardan çıkarılmasını zorunlu kılmaktaydı. Nitekim kış şartları dolayısıyla zahiresi boşaltılıp kışlağa alınan gemilere ve zahirelere beklenenden erken ihtiyaç duyulmuştur. Şubat 1711'de Belgrad'da yaşanan zahire kıtlığı nedeniyle Tuna'nın buzu çözülür çözülmez kışlaklardaki gemilere zahirelerinin tekrar yüklenerek acilen Belgrad'a gönderilmesi emredilmiştir.²¹⁹

Tuna Donanması'nın gemilerinin çekildiği kışlaklar, öncelikle tersâne bölgelerinde oluşturulan yerlerdi. Rusçuk başta olmak üzere,²²⁰ Belgrad,²²¹ Yergöğü,²²² Vidin ve civar adaları,²²³ Tuna sahilinde uygun görülen geçici yerler²²⁴ ve ocaklık şayka bölgeleri olan İsmail, Kili, İbrail, İsakçı, Hırsova, Tulca, Silistre, Zıstovi, Rahova ve Niğbolu'da²²⁵ kışlaklar bulunmaktaydı. Bu bakımdan Tuna Donanması'nın birkaç merkezi kışlak bölgesi dışında farklı yerlerde küçük kışlakları olduğu anlaşılmaktadır.

Öte yandan kışlaklar farklı mimarî unsurlara sahipti. Örneğin 1692 kışında Rusçuk'ta 36 firkatenin kışlaması için karada inşa edilmesi emredilen kışlağın sadece direkler üzerinde olması ve üstünün de sazlarla örtülmesi istenmiştir.²²⁶ 1699 kışında gönderilen emre göre ise, Rusçuk'ta inşa edilecek kışlağın kerpiç duvarlı ve üstü tahta örtülü olması emredilmiştir.²²⁷

²¹⁸ BOA, *D. EVM*, 30/67. (16 Zilhicce 1094 / 6 Aralık 1683)

²¹⁹ BOA, *MAD*, 8472, s. 161. (17 Zilhicce 1122 / 6 Şubat 1711)

²²⁰ BOA, *MAD*, 7915, s. 35. (9 Cemâziyelâhır 1101 / 20 Mart 1690).; Rusçuk kışlağının Tuna Donanması'nın özellikle şayka ve firkateleri tarafından kullanıldığı görülmektedir. Bkz.: BOA, *MAD*, 7915, s. 180. (29 Rebî'ülâhır 1110 / 4 Kasım 1698).; Ayrıca bkz.: Rossitsa Gradeva, "War and Peace Along the Danube: Vidin at the end of the Seventeenth Century", *Rumeli Under the Ottomans, 15th - 18th Centuries: Institutions and Communities*, The ISIS Pres, İstanbul 2004, s. 90.

²²¹ BOA, *MAD*, 17904, s. 74. (6 Muharrem 1105 / 7 Eylül 1693)

²²² BOA, *İE. BH*, 519. (21 Safer 1105 / 22 Ekim 1693).; BOA, *MAD*, 9879, s. 39. (19 Rebî'ülevvel 1106 / 7 Kasım 1694)

²²³ BOA, *MAD*, 8473, s. 113. (4 Rebî'ülâhır 1105 / 3 Aralık 1693).; Vidin civarındaki adalarda da kışlak bulunduğu anlaşılmaktadır. Bkz.: BOA, *MAD*, 8473, s. 161. (20 Cemâziyelevvel 1105 / 17 Ocak 1694)

²²⁴ BOA, *MAD*, 9876, s. 25. (10 Safer 1104 / 21 Ekim 1692).; Tuna sahilinde kışlağa çekilecek gemiler için gönderilen emirde, neresi uygun bulunursa orada muhafaza edilmesi belirtildiğinden görevlilerin seçeceği geçici bir kışlak işaret edilmektedir.

²²⁵ BOA, *KK.d*, 2477, s. 115. (20 Cemâziyelâhır 1104 / 26 Şubat 1693)

²²⁶ BOA, *MAD*, 9873, s. 19. (28 Muharrem 1103 / 21 Ekim 1691)

²²⁷ BOA, *C. BH*, 8494. (27 Şa'bân 1110 / 28 Şubat 1699)

Diğer taraftan kışlağın yeri konusunda çeşitli tereddütler yaşandığı da dikkati çekmektedir. İlk önerilen yerin Tuna Nehri ile Kara Lom Nehri arasında bulunduğu için uygun olmadığı, muhtemel bir selde kışlağın ve gemilerin zarar görebileceği vâkıf kimseler tarafından haber verilince şaykalar ve firkateler için başka bir bölge seçilmesi ve keşif defterinin İstanbul'a gönderilmesi emredilmiştir.²²⁸ Bu tür emirler, kışlakların kış mevsimi öncesinde yeniden inşa edilip hazırlandığını ya da ihtiyacı karşılamak üzere bazı yerlere ek kışlaklar yapıldığını düşündürmektedir. Ayrıca zamanla zarar gören kışlakların tamir ve bakımları yapılmaktaydı.²²⁹

Kışlağa çekilen gemiler için defter tutulduğu ve gemilerin her türlü ihtiyacı ile mevcut malzemelerinin kaydedildiği anlaşılmaktadır.²³⁰ Gemilerdeki mühimmat ve malzemeler kalelere, anbarlara ya da diğer uygun yerlere konularak sonraki sefer mevsimine kadar zayi olmadan muhafaza edilmesi amaçlanmaktaydı.²³¹ Bununla birlikte gemilerin sefere hazır hale getirilmesi için yapılan bakım ve tamir çalışmaları dışında levazımları ve diğer mühimmat eksikleri kışlaklarda tamamlanıyordu.²³² Bu bakımdan kışlaklarda gemilerin dikkatle ve zamanında bakım ve tamirlerinin yapılması için Tuna kapudanlarına emirler gönderilmiştir.²³³ Nihayetinde sefer lojistiği, kıyıların güvenliği kış döneminde yapılacak hazırlıklara bağlıydı ve emirlerde bu hususlar tekrar tekrar hatırlatılmaktaydı.

Kışı Tuna kışlaklarında geçirmiş Tuna Donanması'na, bir önceki sene kalelere konulan malzeme ve mühimmattan verilmekteydi. Nitekim 1699 Nisan'ında Belgrad Kalesi'nden Tuna Donanması'na verilen malzeme ve mühimmat deftere kaydedilerek gemilerin kapudanlarına teslim edilmiştir.²³⁴ Bu malzemelerin içinde yelken, top, barut, kürek gibi bir geminin ihtiyaç duyabileceği her türlü donanım malzemesi ve mühimmat bulunmaktaydı.

²²⁸ BOA, MAD, 9881, s. 405. (16 Zilka'de 1110 / 16 Mayıs 1699)

²²⁹ BOA, MAD, 5364, s. 253. (26 Zilhicce 1116 / 21 Nisan 1705)

²³⁰ BOA, MAD, 5257, s. 72. (14 Rebî'ülâhır 1104 / 23 Aralık 1692).; BOA, KK.d, 2477, s. 115. (20 Cemâziyelâhır 1104 / 26 Şubat 1693)

²³¹ BOA, MAD, 7915, s. 75. (10 Safer 1104 / 21 Ekim 1692).; BOA, MAD, 9881, s. 254-255. (27 Şa'bân 1110 / 28 Şubat 1699)

²³² BOA, MAD, 7915, s. 35. (5 Şa'bân 1101 / 14 Mayıs 1690).; Bu kayıt bir muhasebe kaydı olduğu için kış döneminde gemilere verilen malzeme tedarik ve teslimini değil, sonraki bir tarihte yapılan muhasebeyi işaret ettiğinden kaydın tarihi mayıs ayını göstermektedir. Ayrıca bkz.: BOA, MAD, 7915, s. 433. (25 Safer 1129 / 8 Şubat 1717)

²³³ BOA, MAD, 9873, s. 296. (7 Receb 1103 / 25 Mart 1692).; BOA, MAD, 6551, s. 4 ve 54. (2 Muharrem 1130 / 6 Aralık 1717)

²³⁴ BOA, D.BŞM.d, 930, s. 2-3. (23 Şevvâl 1110 / 24 Nisan 1699)

Ocaklık şaykalar kendi bölgelerindeki iskelelerde ya da iskele civarında hazırlanan kışlaklarda muhafaza edilmekteydi. Nitekim 1693 kışında ocaklık şaykaların kendi bölgelerinde kışlağa çekildiği görülmektedir.²³⁵ Diğer taraftan kışlaklarda sadece şayka, üstüaçık gibi küçük gemiler değil, İstanbul'da inşa edilip gönderilen kalyata ve firkate gibi daha büyük gemiler de muhafaza edilmekteydi. Örneğin 1690 kışında 10 firkatenin Rusçuk'taki kışlakta kaldığı kaydedilmiştir.²³⁶ Ayrıca 1692 seferinden sonra 4 kalyata Rusçuk'ta,²³⁷ 1698 sefer mevsimi sonunda ise 100 üstüaçık Tuna Kapudanı'nın uygun gördüğü yerlerde²³⁸ kışlağa çekilmiştir.

Gemiler kışlaklara çekildiğinde mürettebatından ihtiyaç duyulmayan ve zaten 180 gün üzerinden ücretle tutulan dümenci, kürekçi, cenkçi gibi personeline izin verilmekteydi. Ancak bazı durumlarda İstanbul'a gitmeyip kışlağa çekilen gemilerin personeline izin verilmeyip kış dönemi için ücretlerinin ödenmesi emredilmiştir. Buna rağmen kışlakta beklemeyip firar eden cenkçilerin olduğu da dikkati çekmektedir. Bu durumda yoklama yapılarak sadece kışlakta mevcut olanlara ödeme yapılması istenmiştir.²³⁹

Kışlaklarda bulunan gemileri düşmandan veya çeşitli hırsızlık olaylarından korumak üzere bekçiler görevlendirilmekteydi. Bu bekçiler gece gündüz nöbetleşerek gemileri korumakla görevliydi.²⁴⁰ Genç ve güçlü olanlardan seçildikleri anlaşılan bekçiler “ter oğlanı” ya da “gulâman-ı ter” olarak arşiv belgelerinde tarif edilmektedir.²⁴¹ Nitekim Rusçuk kışlağında bekleyen borozan gemilerinin her birine 3'er ter oğlanı ayda birer kuruş ücretle 4 ay için tayin edilmiştir. Ayrıca her birine 100 vukiyye un tayinât verilmiştir.²⁴² Kalyatalar için ise her birine 7 bekçi tayin edilerek rûz-ı Kasım'dan rûz-ı Hızır'a kadar 6 ay için 10'ar kuruş verilmiştir. Aynı zamanda, 177 gün görevde kalması planlanan bekçilere tayinât olarak her birine günde 0,5

²³⁵ BOA, KK.d, 2477, s. 115. (20 Cemâziyelâhır 1104 / 26 Şubat 1693)

²³⁶ BOA, MAD, 7915, s. 35. (9 Cemâziyelâhır 1101 / 20 Mart 1690)

²³⁷ BOA, MAD, 9876, s. 25.; BOA, MAD, 7915, s. 75. (10 Safer 1104 / 21 Ekim 1692)

²³⁸ BOA, MAD, 9881, s. 90. (29 Rebî'ülâhır 1110 / 4 Kasım 1698)

²³⁹ BOA, *Cevdet Tasnifi Belgeleri Askeriye (C. AS)*, 47379. (11 Safer 1101 / 24 Kasım 1689)

²⁴⁰ BOA, C. BH, 8494. (27 Şa'bân 1110 / 28 Şubat 1699)

²⁴¹ Bekçiler için kullanılan tabirler için bkz.: BOA, MAD, 7915, s. 175. (28 Cemâziyelevvel 1109 / 12 Aralık 1697).; BOA, MAD, 2731, s. 169. (29 Cemâziyelevvel 1109 / 13 Aralık 1697).; Literatürde yanlışlıkla “bez oğlanı” tabiri kullanılmış olsa da belgeler oldukça açıktır. Bkz.: Tahir Sevinç, *Sultanın Son Seferleri: 1695 ve 1696 Avusturya Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 276.

²⁴² BOA, MAD, 9879, s. 148-149. (13 Cemâziyelâhır 1106 / 29 Ocak 1695).; BOA, MAD, 7915, s. 154. (26 Cemâziyelâhır 1107 / 1 Şubat 1696).; BOA, MAD, 3462, s. 66. (7 Cemâziyelevvel 1108 / 2 Aralık 1696)

kıyyeden tüm kış için 6.195 kıyye peksimed ayrılmıştır.²⁴³ Diğer taraftan firkatelere 3'er bekçi konularak 10'ar kuruş tayin edildiği ve bekçi başına günlük yine 0,5 kıyye peksimed verildiği görülmektedir.²⁴⁴

Öte yandan bekçilerin kışlaklarda görevlendirilmesiyle ilgili bazı sorunlar belgelere yansımıştır. 1699 kışında Rusçuk'taki firkate ve şaykaların muhafazası için Yergöğü Kalesi'nden bir bölükbaşı ile 20 nefer tayin edilmiştir.²⁴⁵ Ancak Yergöğü kışlağındaki üstüaçıkların muhafazası vazifesi de Yergöğü Kalesi neferâtına emredilmiş olduğundan, güçlerinin yetmediğinden şikayetle Yergöğü Kalesi neferâtı Rusçuk'taki kışlak nöbetinin kendilerinden kaldırılmasını talep etmişlerdir. Bunun üzerine Rusçuk kışlağındaki şaykaların muhafazasına Rusçuk Kalesi ve Rusçuk ayanı tarafından bekçi tayin edilmesi için Rusçuk kadısına ve Rusçuk Kalesi dizdarına emir gönderilmiştir.²⁴⁶

1698 kışında kışlağa çekilen gemilerin uygun şartlarda korunmaması ve bekçi tayin edilmemesi gibi sebeplerle gemilerin zarar görmesi üzerine Tuna Kapudanı Aşçızâde Mehmed Paşa gönderilen Divân hükmüyle sorumlu tutulmuştur. Buna göre, Rusçuk'taki gemilerin usule uygun şekilde üstlerinin örtülmediği, içlerine kar ve yağmur yağmasından dolayı gemilerin tahrip olduğu, üstelik bekçi tayin edilmediği haber alındığından gemilere daha fazla zarar gelmeden bir an önce tedbir alması emredilmiştir.²⁴⁷ Öyle görünüyor ki bir sene sonra aynı türden bir ihmalkârlık sergilenmiştir. Nitekim Rusçuk kışlağındaki şayka ve firkatelerin karaya çekildiği ancak etrafı ve üstü açık halde bırakıldığı belirtilerek etrafının kerpiç duvarla örülmesi ve üzerine de tahta örtülmesi emredilmiştir.²⁴⁸

Sonuç

²⁴³ BOA, MAD, 7915, s. 147. (7 Rebî'ülevvel 1107 / 16 Ekim 1695).; 1716'da da durum değişmemiştir. Kalyatılar için aynı ücretle aynı sayıda bekçi tayin edildiği görülmektedir. Bkz.: BOA, *Ali Emîrî Tasnifi Belgeleri, Sultan III. Ahmed (AE. SAMD.III)*, 4355. (13 Şevvâl 1128 / 30 Eylül 1716)

²⁴⁴ BOA, *İE. BH*, 900. (29 Rebî'ülâhır 1110 / 4 Kasım 1698)

²⁴⁵ BOA, *C. BH*, 8494.; BOA, MAD, 9881, s. 255. (27 Şa'bân 1110 / 28 Şubat 1699).; Öyle anlaşıyor ki 20 nefer daha sonra 15'e düşürülmüştür.

²⁴⁶ BOA, MAD, 9881, s. 389. (22 Zilka'de 1110 / 22 Mayıs 1699)

²⁴⁷ BOA, MD, 110, hk. 1241. (Evâhır-ı Receb 1109 / 2-11 Şubat 1698).; Tuna Kapudanı'nın şiddetli sözlerle azarlandığı hükümde "*Bir nesneye zarar u gezend erişmek ihtimali olur ise sonra ne vechile cevap vereceğini mülâhaza itmez misin*" denilerek tedbirlerin acilen alınması emredilmiştir.

²⁴⁸ BOA, *C. BH*, 8494. (27 Şa'bân 1110 / 28 Şubat 1699)

Tuna Nehri, coğrafi özellikleri bakımından bölgeye hâkim olan devletlere önemli avantajlar sağlamaktaydı. En başta nehrin lojistik bir koridor olarak kullanılmasıyla hızlı nakliye yapma ve düşman topraklarını tehdit eden savaş gemisi gücünü gösterme gibi bir dizi avantajı sunmaktaydı. Ancak yine nehrin girdaplar bölgesindeki coğrafi özellikler buradan geçecek gemiler için özel bir planlama yapılmasını ve seyrüseferin yavaş ve dikkatli bir süreç haline gelmesini zorunlu kılmıştır. Bu zorluk nedeniyle de bilhassa bu bölgede lojistiğin ağır tonajlı gemilere değil de hafif tonajlı gemilere dayanması gerekmektedir. Bu bakımdan girdaplar bölgesinden nakliye sürekli, güvenli ve olabildiğince hızlı yapılmasına imkân verecek şekilde yeterli sayıda gemi ve ihtiyaca göre gemi çeşitleri inşa edilmiştir.

Diğer taraftan Osmanlı İmparatorluğu, Orta Avrupa'daki güç mücadelesinde donanmanın mevcudunu artırarak ordunun ve garnizonların iâşesinin yanında kara ordusunun nehirden karşılaşılabileceği saldırılara karşı Tuna Donanması'yla tedbir almak istemiştir. Bu bakımdan donanma mevcudunun savaşların yoğunlaştığı yıllarda artması sefer mevsimi öncesinde yapılan hazırlıkların bir neticesidir.

Tuna Donanması mevcudunun artırılması için İstanbul'da yapılan hazırlıklar yanında Tuna Nehri sahilinde bulunan tersânelerde gemiler inşa edilmiştir. Söz konusu gemiler Tuna Nehri'nin yapısına uygun inşa edilmekteydi. Diğer taraftan yüzyıllar içinde yerel ustaların tecrübesinin ve bilgi birikiminin şekillendirdiği gemi tipleri ve inşa teknikleri söz konusu gemilerin nehre özgün yapısını belirgin bir şekilde ortaya çıkarmaktadır.

Tersânelerin ihtiyaç duyduğu kerestenin Eflak başta olmak üzere Tuna Nehri hinterlandından temin edilmesi, Tuna Donanması'nın inşasında hammaddenin hızlıca ve bolca temin edilmesine olanak vermekteydi. Aynı zamanda tersânede görevlendirilen neccâr ve sair işçilerin bölgeden temin edilmesi işgücü teminini kısmen güvenceye almaktaydı.

Sefer dönüşünde gemilerin tamir ve bakımı yapılmaktaydı. Gemi inşa faaliyetlerinden özü itibarıyla ayrılması mümkün olmayan bu süreçte doğal olarak daha az malzeme, daha az işgücü ve nihayetinde daha az malî kaynak harcanmaktaydı. Bununla birlikte tamir ve bakım süreçlerinin kendine özgü malzemelerini ve ustalarını temin etmek üzere Osmanlı bürokrasisinin gayret gösterdiği görülmektedir.

Kış mevsiminde kar tabakasının ve donan Tuna Nehri'ndeki buz tabakasının gemi aksamına zarar vermesinden kaçınmak için gemiler karada inşa edilen üstü örtülü kışlaklara alınmaktaydı. Bu kışlakların inşası, gemilerin kış süresince güvenle muhafaza edilmesi gibi hususlarda yine Tuna Kapudanı'na görev verilerek gemileri bahara kadar koruması emredilmiştir.

Kışlakların kale neferlerinin genç ve kuvvetlilerinden seçilen bekçiler tarafından muhafaza edilmesi gerekmektedir.

Tuna Donanması özellikle makalede ele alınan dönem bağlamında tersâneleri, gemi çeşitleri, çalıştırdığı usta ve işçileriyle kayda değer sayıda bir donanma inşası gerçekleştirmiştir. Bu bakımdan donanma mevcudunun imparatorluğun kabiliyetlerini artıran yeterli sayıya ve çeşitliliğe sahip olması için Osmanlı idarecileri ve Tuna kapudanları gayret göstermiştir. Nitekim Tuna Nehri'ndeki gemi inşa faaliyetlerinin ihtiyaç duyulan yıllarda donanma mevcudunu artırabilecek kapasitede olduğu anlaşılmaktadır.

Kaynaklar

Arşiv Kaynakları

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA)

Mühimme Defterleri (MD)

nr. 98, 104, 106, 108, 110

Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)

nr. 1847, 2150, 2426, 2731, 2777, 2964, 3139, 3147, 3427, 3434, 3439, 3462, 4066, 5257, 5364, 6266, 6338, 6549, 6551, 7915, 8461, 8472, 8473, 8489, 9505, 9873, 9876, 9879, 9880, 9881, 9882, 9889, 9893, 10305, 17900, 17904

Başmuhasebe Kalemi Defterleri (D.BŞM.d)

nr. 802, 803-A, 930, 1367

Başmuhasebe Salyâne Defterleri (D. SLY.d)

nr. 33555, 33560, 33570

Başmuhasebe Tersâne Emini Defterleri (D. BŞM.TRE.d)

nr. 14595, 14654

Kamil Kepeci Defterleri (KK.d)

nr. 2477, 2763

Ali Emiri Tasnifi Belgeleri, Sultan IV. Mehmed (AE. SMMD.IV)

nr. 5317

Ali Emiri Tasnifi Belgeleri, Sultan II. Süleyman (AE. SSÜL.II)

nr. 2392

Ali Emiri Tasnifi Belgeleri, Sultan II. Ahmed (AE. SAMD.II)

nr. 66

Ali Emiri Tasnifi Belgeleri, Sultan III. Ahmed (AE. SAMD.III)

nr. 4355

Cevdet Tasnifi Belgeleri Askeriye (C. AS)

nr. 47379

Cevdet Tasnifi Belgeleri Bahriye (C. BH)

nr. 1134, 3854, 8494

İbnülemin Tasnifi Adliye (İE. ADL)

nr. 702

İbnülemin Tasnifi Bahriye (İE. BH)

nr. 91, 519, 900

Evâmir-i Maliye Kalemi Evrakı (D. EVM)

nr. 30/67, 31/33

Maden Mukâtası Kalemi Evrakı (D. MMK)

nr. 67/88

Literatür

Ágoston, Gábor, *Barut, Top ve Tüfek: Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi*, (çev.: Tanju Akad), Kitap Yayınevi, İstanbul 2006.

Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116/1688-1704), (haz.: Abdülkadir Özcan), TTK Yayınları, Ankara 2000.

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

Aslan, Seyfullah, "Tuna Donanması'nın Kuruluşu Meselesi", *Kanûnî Sultan Süleyman ve Dönemi: Yeni Kaynaklar, Yeni Yaklaşımlar*, Ed.: Muhammed Fatih Çalışır, Suraiya Roschan Faroqhi, Mehmet Şakir Yılmaz, İbn Haldun Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2020, s. 77-104.

Bostan, İdris, *17. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Küre Yayınları, İstanbul 2018.

Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekayiât: Tahlil ve Metin (1066-1116/1656-1704)*, (haz.: Abdülkadir Özcan), Türk Tarih Kurumu (TTK), Ankara 1995.

Doğan, Güner, *Sınırlar Üzerinde Bir Hayat: İtalyan General Kont Luigi Ferdinando Marsigli ve Osmanlı İmparatorluğu (1679-1732)*, İtalyan Dostluk Derneği, Ankara 2020.

Ertaş, Mehmet Yaşar, "İbrahim Hamdi'ye Göre Silistre'den Vidin'e Tuna Kıyısındaki Osmanlı Şehirleri", *Uluslararası Osmanlı ve Cumhuriyet Dönemi Türk-Bulgar İlişkileri Sempozyumu Bildiriler*, 11-13 Mayıs 2005, Eskişehir 2005, s. 243-252.

Fatih Sultan Mehmed Döneminde Tuna Boyunda Osmanlı Düzeni: Niğbolu, Vidin ve Braniçeva Tahrir Defteri, (Haz.: Halil İnalcık, Evgeni Radushev, Uğur Altuğ), (Ed. Pál Fodor), Research Centre for the Humanities (HAS), Budapest 2018.

Gradeva, Rossitsa, "Between Hinterland and Frontier: Ottoman Vidin, Fifteenth to Eighteenth Centuries", *The Frontiers of the Ottoman World*, (Ed. A. C. S. Peacock), Oxford 2009, s. 331-351.

Gradeva, Rossitsa, "War and Peace Along the Danube: Vidin at the end of the Seventeenth Century", *Rumeli Under the Ottomans, 15th - 18th Centuries: Institutions and Communities*, The ISIS Pres, İstanbul 2004, 107-132.

Gürçay, Lütfi, *Gemici Dili*, Deniz Basımevi, İstanbul 1968.

Hammer, Joseph von, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C. 12, (çev.: Vecdi Bütün), (haz. Erol Kılıç, Mümin Çevik), Üçdal Neşriyat, İstanbul 1992.

Höbelt, Lothar, "From Slankamen to Zenta: The Austrian War Effort in the East during the 1690s", *The Treaties of Carlowitz (1699): Antecedents, Course and Consequences*, (Ed. by, Colin Heywood, Ivan Parvev), Brill, Leiden 2020, s. 153-175.

Karagöz, Hakan, "Venedik (1716) ve Habsburg (1716-1717) Seferlerinde Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik Önemi", *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, Cilt 30, Sayı 2, Aralık 2013, s. 83-116.

Marsili, Graf (Luigi Ferdinando Marsigli), *Osmanlı İmparatorluğunun Zuhur ve Terakkisinden İnhitâtı Zamanına Kadar Askerî Vaziyeti*, (çev.: M. Kaymakam Nazmi), Büyük Erkânıharbiye Matbaası, Ankara 1934.

Oruç, Hatice, "Târîh-i Varâdin Der Zemân-ı Sultân Ahmed Bin İbrahim", *Belgeler*, Cilt XXXVI, S. 40, Aralık 2021, s. 51-190.

Özcan, Abdülkadir "Pasarofça Antlaşması", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi (DİA)*, C. 34, İstanbul 2007, s. 177-181.

Sevinç, Tahir, *Sultanın Son Seferleri: 1695 ve 1696 Avusturya Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2019.

Silâhdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme; İnceleme-Metin (1106-1133 / 1695-1721)*, (haz. Mehmet Topal), Türkiye Bilimler Akademisi (TÜBA), Ankara 2018.

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