VİDİN KALESİ

–Tuna Boyu'ndaki İnci –

Mahir Aydın

ÖTÜKEN

Prof. Dr. Mahir AYDIN; İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü'nden 1981 yılında mezun oldu. Aynı bölüme Araştırma Görevlisi olarak atandı. Yüksek Lisans tezini ***"Bulgar Meselesi (1876)"*** ve Doktora tezini ***"Şarkî Rumeli Vilayeti"*** konularında yaptı. 1994'te Doçent ve 2000 yılında Profesör oldu. Yakın döneme ilişkin olarak, Avrupa Tarihi ve Siyasal Tarih dersleri verdi. Ulusal ve uluslararası etkinliklere katıldı, etkinlikler düzenledi. Bu bağlamda; Almanya, Avusturya, Azerbaycan, Bulgaristan, Japonya, Kıbrıs, Makedonya ve Norveç'te bulundu. 2000-2003 yılları arasında Ondokuz Mayıs Üniversitesi Sinop Eğitim Fakültesi Kurucu Dekanlığı ve Stratejik Araştırma Merkezi Müdürlüğü görevlerinde bulundu. 2003/2004 yıllarında, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dekan Yardımcılığı ve 2007/2008 yıllarında da, İstanbul Üniversitesi Avrasya Enstitüsü Müdürlüğü yaptı. Halen aynı üniversitede, Yakınçağ Tarihi Anabilim Dalı Başkanı ve Tarih Araştırma Merkezi Başkanı olarak, akademik görevini sürdürmektedir.

Çeşitli makale ve bildirilerinin yanı sıra, aşağıdaki kitapları yayınladı:

1) ***Şarkî Rumelî Vilayeti***, Ankara 1992

2) ***Osmanlı Eyaletinden Üçüncü Bulgar Çarlığına***, İstanbul 1995.

3) ***Sultan İkinci Abdülhamid'in Hal Tercümesi***, İstanbul 1996

4) ***Uygarlıklar Çatışmasında Türkiye***, İstanbul 2008

5) ***Girit "Sarı Kitap"***, İstanbul 2008

6) ***Belgelerle Ermeni Soykırımı Senaryosu***, İstanbul 2009

7) ***İstanbul'un Kurtuluş Bayramı***, İstanbul 2012

8) ***Bir Tanzimat Devri Şeyhülislamı "Ahmet Arif Hikmet Beyefendi"***, Ankara 2013

Gönül sarayımın ışığı Ayşıl'a...

İçindekiler

Sunuş 11

Giriş/15
Tuna Boyu: *Kendini Aşan Nehir*

Birinci Bölüm
Kale Binası: İnsan *Kokulu Taşlar*
1) Duvarlar 34
2) Kapılar 38
3) Hendekler 43
4) Köprüler 47
5) Tabyalar 49
6) Kışlalar 54
7) Cebehaneler 56
8) Palangalar 60
9) Toplar 63
10) Donatım 67

İkinci Bölüm
Kale Yönetimi: *Sorumluluğu Ortak Taşıyanlar*

1) Muhafızlar 77
2) Kadılar 86
3) Vladikalar 89
4) Dizdarlar 93
5) Nazırlar 95
6) Defterdarlar 98
7) Eminler 102
8) Ağalar 106
9) Voyvodalar 111
10) Knezler 115

Üçüncü Bölüm
Kale Askeri: *Ekmeğini Silahtan Kazananlar*

1) Sipahiler 121
2) Yeniçeriler 124
3) Cebeciler 128
4) Topçular 131
5) Toparabacılar 135
6) Humbaracılar 138
7) Azaplar 140
8) Sekbanlar 143
9) Beşliler 145
10) Gönüllüler 147

Dördüncü Bölüm
Kale Hayatı: *Savaşın Gölgesinde Yaşayanlar*

1) Halk 150
2) Mahalleler 157
3) Meslekler 163
4) Giysiler 168
5) Eşyalar 172
6) Yiyecekler 176
7) Silahlar 182
8) Çarşılar 187
9) Camiler 189
10) Vakıflar 193

Sonuç 195
Kaynakça 198

Dizin 206

SUNUŞ

SON ZAMANLARDA, ülkemizde yapılan askeri tarih çalışmalarında, önemli bir artış görülmeye başlandı. Buna, kaleler konusunu da katabiliriz. Günümüz yaşantısına göre çok gerilerde ve oldukça uzak kalan bu kavram, yüzyıllar boyu şehir hayatının, doğrudan kendisi olmuştur.

Bir sınır kalesine dışarıdan bakınca; taş duvarların soğukluğuna, ölümcül silahlar bindirilmiş, duygusuz mekanlar sanılır. Aslında bu sert duruş, saldırgan ile birlikte gelen ölüme, karşı koymak içindir. Yoksa bu aşılamaz soğuk duvarların arkasında, insancıl duygular zirve yapar ve bir başka örneğini, savunduğu ülke içinde bile bulmak zordur. Her şeyin pamuk ipliğine bağlı olması, savaşın gölgesindeki bu hayatı, daha da değerli kılar.

Bu çalışma ile, bir kaleye yakından bakmak istedik. Örnek olarak da, tarihin her döneminde önemini koruyan, Tuna Boyu'ndaki Vidin Kalesi'ni seçtik. Başlangıçta, yalnızca Vidin Kalesi'nin muhafızlarını, ortak özellik paydasında ele almayı ve içlerinden birini de, örnek olarak öne çıkarmayı düşünüyorduk. Ancak, mutlu rastlantıların yardımı ile çalışmamızın içeriği ve derinliği, bu düşüncenin çok ötesine geçti.

Bulgaristan'ın başkenti Sofya'daki, Cyril and Methodius National Library'de bulunan, Vidin Sicil Defterleri'nden yararlandık. Yaklaşık 11.000 sayfanın bilgi yardımı ile Vidin Kalesi'ni, adım adım dolaştık. Bu ayrıntı bize, konulara üst perdeden değil,

*göz hizası*ndan bakabilmeyi sağladı. *Bir anbar buğdayın ölçüsü bir avuçtur* ya, Osmanlı'nın imparatorluk çarkını, Vidin penceresinden gördük.

Elimizdeki bilgiyi sunarken, *yazmaktan amaç okutmaktır* ilkesini, hep göz önünde tuttuk. Bu amaçla Vidin Kalesi'ni, 1696-1826 arasının temel konuları ölçeğinde, yansıtmaya çalıştık. Ancak, 130 yıllık dönemin olaylarını ve Osmanlı Arşivi'nin yüzlerce belge bilgisini, bir başka bahara bırakmak zorunda kaldık. Çünkü Vidin Kalesi denildiğinde karşımıza, birbirinden farklı olarak; 122 mahalle, 53 cami, 37 vakıf, 31 çarşı, 200 meslek, 76 muhafız ve 81 ağanın çıkacağını, hiç düşünmemiştik.

Konuyu, beş bölüm ve her birini 10'ar alt başlıkta inceledik. Tuna Nehri olmadan, Vidin böyle olamazdı. Onu, ayrı bir bölüm gibi hazırlayıp, Giriş olarak sunduk. Vidin'i de, dört bölüm içinde; *Kale Binası*, *Kale Y*önetimi, *Kale Askeri* ve *Kale Hayatı* olarak vermeye çalıştık. İmparatorluğun taşrası için, böylesine ayrıntılı ve içeriden bir anlatımı, ilk kez denedik.

Yüzyılların kültürel birikimi olan ve artık unutulan, önemli kavram ve deyimleri, yeniden kazanmak adına, titiz davranmaya çalıştık. Ancak, sayfa altında dipnot olarak göstermemiz gereken kaynak bilgisi, sayıca çok büyük boyutlara varınca, bu uygulamadan vazgeçtik. Ayrıca, bir çok kez yinelendiği ve özellikle listelerde, amacını aştığı için, bölüm gruplaması ile onları, Kaynakça'da gösterdik.

1980 yılında Faş Kalesi'ni çalışırken, konuya ilişkin temel bilgi noksanlığı yüzünden, büyük sıkıntı ile karşılaşmıştık. Gün ışığına çıkan yeni bilgiler ile bu tür sıkıntılar, artık geride kalmıştır. Neredeyse, her bir başlığı ayrı bir inceleme gerektiren bu çalışmanın, ilgili tarihçiler için, bir *taslak* örnek olacağı umudundayız.

Bu çalışmaya ad olarak seçtiğimiz *Tuna Boyu'ndaki İnci*, aslında birçok kavramın kesişme noktasıdır. Çünkü o, bir yanda, *ince donanma*nın eski rüzgarını arayan, gemilerdir; öbür yanda, Belgrad'dan başlayıp Karadeniz'e uzanan, yoğun canlılıktır. Kimi

zaman Bulgar anne babanın, çocuğuna koyduğu ad olur *Tuna*; her zaman da, *Arslan Aliş*'in görüldüğü kıyılardır. Vidin'i bir içkale olarak yüzyıllarca sakladıktan sonra, inci gibi ortaya çıkaran ve imparatorluğun en büyük kalesi, *serhadât-ı mansûrenin ekberi* yapan da, yine Tuna'dır.

Bu çalışmanın ortaya çıkmasında, yakın ya da uzaktan, hepsi çok değerli yardımlar gördüm. Prof. Dr. Stoyanka Kenderova, Doç. Dr. Gültekin Yıldız, Yard. Doç. Dr. Mustafa Altunbay, Yard. Doç. Dr. Cengiz Fedakar, Yard. Doç. Dr. Serdal Soyluer ve Ensar Karagöz'e teşekkür ederim. Ayrıca İstanbul Üniversitesi ile Osmanlı Arşivi; ülkemizin asırlık çınarları olarak, bilgiye değer vermenin güzel örneğini, bir kez daha gösterdiler.

Eğer bir başarı varsa, hepimizin, sorumluluk benimdir.

Mahir Aydın

Giriş

Tuna Boyu: *Kendini Aşan Nehir*

Yeryüzünde hiçbir nehir, Tuna kadar ülkeler arası renklilik taşımaz. Yüzyıllar boyunca, Avrupa kıtasının doğasını ve uygarlığını etkilemiştir. Almanya'da doğup, Avusturya, Slovakya, Macaristan, Hırvatistan, Sırbistan, Bulgaristan, Romanya, Moldova ve Ukrayna ile çeşitli paylaşımlardan sonra, yolculuğunu Karadeniz'de bitirir. Bu bitiş bile, Tuna'ya yakışır biçimdedir. Deltasında suyunu, dört ayrı boğaza bölüştürür. Aşağıdan yukarı doğru: Hızırilyas, Poritçe, Sünne, Kili. Ancak gemi ulaşımına en uygun olanı, Kili Boğazı'dır. Bu kültür nehrinin eni; en dar yeri Demirkapı Geçidi'nde 60 kulaç iken, Ziştovi önünde 650 kulaça kadar çıkar. Genel ortalaması 400 kulaçtır. Bu genişlik, Belgrad önünde 350, Vidin'den geçerken de 460 kulaçtır.

Avrupa'nın Amazonu olarak da tanımlanan bu çok özellikli nehir, Karaorman'dan Karadeniz'e uzanan 3 bin km.lik yolculuğunda, hep aynı duruşu göstermez. Alpleri aşamayan yağmur bulutları yüzünden, bir gecede 10 m. yükselirken, taşkınlardan oluşan küçük su havzaları, balık, kuş ve ağaç türleri için, zengin bir hayat kaynağı olur. Bir zamanlar *ince donanma*nın hükümran olduğu bu su yolu, 18. yüzyılın başında, daha çok ulaşım ve ticaret ile gündemdedir. *Tuna Kaptanlığı* eskisi kadar önemli olmasa da, geçmiş uygulamaların devamı olarak yaşamaktadır.

Kıyılarında şehir, kasaba ve köy gibi yerleşim birimlerinin yanı sıra, içinde de; kumluk, sığlık, girdap, kayalık,



Avrupa (1700)

taşlık, ada ve garda denilen dalyan gibi, bir nehrin sahip olabileceği tüm özellikleri sergiler. Bulgaristan ve Sırbistan kıyıları *beri yaka*, Eflak ve Boğdan kıyıları da öte yaka veya *karşı yaka* olarak tanımlanır. Kimi zaman beri yaka, *Türk Yakası* ya da İslam Yakası olarak da adlandırılır. Bir nehrin sağı-solu, kaynağından akış yönüne göre tanımlandığı için; Tuna'nın sağ kıyısını, imparatorluğun genel bütünlüğü, sol kıyısını ise, özel Eflak ve Boğdan toprağı oluşturur.

Tuna Nehri ve ona katılan akarsular, Vidin Kalesi için de çok yönlü önem taşır. Bosna'dan başlayıp; Belgrad ve Vidin üzerinden İstanbul'a kadar uzanan canlılık, konunun ilk göze çarpan özelliğidir. Bunun dışında; toprağın verimi başta olmak üzere, su değirmeni, su dolabı, çiftlik ve kovanlık türü verimli bölgeler, su bolluğu ile elde edilen değerlerdir.

Bir nehrin, hangi noktasında olursa olsun; kaynak yönü *yukarı*, akış yönü de *aşağı* olarak tanımlanır. Tuna Bo-

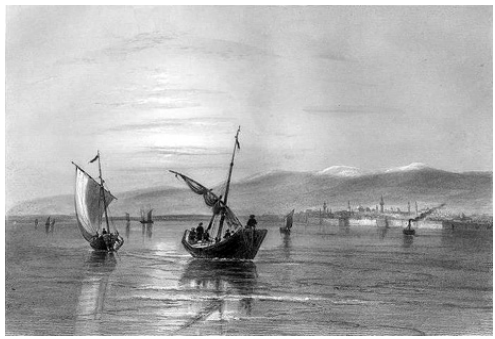
yu'ndaki önemli yerleşim birimlerini, yukarıdan aşağıya doğru, şöyle sıralayabiliriz: Belgrad, Vidin, Niğbolu, Zištovi, Rusçuk, Yergöğü, Totrakan, Silistre, Hırşova, Maçin, İbrail, İsakça, Tulca, İsmail ve Kili.

Her biri kale-şehir olan bu yerleşim birimleri arasında, artık kullanımdan düşmüş bir çok kale harabesi vardır. Tuna Boyu'nun temel değerlerini, 10 başlık altında sunuyoruz. Bunlar; nehirler, göller, girdaplar, adalar, ulaşım, iskeleler, gemiler, gümrükler, ticaret ve kaptanlardır.

Nehirler: Belgrad'ı geçtikten sonra Tuna'ya, bir çok akarsu katılır. Bunlardan üç büyük nehir, Vidin'in batısındaki Sava, Morava ve Timok'tur. Doğudaki akarsuların sayısı ise, daha fazladır. Bunlardan ikisi, Eflak'tan Tuna'ya inen, Şiyel ve Olet'tir. Ötekiler ise, Bulgaristan'dan Tuna'ya katılır ve yoğun olarak Vidin-Niğbolu arasıdır. Kimi zaman kaza sınırlarını da belirleyen ve çok kez, üzerindeki değirmen ile birlikte anılan bu nehirlerin adları şöyledir: Arçar Nehri, Bele Nehri, Bukofça Nehri, Donafça Nehri, Leşence Nehri, Lom Nehri, Makreş Nehri, Mosomanya Nehri, Morava Nehri, Moriçe Nehri, Motva Nehri, Plevne Nehri, Preket Nehri, Timok Nehri, Topolofça Nehri ve Vidbol Nehri.

Ayrıca bu bölgede, birçok dere vardır. Bölgenin ürün bolluğuna önemli katkıda bulunan bu derelerin adları da şöyledir: Dibovi Deresi, Eğridere Deresi, Gramada Deresi, Hatve Deresi, İskompe Deresi, İsvatabece Deresi, Kırpes Deresi, Kızılbaş Deresi, Koçoca Deresi, Kotika Deresi, Lebence Deresi, Libaç Deresi, Maçeve Deresi, Porça Deresi, Potuk Deresi, Riyanofça Deresi, Rubçe Deresi, Sinagofça Deresi ve Zeblik Deresi.

Göller: Vidin Kalesi'nin yakın çevresindeki göllerin adları da şöyledir: Bastebade Gölü, Blata Gölü, Dolofça Gölü, Dolofça Gölü, Glaçga Gölü, İbrail Gölü, İzhak Gölü, Pavelkân Gölü ve Rajdona Gölü.



Tuna Boyu'nda Vidin Kalesi

Rajdona üzerinde Kapıcıbaşı İbrahim Ağa, bir köprü yaptırmıştır. Sahra nahiyesindeki İzhak Gölü'nün bitişiğinde ise, Balcı Kenan Köprüsü vardır. Bastebade Gölü, Vidyol Nehri'nin, Dolofça da, İzor Mahallesi'nin yakınındadır. Blata ve Glaçga gölleri ise, Belgradcık kasabası köylerinden İskomye sınırları içindedir. İbrail ve Pavelkân, çevredeki göller içinde, adından en çok söz ettirenlerdir. Örneğin İbrail Gölü kıyısında, varoş çiftliklerinden birisi yer alır. Bunların dışında, adlarını belirleyemediğimiz başka göller de vardır ve bunlar; İhram Mahallesi'nde, Flordin Kapısı dışında, Çoban Bey Köprüsü yakınında ve Cibre toprağı içindedir.

Ayrıca Vidin'de, *baltalık* denilen ve Tuna'nın taşması ile oluşan küçük göller bulunur. Bunlar; Tuna Nehri'nin yatağında yer almakla birlikte, *Ana Tuna* denilen büyük su akışının dışındadır. Balık avlanan bu baltalar, her yıl iltizama verilir. Geliri de, Vidin İskelesi'ne bağlı kaynaklar içerisinde değerlendirilir. Bu küçük göllere baltalık denilmesi, çevresinden yararlanmak için, balta kullanmak zorunda kalınması olmalıdır. Çünkü yanaşan gemiler için, kıyıdaki ormandan yer açmak, ağaç kesip *yedek yolları* temiz tutmak ve *yaya yedek köprüleri*ni onarmak, her zamanki uygulamadır.

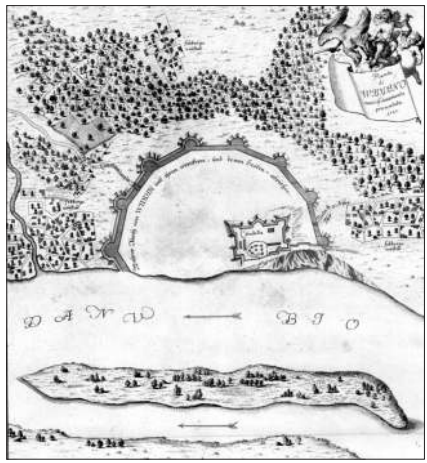
Girdaplar: Bunlar, Demirkapı ve Tahtalı girdaplarıdır. Çevresinde; Demirkapı, Fethülislam, Irşova ve Porisçe kazaları bulunur. Suyun dibi kayalardan oluştuğu için Demirkapı olarak adlandırılan bu girdap, Adakale ile Fethülislam arasındadır. Daha önemli olduğu için, burada *Demirkapı Mübaşiri* görev yapar. Bu iki girdap arasında, Şans-ı Kebir Kalesi ve Irşova karşısındaki Tekye'de, bir iskele yer alır.

Girdap geçişinden *girdap a*ğası sorumludur. Porisçe'de bir kaptan, Irşova-yı Atik'te bir kumandan bulunur. Geçişler, gümrük işlemi gibi, bu görevliler ile haberleşerek yapılır. Girdaplar ile ilgili tüm işlemler, Fethülislam Naibi tarafından Belgrad Divanı'na bildirilir.

Tuna'nın daralıp hızlandığı ve kayaların bulunduğu bu yerlerden geçişte, gemiye, suyun nasıl aktığını iyi bilen *girdap dümencisi* alınır. Bu kılavuzluk, para karşılığında yapılır. Ayrıca, kendilerine *cerahor* denilen hıristiyan gençler, gemilerde kürekçilik yapar. Savaş dönemlerinde cerahorlara duyulan ihtiyaç, daha da artar. Bu yardım, Avusturya gemilerine de verilir. Ancak yabancı tüccarın elinde, antlaşmalara göre verilen, pasaport olması zorunludur.

Tuna'nın taşıma kolaylığı sağlaması, bir bakıma girdaplardan geçişi de zorunlu kılar. Tameşvar ya da Belgrad yönüne işleyen kimi gemiler, buradan geçemez. Örneğin *borazan* denilen büyük gemiler, 13 tona yakın yük alabilirse de, bu yük girdaplarda, *yedek çektiri* denilen küçük gemilere bölünür.

Adalar: Bir nehrin içinde ada bulunması, çok da sıradan bir durum değildir. Ancak Tuna'da, onlarca ada bulunur. Karşıyaka'daki Yergöğü şehrinin kalesi bile, bir ada üzerindedir. Ancak bunların yarısı, ad alacak derecede önemlidir. Önemsiz olanlar, ya önünde bulunduğu köy ya da gemi geçişlerinde çıkardığı zorluk ile gündeme gelir.

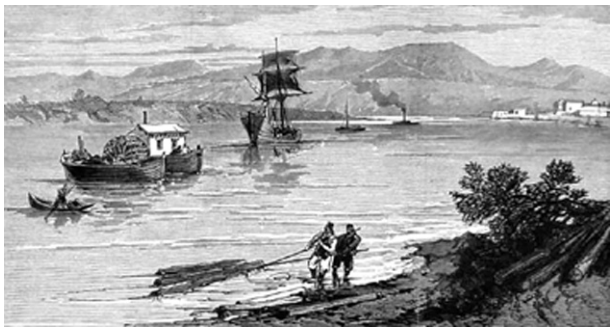


Vidin (1737)

Kayda değer olarak adı verilenlerin çoğu, işe yarar ve kullanılır iken, kimi de sazlık ya da bataklıktır. Tuna'daki ada yoğunluğu, Rusçuk-Silistre arası ile Vidin önündedir.

Konumuz olan Vidin önlerinde, çok sayıda ada bulunur. Bunların başında Ada-yı Kebir de denilen Adakale gelir. Bu adaların adları, eğer doğru yazılmış ve yine doğru okunmuş ise, şöyledir: Adakale, Burç Adası, Garde Adası, Hisarcık Adası, İskompe Adası, İstevan Adası, İstrava Adası, İzlova Adası, Kalyon Adası, Kisleva Adası, Kömürcü Adası, Korbova Adası, Litve Adası, Lom Adası, Nevesil Adası ve Ostrova Adası.

Ulaşım: Belgrad ve Vidin gibi iki büyük kalenin Tuna Boyu'nda yer alması, ulaşım yoğunluğu için yeterli bir gerekçedir. Buna, kıyılardaki iskele sayısının çokluğu eklenince, konusunda imparatorluğun, tek örneğini oluşturur. Bu büyük ve geniş kapsamlı ulaşım, her iki yönde yapılır. Ancak temel kurumların başkentte bulunması; top, cebe, humbara, barut ve kurşun türü, temel ihtiyaçların da, buradan karşılanmasını gerektirir. Bu da, en uzaktaki Belg-



Tuna'da Ulaşım

rad'a kadar işleyen ve *Tuna Gemileri* ile yapılan, yoğun bir ulaşım demektir.

Bu ulaşımın başlangıç noktası, Tophane'dir. Tophane-i Amire'den çıkarılan, demir-çelik ürünü ağır yük, boğaz kayıkları ile açıkta bulunan, büyük tonajlı gemiye bindirilir. Yolculuk, Yeniçeri Ocağı tarafından görevlendirilen, bir çorbacı mübaşirin gözetiminde başlar ve İstanbul Boğazı'ndan Karadeniz'e çıkılır. Karadeniz'i geçen gemi, Tuna Deltası'ndaki Kili Boğazı'ndan, Tuna Nehri'ne girer ve yük, İbrail İskelesi'nde indirilir. Burada üstüaçık veya borazan gemisine yüklenip, ikinci kez yola çıkarılır. Menzil yeri çoğunlukla, Vidin ya da Belgrad'dır. Buradaki önemli konu, rüzgârdan yararlanmanın yetmediği yerlerde, gemiyi su akışının ters yönünde, yukarı doğru yürütmektir. Geçiş güvenliğini sağlamak ve ulaşımı bir an önce tamamlatmak, Tuna Boyu'ndaki mülki yöneticilerin ortak sorumluluğundadır. Biri öbürüne, deyim yerindeyse *elden ele* iletmek zorundadır.

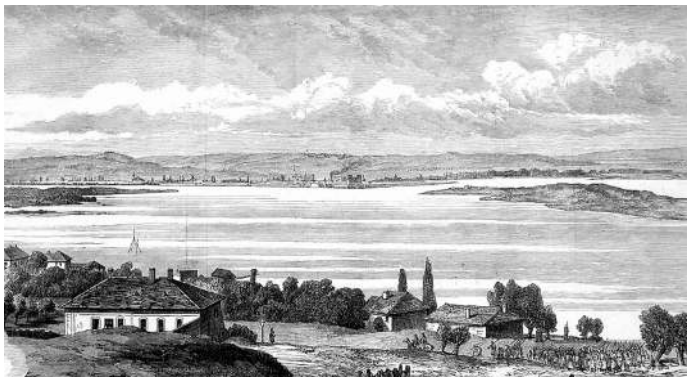
Bu ulaşımın, bir seçeneği daha vardır. Başkentten gemi ile Varna'ya gelen yük, öküz arabaları ile karadan Rusçuk'a taşınır. Burada yine gemilere yüklenir ve Tuna Boyu'nda ilerler.

Doğudan batıya, yani aşağıdan yukarıya yapılan bu ulaşımın, ters yönü de söz konusudur. Bu da, Belgrad'dan Vidin'e kadar ya da buradan İbrail ve İsakça'ya yapılan ulaşımdır. Bu yöndeki ulaşım daha çok, eldeki cebehane ya da zahireyi paylaşım için yapılır.

Kış yaklaşırken, Tuna da değişmeye başlar. Bu yüzden ulaşım, yağış ve fırtınadan etkilenir. Oysa, silah ya da yiyecek, yükün kuru taşınması gerekir. Ancak kimi zaman, su almalar ve fırtınaya tutulup batmalar yaşanır. Islanan yük buğday bile olsa, ne anbara girer, ne değirmene gider. Bu konudaki ölçüler, 79 ton buğday ya da 51 ton un boyutuna çıkabilir.

Kış geldiğinde Tuna'da, *buz mevsimi* başlar ve hayat durur. Bu durgunlukta, iskeleye bağlanıp, baharı beklemekten başka seçenek yoktur. Gemi bağlayacak yer sayılı olduğundan, Belgrad ve çevre iskelelerdeki gemiler, Fethülislam İskelesi ile yakınındaki adalarda kışlar. Bu yüzden ulaşımın, Kasım'dan önce yapılmasına büyük özen gösterilir. Bölgeye gönderilen fermanlar sık sık, *Tuna'nın donması yaklaşıyor* uyarısında bulunur: Tuna'nın donması gibi, buzun çözülmesi de sıkıntılı olur. Çünkü taşkın yaşanır. Buna, dönemin tanımı ile *kargın* denir. Bu kargın, kıyıdaki kale mahzenlerini basıp, tonlarca buğdayın bozulmasına neden olur.

Tuna'daki ulaşım bu denli yoğun iken, karşı yakaya geçmek de, çok zordur. Çünkü Eflak ve Boğdan, imparatorluğa *bağlı beylik*tir ve kendi düzeni ile yönetilir. Bu topraklarda kale ya da askeri birliğin olmayışı, onların titizlikle korunmasını gerektirir. Kimsenin yolu bu topraklardan geçmesin diye de, daha yukarılara, Özi ve Bender'e gidecekler İsmail *Geçidi*'ni, Hotin'e gidecekler İsakça *Yolu*'nu kullanmak zorundadır. Özellikle, *başkentin kileri* olan Eflak konusunda; Vidin, Silistre, Yergöğü, Rusçuk, Totrakan, Niğbolu, Ziştovi'nin yöneticileri, çok sıkı biçimde uyarılır.



Vidin'in Karşı Yakası

İskeleler: Tuna'daki iskeleler zinciri; Belgrad'dan başlar ve Karadeniz'e açılan Boğazköy'e kadar uzanır. Bunların her biri, uzun erimli taşımacılığın, kilometre taşlarıdır. Tuna Boyu'na gönderilen fermanlarda, mühimmat ve zahire yüklü gemiler için; güven ortamı sağlanması, iskelelerde durdurulmaması, bekletilmemesi, dümenci ve kürekçi verilmesi ve bir sonraki iskeleye, tez elden ulaştırılması istenir. Bu iskelelerin adları şöyledir: Arçar, Belgrad, Boğazköy, Böğürdelen, Cibre, Çingene İskelesi, Fethülislam, Flordin, Gradişka, Hades, Hezargrad, Hırsova, İbrail, İsakça, İsmail, Kalafat, Kalas, Kara Lom, Kili, Kurt Boğazı, Nevesil, Niğbolu, Plevne, Rahova, Rasvat, Rusçuk, Semendire, Silistre, Şumnu, Totrakan, Tulca, Una, Vidin, Yergöğü ve Ziştovi.

Bunlar içerisinde, kimisi *geçit iskelesi*, kimi de *gümrük kapısı* özelliğindedir. Bu iskelelerde görevli olarak; emin, dümenci, kürekçi, satın almacı, marangoz ve yelkenciler bulunur. İskelede karaya çıkarılan yükten, *iskele hakkı* denilen ücret alınır. Özellikle tuz için çok sayıda, mahzen denilen depolar bulunur. Büyük iskelelerde satın alma görevlisi, çuvallar içinde gelen malın, alımını yapar. Bu işlem

için iskelede, bir *ihtisap kantarı* bulunur. Tüm bu işlemler, iskele emininin gözetiminde yapılır. Büyük bir iskelenin, kendine bağlı iskele grubu da olabilir. Vidin örneğinde bu durum, belgelerdeki deyim ile *Vidin İskeleleri Aklamı* olarak tanımlanır.

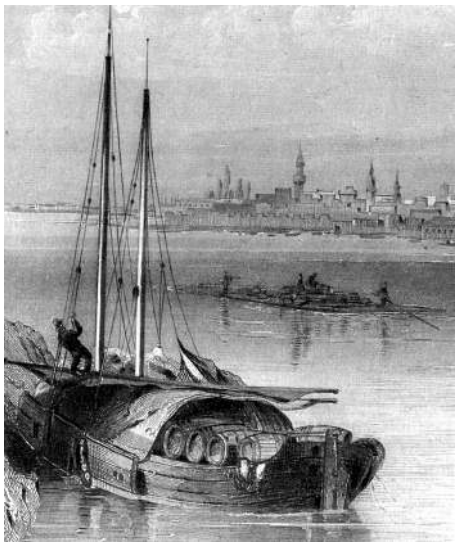
Tuna Boyu'ndaki iskeleler içerisinde, Belgrad'ın eskiden beri sürüp gelen, ayrı bir önemi vardır. Ancak 1750'ye doğru, ticaret ve yoğunluk açısından, Vidin ve İbrail gittikçe önem kazanır. Vidin, artan önemi ile birlikte, sarf malzemesinin toplandığı iskele olurken, İbrail ise çevreden gelen malzemenin konup-kalktığı bir *kavşak iskele* konumuna gelir. İsakça ise, zahire anbarlarının yoğun işlerliği ile öne çıkar. Ayrıca Niğbolu ve Ziştovi de, önemli iskeleler arasındadır.

Gemiler: Tuna'da, büyüklü küçüklü çeşitli gemiler kullanılır. Bunların tümü, *Tuna Gemisi* olarak adlandırılır ve türleri şöyledir: Borazan, Brişterik, Çam, Çete, Duba, Firkate, Kalite, Kalyon, Koyorolca, Pram, Praşterka, Sal, Sandal, Şalope, Şayka, Tonbaz ve Üstüaçık.

Bu gemiler, kullanılış amacına göre de, şu adlar ile anılır: Alemdar, Cebehane, Donanma, Elçi, Geçit, Kalafat, Karakullukçu, Kereste, Menzil, Mühimmat, Tuz, Tüccar ve Zahire.

Buğday, arpa, un ve peksimet, çam denilen üstü tahta örtülü kayıklar; büyük top ve mühimmat, üstüaçık ve *borazan* gemileri ile taşınır. Vidin'de 57 ve Belgrad'da 80 üstüaçık gemi, aynı anda hazır tutulur. Bunlara, *arpalık gemisi* de denir. Bu gemiler, ya Tuna Boyu iskelelerinde yapılır ya da tüccardan satın alınarak, miri statüye geçirilir. Üstüaçık gemilerden *açıklar ağası* sorumludur.

Bir iskele önünde, görev için hazır tutulan ince donanmanın gemi gruplarına, *takım* denir. Bunlar Vidin, Silistre, Rusçuk ve İbrail'de bulunur. 20 şalope ve 20 sandaldan oluşan bu uygulamaya, *ince donanma düzenlemek* denir. Si-



Tuna'da Ulaşım

lah olarak, top ve havan ile donatılır. Öteki adı ile bu *Tuna Donanması*'na, Tuna Kaptanı kumanda eder ve *ordu kışlağı* ile işbirliği içindedir. Bu amaçla Vidin'de, şalopeciler tersanesi vardır. Her şalopede; birer kaptan, yelkenci ve topçubaşı ile dokuz topçu ve 10 kürekçi görev alır. Her sandalda ise; bir reis, bir topçubaşı, dört topçu ve sekiz kürekçi bulunur.

Bir iskeleye bağlı gemiler, *gemiler kethüdası* olan ağanın gözetimindedir. Bu ağa, *iskele kaptanı* ünvanı ile anılırken, 1800'lerin başında *liman reisi* olarak adlandırılır. Gemi gruplarının oluşturduğu her takımın başında da, bir *hoca kaptan* vardır. Bu gemilerin işletimi, yıllık ihale ile gerçekleşir ve buna, kale askeri de katılabilir. Ancak *iskele emini*nden izin belgesi almadan, gemiler yük alamaz ve gizlice alanların da, hakkından gelinir.

Tuna'da gemi işletmenin en önemli unsuru, kürekçi ve dümencilerdir. Her ne kadar Tuna'nın kimi bölgesi, yel-

ken açmaya uygun olsa da, özellikle *yukarı* gidişler için, *cerahor* kullanılır. 1713 yılı ölçeğinde, Vidin-Rusçuk arasında 2.000'den fazla hıristiyan delikanlı, geçimini bu yoldan sağlar. Her işte olduğu gibi, *hizmet satın alımı* olarak gerçekleşen bu görevlerde, ekmek parası her gün, emeğin karşılığı olan ücret, işin bitiminde verilir.

Gümrükler: Tuna'nın ülkeler arası konumu, gümrük uygulamasını da zorunlu kılar. Bu nedenle her büyük iskelede, bir *gümrükhane* bulunur. Buranın en üst düzey yetkilisi, *gümrük emini*dir. Kısaca *gümrükçü* de denilen bu ağanın; gümrükçü vekili, gümrük kâtibi ve muhammen yani bilirkişi denilen yardımcıları vardır. İskele kapasitesine göre, gümrükçü vekili birden çok olabilir. Gümrüğe gelen mala değer biçmek için, başlangıçta Yahudilerden, bilirkişi yardımı alınır. Ayrıca iskeleye giren-çıkan mal, gümrük kantarı ile tartılıp, *gümrük defteri*ne yazılır. Gemiler, gümrük emininin bilgisi ve gümrük tezkiresi olmadıkça, yükleme yapamaz.

Tuna Boyu'ndaki *su yolu gümrükleri*, eskiden beri yapılan bir uygulamadır. İşlemlerde; İstanbul, Edirne ve İzmir gibi parlak örnekler, ölçü olarak göz önüne alınır. Biraz beride ve *cadde* üzerindeki Niş ise, bölgenin en önemli *kara gümrüğü*dür.

İskele gümrüklerinde, yabancı ülkeden gelen ve satışı yapılan her mal için, gümrük vergisi alınır. Bu konudaki ölçü; yabancı ülkeden mal getiren müslüman için % 3, hıristiyan için % 6'dır. Bu vergi, kapitülasyonların geri alınamaz bir boyut aldığı 1740'ta % 4'e, daha sonra % 3'e iner. Ayrıca, transit geçiş yapan bir maldan, gümrük vergisi alınamaz.

Buğday, arpa, darı, sığır, koyun, bal, yağ ve tuzlu balıktan başka, gümrüğe tabi değirmen de, gümrük vergisi öder. Tuna'nın *buz mevsimi*nde Fethülislam yakınında kışlayan gemiler, dışarı mal çıkarsa, onlardan da gümrük

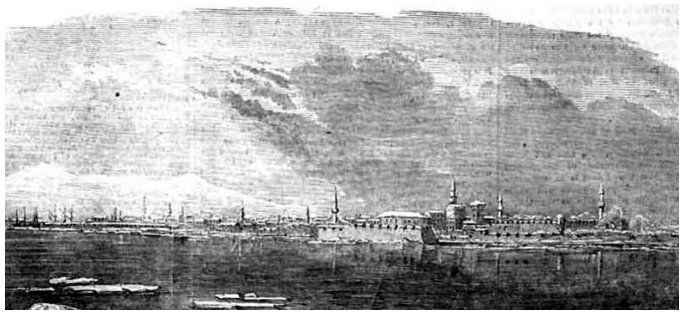
alınır. 1718'de elden çıkan ve 1739'da imparatorluğa katılan Belgrad'da, yeniden gümrük konur.

Bunların dışında, *tütün gümrüğü* ve *tuz gümrüğü* olarak, iki uygulama daha vardır. Tütün gümrüğü, başkente bağlıdır. Karadeniz Boğazı'nın Rumeli kıyısından başlayıp; Bergos, Varna, Balçık, Minkalye, Köstence, Karaharman, Sünne Boğazı, Kili ve Akkerman'dan sonra Tuna Boyu'na yönelir ve iki yakanın tüm iskelelerini, Fethülislam'a kadar ilgilendirir. Bu ilgiye, Tuna Boyu'nun berisinde kalan Karinabad, Şumnu, Hezargrad, Osmanpazarı, Kızanlık, Tırnova ve İzladi de dahildir. Bu geniş kapsamlı baş-gümrük uygulamasının öteki adı, *Bergos Aklamı*'dır.

Kale muhafızın sorumluluk alanına giren gümrük vergisi, ihale ile toplanır. Tür olarak; Vardar Yenicesi, Kırcaali ve Kaya denilen, üç ayrı tütün söz konusudur. İmparatorluğun toplam tütün gümrük geliri ise, 16 milyon kuruştur. Bölge geliri 8.000 kuruş olup, Kefe, Akkerman ve Bender iskelelerinin katılımı ile 8.300 kuruşa çıkar.

Tuz gümrüğü, Eflak ve Boğdan'da çıkan tuzun satışı ile ilgili, başka bir uygulamadır. Bu ülkelerden, Tuna'nın beri yakasına yapılan tuz ihracı, onların vergisine katılır. Örneğin Eflak Cizyesi, 27 milyon kuruştur. Ancak, Eflak'tan çıkan 4.000 araba tuz, İbrail'den Fethülislam'a kadar uzanan gümrüklerde satılır ve bunun karşılığında devlete, 15 milyon kuruş daha ödenir. Böylece Eflak Voyvodası'nın ödediği cizye, toplamda 42 milyon kuruşa çıkar. Ancak bu tuz için; gümrük vergisi, geçit baçı, kazma akçesi ve kazık akçesi istenmez. Aynı yöntem, Kalas İskelesi'nden Vidin'e uzanan iskelelerde, Boğdan Tuzu için de uygulanır.

Ticaret: Tuna'nın ulaşım işlerliği gibi, toprağın verimli oluşu da, bölgeyi ticaret yönünden zirveye taşır. Bu konuda bilinen en büyük örnek, Valide Turhan Sultan'ın 1664'te yaptırdığı ve İstanbul'daki Yeni Cami bitişiğindeki *Mısır Çarşısı*'dır. Tuna ticareti daha büyük çaplı olmakla



Vidin Kalesi'nin Uzaktan Görünümü

birlikte, ürünlerinin geniş alana dağılması, onun tek bir adla anılmasını engeller. Eflak ve Boğdan'dan, başkente mal getiren tüccar sayısı, 50 kadardır. Eflak için en çok kullanılan tanım, İstanbul'un *Kileri* olduğudur.

Başkentin bal, balmumu, sadeyağ, donyağı, keçi yağı, yapağı, pastırma ve deri ihtiyacı, büyük ölçeklerde Tuna Boyu'ndan karşılanır. Özellikle mum; camiler, mescitler, eski ve yeni saray, Tersane-i Amire ile halkın evlerini aydınlatması için, çok önemlidir. 1763 yılında Venedikli, Bosnalı, Polonyalı Ermeni ve Yahudi karaborsacılar, kimini korkutarak, kimine yüksek fiyat vererek, üreticinin elindeki malı alınca, tepki sert olur: *Bunları iskele, geçit ve sınırlarda tutup, ibret için mallarına el koyun ve hayvanlarını da miri damga ile damgalayın. Onlara mal satanları da tutuklay*ıp, *başkente gönderin*.

Tuna Boyu'ndaki zabitlere, karasığır başına dört beş altın veren hıristiyan ve yahudiler, bunları; Avusturya, Venedik, Dubrovnik, Macaristan ve Polonya'ya götürünce, Eflak, Boğdan ve Tuna kıyısındaki hayvan kesim yerleri etkilenir. Buğday gelmediği zamanlarda, başkentte çekilen sıkıntı, nice makam sahiplerini yerinden etmiştir. Bu konunun Tuna Boyu'ndaki sorumlusu da, Vidin Muhafızı'dır. Çünkü Eflak'in *zahire nizamı*, bu muhafıza bağlı

beşli ağasının işidir. Örneğin 1815'te, Vidin'de 390 ton buğday satın alınırken, bu sayı Eflak için 514 tondur. 1792 yılında Eflak'ten Vidin'e gelen tereyağ, 154 tona ulaşır. İmparatorluğun en verimli havzası olan Tuna Boyu'ndaki ticari ürün, daha çok, bu bölgede kurulan askeri savunma hattının ihtiyacını karşılamak, diğer bir deyişle, kendi içinde tüketilmek üzere değerlendirilir.

Kaptanlar: Tuna gibi önemli bir nehirde, küçükten büyüğe, üç türlü kaptan kavramı vardır: 1) Gemi Kaptanı, 2) İskele Kaptanı, 3) Tuna Kaptanı. Gemi kaptanlarının ağırlıklı konusu, taşımacılıktır. Durum gereği; buğday, arpa, un, peksimet, top, havan, gülle, barut, tuz, odun veya yolcu, her türlü yükü taşırlar. Bu emeğin karşılığı olan navlun ücreti, ilgili iskelenin kendi gelirinden ödenir. Örneğin 4 Haziran 1719'da, Tırnova ve Ziştovi'den Vidin'e un getiren kaptanların adı ve yük ağırlığı şöyledir:

1	Koca Usta	28.786 kg
2	Pehlivan Hasan	24.270 kg
3	Recep Beşe	69.733 kg
4	Abdülbaki Çelebi	67.065 kg
5	Divane Ahmed	79.238 kg

İskele kaptanları, kendi iskelesini ilgilendiren tüm konulardan sorumlu ağadır. Yukarıda adlarını verdiğimiz her iskelenin, bir kaptanı vardır. Bunlar, öncelikle kendi iskelesine bağlı gemilerin işleyişinden sorumludur. Ayrıca, Tuna'dan geçişi engelleyen baltalıkları temizler, transit geçen bir gemiyi öteki iskeleye ulaştırır ve hatta, kale onarımlarına bile destek verir.

Tuna Kaptanı ise, savunma çizgisinin henüz Tuna'ya inmediği dönemde,bölgenin en üst düzey yetkilisidir. Bu *Tuna Paşası*, savaş döneminde ince donanmaya kumanda etmesinden dolayı, *Tuna Muhafızı* veya *Tuna Başbuğu* olarak

da anılır. Yetkilerini iskele kaptanları ile paylaşırken, sorumluluğu, başkentteki Kaptan Paşa, yani Kaptan-ı Derya'ya karşıdır. Kendisinin süvar olduğu *amiral gemisi* şaykada, 12 cenkci ve 20 kürekçi görev yapar. Bunların maaş ve yiyecek bedeli ise, Vidin'den karşılanır. Tuna Kaptanlığı'nın yıllık geliri, 150.000 akçedir.

Tuna Kaptanı, daha çok büyük çaplı işleri yürütmekle görevlidir. Bu konuda; Tuna iskelelerinde gemi yapımı, orduya malzeme taşınması için tüccardan gemi kiralanmasını ve gemi ulaşımının düzgün yapılması, sayılabilir. Ayrıca, başkentin yiyeceği için mevsiminde, iskelelerde alım yapmak, bu konudaki karaborsayı önlemek, Tuna Boyu palangalarına dizdar önermek, kale envanteri için başkentten gelen denetçiye eşlik etmek ve kale onarımı sırasında işin başında durmak da, Tuna Kaptanı'nın sorumluluk alanındadır.

Yukarıdaki görevlilerden başka Tuna'da, Eflak Voyvodası da kendi kaptanını görevlendirir. *Eflak Kaptanı* olarak anılan bu kaptandan başka, aynı uygulamanın Boğdan için de geçerli olduğunu sanıyoruz.