

XVIII. YÜZYILDA TUNA DEMİRKAPISI VE GİRDAPLAR İDARESİ

M. Emre Kılıçaslan*

Özet

Demirkapı Avrupa'nın en önemli suyollarından Tuna Nehri'ni düğümleyen üç adet girdabı bünyesinde bulunduran dar bir boğazdır. Osmanlı Devleti Demirkapı yöresini ele geçirdikten sonra gemilerin boğazdan geçişlerini kolaylaştırmak için "Girdab Ağalığı" adı verilen bir kurum kurmuştur. Bu kurum XVIII. yüzyıl itibarıyla işlevselliğini yitirmeye başlamıştır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, Tuna Nehri, Demirkapı, Girdap Ağalığı.

Abstract

Demirkapı (Irongate) is a defile that divides the lower section and the middle section of Danube River just like a knot. Once the Ottoman Empire conquered the area and take Demirkapı district in her hands, she establish an organization called "Girdab Ağalığı". With this organization the Ottoman Empire's aim was to make ships pass the defile easier. The organization has been lost most of her efficiency during XVIII. century.

Keywords: the Ottoman Empire, Danube River, Demirkapı (Irongate), Girdab Agaligi.

"tâmir kapıgka tâgi irtimiz anta yanturtumuz"
Orhun Anıtları, Tonyukuk Yazıtı¹.

*"Dönen dalgalara ve çağıldayan yankılara bakan Demirkapı,
tanrılara yaraşır bir mekân gibi görünürdü."*²
Eugenia Popescu-Judetz

GİRİŞ

Kaynaklarda demirkapı, temir kapığ, temür kapığ vb. biçimlerde karşılaşılan "Demirkapı" kelimesi ya da toponomi terimi önemli boğaz veya

* Arş. Gör., Ordu Üniversitesi. memrekilicaslan@gmail.com

¹ Erhan Aydın, "Tonyukuk Yazıtında Geçen Ek Tag Üzerine", *Belleten*, C. LXX, Sayı: 257 (Nisan 2006), s. 86.

² Eugenia Popescu-Judetz, *Tuna Boyunca Anılarla Ezgiler*, Çev. Figen Birgül, Pan Yay. İstanbul-2007. S. 7.

geçitleri belirtmek için kullanılırdı³. Arapça, Farsça ve batı dillerinde aynı anlama gelen kelimelerle benzer bir kullanıma rastlamak mümkün olduğu gibi⁴ kelimenin Türkçedeki kökenleri de Orhun Yazıtlarına dek uzanır⁵. Orhun Yazıtları'nda nihâî tekâmülüne ulaşmış günümüze dek aynı halde kullanılmış olmasına bakılarak kelimenin kökenlerinin çok daha geriye gittiği yargısına ulaşılabilir. İlginç olan bir diğer husus Demirkapıların⁶ Orhun Yazıtları'nda bahsedildiği bağlamla bizim konumuzu teşkil eden Osmanlı Demirkapıları'nın coğrafi bağlamının tam olarak örtüşmesidir. Her iki durumda da geçitler devletin aşağı yukarı sınırlarını belirleyen ya da bir başka deyişle sınırlarında yer alan unsurlar olmuşlardır. Demirkapıların coğrafi yapıları bu belirlemeyi gerçekleştirirken klişeleşmiş bir kullanım olan "doğal sınırlar" tamlamasına da iyi bir örnek oluştururlar. Her ne kadar klasik dönemde Osmanlı sınırlarının Demirkapılarla son bulunduğunu söylemek doğru olmazsa da Osmanlı merkezi otoritesinin, kuruluş döneminde Tuna Demirkapı'sının ötesine geçmekte güçlükler yaşadığı bir gerçektir. Demirkapı'nın ötesindeki en önemli kent merkezi olan Belgrad askeri üs kimliğinden hiçbir zaman sıyrılma fırsatı bulamamıştır. Bir başka açıdan bakılacak olursa Osmanlı'nın Balkanlardaki en büyük rakibi olan Avusturya da Tuna'nın aşağı çığırına inmek konusunda güçlüklerle karşılaşmış ve Demirkapıları Osmanlı Devleti elinden almaya muvaffak olamamıştı⁷.

İncelememize konu teşkil eden Demirkapı, Güney Karpatlarla Doğu Sırp Dağları arasında doğuya doğru yüz otuz kilometre boyunca uzanan bir Tuna vadisidir⁸. Belgrad ile Turnu Severin arasında bazı bölgelerde nehrin genişliği seksen metreye kadar düşer. Nehrin bazı bölgelerinde yatak genişliğinin bir buçuk kilometreyi bulduğu düşünülürse⁹ buradaki

³ Aurel Decei, "Demir-Kapı", *İslam Ansiklopedisi*, MEB, İstanbul-1993. C-3, s. 522.

⁴ "Aşağıda sıralanan örneklerden bazıları belki o çağın kale veya şehir kapısı adlandırılmasına kullanılmış veyahut söz konusu Orta Asya toponimi teriminin kelimesine bir çevirisi, alıntılması olabilir: Farsça: dâr-î âhanîn ~ derbend-î âhanîn; Arapça: bâb al-âhanîn; Rusça: železnye vorota; Bulgarca: železni vrata; Rumence: porțile de fier; İtalyanca: portone di ferro; Sırp-Hırvatça: demir-kapija ~ gvözdena kapija; Macarca: vaskapu; Finnce: rautaportti; Almanca: eisernes Tor; İngilizce: iron gate ~ irongate v. s.", İmre Baski; "Demirkapılar (Temir Qapıy, Vaskapu, Dömörkapu)", *I. Uluslararası Türk Dünyası Kültür Kurultayı*, İzmir-2006. s. 74.

⁵ "Tonyukuk yazıtından (725/726) Köktürklerin İnci ırmağını [Amuderya] geçerek düşmanlarını Demirkapının ötesine kovup imparatorluğun hudutlarını, **Köktürk yazıtlarında daima imparatorluğun batı sınırı sayılan, Demirkapı geçidine kadar genişletmiş olduklarını biliyoruz.**" Baski; a.g.m, s. 73. [Vurgu bana ait.]

⁶ Çoğul kullanımın sebebi konumuzu teşkil eden coğrafyada geçit ü güzarı engelleyen iki büyük girdabın varlığı ve çeşitli kaynaklarda bu kullanıma rastlanmasıdır. Esasında bahis konusu olan bölge kısaca "Demirkapı" şeklinde anılır ve zikrettiğimiz girdaplar için de Osmanlı belgelerinde "Demirkapı ve Tahtalı girdapları" ifadesi bulunur.

⁷ İlhan Ekinci; *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)*, Basılmamış Doktora Tezi, Samsun-1998. S. 14.

⁸ "Demir Kapı" *Türk Ansiklopedisi*, MEB, Ankara-1966, C.13, s. 2.

⁹ Ekinci; a.g.e, s. 2.

daralmanın ne kadar büyük boyutta olduğu daha net olarak anlaşılabilir. Nehrin daraldığı bu bölge Orta Avrupa, Adriyatik, Balkanlar ve Karadeniz'den gelen yolların kesişme noktasıdır¹⁰. Demirkapıların bu konumu nehrin her iki kıyısında bulunan merkezlerin stratejik önemini daha da artırıyordu. Dolayısıyla nehrin yukarısında Demirkapıların girişi olan Orşova ile aşağı çıkışında yer alan Vidin ve Kalafat da stratejik bakımdan eşi bulunmaz bir konuma yükseliyorlardı. Demirkapı geçidi, Asya'dan Avrupa'ya ve Avrupa'dan Asya'ya doğru uzanan bir su yolu olan Tuna Nehri'ni düğümleyen bir coğrafi yapı olarak büyük önemi haizdi. Bu önemi tanımlayabilmek için Demirkapı etrafında oluşan etnik ve siyasi yapının çeşitliliğine göz atmak dahi yeterli olacaktır. Haritaya üstünkörü bir bakış atıldığında bile Bulgaristan, Sırbistan, Romanya ve Macaristan'ın Demirkapı geçidinin etrafında konuştukları göze çarpar. Bu siyasi oluşumları vücuda getiren etnik grupların geçit çevresini yurt tuttıkları da anlaşılacaktır. Şüphesiz ki bu grupların birbirleri içerisinde erimeden, etnik özelliklerini koruyarak yaşamaya devam etmelerinde geçidin coğrafi imkân ya da imkânsızlıklarının, küçük de olsa bir rolü vardır. Tarihsel akış içerisinde coğrafyanın belirli bir seviyeye kadar var olan etkisi Demirkapı Geçidi'nde en yoğun haliyle tezahür etmiş görünüyor. Bir coğrafi yapı, çevresindeki devletlere ne kadar etki edebilir sorusunu Demirkapı'ya yönelttiğimizde düşündüğümüzden çok daha kapsamlı bir cevap alıyoruz.

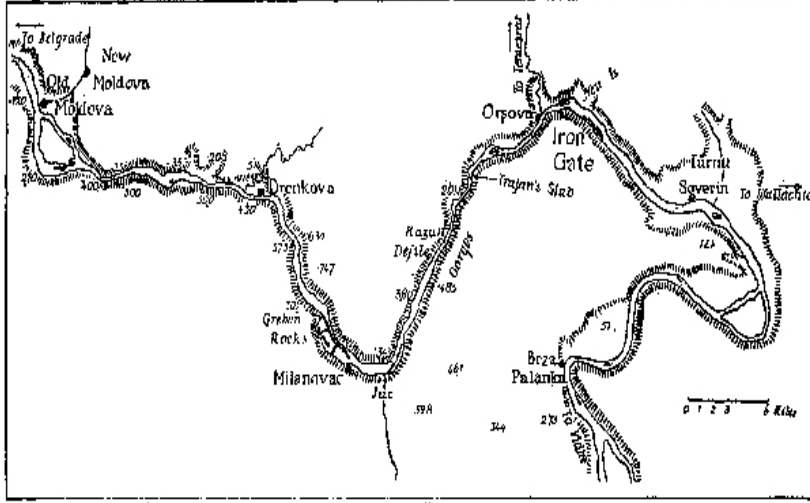
Günümüzde bu zorlu coğrafya bir nebze de olsa islah edilmiş, 1891-1896 yıllarında yapımı tamamlanarak açılan kanal gemilerin geçişine imkân tanımıştır¹¹. Nehrin bu bölgesinin girişinde, Orşova kentinin doğusunda, daha önceleri korsanlara ev sahipliği yaparken XVII. Yüzyılda Osmanlılar tarafından fethedilen, bin beş yüz metre uzunluğunda, beş yüz metre genişliğinde Ada-Kale boylamasına uzanmaktaydı. Lozan Antlaşması'na dek Türk toprağı kalan bu ada Lozan'la beraber Romanya'ya terk edilmiştir¹². Zira Berlin Konferansı müzakerelerinde Adakale'nin durumu görüşülmemiş, ada adeta unutulmuştu. Adakale Doğu-Batı istikametinde Demirkapı boğazının girişini kontrol eder bir vaziyetteydi. Buradan boğaza girilip ilerlendiğinde kaynaklarda "Tahtalu", "İnlük" ve "Demirkapı" isimleriyle maruf girdaplar denizcilerin yollarını kesiyordu. İşte bu üç girdap Tuna Nehri'ni ve dolayısıyla Doğu Avrupa'yı düğümleyerek bu su yolu üzerinden askerî ve ticarî nakliyat yapılmasını zora sokuyorlardı. Zaten Ocak ve Şubat aylarında kışın şiddetine göre nehir kısmen ya da tamamen donduğundan sefere elverişsizdi. Suların yükseldiği yaz, bahar

¹⁰ Decei, *a.g.m.*, s. 525.

¹¹ "Demir Kapı" *Türk Ansiklopedisi*, MEB, Ankara-1966, C.13, s. 2, Decei, *a.g.m.*, s. 526, *Başbakanlık Osmanlı Arşivi BOA YA. HUS. 358/55, 23 Rebiyülevvel 1314* [1 Eylül 1896].

¹² Raşit Çavaş; "TBMM Gizli Oturum Tutanaklarına ve Lozan Konferansı Tutanaklarına Göre Adakale'nin Romanya'ya Verilmesi Tartışması", *Toplumsal Tarih*, Haziran-2000. Sy. 78, s. 4-12.

aylarında ise girdapların şiddeti artıyordu¹³. Yaz sonu ve güz başında sular azalıyor, bu kez de nehir yatağındaki kayalar tehlike yaratmaya başlıyordu¹⁴. Kısacası Demirkapı'yı geçmek; yılın belli bir zamanı imkânsız, kalan kısa sürede ise gayet zorluydu. Bu sebeple "XVII. Yüzyılın Tuna Nehri, Orta Avrupa'yı Karadeniz'e bağlayan bir ticaret arteri değildi"¹⁵.



Harita 2: 20. yüzyıl başlarında Demirkapıların durumunu gösteren harita. Yükseklikler metre cinsinden belirtilmiştir¹⁶.

Bölgeye hâkim olmaya çalışan devletler bu düğümü çözmeyi başaramadıklarından hâkimiyetlerinin bekasını sağlamaya muktedir olamamışlardır. Bu hususta bilhassa Roma İmparatorluğu'nun adını anmakta fayda var. Zira Roma İmparatorluğu tarihte Tuna Nehri'nin tamamını kontrol altına almayı başaran tek devlettir. Böyle olmakla beraber Tuna Roma Devleti'nin de askerî ve ticârî nakliyatında önemli bir rol oynamamıştır. Aynen Osmanlı gibi Roma da Tuna'yı sınırlarının uç noktası olarak görmekle yetinmiştir¹⁷. Roma'nın tam başarı sağlayamayıp Tuna'nın ötesine geçememesinde Demirkapı'ya bir pay ayrılması aşırı yorum olarak algılanabilir. Ancak Roma'nın, Demirkapı'nın nakliyat ve ulaşımına vurduğu darbeyi azaltmak için Demirkapı civarında yollar inşa ettirme çabası, nehri

¹³ W. G. East; "The Danube Route-Way in History", *Economica*, Blackwell Publishing, Londra-1932. Sy. 37 (Ağustos), s. 325.

¹⁴ Eugenia Popescu-Judet, *a.g.e.*, S. 7.

¹⁵ Halil İncelik, Donald Quotoert (Ed); *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, Eren Yay. İstanbul-2004. C. 2, s. 611.

¹⁶ East, *a.g.m.*, s. 325.

¹⁷ East; *a.g.m.*, s. 330 vd.

geçmek için dönemin en ileri teknolojisinin kullanıldığı köprülere imza atması ve buna rağmen arzu ettiği hedefe ulaşamaması bunun bir göstergesidir¹⁸. Elbette Roma İmparatorluğu'nun hâkimiyet sürdüğü dönemin ulaşım ve iletişim imkânlarının yetersizliği, buna karşın devletin topraklarının genişliği buradaki başarısızlığın temel sebebi olarak görülmelidir. Bununla birlikte Demirkapı'nın bu temel sebebi güçlendiren yan etkenlerden biri olduğu hatırdan çıkarılmamalarıdır.

Roma'dan sonra ise Demirkapı bir ehemmiyet arz etmemiş, Macarlar ve Doğu Roma İmparatorluğu arasında sınır teşkil etmiştir¹⁹. Doğu Roma ve Macar krallığı Roma ve Osmanlı İmparatorluklarından farklı olarak Demirkapı'nın iki yakasında kalmaları hasebiyle bu bölge üzerinde tasarruf elde edememiş ve ıslahı ya da kullanımı için bir girişimde bulunmamış olsalar gerektir. Doğu Roma ve Macar devletlerinin aksine Roma ve Osmanlı İmparatorlukları, Tuna'nın aşağı ve orta çığırının iletişimi zayıflatan Demirkapı'ya sahip olmuşlardır. Bu iki devlet, nehrin bu iki bölgesinin iletişimini sağlayabilmek, girdapların geliş geçişi baltalayan yapısını yumuşatabilmek için çeşitli yöntemlere başvurdular. Roma'nın yol ve köprü inşasından yukarıda söz edilmişti. Araştırma çerçevesinde Osmanlı Devleti'nin bölgede köprü kurmak gibi bir tasarısına rastlanmamıştır. Bölgeyi karadan geçmek istediğinde ise Romalılardan kalan eski yolu kullanmışlardır. Ancak zorlu Balkan coğrafyasında karayolu kullanmak yerine çok daha az zahmetle Tuna'yı kullanmak isteyen Osmanlı daha önceleri de Demirkapı'da kullanılan bir usul olan rehber gemiler sistemini kullanma yolunu seçerek, "*Girdap Ağalığı*" adı altında bir kurum kurdu. Böylece Tuna'nın yukarı çığırında kalan Macar topraklarıyla etkin bağlantı kurulabilecek ve buraları yeni fetihler için üs hizmeti veren uc vafından sıyrılarak, Osmanlı sistemine daha sıkı olarak bağlanabilecekti. Osmanlı'nın bu amacına büyük ölçüde ulaştığını ve hâkimiyet sahasını Viyana'ya dek genişletmek için çaba gösterdiğini biliyoruz. Batı yönlü genişleme faaliyetinde bir dönüm noktası olarak kabul ettiğimiz II. Viyana Kuşatması ve Bozgunu'nun ardından tederîcî bir gerilemenin başladığı ve bu toprak kaybı sürecinin iki asır devam edip, ancak Devlet'in tarih sahnesinden silinmesiyle nihayete erdiği de hepimizin malûmudur. Bizim burada ifade etmeye çalıştığımız Osmanlı'nın inhitatında pek çok ana sebebin yanında Demirkapıların Tuna ulaşımına vurduğu kalıcı darbenin de bir rolü olduğudur. Bu bağlamda görkemli Demirkapıların hem olumlu hem de olumsuz etkilerinden bahsedilebilir. Demirkapılar Batı'ya doğru gidişi yavaşlatan bir etkidir. Çünkü nehir ulaşımını baltalamaktadır. Diğer yandan Batı'dan gelen güçlerin de Doğu'ya akınlarının önünde sed görevi görmesinin Osmanlı inhitatının asırlara yayılmasındaki ikincil etkenlerden biri olduğunu belirtmek gerekir.

¹⁸ East; *a.g.m.*, s. 331, 332. "Decei, *a.g.m.*, s. 523.

¹⁹ Decei, *a.g.m.*, s. 523.

OSMANLI DEVLETİ'NİN TUNA FAALİYETİ

Fütuhatçı devletler bir bölgeye girdiklerinde, bölgedeki ilerlemelerini kolay ve hızlı bir şekilde sürdürebilmek için, bölgenin coğrafi yapısına uygun bir jeostrateji geliştirmek durumundadırlar. Belki de bu beceri en fazla göçer ve yarı-göçer halklarda bulunur. Göçerler ilerlemeyi kolaylaştıracak geçitleri bulmakta usta fakat gittikleri bölgede kalıcı olmakta acemidirler. Moğol fütûhâtıyla Türk-İslam fütûhâtı arasındaki temel farklardan biri de bu olsa gerektir. Osmanlı Türkleri göçmeye olduğu kadar konmaya da yatkın kültürlerinin etkisiyle, vardıkları bölgede jeostratejilerini hem ilerlemek hem de ilerledikleri noktalarda kalıcı olmak üzerine kurgulamışlardır. İşte "Osmanlıların Balkanları fethi de coğrafyanın gerçeklerine uygun bir şekilde önce büyük nehir vadileri boyunca uzanan ve Tuna'ya ulaşan büyük yollara egemen olmaya çalışarak başlamıştır."²⁰

Orhan Bey'le Rumeli'ye geçişi sağlayan Osmanlı Devleti I. Murat Dönemi'nde Balkanlarda hızlı bir genişleme faaliyetine girişti. Bu faaliyet esnasında da önce akıncı birliklerinin keşif faaliyetleri ardından da yerleşme amaçlı fetihlerle Tuna'nın öte yakasına geçilmeye başlandı. Osmanlıların Tuna Nehri'ni ilk geçiş tarihleri ile ilgili bilgilerimiz net değildir. Sırsındığı Savaşı'nın gerçekleştiği 1364 tarihi²¹ Tuna'nın geçilmesi için erken görünüyor. Bu savaşla ilgili bilgilerimizin kısıtlı oluşu ve dahası 1371'deki Çirmen Savaşı'yla karıştırılması²² gibi etkenler son dönem araştırmalarda ortaya atılan 1391 tarihinin²³ daha akla yatkın olduğu kanaatini uyandırıyor. Ayrıca Tuna'nın güneyinde kesin kontrolün sağlanması da 1389 yılındaki Kosova Savaşı'yla mümkün olduğuna göre 1391 tarihi daha bir anlam kazanıyor. Kosova'yla beraber bölgede Osmanlılar karşısında durabilecek tek ciddi güç olarak Macarlar kalmıştı²⁴. Kosova'nın ardından Osmanlı Akıncıları sık sık Tuna'nın ötesine geçerek akınlarda bulunmuşlar²⁵ ve böylece devletin batıya doğru yayılma hedefini de açıkça ortaya sermişlerdir.

²⁰ Ekinci, *a.g.e.*, s. 6.

²¹ İsmail Hami Danişmend, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, Türkiye Yayınevi, İstanbul-1971, C. 1, S. 43.

²² İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, TTK, Ankara-1998, C. 1, s.168-69. Danişmend, *a.g.e.*, S. 43, 53.

²³ Viorel Panaite, "Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehrinin Kuzeyinde Yayılışı: XIV ve XVI. Yüzyıllarda Eflak ve Boğdan" Çev. Numan Elibol, Yeni Türkiye Yay., *Türkler*, Ankara-2002, C. 9, S. 208.

²⁴ Ekmeleddin İhsanoğlu (ed), *Osmanlı Devleti Tarihi*, Zaman Yay., İstanbul-1999, C. 1, s. 15.

²⁵ Uzunçarşılı, *a.g.e.*, C. 1, s. 212 vd. Hatta bu zamandan sonra Tuna Akıncı Teşkilatı içerisinde öyle belirleyici bir role bürünmüştü ki: aralarında büyüklük, tecrübe ve olgunluk nişanesi olarak Tuna Nehri'ni kaç defa geçtikleri kıstasını baz alırlardı.

“Balkanlarda önemli yollar üzerinde bulunan, Tuna’ya hâkimiyeti ile bilinen ve Macaristan’ın kilidi olarak görülen Demirkaşılar”²⁶ Osmanlı için hem büyük fırsatlar sunuyor hem de büyük bir tehdit oluştuyordu. Büyük fırsatlar sunuyordu çünkü fütûhât faaliyetinde nehir yolunu kullanmanın anahtarı Demirkaşılardan geçiyordu. Büyük bir tehditti çünkü bu bölge Osmanlı elinde olmadığı sürece Avrupa devletlerinin doğuya gidişinde nehir yolunu kullanmalarının önünde bir engel yoktu. Örneğin böyle bir durum 1396 yılında yaşanmış Sigismund önderliğindeki Haçlı birliklerinin bir kolu Karpat geçitlerini kullanarak karadan diğer bir kol da Demirkaşılardan geçerek nehirden Osmanlı topraklarına girmişlerdi. Niğbolu’ya kadar ilerleyen bu birlikler I. Bayezid’i İstanbul kuşatmasını kısmen de olsa kaldırmak zorunda bıraktı²⁷. 1444’te ise Haçlı ordularının yine Tuna üzerinden ve bu kez Varna’ya dek geldikleri görüldü²⁸.

Osmanlı Devleti’nin XV. yüzyılın ortalarından itibaren Tuna Nehri’ni kullanmaya başladığını görüyoruz. 1440 yılında gerçekleşen başarısız Belgrad kuşatmasında karasal güçlerin yanı sıra yüzden fazla geminin kullanıldığını bilmekteyiz²⁹. Benzer bir biçimde, Fatih’in Belgrad kuşatmasında da gemilerden faydalanılmıştır³⁰. Bu kuşatma da başarısız olmakla beraber Osmanlı Devleti’nin Demirkaşıları gemilerle geçecek birikimi böylesi erken bir dönemde kazanmış olduğunu ifade etmesi bakımından önemlidir. Ne var ki bundan Tuna’nın askeri bakımdan tam anlamıyla etkin bir su yolu olarak kullanıldığı sonucunu çıkarmak doğru olmaz³¹. Bu dönemde halen İstanbul’dan Varna’ya nakledilen top ve cephane oradan Rusçuk’a (veya Belgrad’a) arabalarla taşınarak tekrar teknelere yükleniyordu³². Anlaşılabilir gibi görüneni açıklamak için Demirkaşılarının kullanım takvimine göz atmamız gerekir. Turnu Severin-Ostrova bölgesinde bulunan girdaplar nahiyelerini yani Demirkaşıları su yolundan geçmek için suların yükseldiği dönemi seçmek gerekiyordu ve savaş söz konusu olduğunda zamanı seçmek her daim mümkün değildi.

²⁶ Ekinci, *a.g.e.*, s. 7.

²⁷ Uzunçarşılı, *a.g.e.*, C. 1, s. 281, 282.

²⁸ Uzunçarşılı, *a.g.e.*, C. 1, s. 420, 421.

²⁹ Franz Babinger, *Fatih Sultan Mehmed ve Zamanı*, Çev. Dost Körpe, Oğlak Yay., İstanbul-2003, s. 36.

³⁰ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, TTK, Ankara-1998, C.2, s. 16-18, Babinger, *a.g.e.*, s. 223.

³¹ Burada dikkat edilmesi gereken bir nokta Osmanlı payitahtını 16. yüzyılın ikinci yarısında ziyaret etmiş olan Salomon Schweigger’in Viyana’dan elçilik gemileriyle başlayan yolculuğuna Belgrad’dan itibaren karadan devam etmesidir. Schweigger Belgrad’dan sonra neden kara yolculuğuna geçildiği konusunda bir bilgi vermez ancak Demirkaşılarının zorlu geçitlerinin Belgrad’ın hemen ötesinde olduğu bir gerçektir ve Schweigger Belgrad’a kasımda, yani suların alçaldığı dönemde varmıştır. Bkz. Salomon Schweigger, *Sultanlar Kentine Yolculuk (1578-1581)*, Çev. S. Türkis Noyan, Kitap Yay., İstanbul-2004, s. 22, 41.

³² Gabor Agoston, *Barut, Top ve Tüfek: Osmanlı İmparatorluğu’nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi*, Çev. Tanju Akad, Kitap Yay., İstanbul- 2006, s. 79.

Osmanlılar “Ruz-ı Hızır”dan (Mayıs) “Ruz-ı Kasım”a dek (Kasım) Demirkapıları gemilerle geçerler, diğer zamanlarda ise kara yolunu kullanırlardı³³.

XVI. yüzyıla gelindiğinde Tuna Nehri'nin Estergon'un doğusunda kalan bölümünün bir Türk Nehri hüviyetinde olduğunu söyleyebiliriz³⁴. Belgrad'ın alınması³⁵ üzerine Macaristan'a girilmiş ve Mohaç (1526) sonrasında da Macaristan Ovası'nda üstünlük Osmanlılar eline geçmiştir. Kanuni Sultan Süleyman Dönemi'nde fethedilip “Darü'l-Cihad” olarak isimlendirilen Belgrad, batıya yönelik fetihlerin en önemli üssü olma görevini üstleniyordu³⁶. XVI. yüzyılın devamında çeşitli Tuna iskelelerinde inşa edilen gemilerin seferlere katıldığı görülmektedir³⁷. Bundan hareketle Osmanlıların artık Tuna'yı kullanma becerilerini pekiştirdiklerine kanaat getirebiliriz. Ancak Tuna Nehri Osmanlıların Viyana'yı alma girişimlerinde etkin rol oynamamıştır. Kanuni zamanındaki kuşatma hazırlıksız başlamış, Budin'in alınması üzerine devam edilerek gidilen Viyana kapılarından bir sonuç alınmadan dönülmüştür. Burada muhasaraya uygun top ve mühimmat için Tuna'dan getirilmekte olan gemilere güvenildiyse de bahsi geçen gemilerin Almanlar tarafından batırılması bunu engellemiştir³⁸. Birincisinden yaklaşık 150 yıl sonrasına denk gelen ikinci kuşatma ise daha ziyade kara ağırlıklı gerçekleşmiş ve Osmanlı'nın batıya doğru ilerlemesinin durma noktasına gelmesini simgelemiştir. I. ve II. Viyana kuşatmaları arasındaki dönemde “*Osmanlı Devleti Tuna'nın sağladığı tabii ve sağlam bir sınıra ulaşma politikası izlemiştir. Tuna'nın ötesinde açık ve kati emeller beslenmezse bile, bu nehir üzerinde mühim stratejik noktaların elde bulundurulmasına, kuvvetli hareket üslerinin temin edilmesine bilhassa önem verildi. [...] Böylece Kanûnî'den itibaren Osmanlı askerî harekâtı, ağırlıklı olarak Demirkapıların ötesine, Orta Tuna bölgesine taşındı.*”³⁹

Bu noktada XVI ve XVII. yüzyıllarda Osmanlı'nın Avrupa'daki komşularıyla siyasi ve dinsel farklılıklar dolayısıyla düşmanlığının yanı sıra ticari ilişkilerinin de olduğunu vurgulayabiliriz. Fransızlar 1535'te elde ettikleri kapitülasyonları Tuna'da da kullanabiliyor ve korsan faaliyetlerden korunmak için gemilerini silahlandırabiliyorlardı. Ayrıca Türk denizciler de

³³BOA. C. BH. Nr. 8878, 11 Ramazan 1128 [29 Ağustos 1716], BOA. C. BH. Nr. 5122 20 Safer 1186 [23 Mayıs 1772], East, a.g.m, s. 338.

³⁴ East, a.g.m, s. 338.

³⁵ Belgrad alınırken kuşatmaya elli kadar da gemi katılmıştı. Uzunçarşılı, a.g.e, C. 2, s. 311, 312.

³⁶ Uzunçarşılı, a.g.e., s. 312, Agoston, a.g.e, 182, 183.

³⁷ “1545 yılında İzvornik sancakbeyine 150 gemi inşa ettirmesi için emir gönderilmişken 1565 yılında Semendire sancakbeyi, Süleyman'ın Macaristan seferi için 200 küçük nakliye gemisi ve 50 şayka hazırlamak zorundaydı. Bu sefer için İzvornik sancakbeyine iase nakli için 16 şayka ve 200 tekne hazırlaması emredilmişti.” Colin Imber, “The Navy of Süleyman the Magnificent” ArchOtt 6 (1980), s. 269'dan naklen Agoston, a.g.e., s. 78.

³⁸ Uzunçarşılı, a.g.e., C. 2, s. 329, 330.

³⁹ Ekinci, a.g.e., s. 10.

yılın uygun zamanında Demirkapılardan geçip nehrin yukarı çığırına mal taşıyabiliyorlardı. Bu dönemde Tuna'da elde edilen üstünlük ve gerçekleştirilen nakliyat faaliyetleri Eflak-Boğdan'ın "İstanbul'un bahçesi" haline gelmesini sağlamıştı. Bölgede yetiştirilen hububat Tuna'dan, Karadeniz'e ve oradan da devletin payitahtına aktarılıyordu⁴⁰. Diğer yandan yine bu dönemde Osmanlı Tuna'da daha fazla ilerleme imkânı bulamadı.



Resim 1: 19. Yüzyıl başlarında Demirkapıları tasvir eden bir gravür.

Osmanlı Devleti'nin Tuna'da faal hale gelmesinden, nehrin –en azından aşağı çığırının– kontrolünü ele almasından itibaren en büyük rakibi Avusturya olmuştur. Osmanlı'nın Macaristan'ı fethinin ardından Tuna Kaptanlığı'nı ihdas etmesine⁴¹ karşılık olarak Avusturya'nın da bir Tuna donanması kurması bu rekabetin en açık kanıtı olsa gerektir⁴². XVI ve XVII. yüzyıllarda denge Osmanlı'nın lehineyken takip eden dönemde Avusturya'nın üstünlüğü ele geçirdiğine şahit oluruz. Önce 1688'de ve ardından 1716 yılında Avusturya'yla yapılan savaşlarda Belgrad'ın, kısa süreliğine de olsa, Avusturya'ya geçmiştir⁴³. Bundan sonra da Belgrad'ın fetihler için bir üs olmak vasfı ortadan kalkıp, düşman hücumlarına karşı savunma mevki vasfı ortaya çıkmıştır. Bunun sonucunda Demirkapıların idaresi bir kat daha önem kazanmıştır. Muhataralı bir konuma gelen

⁴⁰ East, *a.g.e.*, s. 338.

⁴¹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK, Ankara-1988, s. 403.

⁴² Ekinci, *a.g.e.*, s. 12.

⁴³ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, TTK, Ankara-1995, C. 4/1, s. 125-145.

Belgrad'ın güvenliği için bu boğazlardan geçecek zahire ve mühimmatın seri bir halde nakledilmesi işinin aksamaması gerekiyordu. Nitekim Belgrad'ı ele geçirmenin ve elde tutmanın farklı şeyler olduğunun bilincindeki Avusturyalılar, şehri elde tutabilmenin anahtarının Demirkapıları elde bulundurmak olduğunu biliyorlardı. Bu yüzden 1688'de Belgrad'ı zapt ettiklerinde girdaplar bölgesini de ele geçirmeyi düşündüler. 1689'da Orşova'yı ve Fethü'l-İslam kalesini alan Avusturyalıların bu hamlesine Osmanlılar mücadeleyle yanıt verdi. Tuna Kapudanlığına tayin olunan İbrahim Paşa nezaretinde devam ettirilen savaş Osmanlı'nın buradan vazgeçmeye niyetinin olmadığını göstergesidir. Sonuç olarak Karlofça Antlaşması (1699) ile bölge tekrar Osmanlılar eline geçmiştir⁴⁴.

18. Yüzyıl boyunca Demirkapılarla bağlantılı en önemli müstahkem mevki olan Belgrad'ın hassas konumu devam etmiş ve Osmanlı Avusturya arasında gidip gelmiştir. Pasarofça Antlaşması'ndan (1718) Belgrad Antlaşması'na (1739) dek Avusturya elinde kalan Belgrad 1739'da tekrar Osmanlı toprağı olmuştur. 1789'da kaleyi muhasara edip fetheden Avusturya Zıştovi Antlaşması'yla (1791) tekrar Osmanlı'ya bırakmıştır⁴⁵. 18. yüzyıl boyunca gerek Belgrad'ın elde tutulması ve gerek doğuda kalan toprakların savunması bakımından taşıdığı önemi defaten vurguladığımız Demirkapılar tehdit altında kalmayı sürdürmüştür. Bu bakımdan Demirkapıların idaresinin de daha düzenli bir hal alması gerektiğini söyleyebiliriz. Fakat ileride görüleceği üzere devletin kurumlarında ve ekonomisinde bozulma buraya da sirayet etmiştir.

18. YÜZYILDA OSMANLI'NIN TUNA DEMİRKAPILARI İDARESİ

Turnu Severin-Ostrova çevresinde bulunan girdaplar oldukça zor bir coğrafi bölgeydi. Buradan geçmek isteyen denizcilerin sakınması gereken üç adet girdap mevcuttu.

Bunlar "Tahtalı Girdabı", "İnlik Girdabı" ve "Demirkapı Girdabı" şeklinde sıralanıyorlardı⁴⁶. Batıdan doğuya doğrubölgeye girildiğinde karşılaşılan ilk girdap olan Tahtalı, suyun yüzeyinde "balıksırtı gibi tahta tahta döşeli taşlar ve kayalar olduğu" için bu isimle anılır ve bahsi geçen taşlar gemilerin bu nahiyeden geçmelerinin önünde engel teşkil ederdi. Evliya Çelebi'nin anlatımıyla bu girdapta her yıl yetmiş seksen Tuna gemisi ve binden fazla insan helak olurdu. Gemiler kıyıda *kınnab*⁴⁷larla

⁴⁴ Decei, *a.g.m.*, s. 525

⁴⁵ Cavid Baysun, "Belgrad", *İslam Ansiklopedisi*, MEB, İstanbul-1993, C. 2, s. 479-481.

⁴⁶ *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, Haz. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff, Yapı Kredi Yay., İstanbul-2003, s. 170-175, *BOA. C. AS*, Nr. 710/29794, 15 Receb 1102 [14 Nisan 1691]

⁴⁷ Kenevirde kaba şeyler dikmeye ya da bağlamaya yarayan ince sicim ya da kalın iplik. Şemseddin Sami, *Kamus-ı Türki*, Çağrı Yay., İstanbul-1987, s. 1083

bağlanarak, *cerahor*⁴⁸lar vasıtasıyla yönlendirilirler ve yine de bu kayıpların önüne geçilemezdi⁴⁹. Arşiv vesikalarının da teyit ettiği üzere⁵⁰, Evliya Çelebi'nin bölgeden geçtiği dönemde gemilerin geçişi için bin kadar cerahor istihdam ediliyordu. Ancak XVIII. Yüzyıl sonlarına doğru bu sayı düşmüş yetmiş beş nefer seviyelerine kadar gerilemiştir. Bin cerahorun istihdam edildiği son tarih olarak 1768 yılını görüyoruz. Bu keskin düşüşün sebeplerini tespit etmek çok da kolay değil. Belgeler bu konuda analitik açıklamalar getirmekten uzak kalıyorlar.

Tahtalı'yı takip eden İnik mevkiindeki girdap diğer ikisi kadar tehlikeli değilse de bu bölgede de korsan tehlikesi mevcuttu. Bu yüzden Tuna Kapudanı⁵¹ İnik Boğazı'nda savunma amaçlı gemileriyle hazır bulunmak mecburiyetindeydi⁵². Roma İmparatoru Trajan bu boğazın iki yanında yükselen kayalıklardan güney tarafındakini oydurarak bir yol açtırmayı denemiştir. Osmanlı döneminde de kullanılan bu yolun açılma çalışmaları 101 yılında Romalıların Daçya'da yerleşme çabalarıyla bağlantılı olarak başlamıştır. Bu yolu Turnu Severin üzerinde bir de köprü inşa ettirerek kullanışlı hale getiren Trajan bu sayede tarihte ilk kez Tuna'nın aşığı ve yukarı çığırlarını Tuna Vadisi boyunca birleştirerek nehri iki parçalı yapısından kurtarmıştır. Günümüzde bu köprü mevcut olmayıp Trajan'ın halefi Hadrianus tarafından Got saldırılarını önlemek amacıyla yıkılmış⁵³, 17. yüzyılda Avusturyalılar yeni bir köprü inşa etmeye çalıştılsa da bu çabaları sonuçsuz kalmıştır⁵⁴.

⁴⁸ Osmanlıların ordu hizmetlerinde kullandıkları Hıristiyan esirlere verdikleri isim. Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, MEB Yay., İstanbul-1993, C. 1, s. 280.

⁴⁹ *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. 7, s. 170. Evliya Çelebi "ve bu mahalde bir transa gemiyi karadan bin âdem gücile [...] selamete vasil ederler" der.

⁵⁰ *BOA. C. AS., Nr. 447/9*,

⁵¹ Evliya Çelebi'nin yazdığı dönemde Tuna Kapudanı Girdap Ağası'nın görevini ifa ederken ilerleyen dönemde Girdap Ağalığı ihdas edilmiş ve önce Eflak voyvodasına sonraları da Fethü'l-İslam Mukataası voyvodalarına Girdap Ağalığı tevcih edilmiştir. *BOA C. BH. Nr. 98/4737*, 21 Muharrem 1155 [28 Mart 1742], *BOA C. BH. Nr. 20 Safer 1768* [6 Temmuz 1768].

⁵² *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C. 7, s. 171. Evliya Çelebi "*Tuna Kapudanı dahi gemileriyle bu İnik boğazında on iki pare fırkateleriyle palpa aleste hazır olup*" ifadelerini kullanmaktaysa da bu yargının hata ya da abartı içermesi mümkündür. Evliya'nın bölgeden geçtiği esnada varolan olağanüstü bir durum (sefer vb.) dolayısıyla kuvvetlerin kalabalık tutulduğu ihtimal dâhilindedir. Normal zamanda bölgenin güvenliği, girdap ağası tarafından hazırlatılan üç adet şaykayla sağlanmaktaydı. *BOA C. BH. Nr. 394*, 29 Muharrem 1281 [24 Haziran 1767], *BOA C. BH. Nr. 5122*, 20 Safer 1186 [23 Mayıs 1772].

⁵³ James Henry Skene, *The Frontier Lands of the Christian and the Turk*, Londra-1853, s. 196.

⁵⁴ East, *a.g.m.*, s. 330-332.



Resim 2: Demirkapılar bölgesinin 20/Temmuz/ 2003 tarihli uydu görüntüsü.

İnlik'ten sonra bahsettiğimiz üç girdap arasından en görkemlisi olan Demirkapı gelir. Tuna'nın suları azaldığında bu bölgede hamam kubbesi iriliğinde taşlar⁵⁵, *ağızlarını açmış cehennemî* canavarlar gibi suyun yüzeyinden uzanırlardı⁵⁶. Demirkapı olarak adlandırılan bu üçüncü girdabın en büyük zorluğu sular çekildiğinde bahsi geçen kayalıkların ortaya çıkması, sular kabardığında ise suyun akış hızının diğerlerine nazaran çok daha fazla olmasıdır⁵⁷. Bu durum girdabı her mevsim tehlikeli ve geçit vermez hale getiriyordu. Trajan tarafından açılan yol burada da devam etmekte ve bölgenin imarına hassasiyetle yaklaşan Roma imparatorunun yaptırdığı kalenin kalıntıları da görünmekteydi⁵⁸. Gemilerin

⁵⁵ Evliya Çelebi *Seyahatnamesi*, C.7, s. 172

⁵⁶ Michael J. Quin, *A steam voyage down the Danube with sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey, etc: With Sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey, Etc*, Paris-1836, s.122.

⁵⁷ “[...] Karadeniz'in Kız boğazı ve nehr-i Şattu'l-arab üzre Nemrud boğazı ve yine bu nehr-i Tuna'da mezkûr Tahtalı girdâbı cümle mahûf ve muhâtara yerlerdir, ammâ by Demirkapı boğazı Okyanûs girdâbından ziyâde azâb-ı elîm berzah-ı bî-amân boğazdır.”, Evliya Çelebi *Seyahatnamesi*, C.7, s. 173.

⁵⁸ East, *a.g.m.*, s. 337. Evliya Çelebi kale kalıntılarını bir miktar aşırı yorumlayarak “*Tahtalı ve İnlik boğazları gibi Yed-i Kudret boğazı değildir. Bu Demirkapı boğazı yonma taşdan amelî boğazdır.*” demektese de araştırmalarımız esnasında bahsi geçen kale kalıntıları haricinde boğazın insan eliyle oluşturulduğuna dair başka bir atfa rastlanmamıştır. Bölgeyi geçmek için büyük bir çaba harcayan Roma imparatorlarının böylesi bir uygulamaya gitmeleri de akla yatkın görünmemektedir. Trajan'ın yaptırdığı yolun bu dönemdeki görüntüsünün bu intiba'ı uyandırmış olması da mantıklı bir açıklama gibi görünmektedir. *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C.7, s. 173.

güvenle geçişi için Tahtalı'da uygulanan yöntem burada da uygulanır, Demirkapı boğazının içinde gemilerin kontrolü girdaplar nahiyesini avuçlarının içi gibi bilen kaptanlara emanet edilmiştir. Bu hizmet karşılığında geçen gemilerden belirli bir ücret alınır, kaza durumunda geminin zararı mevzu bahis kaptan ve cerahorlara ödetilirdi⁵⁹. Bu geçiş esnasında geminin salmasının kayalara çarpmasını engellemek amacıyla yeter ölçüsünde yükü boşaltılıp ya üstüaçık adı verilen teknelerle⁶⁰ ya da karayoluyla taşınırdı⁶¹. Bu girdap da salimen atlatıldıktan sonra gemicilerin Karadeniz'e dek inmelerinin önünde herhangi bir engel kalmıyordu.

Osmanlı Devleti'nin Demirkapılardan geçişi düzenleyen kurumsal yapılanması erken bir tarihte başlamış ve fakat büyük bir tekâmül geçirmemiştir. Girdaplardan geçecek zahire ve mühimmat gemilerinin her türlü güvenliğini (korsan saldırısı, kayalara çarpma, girdaba kapılma tehlikesi) sağlamakla mükellef görevliye *girdap ağası* deniliyordu. Ayrıca üstüaçıkların donatılması, yüzdürülmesi işlerinden sorumlu bir de *açıklar ağası* mevcuttu⁶². İlk dönemde girdap ağalığı görevi Tuna Kapudanı uhdesinde bulunurken⁶³ sonraları Eflak Voyvodası⁶⁴ ve en son da Fethü'l-İslam mukataasını tasarruf eden şahsa tevdi edilmiştir⁶⁵. Girdap ağalığı görevinin el değiştirme yönüne bakılırsa ağanın Demirkapılara olabildiğince yakın bulunmasının amaçlandığı ya da yönetimi pratik hale getirecek çözümler için uğraş verildiği anlaşılır. Önceleri sürekli yörede bulunmayan Tuna Kapudanı ve sonrasında bölgeye gönderilen kürekçi, dümenci ve cerahorların sağlandığı Eflak Voyvodalığı⁶⁶ bu işe memur kılınırken son olarak Demirkapılara nazır, Fethü'l-İslâm kalesi mukataasını elinde bulunduran şahıslara verilmesi⁶⁷ bunu ispatlar niteliktedir.

Tuna Nehri'nin yukarı çıkırından yola çıkıp Karadeniz'e doğru yol alan bir gemi Demirkapılar nahiyesine geldiğinde bu noktadan ileri gidebilmek için girdaplar idaresinden yardım almak durumundaydı. Bu sadece bir gereklilik değil, aynı zamanda zorunluluktaki. Bölgeyi kılavuz kaptansız geçmek gibi bir alternatif için üst düzey yöneticilerle temas kurmak

⁵⁹ "Bu mahalden gemileri geçirir başka üstad âdemler vardır kim bu girdabın ahvaline taş be taş eğri büğrü mahuf u muhatara yerlerin bilüp gemileri selamet geçirmeğe der-uhde edüp geçiririler. Ekseriyya bu gemileri hatarnak yerden geçirüp kulağız olan âdemler Mora Hafsalı ve Dırinkova kasaba ademleridir. Her gemiden gemisine göre beşer yüz be ikişer yüz guruş alup gemileri eğer gemilere bir zarar olursa şer'an ol âdemlere gemilerin bahasın ödedirler." Evliya Çelebi Seyahatnamesi, C.7, s. 173.

⁶⁰BOA C. BH. Nr. 98/4737, 21 Muharrem 1155 [28 Mart 1742]

⁶¹ Evliya Çelebi Seyahatnamesi, C.7, s. 172.

⁶²Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s. 404, İdris Bostan, *Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları Teşkilat Gemiler*, Küre Yay., İstanbul-2007, s. 137.

⁶³ BOA. C. BH. Nr. 710/29794 15 Receb 1102 [14 Nisan 1691].

⁶⁴ BOA C. BH. Nr. 98/4737, 21 Muharrem 1155 [28 Mart 1742].

⁶⁵ BOA C. BH. Nr. 4033, 20 Safer 1182 [6 Temmuz 1768].

⁶⁶ BOA. C. BH. Nr. 9112, 21 Rebiyü'l-Evvel 1176 [10 Ekim 1762].

⁶⁷ BOA. C. BH. Nr.4033, 20 Safer 1182 [6 Temmuz 1768]

gerekiyordu⁶⁸. Öncelikle geminin ağırlığı yeterli düzeye indirilmek için yük ve yolcusu boşaltılıyor, yolcular karayolundan girdaplar bölgesinin çıkışına yollanırken yükler de bölgede bekletilen bir üstüaçıkla geminin yedeğine katılıyordu⁶⁹. Ancak yolcuların gemide kalmayı istemeleri durumunda bu tehlikeli yolculuğa katılmalarında bir sakınca görülüyordu⁷⁰. Daha sonra Girdap Ağası tarafından sağlanan kinnablar yine aynı ağa marifetiyle hazırda bulundurulan cerahorlar eliyle ilgili gemiye bağlanıyordu. Gemideki tecrübeli kılavuz kaptan gemiyi girdapların ve kayaların olabildiğince uzağında tutarak geçitlerden geçirmeye çalışıyordu. Cerahorlar ise kaptanın bu çabasına, kol ve beden güçleriyle karadan destek oluyorlardı. Gerek kaptanlar ve gerekse gemiye karadan yön veren görevliler Hıristiyan reayadan alınırdı. Kaptanlar Mora ve Dırınkova'dan, cerahorlar ise Eflak yöresinden gelirlerdi⁷¹. Girdaplar idaresi altında istihdam edilen görevliler ve işletilen gemiler bunlarla sınırlı kalmıyordu. Zira bölgenin tek tehlikesi girdaplarla sınırlı değildi. Bölgeden geçen gemilerin korsan saldırılara maruz kalma ihtimali de göz önüne alınarak, girdaplar ağasının şayka adı verilen gemileri hazır bulundurmak zorunluluğu vardı. XVIII. yüzyılın ikinci yarısında Demirkapılardan güvenli bir şekilde geçişi sağlamak için üç şayka, iki üstüaçık, yüz elli cerahor, şaykalarda yirmişer cenkçi ve kürekçi ile birer kaptan ve dümenci⁷², üstüaçıklarda ise dokuz adet dümenci ve kürekçi⁷³ hizmet vermekteydi. Yani toplamda beş adet gemi, yüz elli vasıfsız ve seksen dört vasıflı eleman bölgenin her türlü güvenliğinden sorumlu idiler. Ne var ki 18. yüzyılın başlarında bu ideal sayıya uyulurken, yüzyılın ikinci yarısında devletin içerisinde bulunduğu ekonomik zorlukların girdap idaresine yansdığı görülmektedir. 1760'lı yıllardan sonra burada istihdam edilen elemanların ve işletilen gemilerin sayılarının kademeli olarak indirildiği ve bunun yeterli olmadığı anlaşılıyor⁷⁴. Yüzyılın sonunda idarede bir küçük değişiklik daha gerçekleşiyor ve Eflak reayasından cerahor alma işi son buluyordu. Böylece cerahorlar da Fethü'l-İslam mukataasında bulunan reayadan alınmaya başlandı⁷⁵. Personel sayısındaki bu düşüşü

⁶⁸ Felicia Mary, F. Skene, *Wayfaring Sketches Among the Greeks and Turks, and on the Shores of the Danube*, Londra-1847, s. 285, 286.

⁶⁹ *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C.7, s. 172.

⁷⁰ Felicia Mary, F. Skene, a.g.e., s. 286.

⁷¹ *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, C.7, s. 173, *BOA. C. BH.* Nr. 9112, 21 Rebiyü'l-Evvel 1176 [10 Ekim 1762], *BOA. C. BH.* Nr. 382 19 Safer 1178 [19 Temmuz 1764]. Bunun istisnaları da yok değildir. Örneğin 18. yüzyılın başında Tutrakan Ocaklık Şaykası kapudanlığı, bu işe yeter görüldüğü için Ömer Abdullah isimli bir Müslüman'a verilmişti. Fakat isminin "Abdullah" olmasından hareketle bu kişinin mühtedi olması da ihtimal dâhilindedir. *BOA. C. BH.* Nr. 8878, 11 Ramazan 1128 [29 Ağustos 1716].

⁷² *BOA. C. BH.* Nr. 8878, 11 Ramazan 1128 [29 Ağustos 1716].

⁷³ *BOA. C. BH.* Nr. 5122, 20 Safer 1186 [23 Mayıs 1772].

⁷⁴ *BOA. C. BH.* Nr. 5122 20 Safer 1186 [23 Mayıs 1772], *BOA. C. BH.* Nr. 382, 19 Ramazan 1178 [12 Mart 1765], *BOA. C. BH.* Nr. 394, 26 Muharrem 1181 [24 Haziran 1767].

⁷⁵ *BOA C. NAFİA*, Nr. 77, 3 Muharrem 1206 [2 Eylül 1791]

anlamli kılabilecek tek argüman olarak Osmanlı Devleti fütûhâtının durması ve Batı topraklarının daralması sonucunda bölge trafiğinin yavaşlaması düşünülebilir.

Demirkapılar ilk bakışta derbend vasfı taşıyalar⁷⁶ da yönetimleri derbend teşkilatına dâhil değildir. Buna en büyük delil burada istihdam edilen personelin yerli halktan olmaması ve ücretlerinin vergi muafiyeti ile değil yevmiye ile karşılanmasıdır.

Demirkapılarda işletilen gemilerin vasıflarına bir göz atmak gerekirse: Altı düz ve enli olduğu için nehirlerde kullanılmaya çok müsait bir savaş gemisi olan şaykaların, ortalama uzunlukları 13-25 metre arasındadır. Tuna'daki her türlü muhafaza faaliyeti şaykalar aracılığıyla gerçekleştiriliyordu. Tuna şaykaları Fethü'l-İslam, Vidin, Rahova, Niğbolu, Rusçuk, Hırsova, İsakçı vb. pek çok farklı iskelede inşa edilebilmekteydi. Osmanlı Devleti şayka yapımını 1784 yılında yasaklamıştır. Bunda gerek nehirlerde ve gerekse denizlerde kıyı kentlerini şaykalarla yağmalayan eşkiyanın payı vardır⁷⁷. Üstüaçıklar Tuna'nın her yerinde nakliye amacıyla kullanılan gemilerdir. 18. yüzyılda Tuna'da toplam yüz kadar üstüaçığın hizmet verdiği tahmin edilmektedir. Mürettebatı dokuz kişiden mürekkep bu gemilerle canlı hayvandan, zahireye, mühimmattan askerlere varıncaya kadar her türlü yük ve yolcu taşınmıştır. Bunların inşa, donatım ve bakım işlerinden daha önce belirtildiği üzere Açıklar Ağası isimli bir görevli sorumluydu⁷⁸.

Demirkapılar ekonomik olarak merkeze bağımlıydı. Girdap ağası gemilerdeki mürettebatın, cerahorların ve kendisinin maişeti ile kinnablar için gerekli miktarı merkezden talep eder ve bu giderler sene sonunda hazine tarafından hesabına mahsub edilirdi⁷⁹. 18. yüzyıl boyunca girdap ağalığı hizmetinde çalışan elemanların maaşlarında büyük değişimler görülmemiş ancak yüzyılın sonuna doğru eleman sayısı azaltıldığı için girdap idaresine devletin ayırdığı bütçe azaltılmıştır. Bir şayka mürettebatının girdaplar hizmetinde bulunduğu altı aylık süre için devlete maliyeti bin (1.000) kuruştu⁸⁰. Cerahorlar ise beşer kuruş yevmiye alıyorlardı⁸¹. On bin adet kinnabın devlete maliyeti üç yüz kırk (340) kuruş kadardı⁸². Burada yüz elli kadar cerahorun çalıştırıldığını ve her sene otuz bin kinnabın satın alındığını düşünürsek, bunların senelik maliyetinin beş bin beş yüz yirmi (5.520) kuruş olduğu ortaya çıkar. İki kıta üstüaçığın

⁷⁶ Cengiz Orhonlu; *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı*, Eren Yay., İstanbul-1990. S. 11.

⁷⁷ Bostan, *a.g.e.*, s. 132-134.

⁷⁸ Bostan, *a.g.e.*, s. 136, 137, Uzunçarşılı, *Bahriye Teşkilatı*, s. 456.

⁷⁹ BOA C. AS. Nr. 38206, 25 rebiyü'l-Ahir 1178 [22 Ekim 1764], C. BH. NR. 382, 19 Ramazan 1178 [19 Temmuz 1764], BOA C. BH. Nr. 5122, 20 Safer 1186 [23 Mayıs 1772].

⁸⁰ BOA C. BH. Nr. 8878, 11 Ramazan 1128 [29 Ağustos 1716].

⁸¹ BOA. C. BH. Nr. 9112, 21 Rebiyü'l-Evvel 1176 [10 Ekim 1762].

⁸² BOA. C. BH. NR. 382, 19 Ramazan 1178 [19 Temmuz 1764]

mürettebat maliyeti ise dört bin doksan sekiz (4098) kuruşu buluyordu. Bunlara bir de girdap ağasının aldığı senelik üç bin (3.000) kuruş⁸³ eklendiğinde yüzyılın ilk yarısında girdap idaresinin Osmanlı bütçesinden toplam on beş bin altı yüz on sekiz kuruş (15. 618) kuruş ve yüzyılın ikinci yarısında da bunun üçte iki ya da yarısı oranında para aldığını hesaplayabiliriz.

SONUÇ

Osmanlı Devleti'nin Rumeli fütuhata, topraklarının genişlemesinin durması ve toprak kayıplarının başlaması tarihlerimizin en fazla üzerinde durduğu konulardan biridir. Tarihin nedensellik ilkesi gereği her türlü yorumun geniş bir yelpazede, bir konunun her veçhesi ele alınarak ve mümkün olduğunca beher neden değerlendirerek yapılması zorunluluğu vardır. Osmanlıların Rumeli'deki serüveninde Tuna'yı iki farklı nehir gibi kesen, coğrafyayı düğümleyen Demirkapıların rolüne ya hiç değinilmemiş ya da çok az değinilmiştir. Oysa yukarıda göstermeye çalıştığımız gibi bahsi geçen zorlu geçitler oldukça zorlu bir coğrafi engel teşkil ederek Tuna'yı neredeyse kullanılmaz hale getirmişlerdir. Buna ek olarak Balkanların kara ulaşımına da elverişsiz coğrafyasını göz önünde bulundurursak ne demek istediğimiz daha açık olarak ortaya konmuş olur. Nedenselliğin eksikliğine dair bu açıklama ve eleştiriden işbu yazı da payını almaktadır. Muhtemelen araştırmacının isteği dışında Demirkapılara aşırı bir nedensellik yüklenmiş ve okuyucuyu yanlış yönlendirebilecek aşırı yorumlarda bulunulmuş olabilir. Bunun sebebi araştırmamızın temel amacının Rumeli fütûhatında etken olmuş nedenlerden sadece biri üzerine yoğunlaşmış olmasıdır. Hâsıl-ı kelim Demirkapılar Osmanlı Devleti'nin batıya ilerlemesini yavaşlatan bir engel teşkil ederken, doğuya çekilmesini de yavaşlatan bir set görevi görmüştür. Ancak bu bahsi geçen ileri gitme ve geri çekilme faaliyetinde ne tek ne de en önemli sebeptir.

Demirkapıların tarihsel bakış açısı bakımından üzerinde eğilinmesi gereken bir diğer özelliği Osmanlı Devleti ile Roma İmparatorluğu arasında kıyaslar yapma imkânı tanınmasıdır. Her iki devlet de bu coğrafya üzerine hâkimiyet sağlamayı başarmış ve her iki devlet de farklı idari metotlarla burasıyla başa çıkmaya çalışmıştır. İkisinin kıyaslanması tarihsel bakışa zenginlik katacaktır kanaatindeyiz. Roma'nın 2. yüzyılda Osmanlı'nın ise 15. yüzyılda hâkim olduğu geçitler dolayısıyla yaşadıkları sorunlar ve elde ettikleri avantajlar benzerdir. Ancak bu bölgeyle baş etme yöntemleri birbirinden oldukça farklıdır. Roma imparatorluğu imar faaliyetine girişip, bölgeyi yollar, kaleler ve köprülerle donatırken, Osmanlı kurduğu Girdap Ağalığı idaresiyle geçitleri kullanmaya çalışmıştır. Şimdi salt bu iki duruma bakarak Roma'nın daha kalıcı ve daha akılcı bir yöntem uyguladığı

⁸³BOA C. NAFİA, Nr. 77, 3 Muharrem 1206 [2 Eylül 1791].

düşünülebilir ve belki de bu düşüncede doğruluk payı da vardır. Yalnız bu doğruluk payına şüphe düşüren bir husus Roma İmparatorluğu'nun inşa etmiş olduğu köprüyü üzerinden çok fazla zaman geçmeden yıkılmış olmasıdır. Zira geçit ona sahip olan ülkenin dış dünyaya açılmasını zorlaştırırken dış dünyanın tehlikelerinin de ülkenin içlerine girmesine engel oluyordu.

KAYNAKÇA

Arşiv Kaynakları

- BOA* (Başbakanlık Osmanlı Arşivi). *YA. HUS.* 358/55, 23 Rebiyülevvel 1314 [1 Eylül 1896].
- BOA C. AS.* Nr. 38206, 25 Rebiyü'l-Ahir 1178 [22 Ekim 1764].
- BOA C. BH.* Nr. 20 Safer 1768 [6 Temmuz 1768].
- BOA C. BH.* NR. 382, 19 Ramazan 1178 [19 Temmuz 1764].
- BOA C. BH.* Nr. 394, 29 Muharrem 1281 [24 Haziran 1767].
- BOA C. BH.* Nr. 4033, 20 Safer 1182 [6 Temmuz 1768].
- BOA C. BH.* Nr. 5122, 20 Safer 1186 [23 Mayıs 1772].
- BOA C. BH.* Nr. 8878, 11 Ramazan 1128 [29 Ağustos 1716].
- BOA C. BH.* Nr. 98/4737, 21 Muharrem 1155 [28 Mart 1742]
- BOA C. NAFİA*, Nr. 77, 3 Muharrem 1206 [2 Eylül 1791]
- BOA. C. AS., Nr. 447/9.*
- BOA. C. BH.* Nr. 382 19 Safer 1178 [19 Temmuz 1764].
- BOA. C. BH.* Nr. 394, 26 Muharrem 1181 [24 Haziran 1767].
- BOA. C. BH.* Nr. 5122 20 Safer 1186 [23 Mayıs 1772].
- BOA. C. BH.* Nr. 710/29794 15 Receb 1102 [14 Nisan 1691].
- BOA. C. BH.* Nr. 8878, 11 Ramazan 1128 [29 Ağustos 1716],
- BOA. C. BH.* Nr. 9112, 21 Rebiyü'l-Evvel 1176 [10 Ekim 1762].
- BOA. C. BH.* Nr.4033, 20 Safer 1182 [6 Temmuz 1768].

Tetkik eserler

- "Demir Kapı" *Türk Ansiklopedisi*, C. 13, MEB Yay., Ankara 1966, C.13.
- AGOSTON Gabor, *Barut, Top ve Tüfek: Osmanlı İmparatorluğu'nun Askeri Gücü ve Silah Sanayisi*, Çev. Tanju Akad, Kitap Yay., İstanbul 2006.
- AYDIN Erhan, "Tonyukuk Yazıtında Geçen Ek Tag Üzerine", *Bellekten*, LXX/257 (Nisan 2006).
- BABİNGER Franz, *Fatih Sultan Mehmed ve Zamanı*, Çev. Dost Körpe, Oğlak Yay., İstanbul-2003.
- BASKİ İmre; "Demirkapılar (Temir Qapıy, Vaskapu, Dömörkapu)", *I. Uluslararası Türk Dünyası Kültür Kurultayı*, İzmir 2006.
- BAYSUN Cavid, "Belgrad", *İslam Ansiklopedisi*, C. 2, MEB Yay., İstanbul 1993.
- BOSTAN İdris, *Osmanlılar ve Deniz: Deniz Politikaları Teşkilat Gemiler*, Küre Yay., İstanbul 2007.

- ÇAVAŞ Raşit; "TBMM Gizli Oturum Tutanaklarına ve Lozan Konferansı Tutanaklarına Göre Adakale'nin Romanya'ya Verilmesi Tartışması", *Toplumsal Tarih*, Sayı 78 (Haziran-2000), s. 4-12.
- DANIŞMEND İsmail Hami, *İzahlı Osmanlı Tarihi Kronolojisi*, C. 1, Türkiye Yayınevi, İstanbul 1971.
- DECEI Aurel, "Demir-Kapı", *İslam Ansiklopedisi*, C. 3, MEB Yay., İstanbul 1993.
- EAST W. G.; "The Danube Route-Way in History", *Economica*, No: 37 (1932), s.321-345.
- EKİNCİ İlhan; *Tuna Komisyonu ve Tuna'da Ticaret (1856-1883)*, Samsun 1998 (Yayımlanmamış Doktora Tezi).
- Evlıya Çelebi *Seyahatnamesi*, C. 7 (haz. Yücel Dağlı, Seyit Ali Kahraman, Robert Dankoff), Yapı Kredi Yay., İstanbul 2003.
- IMBER Colin, "The Navy of Süleyman the Magnificent" *Archivum Ottomanicum*, VI (1980), s.211-282.
- İHSANOĞLU Ekmeleddin (ed), *Osmanlı Devleti Tarihi*, C. 1, Zaman Yay., İstanbul 1999.
- İNALCIK Halil, Donald Quotoert (Ed); *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, C. 2, Eren Yay., İstanbul 2004.
- MARY Felicia, F. Skene, *Wayfaring Sketches Among the Greeks and Turks, and on the Shores of the Danube*, Londra 1847.
- ORHONLU Cengiz, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Derbend Teşkilatı*, Eren Yay., İstanbul 1990.
- PAKALIN Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, C. 1, MEB Yay., İstanbul 1993.
- PANAITE Viorel, "Osmanlı Hâkimiyetinin Tuna Nehrinin Kuzeyinde Yayılışı: XIV ve XVI. Yüzyıllarda Eflak ve Boğdan" (çev. Numan Elibol), *Türkler*, C. 9, Yeni Türkiye Yay., Ankara.
- POPESCU-JUDETZ Eugenia, *Tuna Boyunca Anılarla Ezgiler*, Çev. Figen Birgül, Pan Yay., İstanbul 2007.
- QUIN Michael J., *A steam voyage down the Danube with sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey, etc: With Sketches of Hungary, Wallachia, Servia, Turkey, Etc*, Paris 1836.
- SCHWEIGGER Salomon, *Sultanlar Kentine Yolculuk: 1578-1581* (çev. S. Türkis Noyan), Kitap Yay., İstanbul 2004.
- SKENE James Henry, *The Frontier Lands of the Christian and the Turk*, Londra 1853.
- ŞEMSEDDİN SAMİ, *Kamus-ı Türki*, Çağrı Yay., İstanbul 1987.
- UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı, *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK. Yay., Ankara 1988.
- UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C. 4/1, TTK Yay., Ankara 1995, C. 4/1.
- UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C. 1, TTK Yay., Ankara 1998.
- UZUNÇARŞILI İsmail Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C. 2, TTK Yay., Ankara 1998.