

Araştırma Makalesi/ Research Article

XVIII. Yüzyıldaki Osmanlı-Rus Savaşlarında İsakçı'nın Önemi ve İsakçı'daki Sefer Hazırlık Faaliyetleri

Ömer Çağatay*

(ORCID: 0000-0001-5068-9705)

Makale Gönderim Tarihi

16.01.2023

Makale Kabul Tarihi

15.02.2023

Atıf Bilgisi/Reference Information

Chicago: Çağatay, Ö., "XVIII. Yüzyıldaki Osmanlı-Rus Savaşlarında İsakçı'nın Önemi ve İsakçı'daki Sefer Hazırlık Faaliyetleri", *Journal of International Eastern European Studies/Uluslararası Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 5/1 (Haziran 2023), 1-35.

APA: Çağatay, Ö. (2023). XVIII. Yüzyıldaki Osmanlı-Rus Savaşlarında İsakçı'nın Önemi ve İsakçı'daki Sefer Hazırlık Faaliyetleri. *Journal of International Eastern European Studies/Uluslararası Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 5(1) (Haziran 2023): 1-35.

Öz

Rusya, Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyılda en fazla mücadele ettiği devletlerin başında gelmekteydi. Daha yüzyılın başında 1711'de Prut ile başlayan mücadele 1736-1739, 1768-1774 ve 1787-1792 savaşlarıyla yüzyılın sonuna kadar devam etmişti. Ruslara karşı girişilen bu savaşların süreleri önceki yüzyıldan farklı olarak daha uzun sürmüştü. Bu durum devletin sefer hazırlığını kapsamlı bir şekilde yapmasına yol açmıştı. Ayrıca sefer dönemlerinde yapılan hazırlıkların bazı yerlerde daha yoğun bir şekilde yapıldığı görülmektedir. Nitekim 18. yüzyıl boyunca Ruslara karşı gerçekleştirilen savaşlarda İsakçı'nın böyle bir rol üstlendiğini görmekteyiz. İsakçı'nın bulunduğu yerin stratejik öneminden dolayı (sağ kol üzerinde bulunması, Tuna Nehri'ne kıyısı olması ve

* Dr., Arş. Gör., Bingöl Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Bölümü, ocagatay@bingol.edu.tr.

Ph.D., Res. Assist., Bingöl University, Faculty of Arts and Sciences, Department of History.

Karadeniz'e yakınlığı vb.) burada her savaş döneminde kapsamlı hazırlıkların yapılmasına yol açmıştır. Bunlar ordunun İsakçı'da toplanması ve bazı durumlarda İstanbul'a dönmek yerine bölgede kışlaması ve ordunun ihtiyacı olan zahirenin inşa edilen ambarlarda muhafaza edilerek ihtiyaç halinde gerekli noktalara sevk edilmesi idi. Bunun yanı sıra İsakçı'nın Tuna kıyısında olması nedeniyle buradaki iskelede gemi inşa ve onarım faaliyetlerinin olması ve son olarak ordunun Tuna Nehri'nden geçmesi için köprü inşasının gerçekleştirilmesi söylenebilir. Yapılan araştırmada ise 18. yüzyılda Ruslar ile yapılan savaşlarda İsakçı'nın Osmanlı ordusu için önemine ve İsakçı'nın bu muharebe dönemlerinde yukarıda ifade edilen özelliklerinden yola çıkarak sefer lojistiği anlamında nasıl bir misyon üstlendiğine değinilmiştir.

Anahtar Kelimeler: 18. Yüzyıl, Osmanlı-Rus, Savaş, İsakçı, Sefer Hazırlığı.

The Importance of Isakçı in the Ottoman-Russian Wars in the 18th Century and the Expedition Preparation Activities in Isakçı

Abstract

Russia was one of the states that the Ottoman Empire fought the most in the 18th century. The struggle that started with Pruth in 1711 at the beginning of the century continued until the end of the century with the wars of 1736-1739, 1768-1774 and 1787-1792. The duration of these wars against the Russians lasted longer, unlike the previous century. This situation led the state to make preparations for the expedition more comprehensively. In addition, it is seen that the preparations made during the expedition periods were made more intensively in some places. As a matter of fact, we see that Isakçı played such a role in the wars against the Russians throughout the 18th century. Due to the strategic importance of the place where Isakçı was located (its location on the right arm, its coast to the Danube River and its proximity to the Black Sea, etc.), extensive preparations were made here in every war period. These were the gathering of the army in Isakçı and in some cases wintering in the region instead of returning to Istanbul, and the grain that the army needed was stored in the built warehouses and shipped to the necessary points in case of need. In addition, since Isakçı is on the Danube, it can be said that there will be shipbuilding and repair activities at the pier here, and finally the construction of a bridge for the army to cross the Danube. In the research, the importance of Isakçı for the Ottoman army in the wars with the Russians in the 18th century and the mission of Isakçı in the sense of expedition logistics in this war period, based on the above-mentioned characteristics, were mentioned.

Keywords: 18th century, Ottoman-Russian, War, Isakçı, Expedition Preparation.

Giriş

Aşağı Tuna'nın¹ deltaya yakın kenarında önemli bir geçit noktasında bulunan İsakçı, Prut Nehri'nin Tuna'ya karıştığı yerden 13 mil (26 km), İbrail iskelesinden 10 saat ve İstanbul'a 14 günlük uzaklıkta yer almaktadır². Lokasyon olarak İsakçı'nın güneyinde Babadağı ve Hacıkey/Hacıbey Kışlası, batısında Eflak ve İbrail, kuzeyinde Boğdan ve Yaş, kuzeydoğusunda Kili, Bender ve Özi, kuzeybatısında Dobruca bölgesi ve güneydoğusunda Romanya gibi önemli ve stratejik noktalar yer almaktaydı³. Bulunduğu stratejik konum ve etrafındaki yerlerin öneminden dolayı her dönem devletlerin hâkim olmak istedikleri yerlerden biri olmuştur. Roma döneminde İsakçı'da Keltçe'den gelen Noviodunum⁴ denilen bir yerleşim yerinin olduğu bilinmektedir. Romalıların burada yaptığı kale, Got saldırılarına karşı MS 260'larda yeniden imar edilmişti. İsakçı, Aşağı Tuna bölgesinde stratejik bir geçit noktasında bulunmasından dolayı IX. yüzyıldan itibaren önemi artarken, Bulgarların kuzeye yaptığı saldırılarda burayı üs olarak kullanması sonucu Bizans ile aralarında sorun çıkmasına neden olmuştur. XIII. yüzyılda Moğolların Aşağı Tuna'daki ana karakol

¹ Tuna Nehri'ni doğduğu yerden Karadeniz'e döküldüğü deltaya kadar yukarı, orta ve aşağı şeklinde üç eşit kısımda incelemek mümkündür. Karaorman'dan Bratislava'nın yukarı kesimindeki Devin Geçidi'ne kadar olan alan, Yukarı Tuna olarak isimlendirilmektedir. Orta Tuna havzası, Devin'den Orşova yakınlarındaki Sırp-Romen sınırını oluşturan Demirkapı'ya kadar gelmektedir. Buradan Karadeniz'e kadar olan havza ise Aşağı Tuna'yı oluşturmaktadır. Filiz Yıldırım, *Nazlı Tuna'nın İnce Donanması (18. Yüzyıl)*, Hiper yayın, İstanbul, 2019, s. 37; Mihai Maxim, "Tuna", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul 2012, s. 372.

² Fadimana Fidan, "18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordunun İlaşesinde Tuna İskelelerinin Rolü (1711-1768)", Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kars 2014, s. 44.

³ Bogdan Murgescu, "İsakça", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 22, İstanbul 2000, s. 489; Akdes Nimet Kurat, *Prut Seferi ve Barışı*, C. II, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Enstitüsü Yayınları, Ankara 1953, s. 896-97; Fadimana Fidan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Nehri Kıyısında Bir Hububat Merkezi: İsakçı Ambarları", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 33, 2022, s. 14.

⁴ İsakçı'nın Bizans dönemindeki adıdır. Akdes Nimet Kurat, *Peçenek Tarihi*, Devlet Basımevi, İstanbul 1937, s. 91-92.

noktalarından biri haline geldikten sonra önemi giderek artmış ve bu tarihten sonra İsakçı adı kullanılmaya başlanmıştı⁵.

İsakçı'nın Osmanlı hâkimiyetine girmesi XIV. yüzyılın sonlarında olmuştu. Ankara Savaşı'nda Yıldırım Bayezid'in Timur'a yenilmesi sonrasında Eflak idarecisi Mircea, Silistre'yle birlikte İsakçı'yı geri almış olsa da 1419'da Çelebi Mehmed döneminde Silistre ve Dobruca bölgesi yeniden Osmanlı idaresine alındı⁶. İsakçı'nın Osmanlı hâkimiyetine girmesinden sonra kuzeye yapılan seferlerde lojistik bir üs olarak kullanılması öneminin artmasını sağladı⁷. Sefer zamanlarında İsakçı'da ordunun toplanması⁸, kışlaması⁹, yük ve binek hayvanlarının buraya sevk¹⁰, zahirenin inşa edilen ambarlarda muhafaza edilip ihtiyaç olan yerlere gönderilmesi¹¹, İsakçı'daki kaleye İstanbul'dan cebehâne ve tophâne mühimmatının yollanması¹², Tuna Nehri'ne kıyısı olması sebebiyle iskelesinde gemi inşa ve onarım faaliyetlerinin¹³ yanı sıra köprü yapımında kullanılan tombazların hazırlanması¹⁴ ve ordu geçişinin gerçekleştirilmesi için tombaz köprülerin inşası¹⁵ gibi birçok faaliyet İsakçı'nın sefer ve barış zamanlarında önemli görevler

⁵ Murgescu, "İsakça", s. 489; Kurat, bekçi manasına gelen Sakçı'nın (İsakçı) Noviodunum'dan çevrilmesini ihtiyatlı olmakla birlikte Kumanlar tarafından yapıldığını ifade etmektedir. Akdes Nimet Kurat, *Prut Seferi ve Barışı*, C. I, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Enstitüsü Yayınları, Ankara 1951, s. 270.

⁶ Machiel Kiel, "Silistre", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 37, İstanbul 2009, s. 203.

⁷ Murgescu, "İsakça", s. 489.

⁸ Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA), Ali Emîri III. Ahmed (AE. SAMD. III.), 38/3668, 10-19 Ocak 1712.

⁹ Şem'dânî zâde Fındıklılı Süleyman Efendi, *Mür'it-Tevârih*, C. I, Haz. M. Münir Aktepe, İstanbul Edebiyat Fakültesi Yayınlar, İstanbul 1976, s. 64.

¹⁰ BOA, Mevkufat Defterleri (D. MKF. d.) 13411, 2 Nisan 1788; BOA, Cevdet Askeriye (C. AS), 748/31488, 18 Mart 1769.

¹¹ BOA, Ali Emîri I. Mahmud (AE. SMHD. I.), 81/5438, 5 Ağustos 1736.

¹² BOA, C. AS. 574/24151, 4 Mart 1788.

¹³ BOA, AE. SAMD. III. 148/17880, 5 Kasım 1710.

¹⁴ BOA, Baş Muhasebe Defterleri (D. BŞM. d.), 2019, 2 Şubat 1737, s. 4; 1737'de İsakçı'da kurulacak köprüde kullanılacak tombaz malzemeleri Boğdan'dan temin edilerek İsakçı'ya gönderilmiş ve tombaz inşası burada gerçekleştirilmiştir. BOA, C. AS. 1203/53871, 8 Şubat 1737; BOA, Cevdet Bahriye (C. BH.), 149/7115, 7 Kasım 1736.

¹⁵ BOA, Topkapı Sarayı Müze Arşivi Evrakı, (TS. MA. e.), 879/46, 2 Mart 1737.

üstlendiğini göstermektedir. Ancak Beserabya'nın¹⁶ Ruslar tarafından işgaliyle İsakçı'nın stratejik önemi kaybolmuş ve kaza merkezi olmaktan çıkıp nahiyeye hüviyetine kavuşmuştu. 1878'de Dobruca'nın tamamı gibi İsakçı'nın da Romanya idaresine bırakılması Osmanlı hâkimiyetini sona erdirmişti¹⁷. Bu çalışmamızda 18. yüzyılda Osmanlı-Rusya arasında gerçekleşen 1711, 1736-1739, 1768-1774 ve 1787-1792 savaşlarında İsakçı'daki sefer organizasyon faaliyetlerinin yanı sıra İsakçı'nın harp dönemlerindeki önemi üzerinde durulmuştur.

İsakçı'nın Sahra ve Kışlak Özelliği

Osmanlı kara ordusunun önemli bir sınıfını oluşturan kapıkulu askerleri, devlet merkezinde oturdukları için savaştan önce belirlenen yerde toplanması kolaylıkla gerçekleşirken, merkezden uzak olan tımarlı sipahi ve diğer birliklerin askeri sahralarda toplanmaları girift bir hâl almaktaydı. Bunun için özellikle eyaletlerden katılan birliklerin toplanıp orduya katılmaları yoğun çaba gerektirmekteydi¹⁸. Savaş kararıyla merkez ve eyaletlerdeki idarecilere genellikle kış aylarında yazılan emirlerde birliklerin belirtilen noktalarda orduya katılmaları istenirdi. Olağan seferlerde baharın başlangıcını temsil eden 21 Mart'ta (Nevrûz) tuğ çıkarılır ve merkez ordusu İstanbul'dan hareket ederdi. Ordu nevrûzda İstanbul'dan ayrılacaksa, taşradaki kuvvetlerin nevrûzda yerlerinden ayrılarak Rûz-ı Hızır denilen 23 Nisan'da orduya katılmaları emredilirdi. Ancak ordunun daha erken bir tarihte İstanbul'dan çıkması hesaplanmışsa eyalet askerinin Nevrûz-ı Sultânî ya da Nevrûz-ı Firûz¹⁹ olarak ifade edilen ilkbaharda orduya katılmaları yönünde emir gönderilirdi²⁰.

¹⁶ Tuna, Prut ve Dinyester nehirleri ile Karadeniz arasında kalan bölgedir; Ukrayna/Moldova. Devlet Arşivleri Başkanlığı, *Kaynaklarıyla Osmanlı Coğrafyası Yer Adları Sözlüğü*, Haz. Ali Coşkun vd, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul 2020, s. 90.

¹⁷ Murgescu, "İsakça", s. 489.

¹⁸ Mehmet Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu 1715 Mora Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, Kronik Yayınları, İstanbul 2018, s. 208.

¹⁹ BOA, Bab-ı Asafi Mühimme Defterleri (A. DVNS. MHM. d.), 142, 2-11 Şubat 1737, s. 171, h.870; BOA, Bab-ı Asafi Hadariye Defterleri (A. DVNS. HADR. d.), 5, 3-12 Mart 1737, s. 28.

²⁰ Mehmet Yaşar Ertaş, "Osmanlı Savaş Organizasyonunun Zorlu Bir Süreç: Ordunun Toparlanması", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 19, İstanbul 2008, s. 213.

Osmanlı ordusu batıya yaptığı seferlerde ilk toplanma yeri olan Davud Paşa Sahrası'nın²¹ yanı sıra sefer güzergâhına göre Edirne²², Sofya, Niş²³, Babadağ²⁴ ve İsakçı²⁵ gibi önemli noktalarda konaklardı. Hâliyle bu yerlerin seçilmesinde bazı faktörler etkiliydi. Bu yerlerin tercih edilmesinde ordunun yürüyüş güzergâhındaki ana yollar, önemli kavşak noktaları²⁶, su alanları²⁷ ve nehirlere yakın yerler²⁸ ile çayır ve otlak alanlarının yoğun olduğu yerler etkili olmuştur²⁹.

İsakçı'nın belirtilen özelliklere sahip olması 18. yüzyılda kuzeye yapılan seferlerde ordunun toplandığı önemli noktalardan biri haline gelmesinde etkili olmuştur³⁰. Mesela Prut Seferi için hazırlıklara başlayan Osmanlı yönetimi Rumeli Valisi Abdi Paşa'ya, idaresindeki askerlerin yanı sıra Rumeli eyaletindeki tımar ve zeamet erbabıyla birlikte rûz-ı hızırda İsakçı sahrasında orduya katılması yönünde birçok kez emir göndermişti³¹. Ayrıca Paşa sancağındaki sağ ve sol kol alaybeyleriyle Köstendil, Selanik, Tırhala, Avlonya, Yanya, Delvine, Ohri, İlbasan, Üçhisar, Vulçitrin, İskenderiye, Prizren ve Dukakin gibi birçok sancak alaybeylerinin İsakçı sahrasında orduya katılmaları emredilmişti³². Kocaeli sancağındaki yerel idarecilere ve kadırlara yazılan emirde Anadolu'nun sağ, sol ve orta kollarında olan yeniçeri serdarlarına, kendi idareleri altındaki askerler ile nevrûz-ı firûzdan önce

²¹ Abdülkadir Özcan, "Davud Paşa Sahrası", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 9, İstanbul 1994, s. 44-45.

²² BOA, A. DVNS. MHM. d. 119, 20-30 Aralık 1711, s. 66, h. 347; BOA, A. DVNS. MHM. d. 125, 5-15 Kasım 1716, s. 495, h. 497.

²³ BOA, A. DVNS. MHM. d. 125, 13-22 Şubat 1717, s. 177, h. 688; BOA, A. DVNS. MHM. d. 145, 10-20 Nisan 1738, s. 95, h. 427.

²⁴ BOA, AE. SAMD. III. 120/11760, 19-28 Şubat 1711.

²⁵ BOA, A. DVNS. MHM. d. 119, 30 Aralık 1711, s. 97-98.

²⁶ İfade edilen sahralar genellikle ordunun yürüyüş güzergâhındaki kollar üzerinde yer almaktadır. Osmanlı Devleti'nde Anadolu ve Rumeli'deki sağ, sol ve orta kollar için bkz. Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgî Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2014.

²⁷ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 54, 57.

²⁸ BOA, C. AS. 813/34534, 19 Mayıs 1770.

²⁹ BOA, C. AS. 781/33071, 8 Mayıs 1739.

³⁰ Mehmet İnbaşı "Osmanlı-Lehistan Harplerinde Sefer Yolu ve Tuna Nehrinin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl)", *Balkanlar'da İslam Medeniyeti, Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebliğleri*, C. II, İstanbul 2011, s. 487.

³¹ BAO, AE. SAMD. III. 38/3668, 10-19 Ocak 1712.

³² BOA, A. DVNS. MHM. d. 119, 30 Aralık 1711, s. 97-98.

İsakçı'da olmaları gerektiği birçok defa bildirilmişti³³. Anadolu ve Rumeli'den gelen askerin İsakçı'da toplanmasının birkaç nedeni bulunmaktaydı. Örneğin İsakçı'nın Tuna Nehri kıyısında olması sebebiyle askere ihtiyaç duyulması durumunda gemilerle sevki kolay gerçekleşmekteydi. Yine İsakçı'nın sağ kol üzerinde bulunması ve burada önemli bir askeri menzilin varlığı etkili olan nedenlerdendi. Çünkü menzillere stoklanan zahire, askerin beslenmesi için oldukça önemliydi. Bunların dışında her sefer döneminde İsakçı'da ambarların hazırlanması ve zahirenin depolanması ordunun toplanmasında etkili olan unsurlardandı. Sağladığı bu avantajlarından ötürü her seferde ordunun ihtiyacı olan zahire³⁴ ve yük hayvanları İsakçı'ya gönderilmişti³⁵.

Osmanlı Devleti'nin kuzeye yaptığı seferlerde İsakçı, ordunun toplanma yeri olmasının yanında kışlak olarak da kullanılmaktaydı. Kışlağın sözlükteki anlamı konar-göçerlerin kışın konakladıkları yer olarak ifade edilmektedir³⁶. Ancak uzun süren bazı savaşlarda askeri ve siyasi nedenlerden dolayı Osmanlı ordusu merkeze ya da eyaletlere dönmek yerine bölgede uygun yerlerde kışlamaktaydı. Osmanlı askeri literatüründe kışlak olarak geçen bu uygulama, aynı zamanda devletin sefer dönemlerindeki en önemli problemlerinden birini teşkil etmekteydi. Çünkü kış şartlarında uzun süre boyunca kalabalık ordunun beslenme ve barınması probleme neden olacağı gibi toplumsal huzursuzluğu da beraberinde getirmekteydi. Keza kalabalık birliklerin kışlak olarak belirlenmiş kaza veya şehrin etrafında toplanması bölge insanını güç durumda bırakabilirdi. Bu problemlerden dolayı bir yerin kışlak olarak belirlenmesinde o yerin askeri birliklerin beslenme ve barınma gibi talepleri karşılayabilecek kapasitede olması, sınır bölgelerinin güvenliğini sağlayacak bir konumda olması ve ordunun iâşe ve ikmalinin düzenli bir şekilde

³³ BOA, A. DVNS. MHM. d. 144, 21-29 Nisan 1737, s. 100, h. 282.

³⁴ BOA, Ali Emîrî III. Mustafa (AE. SMST. III.), 144/11341, 12 Ocak 1770.

³⁵ BOA, AE. SAMD. III. 167/16357, 24 Kasım 1711, Vrk. 1-2; BOA, AE. SMST. III. 300/23998, 1 Aralık 1768; BOA, C. AS. 1026/45002, 1 Mart 1769.

³⁶ Osman Gümüşçü, "Yaylak ve Kışlak", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. Ek-2, Ankara 2019, s. 669.

gerçekleştirilebilmesi için kara ve su yolları üzerinde bulunması gerekirdi³⁷.

Batiya yapılan seferlerde bu özelliklere sahip yerlerden biri de İsakçıydı. Mesela 1736 Haziran'ında İstanbul'dan hareket eden ordu, Ağustos başlarında İsakçı sahrasına varmıştı³⁸. Ancak ordu İsakçı'ya vardığında, Ruslar Azak Kalesi'ni işgal ettiği gibi³⁹ Kırım yarımadasını da harap etmişti⁴⁰. Bunun üzerine ordugâhta yapılan meşveret sonucunda ordunun İstanbul'a dönmesi yerine civar yerlerde kışlaması kararlaştırılmıştı. Böylece vezir-i azam Babadağı'nda, dört bölük askeri Kefe'de, yeniçeri ve cebecilerin bir miktarı Babadağı'nda geri kalanı Kili, İbrail ve İsmail Geçidi'nde, Bosna levendi ile eyalet askeri Boğdan'da kışlarken, topçu ve arabacılarının İsakçı'da kışlamasına karar verilmişti⁴¹. Neticede İsakçı'nın stratejik öneminden dolayı 1736-1739 Osmanlı-Rus savaşlarında birlikler İstanbul'a dönmek yerine kışı burada geçirmişti.

İsakçı'da Ambar İnşası

Osmanlı sefer organizasyonunun önemli meselelerden biri, ordu zahiresinin sağlıklı ve güvenli bir şekilde muhafaza edilmesiydi. Sefer dönemlerinde zahirenin muhafaza edildiği ambar ya da mahzenlerin yeterli gelmemesi üzerine yeni ambarlar hazırlandığı gibi bazen de şahıslara ait ambar, ahır, çiftlik ve avlular kiralanırdı⁴². Ayrıca hava durumu, nakliye koşulları ve kıtlık gibi olağandışı durumlardan dolayı zahirenin temin edilememesi orduyu zor durumda bırakabilirdi⁴³. Bundan dolayı Osmanlı yönetimi seferlerden önce nüzul, sürsat ve

³⁷ Mehmet Yaşar Ertaş, "Osmanlı Seferlerinde Olağandışı Bir Kışlak: Kastamonu", *OTAM, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 2005, s. 138.

³⁸ Subhî Mehmed, *Subhî Tarihi Samî Şâkir Tarihleri ile Birlikte 1730-1744*, Haz. Mesut Aydın, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2007, s. 302.

³⁹ *Mür'it-Tevârih*, C. I, s. 44.

⁴⁰ Johann Wilhelm Zinkeisen, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, C. 5, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2011, s. 477.

⁴¹ *Mür'it-Tevârih*, C. I, s. 64.

⁴² Mehmet Yaşar Ertaş, "XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askeri Fonksiyonları", *Celal Bayar Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 1, 1997, s. 95.

⁴³ Rhoads Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, Çev. M. Tanju Akad, Homer Yayınları, İstanbul 2007, s. 121.

mübâyaa (satın alma) yoluyla temin ettiği zahireyi, uygun yerlerde mevcut olan ya da inşa edilen ambarlarda muhafaza ederken, buraların savaş ve barış dönemlerinde sürekli olarak zahire ile dolu olmasına özen gösterirdi⁴⁴. Nitekim sefer zamanlarında inşa edilen veya mevcut olan ambarların varlığı savaşın seyri için hayati bir öneme sahipti. Bu ikmal noktaları sayesinde sefer dönemlerinde ordunun iâşe tedariki kolaylıkla gerçekleştirilmekteydi. Çünkü zahirenin stoklandığı bu ambarlar, Karadeniz ve Tuna Nehri gibi suyollarına yakın yerlerde kurulduğu için ordunun iâşe konusunda problem yaşamamasının önü alınmaktaydı⁴⁵.

18. yüzyıldaki 1711, 1736-1739, 1768-1774 ve 1787-1792 seferlerinin her birinde İsakçı'da ambar inşa ve tamir faaliyetleri gerçekleştirilmiştir. 1711'deki Prut Seferi'nin hazırlığı kapsamında İsakçı'da biri büyük diğeri küçük olmak üzere iki zahire ambarı hazırlanmıştı. Büyük ambarın uzunluğu 92 m, genişliği 17 m iken, küçük olanın uzunluğu 36 m, genişliği ise 12,5 m idi. İnşa edilen iki ambar, erzak getiren gemilerin rahatça yüklerini boşaltacakları ve boşaltılan yüklerin kısa sürede taşınabileceği iskeleye ve İsakçı Köprüsü'ne yakın yerlere kurulmuşlardı. Ayrıca ambarlar, Tuna Nehri'nin kış ve bahar aylarındaki su taşkınlarına karşın kıyıya yakın fakat olabildiğince yüksek yerlere inşa edilmişlerdi⁴⁶.

1736-1739 savaşlarında da İsakçı'da geniş çaplı zahire ambarı inşası ve onarım faaliyetleri meydana gelmişti. Ambarın inşası için İsakçı bina emini Abdi Ağa görevlendirilmişti. Abdi Ağa göreve geldikten sonra ambarın yapımı için bir masraf defteri tutmuş ve malzemeler ile yapımda çalıştırılacak işçi gruplarını detaylı bir şekilde kaydetmişti. Deftere göre yapılacak ambarın uzunluğu yaklaşık 112.5 m (150 zirâ)⁴⁷,

⁴⁴ Ömer İşbilir, "Osmanlı Ordularının iâşe ve İkmali: I. Ahmed Devri İnan Seferleri Örneği", *Türkler*, C. 10, Ed: Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek ve Saim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 152.

⁴⁵ Fidan, "XVIII. Yüzyılda Tuna Nehri Kıyısında Bir Hububat Merkezi: İsakçı Ambarları", s. 24.

⁴⁶ Hakan Yıldız, *Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferinde Organizasyon ve Lojistik*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2006, s. 181.

⁴⁷ Osmanlı Devleti'nde mimar ve çarşı arşını olmak üzere iki çeşidi olan zirâ 1841'den sonra ortalama 75 cm olarak kabul edilmiştir. Mehmet Erkal, "Arşın", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 3, İstanbul 1991, s. 412.

eni 30 m (40 zirâ) idi. Büyüklüğü itibariyle 1711'de hazırlanan büyük ambar ile kıyaslandığında daha kapsamlı olan bu ambarın yapımında 200 neccar, 100 baltacı ve 500 ırgat çalıştırılırken, kullanılan malzeme ve işçiler için 6.000 kuruş harcama yapılmıştı⁴⁸.

Ordunun besin maddelerinden olan buğday, un, arpa ve peksimet gibi hububat ve yiyecek maddelerinin bozulmadan uzun süre korunması için ambarlarda muhafaza edilmeleri gerekirdi. Çünkü zahirenin yağmur ve kar gibi iklim olaylarından zarar görmemesi için ambar üstlerinin örtülmesinin yanı sıra birbirine karışmaması için her bir ürün ayrı bölmelerde depolanırdı. Mesela İsakçı'da yapılan büyük ambarda depolanan ürünlerin her biri için ayrı bölmeler oluşturularak karışmaları önlenmişti. Hazırlanan ambarın yapımında çalıştırılan işçiler ile kullanılan malzemeler için 74.389 akçe harcanmıştı⁴⁹. Ayrıca ordunun bahar dönemine kadar İsakçı'da konaklayacak olması ve ihtiyaç duyulması halinde kale ve seraskerlere zahirenin gönderilmesi için İsakçı'da inşa edilen büyük ambarın yeterli gelmeyeceği düşünülmüş ve küçük bir ambarın daha yapılması kararlaştırılmıştı. Tutulan masraf defterine göre bu ambar için 350 adet ıhlamur kiriş, 320 adet talya tahtası, 4.500 adet Belgrad tahtası, 25.000 adet kaplama tahtası, 90.000 adet kaplama çivi, 13.000 adet tahta çivi ve 720 adet çeşitli ebatlarda çivi kullanılmıştı. Bu malzemelerin dışında 52 neccar, 65 amele, 2 mutemet ve 1 kâtip 18 gün boyunca vazifelendirilirken, malzeme ve işçiler için toplam 168.168 akçe ödenmişti⁵⁰.

Aynı şekilde 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşlarında İsakçı'da zahirenin depolanması için ambar yapılmıştı. İnşa edilen ambarın uzunluğu 112.5 m (150 zirâ), eni 30 m (40 zirâ) idi. Ambarın inşası için binlerce tahta, sütun ve ağaca ihtiyaç duyulurken, bunlardan 1.000 adet balvan tahtası, 5.700 adet talya levhası ve 2.600 adet kereste Boğdan'dan, 80 adet büyük vürdinar ve 160 adet orta vürdinar

⁴⁸ BOA, D. BŞM. d. 2008, 25 Aralık 1736, s. 2; Ayrıca ücretleri Boğdan cizyesi gelirinden karşılanmak üzere 150 cerahorun gönderilmesi istenmişti. BOA, AE. SMHD. I. 6/377, 8 Şubat 1737.

⁴⁹ BOA, C. AS. 881/37852, 13 Mayıs 1736.

⁵⁰ "... İsakçı'da vâki mîri ambar-ı kebîrin kurbünde aceleten ve müceddeden zahire vaz için binâ olunan ambarı sagîrin...", BOA, C.AS. 885/38028, 30 Nisan 1737, Vrk. 2; BOA, C. AS. 620/26170, 4 Kasım 1736.

(kereste)⁵¹ Eflak'tan gönderilirken⁵², kesim ve nakliye ücretleri bu yerlerin cizyelerinden karşılanmıştı⁵³. Ancak bir müddet sonra ambarın iç ve dışındaki kiriş, tahta, direk ve sütunlarda kırılmalar meydana gelince tamiri gerekmiş ve bunun için 598 kuruş harcama yapılmıştı⁵⁴. Başka bir belgede yine ambarın tamirine dair geniş bilgiler yer almaktadır. 26 Ağustos 1769 tarihli belgede İsakçı'daki ambarın tamiri için 2.500 adet Belgrad tahtası, 290 adet ıhlamur ve meşe kiriş, 15.500 adet kaplamalık ince tahta, 180 adet ıhlamur tahtası ve 30.000 adet kaplama çivisi kullanılmıştı. Ayrıca 1.050 neccar, 450 cerahor, 3 mutemet, 1 kâtip ve 1 neccar halifesi 30 gün boyunca çalıştırılmış ve malzemeler ile işçiler için 48.245 akçe harcanmıştı⁵⁵.

1787-1792 savaşlarının sefer hazırlığı kapsamında hazırlanan keşif defterine göre İsakçı'da hazırlanan ambar beş gözlü ve saz örtülü olup, bu ambarın uzunluğu 33.75 m (45 zirâ), genişliği 18 m (24 zirâ) ve yüksekliği ise 4.12 m (5.5 zirâ) idi. Hazırlanan ambarın her bir zirâsı (bir zirâ yaklaşık 75 cm)⁵⁶ için 450'den 486.000 akçe harcanmıştı. Yapımında gürgen kazık, duvarlara boyunduruk kiriş, meşe döşeme tahtası ve birçok çivi çeşidi kullanılırken, 40 gün boyunca 30 neccar, 50 amele ve 3 mutemet vazifelendirilmişti⁵⁷. İsakçı'da inşa olunan bir adet yeni ambarın dışında eski ambarın onarıldığı belirlenmiştir. Burada ise 15 neccar ve 20 amele 30 gün boyunca tamir işinde istihdam edilmiş ve bunlara 2.000 kuruş verilmişti.

İsakçı'nın Tuna Nehri'ne ve Karadeniz'e kıyısı olmasından dolayı burada depolanan zahirenin her savaş döneminde ihtiyaç duyulan kale ve seraskerlere gönderildiği saptanmıştır. 1736'de Bender seraskeri Şahin Mehmed Paşa'nın maiyetinde olan askerin tayinatına verilmek üzere İsakçı ambarında mevcut olan 30.000 kile buğday⁵⁸ ile 1.000 kile

⁵¹ Vürdinar bir kereste türüdür. Temel Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, Serander Yayıncılık, Trabzon 2011, s. 281.

⁵² BOA, C. AS. 820/34874, 5 Ekim 1768, Vrk. 1-2.

⁵³ BOA, C. AS. 747/31415, 9 Ekim 1768.

⁵⁴ BOA, AE. SMST. III. 255/20410, 6 Mayıs 1769.

⁵⁵ Tamirde kullanılan malzemelerin ayrıntılı bilgisi için bkz. BOA, C. AS. 640/26935, 29 Temmuz 1769.

⁵⁶ Erkal, "Arşın", s. 412.

⁵⁷ BOA, C. AS. 368/15246, 5 Haziran 1787.

⁵⁸ Osmanlı Devleti'nde 1 kile buğday 25,656 kg'a tekabül ederdi. Ayrıca kilenin ağırlığı ürünün cinsine göre değişiklik gösterirdi. Mesela 1 kile un 25,656, 1 kile arpa 22,25 ve

peksimetin Bender tarafına sevki için ordudaki deve ve beygirlerin kullanılması emredilmişti⁵⁹. Sefer öncesinde de kalelerde olan askerin zahire sıkıntısı yaşamaması için zahirenin ambarlardan sevk edildiği görülmektedir. 1768-1774 savaşları öncesinde Sohüm ve Soğucak kalelerini muhafazada görevli askerler için 6.000 kile buğday gemilerle nakl olunurken, bunların nakli için 56.000 akçe verilmişti⁶⁰. Yine aynı savaş döneminde İbrail ordusu için 500 kantar peksimet ile 1.500 kile arpa İsakçı ambarından yük hayvanlarına yüklenerek İbrail'e yollanmıştı⁶¹. Aynı şekilde 1787'de ordunun İsakçı sahrasına vardığında zahire konusunda sıkıntı yaşamaması için İsakçı ambarlarından 100.000 kile buğdayın ordu hizmetine sunulması istenmişti. Ancak ambarda mevcut olan buğdayın un haline getirilerek dağıtılması için öncelikle değirmenlerde öğütülmesi gerekirdi. Nitekim 100.000 kile buğdayın her bir kilesi dörder akçeden İsakçı ve İsmail'deki değirmenlerde öğütülmüş ve 400.000 akçe ödenmişti. Öğütülen buğday un haline getirildikten sonra orduya nakli için 20.000 çuval satın alınmış ve çuval

1 kile pirinç 12,828 kg'a karşılık gelirdi. Walther Hinz, "İslam'da Ölçü Sistemleri", Çev. Acar Sevim, *Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 5, 1989, s. 51.

⁵⁹ BOA, C. AS. 885/38020, 12 Eylül 1736; BOA, AE. SMHD. I. 89/6100, 11 Eylül 1736; Yine 1736-1739 savaşları öncesinde yapılan hazırlıklar kapsamında İsakçı ambarında mevcut olan 5.000 kantar peksimet Hotin muhafazasında olan askerin tayinatı için sevk olunmuştu. BOA, AE. SMHD. I. 21/1258, 16 Kasım 1735; BOA, AE. SMHD. I. 105/7510, 11 Ağustos 1735; İsakçı'nın yanı sıra Bender de XVIII. yüzyıldaki Osmanlı-Rus savaşlarında etkin bir rol oynamıştır. Mesela 1768-1774 savaşlarında Bender'in üstlendiği rol için bkz. Cengiz Fedakar, "1787-1792 Osmanlı Avusturya, Rus Savaşları'nda Bender Kalesi", *Prof. Dr. Erdoğan Merçil'e Armağan*, Bilge Kültür Sanat, İstanbul 2013, s. 382-393.

⁶⁰ BOA, AE. SMST. III. 223/17608, 16 Ekim 1767; Ayrıca Faş ve Sohüm kalelerindeki cebeciler için İsakçı ambarından 252 kile buğday sefinelerle gönderilmişti. BOA, AE. SMST. III. 76/5659, 21 Ekim 1767

⁶¹ BOA, AE. SMST. III. 346/27841, 25 Mayıs 1770; Yine İbrail muhafızı ve Boğdan seraskeri olan Abdi Paşa'nın idaresinde olan 5.000 piyade ile 3.000 süvarinin 20 günlük tayinatları için İsakçı ambarından 20.000 kıyye peksimet ve 15.000 kile arpa 325 yük arabasına tahmil olunarak irsal olunmuştu. BOA, AE. SMST. III. 77/5730, 25 Mayıs 1770; Ayrıca Hakan Engin tarafından, XVIII. yüzyılın başından XIX. yüzyılın ilk çeyreğine kadar geçen sürede kuzeye yapılan savaşlarda İbrail'in stratejik, askeri ve mali önemine dair yapılmış çalışma için bkz. Hakan Engin, "Tuna Savunma Hattında Bir Osmanlı İstihkâmı: Askeri ve Mâli Yönleriyle İbrail Kalesi'nin Organizasyonu (1711-1829)", *Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi*, Edirne 2022.

başına 30, toplamda da 600.000 akçe ödeme yapılmıştır. Böylelikle hem buğdayın değirmenlerde öğütülmesi hem de orduya sevki için hazineden 1.000.000 akçe yani 8.333 kuruş harcama yapılmıştır⁶².

İsakçı'da Zahirenin Depolanması ve İhtiyaç Olan Noktalara Sevki

Osmanlı Devleti'nin savaş dönemlerinde üzerinde durduğu en önemli meselelerden biri ordu iaşesini temin etmektir. Sayıları yüzbinleri bulan insan ve hayvan unsurunu besleyebilmek için yüklü miktarda zahireye ihtiyaç duyulurdu⁶³. Osmanlı'nın zahire temini için yaptığı düzenlemeler ise oldukça detaylıdır. Devletin modern dönem öncesindeki lojistik faaliyetlerinin, taktiklerden daha önemli olduğunu göstermektedir⁶⁴. Bunun için sefer öncesinde merkez ve taşra arasında koordineli bir sistem ağı kurulmuştu⁶⁵. Bu ağ sayesinde ordunun geçiş güzergâhı üzerindeki menziller ile ambar, mahzen, avlu ve çiftlik gibi yerlere depolanan zahire nüzul, sürsat ve iştirayla temin edilir ve ihtiyaç halinde orduya dağıtılırdı⁶⁶. Nitekim ordu için önemli yerlerden biri olan İsakçı'da da her sefer döneminde iaşenin hazırlanması hususunda önemli gelişmeler yaşanmıştı. Örneğin 1787-1792 savaşları öncesinde İsakçı'da zahire durumunun kontrol edilip defterdarın bilgilendirilmesi, ambarlardaki ürünlerin ordu için ne derece önemli olduğunu ispatlamaktadır. Bu emirden sonra İsakçı ambarındaki zahirenin mevcudu tespit edilmiş ve buna ilaveten Zıştovi, Rusçuk, Silistre, Niğbolu, Boğdan ve Eflak'tan 400.000 kile buğday, 67.045 kile un ve 611.050 kile arpa satın alınarak depolanmıştı⁶⁷.

⁶² BOA, C. AS. 924/39944, 17 Kasım 1787.

⁶³ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 123.

⁶⁴ Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, s. 116-117.

⁶⁵ Bekir Gökpinar, *Tuna Ötesine Son Sefer Varadin 1716*, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 291; Tahir Sevinç, *Sultanın Son Seferleri 1695 ve 1696 Avusturya Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, İdeal Kültür ve Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 298.

⁶⁶ Zahirenin temininde kullanılan nüzul, sürsat ve iştırâ usulleri için bkz. Ömer İşbilir, "XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İlaşe, İkmâl ve Lojistik Meseleleri", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1996, s. 15-33; Ömer İşbilir, "Nüzul", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 13, İstanbul 2007, s. 311-312; Mehmet İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar Kamanıçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2004, s. 219-223.

⁶⁷ Ayrıca İsakçı ambarında mevcut olan zahirenin miktarı için bkz. "Şimdiye dek İsakçı ambarlarına tertip ve mübâyaası ferman olunan ecnas-ı zehâirin miktarına bakılıp

18. yüzyıl boyunca gerçekleşen Osmanlı-Rus savaşlarından önce, İsakçı İskelesi'ne zahire sevkiyatının yapılması ile bu emtianın İsakçı ambarlarında muhafazası ve buradan ilgili yerlere aktarılması İsakçı'nın zahire toplama merkezi olarak kullanıldığını göstermektedir. Örneğin 1736 yılındaki seferden dönen Osmanlı ordusunun, İstanbul'a gitmek yerine İsakçı ve Babadağı kışlaklarında kalması uygun görülmüştü. Askerin besin ve ordudaki hayvanların yem ihtiyacı için İsakçı ambarlarına büyük oranda malzeme aktarılmıştı. Bahar mevsimine kadar kışlaklarda kalınacağından, bölgeye 1.830.000 kile arpa, 256.000 kile un, 61 kile has un ve 108.000 kantar saman sevkiyatının yapıldığı görülmektedir. Bu yüklü miktardaki malların yalnızca İsakçı ve Babadağı kışlaklarında değil, aynı zamanda Kili, İsmail Geçidi ve Boğdan'a gönderilen birlikler için de kullanıldığı düşünülmektedir⁶⁸.

1768-1774 Osmanlı-Rus savaşları sırasında İsakçı ambarlarına ciddi miktarda zahire sevk edilmişti. Mesela 1768'de Hazegrad, Zıştovi, Alakilise ve Eskicuma kadılarına yazılan emirde, Rusçuk iskelesinde yeni mahsulden 50.000 kile buğdayın satın alınması ve alınan buğdaydan 20.000 kantar peksimet yapılarak İsakçı ambarına konulması istenmişti⁶⁹. 1768 tarihli başka bir belgede Niğbolu kadısına yazılan emirde, ihtiyaç olması halinde serhad kalelerine gönderilmesi için Niğbolu, Lofça, İvraca ve Rahova kazalarından 16.250 kile buğdayın, 6.850 kile unun, 9.300 kile arpanın Niğbolu iskelesine nakli emrolunmuştu⁷⁰. Ayrıca zahire alınacak yerlerden halkın zor durumda

kadar kifayede midir değil midir bâdel tashih iktizâsına göre hareket olunmak için defterdar efendiye havale olunacağı.", BOA, C. AS. 1157/51489, 6 Mart 1787.

⁶⁸ Mesela: Bu zahirelerin hangi kazalardan alındığının ayrıntılı bilgisi için bkz. BOA, D. MKF. d. 29272, 25 Mart 1736 ile 8 Kasım 1736, s. 2-7; BOA, D. MKF. d. 29175, 6 Temmuz 1736, s. 14; BOA, C. AS. 540/22622, 16 Eylül 1736; Mür'it-Tevârih, C. I, s. 64.

⁶⁹ Peksimetin nakli için ise 20.000 adet çuvalın alınması emredilmişti. Buna göre her bir kantar peksimet için bir çuval kullanılmıştı. Bir peksimetin yaklaşık 56 kg olduğu hesap edilirse, ortalama bir çuvalın kapasitesi 50-60 kg arasındadır. BOA, C. AS. 1215/54490, 10 Eylül 1768.

⁷⁰ "Niğbolu kadısına hüküm, sen ki mübâyaacı, mûmâ-ileyhsin. İsakçı ambarlarında hıfz ve mevcut ettirilip lede-l-iktiza bazı serhad kal'alarına sevk ve tesyir ettirilmek için Niğbolu iskelesine nakl ettirilmek üzere..."", BOA, C. AS. 1103/48755, 17 Eylül 1768; Yine başka tarihli bir belgede, Zıştovi, Tırnova ve Hotaliç kadılarına ve Zıştovi mübâyaacısı Ali'ye yazılan emirde, bu kazalardan 28.000 kile buğday, 10.500 kile un ve 16.500 kile arpanın mübâyaa olunarak İsakçı ambarına sevki istenmişti. BOA, C. AS. 283/11773, 5 Ekim 1768.

bırakılıp mağdur edilmemesi için durumlarına göre alınması emredilmişti⁷¹. Yine savaşın devam ettiği göz önünde bulundurularak Boğdan voyvodasına İsakçı'da yüklü miktarda zahire biriktirmesi gerektiği izah edildikten sonra Boğdan'dan 50.000 kile buğdayın, 30.000 kile unun ve 50.000 kile arpanın tedarik edilmesi ve nakliye ile zahire ücretlerinin Boğdan cizyesi gelirinden verilmesi bildirilmişti⁷². Buradan anlaşılacağı üzere Tuna Nehri kıyısındaki yerleşim yerleri ile İsakçı yakınındaki kaza ve sancaklar, savaş dönemlerinde zahirenin temini ve sevki konusunda önemli vazifeler ifa etmişlerdi.

Aynı şekilde 1770 baharında Osmanlı ordusundaki hayvanların İsakçı sahrasına vardığında beslenmede sıkıntı yaşamaması için Varna, Balçık, Mankalya ve Pazarcık kazalarından 100.000 kile arpanın satın alınarak Balçık ve Varna iskelelerine ve oradan gemilerle İsakçı ambarlarına nakli bildirilmişti. Bu emrin yanı sıra Varna, Balçık ve Mankalya iskelelerindeki ambarlarda mevcut olan 64.000 kile arpa, Tuna sahillerindeki gemilere yüklenerek 5-10 gün içerisinde İsakçı'ya gönderilmesi emredilmişti⁷³. Ayrıca İstanbul'dan Mahmud Reis'in gemisine 5.268 kile arpa ile 1.003,5 kile un tahmil olunup İsakçı'ya sevk edilmişti⁷⁴. İsakçı ambarlarına sevk edilen zahire arasında askerin tükettiği ekmeğin haricinde uzun süre bozulmadan kalabilen peksimet de bulunmaktaydı. 1768-1774 savaşları sırasında İsakçı ambar emini olan Hatibzade el-hac Ahmed'e yazılan emirde, İsakçı ambarlarında hıfz ettirilmek ve bazı sınır kalelerine sevk olunmak üzere İsakçı, Hırsova, Babadağı, Maçın ve İbrail kazalarından 25.000 kile buğdayın satın alınması ve bundan 10.000 kantar peksimetin pişirilerek İsakçı ambarına gönderilmesi istenmişti⁷⁵. Satın alınan 25.000 kile buğdaydan 10.000 kantar peksimet imal edildiğine göre 2,5 kile buğdaydan 1 kantar peksimet elde edilmiştir. Yani 1 kile buğdayın ortalama 25 kg geldiği hesap edilirse⁷⁶, 62,5 kg'da 1 kantar yani 56 kg peksimet imal

⁷¹ BOA, C. AS. 283/11773, 5 Ekim 1768.

⁷² BOA, Cevdet İktisat (C. İKTS.), 45/2254, 22 Nisan 1769.

⁷³ BOA, C. AS. 813/34534, 19 Mayıs 1770, Vrk. 1.

⁷⁴ BOA, AE. SMST. III. 313/25117, 7 Haziran 1770.

⁷⁵ BOA, C. AS. 1213/54410, 28 Nisan 1769.

⁷⁶ Osmanlı Devleti'nde 1 kile buğdayın yaklaşık kaç kg denk geldiğinin ayrıntılı bilgisi için dipnot 57'ye bkz.

olunmuştur⁷⁷. Ayrıca bu hesap yaklaşık 30 yıl önceki 1736-1739 Osmanlı-Rus savaşlarında elde edilen peksimetin oranıyla aynıydı⁷⁸.

18. yüzyıldaki son Osmanlı-Rus savaşı olan 1787-1792’de de İsakçı ambarlarında zahire hazırlanmıştı. Mesela 1787’de Niğbolu kadısına yazılan emirde, İsmail seraskeri idaresindeki askerin tayinatı için Tuna sahillerindeki kazalardan 33.700 kile un ile 150.000 kile arpanın satın alınarak Niğbolu iskelesine ve oradan İsakçı ambarına sevki istenmiş ve zahirenin nakli için tutulan gemilere hazineden 50.000 kuruş verilmişti⁷⁹. Yine bir sonraki sene İsakçı ambarına İbrail’den 61 kayık ile 6.323,5 kile arpa nakledilmişti⁸⁰.

Sefer zamanlarında ordudaki askerin bazen taze ekme tüketme imkanının olamayacağı düşünülerek ambar ve mahzenlerde peksimetin bulundurulmasına özen gösterilirdi. Bunun için özellikle peksimetin imal edildiği iskelelerden stratejik öneme haiz olan ambar bölgelerine sekinin yapıldığı görülmektedir⁸¹. Mesela Edirne mollası ve bostancıbaşısına yazılan emirde, İsakçı civarındaki kazalarda peksimetin noksan olduğu bildirilmiş ve Edirne’den 15.000 kantar peksimetin arabalarla Bergos’a oradan gemilerle İsakçı’ya sevki istenmişti⁸².

18. yüzyılda Ruslar ile gerçekleştirilen dört savaş döneminde de İsakçı ambarlarına zahirenin depolandığı belirlenmiştir. Keza İsakçı ambarlarındaki zahirenin, yakın mahallerden sevk edildiği anlaşılmaktadır. Mahsül, toplandığı alandan ilgili iskelelere yük

⁷⁷ Osmanlı Devleti’nde Anadolu’da kullanılan 1 kantar yaklaşık 56 kg denk gelmekteydi. Cengiz Kallek, “Kantar”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 24, İstanbul 2001, s. 319.

⁷⁸ Mesela 1736-1739 savaşları sırasında Erzurum, Kelkit ve Bayburt’tan Trabzon iskelesine nakledilen 25.000 kile undan, 10.000 kantar peksimet elde edilmişti. BOA, AE. SMHD. I. 118/8552, 20 Ocak 1739; Hatta bir kantar peksimet için 2,5 kile buğdayın kullanıldığı oran XVII. yüzyılın sonlarında bile aynıydı. İdris Bostan, *Osmanlı Bahriye Teşkilatı: XVII. Yüzyılda Tersâne-i Âmire*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2003, s. 245.

⁷⁹ “Niğbolu kadısına ve Niğbolu kale muhafızı ve Niğbolu iskelesi mübâyaaıcısı olan Varnalızade Selim’e hüküm”, BOA, C. AS. 1182/52700, 8 Nisan 1787.

⁸⁰ BOA, D. MKF. d. 13411 2 Nisan 1788.

⁸¹ BOA, Maliyeden Müdevver Defterleri (MAD. d.), 22696, 5 Ocak 1738, s. 192.

⁸² BOA, I. Abdülhamid (AE. SABH. I.), 275/18462, 21 Şubat 1789; BOA, C. AS. 1050/46118, 18-27 Mart 1789.

hayvanları ile taşınmaktadır. İskelelerden İsakçı'ya da ya miri gemilerle ya da belli bir ücret karşılığında tutulan tüccar sefineleri ile aktarım gerçekleştirilmekte idi. Nehirdeki bu zahire sevkiyatının kolay yapılması İsakçı'nın Tuna Nehri kıyısındaki konumuyla yakinen alakalıdır.

Osmanlı yönetimi sefer zamanlarında zahirenin temininde zorluk yaşanacağını düşünerek belli noktalara zahirenin depolanması işini önceden gerçekleştirirdi. Çünkü savaş öncesi hazırlık kapsamında İsakçı ambarlarına depolanan zahire, harp kararının alınmasıyla kalelerin, seraskerlerin ve ordunun ihtiyacı nispetinde koordineli bir şekilde istenen noktaya sevk olunurdu. Mesela İsakçı ambarından 1736'da Azak Kalesi'ne 100.000 kile arpa⁸³ ve 1737'de Özi Kalesi'ne 17.000 kile un ve peksimet, 68.000 akçe karşılığında iki sefine ile gönderilmişti⁸⁴. Yine 1768-1774 savaşları öncesinde kalelerdeki askerin tayinat için İsakçı ambarından Sohum ve Soğucak kalelerine 6.000 kile buğday, 56.000 navl ücreti ödenerek gemilerle yollanmıştı⁸⁵.

Seraskerlerin de İsakçı ambarlarındaki zahirelerden istifade ettikleri görülmektedir. Serasker, sefer zamanlarında bir bölgenin muhafazasına gönderilen birliğin başındaki ordu komutanı olup, idaresindeki birlik ise küçük bir orduyu anımsatmaktadır⁸⁶. Bu ordunun beslenme ihtiyaçları kalelerde olduğu gibi zahire ambarlarından gerçekleştirilirdi. 1736'da Bender muhafazasına gönderilen Şahin Mehmed Paşa'nın idaresindeki askerin tayinatı için İsakçı ambarından 30.000 kile buğday ile 1.000 kantar peksimet Bender'e sevk edilmişti⁸⁷. Yine 1770'de İbrail muhafızı olup Boğdan seraskeri olan Abdi Paşa'nın idaresindeki 8.000 neferin 20 günlük tayinatı için İsakçı ambarından 15.000 kile arpa ile 20.000 kıyye peksimet verilmişti⁸⁸.

Bir yerin kara ve deniz ya da nehir ulaşımına elverişli olması ambar inşa edilmesinde etkili olan etmenlerdendi. Örneğin Edirne⁸⁹ ve

⁸³ BOA, AE. SMHD. I. 81/5438, 4 Eylül 1736.

⁸⁴ BOA, C. AS. 420/17411, 10 Temmuz 1737.

⁸⁵ BOA, AE. SMST. III. 223/17608, 16 Ekim 1767.

⁸⁶ Yüksel Çelik, "Serasker", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 36, İstanbul 2009, s. 547-48.

⁸⁷ BOA, C. AS. 885/38020, 12 Eylül 1736.

⁸⁸ BOA, AE. SMST. III. 77/5730, 25 Mayıs 1770.

⁸⁹ BOA, AE. SMST. III. 60/4424, 23 Nisan 1770.

İstanbul⁹⁰ gibi yerlerden yollanacak zahire önce yük hayvanlarıyla Bergos iskelesine ve buradan gemilerle İsakçı iskelesine gönderilmişti. Mesela 1711'deki seferde Niğbolu sakinlerinden Hacı Ali'ye yazılan emirde, 5.000 kile unun satın alınıp, Niğbolu'daki gemilerle İsakçı iskelesine nakli istenmişti⁹¹. Aynı şekilde 1736'da ordunun İstanbul'a dönmeyip bölgedeki kışlaklarda konakladığı sürede tüketeceği zahire birçok kazadan temin edilmiş ve gemilerle İsakçı iskelesine yollanmıştı⁹². Eflak voyvodasına yazılan başka bir emirde, ordu için Eflak'tan 150.000 kile arpa, 5.000 araba ot ve 5.000 araba odun temin edilerek İsakçı iskelesine gönderilmesi istenmişti⁹³.

Edirne ve Bergos, İsakçı'ya Tuna Nehri'ne kıyısı olan iskelelere göre nispeten uzak olsa da savaş dönemlerinde zahire gönderdiği olmuştur. 1770 yılında ordu için Edirne'den 240.000 kile arpa Bergos iskelesine 3.000 yük hayvanı ile nakledilmiş ve buradan İsakçı'ya gönderilmişti⁹⁴. Yine 1788'deki sefer için Edirne'de mevcut olan 4.000 kantar ile hazırlanması istenen 10.000 kantar peksimetin mekârî öküz arabaları ve develerle İsakçı'ya sevki için sadrazam kethüdası ve zahire mübâyaasına memur Hasan'a emir verilmişti⁹⁵.

İsakçı'nın stratejik konumundan dolayı sefer dönemlerinde zahirenin yanı sıra İstanbul'daki Cebehâne-i Âmire ile Tophâne-i Âmire'den mühimmat gönderilirdi. 1736'da Tophâne-i Âmire'den İsakçı'ya 15.000 humbara tanesi yollanmış ve savaşın başlamasıyla ihtiyaç olan noktalara nakledilmişti⁹⁶. 1 Ekim 1736 tarihli başka bir belgede, 10.000 küçük havan humbarası, 6.400 el humbarası, 8.080 el humbara tıpası ile 18 humbara demirinin İsakçı Kalesi'ne irsal olunduğu

⁹⁰ BOA, AE. SMST. III. 313/25117, 7 Haziran 1770.

⁹¹ Satın alınan unun her bir kilesi altışar akçeden nakledilirken, bu ücret devlet tarafından karşılanmıştı. Ayrıca Zıştovi iskelesinden de 10.000 kile un sefinelerle sevk edilmişti. BOA, İbnülemin Dâhiliye (İE. DH.), 22/1991, 5 Haziran 1711.

⁹² "...kaza-i mezbûrelerden arabalar ile doğru Babadağı'na vesair kazaların zahireleri iskelelerinden sefineleriyle İsakçı iskelesine nakl ve teslim ettirilmek...", BOA, AE. SMHD. I. 33/1958, 29 Ekim 1736.

⁹³ BOA, AE. SMHD. I. 83/5602, 7 Temmuz 1736, Vrk. 2.

⁹⁴ BOA, AE. SMST. III. 60/4424, 24 Nisan 1770.

⁹⁵ BOA, C. AS. 1010/44247, 7 Ocak 1788.

⁹⁶ BOA, Kâmil Kepeci Defterleri (KK. d.), 6658, 23 Mayıs 1736, s. 5.

belirtmişti⁹⁷. 1770 senesinde ise ordu mühimmat takımında yer almak üzere 25 kıta şâhi top arabalarının takım ve koşum aletlerinin İstanbul'dan gemilerle İsakçı'ya sevk edilip ambarda muhafaza edilmesi istenmişti⁹⁸. Yine aynı savaş döneminde sefer-i hümayun için İsakçı'da mevcut olan mühimmat eksiklerinin giderilmesi için İstanbul'da Ali Reis adındaki şahsın gemisine yüklenen mühimmatın İsakçı'ya gönderilmesi bildirilmişti⁹⁹. Ayrıca 18. yüzyıldaki son Osmanlı-Rus savaşı olan 1787-1792'de ise büyük, şayka, şâhi ve havan olmak üzere toplam 339 adet farklı özelliklerdeki top, kundak, tekerlek, yuvalak, humbara ve koşum takımları gemilerle İsakçı'ya sevk olunmuştu¹⁰⁰. İsakçı'ya gönderilen mühimmat ise kalelere sevk olunmuştu. Örneğin 1738'de Akkirman Kalesi'nde mühimmatın azlığı münasebetiyle İsakçı'dan barut, kurşun, kılıç ve tüfeğin gönderilmesi emrolunmuştu¹⁰¹. Aynı şekilde 1770 yılında İsakçı'ya gönderilen sefer-i hümayun mühimmat takımından 5 şâhi topu, 5 maymuncuk, 3 kefçe, 1 burgu, 1 kazma, 1 kâğıt hartuç, 5 gürgen sırik ve 1.500 yuvalak tanesi İbrail Kalesi'ne gönderilmişti¹⁰².

Görüldüğü üzere 18. yüzyılda Ruslar ile yapılan her savaş döneminde İsakçı iskelesi ve ambarlarına Tuna Nehri kıyısındaki yerleşim yerlerinden, İstanbul ve Edirne'den zahire, gemi ve yük hayvanlarıyla nakledilmiştir. İsakçı'ya getirilip ambarlardan mahfuz edilen ürünler, böylelikle sınırdaki kalelerin dışında seraskerlerin idaresindeki birliklere sevk edilmiştir. Ayrıca zahirenin dışında İstanbul'dan mühimmat da İsakçı'ya gönderilmiş ve eksik olan noktalara sevk olunmuştur. Böylece kale ve seraskerlerin idaresindeki birliklerin zahire ve mühimmat ihtiyacı zaman kaybedilmeden giderilmiştir.

⁹⁷ BOA, Baş muhasebe Cebehâne-i Âmire Eminliği Defterleri (D. BŞM. CBH. d.), 18400, 1 Ekim 1736.

⁹⁸ BOA, AE. SMST. III. 7/452, 31 Temmuz 1770.

⁹⁹ Defterin ayrıntılı bilgisi için bkz. BOA, D. BŞM. d. 18460, 16 Mart 1770, s. 2.

¹⁰⁰ BOA, C. AS. 574/24151, 3 Nisan 1788, Vrk. 3.

¹⁰¹ BOA, C. AS. 886/38070, 31 Aralık 1737; BOA, C. AS. 279/11586, 5 Mayıs 1738.

¹⁰² BOA, C. AS. 314/12988, 24 Ekim 1770.

İsakçı İskelesinde Gemi ve Tombaz İnşası

Tuna Nehri'ne kıyısı olan iskele şehirlerinin birçoğunda ve Sava Nehri kenarında gemilerin inşa edildiği irili ufaklı birçok tersane bulunmaktaydı. Rusçuk başta olmak üzere Belgrad, Yergöğü, Silistre, Niğbolu, İbrail, Semendire, Vidin ve Dobrak gibi Tuna Nehri'ne kıyısı olan yerlerde gemi inşa ve onarım faaliyetleri icra edilmekteydi¹⁰³. Osmanlı Devleti'nin Tuna Nehri'nde bulundurduğu ince donanma gemilerinin inşa ve tamir merkezlerinden biri de şüphesiz İsakçı iskelesiydi. İnce donanma sınıfından olan şayka ve üstüaçık gemilerin dışında tombaz üretim merkezi olan İsakçı, âdeta bölgede bir gemi ambarı veya deposu olarak kullanılmaktaydı¹⁰⁴.

Genellikle ince donanma sınıfından olan şayka, üstüaçık ve ışkampoye gibi gemi türleri Tuna Nehri'ne kıyısı olan iskelelerde hazırlanmış ve ordunun zahire ve mühimmatının naklinde aktif bir şekilde kullanılmıştır. 18. yüzyılda İsakçı iskelesinde gemi yapımının en yoğun yapıldığı savaşların başında 1736-1739 muharebeleri gelmekteydi. 1736'da Tuna Nehri'nde zahire ve mühimmat nakli için İsakçı iskelesinde 20 şayka hazırlanırken, yapımda kullanılan çivilerin hazırlanması için cebehânededen 350 kantar ham demir verilmişti¹⁰⁵. Yine aynı sefer döneminde İsakçı iskelesinde 50 kara tombaz¹⁰⁶ ve 40 kıt'a üstüaçık ve 25 kıt'a şaykanın hazırlanması için Abdi Ağa görevlendirilmişti. Üstüaçıkların yapımında çalıştırılmak üzere farklı yerlerden 175 marangoz ile 18 ocak demircisi temin edilmişti¹⁰⁷. 1737 senesinde ise yine Abdi Ağa tarafından 25 kıt'a üstüaçık gemisi hazırlanırken, bunların teçhiz edilmesi için üstüaçıklar ağası Mahmud kapudan vazifelendirilmişti. Ayrıca dümenci ve kürekçi neferleri temin edildikten sonra hazırlanan üstüaçıklar, Tuna Nehri'nde olan Rusçuk,

¹⁰³ Yıldırım, *Nazlı Tuna'nın İnce Donanması (18. Yüzyıl)*, s. 133; Seyfullah Aslan, "Osmanlı İmparatorluğu'nun Tuna Donanması: Teşkilâtı ve Faaliyetleri (1683-1718)", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2022, s. 14.

¹⁰⁴ Filiz Yıldırım, "Tuna Nehri Kıyısında Bir Kasaba: İsakçı'da Sultan Osman Han Vakfı", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Prof. Dr. Süleyman Büyükkaracı Özel Sayısı, Aralık 2021, s. 295.

¹⁰⁵ BOA, C. BH. 149/7115, 8 Kasım 1736.

¹⁰⁶ BOA, C. AS. 1203/53871, 8 Şubat 1737.

¹⁰⁷ BOA, D. BŞM. d. 2020, 8 Aralık 1736, s. 2; BOA, C. BH. 149/7115, 8 Kasım 1736; BOA, AE. SMHD. I. 176/13688, 8 Kasım 1736.

Yergöğü, Zıştovi ve Niğbolu iskelelerindeki zahireyi İsakçı ambarlarına nakletmişlerdi¹⁰⁸. 1736-1739 savaşlarında İsakçı iskelesinde yeni gemi inşası dışında mevcut olanların tamir edildiği görülmektedir. 1737'de Abdi Ağa'ya yazılan emirde, İsakçı ve havalisinde zarar gören üstüaçıklar ile Tuna Nehri'nde batan tombazların tamir edilmesi ve bunların bir an önce bitirilip donanmaya dâhil olunması emredilmişti¹⁰⁹.

Gemi yapımında kullanılan kereste ve tahta gibi malzemeler ise genellikle bölgeye yakın yerlerden temin edilmekteydi. 1738'de İsakçı'da yapılmakta olan 20 kıt'a üstüaçık için gerekli olan talya tahtası ve kavak ağacı Eflak voyvodası tarafından daha önce Yergöğü iskelesinde inşa olunan gemilerin yapımından kalan malzemelerden gönderilmişti. Hatta eksik kalması halinde Yergöğü ve Rusçuk iskelelerindeki tüccarlardan satın alınıp nakl ettirilmesi ferman olunmuştu¹¹⁰. Görüldüğü üzere gemi yapımında kullanılan malzemeler ilk olarak iskeleye yakın olan yerlerden temin edilmişti. Bunun muhtemel nedeni Tuna Nehri yoluyla ihtiyaç duyulan malzemenin daha hızlı ulaştırılmasındandı. Ayrıca Eflak ve Boğdan'da kereste ve ağacın bol miktarda bulunmasının etkili olduğu söylenebilir.

İsakçı iskelesinde gemi inşa faaliyetlerinin yaşandığı bir başka dönem 1768-1774 Osmanlı-Rus savaşlarıydı. Bu savaş döneminde İsakçı iskelesinde gemi onarım faaliyetlerinden ziyade ince donanma sınıfından olan şayka gemisi inşa edilmiş ve bu göreve Hâcegân Süleyman Efendi getirilmişti¹¹¹. Hazırlanan şaykalar için gerekli olan kereste türleri Eflak'tan, 125 kantar ham demir Yergöğü, Rusçuk ve civar yerlerden temin edilirken, malzeme ücretleri ile neccar (marangoz) ve ahenger (demirci) ücretleri için 3.215,5 kuruş

¹⁰⁸ BOA, C. BH. 265/12225, 9 Şubat 1737.

¹⁰⁹ BOA, C. BH. 216/10073, 2 Mart 1737.

¹¹⁰ Bir kıt'a üstüaçık sefinesinin hazırlanması için 60 adet talya tahtası ile 55 adet kavağın kullanıldığı hesap edilirse, 20 kıt'a üstüaçık için toplam 1.200 adet talya tahtası ile 1.100 adet kavağın gönderilmesi bildirilmişti. BOA, C. BH. 82/3912, 19 Nisan 1738.

¹¹¹ *"Lazıme-i inşa-i şaykahâ-i mîri berâ-yı hizmet-i mühimme der sefer-i hümâyün ki be marifet-i Süleyman Efendi Hâcegân-ı divan-ı hümâyün el memur be inşa-i cisr-i kebir der İsakçı müceddeden inşa ve tekmil şode ve fermode der sene 1182"*, BOA, C. BH. 136/6571, 11 Ekim 1768.

verilmişti¹¹². Eflak vilayetinden tedarik edilen kerestelerin kesim ve nakliye ücretlerinin Eflak cizyesinden karşılanması için emir yazılırken, kerestelerin ise bir an önce İsakçı'ya nakli istenmişti¹¹³. Ayrıca şaykalar için tophâneden top, maymuncuk, yuvalak ve diğer top malzemelerinin gönderilmesi bu gemilerin muharebe amaçlı kullanıldığını göstermektedir¹¹⁴.

1787-1792 muharebelerine gelindiğinde İsakçı'da gemi inşa faaliyetlerinin devam ettiği görülmektedir. İsakçı'daki büyük köprü'nün yapımından kalan kerestelerin iskelede hazırlanacak 10 kıta sefinede kullanılması emredilmişti. Hazırlanan gemilerin her birinin uzunluğu 17.25 m (23 zirâ), genişliği ise 3.37 m (4.5 zirâ) idi. Ayrıca her biri için 209.5 kuruştan 10 sefinesi için 2.095 kuruş harcanmıştı¹¹⁵. Neticede 18. yüzyılda Ruslar ile girişilen her sefer döneminde İsakçı'da gemi inşa ve onarım faaliyetlerinin meydana geldiği belirlenmiştir. Burada hazırlanan gemiler ince donanma sınıfından olup, ordunun zahire ve mühimmatının naklinde kullanılmıştır. Ancak bazen iskelede hazırlananların harp gemisi olarak kullanıldığı olsa da bunların mühimmatı Tophâne-i Âmire'den sevk edilmiştir. Böylece savaş dönemlerinde askeri bir üs olarak kullanılan İsakçı'nın aynı zamanda Tuna donanması için gemi inşa edilen önemli bir nokta olduğu tespit olunmuştur.

İsakçı'da Köprü İnşa Faaliyetleri

Tarih boyunca seferlere çıkan devletlerin, ordularını nehir ve akarsu gibi suollarından geçirmeleri için köprü yapımında en çok tercih ettikleri yöntemlerden biri yüzer köprülerdi. Çünkü askeri ve stratejik gereksinimlerden dolayı orduların kalabalık olmasının yanı sıra yapım ve geçiş süresinin kısıtlı olması devletlerin ordularını geçirmek için bu yola başvurmalarına neden olmuştu¹¹⁶. Yüzer köprü vazifesi gören ya da bir çeşit duba görevini yerine getiren tombaz kayıklar, çapalı, yelkenli, iki kürekli, güvertesiz altı düz küçük bir kayık olarak

¹¹² BOA, C. BH. 136/6571, 11 Ekim 1768.

¹¹³ BOA, AE. SMST. III. 59/4319, 9 Nisan 1769.

¹¹⁴ BOA, C. BH. 261/12068, 3 Mayıs 1769.

¹¹⁵ BOA, AE. SABH. I. 95/6547, 29-30 Mayıs 1789.

¹¹⁶ Tarih boyunca yüzer köprüleri kullanan orduların ayrıntılı bilgisi için bkz. Gülsün Tanyeli, Uğur Tanyeli, "Osmanlı Yüzer Köprüleri", *ODTÜ MFD*, S. 10, 1990, s. 5-8.

kullanılmışlardır¹¹⁷. Yüzer köprüler, tombazların yan yana ve sıkıca birbirine bağlanarak inşa edilmesiyle hazırlanırdı. Yan yana getirilen kayıklar kıydan kalın halatlarla sağlam bir şekilde tutturulmasının dışında baş ve arka tarafından nehre atılan demir çapayla sabitlenir ve böylece suyun debisi artsa bile zarar görme ihtimali en aza indirilirdi. Nihayetinde yan yana getirilerek kıyı ve nehre çapa yardımıyla sabitlenen tombaz kayıkların üstleri tahtayla donatılarak köprünün kurulumu tamamlanırdı¹¹⁸.

Osmanlı Devleti'nin kuzeye yaptığı seferlerde köprü inşa ettiği yerlerin başında İsakçı gelirdi¹¹⁹. Zira İsakçı'da kurulan köprü, yüzer köprü hüviyetini taşıyordu. İsakçı'nın bulunduğu noktanın Tuna'yı geçmek için en uygun geçitlerden biri olması tarih boyunca birçok devletin bu geçidi kullanmasına olanak sağlamıştı. Öte yandan İsakçı'da Tuna'nın dar, ortada küçük bir adadan başka, karşı sahilin diğer yerlerine göre çok fazla bataklık bulunmaması köprü kurulmasına uygun bir zemin teşkil etmesi geçit yeri olmasını kolaylaştırmıştır¹²⁰.

Osmanlı-Rus savaşlarında İsakçı'da inşa edilen köprü örneklerini, Prut Seferi hazırlıkları aşamasında görmekteyiz. 1710 yılının Aralık ayında İsakçı'da köprü gemi yapım faaliyetleri başlamıştır. Bu bağlamda köprünün ana gövdesini oluşturan tombazların hazırlanmasıyla Osman Ağa, ona yardımcı olması için de Demirci Ali Usta vazifelendirilmiştir. Osman Ağa ordunun hizmetine sunulacak 150 tombaz, 150 uraniçe kayığı ve 150 tombaz arabasının yapımından mesuldü. Biran önce hazırlanması gereken bu gemilerle acil durumlarda pratik bir şekilde köprü kurmak ordu ve mühimmatını karşı tarafa geçirmek mümkün olmaktaydı. Diğer yandan Ali Usta Bosna ve Belgrad'daki tombaz yapım işlerinden sorumlu tutulmuştu. Hüseyin Ağa da İsakçı köprü mübaşiri olarak görevlendirilmiş ve Aşağı Tuna

¹¹⁷ Murat Tuğluca, Zelal Begüm Bayram, "1768-1774 Osmanlı-Rus Harbinde Yüzer Köprücülük Faaliyetleri", *Osmanlı Araştırmaları*, 58/58, 2021, s. 127.

¹¹⁸ Murat Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, Hazırlayanlar: Şakir Batmaz, Özen Tok, Not Yayınları, Kayseri 2015, s. 105.

¹¹⁹ Yıldız, *Haydi Osmanlı Seferi! Prut Seferinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 119.

¹²⁰ Kurat, *Prut Seferi ve Barışı*, C. I, s. 270.

sahillerinde yaptırılan 100 tombaz ve 200 çapçağın hazırlanmasıyla ilgilenmişti¹²¹.

Sava, Bosna ve Virbas nehirleri kenarlarındaki Banaluka, Gradiška ve Yayçe kazalarında 70, Drina Nehri kenarında bulunan Dobrak'ta ise hazırlanan 150 tombaz, Sava Nehri yoluyla Belgrad'a ve buradan tombaz arabaları ve Uraniçe kayıklarıyla İsakçı'ya nakledilmişti¹²². Tombazlar İsakçı'ya getirildikten sonra Hüseyin Ağa'nın mübaşeretinde köprünün yapımına başlanmıştı. Yan yana getirilen tombazlar baş ve arka taraflarından birbirine sıkıca bağlandıktan ve yine baş ve arka kısımlarından nehir tabanına lenger çapalarla sabitlendikten sonra üzerine tahtalar yerleştirilerek yapımı tamamlanmıştı. Köprünün kurulumu için Rusçuk, Yergöğü, Silistre ve Belgrad'dan 200 marangoz ile 300 amele getirilmişti. Ayrıca çeşitli cinslerde tahta ve kereste Eflak ve Boğdan'dan, asma çubuklar Silistre, İbrail, Maçın, İsakçı, Babadağı ve Tolcu'dan gönderilmişti¹²³. Bunların dışında 150 tombaz ile Belgrad ve civar kazalardan çeşitli cinsten ağacın (kereste kullanımı için) kesilerek gönderilmesi istenmişti¹²⁴. 76 adet tombaz üzerine inşa olunan köprünün uzunluğu 910 zirâ (688.87 m), genişliği 12 zirâ (9.08 m) idi¹²⁵. Neticede 1711 Prut savaşı için İsakçı'da kurulan tombaz köprü sayesinde Tuna'dan erzak ve mühimmat taşıyan gemilerin güvenliği kontrol altına alınmıştı. Ayrıca Rus saldırısından çekinilen İsmail Kalesi'ndeki mühimmat güvenliğinin sağlanması için İsmail Geçidi, Kili ve Karadeniz yönüne izinsiz gemi geçişi engellenmiş ve bu taraftan saldırı gelme ihtimalinin önü alınmıştı¹²⁶.

¹²¹ BOA, AE. SAMD. III. 148/17880, 5 Aralık 1710; BOA, C. AS. 120/5410, 5 Aralık 1710; BOA, AE. SAMD. III. 64/6497, 21 Aralık 1711; Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", s. 109.

¹²² Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", s. 127.

¹²³ Yıldız, *Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 122.

¹²⁴ Belgrad'dan 300 ıhlamur ağacı, Hisarcık'tan 600 kayın ağacı, 10.000 parmak meşe, 200 okluk kayın, 800 kolluk kayın ağacı, Semendire, Koyluca, Pasarofça ile Ada'dan ve bazı yerlerden karaağaç ve dişbudak ve Paleş tarafından 2.000 ıhlamur ile 8.000 kızılcağ ağacının kesilerek gönderilmesi emredilmişti. M. Münir Aktepe, "1711 Prut Seferi ile İlgili Bazı Belgeler", *Tarih Dergisi*, 34, 1984, s. 31.

¹²⁵ Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", s. 128-29.

¹²⁶ Yıldız, *Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferinde Organizasyon ve Lojistik*, s. 122.

1736-1739 savaşları sırasında İsakçı'da büyük bir köprünün hazırlanması için girişimlere başlanmıştı¹²⁷. Köprünün yapımı için Rusçuk voyvodası Soğancı Ahmed Ağa vazifelendirilmişti¹²⁸. Vazifeye tayin olunan Ahmed Ağa köprünün inşasında kullanılacak malzemeler ile çalıştırılacak işçileri Eflak'tan tedarik etmişti. Eflak voyvodasına yazılan bir hükümde köprünün yapımı için ne kadar amele istenirse gönderilmesi emredilmişti¹²⁹. Nitekim köprünün kurulumu için Eflak'tan kereste, kürek, ihlamur ipi, 1.000 amele ve 350 cerahor¹³⁰, yine Eflak ve Boğdan'dan çam tahtası ve sütunu, demirci kömürü¹³¹, İstanbul'dan büyük kereste, baltalık kereste, çivi¹³² ve ordudan ham demir gönderilmişti¹³³. Ayrıca köprünün inşasında 1 baş köprücü ustası, 10 köprücü, 1 neccar baş ustası, 280 neccar, 111 ocak demircisi, 2 değirmenci ustası ile 30 değirmenci çalıştırılmıştı¹³⁴.

Yukarıda belirtilen malzemelerin yanı sıra Eflak, Boğdan, Yergöğü, Kalas iskelesi ile cebehânededen sedir ağaç, ihlamur kiriş, zemin için ağaç, büyük ve küçük tahta, çam sütun, kürek, kaplama çivisi, bıçkı, eğe, keski, balyoz, kazma ve torba getirilerek kullanılmıştı¹³⁵. Köprünün kurulumunda geri hizmet işlerinde faydalanılmak üzere 350 cerahor ile 1.000 amelenin dışında köprü yapımında mahir olan 1 neccar ustası ile 280 neccar çalıştırılmıştı. Bunların dışında temin edilen ham demirin eritilmesinde 31 ocak değirmen işçisi ile köprünün tamamlanmasında 1 köprü ustası ve 10 köprücü istihdam edilen işçi ve esnaf gruplarındandı. 31 Mart 1737-13 Mayıs 1737 tarihleri arasında çalıştırılan işçiler ile köprünün yapımında kullanılan malzemeler için 669.670 akçe harcama yapılmıştı¹³⁶. İsakçı'da hazırlanan köprüde

¹²⁷ *Subhî Tarihi*, s. 296.

¹²⁸ BOA, Cevdet Nâfia (C. NF.), 28/1363, 16 Ağustos 1736.

¹²⁹ BOA, Eyalet-i Mümtaze (C. MTZ.) 18/882, 11 Mayıs 1736.

¹³⁰ BOA, C. NF. 45/2219, 9 Haziran 1737, Vrk. 2; C.NF. 31/1522, 18 Ocak 1737.

¹³¹ BOA, Cevdet Hariciye (C. HR.) 106/5262, 28 Haziran 1737, Vrk. 1, 3; BOA, C.AS. 399/16493, 2 Mart 1737.

¹³² BOA, C. AS. 1177/52432, 17 Ağustos 1737.

¹³³ BOA, C. AS. 979/42690, 28 Ekim 1737.

¹³⁴ BOA, D. BŞM. d. 2019, 31 Mart 1737 ile 13 Mayıs 1737, s. 8.

¹³⁵ İsakçı'da inşa edilen büyük köprüde kullanılmak üzere tedarik edilen malzemelerin nerelerden ve ne kadar alındığının ayrıntılı bilgisi için bkz. BOA, C. NF. 10/499, 15 Mayıs 1737, Vrk. 1-4.

¹³⁶ BOA, D. BŞM. d. 2019, 31 Mart 1737 ile 13 Mayıs 1737, s. 8.

tombazlar ile köprünün uzunluk ve genişliği ise şu şekildedir: Her biri 18.5 zirâ (13.5 m) uzunluğunda ve 6 zirâ (4.3 m) genişliğinde toplam 71 tombaz, köprünün ana omurgasını oluşturmuştu. Tombazlar üzerine kurulan köprünün uzunluğu 770 zirâ iken (562 m), eni ise 10.5 zirâ (7.6 m) genişliğindeydi¹³⁷.

İsakçı'da Tuna üzerine kurulan köprünün bazı noktalarında yapımından kısa bir süre sonra hasar oluşmuştu. Bunların onarılması için bir köprü ustası, 10 köprücü, 80 marangoz, bir marangoz ustası, iki ocak değirmen ustası ve 30 ocak değirmen işçisi vazifelendirilmişti. İşçiler 11 günlük uğraş sonunda zarar gören yerleri onarmaları karşılığında 46.454 akçe almışlardı¹³⁸.

İsakçı'da köprü inşaa faaliyetlerinin olduğu diğeer bir dönem 1768-1774 savaşlarıydı. Bu savaşın ilk yıllarında İsakçı'da köprünün kurulması için Hacegan-ı divan-ı hümâyundan Süleyman Efendi görevlendirilirse de¹³⁹, bu vazifeyi Ocak 1771'den itibaren Mustafa Efendi sürdürmüřtü¹⁴⁰. 3936 numaralı Baş muhasebe defterinde 1769 senesinde İsakçı'da kurulacak köprü hakkında detaylı bilgiler yer almaktadır. Defterde 1182 senesi Receb'inden 1183 senesinin Muharrem'ine (Kasım 1768-Mayıs 1769) kadar geöen süre zarfında köprü yapımında kullanılan malzemeler ile tutulan işöi ve esnaf grupları ayrıntılı bir şekilde verilmiştir. Köprünün inşasında kullanılan malzemeler için 24.042,5 kuruş verilirken, yedi aylık süre boyunca istihdam edilen mutemet, ahenger, neccar, mimar, renöber, köprücü, değirmenci, lağımıcı, öubuköu ve duacıya ise 28.993 kuruş öodenmiřti¹⁴¹. Hatta Boğdan'dan istenen kerestelerin ölçüleri dahi ayrıntılı olarak izah edilmişti. Mesela Boğdan voyvodasına yazılan emirde, gönderilecek kereste genişliğinin 12'şer zirâ yani yaklaşık 8-9 m civarında olması

¹³⁷ BOA, TS. MA. e. 879/46, 13 Mart 1737, s. 1; BOA, C. NF. 10/499, 15 Mayıs 1737, s. 1.

¹³⁸ BOA, D. BşM. d. 2019, 14 Mayıs ile 25 Mayıs 1737, s. 9.

¹³⁹ BOA, C. NF. 19/937, 12 Aralık 1768.

¹⁴⁰ "Dergâh-ı âli gediklülerinden İsakçı cısır-i kebir emini el-hac Mustafa zide mecduhuya hüküm", BOA, AE. SMST. III. 324/26077, 6 Temmuz 1771; Tuğluca, Bayram, "1768-1774 Osmanlı-Rus Harbinde Yüzer Köprücölük Faaliyetleri", s. 130.

¹⁴¹ Defterde tutulan işöilerin sınıfları, sayıları, istihdam edildiği gün sayısı ve aldıkları ücret ay ay detaylı olarak izah edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. BOA, D. BşM. d. 3936, 11 Kasım 1768, s. 1-5.

gerektiği belirtilmişti¹⁴². Ayrıca köprünün inşasında ihtiyaç duyulan malzemeler İsakçı'ya yakın yerlerin dışında İstanbul'dan gönderilmişti. Örneğin, İsakçı'da büyük köprünün inşasında kullanılacak tombazlar için gerekli olan malzemeler Tersane-i Âmire'den tedarik edilmiş ve gümrük emini tarafından kiralanan sefineye yüklenerak İsakçı'ya nakl olunmuştu. Geminin nakliye ücreti olarak hazineden 160 kuruş ödenmişti¹⁴³.

İsakçı'da Süleyman Efendi mübaşeretinde inşa edilecek büyük köprünün 1736-1739 savaşlarındaki gibi 72 tombaz üzerine kurulması hesaplanmış ve köprü yapımında mahir birkaç kişi ile kalfaların hesaplamaları dikkate alınarak ihtiyaten fazladan 10 tombazın daha hazırlanması istenmişti¹⁴⁴. Arşiv vesikasındaki bu bilgiden hareketle Osmanlı yönetiminin, bir yerde sefer hazırlığına girişeceği zaman daha önce gerçekleştirilen seferler için yaptığı hazırlıkları göz önünde bulundurduğu ve önceki bilgilerin üzerinde dikkatle durduğu anlaşılmaktadır.

İsakçı'da kurulan köprü için detaylı bilgilerin olduğu başka bir defter 4046 numaralı baş muhasebe defteriydi. 10 Şubat 1769 tarihli defterde, İsakçı köprüsünün inşa ve tamirinde çalıştırılmak üzere farklı zaman aralıklarında tutulmuş 597 Müslüman ve Ermeni amelinin dışında 13 kalfanın 90 günlük hizmetleri için hazineden 21.610 kuruşun verildiği belirtilmişti. Bunun dışında İstanbul'dan gönderilen 99 neccar, 98 marangoz, 29 çubukçu ve 99 ırgat için 11.650 kuruş ödenmişti¹⁴⁵. Ayrıca bunların sevki için tutulan kayıklar ile amelelerin sekiz günlük taâmiye ücretleri için hazineden 61 kuruş verilmişti¹⁴⁶. İstanbul'un haricinde İbrail, Babadağı, Kili ve Hırsova'dan 120 neccar ile 145 rençber temin edilirken, kenar halatlar Mankalya ve Balçık'tan, asma çubuklar ve sepetler Silistre ve Maçın'den, fındık, kızılıcık çubuğu ve ihlamur ipi İsakçı ve dolaylarından, makara, demir ve aletler ise

¹⁴² BOA, C. NF. 45/2206, 2 Aralık 1768.

¹⁴³ BOA, C. NF. 54/2668, 16 Aralık 1768.

¹⁴⁴ BOA, C. NF. 19/937, 12 Aralık 1768.

¹⁴⁵ BOA, D. BŞM. d. 4046, 10 Şubat 1769, s. 2.

¹⁴⁶ BOA, C. NF. 43/2116, 29 Temmuz 1769.

Tersane-i Âmire'den sevk edilmiş ve bunlar için 10.000 kuruş verilmişti¹⁴⁷.

1770 sefer yılına gelindiğinde İsakçı'da köprü inşa faaliyetleri devam etmişti. Bu savaş döneminin uzun sürmesi hazırlıkların her sefer yılında yapılmasını gerektirmişti. 1770'de İsakçı'da kurulacak köprüde çalıştırılmak üzere Zıştovi'den 22 cerahor ile 50 neccar gönderilirken¹⁴⁸, İstanbul'dan ise mimar ağa marifetiyle 350 neccar temin edilerek Yeniköy iskelesindeki gemilerle sevk olunmuştu¹⁴⁹. Başka bir belgede yine İstanbul'dan 500 esnaf amelesinin tedarik edildiği ve bunların Varna iskelesine 3 gemiyle sevk edildiği belirtilmişti. Kiralanan sefinelerin her birine 225'erden toplam 675 kuruş navl ücreti hazineden verilmişti¹⁵⁰. Köprü'nün inşasında ana omurgayı oluşturan tombazların hazırlanmasında yine civar yerlerden işçilerin tedarik edildiği görülmektedir. 1770'de Bosna'da hazırlanan tombazların yapımında çalıştırılmak üzere ordudan iki nefer kalfa gönderilirken, kalfalara yevmiye birer kuruş olan ücretlerinin Bosna Valisi Mehmed Paşa tarafından verilmesi emredilmişti¹⁵¹. Yine aynı sefer yılında (1770) İsakçı'daki köprü için Hırsova, Silistre, Zıştovi, Rusçuk ve Niğbolu'dan 450 cerahor ile 60 demirci ustası istenmiş ve ücretlerinin köprü emini tarafından verilmesi bildirilmişti¹⁵². Ayrıca köprü'nün yapımında kullanılacak 4.000 kilelik lenger, demir, halat vesair aletler tersaneden tedarik olunmuş ve gümrük emini tarafından bir gemiye yüklenerek İsakçı'ya yollanmıştı. Gönderilecek malzemenin her bir kilesi için ödenmesi gereken navl ücreti 15 akçe olarak hesaplanmış ve bu meblağın 3/1 olan 20.000 akçelik ücreti peşin verilmişken, geri kalan 40.000 akçenin sonra ödeneceği mevkufata kayd olunmuştu¹⁵³.

¹⁴⁷ BOA, C. NF. 29/1410, 21 Nisan 1769; BOA, AE. SMST. III. 3/139, 21 Nisan 1769; BOA, C. NF. 51/2508, 21 Nisan 1769.

¹⁴⁸ Tuğluca, Bayram, "1768-1774 Osmanlı-Rus Harbinde Yüzer Köprücülük Faaliyetleri", s. 130.

¹⁴⁹ 350 neccarın 180'i tüccar Mustafa Reis, 170'i de tüccar Giryanos adlı reislerin gemilerine bindirilerek İsakçı'ya gönderilmişti. BOA, C. NF. 18/888, 2 Mart 1770.

¹⁵⁰ BOA, C. AS. 1169/52084, 13 Mart 1770.

¹⁵¹ BOA, C. AS. 73/3411, 20 Ekim 1770.

¹⁵² BOA, C. NF. 19/932, 18 Kasım 1770.

¹⁵³ BOA, AE. SMST. III. 184/14511, 12 Mart 1770.

Köprü inşasında kullanılan tombazların suda sabit bir şekilde durdurulması için sepetlere ihtiyaç duyulurdu. Hazırlanan sepetlere doldurulan taşlar suya indirilirdi. Böylelikle hazırlanan sepetler bir nevi çapa görevi görürdü. Sepetlerin hazırlanmasında kullanılan malzeme ise yaban asma çubuklarıydı¹⁵⁴. İsakçı köprüsü için yaban asma çubuklar genellikle bölgeye yakın dağlardan kesilerek gönderilirdi. Mesela 1770'deki köprü için yazılan emirde İsakçı'dan 20 araba temin edilmesi ve bu arabaların her birine 500'erden toplam 10.000 adet asma çubuğun yüklenerek köprü yapılan mahalle gönderilmesi istenmişti. Ayrıca asma çubukların kesim ve nakliye ücretleri için araba başına beşer kuruştan ödenmesi gereken ücretin köprü emini tarafından nakit olarak verilmesi bildirilmişti¹⁵⁵. 1772'deki seferde yine İsakçı'daki köprüde kullanılmak üzere Babadağı'ndan 60 araba yaban asma çubuğunun kesilip gönderilmesi için köprü emini el-hac Mustafa'ya emir verilmişti¹⁵⁶. Başka bir kayıтта 50 marangoz ile 20 burgucunun İsakçı'daki köprüde çalıştırılmak üzere tedarik olunması emredilmişti¹⁵⁷.

Sefer kararı alınmasından sonra Osmanlı yönetimi, İsakçı'da köprünün inşası için birçok kere emirler göndermişti. Mesela 1789'da İsakçı'daki tombaz, kereste ve diğer malzemelerin kontrol edilmesi ve eksiklik olması halinde bunun giderilmesi için Anadolu Valisi olup İsmail seraskerliği yapan Hasan Paşa'ya emir gönderilmişti¹⁵⁸. 1788'e gelindiğinde Zihneli Hasan'ın İsakçı'daki köprünün inşası için görevlendirildiği görülmektedir. Vazifeye atanan Zihneli Hasan'a, Tuna'nın taşkın zamanlarında İsakçı'daki köprünün zarar görmemesi için Eflak ve Boğdan vilayetlerinden getirilecek kerestenin köprünün iki kara tarafından sağlamlaştırılarak monte edilmesi emredilmişti¹⁵⁹. 1787 tarihli başka bir hükümde ise İsmail seraskeri Ali Paşa ile İsakçı ve Silistre kadınlarının İsakçı'da mevcut olan tombazları tamir etmeleri ve

¹⁵⁴ Tuğluca, Bayram, "1768-1774 Osmanlı-Rus Harbinde Yüzer Köprücülük Faaliyetleri", s. 137.

¹⁵⁵ BOA, C. AS. 1047/46007, 25 Kasım 1770.

¹⁵⁶ BOA, AE. SMST. III. 324/26077, 27 Şubat 1772.

¹⁵⁷ BOA, AE. SMST. III. 241/19193, 7 Mart 1774.

¹⁵⁸ BOA, C. AS. 844/36045, 11 Şubat 1789.

¹⁵⁹ BOA, C. NF. 24/1177, 24 Şubat 1788.

köprünün ana omurgasını oluşturan 42 tombazı hazırlayarak Silistre'ye göndermeleri emrolunmuştu¹⁶⁰.

1788'e gelindiğinde İsakçı'da yine köprü inşa faaliyetleri devam etmekteydi. Mesela İbrail kadısına yazılan emirde, İsakçı'da inşa olunacak büyük köprüde çalıştırılmak üzere İbrail, Babadağı, Kili ve Hırsova'dan 100 neccar ile 145 amelenin temini ve İsakçı'ya gönderilmesi emredilmişti¹⁶¹. Aynı şekilde Boğdan'dan ocak demircileri, cerahor ve amelenin temin edilerek yollanması bildirilmişti¹⁶². Tombazların nehir üzerinde sabit durması için Eflak'tan 331, Boğdan'dan ise 120 örülmüş yaban asma çubuğu kesilerek nakledilmişti¹⁶³. 1789'da ise İsakçı'daki köprü için ayrıntılı kayıtlar tutulmuştur¹⁶⁴. Mesela 200 kantar ham demir, 1.000 araba demirci kömürü, 1.000 araba asma çubuk, 200 araba tombazın kalafatlanması için yosun, 2.000 adet tombazın kalafatlanması için çubuk, 2.000 adet sepetlik ışkın kazığı, 4.000 adet sepetlik çubuk, 50 kantar tombazın kalafatlanması için keten, 50 kantar tombazın kalafatlanması için katran kullanılırken 40 ocak demircisi, 100 marangoz, 200 neccar, asma örmeğe ve sepet yerleştirmek için de 60 değirmenci istihdam edilmişti. Bunların yanı sıra yapım sırasında kullanılmak üzere mevcut olan 67 adet tombaz onarılmıştı. Tombazların üzerine yerleştirilmesi için 512 adet kiriş, 1.381 adet talya tahtası, 300 adet köprü korkuluğu, 136 adet kuşaklık, 917 kıyye çeşitli özelliklerde çivi, 8 adet civata, 4 adet demir zincir ve 16 adet demir menteşe kullanılmıştı¹⁶⁵. Başka bir belgede ise 10 ocak demircisi, 50 marangoz, 60 Tuna değirmencisi ve 570 cerahor amelesinin Zıştovi, Şumnu, Hazergrad, Tırnova, Niğbolu, Rusçuk, Tutrakan, Silistre, Lofça ve İzladi'den temin edilerek İsakçı'ya gönderilmesi bildirilmişti. Temin edilen malzemeler ile istihdam edilen işçiler için toplamda 788.480 akçe harcama yapıldığı belirtilmişti¹⁶⁶.

¹⁶⁰ BOA, C. AS. 1052/46221, 13 Mayıs 1787.

¹⁶¹ BOA, C. NF. 36/1759, 26 Ocak 1788.

¹⁶² BOA, AE. SABH. I. 64/4485, 30 Ocak 1788.

¹⁶³ BOA, C. AS. 1154/51304, 22 Şubat 1788.

¹⁶⁴ "İsakçı pîşgâhında fesh olunan cisri kebirin tekrar inşasına iktiza eden eşyanın defteridir.", BOA, C. AS. 1060/46619, 26 Şubat 1789, Vrk. 1.

¹⁶⁵ BOA, C. AS. 1060/46619, 26 Şubat 1789, Vrk. 1-2; BOA, C. AS. 1078/47512, 21 Mart 1789.

¹⁶⁶ BOA, C. AS. 1060/46659, 16 Mart 1789; BOA, C. AS. 218/9292, 9 Haziran 1789.

Sonuç

Sonuç olarak ifade etmek gerekirse; 18. yüzyılda Osmanlı-Rusya arasında meydana gelen 1711, 1736-1739, 1768-1774 ve 1787-1792 savaşları sırasında İsakçı'da kapsamlı sefer organizasyon faaliyetleri yaşanmıştır. Nitekim ordunun İsakçı'da toplanması ve kışlaması, ambar inşa-onarım faaliyetlerinin yanı sıra ambarlara depolanan zahirenin ihtiyaç olan noktalara sevki, Tuna Nehri'nin verdiği avantaj nedeniyle burada gemilerin hazırlanması ve bu gemiler aracılığıyla bölgeden temin edilen ve İstanbul'dan gönderilen zahirenin orduya, kalelere ve seraskerlere ulaştırılması İsakçı'nın stratejik konumundan kaynaklı parametrelerdi. Ayrıca İsakçı iskelesinde hazırlanan tombazların köprü yapımında kullanılması ve ordunun sağlıklı bir şekilde Tuna Nehri'nden geçirilmesi gibi durumların tümü İsakçı'nın coğrafi avantajının birer ürünüydü. Çünkü İsakçı'nın Tuna Nehri üzerinde olması ve Karadeniz'e yakın bir yerde bulunması, batıya yapılan seferlerde sağ kol güzergâhındaki önemli menzil noktalarından biri olması, serhad bölgelerinin yakınında bulunması ve Tuna Nehri'nin sağlamış olduğu stratejik konumundan dolayı burada gemi inşa ve onarım faaliyetlerinin gerçekleşmesi her savaş döneminde İsakçı'nın önemini daha da artırmıştır. Aynı şekilde İsakçı'nın sağlamış olduğu avantajlı durumlar, Osmanlı ordusunun Lehistan, Rusya ve Kırım'a gerçekleştirdiği seferlerde başarılı sonuçlar almasına yardımcı olduğu söylenebilir. Bu sonuçlardan hareketle, İsakçı gibi yerlerin birden fazla özelliği bünyesinde barındırmasının Osmanlı Devleti'ne veya ordusuna sefer dönemlerinde ne denli faydalı olduğu sonucu çıkarılmaktadır.

Kaynakça

Arşiv Kaynakları

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA)

Ali Emîrî Tasnifi (AE.)

Ahmed III. (AE. SAMD. III.): 38/3668, 64/6497, 120/11760, 148/17880, 167/16357.

Mahmud I. (AE. SMHD. I.): 6/377, 21/1258, 33/1958, 81/5438, 83/5602, 89/6100, 105/7510, 118/8552, 176/13688.

Mustafa III. (AE. SMST. III.): 3/139, 7/452, 59/4319, 60/4424, 76/5659, 77/5730, 144/11341, 184/14511, 223/17608, 241/19193, 255/20410, 300/23998, 313/25117, 324/26077, 346/27841.

Abdülhamid I. (AE. SABH. I.): 64/4485, 95/6547, 275/18462.

Başmuhasebe Defterleri (D. BŞM. d.): 2008, 2019, 2020, 3936, 4046, 18460.

Başmuhasebe Cebehâne Defterleri (D. BŞM. CBH. d.): 18400.

Cevdet Tasnifi (C.)

Askeriye (C. AS): 73/3411, 120/5410, 218/9292, 279/11586, 283/11773, 314/12988, 368/15246, 420/17411, 540/22622, 574/24151, 620/26170, 640/26935, 747/31415, 748/31488, 781/33071, 813/34534, 820/34874, 844/36045, 881/37852, 885/38028, 886/38070, 924/39944, 979/42690, 1010/44247, 1026/45002, 1047/46007, 1050/46118, 1052/46221, 1060/46619, 1078/47512, 1103/48755, 1154/51304, 1157/51489, 1169/52084, 1177/52432, 1182/52700, 1203/53871, 1213/54410, 1215/54490.

Bahriye (C. BH.): 82/3912, 136/6571, 149/7115, 216/10073, 261/12068, 265/12225.

Eyalet-i Mümtaze (C. MTZ.): 18/882.

Hariciye (C. HR.): 106/5262.

İktisat (C. İKTS.): 45/2254.

Nâfia (C. NF.): 10/499, 18/888, 19/932, 19/937, 24/1177, 28/1363, 29/1410, 31/1522, 36/1759, 43/2116, 45/2206, 45/2219, 51/2508, 54/2668.

Hadariye Defterleri (A. DVNS. HADR. d.): 5.

İbnülemin Tasnifi (İE.)

Dâhiliye (İE. DH.): 22/1991.

Kâmil Kepeci Defterleri (KK. d.): 6658.

Maliyeden Müdevver Defterleri (MAD. d.): 22696.

Mevkufat Defterleri (D. MKF. d.): 13411, 29175, 29272.

Mühimme Defterleri (A. DVNS. MHM. d.): 119, 125, 142, 144, 145.

Topkapı Sarayı Müze Arşivi Evrakı (TS. MA. e.): 879/46.

Yazma Eserler

Şem'dânî zâde Fındıklılı Süleyman Efendi, *Mür'it-Tevârih*, C. I, Haz. M. Münir Aktepe, İstanbul Edebiyat Fakültesi Yayınlar, İstanbul 1976.

Subhî Mehmed, *Subhî Tarihi Samî Şâkir Tarihleri ile Birlikte 1730-1744*, Haz. Mesut Aydın, Kitabevi Yayınları, İstanbul 2007.

Kitap ve Makaleler

Aktepe, M. Münir, "1711 Prut Seferi ile İlgili Bazı Belgeler", *Tarih Dergisi*, 34, 1984, s. 19-54.

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

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

Çelik, Yüksel, "Serasker", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 36, İstanbul 2009, s. 547-549.

Devlet Arşivleri Başkanlığı, *Kaynaklarıyla Osmanlı Coğrafyası Yer Adları Sözlüğü*, Haz. Ali Coşkun vd, Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, İstanbul 2020.

Engin, Hakan, "Tuna Savunma Hattında Bir Osmanlı İstihkâmı: Askeri ve Mâli Yönleriyle İbrail Kalesi'nin Organizasyonu (1711-1829)", Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Edirne 2022.

Erkal, Mehmet, "Arşın", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 3, İstanbul 1991, s. 411-413.

Ertaş, Mehmet Yaşar, "XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askeri Fonksiyonları", *Celal Bayar Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S. 1, 1997, s. 91-98.

Ertaş, Mehmet Yaşar, "Osmanlı Seferlerinde Olağandışı Bir Kışlak: Kastamonu", *OTAM, Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, 2005, s. 137-149.

Ertaş, Mehmet Yaşar, "Osmanlı Savaş Organizasyonunun Zorlu Bir Süreç: Ordunun Toparlanması", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 19, İstanbul 2008, s. 211-233.

Ertaş, Mehmet Yaşar, *Sultanın Ordusu 1715 Mora Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, Kronik Yayınları, İstanbul 2018.

Fedakar, Cengiz, "1787-1792 Osmanlı Avusturya, Rus Savaşları'nda Bender Kalesi", *Prof. Dr. Erdoğan Merçil'e Armağan*, Bilge Kültür Sanat, İstanbul 2013, s. 382-393.

Fidan, Fadimana, "18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordunun İaşesinde Tuna İskelelerinin Rolü (1711-1768)", Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Kars 2014.

Fidan, Fadimana, "XVIII. Yüzyılda Tuna Nehri Kıyısında Bir Hububat Merkezi: İsakçı Ambarları", *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, S. 33, 2022, s. 11-38.

Gökpınar, Bekir, *Tuna Ötesine Son Sefer Varadin 1716*, İdeal Kültür Yayıncılık, İstanbul 2019.

Gümüşçü, Osman, "Yaylak ve Kışlak", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. Ek-2, Ankara 2019, s. 669-670.

Halaçoğlu, Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgı Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2014.

Hinz, Walther, "İslam'da Ölçü Sistemleri", Çev. Acar Sevim, *Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Türklük Araştırmaları Dergisi*, S. 5, 1989, s. 7-82.

İnbaşı, Mehmet, *Ukrayna'da Osmanlılar Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2004.

İnbaşı, Mehmet, "Osmanlı-Lehistan Harplerinde Sefer Yolu ve Tuna Nehrinin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl)", *Balkanlar'da İslam Medeniyeti, Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebliğleri*, C. II, İstanbul 2011, s. 479-505.

İşbilir, Ömer, "XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İlaşe, İkmâl ve Lojistik Meseleleri", İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1996.

İşbilir, Ömer, "Osmanlı Ordularının İlaşe ve İkmali: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği", *Türkler*, C. 10, Ed: Hasan Celal Güzel, Kemal Çiçek ve Saim Koca, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 151-158.

İşbilir, Ömer, "Nüzul", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 13, İstanbul 2007, s. 311-312.

Kallek, Cengiz, "Kantar", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 24, İstanbul 2001, s. 317-320.

Kiel, Machiel, "Silistre", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 37, İstanbul 2009, s. 202-205.

Kurat, Akdes Nimet, *Peçenek Tarihi*, Devlet Basımevi, İstanbul 1937.

Kurat, Akdes Nimet, *Prut Seferi ve Barışı*, C. I-II, Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Tarih Enstitüsü Yayınları, Ankara 1951-1953.

Maxim, Mihai, "Tuna", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul 2012, s. 372-374.

Murgescu, Bogdan, "İsakça", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 22, İstanbul 2000, s. 489-490.

Murphey, Rhoads, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, Çev. M. Tanju Akad, Homer Yayınları, İstanbul 2007.

Özcan, Abdülkadir, "Davud Paşa Sahrası", *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*, C. 9, İstanbul 1994, s. 44-45.

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

Tanyeli, Gülsün-Tanyeli, Uğur, "Osmanlı Yüzer Köprüleri", *ODTÜ MFD*, S. 10, 1990, s. 5-17.

Tuğluca, Murat, "1711 Prut Sefer Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller*, Hazırlayanlar: Şakir Batmaz, Özen Tok, Not Yayınları, Kayseri 2015, s. 103-134.

Tuğluca, Murat-Bayram, Zelal Begüm, "1768-1774 Osmanlı-Rus Harbinde Yüzer Köprücülük Faaliyetleri", *Osmanlı Araştırmaları*, 58/58, 2021, s. 121-167.

Yıldırım, Filiz, *Nazlı Tuna'nın İnce Donanması (18. Yüzyıl)*, Hiperyayın, İstanbul 2019.

Yıldırım, Filiz, "Tuna Nehri Kıyısında Bir Kasaba: İsakçı'da Sultan Osman Han Vakfı", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Prof. Dr. Süleyman Büyükkarcı Özel Sayısı, Aralık 2021, s. 286-325.

Yıldız, Hakan, *Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferinde Organizasyon ve Lojistik*, İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2006.

Zinkeisen, Johann Wilhelm, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi*, C. 5, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2011.