

## XVIII. YÜZYILDA TUNA NEHRİ KIYISINDA BİR HUBUBAT MERKEZİ: İSAKÇI AMBARLARI\*

*Fadimana FİDAN\*\**

### ÖZ

Osmanlı Devleti, Tuna Nehri'nin kıyısında bulunan verimli arazilerden, Eflâk ve Boğdan'dan satın aldığı hububatı ihtiyaç durumunda kullanılmak üzere İsakçı ambarlarında depoladı. Tuna'nın geçilmesi en kolay yerinde bulunan İsakçı'dan gemilere hububat kolaylıkla yüklenebilmekteydi. İsakçı'nın bu özelliği iskele yakınında pek çok ambarın yapılmasını sağladı. XVIII. yüzyıl boyunca İsakçı'da tahrip olan, yeniden inşası gereken ya da hububat depolamada yetersiz gelen ambarların inşa faaliyetleri süreklilik arz etti. Ambar inşası bölgede pek çok insan için ekonomik bir kaynak oldu ve bu inşa faaliyetleri yoğun bir organizasyonu beraberinde getirdi. Bu çalışma XVIII. yüzyılda İsakçı'daki ambar inşa faaliyetleri hakkında bilgi vermekte ve burada stoklanan hububatın sınırda özellikle Rus tehdidi altındaki Karadeniz kalelerine gönderilmesi üzerinde durmaktadır. Böylelikle devletin sınırları koruma altına alınırken işe anlamında askerin sıkıntı çekmesinin önüne geçmek için yoğun bir çaba içinde olduğu vurgulanmaktadır.

**Anahtar Sözcükler:** Osmanlı Devleti, Tuna Nehri, İsakçı, Hububat, Ambar, Kale

### A GRAIN CENTRE ON THE COAST OF THE DANUBE RIVER IN THE 18<sup>TH</sup> CENTURY: ISACCEA WAREHOUSES

### ABSTRACT

The grain bought by the Ottoman traders from the fertile lands on the banks of the Danube and Wallachia and Moldavia was stored in the warehouses of Isaccea in case of need. Grain could be loaded easily on ships from Isaccea, which was located in the easiest part of the Danube to cross. This feature of Isaccea enabled the construction of many warehouses near the pier. During the 18<sup>th</sup> century in Isaccea, construction activities continued for warehouses which were damaged, needed to be rebuilt, or were inadequate for grain storage. This construction activity was an economic resource for many people in the region and necessitated

\* *Gönderim Tarihi:* 08.08.2022. *Kabul Tarihi:* 09.09.2022. Bu makale Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü'nde hazırlanmış olan "18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordunun İşesinde Tuna İskelelerinin Rolü (1711-1768)" adlı doktora tezinin bazı bölümlerinin genişletilmesinden üretilmiştir.

\*\* *Dr. Öğr. Üyesi,* Karamanoğlu Mehmetbey Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, KARAMAN. ffidan@kmu.edu.tr, *ORCID:* 0000-0001-5613-2334.

an intense organization. This study provides information on the warehouse construction activities in Isaccea in the 18<sup>th</sup> century and focuses on the shipping of the grain stocked here to the Black Sea castles on the border, especially those under Russian threat. Thus, the study emphasizes that the State was making intense efforts to ensure that the soldiers protecting the borders did not suffer in terms of subsistence.

**Keywords:** Ottoman Empire, Danube River, Isaccea, Grain, Warehouse, Castle

### Giriş

Evliyâ Çelebi'nin "Ümmü'l-uyûn"<sup>1</sup>, Napolyo'nun "nehirlerin kralı"<sup>2</sup>, Franz Babinger'in "Osmanlı'nın kader ırmağı"<sup>3</sup> olarak nitelendirdiği Tuna Nehri<sup>4</sup> iskelelerinin (Silistre<sup>5</sup>, Zıştovi<sup>6</sup>, İbrail<sup>7</sup>, İsmail<sup>8</sup>, Kalas<sup>9</sup>, Kili<sup>10</sup>, Niğbolu<sup>11</sup>,

<sup>1</sup> Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, İstanbul 2002, C: VI, s. 90.

<sup>2</sup> Gökçen Coşkun Albayrak, "Tuna Ticaretini Yeniden Düşünmek: 19. Yüzyılda Osmanlı Tunası'nda Ticaret ve Devlet", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller I*, Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok, Kayseri 2015, s. 303.

<sup>3</sup> Franz Babinger, "Die Donau Als Schicksalsstrom Des Osnanenreiches", *Südosteuropa-Jahrbuch*, Berlin 1961, s. 15-27.

<sup>4</sup> Almanya'nın güneyinde Karaormanlar bölgesinde Breg ve Brigach dağ ırmağlarının Donaueschingen'de birleşmesiyle meydana gelen Tuna; Orta Avrupa'dan doğup Karadeniz'e dökülen nehrin Türkçe adıdır. Kaynağından denize döküldüğü noktaya kadar Almanya, Avusturya, Slovakya, Macaristan, Hırvatistan, Sırbistan, Karadağ, Romanya, Bulgaristan, Moldova ve Ukrayna gibi ülkelerin topraklarından geçerek Karadeniz'e ulaşmakta ve bu ülkeler arasında tabii bir sınır teşkil etmektedir. Mihai Maxim, "Tuna", *TDVİA*, C: 41, İstanbul 2012, s. 372; Nihat Engin, *Osmanlılar'da İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1984, s. 55; Ayşe Kayapınar, "Osmanlı Hâkimiyetinde Tuna Nehri ve Tuna Adaları", *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Prof. Dr. Yılmaz Kurt Armağanı, 1, Ed. Hatice Oruç-Muhammed Ceyhan, Ankara 2016, s. 473-474.

<sup>5</sup> Tuna Nehri'nin sağ kıyısında Eflâk'ın karşı yakasında bulunmaktadır. Machiel Kiel, "Silistre", *TDVİA*, C: 37, İstanbul 2009, s. 202; Dimitri Kantemir, *Osmanlı İmparatorluğunun Yükseliş ve Çöküş Tarihi*, Çev. Özdemir Çobanoğlu, C: III, Ankara 1980, s. 375.

<sup>6</sup> Zıştovi, Niğbolu ve Rusçuk arasında Tuna Nehri'nin aşağı kısmında bulunan bir liman şehridir. Machiel Kiel, "Zıştova", *TDVİA*, C: 44, İstanbul 2013, s. 465.

<sup>7</sup> Ortaçağ Eflak Prenslığı'nin en büyük ticaret merkezi ve liman kenti olan İbrail, Tuna Nehri'nin sol kıyısında yer almaktadır. Mihai Maxim, "İbrail", *TDVİA*, C: 21, İstanbul 2000, s. 363; Mihai Maxim, "Osmanlı Döneminde Bir Liman Kenti: İbrayil (Braila)", *Güney Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S:12, Yıl: 1998, s. 173.

<sup>8</sup> Tuna Nehri'nin Karadeniz'e döküldüğü Kili Boğazı üzerindedir. Feridun Emecen, "İsmâil", *TDVİA*, C: 23, İstanbul 2001, s. 82.

<sup>9</sup> Aşağı Tuna iskelelerinden olan Kalas, Tuna nehrinin sol tarafında Siret Nehri'nin Tuna'ya döküldüğü yerde bulunmaktadır. Boğdan'ın Tuna Nehri'ndeki tek iskelesidir. Hadis Süt, *19. Yüzyılda Kalas (Galati) İskelesi*, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış

Ruşçuk<sup>12</sup>, İsakçı, Tulça<sup>13</sup> ve Yergöğü<sup>14</sup>) İstanbul'un iâşesi için gereken hububatın sağlandığı yer olması<sup>15</sup>, iâşeye konu olan malların satın alınıp depolanmasında ve nakledilmesinde devletin temel rolü oynamasına neden oldu<sup>16</sup>. Ayrıca iskeleler ham madde yönünden zengin olmaları nedeniyle sefer zamanlarında devlete finansman ve lojistik anlamda büyük bir avantaj sağladı. Bu özellikleri Batı'da örneğin Avusturya karşısında Osmanlı Devleti'ni üstün konuma getirdi<sup>17</sup>. Hububatın tedarik edilerek sevk edilmesinde iskelelerin önemi sadece Batı yönündeki seferler için geçerli değildi. Doğu'daki savaşın hububat ihtiyacı da buna dâhildi<sup>18</sup>. Bütün bunlardan ayrı olarak Karadeniz ve Rumeli kalelerinde bulunan askeri birliklerin iâşesinin de Tuna iskelelerinden karşılandığı olurdu.

Tuna iskeleleri içinde hububatın depolandığı iskele olarak İsakçı ön plana çıkmaktadır. Zira Tuna havzasından tedarik edilen veyahut başka yerlerden getirilen hububat, İsakçı'nın coğrafi konumunun verdiği avantajlarla burada inşa edilmiş olan ambarlarda depolanmakta ve gerektiğinde ihtiyaç bölgelerine sevk edilmekteydi. Bu yönüyle İsakçı, özellikle Rusya'ya karşı yürütülen savaşlarda ana ikmal üssü, İstanbul'a gönderilen miri hububatın depolama görevini üstlendi. Hepsinden ayrı Karadeniz ile Rumeli kalelerinde görev yapan askerlerin iâşesinin karşılanmasında tedarik merkezi olma özelliğini taşıdı. Devlet için stratejik üstünlük olarak düşünülen İsakçı'daki bu ambarlar esnafın, işçilerin veyahut yapı malzemelerinin organizasyonunu beraberinde getirdi ve bu da Tuna kıyısı yerleşimlerinin ekonomik hareketliliğine katkı sağladı. Çalışmada ambarların yapım sebepleri, yapı malzemelerinin tedarik edilmesi, kullanıma

---

Yüksek Lisans Tezi, Bursa 2015, s. 1; Gökçen Coşkun Albayrak, *Dersaadet'in Kileri Tuna Nehri'nde Ticaret ve Devlet*, İstanbul 2017, s. 153.

<sup>10</sup> Tuna Nehri'nin Karadeniz'e dökülen üç kolundan biri olup bu kolun sol tarafında bulunmaktadır. Mihai Maxim, "Kili", *TDVİA*, C:26, Ankara 2002, s. 1.

<sup>11</sup> Niğbolu, Tuna Nehri'nin sağ kıyısında yer almaktadır. Machiel Kiel, "Niğbolu", *TDVİA*, C: 33, İstanbul 2007, s. 87.

<sup>12</sup> Rusçuk, Tuna Nehri'nin genişliği 1.300 metreyi bulan yerinde ve güneyden gelip Tuna'ya dökülen Lom (Kara Lom) Nehri'nin doğusunda, kısmen yüksekçe bir düzlük üzerinde kuruludur. Franz Babinger, "Ruşçuk", *İA*, C: IX, İstanbul 2009, s. 784.

<sup>13</sup> Tulça, Tuna Nehri'nin delta alanına girerken ayrıldığı üç koldan Hızırilyas kolunun sağ yakasında bulunmaktadır. Mihai Maxim, "Tulça", *TDVİA*, C: 41, İstanbul 2012, s. 360.

<sup>14</sup> Tuna Nehri'nin sol kıyısı üzerinde, Rusçuk kazasının tam karşısında bulunmaktadır. Mihai Maxim, "Yergöğü", *TDVİA*, C: 43, İstanbul 2013, s. 483.

<sup>15</sup> Lütfi Güçer, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul'un İâşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi", *İÜİFM.*, C: XI, S: 1-4, İstanbul 1949-1950, s. 397.

<sup>16</sup> Albayrak, *a.g.m.*, s. 304-305.

<sup>17</sup> Tahir Sevinç, "18. Yüzyılda Tuna Nehri'nde Ulaşım ve Nakliye Faaliyetleri", *Türk Tarihinde Balkanlar*, Sakarya 2013, C: I, s. 590.

<sup>18</sup> Fadimana Fidan, "Doğu Seferlerinin İâşe Temininde İki Durak: İsakçı ve Trabzon (1742-1746 Osmanlı-İran Harpleri Örneğinde)", *İlkçağlardan Günümüze Jeostratejik ve Jeopolitik Açından Karadeniz*, Ed. Mehmet Okur-Volkan Aksoy-Yüksel Küçük-Ahmet Nafiz Ünal, Ankara 2018, s. 189-201; Serdar Genç, *Lale Devrinde Savaş-İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, İstanbul 2013, s. 56.

hazır edilen ambarların ne şekilde doldurulduğu ve burada depolanan hububatın kalelere gönderilmesi hususu ele alındı. Bu sayede çalışma Tuna iskelelerinden İsakçı tarihine katkı<sup>19</sup> yapmakta, bu yüzyılda önem kazanan sınır kalelerine özellikle Doğu Karadeniz kalelerine İsakçı ambarlarının iâşe anlamında destek verdiğini dile getirmektedir.

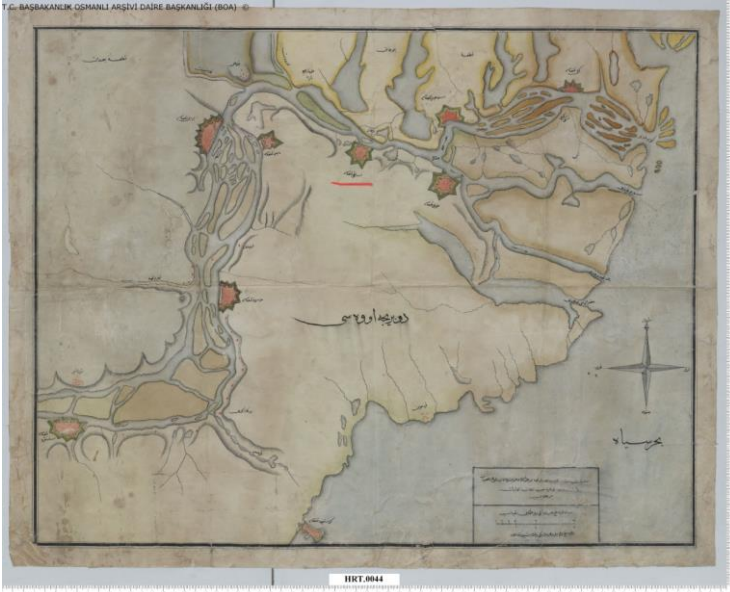
### 1. İsakçı'nın Coğrafyası ve Önemi

Bugün Romanya sınırları dâhilinde adı Isaccea olarak bilinen İsakçı<sup>20</sup> kasabası Dobruca bölgesinin kuzeybatısında, Romanya'nın güneydoğusunda,

<sup>19</sup> İsakçı hakkında yapılan çalışmalardan bazıları için bk. Tudor Mateescu, "Din Legăturile Oraşului Isaccea cu Teritoriile Româneşti de la Stânga Dunării Până la 1877", *Analele Dobrogej*, Serie Nouă Anul V, nr. 2, Constanta 1999, s. 67-79; Georgeta Borandă, "Porturi Dobrogeene: Isaccea şi Măcin", *Analele Dobrogej*, Serie Nouă Anul V, nr. 2, Constanta 1999, s. 107-109; Filiz Halil, *İsakça'da Türk İzleri*, Editura Elvan, Romania 2004; Raşit Çöloğlu, *Temettüât Defterleri Çerçevesinde İsakça Kasabası'nın İktisadî ve Sosyal Yapısı (1844-1845)*, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010; Fidan, *a.g.m.*, s. 189-201; Filiz Yıldırım, "Tuna Nehri Kıyısında Bir Kasaba: İsakçı'da Sultan Osman Han Vakfı", *VAKANÜVİS Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Prof Dr. Süleyman Büyükkaracı Özel Sayısı, Yıl: 6, Aralık 2021, s. 286-325.

<sup>20</sup> Bazı kaynaklarda Sakçı (Ebü'l-Fidâ, *Ebü'l-Fidâ Coğrafyası (Takvimü'l-Bıldan)*, Çev. Ramazan Şeşen, İstanbul 2017, s. 189), İshaklı (Solak-zâde Mehmed Hemdemî Çelebi, *Solak-zâde Tarihi*, İstanbul 1297, s. 293), İshâkıcı (Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, Haz. Yücel Dağlı-Seyit Ali Kahraman-İbrahim Sezgin, İstanbul 2001, C: V, s. 174) imlasının yanı sıra halk dilinde İskeçe olarak da anılan (L.İnciciyan-H.D. Andreasyan, *Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası*, Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi, 4-5, 1975-1976, 1976, s. 119.) İsakçı'ya M.Ö. 280 yılında Keltler Noviodunum adını vermişlerdir (Halil, *a.g.e.*, s. 30). Bu antik yerleşimi (Mateescu, *a.g.m.*, s. 67) XIV ve XV. yüzyıllarda Romenler Oblucita olarak anmışlardır (Bogdan Murgescu, "İsakça", *TDVİA*, C: 22, İstanbul 2000, s. 489; Nicolae Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1451-1538)*, Çev. Nilüfer Epceli, C: 2, İstanbul 2005, s. 160). Bugün küçük bir kasaba olan (Murgescu, *a.g.m.*, s. 489) İsakçı'ya bu adın niçin verildiği ile ilgili pek çok fikir ileri sürülmüştür. Akdes Nimet Kurat İsakçı'nın bu adı bekçi anlamına gelen "Sakçı" isminden aldığını ve bu ismin de muhtemelen Kumanlar tarafından verildiğini (Akdes Nimet Kurat, *Prut Seferi ve Barışı 1123 (1711)*, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1951, C: I, s. 270), Kemal Karpat bu ismi İshak Baba'dan aldığını ifade etmektedir (Kemal H. Karpat, "Dobruca", *TDVİA*, C: 9, İstanbul 1994, s. 484). Filiz Halil de İsakçı üzerine yaptığı araştırmasında bölge halkının hatırasında hala yaşamaya devam eden İshak Baba'nın İsakçı'ya ismini vermiş olabileceğini söylemektedir (Halil, *a.g.e.*, s. 24-28). İshak Baba fikrine Tahsin Gemil de gönderme yapar ancak bu ismin Peçenek ve Kıpçaklardan almış olabileceğini de ifade eder (Tahsin Gemil, "X-XIV. Yüzyıllarda Orta ve Doğu Avrupa'da İslâm Varlığı", *Balkanlarda İslâm Miadı Dolmayan Umud*, Ed. Muhammet Savaş Kafkasyalı, C: 2, Ankara 2016, s. 47). Bogdan Murgescu ise Altınorda Hanı'na basılan paralarda "Sakçı" adının var olduğunu, Moğol hâkimiyetinde bu ismi almış olabileceğini söyler (Murgescu, *a.g.m.*, s. 489). Bazı kaynaklarda Sakçı'nın Kıpçakça'dan geldiği de ifade edilmektedir (Fahri Maden, "Babaeski'de Sarı Saltık (Saltuk) Baba Türbe ve Tekkesi", *Türk Kültürü ve Hacı Bektaş Veli Araştırma Dergisi*, S: 95, Güz 2020, s. 26). Romen tarihçilerden bazıları İsakçı ismini 1086-1091 yıllarında Tuna'nın sağ kıyısında hüküm süren üç siyasi teşekkilden biri olan Satzsa'a bağlamakta ve sonradan Türkçeleştiğini düşünmektedir (Halil, *a.g.e.*, s. 24).

Tuna Nehri'nin sağ kıyısında, Ukrayna ile sınırdır<sup>21</sup>. İsakçı, Aşağı Tuna'nın Karadeniz'e döküldüğü boğazlara yakındır<sup>22</sup> ve XVIII. yüzyılın sonlarında kaleme alınan bir risalede “*Sünne sularından aşağı İsakçı var ki hayli ma'mûr ve âbâdandır. Burası dahi gemi yatağı ve geçid yeridir. Bu tarafda suyu iki yüz kırk kulaçdır*” olarak tanıtılmaktadır<sup>23</sup>. Geçidi ile meşhur İsakçı<sup>24</sup> coğrafi konumunun verdiği avantajla erken tarihlerden itibaren kavimlerin geçtiği bir mahal olmuştur<sup>25</sup>. Nitekim burada Tuna Nehri hem dardır, hem de karşı sahilinde bataklık diğer yerlere oranla daha azdır. Köprü kurulmasına müsait yapısı İsakçı'nın geçit mahalini kolaylaştırmıştır<sup>26</sup>. Bu özelliğinden dolayı Osmanlı döneminde “köprü yeri” olarak tanımlanmıştır<sup>27</sup>. Üstelik bu elverişli konumu, çalışmaya konu olan bölgede üretilen tahılın büyük gemilere yüklenmesine de olanak sağlamaktadır<sup>28</sup>.



Harita 1: Aşağı Tuna Kaleleri ve İsakçı Kalesi (BOA, HRT.h. 0044, 29 Z. 1341/12 Ağustos 1923)

<sup>21</sup> Halil, *age*, s. 18.

<sup>22</sup> Murgescu, *a.g.m.*, 489.

<sup>23</sup> Ali Karahan, “Tuna Nehri ve Kıyılarındaki Yerleşim Yerleri Hakkında XVIII. Yüzyılın Sonlarında Kaleme Alınan Bir Risale (Değerlendirme ve Çeviri Metin)”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S: 45, Yıl: 22, 2021, s. 33.

<sup>24</sup> Katip Çelebi, *Cihannüma (İklîm-i Rum) Transkripsiyonlu Metin I*, İstanbul 1971, s. 48.

<sup>25</sup> Mehmet İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar-Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, İstanbul 2004, s. 62.

<sup>26</sup> Kurat, *a.g.e.*, s. 270.

<sup>27</sup> Nâimâ Mustafâ Efendi, *Nâimâ Târihi*, Cild-i Sâni, Kütüphanesi-i Meclis-i Âyan, 1328, s. 190.

<sup>28</sup> Albayrak, *a.g.e.*, s. 148-149.

Coğrafi konumunun verdiği stratejik üstünlüğü elde etmeye çalışan devletler için bir mücadele alanına dönüşen İsakçı'nın<sup>29</sup> Osmanlı hâkimiyetine girmesi devletin Tuna siyaseti ile doğrudan ilgili oldu. Nitekim Tuna, limanlarının ve komşu bölgelerin stratejik önemini göz önünde bulunduran ve buraları fethederek kalıcı üsler haline getirmek isteyen<sup>30</sup> Osmanlı Devleti'nin ilk dönemlerinden itibaren sistemli fetih politikası içinde yer aldı<sup>31</sup>. XIV. yüzyıl gibi erken bir tarihte Tuna'da fetih hareketlerine başlayan Osmanlı Devleti takip eden 150 yıl içinde Kili'den Estergon'a kadar önemli kale ve şehirleri fethetti<sup>32</sup>. XV. yüzyılda ele geçirilen Tuna'nın aşağı kısmındaki en iyi geçidi<sup>33</sup> konumundaki İsakçı da bu sistemli fetih hareketinin içinde yer aldı. XV. yüzyılda sınır olma özelliği taşıyan İsakçı Kalesi'ni<sup>34</sup> Çelebi Mehmed H. 819 (M. 1416-1417) tarihinde tamir ettirdi<sup>35</sup>. Sultan II. Osman burada bir kale, hamam ve cami yaptırdı<sup>36</sup>. Bu kale, Tuna Nehri'nin ve İsakçı'nın savunmasında

<sup>29</sup> Roma döneminde işgalcilerin sık sık saldırılarına karşı önemli stratejik eklemelere sahip güçlü bir kalesi olan İsakçı, yoğun ekonomik hayata sahip bir şehir olarak göze çarptı (Mateescu, *a.g.m.*, s. 67). Roma döneminde inşa edilen bu kale, Roma'nın Tuna'daki donanması için bir üs vazifesi gördü. Zaman içerisinde kalenin güneydoğusunda büyük bir sivil yerleşim alanı meydana geldi. IV. yüzyıl İsakçı'da çeşitli imar faaliyetlerinin olduğu bir zamandı. VI. yüzyılda piskoposluk merkezi haline getirilen İsakçı, VII. yüzyılda Slav ve Bulgar saldırıları nedeniyle zarar görmüşse de stratejik bir geçit olma özelliğini korudu. Öyle ki Bulgarlar burayı Karadeniz'in kuzeyine yaptıkları saldırıları için üs olarak kullandı. İsakçı, XIII. yüzyılda Moğolların ana karakol noktası oldu (Murgescu, *a.g.m.*, s. 489). Altın Orda Hanı Berke ve ondan sonra Emir Nogay Balkan işlerine yakından müdahale etti ve buradaki Müslüman Türkleri himayelerine aldı. XIII. yüzyılda İsakçı bir Müslüman şehri ve Emir Nogay'ın karargâhı olarak zikredildi (Halil İnalçık, "Rumeli", *TDVİA*, C: 35, İstanbul 2008, s. 232). XIV. ve XV. yüzyıllarda huzursuz bir dönem yaşayan İsakçı Osmanlı idaresinde yeniden canlanmaya başladı (Murgescu, *a.g.m.*, s. 489).

<sup>30</sup> Theodora Bakardjeva, "The Role of The Ottoman Danubian Fleet in The Military Operations in XV-XVII C. Organization And Fighting Potentialities", *XIV. Türk Tarih Kongresi*, II/I, 09-13 Eylül 2002, Ankara 2005, s. 153; Tayyip Gökbilgin, "XVI Asır Ortalarında Osmanlı Devletinin Tuna Havzası Ve Akdeniz Siyasetleri, Bunlar Arasındaki Alâka ve İrtibat, Muhtelif Veçheleri", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, C: XIII, S: 4, 1955, s. 63.

<sup>31</sup> Feridun M. Emecen, "Osmanlıların Tuna'nın Kuzeyine Yönelik İlgileri ve Stratejileri XVI. Asrın Ortalarında Erdel Örneği", *Halil İnalçık Armağanı I*, İstanbul 2009, s. 127-128.

<sup>32</sup> Gabor Agoston, "Çevre ve Sınır Tarihi Çalışmalarının Buluştuğu Yer: Macaristan'daki Osmanlı-Habsburg Sınırı Boyunca Nehirler, Ormanlar, Bataklıklar ve Kaleler", Çev. M. Fatih Çalışır, *Osmanlı'da Strateji ve Askerî Güç*, İstanbul 2012, s. 98.

<sup>33</sup> Nicolae Jorga, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1300-1451)*, Çev. Nilüfer Epeçeli, İstanbul 2005, C: 1, s. 332.

<sup>34</sup> Aurel-Daniel Stanica, "Cartography of The Missing Fortresses in Dobrogea: A Case Study of The Turkish Fortifications", *15th International Congress of Turkish Art*, Naples Universita di Napoli "L'Orientale" 16-18 September 2015, Ed. Michele Bernardini-Alessandro Taddei-Michael Douglas Sheridan, Ankara 2018, s. 570.

<sup>35</sup> Solak-zâde Mehmed Hemdemî Çelebi, *a.g.e.*, s. 130; Aurel Decei, "Dobruca", *İA*, C: III, İstanbul 1993, s. 635.

<sup>36</sup> II. Osman, Kapıcıbaşlarından Hasan Ağa'ya Ramazan'ın ilk günlerinde "İsakçı'nın üstü yanında bir mu'azzam ka'la-i cedid ta'mir etdürüp, bir cânibi Nehr-i Tuna'ya mukabele, varoşu şehre karîb ve kuleleri fevkanî olup, ziyâde müstahkem ola" diye emretmişti.

önemli roller üstlenmesi amacıyla stratejik bir noktada yer aldı<sup>37</sup>. Osmanlı Devleti İsakçı Kalesi'nin savunma yeteneklerinin geliştirilmesi için sürekli tahkim ederek<sup>38</sup>, bakımına ve garnizonu için erzak sağlanmasına özel önem verdi<sup>39</sup>. Dahası fethinden itibaren önemli bir menzil olan İsakçı'nın Moldova, Rusya ve Lehistan'a düzenlenen seferlerde üs olarak kullanılması<sup>40</sup> bu önemi arttırdı. Nitekim Yıldırım Bayezid, II. Murad ve Fatih Sultan Mehmed'in Tuna'yı geçmesi İsakçı geçidinden oldu<sup>41</sup>. II. Bayezid'in Kili ve Akkerman<sup>42</sup>, Kanuni Sultan Süleyman'ın 1538 Boğdan<sup>43</sup>, II. Osman'ın Hotin seferlerinde burası kullanıldı<sup>44</sup>. Orduların toplanma yeri de olan İsakçı'da II. Osman'ın Hotin Seferi'nde, IV. Mehmed'in Kamanıçe Seferi'nde, IV. Mehmed'in ikinci Lehistan Seferi'nde<sup>45</sup> ve III. Ahmed döneminde gerçekleşen Prut seferinde konaklandı<sup>46</sup>. Osmanlı yol sistemi içinde Rumeli'nin sağ kolu üzerinde bulunan<sup>47</sup> ve İstanbul'a 8 günde gidilen<sup>48</sup> İsakçı'nın İstanbul için de ayrı bir önemi bulunmaktaydı. Başkente İsakçı üzerinden Eflak ve Boğdan'dan temin edilen canlı hayvan ve hububat nakli yapılmaktaydı<sup>49</sup>. Bu transit merkez olma özelliği nedeniyle Osmanlı Devleti XVII. yüzyılın ikinci yarısında, İsakçı'da başta tahıl olmak üzere, çoğunlukla Eflak ve Boğdan'dan getirilen diğer malzemeler için bazı büyük depolar kurdu<sup>50</sup>. Bu depolarda ayrıca farklı mahallerden gelen ancak Tuna Nehri'nin suyunun azaldığı dönemlerde<sup>51</sup> ileri

---

Topçular Kâtibi 'Abdülkadir (Kadrî) Efendi, *Topçular Kâtibi 'Abdülkadir (Kadrî) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlil)*, Haz. Ziya Yılmaz Ankara 2003, C: II, s. 732; Mehmet İnbaşı, "Osmanlı-Lehistan Harplerinde Sefer Yolu ve Tuna Nehrinin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl)", *Balkanlar'da İslâm Medeniyeti, Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebliğleri*, Bükreş, Romanya/1-5 Kasım 2006, İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), İstanbul 2011, s. 492.

<sup>37</sup> Yıldırım, *a.g.m.*, s. 298.

<sup>38</sup> Aurel Mototolea-Andreea Andrei, "Urban Structures And Commercial Life in Ottoman Dobrudja (16th– 18th Centuries)", *Osmanlı Dönemi Balkan Şehirleri 2*, Ed. Zafer Gölen-Abidin Temizer, Ankara 2017, s. 554.

<sup>39</sup> B.Cvetkova, "İsakca", *Eİ<sup>2</sup>*, C: IV, Leiden 1997, s. 92.

<sup>40</sup> Murgescu, *a.g.m.*, s. 489.

<sup>41</sup> Kurat, *a.g.e.*, s. 270.

<sup>42</sup> Solak-zâde Mehmed Hemdemî Çelebi, *a.g.e.*, s. 293.

<sup>43</sup> Solak-zâde Mehmed Hemdemî Çelebi, *a.g.e.*, s. 495.

<sup>44</sup> Yıldırım, *a.g.m.*, s. 293.

<sup>45</sup> İnbaşı, *a.g.m.*, s. 492.

<sup>46</sup> Yeniçeri Katibi Hasan, *Pрут Seferi'ni Beyanımdır*, Haz. Hakan Yıldız, İstanbul 2011, s. 18.

<sup>47</sup> Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İstanbul 2014, s. 99.

<sup>48</sup> BOA, TS.MA.e. 899/66, 29 Z. 1184 (15 Nisan 1771); Katip Çelebi, İstanbul-İsakçı arasının 14 günde gidildiğini (Katip Çelebi, *a.g.e.*, s. 48), Ebü'l-Fidâ bu sürenin karadan 20 gün (Ebü'l-Fidâ, *a.g.e.*, s. 189), Alman gezgin Kleemann İsakçı-İstanbul arasının genellikle 6 gün (Mateescu, *a.g.m.*, s. 71) olduğunu dile getirmiştir.

<sup>49</sup> Cvetkova, *a.g.m.*, s. 92.

<sup>50</sup> Mateescu, *a.g.m.*, s. 69.

<sup>51</sup> Tuna, suyunun bolluğu ve mecrasının genişliği sebebiyle Karadeniz'den gelen gemilerin iç kısımlara kadar ilerlemesini sağlar. Ayrıca Tuna'ya karışan çok sayıdaki nehir sayesinde çeşitli devletlerin içlerine kadar gitmeyi kolaylaştır. Engin, *a.g.t.*, s. 58.

bölgelere geçemeyen gemilerdeki mallar depolandı<sup>52</sup>. Bu şekilde İsakçı hem İstanbul'u besleyen ticaret ağı hem de askerî yolun son noktası statüsüyle her daim önemini koruyan bir konumda yer aldı<sup>53</sup>. Bütün bu özellikleri nedeniyle Osmanlı Devleti'nin önemli bir iâşe merkezi durumundaki İsakçı, Rusların hedefi haline geldi. Ruslar tarafından 1771, 1790, 1809 ve 1818 senelerinde yakılan ambarlar tamir edilerek onarıldı<sup>54</sup>. Ayrıca devlet tamir ve yeniden inşa faaliyetleri dışında İsakçı ambarlarının güvenliğinin sağlanmasına önem verdi. Ambarların korunması için her yıl belirli sayıda ocaklık şaykası tayin etti, neredeyse her yıl görev yapan İsakçı ocaklık şaykasına Vidin, Flordin ve diğer ocaklık şaykalarının da yardımında bulunmasını sağladı<sup>55</sup>. İsakçı'nın devlet tarafından sürekli tahkim edilmesi buranın psikolojik sınır olma özelliğinden kaynaklandı. Zira İsakçı'nın Ruslar tarafından ele geçirilmesi Tuna'yı aşarak ülkeye girmesi anlamına gelmekteydi<sup>56</sup>.

## 2. İsakçı: Bir Ambar İnşa Yeri

XVIII. yüzyılın ortalarından itibaren Tuna kıyısında bulunan ambarların fiziki kapasiteleri artan hububat talebi karşısında yetersiz kaldı. Ambarların seferler ve İstanbul'un iâşesinin temini noktasında çok önemli olmaları nedeniyle devlet adamlarının gündemini büyük zahire ambarlarının yapılması gerekliliği meşgul etti. Bu gereklilik ambar inşa faaliyetlerine yansdı<sup>57</sup>. İsakçı'nın da köprü kurulmasına müsait yapısı, gemilerden indi-bindi yapılmasına uygun olması devletin Tuna ötesi harekâtlarında bu coğrafyanın verdiği avantajları kullanmasını sağladı. Özellikle çok sayıdaki askeri misafir etme, ileride bulunan orduyu hububat anlamında destekleme, şehirlerin ve kalelerin hububat ihtiyacı gündeme geldiğinde Tuna'nın verimli arazilerinden gelen hububatı daha sonra kullanmak üzere depolama gerekliliği İsakçı'da çok sayıda ambarın inşa edilme sürecini başlattı. Öyle ki ambarların bulunduğu mahale miri ambarlar bölgesi adı verildi<sup>58</sup>. İskele yakınında bulunan bu ambarlar<sup>59</sup> Tuna'nın taşıdığı dönemlerde etkilenmekteyse de gemilere indi-bindi yapılması esnasında kolaylık olması için iskeleye ve köprüye yakın bir yerde

<sup>52</sup> Bekir Gökpinar, "Osmanlı-Avusturya Savaşlarında Tuna Nehri'nden Yapılan Sevkiyatta Yaşanan Problemler (1716-1718)", *Balkan Tarihi*, Ed. Zafer Gölen-Abidin Temizer, C: II, Osmanlı Mirası ve Türk Kültürünü Araştırma Derneği, Ankara 2016, s. 307.

<sup>53</sup> Mototolea-Andrei, *a.g.m.*, s. 556.

<sup>54</sup> Murgescu, *a.g.m.*, s. 490.

<sup>55</sup> Filiz Yıldırım, *Nazlı Tuna'nın İnce Donanması (18. Yüzyıl)*, İstanbul 2019, s. 270.

<sup>56</sup> Murat Tuğluca, "1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki", *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller 1*, Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok, Kayseri 2015, s. 108.

<sup>57</sup> Savaşlar sırasında bu ihtiyaç daha çok hissediliyordu. Örneğin İbrail'de 1768-1774 Osmanlı-Rus Savaşı'nın başında yaptırılan büyük zahire ambarlarının kapasiteleri savaştan sonra artırılmıştı. Hakan Engin, *Tuna Savunma Hattında Bir Osmanlı İstihkâmı: Askeri ve Mâli Yönleriyle İbrail Kalesi'nin Organizasyonu (1711-1829)*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, Trakya Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Edirne 2022, s. 400-401.

<sup>58</sup> BOA, AE. SMST. III, 272/21799, 2 Ş. 1182 (12 Aralık 1768).

<sup>59</sup> BOA, C.AS. 1119/49565, 9 Ra. 1182 (24 Temmuz 1768).



yapıldı<sup>60</sup>. İsakçı iskelesi yanındakiler haricinde hem İsakçı'nın en büyük nahiyesi konumundaki Tomarova'da<sup>61</sup> hem de Boğdan canibinde bulunan Corceviş<sup>62</sup> köyünde ambar bulunuyordu ve özellikle savaş dönemlerinde dolu olması devlet tarafından istenilen bir durumdu. Zira Osmanlı Devleti 1736-1739 savaşlarında bu ambarlarda yüklü zahireler biriktirilmesini emretmişti<sup>63</sup>. Sanıyoruz ki bu ambarlar özellikle savaş dönemlerinde önem kazanıyorlardı ancak İsakçı iskelesi yakınında bulunanlar her durumda önemliydi. Bu önem ambarların ne sıklıkla inşa programlarına tabi tutulduklarına bakıldığında anlaşılabilir. Nitekim İsakçı'da ambar inşa faaliyetleri XVIII. yüzyılın ilk yarısından sonlarına kadar, ambarların hububatı depolamada yetersiz kalması ve doğa olaylarının ambarlara zarar vermesi yüzünden yoğun bir şekilde devam etti. Örneğin 1736 senesinde İsakçı iskelesinde toplanan zahirenin bolluğundan ambarda stoklanan buğday, arpa, un ve peksimetin karışmaması için ambarın tamir edilmesi gerekti<sup>64</sup>. 1747 senesinde 30 sene önce yaptırılan eski ambar kış döneminde dağ tarafından gelen kar ve yağmur suları nedeniyle birer arşın zemine gömülmesi, döşeme tahtalarının da yarım arşın zemin içinde kalması nedeniyle tamir edildi<sup>65</sup>. Ambarın yapılması gerektiren önemli bir husus da Tuna

<sup>60</sup> Hakan Yıldız, *Haydi Osmanlı Seferi! Prut Seferinde Organizasyon ve Lojistik*, İstanbul 2006, s. 181.

<sup>61</sup> Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zıllı, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, C: V, s. 174.

<sup>62</sup> Çocin, Cocora gibi farklı yazımları mevcuttur. *BOA*, C.AS. 739/31032/1-2 (10 Z. 1149/11 Nisan 1737).

<sup>63</sup> *BOA*, C.AS. 739/31032/1, Gurre-i Ca. 1182 (13 Eylül 1768). Corceviş mevkiinde bulunan ambar nüzul emini tarafından dağıtılan tayinatın depolanması için çok önemli olduğundan ambarın 1768 senesinde hububat alma kapasitesinin artırılarak 200.000 kile depolanması hedeflendi. Nitekim 1149 (1736/1737) senesinde ambarlardan Corceviş ambarının tamiri Boğdan cizye malından karşılanarak İbrail nazırı vekili tarafından yapıldı. 1768 senesinde de İbrail nazırı bu işle sorumlu tutuldu. Bu ambar eski ambara nazaran daha genişi ve 200.000 kile zahireyi depolayabilirdi. Yapılan keşif sonrasında iki kapılı ve iki gözlü olan ambarın dört kapılı dört gözlü olması planlandı. Bu suretle bir göz ambar 50.000 İstanbul kilesinden fazla zahireyi depolayabilecekti. Ambarın düşmandan korunması için gece bekçileri için iki kule inşasının gerektiği devlete bildirildi. Bu kulelerde görev yapacak dört gece bekçisi tayin edilmesi, bekçilere aylık 7,5 kuruş, bekçilere reislik edene ise 10 kuruş aylık verilmesi ambar emini ile İsakçı naibi tarafından devlete haber edildi. *BOA*, C.AS. 739/31032/1, 3, Gurre-i Ca. 1182 (13 Eylül 1768); *BOA*, C.AS. 60/2827, 18 Ş. 1182 (28 Aralık 1768); *BOA*, C.AS. 1055/46380, 25 Ş. 1182 (4 Ocak 1769).

<sup>64</sup> *BOA*, C.AS. 881/37852, 2 M. 1149 (13 Mayıs 1736). Bu senede yapılacak ambarın uzunluğu 150 (109,9 m), genişliği 40 zirâ'dır (29,3 m.). *BOA*, D.BŞM.d. 2008, s. 2, 20 B. 1149 (24 Kasım 1736). Arapça bir kelime olan zirâ' bir uzunluk ölçüsü olup Türk lehçelerinde arşın, arşun, arçın, arjın, alçın olarak da geçmektedir. Zaman ve mekâna göre farklılık gösteren bu uzunluk ölçüsü, dirsekle orta parmak arasındaki mesafeyi gösterir. XVI. yüzyılda Osmanlı Devleti'nde bir mimar arşını 73,3333 cm. olarak verilmektedir. Mehmet Erkal, "Arşın", *TDVİA*, C: 3, İstanbul 1991, s. 411-412. Çalışmada ambarların ölçüleri bu değer esas alınarak hesaplanmıştır.

<sup>65</sup> *BOA*, KK.d. 2909, s. 4, 29 N. 1160 (4 Ekim 1747).

Nehri'nin taşmasından etkilenmesiydi<sup>66</sup> ve böyle bir durum yüzünden 1750 senesinde ambarın tamiri gerekti<sup>67</sup>. Söz konusu afetten ambarı korumak için alınan önlemlerden biri ambarın etrafına hendek kazılmasıydı<sup>68</sup>.

Tamir olunan ambarın kış mevsiminin şiddetli geçmesi sonucunda yeniden yapılması söz konusu iken bir de buna deprem eklendiğinde sonuçlar daha vahim olabiliyordu. Zira 1758 senesinde hem kış mevsiminin şiddetli olması hem de deprem meydana gelmesi sebebiyle daha önceden tamir edilen yeni büyük ambarın güney tarafında yer alan ambarın puşidesi (örtüsü), arpanın üzerine; eski ambarın örtüsü de buğdayın üzerine çöktü. Üstelik eski ambarın önünde bulunan sayeban ve bir göz küçük ambar da yıkıldı<sup>69</sup>. Yeniden yapılacak ambarın<sup>70</sup> inşa çalışması 1758 senesinin Ramazan ayının başından başlayıp Aralık ayının başına kadar 207 gün sürdü. Ortaya çıkan masrafin bir kısmı devlet tarafından gönderilmişse de büyük bir kısmının İsakçı ambarı emininin hesabında olan mubayaa parasından takas edilmesi uygun görüldü<sup>71</sup>.

1765 senesinde İsakçı ambarlarında tamir faaliyetinin nedeni burada darıya has bir ambar bulunmamasından kaynaklandı. Arpa ve buğday doldurulan ambar gözlerine darının saklanması telef olma riskini beraberinde getirdiğinden 1765 senesinde buğday ve arpa saklanan ambarın bazı gözlerine darının doldurulabilmesi için üstü ve katran ile kalafatlanmasının gerektiği ambar emini tarafından devlete bildirildi. Devlet tarafından kabul gören bu istek doğrultusunda ambar emini malzemenin tedarikiyle görevlendirildi<sup>72</sup>. Yine 1768 senesinde darı doldurulan eski ambarın bazı bölmelerinin tamiri gerektiğinden bir keşif defteri hazırlandı<sup>73</sup>.

1768 senesinde ortaya çıkan ambar ihtiyacının nedeni ambarların hububat ile dolu olmasıydı. Zira Niğbolu, Silistre, Rusçuk, Zıztovi iskeleleri ile Eflak ve Boğdan'dan satın alınması emredilen zahirenin çok olması Tuna Nehri'nin taşmasından zarar görmeyecek bir yere yeni bir ambarın yapılmasını gerekli kıldı<sup>74</sup>. Ambar yapımında kullanılan malzemeler eski yıllara kıyasen ortaya

<sup>66</sup> Nehrin yatağı 750-1.600 metre, derinliği ise en az 3,5 metredir. Nehir kabardığında bu genişlik 10 kilometreye, derinlik ise iki katına çıkmaktadır. İlhan Ekinci, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, Ankara 2014, s. 12.

<sup>67</sup> Ambarın tamiri için gerekli para miktarını ambar emini yüksek bir bedel olarak çıkarmışsa da devlet bu iş için 2.814 kuruşun yeteceğini ve dahi daha azına bile ambarın yapılabileceğini ambar eminine bildirdi. *BOA*, KK.d. 2909, s. 11, 5 R. 1163 (14 Mart 1750).

<sup>68</sup> 1754 senesinde uzunluğu 158 (115,8 m.), genişliği 43 zirâ' (31,5 m.) olan ambarın tamirinde bu durum düşünülmüş, ambarın dört bir etrafına 2'şer zirâ' hendek kazılması yapılan keşifle bildirilmişti. *BOA*, KK.d. 2909, s. 17, 20 Ra. 1167 (15 Ocak 1754).

<sup>69</sup> *BOA*, KK.d. 2909, s. 6-7, 17 Za. 1171 (23 Temmuz 1758).

<sup>70</sup> Ambarın uzunluğunun 138 zirâ' (101,1 m.), genişliğinin 34,5 zirâ' (24,9 m.) olması planlanmıştı. *BOA*, KK.d. 2909, s. 7, Derkenar 1, 7 Z. 1171 (12 Ağustos 1758).

<sup>71</sup> *BOA*, KK.d. 2909, s. 9, 25 M. 1174 (6 Eylül 1760).

<sup>72</sup> *BOA*, AE. SMST. III. 186/14653, 27 S. 1179 (15 Ağustos 1765).

<sup>73</sup> *BOA*, C.AS. 640/26935, 25 R. 1182 (8 Eylül 1768).

<sup>74</sup> Bu ambarın yüksekliğinin 8 zirâ' (5,8 m.), uzunluğunun 150 zirâ' (109,9 m.), genişliğinin ise 40 zirâ' (29,3 m.) olması düşünülmüştü. *BOA*, C.AS. 820/34874/1-2, 23 Ca. 1182 (5 Ekim 1768).

çıkarıldı<sup>75</sup>. Yine 1784 senesinde İsakçı ambarlarının yanından çıkartılan taş parçaları ambarların örtülerine zarar verdi. Ambarların tahta örtüleri de padavra tahtasından yapılması nedeniyle Eflak ve Boğdan'dan bu kerestenin tedarik edilmesi gerekti<sup>76</sup>.

Keresteden inşa edilen ambarlar ihtiyaca göre kimi zaman büyük, kimi zaman da küçük olarak yapıldı ve yapım süreçleri bir aksilik çıkmazsa büyüklüklerine göre değişti. Örneğin 1736 senesinde küçük olarak nitelendirilen ambarın yapımı 18 gün sürdü<sup>77</sup>. 1758 senesinde büyük olarak nitelendirilen ambar<sup>78</sup> 207 gün içinde tamamlandı<sup>79</sup>. Ambar ihtiyacının ortaya çıkmasıyla bir ambar keşif defteri hazırlanmaktaydı. Hazırlanan ambar keşif defterlerinde ambarın ihtiyacı olan malzemeler, esnaf ve işçiler ile ambar inşasının ne kadar sürede tamamlanacağı belirtilmekteydi<sup>80</sup>. Ancak paranın ya da yapı malzemelerinin yetersiz kalması inşanın istenilen zamanda bitirilmemesine ve hububatın açıkta kalmasına neden oluyordu. Bu durumun meydana gelmemesi adına 1747 senesinde yapılması emredilen ambarın tamiri için gerekli malzemeler temin edilmiş olmasına rağmen<sup>81</sup> yeterli gelmedi. Bu yüzden Boğdan ve Eflak'tan yeni keresteler istenildi<sup>82</sup>. Dahası ambar emininin söylediğine göre tamirin bitirilmesi için bir miktar daha para gerekmekteydi<sup>83</sup>. 1777 senesinde de ambar inşası istenilen sürede tamamlanamadı. Ambar Emni Mehmed Tahir, ambar inşasını iki ayda tamamlayabileceğini bildirmişse de bunu yerine getiremedi, Eflâk'tan mubayaa olunan zahire İsakçı'da açıkta kaldı. Bu yüzden ambar inşası ile görevlendirilen Dergâh-ı Âli Kapıcıbaşlarından el-Hâc Mehmed Tahir bir an önce ambarı tamamlaması ve zahirenin telef olmasının önüne geçmesi yönünde uyarıldı<sup>84</sup>.

Ambarların inşa ya da tamiri sırasında kullanılan malzemeler ve burada çalışan işçiler Tuna iskeleleri ile Eflak ve Boğdan'dan İsakçı'ya gönderildi. Özellikle iki beyliğin Osmanlı kapısına yönelik vasal yükümlülükleri

<sup>75</sup> BOA, C. AS. 1119/49565, 9 Ra. 1182 (24 Temmuz 1768).

<sup>76</sup> BOA, C.AS. 439/18271, 5 Ş. 1198 (24 Haziran 1784).

<sup>77</sup> BOA, C.AS. 620/26170, Evâil-i B. 1149 (Kasım 1736). Hakan Yıldız İsakçı'daki küçük ambarların uzunluğunu 39, enini 12,5 metre olarak vermektedir. Yıldız, *a.g.e.*, s. 181.

<sup>78</sup> Ambar 138 zirâ' (101,1 m.) uzunluğa, 34,5 zirâ' (24,9 m.) genişliğe sahiptir. BOA, KK.d. 2909, s. 7, Derkenar 1, 7 Z. 1171 (12 Ağustos 1758).

<sup>79</sup> BOA, KK.d. 2909, s. 9, 25 M. 1174 (6 Eylül 1760).

<sup>80</sup> Bir örnek için BOA, C.AS. 368/15246, 18 Ş. 1201 (5 Haziran 1787).

<sup>81</sup> BOA, KK.d. 2909, s. 3, 29 N. 1160 (4 Ekim 1747); BOA, KK.d. 2909, s. 3, Derkenar 1, 6 Ca. 1161 (4 Mayıs 1748).

<sup>82</sup> BOA, KK.d. 2909, s. 5, Derkenar 1-2, 29 B. 1161 (25 Temmuz 1748).

<sup>83</sup> Ekim 1748 senesine gelindiğinde ambar emini devletten 5.000 kuruş istemekte ve bu miktar gönderilirse ambar tamirinin tamamlanabileceğini bildirmekteydi. Oysaki daha önceki ambar eminine ve kendisine gönderilen para 7.500 kuruşa varmıştı. Bu yüzden ambar emininin istediği miktar yüksek bulundu. Kendisine 1.500 kuruş daha verilebileceği, bunun dışında bir para isteğinin olmaması yönünde ambar emini uyarıldı. BOA, KK.d. 2909, s. 4, Derkenar 1, 19 L. 1161 (12 Ekim 1748).

<sup>84</sup> BOA, C.AS. 1118/49548, 17 L. 1191 (18 Kasım 1777).

çerçevesinde defalarca İsakçı'ya gönderilen malzeme<sup>85</sup> ve işçilerin ücretleri cizyelerine karşılık olarak alındı<sup>86</sup>. Örneğin 1747 senesinde İsakçı ambarının tamirinde gerekli olan dikme, köprülük, payendelik ve döşeme kerestelerinin büyük bir bölümü Boğdan Voyvodası Ligor tarafından temin edilmesi, kereste ücretleri ile nakliyenin Boğdan cizyesinden ödenmesi emredildi. Eflak Voyvodası Kostantin ise ambarın üstünün kapatılması için gerekli olan şendere<sup>87</sup> tahtası ve şendere çivisi temininden aynı şartlar altında mesul tutuldu<sup>88</sup>. Voyvodaların 1768 senesinde de İsakçı'da eski ambarlar bölgesinde yeniden yapılacak büyük ambar için gereken keresteleri cizyeleri karşılığında, kış bastırmadan evvel İsakçı Ambar Emni Hatipzâde Ahmed'e göndermeleri emredildi<sup>89</sup>. Diğer taraftan ambar inşasında kullanılan malzemelerin ücretleri bazen ambar emini tarafından da verilebilmekteydi. Bununla ilgili bir örnek 1750 senesindeki tamir sırasında gerçekleşti. Bu tamir faaliyeti için gerekli olan kereste ve çivi ücretlerinin yanı sıra nakliye masraflarının da ambar emini tarafından verilmesi emredildi<sup>90</sup>. Ayrıca bu iki voyvodalık dışında ambar inşasında kullanılan malzemelerden bazıları Tuna şehirlerinden temin edildi. Örneğin dikme, köprülük, dayamalık ve bölmelik için gerekli olan kerestenin Belgrad'dan geldiği vakî idi. Bu malzemelerin ücretleri devlet tarafından ambar eminine verilmiş paradan karşılanmaktaydı<sup>91</sup>. Yine kereste ile çivi İsakçı ve Maçın'den<sup>92</sup> temin edildiği gibi ıhlamur kırı, ıhlamur merteği, çeşitli çiviler<sup>93</sup> ve ham demir<sup>94</sup> İsakçı'dan alınırdı. Kireç Babadağı'ndan, inşa sırasında ortaya çıkan mühimmat ve alet ihtiyacı geriye teslim edilmesi şartıyla İsakçı, Kili ve İbrail kalelerinden temin edilmekteydi<sup>95</sup>.

Ambarların yapımı ve tamirinde esnaf ve amelenin bulunması gerekliydi ve ambarın yapımında çalışanlar büyük çoğunlukla Tuna şehirlerinden tedarik edilmekteydi. Ücretleri ambar emini tarafından ödenen neccarların temin edilmesinde Silistre, Rusçuk<sup>96</sup>, İsakçı ve Babadağı kazaları sorumlu tutulmaktaydı<sup>97</sup>. Cerehor<sup>98</sup> ihtiyacı İsakçı<sup>99</sup> ve Boğdan'dan<sup>100</sup> karşılanmaktaydı. Kili

<sup>85</sup> Mateescu, *a.g.m.*, s. 71.

<sup>86</sup> BOA, C.AS. 439/18271/2, 25 Ş. 1198 (14 Temmuz 1784).

<sup>87</sup> Kaplama için kullanılan ince ve dar tahtaya verilen isimdir. Şemseddin Sami, *Kamus-ı Türki*, Haz. Paşa Yavuzarslan, Ankara 2019, s. 1136.

<sup>88</sup> BOA, KK.d. 2909, s. 4, 29 N. 1160 (4 Ekim 1747).

<sup>89</sup> BOA, C.AS. 747/31415, 27 Ca. 1182 (9 Ekim 1768)

<sup>90</sup> BOA, KK.d. 2909, s. 12, 5 R. 1163 (14 Mart 1750).

<sup>91</sup> BOA, KK.d. 2909, s. 3, 29 N. 1160 (4 Ekim 1747).

<sup>92</sup> BOA, C.AS. 820/34874/3, 26 Ca. 1182 (8 Ekim 1768); BOA, C. AS. 1119/49565, 9 Ra. 1182 (24 Temmuz 1768).

<sup>93</sup> BOA, KK.d. 2909, s. 3, 29 N. 1160 (4 Ekim 1747).

<sup>94</sup> BOA, KK.d. 2909, s. 6-7, 17 Za. 1171 (23 Temmuz 1758).

<sup>95</sup> BOA, C. AS. 1119/49565, 9 Ra. 1182 (24 Temmuz 1768).

<sup>96</sup> BOA, KK.d. 2909, s. 4, 29 N. 1160 (4 Ekim 1747); BOA, KK.d. 2909, s. 12/4, 5 R. 1163 (14 Mart 1750); BOA, KK.d. 2909, s. 6-7, 17 Za. 1171 (23 Temmuz 1758).

<sup>97</sup> BOA, KK.d. 2909, s. 3, Derkenar 4, 9 Ca. 1161 (7 Mayıs 1748).

<sup>98</sup> Cerehor Osmanlı askeri sistemi içinde genellikle geri hizmette geçici olarak kullanılan ücretli askere verilen isimdir. Abdülkadir Özcan, "Cerehor", *TDVİA*, C: 7, İstanbul 1993, s.

ve İsmail taraflarından âhengar tedarik edildiği gibi<sup>101</sup>, ambarın yapımında çalışacak işinde uzman neccar, duvarcı gibi esnaf ve diğer işçilerin tedarikinde ambar eminden başka kadılar, naibler, mütesellimler de görevliydi. Örneğin 1768 senesinde İsakçı, Maçın, Babadağı, Silistre, Niğbolu, Kili, Akkırman ve İsmail'den ambar inşasında çalışacakların tedarik edilmesinde sayılan görevliler mesul tutuldu ve esnafın ücretlerinin ambar emini tarafından ödeneceği kendilerine bildirildi<sup>102</sup>.

İsakçı ambarı yapımında çalışanlar için ambar tamir ve yeniden inşası iyi bir geçim kapısıydı. Çalışma gün sayısı ambarın büyük ya da küçük olmasına göre değişirdi ve büyük bir ambarın yapımında neredeyse yedi ay kadar çalışmaları zaman olurdu.

Tablo 1: İsakçı Ambarlarının Yapımında Çalışanların Sayısı ve Ödenen Ücretler

Sene	Gün sayısı	Amele	Nefer	Kâtip	Mutemed nefer	Cerehor	Mutemed Cerehor	Neccar
1736 <sup>103</sup>	18	65 Günlük 18 akçe	52 Günlük 33 akçe	1 Günlük 50 akçe	2 Günlük 50 akçe	-	-	-
1737 <sup>104</sup>	69	-	-	-	-	30 Günlük 20 akçe	-	-
1768 <sup>105</sup>	30	-	-	1 günlük 20 para	2 günlük 15 para	15 Günlük 11 para	-	30 Günlük 16 para
1768 <sup>106</sup>	25	-	-	-	--	105 Günlük 33 akçe	5 Günlük 60 akçe	-
1787 <sup>107</sup>	40	50 Günlük 40 para	-	-	-	-	-	30 Günlük 40 para

393. Cerehorlar kale inşası ve tamiri, bataklıkların temizlenmesi, siper kazılması gibi pek çok yerde hizmet etmişlerdir. Tuna havzasında zahirenin taşınmasında ve gemilerin Tuna girdaplarından geçirilmesinde onlardan faydalanılmıştır. Ayrıntılı bilgi için Kamil Çolak, "Ruşuk ve Çevresinde Cerehorlar (1694-1698)", *Akademik İncelemeler Dergisi*, C: 13, S: 1, 2018, s. 369-389.

<sup>99</sup> BOA, KK.d. 2909, s. 3, 29 N. 1160 (4 Ekim 1747).

<sup>100</sup> BOA, C. HR. 69/3441, 10 R. 1150 (7 Ağustos 1737).

<sup>101</sup> BOA, C. AS. 1119/49565, 9 Ra. 1182 (24 Temmuz 1768).

<sup>102</sup> BOA, C.AS. 826/35172, 27 R. 1182 (10 Eylül 1768).

<sup>103</sup> BOA, C.AS. 620/26170, Evâil-i B. 1149 (Kasım 1736); BOA, C.AS. 885/38028/2, 29. Z. 1149 (30 Nisan 1737).

<sup>104</sup> BOA, C. HR. 69/3441, 10 R. 1150 (7 Ağustos 1737).

<sup>105</sup> BOA, C.AS. 640/26935, 25 R. 1182 (8 Eylül 1768).

<sup>106</sup> BOA, AE. SMST. III, 272/21799, 2 Ş. 1182 (12 Aralık 1768).

<sup>107</sup> 1787 senesinde ambarlar bölgesinde yeniden yapılması planlanan beş gözlü, saz örtülü ambarın uzunluğu 45 zirâ' (32,9 m.), genişliği 24 zirâ' (17,5 m.) ve yüksekliği 5,5 zirâ' (4 m.) idi. BOA, C.AS. 368/15246, 18 Ş. 1201 (5 Haziran 1787).

Ambar inşasında çalışanlar mahkemede ambar emininin kendilerine ödeme yaptığını, hizmetlerinin karşılığını aldıklarını ifade ederlerdi<sup>108</sup>. Ambarların tamir ya da yeniden yapılması esnasında kullanılan kerestelerin ücretlerinin de ambar emini tarafından muhataplarına ödendiği mahkemede kayıt altına alınmaktaydı<sup>109</sup>. Keresteler Eflak ya da Boğdan voyvodalıklarından alındığında gelen kerestenin miktarının yazılı olduğu makbuz ambar eminden alınır ve voyvodalar tarafından saklanırdı. Bu sayede ambar emini çeşitli suçlamalarla töhmet altında kalmaktan kurtulurdu. Ayrıca ambar eminleri keresteleri gereğinden fazla tedarik ettirmeme ve bu anlamda kendilerine menfaat sağlamama noktasında uyarılırdı<sup>110</sup>.

### 3. İsakçı Ambarlarının Kaleler İçin Önemi

Osmanlı Devleti askerî operasyonlara katılanların ve sınır kalelerinde bulunan askerlerin beslenme ihtiyacı için hazır bulunmayı ilke edindi. Elbette bunun devam etmesi orduların beslenmesinde ve kale savunmasında bulunan askerlerin görevlerini layıkıyla yapabilmeleri adına önemliydi. Konunun hassas olması devlet adamlarının bu konuyla yakından ilgilenmesini gerektirdi. Bu ilgi sefer güzergâhlarında ve büyük hudut kalelerinde ordunun ihtiyaçlarının depolanabildiği ambarları da beraberinde getirdi<sup>111</sup>. Bu ambarların yanı sıra askerî harekâtın yoğunlaştığı zamanlarda yeni depolar inşa edilmesi gerekmekte, hatta bu depolar bile yeterli gelmemekteydi. Bu gibi durumlarda iaşenin stoklanması için mahzenler, menzil güzergâhındaki çiftlikler, şahıslara ait havlu, ahır ve ambarlar da kiralanmaktaydı<sup>112</sup>. Yeteri kadar ambarın bulunması ve dolu tutulması zorunluluktu. Ambarları her daim dolu tutmak hem Batı'da hem de Doğu'da sürekli savaş tehdidiyle karşı karşıya gelen devletin savaşlardaki varlığının teminatıydı<sup>113</sup>. Bu ambarların da savaş güzergâhında yer alması hayati önem taşırdı. Nitekim Osmanlı Devleti ikmal istasyonlarına yakın olduğunda ve bu istasyonlardan nehirler vasıtasıyla nakliye yapabildiği sürece büyük orduları sefere çıkarabilirdi<sup>114</sup>. Bu noktada hem Karadeniz hem de Tuna Nehri mühimmat ve iaşe naklinde önemliydi. Örneğin Lehistan ve Rusya'ya karşı

<sup>108</sup> BOA, AE. SMST. III, 272/21799, 2 Ş. 1182 (12 Aralık 1768).

<sup>109</sup> Kalas'ta yaşayan Dimitri ve Vasil ambar eminine teslim ettikleri keresteler için 598 kuruş 15 para aldıklarını mahkeme önünde ikrar etmişlerdi. BOA, AE. SMST. III. 255/20410, 27 R. 1182 (10 Eylül 1768).

<sup>110</sup> BOA, C.AS. 439/18271/2, 25 Ş. 1198 (14 Temmuz 1784).

<sup>111</sup> Hans Georg Majer, "17. Yüzyılın Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları", *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul 1981, s. 192.

<sup>112</sup> Mehmet Yaşar Ertaş, "XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askerî Fonksiyonları", *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S: 1, Yıl: 1997, s. 94.

<sup>113</sup> Ömer İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İâşe, İkmâl ve Lojistik Meseleleri*, Yayımlanmamış Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1996, s. 33.

<sup>114</sup> Rhoads Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, Çev. Tanju Akad, İstanbul 2007, s. 47-48.

yürütülen savaşlarda ordunun yanında götürmediği İstanbul ve Karadeniz'den alınan gıda ve çeşitli ihtiyaçlar gemilerle İsakçı, Akkırman, Kili ve Kırım gibi stratejik noktalara nakledilirdi. Hem karadan hem de nehirler vasıtasıyla hareket halindeki ordu sürekli ikmal edilirdi<sup>115</sup>.

Osmanlı Devleti için stratejik konumu ve ikmalî kolaylaştıran özellikleri sebebiyle İsakçı, sefer için toplanan zahirenin ana ikmal üssü oldu. Burası Karadeniz ve Tuna civarındaki kazalardan tedarik edilen zahirenin büyük kısmının depolandığı ve orduya sevk edildiği yerd. 1711 senesinden itibaren İsakçı'nın Tuna Nehri'ne yakın mahallerinde toplam dört-beş bin ton kapasiteli ambarlar yaptırıldı. İsakçı'da aynı zamanda zahirenin depolanması için ambarlar da kiralandı. 1710'dan itibaren on beş ambar kiralandı, peksimetler ve un 40 dükkânda depolandı<sup>116</sup>. 1713 senesinde de Tuna iskelelerinden satın alınarak depolanacak zahire için Ambar Emîni Mustafa Ağa'nın görevlendirdiği el-Hâc Ahmed tahminen 105.000 İstanbul kilesi<sup>117</sup> alabilecek ambarları listeledi<sup>118</sup>. Rusya karşısında yürütülen savaşlarda depo olma vazifesi gören İsakçı, bu görevini 1768-1774 Osmanlı-Rus Harbi esnasında da sürdürdü. Zira bu sefer sırasında Hotin muhafazasında bulunan askerler için peksimet gönderdi<sup>119</sup>.

İkmal edilmesi gereken sadece hareket halindeki ordu değildi. XVIII. yüzyılda Osmanlı askerî başarılarının eskisi kadar gösterişli olmadığı açıktı ve sınır savunması önemli bir hale gelmişti. Bu savunma sistemi daha önceki dönemlere kıyasla arttı, bu da kendini kale inşasıyla gösterdi<sup>120</sup>. Zira Karlofça Antlaşması'yla elden çıkan kaleler sınır savunmasının önemini gündeme getirdi ve bu barış antlaşmasıyla beraber sınırlar tahkim edilmeye başlandı<sup>121</sup>. Bunların çoğunluğu Habsburg sınırında gerçekleştirilirken Belgrad Antlaşması (1739) ve Küçük Kaynarca Antlaşması'ndan (1774) sonra Karadeniz'e dökülen nehirlerin kenarında bulunan kalelerde tahkim faaliyetleri devam etti<sup>122</sup>. Örneğin Avusturya'ya karşı direnen Belgrad<sup>123</sup>, Vidin<sup>124</sup>, Rus tehlikesine karşı Rusçuk<sup>125</sup>

<sup>115</sup> Yıldız, *a.g.e.*, s. 82.

<sup>116</sup> Yıldız, *a.g.e.*, s. 180-181

<sup>117</sup> Kile hububat ve kuru meyvelerin ölçümünde kullanılan bir ölçek olup bir İstanbul kilesi XVI. yüzyılda un ve buğdayda 25,6589 kg., arpada ise 23,093 kg. idi. Cengiz Kallek, "Kile", *TDVİA*, C: 25, Ankara 2002, s. 567-568.

<sup>118</sup> *BOA*, C.AS. 238/10056, 20 M. 1125 (16 Şubat 1713).

<sup>119</sup> Cengiz Fedakar, "Hotin Kalesi'nin Sükûtu (1768-1774 Osmanlı-Rus Harpleri'nde)", *Bozkırın Oğlu Ahmet Taşağıl'a Armağan*, Ed. Tuğba Eray Biber, İstanbul 2019, s. 455-456.

<sup>120</sup> Bruce McGowan, "Âyanlar Çağı", Çev. Ayşe Berktaş, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1600-1914)*, Ed. Halil İnalıcık-Donald Quataert, İstanbul 2006, C: 2, s. 761.

<sup>121</sup> Ömer Gezer, "Karlofça Antlaşması'ndan Sonra Habsburg Sınırında Osmanlı Askerî Stratejisi", *Archivum Ottomanicum*, Ed. György Hazai, S: 33, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden 2016, s. 145.

<sup>122</sup> Emine Asuhan Aksakal, "Değişen Askerî Güç Dengesi: Osmanlı Diplomasisinde Kaleler (1735-1774)", *Dr. Cezmi Karasu Armağanı Ustaya Saygı*, Ed. Mikail Kolutek-Çağhan Sarı-Orhan Köksal, Ankara 2021, s. 29.

<sup>123</sup> Tahir Sevinç, "Belgrad Kalesi'nde Tamir ve İmar Faaliyetleri (1740-1743)", *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S: 32, 2014, s. 113.

ile Anapa'dan Faş'a kadar kaleler yeniden yapıldı, tahkim edildi ve kalelere asker sevkıyatı hızlandırıldı<sup>126</sup>. Ancak güçlü surlar ve çok fazla asker ile bir kaleyi korumak yeterli değildi. Kalelerin güçlü bir garnizon bulundurması, ambarlarının erzak ve cephanelik ile dolu olmasını gerektirmekteydi<sup>127</sup>. Bu minvalde kaleler başka yerlerden getirilecek iâşe maddelerine muhtaçtı ve İsakçı özellikle Tuna Nehri iskelelerinden satın alınan zahirenin kalelere sevk edildiği bir iskele olmasıyla göze çarpmaktaydı. Nitekim İsakçı'da biriktirilmiş hububattan yararlanan kaleler; Rus tehdidi karşısında savunma oluşturan, buradaki eşkıyalık faaliyetlerinde bölge güvenliğini sağlayan<sup>128</sup> Özi<sup>129</sup>, Faş<sup>130</sup>, Sohum<sup>131</sup>, Soğucak<sup>132</sup>, Açe<sup>133</sup> ve Kılburun'du<sup>134</sup>. Yine Batı tarafında fetih

<sup>124</sup> Mahir Aydın, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, İstanbul 2015, s.31

<sup>125</sup> Mehmet Topal, "Ruşçuk Şehrinin Adı ve Yeri Üzerine Düşünceler", *History Studies*, Volume 2/2, 2010, s. 246.

<sup>126</sup> Aydın, *a.g.e.*, s. 32; Zübeyde Güneş Yağcı, "Osmanlı Devleti'nin Kafkasya'daki Askerî Yatırımları", *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 2, S: 3, Şubat 2004, s. 17-22; Cengiz Fedakar, *Kafkasya'da İmparatorluklar Savaşı- Kurum'a Giden Yolda Anapa Kalesi (1781-1801)*, İstanbul 2014, s. 50 vd.

<sup>127</sup> Ömer Gezer, *Kale ve Nefer-Habsburg Serhaddinde Osmanlı Askeri Gücü (1699-1715)*, İstanbul 2020, s. 341.

<sup>128</sup> Kalelerin bu özellikleri için bk. Zübeyde Güneş Yağcı, *Ferah Ali Paşa'nın Soğucak Muhafızlığı (1781-1785)*, Yayınlanmamış Doktora Tezi, On Dokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun 1998, s. 52; Mahir Aydın, "Faş Kalesi", *Osmanlı Araştırmaları VI*, İstanbul 1986, s. 67; Mustafa Güler, "1737 Osmanlı-Rus Savaşında Özi'nin Elden Çıkması", *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C: XXIII, S: 1, Temmuz 2008, s. 138; Cengiz Fedakar, "Kafkasya'da Osmanlı Tahkimatı: Sohum Kalesi (1723-1729)", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Kafkasya Özel Sayısı, Yıl: 2, 2017, s. 163; Cengiz Fedakar, "1787-1792 Osmanlı-Rus Harplerinde Kılburun, Özi ve Hocabey Muharebeleri", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S: 46, 2015, s. 121; Bekir Gökpinar, "Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya Karşı Karadeniz'de Savunma Hattı Oluşturma Mücadelesi: Açu Kalesi (1696-1711)", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, C: XVII, S: 67, 2020, s. 606; Cengiz Fedakar, "Soğucak Kalesi'nin İnşası (1728)", *XVIII. Türk Tarih Kongresi (1-5 Ekim 2018/Ankara) Bildirileri*, Haz. Semiha Nurdan-Muhammed Ozler, C: VI, Ankara 2022, s. 97.

<sup>129</sup> Osmanlılar tarafından Karadeniz ve Tuna yalılarının kilidi olarak görülen Özi, Kılburun'un karşısında Karadeniz'in kuzeyinde yer almaktadır. Temel Öztürk, "Özü", *TDVİA*, C: 34, İstanbul 2007, s. 133.

<sup>130</sup> Önemli bir limana sahip olan Faş, Gürcistan'ın Karadeniz sahilinde, Batum ve Anagara arasında Riyon (Faş) Nehri'nin Karadeniz'e döküldüğü yerdedir. Aydın, *a.g.m.*, s. 67.

<sup>131</sup> Abhazya'nın başkenti olan Sohum, Karadeniz'in doğu kıyısında önemli bir liman şehridir. Mustafa Aydın, "Sohum", *TDVİA*, Ek-2, Ankara 2019, s. 519.

<sup>132</sup> 1720 yılında bugünkü Novorossiysk şehri yakınlarında kurulan Soğucak Kalesi Anapa Kalesi kurulmadan evvel Osmanlı Devleti'nin Batı Çerkesya'daki yayılma üssüydü. Anzor Kushhabiev, "Osmanlı Belgelerine Göre 18. Yüzyılın Sonlarında Kuzey ve Batı Kafkasya'da Osmanlı Politikasının Bazı Yönleri", Çev. Murat Topçu (Paşu), *Journal of Caucasian Studies (JOCAS)/Kafkasya Çalışmaları-Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl 1, Eylül 2015, s. 96.

<sup>133</sup> Taman yarımadasında bulunan Açe Kalesi Kuban Nehri'nin Rusya tarafında kalan kısmındadır. Cengiz Fedakar, "Anapa", *TDVİA*, C: EK-1, Ankara 2020, s. 93.



hareketlerinde kullanılan aynı zamanda bu taraftan gelecek tehlikelere karşı bir savunma hattı oluşturan Belgrad<sup>135</sup> da bu hububattan yararlananlardandı.

Seferler, İstanbul'un ve kalelerin iâşe ihtiyaçları İsakçı ambarlarının kapasitesinin geçen yıllara göre artmasını sağladı. Nitekim H.1166-1167-1168 (M.1752/1753-1753/1754-1754/1755) senelerinde Zıştovi, Niğbolu, Silistre, Rusçuk İsakçı ve Eflak'tan İstanbul ekmekçi esnafına ve bazı ihtiyacı olan mahallere dağıtılmak üzere toplam 450.000 kile buğday (11.546,5 ton) ile 250.000 kile (5.573,2 ton) arapan biriktirilmesi emredildi. Bir senede (H.1166-M.1752/1753) burada depolanması emredilen hububat miktarı 7.000 tondan fazlaydı<sup>136</sup>. Bu miktarın içinde kalelerin ihtiyacı olan hububat 50.000 kile (1.282,9 ton) buğday ile 50.000 kile (1.154,6 ton) arpaydı. Zira bu defterde H.1168 (M. 1754/1755) senesine ait Niğbolu, Silistre, Rusçuk ve İsakçı'dan mubayaa edilecek miktarlar 1755 senesine ait başka bir belgede kalelerin ihtiyaçları olarak belirtildi. Bir önceki sene kalelere ve palankaya verilen senelik hububat derkenarda şu şekilde gösterilmişti<sup>137</sup>.

Tablo 2: İsakçı Ambarından Kalelerin Bir Yıllık İhtiyacı İçin Verilen Buğday Miktarı

Kaleler	Buğday kile
Özi Kalesi piyade ve süvarileri için	12.582
Kılburun Kalesi piyade ve süvarileri için	4.180
Hasan Paşa Palankası piyade ve süvarileri için	972
Açe Kalesi yerlileri için	4.488
Faş Kalesi yerlileri için	2.138,5
Anagara Kalesi ve sair kaleler için	1.650,5
Sohum Kalesi yerlileri için	2.376
Özi Kalesi gönüllüleri için (H.1168/M. 1754/1755)	3.240
Soğucak Kalesi yerlileri için(H. 1167/M.1753/1754)	3.640
Toplam	35.267 (904,9 ton)

<sup>134</sup> Özi Kalesi'nin karşısında bu kalenin kilidi durumundadır. Fedakar, "1787-1792 Osmanlı-Rus Harplerinde Kılburun, Özi ve Hocabey Muharebeleri", s. 120.

<sup>135</sup> Selim Aslantaş, "Belgrad-ı Dârü'l-Cihâd", *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Yıl. 8, S: 15, 2011, s. 13.

<sup>136</sup> BOA, D.MKF.d. 29677, s. 6-7 (29. Z. 1169/24 Eylül 1756). Elbette bu miktarın ne kadarının ambarda muhafaza altına alındığını bilmiyoruz. Ancak H.1175 (M. 1761/1762) senesinde İsakçı ambarında Zıştovi, Rusçuk, Niğbolu, Silistre ve Eflak'tan satın alınan toplam 5.684 ton hububat bulunuyordu ve bunun 5.366 tonu buğday, 318 tonu arpaydı. Ertesi sene bu miktar 5.623 ton buğday ve 329 ton arpa ile 5.952 tona çıkmıştı. Dolayısıyla devletin istediği zahire miktarı ile ambarda bulunan miktarlar arasında bir farklılık olabilmektedir. Ancak bu miktarlar sefer hali olmadan İsakçı ambarlarının bir yılda 6.000 tona yakın zahire depolayabildiğini göstermekte, sefer olması durumunda bu miktarların artabileceğine işaret etmektedir. BOA, D.MKF.d. 30026, s. 4, 29. Z. 1176 (11 Temmuz 1763).

<sup>137</sup> BOA, AE. SOSM.III. 94/7201, 23 Ra. 1169 (27 Aralık 1755).

Kaleler için 50.000 kile arpa ile aynı miktar buğday temin edilmesi daha sonraki senelerde de korundu. Örneğin 1756 senesinde düzenlenen tertip defterine göre Tuna iskelelerinden kalelere gönderilmesi için ambarda muhafaza altına alınması gereken hububat miktarı şu şekildeydi<sup>138</sup>.

Tablo 3: İsakçı'da Kaleler İçin Toplanan Hububat

İskeleler	Kazalar	Buğday kile	Arpa kile
İsakçı	Hırsova	2.105	1.579
	Maçın	526	396
	Babadağı	4.210	3.157
	İsakçı	1.053	790
	İbrail	2.106	1.578
Ruşçuk	Ruşçuk	9.912	7.334
	Hezargrad	9.912	7.334
	Şumnu	7.501	5.404
	Eski Cuma	1.605	1.158
	Ala Kilise nam-ı diğer Osman Pazarı	1.070	770
Siliştre	Siliştre	5.625	6.750
	Çardak	312,5	375
	Yenipazar	3.750	4.500
	Umur Fakih	312,5	375
Niğbolu	Niğbolu	-	4.500
	Lofça	-	1.500
	Plevne	-	1.500
	Rahova	-	500
	İvraca	-	500
<b>Toplam</b>		50.000	50.000

1756 senesinde nakliye bedelleri içinde olmak kaydıyla buğdayın her İstanbul kilesi 30 akçe, arpanın her kilesi 20 sağ akçeden satın alınacak, bu hububat ürünleri için ödenecek bedel ahalinin vergilerine takas olacaktı<sup>139</sup>. Tabloda yer alan 19 kazanın 1757 senesinde aynı miktardaki buğday ve arpayı İsakçı ambarına göndermeleri için İsakçı Ambar Emmini Abdülbaki görevlendirildi. Ambarda toplanan ürünlerin temiz yani başka maddelerle karıştırılmamış olması önemliydi. Ahalinin ambara teslim ettiği ürünlerin miktarının belli olması için de ellerine bir temessük verilmekteydi<sup>140</sup>.

<sup>138</sup>BOA, C.AS. 789/33444, 5 Ca. 1169 (6 Şubat 1756).

<sup>139</sup> BOA, C.AS. 789/33444, 5 Ca. 1169 (6 Şubat 1756).

<sup>140</sup> BOA, C. AS. 1093/48269, 11 Ş. 1170 (1 Mayıs 1757).

İsakçı'da depolanan ürünler Tuna iskelelerinden devlet tarafından satın alınarak bir navlun<sup>141</sup> bedeli ile ambara getirilmekteydi. 1736 yılında İsakçı'ya diğer Tuna iskelelerinden gönderilen zahirenin her bir kilesinin taşıma ücreti şu şekildeydi: Niğbolu'dan 6, Zıştovi ve Rusçuk'tan 5, Silistre'den 4 akçe. Bu iskelelerden İsakçı'ya Rusçuk, Zıştovi ve Silistre'den peksimet de gönderildi ve Silistre ve Zıştovi'den gelen peksimetin her kantarı için 6, Rusçuk'tan gelen için ise 5 akçe taşıma bedeli ödendi<sup>142</sup>. 1754 senesinde de taşıma ücretlerinde bir değişiklik olmadı. Rusçuk ve Niğbolu'dan İsakçı'ya kadarki mesafe için 5 akçe, Silistre-İsakçı arası mesafe için 4 akçe navlun bedeli çıkmaktaydı<sup>143</sup>. Nakliye ücretinde gidilen mesafenin uzunluğu etkiliydi<sup>144</sup>. Öyle ki İsakçı'dan Faş ve Sohum kalelerine zahire nakleden reislere ödenen navlun bedeli kile başına 12 akçeydi. Ancak 1765 senesinde bu miktara razı gelmeyen reisler navlunun 11 para olması yönünde talepte bulunmuşlardı. Bu durum ambar eminini sıkıntıya düşürmüş o da İstanbul'dan gemi gönderilmesini istemişti. Ancak devlet bu istediği kabul etmeyerek eski hesap üzerinden orada bulunan sefinelere zahirenin yüklenerak gönderilmesini emretmişti<sup>145</sup>. 1766 senesinde yine navlun ile ilgili bir sıkıntı yaşandı. Gürcistan seferi için İsakçı'dan Faş iskelesine hububat götüren geminin navlun bedeli her kile başı 20 akçe olarak hesaplanmıştı. Ancak bu durumun düzeltilmesi ve navlunun 12 akçeden hesaplanarak reise verilmesi emredilerek bu suretle devletin zarara uğratılmaması gerektiğinin de altı çizildi<sup>146</sup>. Navlunun 20 akçeden hesaplanmasının nedeni Şubat 1765 senesinde İstanbul'dan İsakçı'ya gelen 21 sefinenin bu miktardan navlun bedeli olarak Faş iskelesine zahire götürmeleri için görevlendirilmeleriydi. Bu miktardan hesap edilen navlunlarının 3/1'lik kısmını İsakçı ambar emini verecekti<sup>147</sup>. İsakçı'dan Özi Kalesi'ne de zahire gönderilmekteydi. Nitekim Özi Kalesi'nde bulunan 582 nefer yeniçeriye 24 Mayıs 1735-11 Mayıs 1736 tarihleri arasında 7.092 kile buğday İsakçı'da bulunan miri buğdaydan verilmesi ocakları tarafından talep edildi. İsakçı'dan bu miktar zahire her kilesine 4'er sağ akçeden hesaplanan navlun ile gönderilmesi ve toplam 236 kuruş 16 para navlunun buğdayı almaya gelen mübaşir tarafından verilmesi uygun görüldü<sup>148</sup>. 1751 tarihli bir defterde Özi Kalesi dizdarına verilen 20.140 kile buğday ile 1.500 kantar peksimetin navlun ücreti olarak 332.190

<sup>141</sup> İtalyanca bir kelime olan Naulo'dan türetilen navlun terimi, gemilerin kiralanmasında ödenen ücrettir. Süleyman Nutkî, *Kamûs-i Bahri*, Haz. Mustafa Pultar, İstanbul 2011, s. 213.

<sup>142</sup> Sevinç, "18. Yüzyılda Tuna Nehri'nde Ulaşım ve Nakliye Faaliyetleri", s. 595.

<sup>143</sup> BOA, AE. SOSM. III. 76/5769, 2 Şaban 1167 (25 Mayıs 1754).

<sup>144</sup> Sevinç, *a.g.m.*, s. 595.

<sup>145</sup> BOA, C.AS. 550/23074, 19 Za. 1178 (10 Mayıs 1765).

<sup>146</sup> BOA, C.AS. 641/26971, 9 C. 1180 (12 Kasım 1766), Derkenar 1, 12 Ra. 1180 (17 Eylül 1766).

<sup>147</sup> BOA, C.AS. 1032/45302, 4 N. 1178 (25 Şubat 1765).

<sup>148</sup> BOA, C.AS. 677/28440, 7 C. 1148 (25 Ekim 1735).

akçe verildi. Buğday götürülen sefinelerinden birine 12,5 akçe birine 13,5 akçe kile başına ödeme yapıldı<sup>149</sup>.

İsakçı ambarından zikredilen kalelere zahire gönderilmesi hususu devlet tarafından yakından takip edilmekteydi. Ancak ambarlarda yeterli miktarda hububat olmaması ya da ambar emininin suiistimalleri kalelerde yaşayan askerinin sıkıntı çekmesine neden oluyordu. Örneğin 1748 senesinde Belgrad Kalesi'nin ihtiyacı olan buğday İsakçı'dan gönderilmedi. Ambar emininin suçu olarak görülen bu durum karşısında Niğbolu, Zıştovi ve Rusçuk iskelelerinden Belgrad defterdarı kendi eliyle hububatı mubayaa ederek zahirenin doğrudan kaleye ulaşmasını sağladı. Bu sebeple İsakçı ambarına mubayaa ferman olunan hububat Tuna iskelelerinden Belgrad Kalesi için mubayaa edilen miktar azaltılarak satın alındı. Bu durum bir sonraki sene için de aynen uygulanarak Belgrad muhafazasında bulunan yeniçeri, cebeci, topçu ve top arabacılarının bir senelik ihtiyacı 40.000 İstanbul kilesi un, 25.000 İstanbul kilesi arpa miri hesap uygulamasıyla adı geçen iskelelerden satın alınması emredildi. Bir kile un nakliye ve çuval bahasıyla 50 akçe, arpa ise nakliye masrafiyle beraber 20 akçeydi. Bu ücretler ise ahailerin vergileriyle takas edilmekteydi. Zahirenin satın alınması bir bedeli beraberinde getiriyorsa da nakliye ve işçi ücreti de devlet tarafından düşünülmekteydi. Zira bu hububatın sevk edilmesinde kullanılan gemilerin navlun bedeli ile hububatın gemilere yüklenmesi ve boşaltılması esnasında yararlanan prestoyka<sup>150</sup> ücretleri de Belgrad cizyesi malından ödenmesi kararlaştırıldı<sup>151</sup>. 1760 senesinde ambarın Belgrad Kalesi'nde bulunan askerinin bir senelik ihtiyacı olan 20.000 İstanbul kilesi buğday ile 10.000 İstanbul kilesi arpanın alınarak ambar eminin görevlendirdiği bir mutemed adamla gönderilmesi emredildi. Bu miktar zahirenin kaleye gönderilmesinde navlun ve prestoyka ücreti 5.240 akçe tuttu<sup>152</sup>.

Karadeniz'deki kaleler de İsakçı'dan gelmeyen hububat yüzünden sıkıntı yaşayabiliyordu. Örneğin Faş, Sohum ve Soğucak kalelerinde görevli yeniçerilerinin 1748 yılındaki bir senelik zahireleri 5.202 İstanbul kilesi buğdayın İsakçı ambarından tedarik edilmesi gerekti. Ancak ambar emininin bu miktar teklif edildiğinde İsakçı Ambar Emmini Mehmed, ambarında buğday olmadığını ifade ederek buğdayı teslim almak için görevlendirilen çavuşa bedel teklif etti. Devlet bunu haber aldığı anda bedel teklifinin olmayacağını, İsakçı'da mevcut buğday varsa vermesini yoksa da kendisinin mubayaa ettiği buğdaydan ayırarak navlununu ödeyeceği bir sefineye buğdayı yükleyerek gönderilen görevliye bu hububatı tamamen teslim etmesini emretti<sup>153</sup>. 1752 senesinde de ambar emini sefine bulamadığını ve reislerin de fazla navlun talep ettiklerini sebep göstererek bu kalelere zahirenin gönderilememesine neden oldu. Devlet bundan önceki

<sup>149</sup> BOA, DMKF.d. 29724, s. 3, 30 Za. 1164 (20 Ekim 1751).

<sup>150</sup> ekir Gökpinar, *Tuna Ötesine Son Sefer Varadin 1716*, İstanbul 2019, s.124.

<sup>151</sup> BOA, AE. SMHD.I. 14/817, 7 Za. 1161 (29 Ekim 1748).

<sup>152</sup> BOA, C.AS. 1015/44496, 27 S. 1175 (8 Ekim 1760).

<sup>153</sup> BOA, C.AS. 648/27270, 29 Z. 1160 (1 Ocak 1748).

senelere göre tertip edilen 5.325 İstanbul kilesi buğdayın bir an evvel gönderilmesini aksi takdirde ambar emininin mallarının satılarak elde edilecek para ile navlunun ödeneceğini ambar eminine bildirdi<sup>154</sup>. Yine Özi Kalesi kadar önemli Kılburun Kalesi'nin de ihtiyacı olan peksimetin İsakçı ambarından verilmesi yönünde 1750 senesinde bir emir verildi. Ancak 1754 senesinde bu emirde yer alan 1.000 kantar peksimet henüz Kılburun'a gönderilmemiş olduğu kale dizdarı, kalede görev yapan asker ve âyanlar tarafından devlete haber edildi<sup>155</sup>.

### Sonuç

XVIII. yüzyılda Tuna Nehri hem Avusturya'ya hem de Rusya'ya karşı bir savunma hattı özelliği gösterdi. Bu dönem içerisinde Tuna hattı ve Doğu Karadeniz kaleleri önem kazandı. Yeniden yapılan ya da tahkim edilen kaleleri koruyan askerlerin işe anlamında desteklenmesi gerekiyordu. Aksi takdirde mühimmat ve işe açısından yetersiz kalan bir kalenin düşmesi ülke sınırlarını düşman işgaline açık hale gelmesine neden olabilirdi. Tuna'dan tedarik edilen malzemeler hem sefer sırasında ordunun hem de kale askerlerinin temel kaynaklarını oluşturmaktaydı. Bu temel kaynaklardan Osmanlı Devleti'ni yoksun bırakmak isteyen Rusya sürekli olarak Tuna hattını delmeye çalışmakta, ordunun işesinin stoklandığı İsakçı'yı hedef haline getirmekteydi. Şu halde Osmanlı Devleti'nin İsakçı'ya özel ilgi göstermesi ve ambar inşa faaliyetlerini yakından takip ederek ambarları her daim dolu tutmaya çalışması Rusya'ya karşı kale savunma sistemlerinin en azından işe anlamında güçlü olmasını sağlamaktaydı.

Bu bağlamda sadece kalelerin ihtiyacı olan ürünlerin stoklanması amacını taşımasa da İsakçı'da özellikle doğa olayları ve ambarların hububat depolamada yetersiz kalması yüzünden XVIII. yüzyılda ambar inşa faaliyetleri yoğun bir şekilde devam etti. İnşa faaliyetleri birkaç sonucu ortaya çıkarmaktadır. Bunlardan ilki Osmanlı Devleti'nin Tuna hattını düşmandan korumak için çoğunlukla yine bu bölgenin avantajlarını kullanmasıdır. İkincisi Karadeniz'deki pek çok kalenin güvenliğinden sorumlu askerlerin beslenmesine İsakçı üzerinden Tuna Nehri yerleşimleri katkı sağlamaktadır. İsakçı'da ambar inşasında çalışanlar ve ambar yapım malzemeleri civar iskelelerden ya da Eflak ve Boğdan'dan tedarik edilmektedir. Diğer taraftan ambar inşası bölgede bir geçim kaynağı haline gelmiş olmalıdır. Büyüklü küçüklü ambarların yeniden inşa ve tamir faaliyetlerinde birçok esnaf ve amele birlikte çalışmakta, çalışanlar da çoğunlukla Tuna şehirlerinden temin edilmektedir.

Sonuç olarak denilebilir ki bir şehrin değeri coğrafi şartların ona sağladığı olanaklarda gizlidir. İsakçı için ifade edilen geçit yeri, gemi yatağı ya da köprü yeri gibi isimlendirmelerin yanına hububat deposu da eklenmelidir. Nitekim bir belgeden çıkan sonuca göre altı-yedi bin ton hububatı depolayacak kapasiteye

<sup>154</sup> BOA, TS.MA.e. 257/19, 8 N. 1165 (20 Temmuz 1752).

<sup>155</sup> BOA, C.AS. 683/28675, 25 Ş. 1167 (17 Haziran 1754).

sahip İsakçı, Tuna'dan ve prensliklerden elde edilen hububatı ihtiyaç bölgelerine bağlayan bir köprüdür.

## KAYNAKLAR

### 1. Arşiv Kaynakları

**TC. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA);**

Ali Emiri Sultan Mahmud I (AE. SMHD.I.) 14/817.

Ali Emiri Sultan Mustafa III. (AE. SMST. III.) 272/21799; 186/14653; 255/20410.

Ali Emiri Sultan Osman III. (AE. SOSM. III.) 76/5769; 94/7201.

Cevdet Askeriye (C.AS.) 1093/48269; 1119/49565; 1015/44496; 1032/45302; 1055/46380; 1118/49548; 1119/49565; 238/10056; 368/15246; 439/18271; 550/23074; 60/2827; 620/26170; 640/26935; 641/26971; 648/27270; 677/28440; 683/28675; 739/31032; 747/31415; 789/33444; 820/34874; 826/35172; 881/37852; 885/38028.

Cevdet Hariciye (C.HR.) 69/3441.

Bâb-ı Defteri Baş Muhâsebe Defterleri (D.BŞM.d.) 2008.

Bâb-ı Defteri Mevkufat Kalemi Defterleri (D.MKF.d.) 29677; 29724; 30026.

Kamil Kepeci Defterleri (KK.d.) 2909.

Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Evrakı (TS. MA.e.) 257/19; 899/66.

### 2. Kitap ve Makaleler

AGOSTON, Gabor, “Çevre ve Sınır Tarihi Çalışmalarının Buluştuğu Yer: Macaristan’daki Osmanlı-Habsburg Sınırı Boyunca Nehirler, Ormanlar, Bataklıklar ve Kaleler”, Çev. M. Fatih Çalışır, *Osmanlı’da Strateji ve Askerî Güç*, Timaş Yayınları, İstanbul 2012, ss. 97-130.

AKSAKAL, Emine Asuhan, “Değişen Askerî Güç Dengesi: Osmanlı Diplomasisinde Kaleler (1735-1774)”, *Dr. Cezmi Karasu Armağanı Ustaya Saygı*, Ed. Mikail Kolutek-Çağhan Sarı-Orhan Köksal, Gazi Kitapevi, Ankara 2021, ss. 17-37.

ALBAYRAK COŞKUN, Gökçen, “Tuna Ticaretini Yeniden Düşünmek: 19. Yüzyılda Osmanlı Tunası’nda Ticaret ve Devlet”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller I*, Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok, Not Yayınları, Kayseri 2015, ss. 301-310.

ALBAYRAK COŞKUN, Gökçen, *Dersaadet’in Kileri Tuna Nehri’nde Ticaret ve Devlet*, Dergâh Yayınları, İstanbul 2017.

ASLANTAŞ, Selim, “Belgrad-ı Dârü’l-Cihâd”, *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 8, S: 15, 2011, ss. 13-37.

AUREL- MOTOTOLEA, Andreea- Andrei, “Urban Structures And Commercial Life in Ottoman Dobruja (16th– 18th Centuries)”, *Osmanlı Dönemi*

*Balkan Şehirleri 2*, Ed. Zafer Gölen-Abidin Temizer, Gece Kitaplığı, Ankara 2017, ss. 519-568.

AYDIN, Mahir, “Faş Kalesi”, *Osmanlı Araştırmaları VI*, İstanbul 1986, ss. 67-138.

AYDIN, Mahir, *Vidin Kalesi Tuna Boyu'ndaki İnci*, Ötüken Neşriyat, İstanbul 2015.

AYDIN, Mustafa, “Sohum”, *TDVİA*, Ek-2, Ankara 2019, ss. 519-522.

BABİNGER, Franz, “Die Donau Als Schicksalsstrom Des Osnanenreiches”, *Südeuropa-Jahrbuch*, Berlin 1961, ss. 15-27.

BABİNGER, Franz, “Ruşçuk”, *İA*, C: IX, MEB., İstanbul 2009, ss. 784-787.

BAKARDJIEVA, Theodora, “The Role Of The Osmanlı Danubian Fleet in The Military Operations in XV-XVII C. Organization And Fighting Potentialities”, *XIV. Türk Tarih Kongresi II/I*, 09-13 Eylül 2002, Ankara 2005, ss. 151-157.

BORANDĂ, Georgeta, “Porturi Dobrogene: Isaccea şi Măcin”, *Analele Dobrogej*, Serie Nouă Anul V, nr. 2, Constanta 1999, ss. 107-109.

CVETKOVA, Bistra, “İsakca”, *EĖ*, C. IV, Leiden 1997, ss. 92.

ÇOLAK, Kamil, “Ruşçuk ve Çevresinde Cerehorlar (1694-1698)”, *Akademik İncelemeler Dergisi*, C: 13, S: 1, 2018, ss. 369-389.

DECEİ, Aurel, “Dobruca”, *İA*, C: III, MEB, İstanbul 1993, ss. 629-643.

EBÜ'L-FİDÂ, *Ebü'l-Fidâ Coğrafyası (Takvimü'l-Büldan)*, Çev. Ramazan Şeşen, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2017.

EKİNCİ, İlhan, *Tuna Nehri'nde Diplomasi Oyunları (1856-1883)*, Altınpost Yayınları, Ankara 2014.

EMECEN, Feridun M., “Osmanlıların Tuna'nın Kuzeyine Yönelik İlgileri ve Stratejiler XVI. Asrın Ortalarında Erdel Örneği”, *Halil İnalıcık Armağanı I*, DOĞUBATI, İstanbul 2009, ss. 126-141.

EMECEN, Feridun M., “İsmâil”, *TDVİA*, C: 23, İstanbul 2001, ss. 82-84.

ENGİN, Nihat, *Osmanlılar'da İlk Denizcilik Hareketleri ve Tuna Donanmasının Kurulması*, Marmara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 1984.

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

ERKAL, Mehmet, “Arşın”, *TDVİA*, C: 3, İstanbul 1991, ss. 411-413.

ERTAŞ, Mehmet Yaşar, “XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askerî Fonksiyonları”, *Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S: 1, Yıl: 1997, ss. 91-98.

EVLİYÂ ÇELEBİ B. DERVİŞ MEHEMMED ZİLLÎ, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, C: V, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2001.

EVLİYÂ ÇELEBİ B. DERVİŞ MEHEMMED ZİLLÎ, *Evliyâ Çelebi Seyahatnâmesi*, Haz. Seyit Ali Kahraman-Yücel Dağlı, C: VI, Yapı Kredi Yayınları, İstanbul 2002.

FEDAKAR, Cengiz, *Kafkasya'da İmparatorluklar Savaşı- Kırım'a Giden Yolda Anapa Kalesi (1781-1801)*, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2014.

FEDAKAR, Cengiz, "1787-1792 Osmanlı-Rus Harplerinde Kılburun, Özi ve Hocabey Muharebeleri", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, S: 46, 2015, ss. 119-136.

FEDAKAR, Cengiz, "Kafkasya'da Osmanlı Tahkimatı: Sohum Kalesi (1723-1729)", *Vakanüvis-Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Kafkasya Özel Sayısı, Yıl: 2, Kasım 2017, ss. 163-194.

FEDAKAR, Cengiz, "Hotin Kalesi'nin Sükûtu (1768-1774 Osmanlı-Rus Harpleri'nde)", *Bozkırın Oğlu Ahmet Taşağul'a Armağan*, Ed. Tuğba Eray Biber, Yeditepe Yayınevi, İstanbul 2019, ss. 451-478.

FEDAKAR, Cengiz, "Anapa", *TDVİA*, C: EK-1, Ankara 2020, ss. 92-94.

FEDAKAR, Cengiz, "Soğucak Kalesi'nin İnşası (1728)", *XVIII. Türk Tarih Kongresi (1-5 Ekim 2018/Ankara) Bildirileri*, Haz. Semiha Nurdan-Muhammed Ozler, C: VI, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara 2022, ss. 97-113.

FİDAN, Fadimana, "Doğu Seferlerinin İaşe Temininde İki Durak: İsakçı ve Trabzon (1742-1746 Osmanlı-İran Harpleri Örneğinde)", *İlkçağlardan Günümüze Jeostratejik ve Jeopolitik Açından Karadeniz*, Ed. Mehmet Okur-Volkan Aksoy-Yüksel Küçük-Ahmet Nafiz Ünalmiş, Akçağ Yayınları, Ankara 2018, ss. 189-201.

GEMİL, Tahsin, "X-XIV. Yüzyıllarda Orta ve Doğu Avrupa'da İslâm Varlığı", *Balkanlarda İslâm Miadı Dolmayan Umut*, C: 2, Ed. Muhammet Savaş Kafkasyalı, Tika Yayınları, Ankara 2016, ss. 41-49.

GENÇ, Serdar, *Lale Devrinde Savaş-İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2013.

GEZER, Ömer, "Karlofça Antlaşması'ndan Sonra Habsburg Sınırında Osmanlı Askerî Stratejisi", *Archivium Ottomanicum*, Ed. György Hazai, S: 33, Harrassowitz Verlag, Wiesbaden 2016, ss. 145-156.

GEZER, Ömer, *Kale ve Nefer-Habsburg Serhaddinde Osmanlı Askerî Gücü (1699-1715)*, Kitap Yayınevi, İstanbul 2020.

GÖKBİLGİN, Tayyip, "XVI Asır Ortalarında Osmanlı Devletinin Tuna Havzası Ve Akdeniz Siyasetleri, Bunlar Arasındaki Alâka ve İrtibat, Muhtelif Veçheleri", *Ankara Üniversitesi Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Dergisi*, C: XIII, S: 4, 1955, ss. 63-77.

GÖKPINAR, Bekir, "Osmanlı-Avusturya Savaşlarında Tuna Nehri'nden Yapılan Sevkiyatta Yaşanan Problemler (1716-1718)", *Balkan Tarihi*, Ed. Zafer Gölen-Abidin Temizer, C: II, Osmanlı Mirası ve Türk Kültürünü Araştırma Derneği: Gece Kitaplığı, Ankara 2016, ss. 297-312.

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

GÖKPINAR, Bekir, "Osmanlı Devleti'nin Rusya'ya Karşı Karadeniz'de Savunma Hattı Oluşturma Mücadelesi: Açu Kalesi (1696-1711)", *Karadeniz Araştırmaları Dergisi*, C: XVII, S: 67, 2020, ss. 605-629.



GÜÇER, Lütfi, “ XVIII. Yüzyıl Ortalarında İstanbul’un İaşesi İçin Lüzumlu Hububatın Temini Meselesi”, *İÜİFM.*, İstanbul 1949-1950, C: XI, S: 1-4, ss. 397-416.

GÜLER, Mustafa, “1737 Osmanlı-Rus Savaşında Özi’nin Elden Çıkması”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, C: XXIII, S: 1, Temmuz 2008, ss. 137-156.

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

HALİL, Filiz, *İsakça’da Türk İzleri*, Editura Elvan, Romania 2004.

HAMMER-PURGSTALL, Baron Joseph Von, *Büyük Osmanlı Tarihi*, C: I, Üçdal Neşriyat, Ankara 1998.

İNALCIK, Halil, “Rumeli”, *TDVİA*, C: 35, İstanbul 2008, ss. 232-235.

İNBAŞI, Mehmet, “Osmanlı-Lehistan Harplerinde Sefer Yolu ve Tuna Nehrinin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl)”, *Balkanlar’da İslâm Medeniyeti*, Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebliğleri, Bükreş, Romanya/1-5 Kasım 2006, İslâm Tarih, Sanat ve Kültür Araştırma Merkezi (IRCICA), İstanbul 2011, ss. 479-505.

İNBAŞI, Mehmet, *Ukrayna’da Osmanlılar-Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2004.

İNCİCİYAN-ANDREASYAN, P.L. -H.D., “Osmanlı Rumelisi’nin Tarih ve Coğrafyası”, *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, 4-5, 1975-1976, Edebiyat Fakültesi Basımevi, 1976, ss. 101-152.

İŞBİLİR, Ömer, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İâşe, İkmâl ve Lojistik Meseleleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, İstanbul 1996.

JORGA, Nicolae, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1300-1451)*, Çev. Nilüfer Epçeli, C: I, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2005.

JORGA, Nicolae, *Osmanlı İmparatorluğu Tarihi (1451-1538)*, Çev. Nilüfer Epçeli, C. II, Yeditepe Yayınları, İstanbul 2005.

KALLEK, Cengiz, “Kile”, *TDVİA*, C: 25, Ankara 2002, ss. 567-570.

KANTEMİR, Dimitri, *Osmanlı İmparatorluğunun Yükseliş ve Çöküş Tarihi*, Çev. Özdemir Çobanoğlu, C: III, Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara 1980.

KARAHAN, Ali, “Tuna Nehri ve Kıyılarındaki Yerleşim Yerleri Hakkında XVIII. Yüzyılın Sonlarında Kaleme Alınan Bir Risale (Değerlendirme ve Çeviri Metin)”, *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, S: 45, Yıl: 22, 2021, ss. 1-34.

KATİP ÇELEBİ, *Cihannüma (İklim-i Rum) Transkripsiyonlu Metin I*, İstanbul 1971.

KAYAPINAR, Ayşe, “Osmanlı Hâkimiyetinde Tuna Nehri ve Tuna Adaları”, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Prof. Dr. Yılmaz Kurt Armağanı 1, Ed. Hatice Oruç-Muhammed Ceyhan, Akçağ Yayınları, Ankara 2016, ss. 472-520.

KİEL, Machiel, “Niğbolu”, *TDVİA*, C: 33, İstanbul 2007, ss. 87-89.

KİEL, Machiel, “Silistre”, *TDVİA*, C: 37, İstanbul 2009, ss. 202-205.

KİEL, Machiel, “Ziştova”, *TDVİA*, C: 44, İstanbul 2013, ss. 465-467.

KURAT, Akdes Nimet, *Prut Seferi ve Barışı 1123 (1711)*, C: I, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1951.

KUSHHABİEV, Anzor, “Osmanlı Belgelerine Göre 18. Yüzyılın Sonlarında Kuzey ve Batı Kafkasya’da Osmanlı Politikasının Bazı Yönleri”, Çev. Murat Topçu (Papşu), *Journal of Caucasian Studies (JOCAS)/Kafkasya Çalışmaları-Sosyal Bilimler Dergisi*, Yıl: 1, Eylül 2015, ss. 93-102.

MADEN, Fahri, “Babaeski’de Sarı Saltık (Saltuk) Baba Türbe ve Tekkesi”, *Türk Kültürü ve Hacı Bektaş Veli Araştırma Dergisi*, S: 95, Güz 2020, ss. 25-69.

MAJER, Hans Georg, “17. Yüzyılın Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları”, *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul 1981, ss. 185-194.

MATEESCU, Tudor, “Din Legăturile Oraşului Isaccea cu Teritoriile Româneşti de la Stânga Dunării Până la 1877”, *Analele Dobrogej*, Serie Nouă Anul V, nr. 2, Constanta 1999, ss. 67-79.

MAXİM, Mihai, “Tuna”, *TDVİA*, C: 41, İstanbul 2012, ss. 372-374.

MAXİM, Mihai, “Osmanlı Döneminde Bir Liman Kenti: İbrayil (Braila)”, *Güney Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, S:12, Yıl: 1998, ss. 173-187.

MAXİM, Mihai, “Kili”, *TDVİA*, C: 26, Ankara 2002, ss. 1-3

MAXİM, Mihai, “Tulça”, *TDVİA*, C: 41, İstanbul 2012, ss. 360-361.

MAXİM, Mihai, “Yergöğü”, *TDVİA*, C: 43, İstanbul 2013, ss. 483-484.

MCGOWAN, Bruce, “Âyanlar Çağı”, Çev. Ayşe Berktaş, *Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1600-1914)*, C: 2, Ed. Halil İnalçık-Donald Quataert, Eren Yayınları, İstanbul 2006, ss. 761-884.

MURGESCU, Bogdan, “İsakça”, *TDVİA*, C: 22, İstanbul 2000, ss. 489-490.

MURPHEY, Rhoads, *Osmanlı’da Ordu ve Savaş 1500-1700*, Çev. Tanju Akad, Homer Kitapevi, İstanbul 2007.

NAİMÂ MUSTAFA EFENDİ, *Naimâ Târihi*, Cild-i Sâni, Kütüphanesi-i Meclis-i Âyan, 1328.

ÖZCAN, Abdülkadir, “Cerehor”, *TDVİA*, C: 7, İstanbul 1993, ss. 393.

ÖZTÜRK, Temel, “Özü”, *TDVİA*, C: 34, İstanbul 2007, ss. 133-134.

SEVİNÇ, Tahir, “18. Yüzyılda Tuna Nehri’nde Ulaşım ve Nakliye Faaliyetleri”, *Türk Tarihinde Balkanlar*, C: I, Sakarya Üniversitesi Balkan Araştırmaları Uygulama ve Araştırma Merkezi Yayınları, Sakarya 2013, ss. 589-617.

SEVİNÇ, Tahir, “Belgrad Kalesi’nde Tamir ve İmar Faaliyetleri (1740-1743)”, *SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S: 32, 2014, ss. 111-130.

SOLAK-ZÂDE MEHMED HEMDEMÎ ÇELEBİ, *Solak-zâde Tarihi*, Mahmud Bey Matbaası, İstanbul 1297.

STANİCA, Aurel-Daniel, “Cartography of The Missing Fortresses in Dobrogea: A Case Study of The Turkish Fortifications”, *15th International Congress of Turkish Art*, Naples Università di Napoli “L’Orientale” 16-18

September 2015, Ed. Michele Bernardini-Alessandro Taddei-Michael Douglas Sheridan, Önka Matbaa, Ankara 2018, ss. 569-751.

SÜLEYMAN NUTKÎ, *Kamûs-i Bahri*, Haz. Mustafa Pultar, Türkiye İş Bankası Yayınları, İstanbul 2011.

SÜT, Hadis, *19. Yüzyılda Kalas (Galati) İskelesi*, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Bursa 2015.

ŞEMSEDDİN SAMÎ, *Kamus-ı Türkî*, Haz. Paşa Yavuzarslan, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara 2019.

TOPAL, MEHMET, “Ruşuk Şehrinin Adı ve Yeri Üzerine Düşünceler”, *History Studies*, Volume 2/2, 2010, ss. 243-254.

TOPÇULAR KÂTİBİ ‘ABDÜLKADİR (KADRÎ) EFENDİ, *Topçular Kâtibi ‘Abdülkadir (Kadrî) Efendi Tarihi (Metin ve Tahlil)*, Haz. Ziya Yılmaz, C: II, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 2003.

TUĞLUCA, Murat, “1711 Prut Seferi Organizasyonundan Bir Kesit: Tombaz Tedariki”, *Osmanlı Devleti’nde Nehirler ve Göller 1*, Haz. Şakir Batmaz-Özen Tok, Not Yayınları, Kayseri 2015, ss. 103-134.

YAĞCI GÜNEŞ, Zübeyde, “Osmanlı Devleti’nin Kafkasya’daki Askerî Yatırımları”, *Askerî Tarih Araştırmaları Dergisi*, Yıl: 2, S: 3, Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Başkanlığı Yayınları, Şubat 2004, ss. 15-27.

YAĞCI GÜNEŞ, Zübeyde, *Ferah Ali Paşa’nın Soğucak Muhafızlığı (1781-1785)*, On Dokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Basılmamış Doktora Tezi, Samsun 1998.

YENİÇERİ KATİBİ HASAN, *Prut Seferi’ni Beyanımdır*, Haz. Hakan Yıldız, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2011.

YILDIRIM, Filiz, *Nazlı Tuna’nın İnce Donanması (18. Yüzyıl)*, Hiper Yayınları, İstanbul 2019.

YILDIRIM, Filiz, “Tuna Nehri Kıyısında Bir Kasaba: İsakçı’da Sultan Osman Han Vakfı”, *VAKANÜVİS Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, Prof. Dr. Süleyman Büyükkaracı Özel Sayısı, Yıl: 6, Aralık 2021, ss. 286-325.

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

