



Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi

Academic Journal of History and Idea

ISSN: 2148-2292

11 (2) 2024

Araştırma Makalesi | Research Article

Geliş tarihi | Received: 13.02.2024

Kabul tarihi | Accepted: 15.03.2024

Yayın tarihi | Published: 25.04.2024

Duygu Demir

<https://orcid.org/0000-0002-7168-701X>

Ph.D., Istanbul University, Turkey, duygudemirci@gmail.com

Atıf Künyesi | Citation Info

Demir, D. (2024). XVIII. Yüzyılda İsmail (İzmail) ve İsakça (İsakçı) Kalelerine Ait İskele ve Ambarların Zahire Sevkiyatlarında Kullanılması. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, 11 (2), 1135-1169, <https://doi.org/10.46868/atdd.2024.736>

XVIII. Yüzyılda İsmail (İzmail) ve İsakça (İsakçı) Kalelerine Ait İskele ve Ambarların Zahire Sevkiyatlarında Kullanılması*

Öz

Osmanlı Devleti, hakim olduğu Kuzey Karadeniz sahillerindeki kale hinterlandları ile koruduğu iskele, gümrük ve ambar ağından oluşan ticari ve askeri ağını, özellikle 18. yüzyılda koşullarına göre oldukça aktif ve etkili kullanmıştır. Tuna Nehri'ni de içine alan bu ağ ile öncelikli olarak İstanbul'un ihtiyacı karşılanmış ve buradan Anadolu'ya hatta Kutsal topraklara dahi destek sağlanmıştır. Ayrıca aynı kanal üzerinden Batı'ya yönelik seferlerde ve hakimiyetin bekasında ikmal, iase ve mühimmat yönünden stratejik avantaj elde edilmiştir. Rusya ile girilen mücadelelerde birer birer elden çıkan kalelerle bu avantajın 19. yüzyılda artık Rusya'ya geçmeye başlamasıyla, kurallar Osmanlı Devleti aleyhine değişmiştir. Bu çalışmada, coğrafi olarak birbirine çok yakın olan İsmail ve İsakça kalelerinin iskeleleri, gümrükleri ve ambarları üzerinden sağlanan zahirenin çeşit ve miktarları hakkında bilgiler sunulmakta, aynı ağ üzerindeki diğer kalelerin içinde İsmail ve İsakça kalelerinin yeri ve önemi tartışılmıştır. Ayrıca bu çalışmada sevk edildiği anlaşılan ürünlerden buğday, arpa, un, darı, peksimet ve saman gibi birbirinden farklı ürünlerin ne kadar miktarda sevk edildiği, nereden nereye sevk edildiği, ne kadar ücretle sevk edildiği gibi sorulara cevaplar aranmıştır. Burada ayrıca sevkiyatların hangi araçlarla yapıldığına değinilmiş, sevkiyatlar sırasında karşılaşılan güçlüklerin neler olduğuna dair açıklamalara yer verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: *İsmail, İsakça, Kale, Zahire, Ambar*

* Bu makale, bu dipnotta künyesi verilen doktora tezinden üretilmiştir.



18th Century Utilisation of the Wharves and Warehouses of the Ismail and Isakcha Fortresses for the Shipment of Zahir

Abstract

The Ottoman Empire used its commercial and military network consisting of the fortress hinterlands on the Northern Black Sea coast and the network of piers, customs and warehouses it protected, especially in the 18th century, quite actively and effectively according to its conditions. This network, which also included the Danube River, primarily met the needs of Istanbul and provided support to Anatolia and even to the Holy Land. In addition, through the same canal, a strategic advantage was gained in terms of supply, subsistence and ammunition in the campaigns towards the West and the survival of the sovereignty. As this advantage started to pass to Russia in the 19th century with the castles that were lost one by one in the struggles with Russia, the rules changed against the Ottoman Empire. In this study, information on the types and quantities of agricultural goods supplied through the piers, customs and warehouses of the Ismail and Isakça fortresses, which were geographically very close to each other, is presented, and the place and importance of the Ismail and Isakça fortresses among other fortresses on the same network are discussed. In addition, this research seeks answers to questions such as how much amount of different products such as wheat, barley, flour, millet, peksimet and straw were shipped, from where to where they were shipped and how much they were shipped. In addition, the vehicles with which the shipments were made and the difficulties encountered during the shipments are explained.

Keywords: *Ismail, Isakça, Castle, Zahir, Warehouse*

Giriş

Kuzey Karadeniz’de Osmanlı idaresinde bulunan kaleler arasında, işleyiş yönünden büyük farklar olmadığı gibi, aynı zamanda bu kaleler arasında askeri, ticari alanlar başta olmak üzere iş birlikleri söz konusudur. İsakça Kalesi, yaklaşık 51 km.lik mesafe ile İsmail Kalesi’ne coğrafi olarak en yakın kalelerden biridir. Osmanlı hakimiyeti döneminde birbiriyle, İstanbul ile diğer çevre kaleler ile yoğun ilişkilerde bulunan bu kalelerin her ikisi de stratejik öneme sahiptirler. Örnek olarak ele alıp, Osmanlı arşiv belgelerine başvurularak incelenmeye çalışılan bu kaleler hakkında elde edilen bilgilerle, Tuna, Karadeniz ve İstanbul ağında gerçekleşen faaliyetlerin anlaşılmasında küçük bir katkı sağlayabilmek de amaç dahilindedir. Bu iki kale arasındaki ilişkilerde zahire ve mühimmat sevkiyatı, asker temini, iskele, gümrük ve ambarlardan elde edilen gelirler, vergiler, bu yerlerin sürekliliği için yapılan tamir faaliyetleri yol ve köprü yapımı gibi çeşitli faaliyetlerde çalışan görevliler ve bunların organizasyonu, diğer çeşitli vergilerin dağıtımı, vakıfların gelir ve giderleri gibi konular önemli yer tutmakta ve arşiv belgelerinde rastlanmaktadır. Burada ise sadece zahire sevkiyatlarına yer verilmesi amaçlanmıştır.

1. İsmail ve İsakça Kalelerinin Konumu

İsakça Kalesi günümüzde, Romanya sınırları içinde, ülkenin güneydoğu kısmında, Dobruca bölgesinin kuzeybatısında, Tuna nehrine kıyısı olan ve Tulça ilçesinde bulunan İsakça kasabasının içindedir. İsakça kasabası aşağı Tuna'da, deltaya yakın bir konumda bulunmakta ve geçit noktası olarak önem taşımaktadır (Murgescu, 2000; Fidan, 2014). İsakça'nın Karadeniz'in kıyısına olan uzaklığı, İsmail'in de içinde olduğu Odessa oblastı üzerinden gidildiğinde, yaklaşık 116 km.dir. İsmail Kalesi ise bugünkü Ukrayna Cumhuriyeti'nin sınırları içinde, Odessa oblastında¹ yer alan İsmail (İzmail) şehrinde yer almaktadır. Burası, Besarabya adıyla anılan bölgenin güneyinde, Osmanlı Devleti'nin hakimiyetindeyken Bucak denilen kesimde, Tuna nehrinin Karadeniz'e dökülen kısmındadır ve Romanya sınırına oldukça yakındır. İsmail ile İsakça'nın birbirine olan mesafesi ise yaklaşık 50 km.dir ve İsakça, Romanya'nın Ukrayna sınırındadır. İki kalenin birbirine olan yakınlığını daha da vurgulayabilmek için İsmail-İsakça arası bu mesafenin günümüzde karayolu ile yaklaşık 1 saat 15 dakikalık bir sürede ulaşım sağlanabilecek kadar kısa sürdüğünü belirtmek faydalı olacaktır. Hem İsmail'den hem de İsakça'dan İstanbul'a zahire sevkiyatları gerçekleştiği bilindiğinden, burada İstanbul'a olan uzaklıklarından da bahsetmek gerekir. Osmanlı Devleti'nin hakimiyetindeki dönemde İsakça'dan İstanbul'a gitmenin 14 gün (Fidan, 2014) sürdüğünü belirten aynı yazarın bir makalesinde ise 8 gün (Fidan, 2022) sürdüğü kaydedilmiştir. Bu verilen gün sayılarına, İsmail için belki bir günlük daha fark eklenerek İsmail-İstanbul arası mesafenin süresi için varsayım yapılabilir.²

1.1.İsmail Kalesi'nin Önemi

Osmanlı Devleti'nde bazı kalelerin, idari, askeri, ticari öneminden, yakınlıklarından veya ilişkilerinden dolayı bir gruplandırma içinde zaman zaman topluca anıldığı bilinmektedir. Örneğin, Anadolu Kavağı, Rumeli Kavağı, Yuşa ve Telli Dalyan Tabyaları'nın "*Kale-i Erbaa (Dört Kale)*", Anadolu Kavağı, Rumeli Kavağı, Rumeli Feneri, Anadolu Hisarı, Garibçe Hisarı, Poyraz Limanı'nın "*Kale-i Seba (Yedi Kale)*", "*Kale-i Tis'a (Dokuz Kale)*" olarak adlandırılması (Şenyurt, 2013) gibi, İsmail, Kili, Akkirman, Bender, Hotin kalelerinin de "*Kale-i Hamse (Beş Kale)*" şeklinde adlandırıldığı görülmüştür. İsmail Kalesi'nin böyle bir gruplandırma içinde anılması da Osmanlı Devleti'nin Kuzey Karadeniz hakimiyetindeki stratejik değerini göstermeye vesile olmaktadır.

¹ Oblast: Vilayet, bölge.

² Elbette günümüzdeki karayolları ile 15.-18. yüzyıllardaki karayolları veya diğer ulaşım şartlarının aynı olmadığı göz önünde bulundurulmalıdır. Günümüzde ise İsakça-İstanbul arasındaki yaklaşık 770 km. olan mesafe, gelişen karayolları sayesinde yaklaşık 11-12 saat sürmektedir. Günümüzde Rusya-Ukrayna arasındaki savaş nedeniyle İsmail'e sivil ulaşımın güvenli olmamasına rağmen, bölgedeki ticaretin tamamen kesildiğini söylemek mümkün değildir. Bu çalışmayı da uzun yıllar sonra okuyacak olanlar, daha farklı ulaşım şartlarına sahip olabileceklerinden dolayı, bir ihtimal, kendi dönemlerindeki sürelerle kıyaslama yapabilirler. Ayrıca İsakça Kalesi hakkında daha ayrıntılı bilgi için bakınız: (Çoğulu, 2010).

Kara yolu üzerinden, İsmail Geçidi ve Tatar Pınarı Kalesi arasında bağlantı bulunmaktadır. İsmail, komşuları olan Kili, Bender, Akkirman kaleleri arasındaki deniz ve kara yolu güzergahının içinde, dolayısıyla da Osmanlı Devleti'nin Kuzey Karadeniz'de bulunan kaleleri arasındaki bağlantıda ve bu kalelerin İstanbul ile olan bağlantılarında önemli bir noktada yer almaktadır (Erdoğan, 2019). Aynı zamanda İsmail'in yapılanması ile Tuna'da nehir geçişinin de kontrol altına alındığı kabul edilmektedir (Tütüncü, Krasnozhon, 2019). Bunun başlıca sebebi, temlik sonrası kurulan vakıfla oluşturulan iskele ve bu iskeleden yapılan ticari ve askeri faaliyetler olmalıdır. İskeleyle destek olan özellikle buğday ambarları da vakıfla beraber kurulmuş ve bu ambarlar zamanla büyük boyutlara ulaşarak, İstanbul'a sevk edilen başka mallar için de kullanılmıştır. İsmail'e Rumeli'den getirilerek ambarlara konulan buğdayın, buradan İstanbul'a sevk edilmek amacıyla Kili'ye götürüldüğü bilinmektedir (Bıjışkyan, 1969). Evliya Çelebi 17. yüzyılda Tuna nehrini anlatırken, bir kolunun Kili Kalesi'nin olduğu yerden Karadeniz'e katıldığını, İsmail, İbrail, Kalas, İsakça, Hırsova, Silistre, Rusçuk ve Budin'e kadar olan bu güzergahta çok sayıda şayka ve tırsa gemilerinin işlediğini bildirmektedir (Evliya Çelebi, 2016). Buna göre İsmail, böyle bir ticari ve askeri ağın içinde vazgeçilmez bir rol üstlenmektedir ve gerek iskelesi gerekse ambarları bu trafik içinde ayrı ayrı öneme sahiptir. Aydın, Vidin Kalesi'ni ele aldığı çalışmasında (Aydın, 2015). Tuna boyundaki yerleşim birimlerinden önemli olanlarını; Belgrad, Vidin, Niğbolu, Zıştovi, Rusçuk, Yergöğü, Totrakan, Silistre, Hırsova, Maçın, İbrail, İsakça, Tulca, İsmail ve Kili olarak sıralamış ve bunların her birinin kale-şehir olduğunu ancak artık kullanımda olmayan birçok kale harabesi olduğunu hatırlatmıştır.

Osmanlı Devleti'nin batı yönlü seferlerinde kullandığı güzergahta sağ, orta ve sol kol olmak üzere üç ana kol bulunmaktadır. Rumeli'nin bu askeri kollarından sağ kol üzerinde hem İsakça hem de İsmail Geçidi yer almaktadır. Sağ kol, İstanbul-Özi yolu diye de bilinmekte; İstanbul, Çatalca, İnceğiz, Midye, Vize, Pınarhisar, Kırkkilise, Fakihler, Aydos, Prevadi, Hacıoğlu Pazarı, Divane Ali, Tekfurgölü, Karasu, Babadağı, İsakça, Tolçu, İsmail Geçidi, Tatarpazarı, Yanık Hisar, Akkerman, Özi, Kefe ve Azak üzerinden işlemektedir (İnbaşı, 2011; Fidan, 2022).

Askeri yönden İsmail'in asıl önemi ise Osmanlı-Rus savaşlarında ortaya çıkmaktadır. 1768-1774 arasında gerçekleşen Osmanlı-Rus Savaşı sırasında yapılan 1770 Rus işgali ile İsmail, Osmanlı hakimiyetinden çıkmış olmasına rağmen, 1774 yılında imzalanan Küçük Kaynarca Antlaşması'nın 16. maddesi gereğince yeniden Osmanlı idaresine geçmiştir. 1787-1792 yılları arasında, Osmanlı Devleti'ne karşı Rusya-Avusturya devletleri ile gerçekleşen savaşta, 1789 yılında Özi Kalesi'nin işgali, İsmail Kalesi için askeri yönden özel sonuçlar doğurmuştur. Başta Rus kuvvetlerini geri çekilmeye mecbur bırakan Cezayirli Hasan Paşa, sonradan, 22 Aralık

1790 tarihinde, İsmail Kalesi'nin Ruslar'ın eline geçmesine engel olamamıştır. Kaleyi ele geçiren Ruslar'ın askerleri ve sivil halkı kılıçtan geçirmesi, savaştaki Osmanlı kaybının 30.000 civarında bir sayıya ulaşması, çok sayıda Hristiyan esirin bile Rusya'ya götürülmesi, güçlendirildiği için artık düşmez gözüyle bakılan İsmail Kalesi'nin elim bir şekilde kaybına neden olmuştur. İstanbul'da telaşla karşılanan bu durumun telafisi, ancak 1792 yılında imzalanan Yaş Antlaşması ile sağlanmaya çalışılmış, geri alınmıştır. İsmail Kalesi 1794'te yeniden sağlamlaştırılmasına rağmen, 1809 yılında yapılan Osmanlı-Rus Savaşı'nda yeniden işgale uğramaktan kurtulamamış ve 1812 yılında imzalanan Bükreş Antlaşması ile tamamen Osmanlı Devleti hakimiyetinden çıkmıştır (Emecen, 2001). Günümüzde İsmail Kalesi'nin neredeyse yok denecek kadar az bir kalıntısının olduğu bilinmektedir.

1.2.İsakça Kalesi'nin Önemi

İsakça da, İsmail gibi İstanbul'un hububat ihtiyacını sağlamak için önemli bir üs noktasıdır. Sahip olduğu hububat deposundan İstanbul'a ulaştırılan ticari ve askeri zahire ile hem şehri besleyen hem de ordunun ihtiyacını karşılayan, bu yönüyle de İsmail'e benzer özellikte olan bir hinterland olarak görülebilir. Eflak ve Boğdan'dan gelen hububat ve canlı hayvanlar da burada toplanarak İstanbul'a gönderilir. İsakça aynı zamanda tahıl için bir üretim merkezidir. Bütün bu ürünlerin İsakça'dan büyük gemilere yüklenebilmesi mümkündür, çünkü burası büyük gemilerin yanaşması için diğer yerlere kıyasla elverişlidir. Tuna Nehri'nin suyunun azaldığı ve bu yüzden geçişin zorlaştığı veya mümkün olmadığı zamanlarda ise gemilerdeki malların bir süre bekletilebileceği kadar büyük depoların İsakça'da bulunduğu bilinmektedir. İsakça ambar inşaatları da aynı zamanda çok sayıda insan için geçim kaynağı haline gelmiştir (Fidan, 2022). Osmanlı hakimiyetinde iken İsakça, Tuna'nın ilerisine geçmek isteyen veya hakimiyetini güçlendirmek isteyen her güç için Osmanlı Devleti'ne karşı kullanılmak istenen veya Osmanlı Devleti faydalanamasın hatta tedarik zincirinde zor durumda kalsın diye yağmalanan bir bölge olmuştur (Çöloğlu, 2010). İsakça ve İsmail'in de içinde olduğu Tuna ve Doğu Karadeniz kaleleri, 18. yüzyılda daha fazla önem kazanmıştır. Bunun sebebi ise Avusturya ve Rusya'dan gelen baskıların yoğunlaşması ve buna karşı kalelerin bir sınır savunma hattı olarak düşünülmesidir. Bu kalelerdeki askerlerin iâşe ihtiyacının karşılanabilmesi, sınırların korunması için önceliklidir. Osmanlı Devleti'ni askeri yönden zayıflatmak isteyen Rusya, ordu iâşesini barındıran İsakça depolarına 1771, 1790, 1809 ve 1818 yıllarında zarar vererek, askerleri ihtiyaçlarından yoksun bırakmak istemiştir. Bu yüzden Osmanlı Devleti bir önlem olarak İsakça ambarlarına özel önem göstermeyi amaçlamış ve tamir ettirmiştir. Ambarlar için bir başka önlem olarak da yıllık olarak ocaklık şaykası ve ona yardım için de Vidin, Flordin ile diğer ocaklık şaykalarından destek sağlanmıştır. Bu da İsakça'nın, Rusya karşısında Tuna hattı

koruyuculuğunu üstlendiğini ve bir sınır olduğunu göstermektedir (Fidan, 2022). İsakça'nın, seferler için lojistik önemi olduğu, aynı zamanda ordunun da toplanma yeri olarak kullanıldığı anlaşılmaktadır. Moldova, Rusya ve Lehistan seferleri için ordunun ihtiyacı olan erzak, İsakça'da bulunan ambarlarda muhafaza edilmiş ve İsakça üs olarak kullanılmıştır (Fidan, 2014; İnbaşı, 2011; İnciciyan, 1976; Murgescu, 2000; Fidan, 2022). II. Osman'ın (1618-1622) ve IV. Mehmed'in (1648-1687) Lehistan seferlerinde İsakça, ordunun gidiş-dönüş sefer güzergahında bulunan ve belirli sürelerde konakladıkları bir yer olmuş, ordunun ihtiyaçlarının sağlanabilmesi için büyük ambarlar inşa edilmiş, yolların temizlenmesiyle ve köprü kurulmasıyla, özellikle de dönüşte buradan ordu malzemelerinin gemilerle merkeze gönderilebilmesiyle İsakça, toplanma, konaklama, geçit ve sevkiyatlar için her yönden faydalanılan bir yer olmuştur (İnbaşı, 2011). 1877-1878 yılları arasında gerçekleşen ve 93 Harbi olarak da bilinen Osmanlı-Rus Savaşı ve ardından imzalanan Berlin Antlaşması'nın ise hem bölge için hem de Osmanlı tarihi için ağır ve geri döndürülemez sonuçları olmuştur. Antlaşmanın 46. maddesi İsakça için özellikle belirleyici olmuştur. Buna göre; İsakça'nın da içinde olduğu büyük bir alan ve Tulça bölgesi de, Dobruca'nın kuzeyi gibi artık Romanya yönetimine bırakılmıştır. İsakça'nın Osmanlı yönetimindeki idari statüsünün hem savaşlar hem de Osmanlı Devleti'nin kendi içinde uyguladığı çeşitli düzenlemeler gibi nedenlerle yıllar içinde değiştiği anlaşılmaktadır. 1878'de önce Tuna Vilayeti'nde Tulca'da merkez nahiye iken aynı yıl Romanya'da nahiye olarak kayıtlara geçmiştir (Sezen, 2017).

2. İsmail Kalesi ile İsakça Kalesi'nden Gerçekleştirilen Zahire Sevkiyatları

18. yüzyılda önemi daha da artan Tuna ve Karadeniz sevkiyat ağının içinde yer alan İsmail ve İsakça kaleleri özelindeki gelişmeleri takip etmek amacıyla, ağırlıklı olarak Osmanlı arşiv belgelerine ve ilgili diğer kaynaklara başvuruda bulunulmuştur. Bu amaçla öncelikle, ulaşılan belgeler üzerinde yapılan transkripsiyonlardan elde edilen bilgiler kronolojik sırayla ele alınmıştır. İsmail ve İsakça kalelerinin iskelele ve ambarlarından sevkiyatı yapılan zahirenin içinde, her ürün için aynı fiyatlandırmanın olmayacağı tahmin edilmelidir. Bu fiyatların yıllar içinde değişerek yükselmesi beklenen bir durumdur. Ancak takip edilen belgelerin her birinde fiyat bilgilerine rastlamak mümkün olmamıştır. Bazılarında sadece gönderilen zahire miktarları hakkında bilgiler verilirken, bazılarında ise toplam fiyatlar verilmiş, bu nedenle ürün çeşitleri için her zaman ayrı ayrı fiyat bilgisine erişilememiştir.

Prut Seferi'nin öncesinde, 1710 yılında ve Prut Seferi'nin gerçekleştirildiği 1711 yılında, askerin iâşesi için İsmail ve İsakça'dan ve çevredeki çeşitli başka yerlerden de zahire temin

edildiği bilinmektedir. 1710 yılında 48.000 kile³ arpa ile 10.000 kile un İsmail ve Kili'den satın alınıp İsakçı-Bender yolu üzerinde bulunan menzillere gönderilmiş, 1711 yılında ise 8000 İsmail kilesi bulgur İsakça ambarına gönderilmiştir (Fidan, 2014). 14 Kasım 1711'de Azak Kalesi'ne yapılan bir sevkiyatla ilgili belge⁴ bulunmaktadır. Buna göre; İsakça, İsmail ve Kili iskelelerinden Azak Kalesi'ne, eski Dergâh-ı Âlî çavuşlarından Hacı Ahmed marifetiyle nakledilen eşyanın, 65.657 akçe olan navlununun ödenmesi istenmiştir. Belgede, nakledilen eşyanın türü ve miktarı yazılmamıştır.

İsakça Naibi Mehmed Efendi'nin, 3 Ekim 1716 tarihli îlâmında⁵ (BOA, AE.SAMD.III. 30/2833, 16 Şevval 1128/3 Ekim 1716), İsmail Geçidi kazası sakinlerinden olup Tuna Nehri reislerinden Hacı Mehmed bin Halil vasıtası ile İsakça iskelesinden, Belgrad Darü'l-Cihad iskelesine nakli gereken zahireye ve detaylarına yer verilmiştir. Buna göre Mehmed Efendi; zahirenin her bir İstanbulî kilesi 13'er akçeden gemi ücreti ile, bir gemiye 3350 İstanbulî kile arpa yüklenecek şekilde, gemi navlunu toplanan 363 guruş ve gemiye gereken 13 nefer prostoyka⁶, her bir neferi 12'şer guruş ücret ve 5 guruş iaşe bedeli toplanarak 221 guruş eden, hepsi toplamda 584 guruş tutarın tamamını kendisinin ödediğini ve belirtilen zahireyi Belgrad iskelesi ambarına nakledeceğini beyan etmiştir.

1716 yılında İsakça'da gerçekleşen sevkiyatlarla ilgili taşıma ücretleri hakkındaki bilgilere Gökpınar'ın makalesinde (Gökpınar, 2014) de rastlanmıştır. Burada, Vidin'e nakledilen zahire anlatılırken taşıma ücreti olarak Balçık'tan İsakça'ya her bir kile için 6 akçe, İsakça'dan Vidin'e ise her bir kile için 8 akçe ödendiği ve İstanbul'dan İsakça'ya giden zahirenin taşıma ücreti olarak her bir kile için yine 8 akçe ödendiği, Bartın'dan İsakça'ya giden zahirenin taşıma ücreti olarak her bir kile için yine 8 akçe ödendiği belirtilmiştir. Gökpınar'ın bir başka makalesinde (Gökpınar, 2015) ise bu defa Silistre-İsakça arası ve İsakça-Belgrad arası taşıma ücretinin her bir kile için 13 akçe olduğu ve 481.000,5 akçe ücretle, 37.000 kile zahire taşındığı yazılmıştır. Bu miktar, 3 Ekim 1716 tarihli yukarıda bahsedilen îlâmda geçen gemi taşıma ücreti olan 13 akçe ile örtüşmektedir. 1716 yılında Varadin Seferi için Tuna Nehri üzerinden gerçekleştirilen bu zahire sevkiyatlarında Yusuf Kapudan isimli kişinin İsakça'dan Vidin'e kadar olan yerler

³Kile: Tahılın türüne, kullanıldığı yere ve zamâna göre ağırlığı değişen ölçek (Ayverdi, 2008). Kile: Özellikle kuru meyve ve hububat ölçümünde kullanılan eski bir ölçek. İstanbul kilesi XVI. yüzyılda 20 okka, yani 25.6589 kg. buğday ve un, 23,093 kg. arpa alırdı. XV. yüzyılın sonlarında Kili (Boğdan) ve Semendire (Sırbistan) kilesi İstanbul'unkine eşitti. Ayrıca İbrâil (Silistre) kilesi 70-80 okka veya vasatî 100kg. idi. (Kallek, 2022) Ayrıca Bkz.; 1711 Prut Seferi sırasındaki zahire sevkiyatlarından bahsedilen Fidan'ın tezinde, 1 İsmail kilesinin 8 İstanbul kilesine (İstanbulî kile) eşit olduğu, 1 İstanbul kilesinin ise 25,656 kg.a denk geldiği, 1754 yılına ait bir hükümda ise 1 İsmail kilesinin 9 İstanbul kilesine denk olduğu belirtilmiştir. (Fidan, 2014).

⁴(BOA, İbnülemin Tasnifi Maliye Belgeleri (İE.ML.) 125/11846, 3 Şevval 1123 (14 Kasım 1711).

⁵İlâm: Bildirme, anlatma; Hukuk; mahkeme kararını gösteren resmî belge. (Ayverdi, 2008); İlâm: Arabca "ilm" kökünden gelen "i'lâm"ın kelime mânâsı, "bildirme, anlatma" demektir. Hukuk terimi olarak ise i'lâm, bir dâvânın mahkemece nasıl bir hükme bağlandığını gösteren belgeyi ifade eder. Ancak Osmanlı diplomatiğinde kadıların şer'î mahkemeye intikal eden bir dâvânın kararının tasdikini temin maksadıyla şeyhülislamlığa; veya her hangi bir konuda bilgi vermek üzere üst makamlara yazdıkları resmî yazılar için de i'lâm tabiri kullanılmıştır. Bir konuda bilgi vermek üzere üst makama yazılan i'lâmlar, arz mahiyetindedir (Kütükoğlu, 1994).

⁶Prostoyka: (Mellah) Tıpkı ceahorlar gibi ücretle tutulup çeşitli işlerde çalıştırılan işçiler "prostoyka" olarak adlandırılmıştır. (Bkz. Yıldırım, 2016).

için mübaşir olarak tayin edildiği ve 2 adet şayka bulundurması gerektiği bildirilmiştir. Varadin Seferi için, İbrail'den 20.000 kile arpa ve 10.000 kile un mübayaa ile İsakça'ya nakledilerek ambarlara konulmuş, Uzuncaabad-Hasköy ve Kırkkilise'den mübayaa ile Bergos'a oradan da İsakça'ya 10.000 kile arpa ve 6000 kile un nakli için emir verilmiş, Hırsova, Maçin, Babadağı, Tolcu kazalarından İsakça'ya 950.000 akçe ücretle, 30.000 kile arpa ve 7000 kile un nakli için emir verilmiştir (Gökpınar, 2014).

İsmail ve İsakça'yı doğrudan ilgilendiren zahire sevkiyatlarına bir örnek, 22 Nisan 1728'de İbrail Nazırı ve İsakça Ambar Emni İbrahim tarafından yazılmış bir arıza⁷ kaydudur (BOA, YB.04. 4/64, 12 Ramazan 1140/22 Nisan 1728). Bu kayıta, Bucak ahalisinin ürettiği 40.000 İstanbulî kile buğday ile 40.000 İstanbulî kile arpanın piyasa fiyatına uygun olacak şekilde alındıktan sonra Akkırman ve İsmail iskelelerine nakledilmesi istenmiştir. Buğdayın tüccara ulaştırılması, arpanın da İsmailiye Kalesi Bina Emni Varnalızade Salim Ağa tarafından mübayaa olunarak İsakça ambarına konulup saklanması istenmektedir. Bu saklanan zahirenin miktarının açıkça belirtilerek Salim Ağa'ya sened verilmesi talep edilmiştir. Burada halktan alınan ürünlerin fiyatları konusundaki hassasiyet dikkate değerdir zira piyasa fiyatına denilerek, düşük fiyata alınmasının önüne geçilmekte, halkın yaşayabileceği mağduriyet ihtimali ortadan kaldırılmaktadır.

19 Eylül 1736'da İsakça'dan 2000 kile arpa, 500 kile un, 150 kile has un, 1000 kantar⁸ saman ve İsmail'den 30.000 kile arpa, 1000 kile un, 1700 kile has un, 1000 kantar saman irsal edilmiş, yine 1736'da Rusçuk, Niğbolu, Zıştovi, Silistre, Köstence, Burgazköy, Hırsova, Rahova, Eflak, Bergos, Bucak ile İsakça'nın da dahil olduğu yerlerden, toplamda 810.000 kile arpa, 148.600 kantar saman, 60.000 adet hatab, 39.000 adet keten toplanarak İsakça ambarına irsal edilmiştir (Fidan, 2014).

1748 yılında, İsmail'den 350.000 kile buğday ve 100.000 kile arpa; İsakça-Kayagölü-Maçin-Kartil-Tımarili iskelelerinden toplam 250.000 kile buğday ve 50.000 kile arpa tüccara satılmıştır. 1749'da İsmail'den 350.000 kile buğday ile 110.000 kile tehir edilen buğday ve

⁷ Arıza: Yüksek bir makâma sunulan tezkire, dilekçe, yazı, arzuhal (Ayverdi, 2008).

⁸ Kantar: 44 okka (56,449 kg.)'lık ağırlık birimi (Yerine göre değişir) (Ayverdi, 2008); Kantar: Başlıca kırk dört okkadan ibâret olan ve mahalle göre de değişen ağırlık miktarı (Sami, 1998) Kantar: Eski bir ağırlık ölçüsü. Anadolu Selçukluları ve Osmanlılar'da İstanbul kantarının ağırlığı her biri 176 dirhemlik 100 lodraya ya da her biri 400 dirhemlik 44 okkaya eşit olup $122 \frac{2}{9}$ Kahire ritline tekabül ederdi. George Young, Türkiye'de kullanılan bazı kantarların 1890'lardaki metrik karşılıklarını şu şekilde aktarmaktadır: 1 İstanbul kantarını = 44 okka = 56,449329 kg.; 1 Anadolu kantarını = 180 okka = 230,922 kg. (odun ve kömür için); 1 Mardin kantarını = 240 okka = 307,896 kg.; İzmir'de ise 39 okkalık (50,033 kg., İngiliz ticaret malları için), 40-44 okkalık (51.308-56,4 kg., kaba ticaret malları için), 78 okkalık (100,066 kg., Avrupa ticaret malları için), 80 okkalık (102,616 kg., alâde ticaret malları için) ve 180 okkalık (230,922 kg., özel ticaret malları için) farklı kantarlar kullanılırdı. Bunlara 45 okkalık (= 7,5 batman= 57,818 kg.) İzmir kantarını da eklenmelidir. Tanzimat döneminde başlatılan ölçü reformları çerçevesinde çıkarılan 20 Cemaziyelahir 1286 (27 Eylül 1869) tarihli Mesâhât ve Evzân ve Ekyâl-i Cedîdeye Dâir Kânunnâme ile 1 kantar a'şârî veya kental = 100 vukıyye a'şârî veya okka = 100 kg. eşitliği benimsenmiş, eski kantarın değeri ise 44 okka = 100 lodra = $11733 \frac{1}{3}$ miskal = 17.600 dirhem = 56,44958 kg. olarak belirlenmiştir. 1 Mart 1882'den itibaren geçerli olmak üzere çıkarılan 29 Şevval 1298 (23 Eylül 1881) tarihli karamâne ile uygulamaya konan onlu metrik sisteme göre 1 çeki = 10 kantar, 1 kantar = 10 batman, 1 batman = 10 okka (kilogram). 1 okka = 1000 dirhem (gram), 1 dirhem = 10 denk, 1 denk = 10 buğday, 1 buğday = 10 habbedir (Fi 29 Şevvâl Sene 1298, s. 3, 4). 26 Mart 1931 tarih ve 1782 nolu Ölçüler Kanunu'nda 1 kental = 100 kg. eşitliği korunmuştur (Kallek, 2001, s. 317-320).

100.000 kile arpa, 40.000 kile tehir edilen arpa; İsakçı-Kayagölü-Maçın-Kartil-Tımarili iskelelerinden ise toplamda 250.000 kile buğday, 125.000 kile tehir edilen buğday ve 50.000 kile arpa, 25.000 tehir edilen arpanın İstanbul'a irsali istenmiştir (Fidan, 2016). 1755'de İsakça'dan, Özi, Kılburun, Açe, Faş, Sohum, Soğucak gibi çeşitli kalelerin bir yıllık ihtiyacını karşılamak üzere verilen buğday miktarı toplam 35.267 kile (904,9 ton) olmuştur. 1756'da ise İsakça'dan, Hırsova, Maçın, Babadağı, İsakça, İbrail kazaları için 10.000 kile buğday ve 7500 kile arpa mübayaa edilmiştir (Fidan, 2022). 26 Eylül 1766 tarihli bir belge (BOA, AE.SMST.III. 127/9807, 21 Rebiülahir 1180/26 Eylül 1766), Tuna Nehri Sevahili Zahire Mübaşiri Halil'in arzı ile İsmail Geçidi Kadısı Mustafa, İsakça Naibi Hüseyin, Maçın Kadısı Hayrullah ve Tulca Naibi Abdülğani efendilerin îlâmlarını içermektedir. Bahr-i Siyah (Karadeniz) ve gayrı havalilerde hasıl olan ve Kapan-ı Dakîk gemilerine verilecek zahirenin fiyatının düzenlenmesi belgenin temel konusudur. Burada üzerinde durulan esasların başında, Tuna Nehri çevresindeki yerlerin zahire bedellerinin Karadeniz'in fiyatı ile kıyaslanarak buna göre belirlenmesi gelmektedir. Bu esasa göre; Arnavud hıntası (buğdayı), 3 İstanbulî kile hıntaya denktir. Köstence, Tulca (aslı pak hınta) ve Maçın'de her bir kilesi 40'ar paradır. İsakça'da ise her bir İsakça kilesi hınta 3'er guruştur. İsmail'de İstanbulî kile hınta ile İsmail (Geçidi) kilesi hınta bedellerinin eşit olduğu ve her bir kile bedelinin 3'er guruş olduğu anlaşılmaktadır. Kızılca hınta için ise her bir İsmail kile için 90 para bedel belirlenmiştir.⁹ Arpanın ise her bir kilesi Köstence, Maçın, Tulca ve İsakça'da 20'şer paradır. İsmail ve İsakça'da kendi kile birimleri kullanılmaktadır. Her bir İsakça kilesi arpa ve her bir İsmail (Geçidi) kilesi arpa 60 paradır. İsmail Geçidi'nde İstanbulî kile arpanın da karşılığı her bir kile için 6'şar para olarak verilmiştir.

Zahirenin İstanbul'a nakledilmesi için gemiler kiralanmıştır. 21 Ekim 1767 tarihli belgede (BOA, AE.SMST.III. 76/5661, 27 Cemaziyelevvel 1181/21 Ekim 1767), İsakça Ambar Emmini Halil Ağa marifetiyle, İsakça ve İsmail havalilerinden mübayaa olunan zahirenin Dersaadet'e nakli için kiralanmış gemilerle ücretlerinin beyanı bulunmaktadır. İsakça ambarından İstanbul'a nakledilen buğday için önce kilesi 8'er akçe iken 2'şer akçe zamlı, 10 akçeye ulaşan ve böylelikle her bir kilesi 10'ar akçeden olan navlun bedeli verilmiştir. Ancak kapan¹⁰ ahalisinin

⁹ 1691 yılında bütün iskelelerde 1 İstanbul kilesi buğdayın fiyatı ortalama 60 akçe, 1 İstanbul kilesi arpa 40 akçeden satılmıştır. 1692'de İsakça ve İsmail'de 1 İstanbul kilesi buğday 60 akçe, İsmail'de 1 İstanbul kilesi arpa 40 akçeden satın alınmıştır (Kaya, 2022,s. 388); 1751 yılında, 1 İsmail kilesi veya 1 Kili kilesi buğday, 9 İstanbul kilesine denktir. Buğday âlâ ve pak olarak iki cinstir. 1751'de Âlâ buğday 100 paraya, pak buğday ise 110 paraya satılmıştır. 1759'da 1 İsmail kilesi buğday 3 kuruşa satılırken, zam ile 3 kuruş 30 paraya satılmıştır. 1764'de İsmail iskelesinden satılan Arnavut buğdayı, kilesi 4,5 kuruştan, arpa ve erzen ise kilesi 2 kuruştan satılmıştır. 1768'de İsmail'de ve İsakça'da ekmeğin 150 dirhemi 1 akçedir (Fidan, 2014.).

¹⁰ Kapan: Sözlükte "büyük terazi, kantar" anlamına gelen kelimenin Latince campanadan Farsça'ya, buradan kabbân şeklinde Arapça'ya geçtiği (İA, VI, 198), Türkçe'ye ise kapan olarak girdiği öne sürülür. Mısır'da kantar kullanan kimseye "kabbânî", alım satım mukavelelerine nezaret eden kuruma da "Dîvânü'l-kabbânî" denirdi. Arap ve Türk-İslâm devletlerinde kullanılan kapan tabiri Osmanlılar'da daha ziyade un kapanı (kapan-ı dakîk), bal kapanı, yağ kapanı vb. satılan malın adıyla birlikte kullanılmış, böylece büyük tartı aletinin ismi olmaktan çıkıp günümüz toptancı hallerine veya zahire borsalarına benzeyen yerlerin adı olmuştur. Un, yağ ve baldan başka tahıl, kahve, tütün, ipek, pamuk, kumaş ve çeşitli dokumalar üreticiden satın alınarak başta İstanbul olmak üzere büyük şehirlerdeki kapanlara getirilirdi. Buralarda kadı nâibinin

verdiği haber doğrultusunda bedellerde değişiklik yapılarak her zamankinden farklı olacak şekilde 12'şer akçe telhis ve 3'er akçe de hesap olunup, her geminin hissesi tutularak ayrı verilmek üzere tahsil edilmesi istenmiştir. Toplamda 7 adet gemi ile 30.000 kile zahire, 150.000 akçe bedel ile İsakça ve İsmail taraflarından İstanbul'a nakledilmiştir. Bu sevkiyatta kullanılan gemilerin isimleri ile her birinin taşıdığı zahire miktarları da defterde kayıtlıdır.

1768 yılında, İsakça ambarından Hotin Kalesi'ndeki askerlerin ihtiyacı için 21 ton 421,3 kg peksimet önce Kalas iskelesine oradan da Boğdan Voyvodası aracılığıyla Hotin'e nakledilmiştir (Fedakar, 2019). 1769 yılı ile ilgili olarak Bender Kalesi'nden bahsedilen Fedakar'ın kitabında (Fedakar, 2019, s. 36), o yıl Bender ambarlarında zahire olmadığından dolayı Kili, İsmail ve Han Tepesi'nden zahire tedarik edildiği ancak bunun yeterli olmadığı, binlerce askerin Kavuşan ve İsmail taraflarına kaçtığı anlatılmaktadır. Burada, tedarik edilen zahire miktar ve cinslerine değinilmemiştir.

10 Mayıs 1778'e ait, yine mübayaaya edilen zahirenin masrafları hakkında bilgiler içeren bir belgeye (BOA, C.AS. 328/13595, 12 Rebiülahir 1192/10 Mayıs 1778) daha rastlanmıştır. Burada İsmail, İsakça ve Niğbolu'dan mübayaaya edilen zahirenin çeşidi ve masrafları mübayaacı tarafından detaylı olarak kaydedilmiştir. Buna göre; İsakça'dan 48.157 kile dakîk¹¹ (un), 38.800 kile buğday ve 156.043 kile arpa olmak üzere toplamda 243.000 kile zahire mübayaaya edilmiştir. Mübayaaya edilen zahire için gemi navlun ücretinin önce 2 akçe olması bildirilmişse de bunun İsmail'deki karşılığı olan 8 akçeye denk olması gerektiği için İsakça'da da 8 akçe üzerinden olacağı bildirilmiştir. İsmail'den 60.000 kile dakîk, 60.000 kile arpa olmak üzere toplam 120.000 kile zahire mübayaaya edilmiştir. İsmail için gemi navlun ücreti, yukarıda da belirtildiği gibi 8 akçedir. İsmail'den ayrıca 15 kıta Açık Sefine denilen türde geminin inşası da istenmiş, bu gemilerin yapımına süratle başlanmıştır. Bir ucundan ödenmeye başlandığı belirtilen bu masrafın tahmini olarak 6000 guruş tutarında olacağı hesaplanmıştır. Ayrıca Niğbolu'nun da içinde olduğu kalelerde keşif yapılarak binası için gereken masrafların miktarı da belirlenmiştir. Devlet hazinesinden, İsakça mübayaası için 37.646 guruş, tahn olunan buğday için 9019 guruş, gemi navlun ücreti için 6025 guruş; İsmail mübayaası için 48.000 guruş, tabh-ı peksimed için 6875 guruş, açık sefine tahmini masrafı için 6000 guruş; Niğbolu ve Killa kalelerinin binası için 9500 guruş istenmektedir. Yapılan masraflardan mübayaacının ödediği miktar çıkarıldıktan

nezâretinde esnaf temsilcilerinin de hazır bulunmasıyla mallar tartılır, ağırlık, kalite ve çeşidine göre vergi ve narha tâbi tutulduktan, fiyatları belirlendikten sonra esnaf aracılığıyla tüketiciye arz edilirdi. Buğday, arpa, pirinç gibi hububat dışında her çeşit yağ, peynir, işkembe, bal vb. içine alan zahire ticaretiyle uğraşanlara "kapan tüccarı" veya "kapan hacıları" denirdi. XVIII. yüzyıl ortalarında İstanbul'un zahire ihtiyacının yüzde doksandan fazlasını bunlar karşılardı. Un kapanı tâcirlerinin en önemli yardımcıları "yazıcı" denilen görevlilerdi. Tüccar, yazıcılarını hububat satın almak için gerekli sermayeyi vererek üretim bölgelerine gönderir, onlar da satın aldıkları ürünleri gemilerle şehirdeki un kapanına getirirlerdi. Yazıcıların bu işi yapabilmeleri için ellerinde görevleriyle ilgili bir ferman veya kapandan verilmiş bir *tezkiye* bulundurmaları gerekirdi. XVIII. yüzyıl ortalarından itibaren her üretim merkezi bir iskeleye bağlanmış ve kapan tâcirlerinin hangi kazadan ne kadar zahire satın alacakları tahmini olarak belirlenmişti (Aynural, 2001, s. 338-339).

¹¹ *Dakik*: Toz haline getirilmiş, inceltilmiş madde, un. (Ayverdi, *Asırlar Boyu Tarihi Seyri İçinde Misallî Büyük Türkçe Sözlük (Kubbealtı Lugatı)*, 627; Sami, 1457).

sonra geriye kalan toplam tutar olan bu 122.665 guruşun, devlet hazinesinden ödenmek üzere gereğinin yapılması istenmektedir.

İsmail Ordusu Defterdarı Ahmed Efendi'nin; selefinden, İsakça ambar emminden, Ziştovi ve Niğbolu mübayaacılarından teslim aldığı, ayrıca ambarında mevcut olan un, peksimet ve bulgur miktarını gösteren 5 Temmuz 1780 tarihli defterde (BOA, D.MKF.d. 30765, 3 Recep 1194/5 Temmuz 1780) zahire tür ve miktarları kaydedilmiştir. Buna göre, toplamda 4774 çuvaldan 23.813,3 İstanbulî kileye karşılık gelen 476.332 kile un; 3601 çuvaldan 3736,17 rûmi kantara karşılık gelen 164.399 kıyye¹² peksimet; 150 çuvaldan 14.874 kıyye bulgur İsmail ve İsakça ambarlarından mübâyaa olunmuştur.

Bu defa İsmail canibinin ihtiyacı için Niğbolu ve Sofya taraflarından İsakça ambarına un, buğday ve arpa gönderildiği bildirilen 9 Temmuz 1780 tarihli yazışmalar (BOA, AE.SABH.I. 317/21350, 7 Recep 1194/9 Temmuz 1780) bulunmaktadır. Önce, 26.380 kile un ve 3274 kile buğday ve 83.454 kile arpa ile birlikte önceden kalan 33.410 kile un ve 58.607 kile arpanın Dergâh-ı Âlî gediklilerinden Mustafa Ağa'ya teslim edilmesi istenmiştir. Gemi navlunu ödenerek İsakça ve İsmail tarafına götürülen bu zahireye ait senetlerin, görevlinin yanında olmamasından dolayı zahire kaydı yapılamamıştır. Üstelik zahireyi böcek sarmış ve bu sebeple zahirenin bir kısmı ziyan olmuştur. Ancak ne kadarının ziyan olduğu hemen hesaplanamamış sonra Gedikli Mustafa Ağa vardığında 130.000 kile zahirenin ona teslimi istenmiştir. Gedikli Mustafa Ağa, Niğbolu tarafında iken, önceki Niğbolu Ayanı Varnalızâde Selim Ağa'nın idaresinde olan mîrî zahirenin ambarlarını kontrol ederek mevcut zahirenin 83.450 kile arpa ve 23.874 kile buğday ve 26.385 kile un olduğunu ve aşarından aşağıda olduğunu tespit etmiş, bu konudaki açıklamanın bizzat Varnalızâde Selim Ağa tarafından Niğbolu'da veya İstanbul'da yapılması gerektiğini bildirmiş, artık Özi Kalesi ve Prezka Palangası Bina Emni olarak görevli olan Varnalızâde Selim Ağa da kendisinde olan bilgileri raporlamıştır. Sonuç olarak 91 ve 92 senelerine ait irsal ve teslim edilmesi gereken zahireden, 92 senesine ait 33.600 kile un ve 68.367 kile arpanın eksik kaldığı anlaşıldığından, geciktirilmeden bunun tamamlanması emredilmiştir. Burada, belirlenen miktardaki zahirenin tamamlanarak devlet hazinesine dahil edilmesine özen gösterilmesi, işleyişte aksama olmaması için yazışmaların detaylı ve tüm gerekli kişilere önemle bildirilmesi yine de böceklenme gibi bir sorun karşısında yapılabileceklerin sınırlı olduğunu göstermekte, diğer yandan görevlilere taviz verilmediğine de işaret etmektedir. Çünkü bu zahire açığının kapanması için herkesin görevlerini aksatmadan yerine getirmesi ve ilgili yerlerden gerekli zahirenin toplanması istenmiştir.

¹² Kıyye: Okka, 400 dirhemlik ağırlık ölçüsü. Kıyye-i âşârî: Eski okka (1282 gr.). Kıyye-i cedîde: Yeni okka, kilo (1000 gr.). (Ayverdi, *Asırlar Boyu Tarihi Seyri İçinde Misallî Büyük Türkçe Sözlük (Kubbealtı Lugatı)*, 1721); Kıyye: "Okka" dediğimiz maruf veznin asıl Arabîsi olmak üzere müsta'mel ise de, galat olup, Arabî-i fasîhi hemze-i mazmûme ve kâf-ı müşeddede ile "أوقية" okka"dır (Sami, 1457).

Mübayaa işleminden sorumlu olan görevlilerin tayinleri söz konusu olduğunda, yine hesaplarını hazırlayıp göndermeleri gerektiğini gösteren başka bir örnek de Mübayaacı Hacı Hasan'ın tuttuğu kayıttır. Defterdarlık görevine tayin edilen Mübayaacı Hacı Hasan'ın 28 Ocak 1782 tarihli raporunda (BOA, C.ML. 756/30792, 13 Safer 1196/28 Ocak 1782), Sofya ve havalisi kazalarından mübayaa olunacak çokca un ve arpanın bakayasıyla 10.000 kantar peksimet yapıldığı ve kendisi tarafından İsmail'e, Niğbolu ve İsakça kalelerine gönderildiği kaydedilmiştir.

13 Aralık 1783'de, Rumeli Valisi ve İsmail canibine memur olan Vezir Abdi Paşa'ya hitaben yazılan hükümde (BOA, C.AS. 927/40117, 18 Muharrem 1198/13 Aralık 1783) İsakça'daki zahirenin önemle korunması gerektiği üzerinde durulduktan sonra, askerlerin birleştiği İsmail'e gönderilecek zahirenin saklanabilmesi için uygun yerin olup olmadığı ve ek olarak bir ambar yapılması gerekip gerekmediği sorulmuştur. Diğer yandan İsakça'dan, İsmail'e ne zaman gerekli olursa zahire naklinin yapılabileceğinden dolayı ek bir ambara gerek olmayabileceği de göz önünde bulundurulmuştur.

Akkirman Kalesi'ne, İsakça ambarlarından zahire gönderilmesinden bahseden 19 Aralık 1783 tarihli belgede (BOA, AE.SABH.I. 233/15500, 24 Muharrem 1198/19 Aralık 1783) aynı zamanda, Akkirman'ın ihtiyacı için gerekli olan top ve mühimmatın Varna veya İsmail tertibinden irsali ile askerlerin tayinat bedellerinin karşılanması gibi konulara da yer verilmiştir. Belgenin zahire sevkiyatı ile ilgili kısımlarında; askerlerin ihtiyacı için İsakça ambarından alınması ferman buyrulan zahirenin, İsakça Ambar Emni Dergâh-ı Muallâ Kapıcıbaşılarından Cephedarzâde İbrahim marifetiyle İsmail'e nakledildiği ancak nakledilen bu 1500 kile unun sağlam olmadığı için hala zahire ihtiyacı olduğu anlatılmaktadır. Ortaya çıkan zaruriyet nedeniyle İsmail'e, Boğdan tarafından un ithal edilmiştir. Sağlam olmayan zahirenin kimin marifetiyle ve hangi mübayaadan geldiği sorulmakta ve nedenleri araştırılmaktadır. Diğer yandan Burçak'dan art arda gelen ve Selim Ağa marifetiyle alınan arpadan 20.800 kilesinin İsakça ambarına ve 8000 kilesinin Rumeli Valisi İsmail Canibi Memuru Vezir Abdi Paşa'ya verilmesi emredilmiştir. Burçak arpasının kapan tüccarının mübayaa ettiği gibi nakden akçelerinin verilmesi gerektiği için Selim Ağa tarafına teslim ettikleri 1100 kilesi 3 guruş 3 paradan ve 2600 İsmail kilesi 90 paradan hesaplanmıştır. Ancak lütuf buyrulan 5000 guruş yetişmemiş, borç alınarak tedarik edilmiş, üstüne de 5000 guruşa daha ihtiyaç olduğu Selim Ağa tarafından bildirilmiştir. Belgede Özi Kalesi muhafazasında görevli olan askerlerin günlük tayinatları için toplanan zahire bedeli hakkında da bilgi mevcuttur. Buna göre, zahire bedeli için Özi Defterdarı Hasan Ağa'ya gönderilen 10.000 guruş, Çuhadar Sadâret-penâhî Ahmed Ağa'dan karşılanmıştır.

18 Temmuz 1784 tarihli defterde (BOA, AE.SABH.I. 200/13359, 29 Şaban 1198/18 Temmuz 1784), Ser-bevvâbin ve İsmail'de Dergâh-ı Âlî Nüzül Emîni¹³ Seyyid Mustafa'nın gönderdiği yazıda, 1198 senesine mahsuben, İsmail Kalesi muhafazasındaki askerlerin tayinatının karşılanması için İsakça ambarlarından hububat temin edildiği anlatılmıştır. Buna göre, İsakça Ambar Emîni Dergâh-ı Âlî Kapıcıbaşlarından İbrahim Ağa marifetiyle, vech-i meşrut üzere, 2000 İstanbulî kile un, 5000 İstanbulî kile buğday ve 2000 İstanbulî kile arpa alınmıştır.

1785 yılında Boğdan'dan İsmail ve İsakça'ya zahire nakli gerçekleştirilmiştir. 7 Mart 1785'de hazırlanan defter (BOA, D.MKF.d. 30823, 25 Rebiülahir 1199/7 Mart 1785), Boğdan vilayeti Bucak ahalisinden mübayaaya edilen zahirenin İsmail ambarına teslimi ve İsmail iskelesinden İsakça iskelesine nakline ait teslimat muhasebe icmal defteridir. Defterde en üste yazılmış olan toplam zahire miktarı ile sayfanın altında detayları verilen zahire miktarlarının toplamının birbiri ile örtüşmediği anlaşılmaktadır. Defterde yazılı olan toplam miktar 10.000 kile un ve 114.570 kile arpadır. Oysa verilen miktarlar yeniden toplanıp hesaplandığında ortaya çıkan un miktarı 19.082 kile ve arpa miktarı ise 204.304 kile olarak hesaplanmıştır. Ortaya çıkan bu fark, hesap hatası yapılmış olabileceğini düşündürmeyecek kadar büyük bir farktır. Bunun sebebi teslim edilmesi beklenen miktar ile teslim edilen miktar arasındaki farktan kaynaklanabilir. Ancak bu defterler çoğunlukla teslimatların gerçekleşmesinden sonra, makbuzlara göre kaydedilen defterlerdir. Dolayısıyla böyle bir farkın hangi sebepten kaynaklanabileceğine dair kesin bir bilgiye ulaşılamamıştır.

Zahirenin mübayaası ve nakli, büyük ve düzenli bir organizasyonu gerektirmektedir. Bu organizasyonda her bir kademede görevlerin emirlere uygun şekilde yerine getirilmesi, hem gerekli yerlerde zahire sıkıntısı yaşanmaması için hem de zahirenin ziyan olmaması için büyük önem taşır. 12 Ağustos 1785 tarihli belgede (BOA, HAT 18/804 A, 6 Şevval 1199/12 Ağustos 1785), zahirenin belirlenenin dışında, başka yerlere ve olması gerekenden daha yüksek fiyatla satıldığı kaydedilmiştir. İsmail Seraskeri Vezir Seyyid Ahmed Paşa, Koşan, Tombasar ve Bucak taraflarından kapan gemileri ile İsmail'e eskiden beri büyük miktarda zahire geldiğini ancak bir iki seneden beri buradan gelen zahirenin başka yerlere yüksek fiyattan satıldığını ve bu yüzden İsmail iskelesinde zahirenin azaldığını bildirmiştir. Çeşitli zahirenin dışarıya satılmaması, gerekli iskelelere indirilmesi ve toplanması için Tombasar Voyvodalığ'ndan

¹³ *Nüzül Emîni*: Nüzül veya Nüzül emîni = vaktiyle bir yere konan askerin levâzımını ihzâra memûr olan adam. (Şemsettin Sami, *Kâmûs-ı Türkî*, 1457.); *Nüzül*: Osmanlı Devleti'nde hububattan alınan avarız türü bir vergi. Sözlükte "konaklama yeri, misafir için hazırlanan yiyecek" anlamlarındaki nüzül, Osmanlı maliyesinde sefere giden ordunun yiyecek ihtiyacını karşılamak üzere buğday ve arpa gibi hububattan alınan aynı vergiyi ifade eder. Genellikle fevkalade dönemlere mahsus avarız türü vergilerden biri olduğu halde bazı kanunnamelerde şer'i vergi şeklinde de açıklanmıştır (Akgündüz, IX, 407.). Nüzül vergisi, savaş zamanlarında cepheye giden ve cepheden geri dönen ordunun iâşesini temin etmek için belli menzillerde istenen un ve arpanın hazırlanması gayesiyle ortaya çıkmıştır. Aynı ve bedenen hizmet şeklinde uygulanan avarızın nakde dönüşmesi sonucu muhtemelen XVI. yüzyılın ortalarında ihdas edilmiş gerçek bir vergi mahiyetindedir (İşbilir2007, 311-312).

sadık birinin görevlendirilerek bu işle ilgilenmesi istenmiştir. Böylelikle görev, gayret ve sadakati bilinen İbrail Nazırı ve İsakça Ambar Emni Hazinesdârzâde İbrahim Ağa'ya verilmiş ve İsmail ile Kili kadılarına bildirilmiştir.

Zahire sevkیاتlarında zamanlamanın önemi büyüktür. Uzun süre ambarlarda bekletilen veya çeşitli nedenlerle gemilerden indirilemeyip iskelelere yanaşan gemilerde bekletilen zahirelerin bozulmasından dolayı zahire sıkıntısı yaşandığı veya kayıtların tutulması sırasında miktarlarda farklılıklar olduğu görülmüş ve bunlar incelemeye alınmıştır. 16 Haziran 1786 tarihli bir belgede (BOA, C.AS. 967/42090, 18 Şaban 1200/16 Haziran 1786), zahirenin bir kısmının bozuk olmasından dolayı mübayaa edilip irsal edilen miktar ile teslim edilen miktar kayıtlarının birbiriyle örtüşmediği anlaşılmıştır. Bozuk olan zahirenin tazmini istendiği gibi, bozuk gelenlerin hangi tüccarlardan geldiği araştırılmıştır. Özi Valisi ve İsmail Canibi Seraskeri Ali Paşa ile İsakça kadısına gönderilen bu hükümde bu konu detaylı olarak anlatılmıştır. Buna göre, Sabık İsakça Ambarları Emni Kapıcıbaşı Hazinesdârzâde İbrahim Ağa muhafazasında, İsakça ambarlarında bulunan ve kapan tüccarına satışı ferman buyrulan 150.000 kile buğdayın, 91.230 kilesi İstanbul'a nakli için kapan tüccarı olan gemi reislerine teslim edilmiştir. Ancak bu miktarın 71.700 kilesi İstanbul'a ulaşmış, aradaki 19.530 kilelik fark İstanbul'a ulaşmamıştır. Dolayısıyla 19.530 kilelik açığın tazmin edilmesi ve tamamlanması istenmektedir. Diğer yandan, İstanbul'a ulaşan 71.700 kileden de 63.819,5 kilenin de kötü durumda olduğu bildirilmiştir. Yazışmalar devam ederken konunun İsakça mahkemesine taşındığı ve mahkemede durumun anlaşılması ve çözülmesi için 150.000 kile buğdayın nakline memur kapan tüccarından Tophaneli Hacı Ömer ile Piri Alemdar denilen kişilerin bilgilerine başvurulduğu anlaşılmaktadır. Konuyla ilgili verilen emirlerle beraber Silahşör Süleyman Ağa İsakça'ya gelmiş ve incelemede bulunmuştur. İsakça ambarında bulunan 63.819,5 kile buğdayın çoğunun 95 senesi mahsulünden, ve 96 senesi mahsulü olan, İbrail ve Kalas iskelelerinde kalan Sorsat zahiresinden olmak üzere İsakça Ambar Emni marifetiyle mübayaa olunan zahireden olduğu, üç seneden fazla süre ambarlarda durduğu, zaman geçtikçe üzerlerinin keçelenip çim bağladığı ve çürüdüğü belirlenmiştir. Bahsi geçen önceki dönemlerde bu zahirenin incelemesi yapılırken kış geldiği için inceleme yarım kalmış ve sonradan bu incelenmeyen kısmın da toplam buğdaya dahil edildiği ortaya çıkmıştır. Bozulan zahirenin her birinden numuneler istenmiş, her numunenin zarfı üzerine hangi vakitten olduğunun yazılması emredilmiştir. Bozuk olan zahirede İsmail Seraskeri Ali Paşa'nın ve İsakça Ambar Emni İbrahim Ağa'nın kusurlarının olmadığı kabul edilmiştir. Bunlara ek olarak belgede, 1200 senesi Recep ayının ilk günü için irsal edilmesi istenen zahire miktarları verilmiştir. Buna göre;

298.770 kile buğday, 254.069 kile arpa, 38.708,5 kile un, 6701 kantar peksimet ayrıca tüccara satılarak İstanbul'a gönderilmesi istenen 1530 kile buğdayın mahalline kaydı istenmiştir.

İsakça ambarından verilmesi istenen zahireye bir başka örnek de 9 Eylül 1786 tarihli belgede (BOA, C.AS. 1078/47496, 15 Zilkade 1200/9 Eylül 1786), geçmektedir. Bu defa Özi Kalesi, Hasanpaşa Palangası ve Prezen Adası'nın muhafazasında olan 1807 asker için gereken zahirenin İsakça'dan karşılanması söz konusudur. Askere, 99 senesine mahsuben gereken 20.272,5 kile buğdayın yarı bedeli için, önceki sene Ramazan ayında 2530 guruşa hazine tezkiresi ve sonraki yarısı olan 10.136,5 kile buğday için aynen İsakça ambarı mevcudundan verilmek üzere emir verilmiştir. Ancak bahsi geçen sene için zahire gereği olmadığına dair bir bilgi ulaşılmıştır. Önceki sene verilen yarı zahireye, askerlerin İstanbul'da olan Salyanecileri Hacı Süleyman tarafından, sözde borçlarına mahsuben el konulmuştur. Bu yüzden gönderilecek zahirenin yine telef olacağına dikkat çekilmeye çalışılmıştır. Fakat bu fikrin yersiz olduğuna karar verilerek, 99 ve 200 senelerine mahsuben gereken 40.545 kile buğdayın İsakça ambarlarından verilmesi emredilmiştir.

İsakça ambarlarından çeşitli yerlere gönderilecek zahirenin, mevsime göre kızaklarla gönderildiği de olmuştur. 13 Şubat 1789 tarihli belgede (BOA, C.AS. 695/29148, 17 Cemaziyelevvel 1203/13 Şubat 1789), İsakça ambarlarından Bender'e gönderilecek zahire nakli için, Maçın kazası köylerinden tertip edilen, her biri 30 guruştan olmak üzere, 100 kızığın ücretlerinin, İsmail Ordusu Defterdarı Halil Efendi tarafından verileceği bildirilmiştir. 30 Mayıs 1789'da kaydedilmiş olan bir belgede (BOA, AE.SSLM.III. 375/21380, 5 Ramazan 1203/30 Mayıs 1789) ise, muhtemelen havaların ısınmasıyla kızaklara gerek kalmamış olmalı ki, nakliye için mekkâre¹⁴ arabalarına ihtiyaç duyulduğu görülmektedir. Mekkâre arabaları ihracına memur olan Hasan tarafından, Babadağı, Maçın, İbrail, Kili, Hırsova, Akkirman, Tolcu, İsmail ve İsakça kazalarından ihraç edilen mekkâre arabalarının bir an evvel tertiplenerek gönderilmesi istenmektedir. Ancak bahsi geçen yerlerde düşmanın gündün güne ilerlemesi nedeniyle, onlar da kendi ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalmakta, arabaların istenen miktarda gelmesi mümkün görünmemektedir. Yine de İsmail'in takviyesi için ki, bu takviye hem zahire hem de mühimmat olmalıdır, Baba Dağı kazasında 125 kıta, Maçın kazasında 12 kıta, İbrail kazasında 37 kıta, Kili kazasında 62 kıta, Akkirman'da 37 kıta, Tulca'da 5 kıta, İsmail kazasında 62 kıta, İsakça'da yine 62 kıta ve Hırsova kazasında 46 kıta mekkâre öküz arabası tertip olunduğu kaydedilmiştir.

¹⁴ *Mekkâre/mekârî*: At, deve, katır gibi eşyâ taşımak için kirâlanan hayvan, yük hayvanı; bu hayvanlara yükletilen eşyâ. (Ayverdi, *Asırlar Boyu Tarihi Seyri İçinde Misalli Büyük Türkçe Sözlük (Kubbealtı Lugatı)*, 2013.); *Mekkâre*: Yük taşıyan hayvan, araba ve bunların sahipleri için kullanılan tabir (İşbilir, 2003, 554-555).

Aynı yılın Kasım ayında bu defa, İsmail ordusu için gereken zahirenin temini hakkındaki bilgilere ulaşılmıştır. 5 Kasım 1789 tarihli belgede (BOA, C.AS. 502/20979, 16 Safer 1204/5 Kasım 1789), İsakça muhafazasında memur olan Abdi Paşa ve Mîrimîrandan Seyyid Osman Paşa marifetiyle yapılan zahire mübayaası için Ali Tatar ile gönderilen 5000 guruşun ulaştığı bildirilmektedir. İsakça'dan arpa mübayaası için her bir İstanbulî kilenin rayicinin 52'şer paradan olacağı ancak İbrail'de zahire bol olduğu için oradan alındığında rayiç bedelin 40 paradan olacağı bildirilmekte, bu sebeple İbrail'den alınabilmesi için izin istenmektedir.

1790-1795 arası İsmail ve İsakça'dan nakledilen zahire ile ilgili doğrudan bir kayıt bulunamamıştır. 14 Eylül 1795'de ise, İsmail, Bucak ve dolaylarında bereketli olan zahirenin İsmail veya İsakça ambarları için mübayaasından veya İstanbul'a gönderilecek ise mübayaa tüccarlarına para gönderilmesinden birinin tercih edilmesinden bahseden bir belgeye (BOA, C.DH. 347/17329, 29 Safer 1210/14 Eylül 1795) rastlanmıştır. Yapılan yazışmalarda, İsmail Kalesi Emîni Mehmed'in verdiği bilgilere göre, İsmail'deki tüccarların sermayesi yoktur, bu tüccarlar zahirelerini getirip İsmail'de yerliye satış yapmak için 3-5 gün kalmakta, buradaki yerli tüccarlar da veresiye bulurlarsa satın alıp, peşin 3'er 5'er guruş vererek mübayaa etmektedirler. İsmail Kalesi Emîni Mehmed, sermaye konusundaki bu zor durumdan kurtulmak için, tüccarların, varsa İstanbul'daki ortaklarından çok miktarda akçe gönderilmesi hakkında izin istemektedir. İsmail'de tamir edilen ambar ve 4 tane de yeni yapılan ambarın yetersiz olması durumunda, İsakça'da bulunan büyük ambarlardan, fazladan fiyatla mübayaa yapılabileceğine hatta İstanbul'a da gönderilebileceğine dair öneride bulunmaktadır. Ek olarak, mîrî taraftan mübayaası uygunsa İsmail Kalesi askerine mevaciplerinin verilmesi, yeni tahrir olacak askerlerin tahririne memur Mehmed Salih Efendi tarafına da çok miktarda meblağ gönderilmesi istenmektedir. Yazışmaların devamında İsakça Ambar Emîni Kapıcıbaşı Abdullah Bey'in oraya gidip kontroller yaparak, İsmail Bina Emîni ile görüşüp durumu müzakere ettiği anlaşılmaktadır. İsmail Kalesi için zahire tertibinin olup olmadığına dair araştırmalar ve yazışmalardan sonra, İsmail'de zahirenin bereketli olduğu herkes tarafından bilinmesine rağmen, zahire tertibi kaydı olmadığı ortaya çıkmıştır. Yazışmaların sonucunda alınan kararlara göre, şimdilik kale zahiresi olarak Bina Emîni Raşid Efendi'nin nezareti ve Mehmed Salih Efendi marifetiyle orta kararda bir fiyatla zahire mübayaasına karar verilmiştir. Fakat bu fiyatın ne olduğu belgede geçmemektedir. 10.000 kile buğday, 15.000 kile arpa ve 15.000 kile erzen (darı) olmak üzere toplamda 40.000 kile zahire mübayaasının tamamlanmak üzere İsmail'in mîrî ambarlarına konularak kaydedilmesine, bedelinin ise peşin olarak Hazîne-i Âmire'den ödenmesine karar verilmiştir. Ertesi yıl, 5 Temmuz 1796'da yazılmış bir belgede (BOA, HAT 254/14434, 29 Zilhicce 1210/5 Temmuz 1796), mîrî zahirenin Kalas İskeleyi'nden

sevk edildiği, İsakça'da ise bir ambar inşa edilmesinin istendiği ve Boğdan Voyvodasının verdiği bilgiye göre bu ambarın temellerinin tamamlandığı bildirilmektedir.

Zahirenin çeşitli yerlerden mübayaa ile toplandıktan sonra gönderilmesi gereken yerlere ulaşmasında zaman zaman sorunlar yaşandığı ve ihtiyaç duyulan yerlerde sıkıntıya düşüldüğüne dair 28 Eylül 1797 tarihli bir başka belgede (BOA, C.BLD. 112/5554, 6 Rebiülahir 1212/28 Eylül 1797) de, İstanbul'a beklenen zahirenin gelmemesi hakkındadır. Belgede; İbrail, Kalas, İsakça, Tımarabad, Tulca, İsmail, Kili ve Akkırman iskelelerinden tertiplenen zahireden, çok sayıda kapan tüccarı olmasına rağmen İstanbul'a bir şey gelmediği anlatılmaktadır. Bunun sebebi olarak, oralardaki zahire sahiplerinin ihtikâr¹⁵ amacıyla ellerindeki malları iskeleye indirmediği ve alıkoydukları bildirilmekte ve hemen sevkiyata başlanması için İsmail Muhafızı ve Mütevellisi Sipahi Mehmed Paşa'dan ve sevk memurundan, Kasım ayına kadar gemilerin yüklerini İstanbul'a indirmesi istenmektedir. Aksi takdirde İstanbul'da zahire azlığı yaşanacağı, bu yüzden de her görevlinin birer gün cezalandırılacağı, dolu olan gemilerden herhangi birinden, daha sonra daha pahalıya satmak için iki kürekli bir kayığa zahire verilip, kenara ayrıldığı ihbar olunursa bunu yapanların da cezalandırılacağı hatırlatılmıştır. Burada bahsi geçen “iki kürekli kayıklar” yerine, belgenin ilerleyen satırlarında “Anadolu kayıkları” tanımlaması kullanılmıştır. Kapan tüccarlarının Tuna ve Karadeniz üzerinden zahire taşıdığı gemiler bunlardan çok daha büyük gemilerdir. Dolayısıyla, Anadolu kayığı denilen bu taşıma araçları daha az miktarda ürünün taşınmasında ve muhtemelen daha kısa mesafeler için kullanılan bir çeşit olup, burada kendilerine sonradan daha yüksek fiyatla satış yaparak kâr elde edecekleri bir kısmı saklayarak, pay ayırmak için kullandıkları bir araç olarak görünmektedir. Diğer yandan, Tuna Nehri boyundaki iskelelerden zahireleri yükleyerek kapan gemilerinin bulunduğu iskelelere götürmekle görevli kayıklar ve borazan gemilerinin kullanıldığı da bilinmektedir (Fidan, 2014, 54). Ancak bu örnekte bahsi geçen iki kürekli kayıkların bu amaç dışında, tüccarların şahsi çıkarları için kullanıldığı görülmektedir.

18. yüzyılda İsmail ve İsakça kalelerine askerlerin ihtiyacı için gönderilen zahire miktarlarının, yıllara veya aylara göre ne kadar miktardaki asker ihtiyacını sağladığına dair, birbirini takip eden düzenli bilgilere ulaşılamamıştır. Ancak kalelerde bulunduğu varsayılan asker sayıları hakkında genel bilgilere ulaşmak mümkündür. Yine de kalelerdeki asker sayılarının, seferde olunan veya olunmayan dönemlere göre de değişiklik gösterdiği göz önünde bulundurulmalıdır. Bunun nedeni, İsmail ve İsakça kalelerinin sefer zamanlarında askerlerin toplanma yeri olarak da kullanılmış olmasıdır. Özellikle Rusya, Avusturya tehdidi söz konusu olduğunda ihtiyaca göre İstanbul'dan, Anadolu'dan, Tuna ve Karadeniz'in çeşitli yerlerinden

¹⁵ *İhtikâr*: Gerekli maddeleri kâr amacıyla toplayıp ihtiyaç arttığı, fiyat pahalılandığı anda yüksek fiyata satma, vurgunculuk (Ayverdi, 1384).

gönderilen askerler İsmail ve İsakça kalelerinde toplanmış, mevsime veya tehdidin durumuna göre bazen bir süre bu kalelerde konaklamış ve gerekli yerlere bu kalelerden gönderilmişlerdir. Örneğin, 1770 yılında Larga yenilgisi sonrasında, Sadrazam Halil Paşa 150.000 kişilik ordusuyla yola çıkıp, Kaplan Giray'a bağlı 80.000 kişilik Tatar ordusu ile birleşmiştir. Ancak Türk birlikleri Ruslara karşı koyamayınca, İsakça'ya doğru geri çekilmiştir. Türk birliklerinden 20.000'den fazla kişi hayatını kaybetmiş veya yaralanmıştır (Çöloğlu, 2010). Dolayısıyla, İsakça'ya 100.000'in üzerinde Türk askerinin geldiği düşünülebilir. Yine 1770 yılında, İştib'den Nâzırzâde Binbaşı emrindeki 1000 piyadenin, İsmail Kalesi'nden ücretleriyle tedarik edilecek iki kılavuzla beraber İsakça Ambar Emni Ali'nin emrine gönderilmesi istenmiştir (BOA, C.AS. 155/6832, 26 Muharrem 1184/22 Mayıs 1770). Görüldüğü üzere, İsakça Kalesi'nde 1770 yılındaki asker sayısı için net ve sabit bir sayı vermek mümkün değildir.

Sefer dönemi haricinde, Hotin'de 1500, İbrail'de 800, İsmail'de 1500 ve Kili'de 500 askerin sürekli olarak bulundurulduğu tahmin edilmektedir (Tütüncü, Krasnozhon, 2019). Sabit tutulmaya çalışılan asker sayıları, tehlike durumunda önce en yakın yerlerden olmak üzere ve gerekliyse İstanbul'dan da takviye yapılarak güçlendirilmeye çalışılmıştır (BOA. C.AS. 475/19803, 25 Rebiülevvel 1211/28 Eylül 1796; BOA. C.AS. 81/3806, 22 Rebiülahir 1211/25 Ekim 1796; BOA. HAT 187/8848, 25 Rebiülahir 1211/28 Ekim 1796; BOA. C.AS. 156/6882, 29 Cemaziyelevvel 1211/30 Kasım 1796).

Arşivde 1863 yılında kaydedildiği görülen ancak muhtemelen 1778-1802 yılları arasındaki bir tarihte yapılmış olan İsmail Kalesi planında, İsmail Kalesi'nin 12.000 askere muhtaç kalelerden olduğu beyan edilmiştir (BOA. PLK.p. 839, 05 Recep 1289/16 Aralık 1863). 1789 yılına ait bir arşiv belgesinde ise İsmail Kalesi'nin 40.000 piyade asker ile muhafaza olunacak takımdan olduğu belirtilmiştir (BOA. C.AS. 862/36937, 21 Muharrem 1204/11 Ekim 1789). Kaledeki sabit asker miktarı, Rusların o dönemde bölgede yarattığı tehlikeden dolayı yükseltilmiş olmalıdır.

Sonuç

İsmail ve İsakça kalelerine ait iskele, gümrük ve ambarlardan gerçekleştirilen sevkiyatların 18. yüzyılda oldukça aktif ve azımsanmayacak miktarlarda yapıldığı, böylelikle çevre kalelerin ve İstanbul'un ihtiyaçlarına destek verildiği arşiv belgeleriyle de desteklenmektedir. Sevk edilen zahirenin içinde buğday, arpa ve un en büyük paya sahiptir. Bunların dışında darı, peksimet ve saman gibi ürünlerin de sevkiyatı yapılmıştır.

Bu sevkiyatlar İsmail ve İsakça iskeleleri üzerinden çeşitli yerlerden gelen ürünlerle yapıldığı gibi, İsmail ve İsakça'nın kendi yerli üretiminden ve İsmail Geçidi Vakfı gelirlerinden de faydalanılarak gerçekleştirilmiştir. Hem İsmail'de hem de İsakça'da bulunan büyük

kapasiteli, gerektiğinde zahirelerin zarar görmemesi için tamirleri yapılan ve gerektiğinde sayıları artırılan ambarlarda, mübaya ile toplanan ürünlerin korunması, ulaşım için ihtiyaç duyulan köprülerin onarılması veya yenilerinin yapılması, ürünlerin iskelelere aktarılması, iskelelerden uygun görülen gemilere yüklenmesi, satışların belirlenen fiyatlara uygun şekilde yapılması, taşıma, nakliye, denetleme gibi işlerde çalışmak üzere gerektiğinde başka yerlerden görevlilerin getirilmesi ve tüm görevlilere hak ettikleri ücretlerin ödenmesi, belirlenen nakliye ve gemi navlun ücretlerinin ödenmesi, gemilerin belirlenmesi ve gemi ücretlerinin ödenmesi gibi pek çok çeşitli işlemin yapılmasının yanı sıra, bütün bunların en doğru şekilde kayıtlarının tutularak İstanbul'a bildirilmesi çok büyük bir organizasyonun göstergesidir.

Dönemin şartlarına göre çok uzun süre ambarlarda veya gemilerde zahire bekletmek mümkün değildir. Her ne kadar bahsi geçen zahire çeşitlerinin dayanıklı olduğu düşünülse de mevsim sıcaklıklarının veya belki de ambarların iskelelere yakın yerlerde olmalarının bir sonucu olarak zaman zaman bozulan, çürüyen, çimlenen, keçelenen zahirelerle ilgili kayıtlara da rastlanmıştır.

Başka bir sorun olarak, zahirenin mübayaasından sonra teslim edilmesi gereken yerlere, istenen miktarda teslim edilmediği veya hiç teslim edilmediğine dair şikayetler görülmüştür. Buradaki asıl sorun, tüccarların zahireyi daha sonra, daha yüksek fiyatla satmak amacıyla stoklaması sonucunda, zahire ihtiyacı olan yerlerde sıkıntı çekilmesidir. Bu durumu çözebilmek için verilen emirlerin hızla uygulanması ve böyle bir girişimde bulunanların cezalandırılması istenmiştir. Sevkiyatlarda kullanılan kapan gemileriyle (tezkireli gemiler) ilgili olarak bazı yasal düzenlemeler oluşturulmuş, bu kurallara bağlı kalınması için çaba gösterilmiştir. Gemilerin yanı sıra, ürünlerin iskelelere ulaştırılmasında mevsime göre kızaklardan ve mekkâre arabalarından da faydalanılmıştır.

Mübaya ile toplanarak tertip edilen zahire, düzenli olarak belirli yerlere gönderildiği gibi, ihtiyaç halinde özel olarak belirlenen yerlere de gönderilmiştir. Varadin Seferi için gönderilen zahire buna örnektir. Ayrıca başta İstanbul olmak üzere, Kamaniçe Kalesi, Özi Kalesi, Azak Kalesi için, Kili, Niğbolu, Belgrad, Vidin, Akkirman, Tulca, İbrail gibi çevre kaleler de zahirelerin gönderildiği yerler arasındadır. İsakça ihtiyacı için veya İsmail'deki asker tayinatları için, İsakça ve İsmail'in kendi ambarlarından ihtiyaçlarını karşıladığı görülmüş, dahası, İsmail'deki asker tayinatının verileceği zahirenin belirli bir miktarda ve düzenli olarak temin edildiği, 1784'de yazılmış olan bir belgede geçen "vech-i meşrut üzere" kaydından teyit edilmiştir.

1716 ve 1778 yıllarına ait verilen bilgilere göre, İsakça ve İsmail'den çeşitli yerlere yapılan sevkiyatlarda gemi navlunu da denilen taşıma ücretleri, ürün çeşidine ve mesafeye göre

değişmiştir. Arpa için 13 akçe alındığı görülürken bazen de buğday, un, arpa fark etmeksizin 8 akçeden navlun ücreti ödendiği görülmüştür. İsmail ve İsakça üzerinden yapılan zahire sevkiyatlarında navlun ücretlerinin 6 akçe ile 13 akçe arasında değiştiği ve 18. yüzyıl boyunca bu rakamların altında ya da üzerinde farklı bir ücretlendirme yapılmadığı anlaşılmıştır. Bu bilginin Osmanlı Devleti'nin 18. yüzyıldaki ekonomisine dair küçük bir gösterge olabileceği düşünülebilir. Özellikle Rusya ve Avusturya karşısında yapılan savaşlara ve ordunun sürekli hale gelen ihtiyaçlarına rağmen navlun denilen gemi taşıma ücretlerine ekonomik yönden olumsuz bir tesir yansımamıştır. Son olarak, makalede geçen zahire miktar ve fiyatları ile navlun ücretleri sınırlı bir bölge ve sınırlı bir zaman dilimi hakkında bilgiler sunmakta olsa da ortaya çıkan veriler, çevredeki diğer kaleler ile kıyaslamaların yapılacağı gelecekteki başka çalışmalara katkı sağlayabilir. Ayrıca İstanbul'a ve sefer organizasyonlarına sağlanan zahire desteğinin belirli bir kısmını göstermesi yönünden de bir örnek teşkil etmektedir.

Kaynaklar

Arşiv Kaynakları

T.C Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi (BOA) Belgeler

Ali Emiri Tasnifi Belgeleri – Sultan I. Abdülhamid (AE.SABH.I) 200/13359, 29 Şaban 1198 (18 Temmuz 1784).

Ali Emiri Tasnifi Belgeleri – Sultan I. Abdülhamid (AE.SABH.I) 233/15500, 24 Muharrem 1198 (19 Aralık 1783).

Ali Emiri Tasnifi Belgeleri – Sultan I. Abdülhamid (AE.SABH.I) 317/21350, 7 Recep 1194 (9 Temmuz 1780).

Ali Emîrî Tasnifi Belgeleri – Sultan III. Ahmed (A.E.SAMD.III) 30/2833, 16 Şevval 1128 (3 Ekim 1716).

Ali Emîrî Tasnifi Belgeleri – Sultan III. Mustafa (AE.SMST.III) 76/5661, 27 Cemaziyelevvel 1181 (21 Ekim 1767).

Ali Emîrî Tasnifi Belgeleri – Sultan III. Mustafa (AE.SMST.III) 127/9807, 21 Rebiülahir 1180 (26 Eylül 1766).

Ali Emîrî Tasnifi Belgeleri – Sultan III. Selim (AE.SSLM.III) 375/21380, 5 Ramazan 1203 (30 Mayıs 1789).

Bab-1 Defteri Mevkufât Kalemî Defterleri (D.MKF.d.) 30765, 3 Recep 1194 (5 Temmuz 1780).

Bab-1 Defteri Mevkufât Kalemî Defterleri (D.MKF.d.) 30823, 25 Rebiülahir 1199 (7 Mart 1785).

Hatt-1 Hümayun Belgeleri (HAT) 18/804 A, 6 Şevval 1199 (12 Ağustos 1785).

- Hatt-1 Hümayun Belgeleri (HAT) 187/8848, 25 Rebiülahir 1211 (28 Ekim 1796).
- Hatt-1 Hümayun Belgeleri (HAT) 254/14434, 29 Zilhicce 1210 (5 Temmuz 1796).
- İbnülemin Tasnifi Maliye Belgeleri (İE.ML.) 125/11846, 3 Şevval 1123 (14 Kasım 1711).
- Muallim Cevdet Tasnifi Askeriye Belgeleri (C.AS.) 81/3806, 22 Rebiülahir 1211 (25 Ekim 1796).
- Muallim Cevdet Tasnifi Askeriye Belgeleri (C.AS.) 155/6832, 26 Muharrem 1184 (22 Mayıs 1170).
- Muallim Cevdet Tasnifi Askeriye Belgeleri (C.AS.) 156/6882, 29 Cemaziyelevvel 1211 (30 Kasım 1796).
- Muallim Cevdet Tasnifi Askeriye Belgeleri (C.AS.) 328/13595, 12 Rebiülahir 1192 (10 Mayıs 1778).
- Muallim Cevdet Tasnifi Askeriye Belgeleri (C.AS.) 475/19803, 25 Rebiülevvel 1211 (28 Eylül 1796).
- Muallim Cevdet Tasnifi Askeriye Belgeleri (C.AS.) 502/20979, 16 Safer 1204 (5 Kasım 1789).
- Muallim Cevdet Tasnifi Askeriye Belgeleri (C.AS.) 695/29148, 17 Cemaziyelevvel 1203 (13 Şubat 1789).
- Muallim Cevdet Tasnifi Askeriye Belgeleri (C.AS.) 862/36937, 21 Muharrem 1204 (11 Ekim 1789).
- Muallim Cevdet Tasnifi Askeriye Belgeleri (C.AS.) 927/40117, 18 Muharrem 1198 (13 Aralık 1783).
- Muallim Cevdet Tasnifi Askeriye Belgeleri (C.AS.) 967/42090, 18 Şaban 1200 (16 Haziran 1786).
- Muallim Cevdet Tasnifi Askeriye Belgeleri (C.AS.) 1078/47496, 15 Zilkade 1200 (9 Eylül 1786).
- Muallim Cevdet Tasnifi Belediye Belgeleri (C.BLD.) 112/5554, 6 Rebiülahir 1212 (28 Eylül 1797).
- Muallim Cevdet Tasnifi Dâhiliye Belgeleri (C.DH.) 347/17329, 29 Safer 1210 (14 Eylül 1795).
- Muallim Cevdet Tasnifi Maliye Belgeleri (C.ML.) 756/30792, 13 Safer 1196 (28 Ocak 1782).
- Plan-Proje (PLK.p) 839, 05 Recep 1280 (16 Aralık 1863).
- Yabancı Arşiv Bulgaristan Belgeleri (YB.04) 4/64, 12 Ramazan 1140 (22 Nisan 1728).

Kitap ve Makaleler

- Aydın, M. (2015). *Vidin Kalesi Tuna Boyundaki İnci*. Ötüken Yayınları.
- Aynural, S. (2001). Kapan. *Diyanet İslam Ansiklopedisi*. (C. 24, ss. 338-339). TDV Yayınları.
- Ayverdi, İ. (2008). *Asırlar Boyu Tarihi Seyri İçinde Misalli Büyük Türkçe Sözlük (Kubbealtı Lugatı)*. C. 3. Kubbealtı.
- Bıjışkyan, P. M. (1969). *Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası 1817-1819* (Çev. H. D. Andreasyan). İstanbul Edebiyat Fakültesi Basımevi.
- Çöloğlu, R. (2010). *Temettüât Defterleri Çerçevesinde İsakça Kasabası'nın İktisadî ve Sosyal Yapısı (1844-1845)* [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi]. Yök Tez.
- Emecen, F. (2001). İsmâil. *Diyanet İslam Ansiklopedisi*. (C. 23, ss. 82-84).TDV Yayınları.
- Erdoğan, M. A. (2019). Tuna Sahilinde On Altıncı Yüzyılda Kurulmuş Bir Osmanlı Yerleşimi: İsmail Geçidi Kasabası. *Vakıflar Dergisi*, 80. Yıl Özel Sayısı. Vakıflar Genel Müdürlüğü, 189-208.
- Fedakar, C. (2019). *Bender Kalesi (1768-1774)*. Kitabevi Yayınları.
- Fedakar, C. (2019). Hotin Kalesi'nin Sükûtu (1768-1774 Osmanlı-Rus Harpleri'nde). *Bozkırın Oğlu Ahmet Taşağıl'a Armağan*. T. Eray Biber, Ed. Yeditepe Yayınları, 451-478.
- Fidan, F. (2014). *18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordunun İaşesinde Tuna İskelelerinin Rolü* [Yayınlanmamış doktora tezi]. Kafkas Üniversitesi.
- Fidan, F. (2016). Osmanlı'da Zahire Mübaşiri Olmak: Zıştovili Hacı Ali Örneği (1749-1755). *DTCF Dergisi*, 56 (2), 302-318.
- Fidan, F. (2022). XVIII. Yüzyılda Tuna Nehri Kıyısında Bir Hububat Merkezi: İsakçı Ambarları. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*, Serander Yayınları, 16 (33), 11-38.
- Gökınar, B. (2014). Osmanlı Seferlerinde Deniz Taşımacılığı (Nakliyat): Varadin Seferi Örneği (1716). *Uluslararası Piri Reis ve Türk Denizcilik Tarihi Sempozyumu 26-29 Eylül 2013, Türk Denizcilik Tarihi Bildiriler*, TTK, (5), 137-148.
- Gökınar, B. (2015). Tuna Nehrinde Yapılan Askeri Sevkiyatlar: Varadin Seferi (1716) Örneği. *Osmanlı Devleti'nde Nehirler ve Göller I*. Not Yayınları (5), 171-188.
- İnbaşı, M. (2011). Osmanlı-Lehistan Harplerinde Sefer Yolu ve Tuna Nehrinin Stratejik Önemi (XVII. Yüzyıl). *Balkanlar'da İslam Medeniyeti Uluslararası Üçüncü Sempozyum Tebliğleri, Bükreş 1-5 Kasım 2006*, (2), 479-506.
- İnciciyan, P. L. (1976). Osmanlı Rumelisi'nin Tarih ve Coğrafyası (Çev. H. D. Andreasyan). *GDAAD*. (4-5).
- İşbilir, Ö. (2003). Mekkâre. *Diyanet İslam Ansiklopedisi* (C. 28, ss. 554-555).TDV Yayınları.
- İşbilir, Ö. (2007). Nüzül. *Diyanet İslam Ansiklopedisi* (C. 33, ss. 311-312).TDV Yayınları.

Kallek, C. (2001). Kantar. *Diyanet İslam Ansiklopedisi* (C. 24, ss. 317-320).TDV Yayınları.

Kallek, C. (2022). Kile. *Diyanet İslam Ansiklopedisi* (C. 25, ss. 567-570).TDV Yayınları.

Kaya, A. İ. (2022). XVII. Yüzyılda Osmanlı İdaresindeki Tuna Nehri (1683-1700): Donanma, İskeleler, Zahir Alımı ve Nakliye. *Karadeniz İncelemeleri Dergisi*. Serander Yayınları, 16 (32), 369-396.

Kütükoğlu, M. S. (1994). *Osmanlı Belgelerinin Dili (Diplomatik)*. Kubbealtı Akademisi Kültür ve Sanat Vakfı.

Murgescu, B. (2000). İsakça. *Diyanet İslam Ansiklopedisi* (C. 22, ss. 489-490).TDV Yayınları.
Sami, Ş. (1998). *Kāmûs-ı Türkî*. Alfa.

Sezen, T. (2017). *Osmanlı Yer Adları*. T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Yayın No: 26.

Şenyurt, O. (2013). III. Selim Döneminde İnşaat Ortamını Yönlendiren İki Fransız Mühendis ve Kale Tamirleri. *Tarih İncelemeleri Dergisi*. 28 (2), 487-521.

Tütüncü, M. A. Krasnozhon. (2019). *İsmail Şehri ve Kaleleri (XVI-XIX. Yüzyılların Belgelerinde) (Izmail City and Its Fortifications (By the Sources of 16th-19th Centuries))*. Chernomor'e Yayınevi.

Yıldırım, F. (2016). *18. Yüzyılda Tuna Nehri Donanması (1711-1792)* [Yayınlanmamış doktora tezi]. Fırat Üniversitesi.

Ek

18. YÜZYILDA İSMAİL VE İSAKÇA KALELERİ ÜZERİNDEN GERÇEKLEŞEN ZAHİRE SEVKİYATI				
Tarih	Zahirenin Toplandığı Yer	Zahirenin Teslim Edildiği Yer	Zahire Çeşidi/Miktarı	Navlun ve Diğer Ücretler
1710	İsmail ve Kili'den	İsakça-Bender yolundaki menzillere	48.000 kile arpa (1.108.464 ton) 10.000 kile un (256,560 ton)	
1711		İsakça ambarına	8000 İsmail kilesi bulgur (1.642 ton)	

14 Kasım 1711	İsakça, İsmail, Kili	Azak Kalesi'ne		Nakledilen eşyanın navlunu 65.657 akçe
3 Ekim 1716	İsakça iskelesinden	Belgrad, Darü'l Cihad iskelesine	Bir gemiye 3350 İstanbulî kile arpa (77,362 ton) yüklenecek şekilde Gemiye gereken 13 nefer prostoyka Her bir neferi 12'şer guruş + 5 guruş iaşe bedeli Toplam 221 guruş	Zahirenin her bir İstanbulî kilesi 13'er akçeden Toplam 363 guruş 363 guruş navlun ile 221 guruş diğer bedeller toplamı 584 guruş
1716	Balçık	İsakça		Her bir kile için 6 akçe navlun
	İsakça	Vidin		Her bir kile için 8 akçe navlun
	İstanbul	İsakça		Her bir kile için 8 akçe navlun
	Bartın	İsakça		Her bir kile için 8 akçe navlun
	Silistre	İsakça		Her bir kile için 13 akçe navlun
	İsakça	Belgrad		Her bir kile için 13 akçe navlun
1716	İbrail	İsakça ambarlarına	20.000 kile arpa (461,860 ton) 10.000 kile un (256,560 ton)	

1716	Uzuncaabbad-Hasköy	Önce Bergos, oradan İsakça'ya	10.000 kile arpa 230,930 ton) 6000 kile un (153,936 ton)	
1716	Hırsova, Maçın, Babadağı, Tolcı	İsakça	30.000 kile arpa (692,790 ton) 7000 kile un (179,592 ton)	950.000 akçe
22 Nisan 1728	Bucak	Akkirman ve İsmail iskelelerine	40.000 İstanbulî kile buğday (1.026.240 ton) 40.000 İstanbulî kile arpa (923,720 ton)	
19 Eylül 1736	İsakça		2000 kile arpa (46.186 ton) 500 kile un (12,828 ton) 150 kile has un (3848 ton) 1000 kantar saman (56.449 ton)	
19 Eylül 1736	İsmail		30.000 kile arpa (692,790 ton) 1000 kile un (25,656 ton)	

			1700 kile has un (43.615 ton) 1000 kantar saman (56.449 ton)	
1736	Ruşçuk, Niğbolu, Ziştovi, Silistre, Köstence, Burgazköy, Hırsova, Rahova, Eflak, Bergos, Bucak, İsakça	İsakça ambarına irsal	Toplam: 810.000 kile arpa (1.870,533 ton) 148.600 kantar saman (8.388,321 ton) 60.000 adet hatab 39.000 adet keten	
1748	İsmail		35.000 kile buğday (897,960 ton) 100.000 kile arpa (2.309,309 ton)	
1748	İsakça, Kayagölü, Maçın, Kartil, Tımarili iskelelerinden	Tüccara satıldı	Toplam: 250.000 kile buğday (6.414,09 ton) 50.000 kile arpa (1.154,650 ton)	
1749	İsmail'den		350.000 kile buğday (8.979,609 ton)	

			110.000 kile tehir edilen buğday (2.822,160 ton) 100.000 kile arpa (2.309,309 ton) 40.000 kile tehir edilen arpa (923,720 ton)	
1749	İsakça, Kayagözü, Maçın, Kartil, Tımarlı iskelelerinden	İstanbul'a irsal	Toplam 250.000 kile buğday (6.414,09 ton) 125.000 kile tehir edilen buğday (3.207,09 ton) 50.000 kile arpa (1.154,650 ton) 25.000 kile tehir edilen arpa (577,325 ton)	
1755	İsakça'dan	Özi, Kılburun, Açe, Faş, Soğucak kalelerine 1 yıllık ihtiyacı karşılamak üzere	35.267 kile buğday (904,9 ton)	
1756	İsakça'dan	Hırsova, Maçın, Babadağı,	10.000 kile buğday (256,560 ton)	

		İsakça, İbrail kazaları için mübayaa edildi.	7500 kile arpa (173,197 ton)	
26 Eylül 1766	İsakça'da			Her bir İsakça kilesi hinta 3'er guruş
26 Eylül 1766	İsmail'de			Her bir İsmail Geçidi kilesi hinta = İstanbul kilesi hinta
26 Eylül 1766	İsakça, Köstence, Maçin, Tulca			Her bir kile arpa 20'şer para
26 Eylül 1766	İsmail ve İsakça'da			Kendi kile birimleri kullanılıyor. Arpanın her bir kilesi 60'ar para
26 Eylül 1766	İsmail			İsmail'de İstanbulî kile arpa her bir kile için 6'şar para
21 Ekim 1767	İsakça ve İsmail'den	İstanbul'a nakledildi (Dersaadet)	30.000 kile zahire (769, 680 ton)	Buğday için kilesi 12'şer akçeden ve 3'er akçe hesap her gemi hissesi ayrı tutularak toplam 7 gemi ile Toplam 150.000 akçe bedel ile

1768	İsakça'dan	Önce Kalas'a oradan Hotin Kalesi askerleri için Hotin'e	21 ton 421,3 kg. peksimet	
1769	Kili, İsmail ve Han Tepesi'nden	Bender'e ama yine de yetmedi, askerler firar etti.		
10 Mayıs 1778	İsakça'dan		48.157 kile un (1.235,515 ton) 38.800 kile buğday (995,453 ton) 156.043 kile arpa (3.603,501 ton) Toplam: 243.000 kile zahire (6.234,408 ton)	İsakça mübayaası için 37.646 guruş Tahn olunan buğday için 9019 guruş Her bir kile için 8 akçe navlun Toplam 6025 guruş navlun
10 Mayıs 1778	İsmail'den		60.000 kile un (1.539,360 ton) 60.000 kile arpa (1.385,580 ton) Toplam: 120.000 kile zahire (3.078,720 ton)	İsmail mübayaası için 48.000 guruş Tabh-ı peksimet için 6875 guruş Her bir kile için 8 akçe navlun

			+15 kıta açık sefine inşası istendi	Açık sefine masrafı için tahmini 6000 guruş Niğbolu ve Killa kalelerinin inşası için 9500 guruş
Yapılan masraflardan mübayaacının ödediği çıkarılınca kalan toplam tutar 122.665 guruş devlet hazinesinden				
5 Temmuz 1780	İsmail ve İsakça ambarlarından mübaya olundu		4774 çuvaldan 23.813,3 İstanbulî kile = 476.332 kile un (1.222,077 ton) 3601 çuvaldan 3736,17 rûmi kantar = 164.399 kıyye peksimet (210,759 kg.) 150 çuvaldan 14.874 kıyye bulgur (19,068 kg.)	
9 Temmuz 1780	Niğbolu ve Sofya'dan	İsakça ambarına İsmail için	Un, buğday, arpa 83.450 kile arpa (1.927,110 ton) 23.874 kile buğday	

			(612,511 ton) 26.385 kile un (676,933 ton)	
28 Ocak 1782	Sofya tarafından	İsmail, Niğbolu, İsakça kalelerine	Çokça un ve arpanın bakayasıyla 10.000 kantar peksimet yapılmış (564,490 ton)	
19 Aralık 1783	İsakça'dan	İsmail'de askerin ihtiyacı için	1500 kile un (38,484 ton) (sağlam çıkmadığı için Boğdan'dan un ithal edildi)	
19 Aralık 1783	Burçak'dan	İsakça'ya	20.800 kile arpa (480,334 ton)	Arpanın 1100 kilesi 3 guruş 3 para
	Burçak'dan	Rumeli Valisi İsmail Memuru Vezir Abdi Paşa'ya	İsakça'ya gönderilen 20.800 kile arpanın (480,334 ton) 8000 kilesi (184,744 ton)	2600 İsmail kilesi 90 paradan hesaplanmış ama verilen 5000 guruş yetmemiş, ek 5000 istenmiştir.
18 Temmuz 1784	İsakça ambarlarından	İsmail askerlerinin tayinatı için	“vech-i meşrut üzere” 2000 İstanbulî kile un (51,312 ton)	

			5000 İstanbulî kile buğday (128,289 ton) 2000 İstanbulî kile arpa (46,186 ton)	
7 Mart 1785	Boğdan, Bucak vilayetinin ahalisinden mübayaa	İsmail ambarına teslimi, İsmail iskelesinden İsakça iskelesine teslimi	19.082 kile un (489,567 ton) 204.304 kile arpa (4.717,992 ton)	
16 Haziran 1786	İsakça ambarında kapan tüccarına satışı ferman buyrulan	İstanbul	150.000 kile buğdayın (3.848,409 ton) 91.230 kilesi (2.340,596 ton) İstanbul'a nakil için kapan tüccarı gemi reislerine teslim edildi. Bunun 71.700 kilesi (1.839,535 ton) İstanbul'a ulaştı. Ancak 95 ve 96 senesi mahsullerinden oldukları için 63.819,5 kilenin (1.637,353 ton) kötü durumda olduğu anlaşıldı.	

16 Haziran 1786	İsakça ambarında kapan tüccarına satışı ferman buyrulan	İstanbul	1200 senesi için istenen zahire miktarı; 298.770 kile buğday (7.665,243 ton) 254.069 kile arpa (5.867,215 ton) 38.708,5 kile un (993,105 ton) 6701 kantar peksimet (378,264 ton) +tüccara satılarak İstanbul'a gönderilmesi istenen 1530 kile buğday (39,253 ton)	
9 Eylül 1786	İsakça ambarından	Özi Kalesi, Hasanpaşa Palangası ve Prezren Adası muhafazasındaki 1807 asker için	99 ve 200 senelerine mahsuben 40.545 kile buğday istenmiş (1.040,222 ton)	
13 Şubat 1789	İsakça ambarından		Zahire nakli için Maçın kazası köylerinden tertip edilen 100 kızak	Kızakların her biri 30 guruştan

				Ücretleri ordu defterdarı tarafından ödenecektir.
30 Mayıs 1789	Baba Dağı Maçın İbrail Kili Akkirman Tulca İsmail İsakça Hırsova'dan tertip olundu.	İsmail'in takviyesi için	125 kıta mekkâri arabası 12 kıta 37 kıta 62 kıta 37 kıta 5 kıta 62 kıta 62 kıta 46 kıta	
5 Kasım 1789	İsakça muhafazasındaki Seyyid Osman Paşa marifetiyle yapılan zahire mübayaası için	İsmail ordusu için		Her bir İstanbulî kilenin rayicinin 52'şer paradan olacağı ancak İbrail'de zahire bol olduğundan oradan alınırsa 40 paradan alınacağı için İbrail'den alınması kararı
14 Eylül 1795	İsmail, Bucak ve dolaylarında bereketli zahire	İsmail'de miri ambarlara konularak kaydedilmesi	10.000 kile buğday (256,560 ton) 15.000 kile arpa (346,395 ton) 15.000 kile darı (384,840 ton)	Bedeli Hazine-i Amire'den peşin ödenecek İsmail veya İsakça ambarları için mübayaası veya İstanbul'a

			Toplam: 40.000 kile (1.026.240 ton) zahire mübayaası	gönderilir ise mübayaaya tüccarlarına para gönderilmesi seçenekleri arasında tercih istenmiştir.
5 Temmuz 1796	Kalas iskelesinden	İsakça'da bir ambar inşası istenmiş	Mîrî zahire sevki	
28 Eylül 1797	İbrail, Kalas, İsakça, Tımarabad, Tulca, İsmail, Kili, Akkirman iskelelerinden tertiplenen	İstanbul'a beklenen zahire gelmemiştir.	Çok sayıda kapan tüccarı olmasına rağmen ihtikâr (vurgunculuk) sebebiyle	