

Belgrad ve Tımışvar Kalelerinin İaşesine Dair Bir Değerlendirme

Mustafa Işık*

(ORCID: 0000-0002-4614-6799)

Makale Gönderim Tarihi

17.05.2022

Makale Kabul Tarihi

24.06.2022

z

Orta Avrupa ve Macaristan'a açılan kara ve su yolu üzerinde yer alan Belgrad ve Tımışvar Kaleleri, Karlofça Antlaşması neticesinde ortaya çıkan toprak kayıplarıyla birlikte Osmanlı Devleti için daha fazla stratejik öneme sahip olmuştur. Zira artık Balkanlardaki Osmanlı toprakları ve Tuna Nehri'nin korunması için bu iki kale en ileri karakol görevi görmeye başlayacaktır. Bu çalışmada 1699-1700 yılları arasındaki bir yıllık zaman diliminde Belgrad ve Tımışvar Kaleleri'ndeki askerlerin bir yıllık iaşesi için Osmanlı Devleti'nin Bulgaristan, Romanya ve Tuna Havalisi'ndeki kazalardan yoğun miktarda hububat satın aldığı tespit edilmiştir. Ayrıca bu çalışmada temin edilen hububat fiyatları, ırgatların ücret ve nafakaları ile gemilerin nakliye ücretleri de belirlenmeye gayret edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Belgrad Kalesi, Tımışvar, Tuna Nehri, Hububat, İaşe

An Evaluation of the Subsistence of the Belgrade and Timisoara Fortresses

Abstract

The Belgrade and Timisoara Fortresses are located on the land and waterway opening to Central Europe and Hungary. They became strategically more important for the Ottoman Empire after the territorial losses as a result of the Treaty of Karlowitz because they were the most outposts for the protection of the Ottoman lands in the Balkans and the Danube River. This study determined that the Ottoman Empire purchased a large amount of grain from the towns in Bulgaria, Romania, and the Danube region for the one-year subsistence of the soldiers in the Belgrade and Timisoara Fortresses between

* Do. Dr., Hatay Mustafa Kemal Üniversitesi, Fen-Edebiyat Fakültesi, Tarih Blm, Türkiye, misik@mku.edu.tr.

1699 and 1700. This study also focused on determining the prices of the grain supplied, the wages and alimony of the laborers, and the shipping costs of the ships.

Keywords: Belgrade Fortress, Timisoara, Danube River, Grain, Subsistence.

Giriş

Tuna ve Sava Nehirleri'nin birleştiği bölgede yer alan Belgrad Kalesi ile Bega Nehri üzerinde yer alan Tımsıvar Kaleleri'nin birbirlerine olan uzaklıkları yaklaşık 150 kilometre civarındadır. Bu iki kalenin birbirleri ile hem su yolu hem de kara yolu bağlantısı bulunmaktadır. Bu bağlamda çok önemli bir jeopolitik konuma sahip olan Tuna Nehri havaisi ve Macaristan'a dolayısıyla Orta Avrupa'ya açılan kapının güvenliği için Belgrad ve Tımsıvar Kaleleri bölgenin istikrarı için oldukça önem arz etmektedir.

Osmanlı Devleti Balkan Yarımadası'na yerleştikten sonra, kuzeyden gelen Haçlı Seferleri tehlikesini önlemek ve kendi topraklarının güvenliğini sağlamak amacıyla doğal bir sınır arayışı içindeydi. Bu amaç için de Tuna ve Sava boyları çok uygun bulunmaktaydı. Bu sebepten Osmanlılar, hedeflerini Tuna ve Sava belirleyerek fetihlerini hep bu yöne doğru yönlendirmişlerdir¹.

Roma İmparatorluğu tarafından yaptırılan akabinde Bizans İmparatorluğu'nun da kullandığı hem Anadolu'da hem de Rumeli'nde Sağ Kol (Kırım-Karadeniz Ticaret Yolu), Sol Kol (Via Egnatia-Cânib-i Yesâr) ve Orta Kol (Via Militaris – Tarik-i Evsât) olmak üzere üçlü yol ağının kurulduğu bilinmektedir². Sol Kol İstanbul'dan başlayıp İpsala, Gümölcine, Selanik istikametinden Tırhala ve Üsküp'e ulaşıyordu. Orta Kol; Edirne, Çirmen, Filibe ve Sofya üzerinden Belgrad'a ulaşıyordu. Sağ kol ise İstanbul'dan başlayarak Edirne'den itibaren Istranca ve Balkan Dağlarını geçerek Tuna Nehri'ne ulaşmakta oradan da Aydos, Prevadi, Dobruca, Babadağ ve İshakçı'yı geçtikten sonra ikiye ayrılmaktadır. Doğuya giden yol Akkırman, Özi üzerinden Kırım'a, kuzeye giden yol ise

¹ Feridun Dirimtekin, "Belgrad'ın İki Muhasarası", *İstanbul Enstitüsü Dergisi*, Sayı 2, İstanbul 1956, s.51.

² Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, İlgı Kültür Sanat Yayınları, İstanbul 2014, ss.95-138.

Yaş, Lviv üzerinden Lehistan içlerine ve Baltık Denizi'ne ulaşmaktaydı³. Roma yol sistemi içerisinde önemli menzillerden biri olan Belgrad, bulunduğu Orta-Kol veya latince Via Militaris (askeri yol)'in ismine yakışır şekilde Osmanlı Devleti döneminde de bölgede önemli bir askeri üs görevi görmekteydi.

XVII. yüzyılın sonlarında Belgrad Kalesi'nin taşıdığı önem Selim Aslantaş tarafından kaleme alınan makalede şu ifadelerle vurgulanmaktadır; *"1699 Karlofça Andlaşması ile Osmanlılar Avrupa'da önemli toprak kayıplarına uğradılar. Belgrad Kalesi bu andlaşmadan sonra yeniden Osmanlı İmparatorluğu'nun kuzeybatıdaki serhat kalesine dönüştü. Belgrad Kalesi'nde sürekli ikâmet edecek vezir rütbesinde bir muhafız görevlendirildi. Tuna ve Sava'nın bir anlamda Avusturya ile doğal sınırı oluşturması ve bu sınırın değişmesi durumunda Belgrad-Niş-Sofya derinliğinin kaybolma ihtimali Osmanlıları Belgrad Kalesi'nin tahkimi için çok dikkatli olmaya sevk etti. Kalede sürekli mevcut bir büyük garnizon teşkil edildi. Bu askerî garnizon içinde en büyük grubu yerli tabir edilen askerler oluşurdu. Bütün Semendire Sancağı'nda (Belgrad Paşalığı) 10.500 yerlinin 5.500'den fazlası Belgrad Kalesi'nin muhafazasına memur edildi."*⁴

Karlofça Antlaşması ile Temeşvar Eyaleti'nin önemli miktarda toprak kaybettiği ve dolayısıyla yeni sınırların artık Maroş ve Tisza Nehirleri olarak belirlendiği anlaşılmaktadır⁵. Karlofça Antlaşması'ndan sonra Avusturya'nın tehdidine daha açık bir hale gelen Belgrad Kalesi'nin tahkim edilmesi Osmanlı Devleti'nin Rumeli topraklarının korunması için kilit bir rol oynamaktaydı. Eğer, Belgrad da işgale uğrayıp kaybedilecek olursa ilk aşamada Osmanlı Devleti'nin Balkan toprakları, sonrasında ise

^{3 3} Halime Doğru, "Osmanlı Devleti'nin Rumeli'de Fetih ve İskan Siyaseti", *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt 9, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, ss.165-166; Mehmet Taştemir, "Klasik Devirde Osmanlı'da Kara Ulaşımı ve Yollar", *Osmanlı'da Ulaşım (Kara-Deniz-Demiryolu)*, ed.Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2013, ss.14-15.

⁴ Selim Aslantaş, "Belgrad-ı Dârü'l Cihâd", *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 2011, Güz (15),s.30.

⁵ Géza Dávid, "The Eyâlet of Temesvár in the Eighteenth Century", *Oriente Moderno*, 1999, Nuova serie, Anno 18 (79), Nr. 1, THE OTTOMAN EMPIRE IN THE EIGHTEENTH CENTURY (1999), pp. 113.

tehdit başkente kadar uzayabilirdi. Bu nedenle Belgrad Kalesi'ne asker, zahire ve mühimmat göndermek çok önemli bir hal almıştı⁶.

Bu çalışmada 1699 Karlofça Antlaşması öncesi Viyana, Budin ve Macaristan'ın önemli şehirlerinde devam eden Osmanlı-Avusturya savaşları ve neticesinde ortaya çıkan toprak kayıplarından sonra Tuna'nın güney hattının güvenliği için özel öneme sahip olan Belgrad ve Tımsıvar Kaleleri'nin bir yıllık iâşesi için gerekli olan hububat, un ve peksimet..vb. gıda maddelerinin Tuna Nehri üzerindeki iskeleler ve hinterlandındaki kazalardan karşılanması için yapılan faaliyetler değerlendirilmeye gayret edilecektir. Şehirlerin, kalelerin ve askerlerin iâşesinin sağlanması her zaman önemli bir konu iken savaş -özellikle de uzun yıllar süren savaşlar- döneminde çok daha önemli bir hal almaktaydı. Hem savaş ortamının devamı, hem ürünlerin uzak mesafelerden ve az miktarda gelmesi gibi sebeplerden dolayı iâşenin sağlanması oldukça zor bir hale gelmekteydi. Ayrıca yukarıda sayılan nedenlerin ve Osmanlı Devleti'ndeki paranın tağşişe uğraması sonucunda hububat ve gıda maddelerinin fiyatlarında artışa neden olmaktadır. Bu çalışmada Devlet Arşivleri Başkanlığı'nda yer alan TS.MA.d.10091_0001 numaralı defterde H. 1110 Ruz-ı Hızırından⁷ (6 Mayıs 1699) 1111 yılı Ruz-ı Hızırına (25 Nisan 1700) kadarki hicri bir yıllık kayıtlar başta olmak üzere diğer fonlardaki belge ve hükümler kullanılarak değerlendirme yapılması hedeflenmiştir.

1.Belgrad ve Tımsıvar Bölgesi'nin Tarihçesi

1683 II.Viyana Kuşatması ve 1686 Budin'in kaybından sonra Osmanlı Devleti'nin Orta Avrupa'daki en önemli kalelerinden olan Belgrad ve Tımsıvar Kalelerinin, Tuna hattı ve Balkanların korunmasındaki rolleri

⁶ Cengiz Fedakar, "Belgrad Kalesi'nin İşgali (1787-1792 Osmanlı-Avusturya, RusSavaşlarında)", *History Studies*, 11/4, Ağustos 2019, s. 1166.

⁷ Osmanlı Devleti'nde halk arasında Hıdırellez olarak kabul edilen 6 Mayıs yaz mevsiminin başlangıcı olarak sayılmaktaydı. Bu bağlamda eski takvimde yıl ikiye ayrılmakta 6 Mayıs-8 Kasım arasındaki 186 güne Ruz-ı Hızır, yılın geri kalan 179 gününe ise Ruz-ı Kasım ismi verilmekteydi. Detaylı bilgi için bkz. Ahmet Yaşar Ocak, "Hıdırellez", *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, C.17, İstanbul 1998, s.313.

daha da artmıştır. Osmanlı Devleti Balkanlardaki diğer topraklarını koruyabilmek için Belgrad ve Tımişvar Kaleleri ile sınır hattına özel bir önem vermiştir. Toprak kayıpları ve geri çekilme neticesinde Avusturya ile savaşların yeni adresi Belgrad-Tımişvar hattı olduğundan buraların tahkimi ve iaşesi için Tuna Nehri boyundaki tüm kazalar ile Balkanların diğer kazalarından buralara çok yoğun bir destek sağlanmaya çalışılmıştır.

Bu iki kale ve şehrin kuruluşu ve tarihi süreç içerisindeki siyasi tarihine kısaca göz atmamız yerinde olacaktır. Tuna ve Sava Nehirleri'nin birleştiği noktada kurulan Belgrad, Kuzey ve Orta Avrupa'yı Karadeniz ve Ege Denizi'ne bağlaması hasebiyle eski dönemlerden beri önemli bir yerleşim yeri olarak varlığını sürdürmüştür. Sırp ve Slav dillerinde "beyaz şehir" anlamına gelen Belgrad, Osmanlılar tarafından **dar'ül cihad** olarak kabul edilmiş ve diğer aynı isimli şehirlerden ayrılması için de Tuna Belgradı veya Üngürüs Belgradı şeklinde adlandırılmıştır. İlk olarak M.Ö. III.yüzyılda Kelt kabileleri tarafından günümüzdeki şehrin dış mahallelerinde kurulduğu kabul edilen Belgrad'a ilkçağın sonlarında Romalılar gelerek Tuna ve Sava Nehirleri'nin birleştiği bölgede Singidium ismini verdikleri yerleşim yerini kurmuşlardır. Tuna üzerindeki donanma üssü ve askeri garnizonun etkisiyle şehir özellikle M.Ö. I.yüzyılda büyük gelişme göstermiştir. Singidium harabeleri üzerine kurulan Belgrad'ın kesin kuruluşu hakkındaki bilgiler ne yazık ki çok sınırlıdır⁸. 442 Yılında Hun, daha sonra Sarmat ve Ostrogotların hücumlarıyla tahrip edilen şehir VI.yüzyılda Bizans İmparatoru Justinian I tarafından tahkim edilip etrafı ise sur ile çevrilmiştir⁹. Mevzubahis olan şehir 878 yılına ait bir belgeye göre ilk defa slavca Belgrad ismiyle müsemma bir piskoposluk merkezi olarak kayıtlara geçmiştir. Belgrad, sonraki yüzyıllarda ise Bulgarlar, Bizanslılar ve Macarlar arasında sürekli el değiştirmiştir¹⁰.

Osmanlı Devleti tarafından ilk defa II. Murad zamanında "Belgrad, Üngürüs'ün kapısıdır" düşüncesiyle Evrenosoğlu Ali Bey sefere memur

⁸ Divna Djuric-Zamalo, "Belgrad", *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, C.5, İstanbul 1992, s.407.

⁹ M. Cavid Baysun, "Belgrad", *M.E.B. İslam Ansiklopedisi*, C.II, İstanbul 1979, s.475.

¹⁰ Djuric-Zamalo, "a.g.m.", s.408.

edilmiş ancak 1441¹¹'de karadan ve Tuna üzerinden 100 gemi ile altı ay boyunca kuşatılan Belgrad gerek salgın hastalıklar gerekse savaşta kayıplardan dolayı alınamamıştır¹². İkinci kuşatma ise 1456 yılında Fatih Sultan Mehmet döneminde bizzat padişahın katılımıyla gerçekleşmiştir. Fatih Sultan Mehmet Temmuz 1456'da yaklaşık 150.000 kişilik ordusu, 300 top ve 200 gemiyle birlikte Belgrad Kalesi'ni kuşatmıştır. 7000 kişilik kuvvetle Mihaly Szilagy tarafından savunulan kalenin yardımına Janos Hünyadi 40-45.000 askerle yetişmiştir. İkinci denemede de Belgrad Osmanlı ordusu tarafından alınamamıştır. Macar kaynaklarında bu olay büyük bir galibiyet olarak belirtilmektedir¹³. Janos Hunyadi'nin 1456 yılında Belgrad'ı kuşatan Fatih Sultan Mehmed'i yenmesi, onu bir anda İsa'nın askeri, kalkanı ve yenilmez bir kahraman haline getirmiştir. Avrupa'da artık Türk meselesinin hallini sadece Macarların yapabileceği inancı yerleşmiştir¹⁴. Nihayet Kanuni Sultan Süleyman döneminde 1521 yılında Belgrad, Osmanlı ordusu tarafından fethedilmiştir. 1521 yılında Belgrad'ı fetheden Sultan Süleyman'ın hedefi artık Budin'i fethederek Macarları itaati altına almaktır¹⁵. Belgrad bundan sonra 1541 yılında Budin'in fethine kadar Osmanlıların Orta Avrupa seferleri için çok önemli bir askeri üs haline gelmiştir. 1718-1867 yılları arasında aralıklarla Osmanlı hâkimiyetine giren çıkan şehir 1878 Berlin Antlaşması ile resmen kurulan Sırbistan'ın başkenti haline gelmiştir¹⁶. Belgrad, sahip olduğu jeopolitik konumu itibarıyla sadece askeri bir üs olarak değerlendirilmemelidir. Belgrad, aynı zamanda doğu-batı arasında önemli ticaret merkezi haline gelerek en uzak bölgelerden dahi buraya mal getirilip satıldığı bilinmektedir¹⁷.

¹¹ Osmanlı Devleti tarafından Belgrad'ın kuşatma tarihini İsmail Hakkı Uzunçarşılı, Hicri 843-Miladi 1439 olarak vermektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. İ.Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C.I, 5.Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1988, s.419.

¹² Baysun, "a.g.m.", s.476.

¹³ Miklós Molnár, *Geschichte Ungarns-Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Fransızca'dan Alıncaya çev. Bálint Balla, Krämer Verlag, Hamburg 1999, s.106-108.

¹⁴ Benda Kalman, "Hristiyan Birliği ve XV. Asırda Osmanlı İmparatorluğu-Macaristan Münasebetleri", *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Sayı 28-29, İstanbul 1975, s.107-108.

¹⁵ A.C.Schaendlinger, "Die Osmanisch-Habsburgische Diplomatie in Der Ersten Hälfte Des 16.JHTDS", *Osmanlı Araştırmaları*, IV, İstanbul, 1984, s.181.

¹⁶ Djuric-Zamalo, "a.g.m.", s.408.

¹⁷ Baysun, "a.g.m.", s.484.

Araştırmamızın konusu olan bir diğer kale Tımişvar'ın tarihsel süreç içerisindeki durumuna bakıldığında şehrin isminin ilk defa 1212 ve 1266 yıllarındaki belgelerde geçtiği anlaşılmaktadır. Romence Timișoara, Slav dillerinde Temsvar, Macarca Temesvar ve Almanca Temeshburg olarak adlandırılan şehir Osmanlı kaynaklarında daha çok Tımişvar veya Tamışvar olarak geçmektedir. Tımişvar, Tuna Nehri'nin önemli kollarından Tisa'ya bağlanan Bega Irmağı üzerinde kurulduğundan önemli bir jeopolitik konuma sahiptir. Tımişvar'a ilk Osmanlı akınları 1395 yılında Yıldırım Bayezid döneminde başlamış ve II. Murad döneminde de devam etmiştir. XV. Yüzyılda Erdel Voyvodası ve Macar kral naibi Janos Hunyadi burada bir şato inşa ettirerek şehrin önemini arttırmıştır. Kanuni Sultan Süleyman'ın Orta Avrupa'ya yaptığı ısrarlı seferlerden ve Budin'in fethinden sonra 1552 yılında ise Tımişvar üç haftalık bir kuşatma ile Osmanlı hâkimiyetine geçmiş ve aynı yıl Tımişvar Beylerbeyliği kurulmuştur¹⁸. Kamuoyunda genel olarak Tımişvar bölgesinin 1552 yılında Osmanlı hakimiyetine girdiği kabul edilmektedir. Ancak son yapılan araştırmalar, 1541 yılında Budin'in ilhakı esnasında Sultan Süleyman'ın Tımişvar bölgesini ve Erdel'i sancak olarak Johann Sigismund'a hediye ettiğine dikkat çekmektedir¹⁹. Bu esnada Sigismund'un henüz bebek olması nedeniyle yerine naip olarak atanan Papaz Martinuzzi'nin (Frater György) 1551 yılında Ferdinand'ın elçileri ile anlaşarak Erdel'i Habsburglulara teslim ettiğini Kraliçe İsabilla vasıtasıyla haber alan Sultan Süleyman, Sokollu Mehmet Paşa'yı Erdel'e sefere göndermiş ve bu sefer sonucunda da 1552 yılında Tımişvar fethedilmiştir²⁰. Dolayısıyla Tımişvar'da 1552 yılından önce dolaylı bir Osmanlı hakimiyetinin söz konusu olduğu anlaşılmaktadır.

Fetihten sonra Osmanlılar, Timiș ve Bega Nehirleri arasındaki geniş ovayı kontrol altında tutmak için Tımişvar Kalesi'ni sık sık tamir etmek suretiyle daha da güçlendirmiştir. Habsburglara karşı sınır kalesi olması hasebiyle Osmanlı Devleti burada her zaman çok sayıda asker ve bol miktarda cephane bulundurmıştır. 1683 Viyana, 1686 Budin ve 1697

¹⁸ Mihai Maxim, "Tımişvar", *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, C.41, İstanbul 2012, s.94.

¹⁹ Pál Fodor, "Das Wilajet von Temeschwar zur Zeit der osmanischen Eroberung", *Südst-Forschungen*, Band 55, München 1996, s.25.

²⁰ Aurel Decei ve M.Tayyib Gökbilgin, "Erdel", *İslam Ansiklopedisi*, M.E.B. Yayınları, Cilt 4, Eskişehir 1997, s.299-300.

Zenta mağlubiyetlerinden etkilenen Tımişvar 1716 yılında Habsburglar tarafından ele geçirilmiş ve şehir Osmanlı hâkimiyetinden çıkmıştır²¹.

2.Belgrad ve Tımişvar Kalelerinin İaşesi ve Alınan Tedbirler

Yeniçağda Osmanlı Devleti'nde halkın genel gıda ihtiyacı tarımsal üretime dayanmaktaydı. Bu nedenle şehirlerin iaşesinin sağlandığı yaklaşık 40-60 km'lik bir yarıçapta yer alan kırsal yerleşim birimleri ve miri arazilerdeki köylü ailesinden oluşan ünitelerin üretiminin devamlılığının sağlanabilmesi için sıkı bir şekilde korunması gerekmektedir. Aksi takdirde tarımsal üretimdeki düşüş sonucunda kıtlık ortaya çıkabilirdi. Osmanlı Devleti şehirlerin gıda ihtiyacını hinterlandındaki kırsala bağladığı için buralarda üretilen tarımsal ürünlerin kıtlık tehlikesi nedeniyle bölge veya ülke dışına ihraç edilmesi yasaktır. Ancak şehrin gıda ihtiyacı karşılandıktan sonra şehir dışına ihraç edilmesine izin verilir. Yurtiçindeki tüm ihtiyaçlar karşılandığı takdirde hala elde tarımsal ürün kalırsa yüksek gümrük vergisi tarh edilmek suretiyle yurtdışına ihraç edilebilirdi. Bu sistemde reyanın ve ordunun iaşesi esas amaç olduğu için ihracat kısıtlanırken, ithalat ise bolluk ve refah anlamına geleceği düşünülerek herhangi bir engellemeye maruz kalmadan serbestçe yapılabilir hatta devlet tarafından teşvik edilirdi²². Dolayısıyla XVI. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nde çiftçi aileler henüz ticari tarımla tanışmamışlar ve sadece kendi ihtiyaçları ile vergileri ödemek için üretim yapıyorlardı²³.

Osmanlı Devleti'nde dönemin şartları gereği en büyük iâşe sorunlarından bir tanesi de sefere çıkan ordunun iaşesinin sağlanmasıdır. Çünkü ordunun başarısı genel olarak iaşesinin karşılanmasına bağlıydı. Bu nedenle Osmanlılar, İran, Selçuklu ve Bizans'ın sefer ve lojistik geleneğinin devamı olarak ordunun iaşesi için özel bir ulaştırma sistemi oluşturmuşlardır. Bu bağlamda ordunun iaşesi için avarız adı verilen ve olağanüstü vergiler alınmaktaydı²⁴.

²¹ Maxim, "a.g.m.", s.94.

²² Mehmet Genç, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötügen Yayınları, İstanbul 2005, s.46-47.

²³ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı*, çev. Emine Sonnur Özcan, Doğu Batı Yayınları, Ankara 2010, s.60.

²⁴ Ahmet Uzun, "Osmanlı Devleti'nde Şehir Ekonomisi ve İaşe", *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, Cilt 3, Sayı 6, 2005, s.229.

Genel anlamda Osmanlı Devleti'nin ekonomik sistemi ve üretim tarzı yukarıda görüldüğü üzere şehir ve ordunun iaşesinin sağlanmasını temel almaktadır. Bu iktisadi görüş çerçevesinde özellikle de Budin'in 1686 yılında kaybedilmesinden sonra Osmanlı Devleti'nin Orta Avrupa'daki en önemli sınır kaleleri haline gelen Belgrad ve Tımişvar Kaleleri'nin ve Tuna yalılarındaki diğer küçük palankaların sıkı bir şekilde korunabilmesi ve iaşesi için hububat oldukça önemli idi. Bu bağlamda Osmanlı Devleti merkezinden Belgrad muhafazasında bulunan Vezir Mehmet Paşa'ya sık sık zahire ihtiyacının karşılanması ve Rumeli Beylerbeyi ile birlikte hareket etmelerine dair emirler gönderilmekteydi²⁵.

Yeniçağın başlarında sınırların güvenliği için kaleler önemli rol üstlenmekteydi. İlerleyen süreçte özellikle XVII. yüzyıla gelindiğinde askeri seferlerin niteliği de artık iki ordunun karşı karşıya savaştığı meydan savaşından ziyade bir dizi kale kuşatmaları ve kale savaşlarına dönüşmüştür. Bilhassa XVII. yüzyıldaki Osmanlı-Habsburg savaşlarında askeri silah teknolojisinin de değişmesi nedeniyle Macaristan'daki sınır kalelerinin stratejik önemi daha da artmıştır. Bu bağlamda kalelerin top atışlarına karşı daha iyi savunulması için kulelerinin tahkim edildiği ayrıca hendek ve siper kazılarak güçlendirildikleri anlaşılmaktadır²⁶. Osmanlı Devleti'nin Karlofça Antlaşması'ndan sonraki siyaseti genel anlamda yeni toprak fethetmek yerine elde olan toprakları savunmak ve statükoyu korumak olarak değişmiştir²⁷. Bu nedenle Belgrad ve Tımişvar Kaleleri'nin önemi ve görevi de artmaktaydı. XVII. yüzyılın son çeyreğinde Avusturya ile Osmanlı Devleti arasındaki yoğun savaşlarda Belgrad Kalesi'nin zahire ihtiyacının karşılanması için Tuna Nehri üzerindeki Tulca, Rusçuk gibi diğer kazalara mirî zahire satın almak için adamlar gönderildiği, bu esnada ihmali görülenlerin de şiddetle cezalandırılması gerektiğine²⁸, ayrıca Tulca iskelelerinde Belgrad'a

²⁵ Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A, M.D.110, (Evâsıt-ı Şaban 1109 / Şubat-Mart 1698) hkm.1356, 1359,1360.

²⁶ Mark. L., Stein, *Osmanlı Kaleleri Avrupa'da Hudut Boyları*, çev. Gül Çağalı Güven, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007, ss.27-28.

²⁷ Gabor Agoston, "Avrupa'da Osmanlı Savaşları 1453-1826", *Top, Tüfek ve Süngü Yeniçağda Savaş Sanatı 1453-1815*, ed. Jeremy Black, çev. Yavuz Alogan, KitapYayınevi, İstanbul 2003, s.141.

²⁸ Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A, M.D.104, (Evâhir-i Şevval 1104 / Haziran-Temmuz 1693) hkm.1197.

zahire nakl etmek için yüklenen gemilere gereken hububatı vermemek için silahla mukavemet eden kişilerin de hapsedilmesine²⁹ dair bilgileri Rusçuk ve Tulca Kadılarına gönderilen hükümlerden anlıyoruz. Belgrad Kalesi'nin gıda ve cephane ihtiyacı sadece Tuna Nehri ve su yolu vasıtasıyla karşılanmıyordu. Belgrad ve Tımişvar'ın karayolu ile zahire ve cephane ihtiyacının karşılandığına dair Evâhir-i Ramazan 1104 (Mayıs-Haziran 1693) tarihli hükümde Belgrad'a ulaşan orta kol üzerinde önemli menzillerden olan Niş, Alekseniçe ve Rajan kaleleri kumandanlarına zahire ve mühimmat arabalarının güvenli bir şekilde geçip ulaşmalarına ihtimam göstermeleri emredilmektedir³⁰. Zaman zaman Belgrad Kalesi'nin iaşesi için bölge gelirlerinin yetmediğini böyle bir durumda ise yine yakın bölgelerdeki nakit gelirlerden karşılanmaya çalışıldığını anlıyoruz. Örneğin 12 Şubat 1698 tarihli belgeye göre Belgrad Kalesi muhafazasında bulunan Dergâh-ı Âli Yeniçerilerinin et ve zahire paralarının Niş ve ona bağlı kazalardaki Yahudi ve gebran cizyesinden ödenmesi istenilmekteydi³¹.

Osmanlı Devleti tarafından Belgrad ve Tımişvar Kalelerinin önemine binaen bunların gerek tamirat gerekse zahire ve mühimmat ihtiyacını karşılamak için Balkan kazalarından başka Eflak Voyvodası'na da emirler yazıldığı anlaşılmaktadır. Örneğin 15 Haziran 1695 (3 Zilkade 1106) tarihinde Eflak Voyvodası'na Tımişvar Kalesi'nin tamiri için 140, Belgrad Kalesi'ne zahire nakli için 140 olmak üzere toplam 280 adet arabanın hazırlanıp gönderilmesi emredilmiştir³².

Evâil-i Zilkâde 1108 (Mayıs 1697) ile Evâsıt-ı Zilkâde 1110 (Mayıs 1699) tarihleri arasındaki hükümleri ihtiva eden 110 numaralı Mühimme Defterinin 5. varağında herhangi bir tarih verilmeden tutulan kayıtlara göre; 1697-1699 yılları arasında Belgrad ve Tımişvar Kaleleri'nin muhafazasında 6565 sipâhiyân ve 6498 silâhdârân olmak üzere toplam 13.063 asker olduğu anlaşılmaktadır. Bunlara ilaveten 278 nefer gurebâ-

²⁹ Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A, M.D.102, (Evâil-i Zilhicce 1103 / Ağustos 1692) hkm.112.

³⁰ Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A, M.D.104, (Evâhir-i Ramazan 1104 / Mayıs-Haziran 1693) hkm.1169.

³¹ Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A., A.E.SMST.II..00066.06927.001.

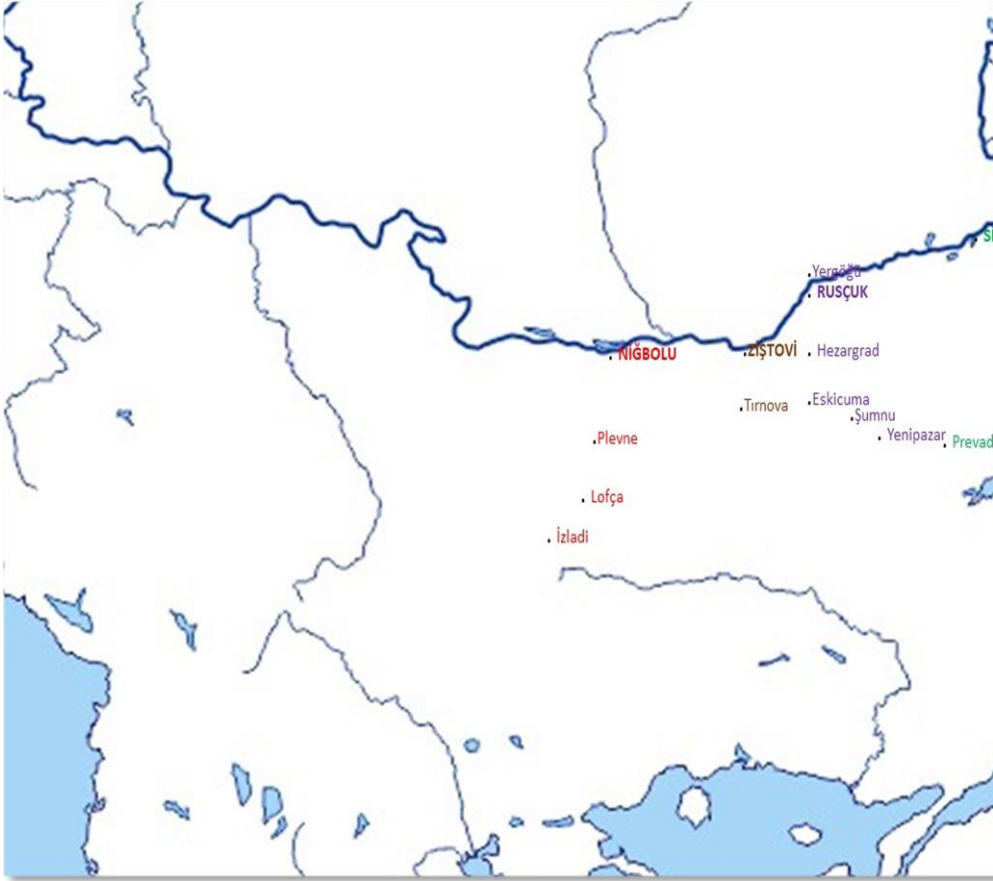
³² Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A. İ.E. HR. 5-473.

i yemîn, 254 nefer gurebâ-i yesâr ve 243 nefer ulûfeciyan görev yapmaktaydı³³.

Çalışmanın ana kaynağını oluşturan BOA.TS.MA.d.10091_0001 numaralı ve 1699-1700 tarihli defterdeki verilerden önce yine defterdeki kayıtlara göre Tuna İskelelerinin hinterlandındaki kazaların isimlerini zikretmemiz gerekmektedir. Buna göre; Hırsova İskelesi'ne tabi olan kazalar; Hırsova, Babadağ, İbrail, Maçin ve Karasu'dur. Silistre İskelesi'ne tabi kazalar; Silistre, Çardak, Hacıoğlupazarı, Balçık, Yenipazar, Mankalya, Prevadi ve Varna'dır. Rusçuk İskelesi'ne tabi kazalar; Rusçuk, Yergöğü, Hezargrad, Eski Cuma, Akkilise ve Şumnu'dur. Zıştovi İskelesi'ne tabi kazalar; Zıştovi ve Tırnova'dır. Son olarak Niğbolu İskelesi'ne tabi kazalar ise Niğbolu, Plevne, Habliçe, Lofça maa İzladi olarak belirlenmiştir. Tüm bu iskele ve kazalar göz önüne alındığında Belgrad ve Tımişvar Kaleleri'nin iaşesi için Romanya ve Bulgaristan topraklarının büyük kısmından zahire tedarik edildiği ve Tuna Nehri vasıtasıyla bunların sınır hattına nakledildiği anlaşılmaktadır. Harita 1'de ilgili Tuna İskelelerinin isimleri büyük harfle yazılıp farklı renkler ile gösterildikten sonra her iskelenin tevabii kazaları haritada aynı renklerle gösterilmiştir (Bkz. Harita 1)

Harita 1: Belgrad ve Tımişvar'a İaşe Sağlayan Tuna İskeleleri ile Hinterlandındaki Tâbi Kazaları

³³ Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A, M.D.110, vrk.5.



Kaynak: https://d-maps.com/carte.php?num_car=2068&lang=en,
E.T. 15.05.2022.

Dolayısıyla, defterdeki orijinal ifade ile “*Hala Belgrad ve Timişvar kaleleri muhafazasında olan dergah-ı ali yeniçerileri ve cebeci ve topçu ve yerlü kullarının vesâir ol havâlide ve nehr-i Tuna yalılarında olan palangalar neferâtının 1110 senesi rûz-ı hızırdan 1111 senesi rûz-ı hızırına varınca bir senelik me’kulâtları iktizâ eden zehâir inşallah-u teâlâ nehr-i Tuna yalılarında şimdilik tedârik ve ibtidâ-i baharda sefineler ile irsal olunması muktezî ve umûr-u mühimmeden ve devletten olmağla bundan akdem vâki olan sefer-i hümâyûn için zâhire mübâyaa oluna gelen kazalardan ve narh-ı câri üzere rençberândan ber vech-i tahmin*

294.000 kile şair 162.250 kile dakik, ve 15.000 kantar peksimet ve 104.000 kile hinta mübâyaa olunmak için tertib-i defter....” Belgrad ve Tımsıvar Kalelerindeki askerlerin 1699-1700 yılları arasındaki 1 yıllık zahire ihtiyacı daha önceki seferlerde de olduğu gibi Tuna yalılarında narh-ı cârî üzere çiftçilerden karşılanıp baharın başlangıcında gemiler ile gönderileceği beyan edilmektedir³⁴.

Tablo 1: 1699-1700 Yıllarında Belgrad ve Tımsıvar Kaleleri’ne Tuna İskelelerinden Sağlanan Zahire Miktarı

³⁴ Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A., TS.MA.d.10091_0001, vrk.4-5.

İskel e-i	Şair/Kil e ³⁵	Dakik /Kile	Peksimet/Kan tar ³⁶	Hınta/ Kile
Hırso va	99.000	29.000	4000	15.000
Silistr e	75.500	38.000	14.000	17.000
Ruşç uk	55.500	51.250	25.000	34.000
Zişto vi	39.000	22.000	10.000	22.000
Niğb olu	25.000	22.000	7000	16.000

³⁵ Kile Arapça keyl (ölçmek) mastarından gelen kile kelimesi ölçek anlamına gelmektedir. İstanbul Kilesi Osmanlı Devleti'nin resmi ölçüğü olup Akdenizli tüccarlar tarafından "Kilo de Constantinople" tarafından adlandırılmıştır. XVI.Yüzyılda 1 İstanbul kilesi 25,6589 kg buğday, 23,093 kg arpa almaktaydı. Kile hacim ölçüsü olduğu için içine konulan hububatın özkütlesine göre aldığı ağırlık arpa, buğday, pirinç, mercimek vb. hububat için farklıdır. Detaylı bilgi için bkz. Cengiz Kallek, "Kile", *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt.25, Ankara 2002, ss.568-571. Osmanlı Devletinde en yaygın olarak kullanılan hacim ölçülerinden birisi olan kile 50 kâseden oluşmaktaydı. Kilenin çeyreği ¼'ü 1 seng idi. 1 seng ise 12 kâseden oluşmaktaydı. Kilenin yarısı ½'si 1 şinik idi. 1 şinik de 25 kâse idi. Bkz. Halil İnalıcık, "Osmanlı Metrolojisine Giriş", çev. Eşref Bengi Özbilen, *Türk Dünyası Araştırmaları*, Sayı 73, Ağustos 1991, s.32.

³⁶ Bir hacim ölçüsü olan Kantar kelimesinin kökenini bazı Arap dilcileri Arapça'ya dayandırsalar da kelimenin aslı Latince Centenarius olup Arapça'ya Kintar olarak geçmiştir. Avrupa'da ve İslam devletlerinde çok farklı ağırlıklara sahiptir. Osmanlı Devleti'nde ise İstanbul Kantarı 56,44 kg'ye eşitti. Balkanlardaki Varna kantarı da İstanbul kantarına eşitti. Samakov kantarı 75 kg, Batı Bulgaristan kantarı 12,5 kg idi. İstanbul kantarı Sırbistan, Bulgaristan, Eflak, Boğdan ve Karadağ'da da kullanılmıştır. Bkz. Cengiz Kallek, "Kantar", *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt.24, İstanbul 2001, s.317-320.

Gene l Toplam /Kile	294.00 0	162.25 0	60.000	104.00 0
Gene l Toplam /Akçe	7.350.0 00	9.735. 000	2.580.000³⁷	6.240. 000

İncelediğimiz defterdeki verilere göre 1699-1700 arasındaki bir yıllık süre zarfında Belgrad ve Tımsıvar Kalelerindeki askerin iâşesi için Tuna İskelelerinden toplam 294.000 kile arpa, 162.250 kile un, 104.000 kile buğday ve 60.000 kantar peksimet temin edilmiştir. 294.000 kile arpanın 100.000 kilesi, 104.000 kile buğdayın ise 70.000 kilesi ber vech-i câri olmak üzere rençberândan satın alındığı anlaşılmaktadır. Tuna İskelelerinden temin edilen arpa için 7.350.000, un için 9.735.000, buğday için 6.240.000 ve peksimet için 2.580.000 akçe olmak üzere toplam 25.905.000 akçe paha biçilmiştir. Söz konusu defterdeki verilerden oluşturulan Tablo 1'deki verilere göre; arpanın kilesi 25, unun kilesi 60, buğdayın kilesi 60 akçe olduğu anlaşılmaktadır. Peksimet için kaydedilen tutarın bir kısmı pişirme ücreti, bir kısmı peksimet için gereken un ücreti olduğundan net olarak 1 kantar peksimetin kaç akçeye karşılık geldiğini ne yazık ki tespit edemiyoruz. Defterde geçen *"1106 senesinden berü 4 sene Tuna yalılarında bi-lütfullah-ı teala zahire fûruht üzere olmağla ber vech-i mukâseme ekseri şairin kilesi 22'şer akçe ve dakîkin kilesi havale ile 45'er akçe ve hintanın kilesi 30'ar akçe mübayaa olunur idi. Ancak işbu sene-i mübarekede bi-emrillah-i teala Nehr-i Tuna yalılarında zahire ziyade killet üzere hasıl olmağla el-yevm sene-i sabıkadan ziyade baha ile rayiç olduğun ehl-i vukuf haber verirler reaya fukarasının hallerine merhameten sene-i sâbıkdan mübâyaa olunandan tahammülü olmayanlardan tahfif olunup ve sene-i sabıka bahasından bu defa mübâyaa olunacak şairin kilesine 3'er akçe dakîkin kilesine 15'er akçe ve hintanın kilesine 25'er akçe ziyade zamm olunup sağ akçe olmak üzere...."*³⁸ ifadelerinden Belgrad ve Tımsıvar

³⁷ Bu miktarın 330.000 akçesi peksimet başına 22 akçe olarak 15.000 peksimetin tabhiyye (pişirme) ücreti olarak kaydedilmiştir.

³⁸Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A., TS.MA.d.10091_0001, vrk.4-5.

Kalelerinin ihtiyacı için H.1106-M.1694-95 yılından 1699 yılına kadar 4 yıldan beri arpanın kilesi 22, unun kilesi 45 ve buğdayın kilesi 30 akçeye satın alındığını ancak şimdi zahire hasadının kıt olması nedeniyle zam yapılarak geçen yıldan daha yüksek bedel ile temin edilebildiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla üretimdeki küçük bir azalmanın hemen fiyat artışına neden olabildiği veya daha da ciddi bir duruma gelerek kıtlığa dönüşebileceği görülmektedir.

Tablo 1'deki verilere göre Belgrad ve Tımişvar Kalelerinin iaşesinde en fazla arpa Hırsova ve Silistre İskelelerinden temin edilmiştir. Buğday, un ve peksimetin en fazla tedarik edildiği bölge ise Rusçuk İskelesi ve hinterlandı olarak görülmektedir. Söz konusu kalelerin zahire ihtiyacında en az payı olan bölge ise Niğbolu İskelesi ve tevâbii olduğu anlaşılmaktadır.

Şehir ve kalenin iaşesi için uzak veyahut yakın bölgelerden zahire temin etmek tek başına yeterli değildi. Aynı zamanda tedarik edilen zahirenin hedef olan bölgeye nakledilmesi önemli bir meblağ olup Osmanlı Maliyesi için büyük bir yük de getirmekteydi. Belgrad ve Tımişvar Kalelerinin Tuna, Sava ve Bega Nehirleri vasıtasıyla zahire ihtiyaçları genel anlamda gemiler ile taşınarak giderilmekteydi. Bu bağlamda 1699-1700 Yılları arasında Belgrad ve Tımişvar Kalelerine gönderilen zahirenin nakliye bedeli aşağıda Tablo 2'de gösterilmiştir.

Tablo 2: 1699-1700 Yıllarında Belgrad ve Tımişvar Kaleleri'ne Gönderilen Zahirenin Nakliye Bedeli

İskele-i	Zahire/Kile	Nev-i Sefâin	Toplam / Akçe
Hırsova	147.000	Fi 12 akçe	1.764.000
Silistre	144.500	Fi 10 akçe	1.445.000
Rusçuk	165.750	Fi 9 akçe	1.491.750

Ziştovi	93.000	Fi 9 akçe	837.000
Niğbolu	70.000	Fi 9 akçe	630.000
Genel Toplam	620.250	---	6.167.750

Tablo 2'deki verilere göre 1699-1700 yılları arasında Belgrad ve Tımişvar Kalelerinin gıda ihtiyacını karşılamak üzere toplam 620.250 kile zahire Tuna iskeleleri ve hinterlandından 6.167.750 akçe bedel ile nakledilmiştir. En fazla zahire 165.750 kile ile Rusçuk İskelesi'nden tedarik edilirken onu Hırsova İskelesi zahiresi takip etmektedir. En az zahire temin edilen ise Niğbolu İskelesi ve hinterlandı olmuştur. Söz konusu zahirenin taşınması için nevl-i sefâin olarak adlandırılan ücret kile başına mesafeye göre 9-10-12 akçe olarak belirlenmiştir. Buna göre; Belgrad ve Tımişvar'a en uzak mesafede bulunan Hırsova İskelesi ve hinterlandının zahiresi doğal olarak en pahalı şekilde kile başına 12 akçe, nispeten Hırsova'dan daha güneybatıda ve daha yakın bir konumda olan Silistre İskelesi'nden kile başına 10 akçe bedel ile taşınmıştır. Rusçuk, Ziştovi ve Niğbolu İskeleleri Belgrad ve Tımişvar'a daha yakın olduklarından buraların zahireleri kile başına 9 akçe bedel ile taşınmıştır. Bu açıdan bakıldığında Tuna Nehri boyunca batıdan doğuya uzanan iskelelerdeki taşıma ücretlerinin en ucuz ile en pahalı arasında %33'lük bir farkın olduğu anlaşılmaktadır.

Balkan kazalarından temin edilerek Tuna İskelelerinde Belgrad'a sevk edilmek üzere toplanan zahirenin gemilerle nakledilmesi meselesinden sonra bir de zahirenin gemilere yüklenmesi, indirilmesi ve taşınması esnasında çalışan kişilerin tahmini sayısı, ücret ve nafakaları ile diğer masraflarına göz atmak lazım gelecektir. Buna ait veriler aşağıda Tablo 3'te gösterilmiştir.

Tablo 3: 1699-1700 Yıllarında Zahire Gemileri İçin Çalışan Tahmini Kişi Sayısı ile Bunların Ücret, Nafaka ve Diğer Masrafları

İskele -i	Nefer ân	Ücret/A kçe	Nafaka/A kçe	Toplam/A kçe
--------------	-------------	----------------	-----------------	-----------------

Hırsova	1176	12	5	2.399.040
Silistre	1152	10	4,5	2.004.480
Ruşçuk	1320	9	3	1.900.800
Ziştovi	744	9	2	982.080
Niğbolu	560	9	2	739.200
Genel Toplam	4952	---	---	8.025.600

Tablo 3'e göre 1699-1700 yılları arasında Belgrad ve Tımsıvar Kalelerine hububat temini için zahire toplama ve sevkiyat merkezi olan iskelelerde gemilere emtia yükleme, taşıma ve indirme gibi işleri yapmak için tahmini olarak 4952 kişi görevlendirilmiştir. En fazla kişinin 1320 nefer ile Rusçuk İskelesi'nde görevlendirildiği, onu 1176 nefer ile Hırsova İskelesi takip etmektedir. En az kişinin görevlendirildiği yerin ise 560 nefer ile Niğbolu İskelesi olduğu anlaşılmaktadır. Görevli bu kişilerin ücret ve nafakaları standart olmayıp iskeleler arasında farklı bedeller üzerinden ödenmekteydi. Öncelikle ücret ve nafaka tabirlerini açıklamamız gerekmektedir. Ücret Osmanlıca lügatte emeğe karşı verilen para, mal, hak, gündelik veya maaş anlamına³⁹ nafaka ise işe için lazım olunan akçe, yiyecek parası, geçimlik veya zaruri ihtiyaçlar masrafı anlamına gelmektedir⁴⁰. Bu açıklamalardan ücret tabiri ile iskelerde istihdam edilen kişilerin yevmiyeleri ve neticede aylık maaşları, nafaka tabiri ile ise bunların günlük yeme içme masraflarının

³⁹ Şemseddin Sami, *Kâmûs-ı Türkî*, Sahhaflar Kitap Sarayı, İstanbul 2011, s.73; Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, yaz.haz. Aydın Sami Güneşal, Aydın Kitabevi Yayınları, 20.Baskı, Ankara 2003, s.1125.

⁴⁰ Sami, *a.g.e.*, s.1467; Devellioğlu, *a.g.e.*, s.795.

kastedildiğini anlıyoruz. Buna göre; Hırsova İskelesi'nde çalışan bir kişinin creti günlük 12, aylık ise $12*30= 360$ akçe, nafakası ise günlük 5, aylık $5*30=150$ akçe olmak üzere devlete maliyeti toplamda 510 akçedir. Bu maliyet Silistre'de 435, Ruşuk'ta 360, Zıştovi ve Niğbolu'da 330 akçe olarak hesaplanmıştır. Kişi başı ücret ve nafaka hesabından sonra iskelelerde çalışan tahmini 4952 kişinin defterdeki kayıtlara göre 1 günlük ücretleri toplamı 49.248 akçe, nafakaları ise 17.632 akçe olmak üzere toplam maliyetleri ise 66.860 akçe olarak kaydedilmiştir. Her ne kadar defterde bu kişilerin kaç gün çalıştıkları belirtilmese de bunların ücret, nafaka ve diğer masrafları için 8.025.600 akçe ödendiği baz alındığında bu rakamın yaklaşık 120 gün yani 4 aylık bir zaman için ödendiği varsayılabilir. Belgrad ve Tımişvar Kaleleri'nin 1699-1700 yılları arasındaki bir yıllık zahire ihtiyacı için harcanan toplam para aşağıda Grafik 1'de gösterilmiştir.

Grafik 1: Belgrad ve Tımişvar Kaleleri'nin 1 Yıllık Zahiresi için Yapılan Masraf

Yukarıda Grafik 1’de görüldüğü üzere Belgrad ve Tımsıvar Kaleleri’nin 1699-1700 yılları arasındaki bir yıllık zahire ihtiyacı için harcanan para toplam 40.098.350 akçedir. Bu meblağın 25.905.000’i satın alınan zahire bedeli olup toplam masrafın %65’ine tekabül etmektedir. İşçilik ve diğer masraflar için 8.025.600 akçe toplam meblağın %20’sine nakliye bedeli için harcanan 6.167.750 akçe ise %15’ine karşılık gelmektedir. Dolayısıyla zahirenin nakliye, işçilik ve diğer masrafları toplam meblağın %35’ini oluşturmaktadır. Tüm bu verilerden aslında o dönemde en ucuz taşıma şekli olan su yolu taşımacılığının bile oldukça pahalı olduğu anlaşılmaktadır.

Sonuç

XVII. yüzyılın son dönemlerindeki yoğun Osmanlı-Avusturya Savaşları ve bu mücadelelerin neticesinde 1699 yılında imzalanan Karlofça Antlaşması ile Osmanlı Devleti Orta Avrupa’daki topraklarını kaybetmiştir. Özellikle Budin’in düşmesi neticesinde Tuna Nehri’nin güney hattını savunmak için ileri karakol niteliğinde olan Belgrad ve Tımsıvar Kalelerine özel bir önem verilerek Balkanlardaki Osmanlı toprakları ve Tuna boylarının savunulması görevi büyük oranda bu iki kalenin üzerine kalmıştır. Araştırmamızdaki veriler de bu bilgileri destekler mahiyette olup Belgrad ve Tımsıvar Kaleleri’ndeki askerlerin iâsesi için hemen hemen tüm Bulgaristan ve Romanya dolayısıyla Tuna Boyları’ndaki kazaların seferber olduğu tespit edilmiştir. Bu bağlamda Belgrad ve Tımsıvar kaleleri için temin edilen arpa, buğday, peksimet ve unun önemli bir miktarının bu bölgelerden karşılandığı ayrıca mahsul azlığına istinaden ciddi fiyat artışlarının yaşandığı anlaşılmaktadır.

KAYNAKÇA

A-Arşiv Kaynakları

Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A., A.E.SMST.II..00066.06927.

Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A. İ.E. HR. 5-473.

Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A., M.D.102.

Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A., M.D.104.

Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A., M.D.110.

Devlet Arşivleri Başkanlığı, B.O.A., TS.MA.d.10091_0001.

B-Tetkik Eserler

AGOSTON, Gabor, "Avrupa'da Osmanlı Savaşları 1453-1826", *Top, Tüfek ve Süngü Yeniçağda Savaş Sanatı 1453-1815*, ed. Jeremy Black, çev. Yavuz Alogan, KitapYayınevi, İstanbul 2003, ss.128-153.

ASLANTAş, Selim, "Belgrad-ı Dâru'l Cihâd", *Hacettepe Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 2011, Güz (15), s.13-37.

BAYSUN, M. Cavid, "Belgrad", *M.E.B. İslam Ansiklopedisi*, C.II, İstanbul1979, s.475-485.

DÁVID, Géza "The Eyâlet of Temesvár in the Eighteenth Century", *Oriente Moderno*, 1999, Nuova serie, Anno 18 (79), Nr. 1, THE OTTOMAN EMPIRE IN THE EIGHTEENTH CENTURY (1999), pp. 113-128.

DEVEL, Aurel ve M.Tayyib Gökbilgin, "Erdel", *İslam Ansiklopedisi*, M.E.B. Yayınları, Cilt 4, Eskişehir 1997, s.293-306.

DEVELLİOğLU, Ferit, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat*, yaz.haz. Aydın Sami Güneyçal, Aydın Kitabevi Yayınları, 20.Baskı, Ankara 2003.

DİRİMTEKİN, Feridun, "Belgrad'ın İki Muhasarası", *İstanbul Enstitüsü Dergisi*, Sayı 2, İstanbul 1956, s.51-86.

DJURIC-ZAMALO, Divna, “Belgrad”, *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, C.5, İstanbul 1992, s.407-409.

DOĞRU, Halime, “Osmanlı Devleti’nin Rumeli’de Fetih ve İskan Siyaseti”, *Türkler Ansiklopedisi*, Cilt 9, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s.165-176.

FAROQHI, Suraiya, *Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı*, çev. Emine Sonnur Özcan, Doğu Batı Yayınları, Ankara 2010.

FODOR, Pál, “Das Wilajet von Temeschwar zur Zeit der osmanischen Eroberung”, *Südost-Forschungen*, Band 55, München 1996, s.25-44.

FEDAKAR, Cengiz, “Belgrad Kalesi’nin İşgali (1787-1792 Osmanlı-Avusturya, RusSavaşlarında)”, *History Studies*, 11/4, Ağustos 2019, s. 1153-1178.

GENÇ, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, Ötüken Yayınları, İstanbul 2005.

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

İNALCIK, Halil, “Osmanlı Metrolojisine Giriş”, çev. Eşref Bengi Özbilen, *Türk Dünyası Araştırmaları*, Sayı 73, Ağustos 1991, s.21-50.

KALLEK, Cengiz, “Kantar”, *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt.24, İstanbul 2001, s.317-320.

_____, “Kile”, *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, Cilt.25, Ankara 2002, ss.568-571.

KALMAN, Benda, “Hristiyan Birliği ve XV. Asırda Osmanlı İmparatorluğu-Macaristan Münasebetleri”, *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Dergisi*, Sayı 28-29, İstanbul 1975, s.83-112.

MAXIM, Mihai, “Tımişvar”, *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, C.41, İstanbul 2012, ss.94-95.

MOLNAR, Miklós, *Geschichte Ungarns-Von den Anfängen bis zur Gegenwart*, Fransızca’dan Alıncaya çev. Bálint Balla, Krämer Verlag, Hamburg 1999.

OCAK, Ahmet Yaşar, “Hidrellez”, *Diyanet İslam Ansiklopedisi*, C.17, İstanbul 1998, s.313-315.

SAMİ, şemseddin, *Kâmûs-ı Türkî*, Sahhaflar Kitap Sarayı, İstanbul 2011.

SCHAENDLINGER, A.C., “Die Osmanisch-Habsburgische Diplomatie in Der Ersten Halfte Des 16.JHTDS”, *Osmanlı Araştırmaları*, IV, İstanbul, 1984, s.181-196.

STEIN, Mark. L., *Osmanlı Kaleleri Avrupa’da Hudut Boyları*, çev. Gül Çağalı Güven, Türkiye İş Bankası Kùltür Yayınları, İstanbul 2007.

TAşTEMİR, Mehmet, “Klasik Devirde Osmanlı’da Kara Ulaşımı ve Yollar”, *Osmanlı’da Ulaşım (Kara-Deniz-Demiryolu)*, ed.Vahdettin Engin, Ahmet Uçar, Osman Doğan, Çamlıca Yayınları, İstanbul 2013.

UZUN, Ahmet, “Osmanlı Devleti’nde şehir Ekonomisi ve İaşe”, *Türkiye Araştırmaları Literatür Dergisi*, Cilt 3, Sayı 6, 2005, ss.211-235.

UZUNÇARşILI, İ.Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C.I, 5.Baskı, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara 1988.

https://d-maps.com/carte.php?num_car=2068&lang=en, E.T. 15.05.2022.