Niş Kalesi'nin Yeniden İnşaatı ve Avusturya Seferlerindeki Rolü (1716-1717)

Recontrusction of the Niş Fortress And Its Importance in the Austrian Campaign (1716-1717)

Dr. Bekir GÖKPINAR

ORCID No: 0000-0003-1017-6037

Yıldız Teknik Üniversitesi Eğitim Fakültesi Sosyal Bilgiler Eğitimi ABD - İstanbul

Volume 11
Issue 1
February
2019

Öz: Niş Kalesi 1683-1699 yılları arasında yapılan uzun savaş dönemlerinde ağır tahribat görmüş, büyük kısmı yok olmuştur. Karlofça Antlaşmasını takip eden yıllarda birkaç defa kalenin tamirâtı planlandıysa da sürekli ertelenmek durumunda kalmıştır. Nihayet 1716 yılında Avusturya seferi hazırlıkları devam ederken kalenin stratejik durumu dikkate alınarak yeniden tamirat işi başlatılmıştır. Bunun için Bostancıbaşı Halil Paşa görevlendirilmiş ve hemen akabinde kalenin keşfini hazırlatmış, gerekli olan amele ve malzeme tedariki çalışmalarına başlamıştır. Ancak bir müddet sonra Halil Paşa'nın Belgrad muhafızı olarak tayini ile birlikte tamirat işinde gecikmeler yaşanmış, daha sonra görevlendirilen Abdurrahman Ağa bu işi 1717 yılı bahar aylarına kadar büyük oranda tamamlamıştır. Diğer taraftan sefer için Tuna Nehri'nden yapılan sevkiyatın girdaplar yüzünden inkitaya uğraması sebebiyle 1716 Avusturya savaşı sırasında Vidin-Niş karayolu alternatif bir güzergah olarak kullanılmıştır. Bu güzergahtan sefer sırasında büyük oranda istifade edilmiştir. Bunun yanı sıra Niş, orta kol üzerinde sefere çıkan ordunun toplanma merkezi olduğu gibi ihtiyaç duyulan mühimmat ve iaşenin sıcak savaş alanına sevkiyatı için bir lojistik üs vazifesi de görmekteydi. Bu sevkiyatlar sadece Niş tarafından değil, Edirne'den başlamak üzere bir çok noktadan buraya doğru yapılmaktaydı. Çalışmada 1716-1718 Avusturya seferlerinin ilk safhasında Niş Kalesi'nin yapımı, stratejik ve lojistik önemi, Vidin-Niş arasındaki yolun bakımı ve buradan yapılan sevkiyat değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Avusturya, Niş Kalesi, Vidin, Tuna, Halil Paşa.

Abstract: Niş Castle was heavily damaged during the long war between 1683-1699 and most of it was destroyed. In the years that followed the Treaty of Karlowitz, the castle's reparation was planned but postponed several times. Finally, in 1716, while the preparations for the Austrian Campaign were underway, the repairment was started due to the strategic situation of the castle. For this task, Bostancıbaşı Halil Pasha was commissioned and immediately he made the reconnaissance of the castle and he started to work on necessary labour force and supplies. However, after a while, Halil Pasha was appointed as the Belgrade guard so that some delays occurred in the repairment. Abdurrahman Aga, who was appointed later, completed this work until the spring of 1717. On the other hand, the Vidin-Niş road was used as an alternative route during the Austrian war of 1716 due to the vorticity of the Danube River which blockade the voyage. This route has been greatly benefited during the voyage. In addition, Niş as the army gathering center on the Middle Arm (Orta Kol), served as a logistic base for the shipment of the needed ammunition and service to the battle ground. These deliveries were carried out not only from Niş, but from Edirne to many different places. In the first phase of the 1716-1718 Austrian Campaign, the construction of the Niş castle, its strategic and logistical importance, the maintenance of the road between Vidin-Niş and the shipment from here were evaluated.

Keywords: Ottoman, Austria, Niş fortress, Vidin, Danube, Halil Pasha.

Giriş:

Dünya savaş tarihinde önemli yeri olan kaleler genellikle ana yol, kavşak, geçit, dağlar arasındaki boğazlarda, deniz kenarındaki yarımada, köprü başları gibi stratejik yerlerde inşa edilmiş ve bulunduğu arazinin tabii özelliklerinden azami ölçüde faydalanılmıştır. Kale yeri seçilirken özellikle kolay ve az sayıda kuvvetle savunulabilmesi, gerektiğinde içerideki askeri gücün dışarı çıkabilmesi, uzun süreli kuşatmalarda su ihtiyacını karşılayacak imkanlara sahip olması, kuşatmalara karşı kolay savunulabilmesi, bir veya birkaç tarafında tabii engeller bulunması tercih edilmiştir.¹ Kaleler öteden beri bulundukları şehirlerle bütünlük içinde askeri, idari ve adli bir takım fonksiyonlar icra etmekteydi. Şehirlerin dış tehditlere karşı korunması, mevcut askerle asayişin temini, devlete ait mali kayıtlar, tahrir defterleri başta olmak üzere para ve kıymetli eşyaların korunduğu, vakıf ve tüccarların mallarının emanet edildiği güvenli mekanlardı. Bunlara ilave olarak ayrıca kalelerde silah, mühimmat, barut ve tahıl depolama alanları da bulunmaktaydı.² Bu sebeptendir ki XVII. yüzyıla gelindiğinde askeri seferler iki ordu arasındaki meydan savaşından ziyade şehirleri koruyan kalelerin kuşatılması şekline dönüşmüştür. Avrupa'da Osmanlı-Avusturya savaşlarında bu yüzyıldan itibaren kalelerin ele geçirilip kontrol altına alınması mücadelesi ön plana çıkmıştır. Yüzyılın sonuna doğru uzun savaşlarda Tuna'nın kuzeyindeki kalelerin Osmanlı'nın elinden çıkması ile buralarda artık Avusturya hakimiyeti başlamıştır.³

Bu minvalde Orta Avrupa'da Osmanlı'nın orta kolu üzerinde bulunan Niş, 1386 yılında Osmanlı idaresine geçmiş ve yaklaşık beş asır Türk idaresinde kalmıştır. Şehir, bulunduğu stratejik konum itibarıyla Osmanlı'nın batı yönlü seferlerinde Sofya'dan sonra en önemli toplanma ve tedarik merkezlerinden biri idi. Bir çok seferde Rumeli askeri burada orduya dahil olurdu. Hatta askeri yönetimin savaş hazırlıklarını gözden geçirmek için burada bir miktar konaklama yapıldığı bilinen bir durumdur. II.Viyana kuşatmasından sonra Niş bir yıl kadar Avusturya işgali altında kalmakla birlikte kurtarılmış, 1717 yılında Belgrad'ın düşmesi ile birlikte ertesi yıl yapılan Pasarofça Antlaşması ile serhat şehri haline gelmiştir (1718).⁴

Osmanlı döneminde Niş şehrinin çekirdeğini teşkil eden kale XI. yüzyılda Nisava Nehri'nin sağ yakasında yapılmıştır. Kale o dönemde son derece sağlam duvar ve büyük kulelerden oluşmaktaydı. Niş şehri, XVI. yüzyıl sonlarına doğru nüfusun çoğunluğunun Türklerden oluştuğu, az sayıda Hristiyanın da yaşadığı, çok sayıda caminin bulunduğu, nehir boyunca 1500 kadar evin olduğu kale-şehir konumunda idi.⁵ Ancak bu dönemde kale ve surlarının tamamen yıkıldığı bilgisi yer almaktadır.⁶ Niş şehrinin etrafı sur ve setlerle çevrili olup, aşağı ve yukarı kale şeklinde de ikiye ayrılmıştı.⁷

Bu makalede; II.Viyana kuşatmasını takip eden yıllarda savaşlarda tahrip gören Niş Kalesi'nde yapılan kısmi bakımlar öncelikle dönemin kroniklerinde bir miktar yer almaktadır.

¹ Semavi Eyice, "Kale", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi(DİA)*, C. 33, İstanbul 2001, s. 234.

² Eftal Şükrü Batmaz, "Osmanlı Devletinde Kale Teşkilatına Genel Bir Bakış", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı:7, Ankara 1996, s. 8-9.

³ Mark L. Stein, *Osmanlı Kaleleri Avrupa'da Hudut Boyları*, Çev. Gül Çağalı Güven, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007, s. 27.

⁴ A.Cevat Eren, "Niş", *İslam Ansiklopedisi(İA)*, Milli Eğitim Basımevi, C.9, İstanbul 1988, s. 294-296.

⁵ Machiel Kiel, "Niş", *DİA*, C.33, İstanbul 2007, s. 147-148.

⁶ Konstantin Yosif İreçek, *Belgrad İstanbul Roma Askeri Yolu*, Çev. Ali Kemal Balkanlı, Kültür Bakanlığı, Ankara 1990, s. 118.

⁷ P.L.İncicyan-H.D. Andreasyan, "Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası", *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, Sayı:2-3, İstanbul 1974, s. 88; Evliya Çelebi, Niş şehrinin düz bir ovada olduğunu, 2060 kadar ev bulunduğunu beyan etmektedir. Evliya Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, V. Kitap, Haz. Yücel Dağlı vd., Yapı ve Kredi Yayınları, İstanbul 2001, s. 183.

Nihayet uzun süre bakımsız kalması sonrasında 1716-1717 Avusturya seferleri sırasında kalede yapılan tamirat önemlidir. Bu esnada Avusturya ile yapılan savaşlar sırasında Tuna'dan Belgrad istikametine yapılan sevkıyatın girdaplarında gecikmesi üzerine Vidin-Niş kara yolu alternatif güzergâh olarak kullanılmıştır. Bunlarla birlikte yine 1716 Avusturya seferi sırasında Niş'e zahire ve mühimmat sevkıyatı Osmanlı Arşivindeki belgeler ışığında ortaya konmaya çalışılacaktır.

1. Niş Kalesinin Yeniden İnşaatı (1716-17)

Osmanlı'da devlete ait inşaatların keşif işlemlerini mimarlar veya mimarbaşı yapmaktadır. Aslında devlete ait inşaatların çoğunluğunu kale ve palankalar oluşturmaktadır. Herhangi bir kale veya palankada bakım ve onarım faaliyeti başlamadan önce plan ya da çizim yapılmakta ve bu, dönemin vesikalarında “*resîm*” olarak ifade edilmektedir. Mimarlar yapılan bu çizimlere göre keşif kalemleri çıkarır ve tahmini masrafları hesap ederlerdi. Yani öncelikle yapılacak binanın çizimi (resmi) yapılır ve sonra onay sürecinden sonra yapım (inşâ) faaliyetine başlanırdı.⁸ Osmanlı'da kale tamiri emirleri genellikle bizzat padişah tarafından verilmektedir. Kale tamirleri keşif, insan gücü, malzeme temini, finansman tedariki gibi bir dizi planlama gerektirmekteydi. Yukarıda belirtildiği gibi genellikle bir mimar tarafından yapılan bu keşif işlemleri ve tahmini maliyetler liste haline getirilip merkeze gönderilir ve buradan onay beklenirdi. Kale tamir işinde görev alacak ameleler ve kullanılacak malzeme belki yakın bölgelerden tedarik edilebilirdi ancak finansman temini ise koşullara göre değişebilmekteydi. Bu masraflar kimi zaman yakın kazaların mükellefiyetlerinden kimi zaman ise doğrudan hazineden karşılanırdı.⁹

Niş Kalesi'nin 1716 yılında yeniden inşaatı yanında tamir ve bakım faaliyetleri aslında II.Viyana kuşatmasını takip eden yıllarda oluşan tahribat ile ilgilidir. Bu sebeple konuyu bu açıdan ele almak daha uygun olacaktır. Niş 1689 yılında Avusturya eline geçmiş, ancak kısa bir süre sonra Osmanlı burayı tekrar geri almıştır (1690).¹⁰ Kalenin Avusturya elinde iken çok sağlam bir şekilde yapıldığı bilinmektedir. Özellikle tabyaları, hendekleri, şaranpolarının son derece sağlam ve hendek dışında kalan istihkamlarının da benzer şekilde olduğu vurgulanmaktadır. Hatta sonraki yıllarda Belgrad Kalesi'nin tamiri söz konusu olduğunda Niş Kalesi'nin bu dönemde yapılan çizim ve usulünün dikkate alınması istenmiştir.¹¹ Ancak tekrar Osmanlı'nın eline geçmesi ile birlikte Edirne Bostancıbaşı Vezir Hüseyin Paşa tarafından yeniden tamir ettirilmiştir.¹² Sultan II.Mustafa 1696 yılında Niş'e geldiğinde şehir surlarını ve kale burçlarını yıkılmış kazık çitlerini ve harap olmuş siperleri bulmuştur.¹³

⁸ Cengiz Orhonlu, “Şehir Mimarları”, *Türkler*, C.X, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 531; Oya Şenyurt, *Osmanlı Mimarısının Temelleri*, Doğu Kitapevi, İstanbul 2015, s. 40-41.

⁹ Stein, *a.g.e.*, s. 46-47.

¹⁰ Niş Kalesi; 25 Eylül 1689 (10 Zilhicce 1100) tarihinde Avusturya işgaline uğramıştır. 16 Ağustos 1690 (11 Zilkade 1101) tarihinde Osmanlı askeri tarafından 23 günlük kuşatma sonucunda 8 Eylül 1690 (4 Zilhicce 1101) tarihinde teslim alınmıştır. Bkz. Üsküdarî Abdullah Efendi, *Vâkı'ât-ı Rûz-merre*, (Haz. Muzaffer Doğan), Cilt-I, Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara 2017, s. 403-407; Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Zeyl-i Fezleke*, Haz.Nazire Karaçay Türkal, (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2012, s. 1308; İ.Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, III/1, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988, s. 519-526.

¹¹ Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, *Zeyl-i Fezleke*, s.1311; “*Niş kal'asını mukaddemâ istilâ-yı keferede iken resm ve ta'mir eden keferenin resm ve tertibi üzere...*”, Üsküdarî Abdullah Efendi, *a.g.e.*, (Haz. Mahmut Ak), Cilt-IV, s. 424; Macarca bir kelime olan şaranpo kale, palanga vb. askeri yerlerin etrafında, çakılmış kazıklara sarılan dikenli tellerden yapılan siper, set, engel anlamına gelir. Bkz. İlhan Ayverdi, *Büyük Misalli Türkçe Sözlük*, (İstanbul: Kubbealtı Neşriyatı, 2006), III, s. 2911.

¹² Üsküdarî Abdullah Efendi, *a.g.e.*, (Haz. Recep Ahışhalı), Cilt-II, s. 61.

¹³ Tatjana Katić, “Viyana Savaşından Sonra Sırbistan (1683-1699)”, (Çev. Erol Hatıpli), *Türkler*, IX, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 768.

Karlofça Antlaşması ile birlikte Rumeli'de savaşlardan zarar gören şehir ve kalelerin yeniden inşa faaliyeti başlamıştır. Bu kapsamda Niş Kalesi'nin de Temeşvar ve Belgrad kaleleri gibi sağlamlaştırılması uygun bulunmuştur. 1702 yılı başlarında kale binası konusunda vukufiyeti olan Köstendil Sancağı mutasarrıfı Mehmed Paşa'ya ilaveten Alacahisar Sancağı da verilmiş ve kendisinden Niş Kalesi'ni sağlam bir şekilde yaptırması istenmiştir. Kalenin tamir ve yapımı için sabık Humbaracıbaşı Mehmed mimar olarak tayin olunmuştur. Kalenin öncelikle tamir ve yapımı, hendeklerin, tabyaların kazılıp temizlenmesi ve kullanıma uygun hale getirilmesi gerekmektedir. Yapılan keşif raporuna göre hendeklerin dışında yeniden dört tabya inşa edilmesi ve bunlar için gerekli mühimmat, kireç, taş yanında neccar ve amele ücreti olarak 361.435 kuruş masrafı olacağı hesaplanmıştır. Keşif için yapılan çizim uygun görülerek bunun yapımı için muhtelif kazalardan araba, cerahor ve amale tedarik edilmesi ferman olunmuştur. Bu kapsamda Köstendil, Alacahisar, Prizren, Dukakin, Üsküp, Ohri, Yanya ve Vulçitrin sancakları aleybeyleri zuama ve tımar erbabıyla birlikte Niş Kalesi'nin tamir ve bakımı için görevlendirilmişlerdir. Sabık Humbaracıbaşı Mehmed, kale için çok kapsamlı bir tamir ve bakım faaliyeti başlatmıştır. Bu kapsamda kalenin mevcut olan duvarlarını da yıktırarak dışarıda derin ve geniş hendekler kazdırmıştı. Ancak şiddetli kış şartlarının başlaması ile kalenin yapım işi durdurulmuştur. Kalenin yapım işinin durmasında sabık Humbaracıbaşı Mehmed'ten kaynaklanan etkenlerin de sebep olduğu anlaşılmaktadır. Zira tamir için kimsenin görüşünü almadığı, önerdiği keşif için çok uzun zamana ihtiyaç olması, amele olarak çalışan kaza ahalisine karşı eziyete dönüşen davranışları, hazırladığı keşif ve tamir masrafinin da çok fazla görülmesi sebebiyle kale inşaatı sonraki yılda yapılmak üzere ertelenmiştir.¹⁴

1716 yılı başlarında bir tarafta Korfu öbür tarafta Avusturya cihetine sefer hazırlıkları devam ettiğinden Rumeli'de stratejik olarak görülen bazı yerlere yeni görevlendirmeler yapılmıştır. Bunlardan biri de üç dört yıldan beri Bostancıbaşılık vazifesini yürütmekte olan Halil Ağa'nın 11 Ocak 1716 (16 Muharrem 1128) tarihinde Erzurum beylerbeyliği ihsanı ile Niş Kalesi tamiri için görevlendirilmesidir. Söz konusu kalenin tamiri meselesi aslında bu sıralarda Avusturya'nın anlaşmayı ihlal edeceğine dair işaretler alınmasından kaynaklanan bir durumdan dolayı ortaya çıkmıştır.¹⁵ Kale tamiri için tayin olunan Halil Paşa'ya bir takım eşyalarını taşıması ve muhafaza edebilmesi amacıyla muhtelif türlerden olmak üzere Mehterhane-i Âmireden 55 çadırdan¹⁶ başka İstabl-ı Amireden 20 katır ve 24 deve verilmiştir.¹⁷ Halil Paşa'nın Niş Kalesi tamiri için görevlendirilmesinin akabinde civarda bulunan sancakların da yardımda bulunması konusunda emirler gönderilmiştir. Bu kapsamda Alacahisar, Köstendil, Üsküp ve Vulçitrin alaybeylerinin sancaklarında bulunan zuama ve

¹⁴ Devlet Arşivleri Başkanlığı, *Bab-ı Asaî Mühimme Defterleri (DAB, MHM.d)*. 112, s. 134, 148 (Evâil-N-Evâhir N.1113/Ocak-Şubat 1702); Kale tamirine mimar olarak görevlendirilen sabık Humbaracıbaşı Mehmed, gerek Târih-i Râşid'de ve gerek Zübde-i Vekâiyat'ta "*Lağımçıbaşı*" olarak zikredilmektedir. Ayrıca Frenk taifesinden olduğu, maksadını aşan bir kapsamlı keşif sonucu çıkan maliyetin devlet bütçesi açısından kabul edilemez bulunduğu, bunun sonucu tamiratın gecikmesi ile birlikte kalenin harap olduğu ifade edilmektedir. Bunun sonucu ceza verilmesi gerekirken bazı devlet ileri gelenlerinin araya girmesi sonucu ceza engellenmiştir. Bkz. Mehmed Efendi ve Çelebizâde İsmail Asım Efendi, *Târih-i Râşid ve Zeyli (1071-1141/1660-1729)*, Haz. Abdülkadir Özcan vd., C.II, Klasik Yayınları, İstanbul 2013, s. 606, 975; Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekâiyât, Tahlil ve Metin (1066-1116/1656-1704)*, Haz. Abdülkadir Özcan, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1995, s. 726-727.

¹⁵ Halil Ağa, 24 Aralık 1711 (14 Zilkade 1123) tarihinde Bostancıbaşı olarak tayin edilmiştir. Râşid, *a.g.e.*, s. 863, 975; Silahdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme, İnceleme-Tahlil (1106-1133/1695-1721)*, Haz. Mehmet Topal, Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara 2018, s. 1031.

¹⁶ DAB, *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*. 6266, s. 123.

¹⁷ DAB. MAD. 6266, s. 204.

tımar erbabı ile birlikte Halil Paşa'nın emrinde kale tamir ve bakım çalışmalarına katkı sunmaları istendiği görülmektedir.¹⁸

Niş Kalesi'nde 1716 yılı başlarında “*erbâb-u vukûf*” kişiler tarafından yapılan keşifte adeta binadan eser dahi kalmadığı ve bundan dolayı da bu kişilerin verdiği rapor doğrultusunda kalenin yeniden yapılması gerektiği belgelere yansımıştır. Ancak eski kale binasının bulunduğu yer ve planları az çok belli olduğu için buna uygun bir inşaat planlanmıştır. Bunun için öncelikle kale binası yapımı konusunda uzmanlığı olan bir mimarın İstanbul'dan tayin edilmesi emredilmiştir. Niş Kalesi tamirâtı için yapılan keşif sonucu gerekli amele, malzeme ve bunların tedarik edileceği yerler ve ücretleri bütün teferruatıyla çıkarılmıştır. Niş Kalesi'nin eskisi gibi inşaatı için yukarıda sayılanların dışında gerekli malzeme çeşitleri ve bunların temini konusu da yapılan keşifle ortaya konmuştur. Buna göre kale yakınında bulunan Çakır Yaylası'ndaki ağaçlardan şarampo kesimi ve nakli yapılması, bina ve kireç için taş ve odun temini, ayrıca bunların nakli için de yeterli miktarda araba hazırlanması gerekmektedir. Bunlara ilave olarak taş madencisi, demirci ocağı ve saka arabası da uygun yerlerden tedarik edilmesi önem arz etmekteydi. Öncelikle kale içinde daha önce barut saklamak için kullanılan hanın münasip olmadığı, cephane saklamak için kullanılan hanın da harap olduğundan bir kargir mahzen binanın yapılmasına ihtiyaç duyulduğu ifade edilen hususlardandı.¹⁹

Niş Kalesi tamiri için kazalardan istenen amelelerin kısa zamanda tedarik edilerek Halil Paşa'ya teslim edilmesi istenmiştir. Ancak kazalardan istenen ameleler dışında ahaliden herhangi bir bedel veya akçe istenmemesi konusunda uyarı yapıldığı görülmektedir.²⁰ Niş Kalesi'nin tamiri için öncelikle amele tedarikinin yapılacağı kazalar ve buralardan gönderilecek amele miktarı belirlenmiştir. Buna göre kale inşaatı için Rumeli'nin muhtelif kazalarından 500 nefer amele tedarik edilerek Niş'e gönderilmesi talep edilmiştir.²¹

Tablo-1: Niş Kalesi tamiri için amele tedarik olunan kazalar ve amele sayıları:

Kaza	Amele Sayısı	Kaza	Amele Sayısı
Alacahisar	20	Bane	10
Leskofça	60	Niş	30
Ürgüp	20	Şehirköy	30
Üsküp	30	Köstendil	30
Kalkandelen	30	Kratova	20
Hırsova	20	İvranye	30
Köprülü	10	Tikveş	20

¹⁸ “*kal'a-i merkûmun gereği gibi ta'mîr ve termîninde vesâir iktizâ eden hidmet-i aliyyemden mîr-i mirân-ı mumâ-ileyhin savâb-dîdi üzere amel ve hareket eyleyüp...*”, DAB, *Cevdet Askeriye (C.AS).54659*, (Evâil-i Z.1128/20 Kasım 1716).

¹⁹ “*...münâsib mahalde barut vaz'ı için müceddeden mahzen binâ olunmak üzere sâ'ir bi'l-cümle binâ ve ta'mîri iktizâ eden mahallerin resm-i kadîmi üzere itmâm ve tekmlîne...*”, DAB, *MAD. 3897*, s. 410-411.

²⁰ “*kaza-i mezbûden yirmi nefer ırgad ihrâc ve bu bahâne ile kaza-i mezbûreden bedel ve âhar vecihle bir akça talep olunmamak şartıyla...*”, DAB, *MAD.6549*, s. 128-129; DAB, *MAD.3897*, s. 409.

²¹ DAB, *MAD.3897*, s. 396; DAB, *MAD.6549*, s. 128.

Pirlepe	20	İştib	10
Razne	40	Petriç	10
İsferlik	20	Doyran	20
Timok	20		
Toplam Amele Sayısı		500	

Vidin şeriyye sicillerinde bu tablodan farklı olarak Niş Kalesi'nin tamiri için Vidin kazasından 40 nefer amele istendiği görölmektedir. Yine bu tabloda yer alan İsferlik kazasında ise 10 yerine 20 nefer amele talebi yer almaktadır. Kale tamirinde çalışacak amelelere ise ücret olarak günlük 18 akçe verileceği belirtilmektedir.²²

Kale inşaatlarında mesleğinin erbabı tuğlacı ve kireç yakıcılar da istihdam edilmektedir. Bu kapsamda Niş Kalesi tamiri için muhtelif kazalardan 50 tuğlacı ve 60 kireç yakıcı talep edilmiştir. Kireç yakıcı ve tuğlacıların her birine ücret olarak günlük 30'ar akçe, amelelere ise günlük 18 akçe verilmesi kararlaştırılmıştır.²³ Bunlardan başka 100 nefer duvarcı marangoz ustası, 10 nefer taş yontucu gönderilmesi ve bunların her birine de günlük 30'ar akçe verilmesi öngörölmüştür.²⁴

Tablo-2: Niş Kalesi tamirati için istenen ameleler:

Marangoz		Kireç Yakıcı		Tuğlacı	
Kaza	Amele Sayısı	Kaza	Amele Sayısı	Kaza	Amele Sayısı
Sofya	30	Pirlepe	15	Kırkkilise	20
Görice	30	Kesriye	15	Filibe	20
İhtiman	10	Manastır	15	Edirne	10
T.Pazarı	10	İstarova	15		
Edirne	20				
Toplam	100	Toplam	60	Toplam	50

Niş Kalesi tamiri için daha önce zikr edildiği üzere öncelikle 500 amele istenmişti. Marangoz, tuğlacı, kireç yakıcı ve taş yontucu ile birlikte kale tamiri için istenen amele sayısı

²² Vidin şeriyye Sicili (VŞS). 305, s. 11, 13 (19 Safer 1128/13 şubat 1716).

²³ DAB. MAD.6549, s. 128; DAB. MAD.3897, s. 396.

²⁴ DAB. MAD.3897, s. 409.

720 nefer olmaktadır. Söz konusu amelelerin başına da İstanbul'dan günlüğü 80 akçeden bir mimar kalfası gönderilerek ücretinin hazineinden ödeneceği bildirilmiştir.²⁵

Niş Kalesinin yapım sürecinde kullanılmak üzere önemli miktarda araba tahsis edilmiştir. Bu kapsamda Varadin seferi için hazırlanan arabalardan 120 adedinin Niş Kalesi yapımı için istihdam edilmesi, buna ilave olarak Vidin'den cephaneye taşımakla görevli 444 arabanın da bilahare buraya sevkini istenmiştir. Söz konusu arabalar kalenin eskisi gibi yapımı için gereken taş nakli, kireç yapımı ve bunların mühimmatının tedariki ve şarpanpo nakli için kullanılacaklardır. Bir taraftan kale inşaatının tekmili için çalışılırken diğer taraftan barut mahzeninin yarısının kargir olmasından dolayı diğer yarısının da aynı şekilde yapılmasının yanında binanın tamiri gereken yerlerinin de eskisi gibi yapılması istenmekteydi. Bunlardan başka taş nakli, kireç temini için Niş, Alacahisar, Ürgüp kazalarından günlük 30'ar akçeden beş nefer demirci ocağı; Niş, Şehirköy, Sofya, İhtiman, Filibe, Tartarpazarı, Samakov, Vidin, Leskofça, Berkofça, İvrace ve Rahova kazalarından günlük 30'ar akçeden 50 nefer taş madencisi talep edilmiştir.²⁶ Yukarıdaki amele ve arabalara ilave olarak kale tamirinde kullanılmak üzere Sofya, Tatarpazarı, Samakov ve Filibe kazalarından 2.500 ağaç kürek, 1.000 kazma, 2.500 torba, 200 kantar Samakov demirinin de satın alınarak, masraflarının kale tamir ücretinden ödenmesi emredilmiştir.²⁷

Halil Paşa tarafından kalenin tamiri için istihdam edilecek tuğlacı, taş yontucu, kireç yakıcı, amele ücreti masraflarının 12.000 kuruş olacağı hesaplanmıştır.²⁸ Söz konusu kale tamir masraflarının 8.401 kuruşu Filibe sürsat bedeli malından, 2.500 kuruşu Sofya sürsat bedeli malından, 1.099 kuruşu ordu bedeli olan Sofya malından karşılanacaktı. Hatta Filibe ve Tatarpazarı sürsat bedeli olan 8.401 kuruş Halil Paşa'ya teslim olunmuş ancak Halil Paşa'nın Belgrad muhafızlığına tayin olunması ile birlikte tamirat işi tehir edilmiş, bu meblağ ordu hazinesine gönderilmiştir (10 Mayıs 1716).²⁹ Daha sonra Niş Kalesi tamiri için talep edilen 12.000 kuruşun tamamı tahsil edilmiş ve gereken yerlere sarf edilmek üzere Niş Defterdar Vekili Mevkufatı İbrahim'e teslim edilmiştir.³⁰

Kale inşaatlarında ihtiyaç olan amelenin zamanında gelmemesi veya talep edilenden az gelmesi gibi problemler yaşanabilmekteydi.³¹ Nitekim Niş Kalesi tamirâtı için kazalardan gönderilen 720 neferden ancak 218'nin geldiği tespit edilmiştir. Bu oran tesbit edilen ihtiyacın % 30'a tekabül etmektedir. Gelenler arasında 30 neccar, 35 tuğlacı, 80 amele, 30 taşçı, 15 kireç yakıcı olup, bunlardan da 29'u Belgrad tarafına gönderilmişti. Gelenlerden neccar, taşçı, tuğlacı ve kireç yakıcıların 27 Nisan-30 Haziran 1716 (5 Cemâziye'l-evvel 1128-10 Recep 1128) tarihleri arasındaki çalışma günleri hesap edilmiş ve 64 günlük süreden 30 gününü çalıştıkları tespit edilmiştir. Söz konusu çalışma karşılığı olarak 1.390 kuruş alacaklarından 625 kuruşun Halil Paşa'ya ve 300 kuruşunu da İbrahim Paşa'ya hazineinden vermiştir. İlk etapta yevmiye ücreti olarak 417,7 kuruş ödenmiştir.³²

²⁵ "kal'a-i mezbûre ta'miri hizmetinde oldukça yevmiye seksener sağ akçe ücreti taraf-ı miriyyeden verilen akçeden verüp...", DAB. MAD.6549, s. 129; DAB. MAD.3897, s. 409.

²⁶ DAB. MAD.6549, s. 263-264; DAB. MAD.3897, s. 410-411; DAB. Bâb-ı Defteri, Mevkufât Kalemi (D.MKF). 792/100.

²⁷ DAB. MAD.6549, s. 129; DAB. MAD.3897, s. 409.

²⁸ DAB. MAD.3897, s. 410; DAB. MAD.18807, s. 9.

²⁹ "... lâkin mumâ-ileyh Halil Paşa Belgrad muhâfazasına me'mûr olmağla Niş kal'asının ta'miri te'hîre kalmağın...", DAB. MAD.6549, s. 336-337; Silahdâr, Nusretnâme, s. 1038.

³⁰ DAB. MAD.6549, s. 380.

³¹ Eyüp Kul, "Bosna Eyaletinde Askeri ve Sosyal Alanda Yapılan Faaliyetler(1700-1715)", *Türkiyat Mecmuası*, C.28/2, İstanbul 2018, s. 127.

³² Bu hesaba göre 465 kuruş alacakları kalmıştır. DAB. MAD.3897, s. 411; Burada bulunan makbuza göre sadece 417,7 kuruş ödeme bilgisi bulunmaktadır. DAB, *İbnülemin, Askeriye* (İE.AS). 5880.

Halil Paşa'nın Belgrad muhafızı olması ve bu sebeple Niş Kalesi'nin tamiratının tehir edilmesi sonucu kazalardan talep edilen amelelerin geri dönmelerine izin verilmiştir. Nitekim Kırkkilise'den istenen 20 tuğlacının, Pirlepe'den gönderilen 20 cerahor ve 15 kireç yakıcıya kazalarına dönmeleri konusunda müsaade edilmiş, yollarda ve vilayetlerinde de kimseyi rencide etmemeleri konusunda ikaz edilmişlerdir.³³

Halil Paşa'nın Belgrad muhafızı olarak tayini ile birlikte kale tamiri için Hacı Abdurrahman Ağa göreve başlayıncaya kadar daha önce talep olunan malzemelerin Niş Kalesi'ne nakli devam etmiştir. Niş Kalesi'nde öncelikle hendeklerin temizlenmesi ve hendeklerin etrafına şarapolar dizilebilmesi için 36.000 ağaç yeteceği öngörülmüştü. Bunun 3.000 adedi hali hazırda olup 33.000 adedinin muhtelif kazalardan temini konusunda emirler gönderilmişti. Bu keresteler ayrıca kalenin dört kapısı, dört parmak kapısı ve sekiz adet karakolhanelerinin yapımı için de kullanılacaktı. Bu şarapoların dizilmesi ve kapıların yapımı için 40 marangoz ve 200 amele gerekli olduğu, marangozlara günlük 30 akçe ve amelelere 20 akçe ücret takdir edilmişti. Söz konusu işler için amelelere verilecek bir aylık ücret 1.300 kuruş civarında idi. Ayrıca kalede bulunan 12 şahi topun kundak ve tekerleklerinin yeniden yapılması için gerekli kerestenin de İsferlik kazasından kesilerek nakli uygun görülmüştü. Bunlara ilave olarak 48 kantarın Niş cephanesinden, dört adet büyük kol kilidi ise İstanbul'dan getirilecekti. Şarampo ağacı, kereste kesim ve nakli, marangoz ve amele ücretleri toplam 4.242,5 kuruş tutmaktaydı.³⁴

Niş Kalesi'nin inşaatı esnasında etrafına dizilen şarapoluk ağaçların kesim ve nakli önemli bir yer teşkil etmektedir. Bu dönemde Niş Kalesi'nin etrafında dizilecek şarapoların uzunluğunun 7-12 zira arasında olması talep edilmiştir. Ancak hazırlanan şarapoların boyu 6-7 ve 8'er zira olduğundan kesim ve nakliye ücreti 10'ar akçeden 8'er akçeye düşürülmüştür. Bunları taşımak için yeterli miktarda amele ve araba temin edilmesi gerekmektedir. Bu ağaçların kesim ve nakliye yapılacağı dağlar ile Niş Kalesi arasında ortalama 7-8 saat mesafe bulunmaktaydı. Niş Kalesi için hazırlanması istenen 33.000 adet şarapoların kazalara göre dağılımı aşağıda verilmiştir.³⁵

Tablo-3: Niş Kalesi için kazalardan istenen ağaç miktarı:

Kaza	Adet	Kaza	Adet
Niş	6000	Ürgüp	5000
Şehirköy	8000	Alacahisar	3000
Leskofça	6000	İsferlik	5000
Toplam		33.000	

³³ "...kal'a-i mezbûrun ta'mîri te'hîre kalmakla gerü vilâyetlerine gitmek üzere izin verilmek..", DAB. MAD.6549, s. 480, 488.

³⁴ DAB. MAD.3897, s. 413.

³⁵ DAB. MAD.3897, s. 412; Zira veya arşın; Osmanlı'da metrik sisteme geçilmeden önce kullanılan bir uzunluk ölçüsüdür. Mimari arşın ile kumaş ölçümünde kullanılan çarşı arşınında esas alınan uzunluk farklıdır. XVI. yüzyılda kullanılan mimari arşın 73,3 cm ye tekabül etmektedir. Mehmet Erkal, "Arşın", *DİA*, C.3, İstanbul 1991, s. 412.

Yukarıdaki kazalardan talep edilen şaranpolukların gerek boyu ve gerek miktarı bakımından tamamen karşılanamadığı görülmektedir. Şehirköy kazasının yol üzerinde olması ve sefer vaktinin yaklaşması sebebiyle askerin ahalinin tarla ve çayırlarını çiğneme durumu olduğu ve bunun sonucu hayvanlarının da itlaf ve zayıf düşmesinden dolayı buradan talep olunan 8.000 ağaçtan 5.000 adedinin kesim ve naklinin yapılması uygun görülmüştür.³⁶ Kalan diğer ağaçlar ise Berkofça, Kutlukça ve İznepol kazaları ahalilerine imkanları nispetinde dağıtılmıştır.³⁷ Benzer problem Niş Sancağı'nda da yaşandığı Niş Muhafızı İbrahim Paşa'ya gönderilen bir emirden anlaşılmaktadır. Buna göre Niş Sancağı'na 7-8 saat uzakta olan dağlardan boyu 12 zira olan 6.000 adet dizme şaranpoluk ağacın kesim ve nakli dahil 10 akçeye temini istenmiştir. Ancak söz konusu ağaçların boyu çok daha uzun olup tedarikinde sıkıntı yaşanabileceğinden 10 zira ve 8 ziradan daha kısa olmamak üzere kesilip nakl edilmesi gerektiği belirtilmiştir.³⁸ Bu durumun diğer Şehirköy, Leskofça, Ürgüp, Alacahisar ve İsfirlik kazalarındaki dizme ağaçlar için de kesim ve nakliye işlemlerinde geçerli olacağı ilan edilmiştir.³⁹ Niş Kalesi'nin tamiri ile görevli Hacı Abdurrahman Ağa kazalardan tedarik edilecek şaranpoluk ağaçların boyunun her ne kadar 12 zira olmasını istediye de kale tamirinde kullanılan ağaçların boyunun 6,5 ziradan fazla olmaması gerekmektedir.⁴⁰

Niş Kalesi'nin etrafına dizilen şaranpo ağaçlarının dışına toprak, iç taraflarına da uzunluğu ve genişliği 1,52 zira boyunda örme çubuklarla örülmesi gerekmektedir. Bunun için Niş, Şehirköy, Ürgüp ve Leskofça kazalarından 2.080 araba meşe çalısı, 705 araba örme çubuğu ve 250 araba söğüt temini talep edilmiş ve nakliye ücreti olarak da araba başına 40 akçe ödenmesi kararlaştırılmıştır. Bunların hepsi taşındığında 3.035 arabanın nakliye ücreti 1.080 kuruşa tekabül etmekteydi.⁴¹ Niş Kalesi etrafına örme çubuk ile örülmesi, meşe çalısı ve üzerine toprak örtülmesi işlemlerinin tamamlanması, doldurma için kullanılan toprağın miktarının ordu buraya intikal etmeden önce bildirilmesi ve bu iş için kale muhafazasında görevli askerin ücreti mukabili istihdam edilmesi konusunda Abdurrahman Paşa'ya emir gönderilmiştir.⁴² Nitekim Niş Kalesi'nin tamirat işi tamamlanmak üzere olduğu, bu ağaçlar dizilmeden önce hendeklerde yerliler ile birlikte imece usulü ile temizlik yapılması gereği ortaya çıkmıştır.⁴³ Abdurrahman Ağa, Niş Kalesi'nin Belgrad kapısı tarafına şaranpoluk ağaçlar ile hendek veya duvar ile tamire karar vermek için istişare etmiştir. Azap Ağası ve Beşlü Ağa, Belgrad kapısının dört tarafına haydut eşkıyasından korunmak için şaranpoluk ağaçlar ile bina yaptıklarını ifade etmişlerdir. Bunun üzerine kale kapısındaki hendeklerde bulunan şaranpo ağaçları toprak ile müstahkem hale getirilmiştir.⁴⁴

Niş Kalesi'nin tamiri işi Hacı Abdurrahman Ağa tarafından 23 Kasım 1716 tarihinde başlatılmış, Lağımcıbaşı Mustafa Ağa'ya verilen emir gereğince şaranpoluk ağaçlar dizilmiş, hendeklerin yarısı imece usulü ile temizlenmiş, kapı ve 12 adet karakolhaneleri yapılmış, toprakların kundakları yenilenmiştir. Bütün bu çalışmaların sonucu Niş Kalesi'nin tamiri işi 7

³⁶ "...kaza-i mezbûr tarik-i caddede olmağla sefer takrîbi ile asker-i İslâmın güzergâhı olmakla tarla ve çayırları çiğneyüp ve hayvanları itlâf ve zâ'îfî'l-hal olmalarıyla...", DAB. MAD.3897, s. 412.

³⁷ DAB. MAD.3897, s. 412.

³⁸ "...lâkin zikr olunan şaranpoluk ağaçların boyu ziyâde olup tedârikinde usret olduğundan henüz kat' ve nakl olunmadığı...", DAB. MAD.3897, s. 412.

³⁹ DAB. MAD.3897, s. 412.

⁴⁰ "...şaranpol ağacının boyu ber-vech-i mu'tâd altı buçuk zirâdan izdiyâd olmaz.", DAB. MAD.3897, s. 412.

⁴¹ DAB. MAD.3897, s. 414.

⁴² "...mahall-i mezbûr muhâfazasında ne miktar tavâif-i askeriye varsa ücretleri ile istihdam olunmaları...", DAB. MAD.3897, s. 414.

⁴³ DAB. MAD.3897, s. 414.

⁴⁴ DAB. MAD. 3897, s. 412.

Şubat 1717 tarihinde büyük oranda tamamlanmıştır.⁴⁵ Kale tamirinin tamamlanmak üzere olduğu günlerde Niş Muhafızı İbrahim Paşa görevden alınmıştır. Bunun üzerine tamir işini sürdürmekte olan Hacı Abdurrahman Ağa, beylerbeyilik ihsanı ile birlikte Niş muhafızı olarak da tayin olunmuştur.⁴⁶ Bu tarihten sonra kale tamirinden ziyade artık sefer zamanıydı. Uzun süredir hazır bekleyen ordu 12 Haziran 1717 tarihinde yeni bir Avusturya seferi için Sadrazam Halil Paşa'nın emrinde nihayet Edirne'den Belgrad istikametine hareket etmiştir.⁴⁷

Harita-1: Niş Kalesi (DAB.HRT.h. nr. 02158)

2. Niş Kalesinin Avusturya Seferlerinde Rolü (1716-1717):

Niş Kalesi, 1386'da Osmanlı Devleti tarafından fethi ile başlayıp 1878 yılında elden çıkıncaya kadar geçen sürede konum itibarıyla her zaman askeri ve idari açıdan stratejik bir kale olma özelliğini korumuştur. Özellikle XVIII. ve XIX. yüzyıllarda Osmanlı'nın Balkanlar'daki en güçlü kalelerinden biriydi ve zaman zaman yapılan tamiratlarla güçlü işlevini sürdürmeye devam etmiştir.⁴⁸ Osmanlı menzil sisteminde de Niş, Rumeli'de orta kolda bulunan önemli bir yere sahiptir.⁴⁹ Niş, Viyana-İstanbul arasındaki yolun tam orta noktasında olup, bununla birlikte Belgrad, Vidin, Priştine, Üsküp ve Sofya ile kara yoluyla bağlantı

⁴⁵ Abdurrahman Ağa burada tamir işini 18 Zilhicce 1128(3 Aralık 1716) tarihinde başlamıştır. "...Hala Niş kal'ası ta'mirine me'mûr Abdurrahman Paşa ma'rifetiyle kal'a-i mezbûrun ta'mirine 8 Zilhicce 1128 günü ibtidâ olunup...", DAB, MAD. 3897, s. 415, 15 Ca.1129 (27 Nisan 1717).

⁴⁶ "Niş kal'asının muhâfaza ve muhârasasına ve ta'mir ve termimine mecd ü sâyi olup ve bezl-i iktidâr eylemek şartıyla beylerbeyilik inâyet ve ihsânım olmağın...", DAB. MHM.d.125, s.161, (Evâ'il-i Safer 1129/Ocak 1717).

⁴⁷ Râşid, a.g.e., C. II, s. 1063.

⁴⁸ Kiel, "Niş", s. 147.

⁴⁹ Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara 2002, s. 108-109.

yollarının merkezi konumunda idi. İstanbul'dan Niş'e ortalama 52 günde ulaşılmaktaydı.⁵⁰ İstanbul'dan Belgrad'a giden yol Osmanlı ana yollarından olup hem ticari hem de askeri maksatlarla kullanıldığı için tali yollara göre daima bakımlı ve düzgün idi.⁵¹ Niş'in ana yol üstünde bulunması yanında Tuna sevkياتında önemli bir yeri olan Vidin'den gelen bağlantı yolu Avusturya seferlerinde lojistik desteğin zamanında temini açısından ayrı bir yeri vardı.⁵²

2.1.Girdaplara Alternatif Ulaşım:Vidin-Niş-Belgrad Yolu:

Osmanlı Devleti'nin Balkan siyasetinin temeli; önemli kara ve su yollarına sahip olmak üzerine kurulmuş ve bu çerçevede Tuna öteden beri sürekli hedef olmuştur. Osmanlı bu hedefine ancak XVI. yüzyılın ortalarında ulaşabilmiştir. Bunun sonucunda Osmanlı hem imparatorluk yolu denilen İstanbul-Sofya-Niş-Belgrad-Budin-Viyana kara yolu hem de Tuna su yolunu önemli ölçüde hakimiyeti altına almış, Balkan coğrafyasında bu sayede ticari ve askeri üstünlük elde etmiştir.⁵³ Bu sebeptendir ki Tuna Nehri, Osmanlı sefer lojistiği açısından her zaman çok büyük bir öneme sahip olmuştur.⁵⁴ Osmanlı'nın batı yönlü seferlerde zahire ve mühimmatı Karadeniz üzerinden getirip buradan Orta Avrupa'ya Tuna Nehri yolu ile sevk etmesi kara yoluna göre çok daha ucuz olduğu için her zaman tercih edilen bir seçenek olmuştur.⁵⁵ Ancak bu sevkياتın önündeki en büyük engel Vidin'den sonra gelen Tahtalı, İnlik, İhram girdaplarının gemi geçişlerini zorlaştıran doğal engel olarak bulunmalarıdır. Bu girdaplar Osmanlı'nın Orta Avrupa ve Tuna ötesi faaliyetlerini sınırlandıran önemli bir stratejik nokta olmuştur.⁵⁶ Bu sebeptendir ki Osmanlı döneminde Tuna'nın Vidin-Karadeniz arasında kalan bölgede ticari faaliyetler yoğunluk arz ederken Vidin-Belgrad arası daha çok askeri amaçlarla kullanılmıştır.⁵⁷

Osmanlıların XVI.yüzyıldan başlayıp XIX.yüzyıla kadar aralıklarla devam eden Avusturya ile olan mücadelesinde Tuna'nın sağladığı kolaylıklar yanında yukarıda bahsi geçen girdaplarda zaman zaman inkitaya uğradığı görülmektedir. Nitekim 1683 Viyana kuşatması hazırlıkları sürerken Tuna üzerinden zahire sevkياتı yapan gemiler girdaplar bölgesinde iki-üç aydan fazla beklemek zorunda kalmıştır. Zira Tuna'nın taşkın zamanlarında veya suyun azaldığı zamanlarda buradan gemi geçirebilmek büyük riskleri beraberinde getirmekte, gemiler batmakta, hatta taşlara çarpıp parçalanmaktadır. Bu sefer mühimmatının zamanında tayin edilen yere ulaştırılması açısından önemli bir zaman kaybıdır.⁵⁸ Ordunun sıcak savaş mahalline mühimmat ve iagesinin kolay olduğu kadar zamanında temini meselesi sevkياتın yapıldığı yolların önemini öne çıkarmaktadır. Ordunun bulunduğu noktaya ikmalin savaş boyunca kesintisiz devam etmesi sefer organizasyonu açısından önemli bir unsurdur. Osmanlı'da savaş esnasında bütün sevkياتlar genellikle ana menzil yollarından yapılmakla birlikte bazen tali

⁵⁰ İrecek, a.g.e., s. 118-119.

⁵¹ İsmet Miroğlu, "Osmanlı Yol Sistemine Dair", *Tarih Enstitüsü Dergisi(TED)*, Sayı:15, İstanbul 1997, s. 251.

⁵² Bekir Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)*, (Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum 2013, s. 100.

⁵³ Mihai Maxim, "Tuna", *DİA*, C. 41, İstanbul 2012, s. 372-374.

⁵⁴ Gábor Ágoston, *Osmanlı'da Strateji ve Askeri Güç*, (Çev. M.Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul 2012, s. 101.

⁵⁵ Rhoad Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş, 1500-1700*, (Çev. Tanju Akad), Homer Kitapevi, İstanbul 2007, s. 102.

⁵⁶ Girdaplar, Tuna'nın Karpat dağları ile Balkan dağları arasında açtığı ve daralmanın en yüksek seviyeye çıktığı bir geçit bölgesidir. Bu bölgeye genel olarak "Demirkapı" da denilmektedir. Aliev Saleh Mehmedoğlu, "Demirkapı", *DİA*, IX, İstanbul 1994, s. 154.

⁵⁷ Suraiya Faroqhi, "Krizler ve Değişim 1590-1699", *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi, 1600-1914*, C.II, Ed. Halil İnalcık-Donald Quataert, Eren Yayıncılık, İstanbul 2006, s. 611.

⁵⁸ Meryem Kaçan Erdoğan, *II.Viyana Kuşatması*, (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2001, s. 109, 126.

yolların da kullanıldığı durumlar olmuştur.⁵⁹ Nitekim Tuna girdaplar bölgesinde zahire ve mühimmat sevkiyatının türlü sebeplerle gecikmesi sonucunda Osmanlı yönetimi derhal çözüm olarak kimi zaman Vidin-Güvercinlik arasında kimi zaman da Niş üzerinden Belgrad'a kara yoluyla ikmal yaptığı bilinmektedir. Bu durum 1716 yılında Tuna üzerinden Belgrad'a yapılan sevkiyatlar esnasında da yaşanmıştır. Tuna kaptanı İbrahim Paşa'ya gönderilen hükümde Vidin'den Niş'e ve oradan da Belgrad'a kara yoluyla gönderilecek top, tophane ve cephane olduğu belirtilmekteydi.⁶⁰

Harita-2: Tuna Nehri girdaplar bölgesi

Tuna üzerinde muhtelif yerlerden sevkiyatın gelip toplandığı en önemli noktalardan biri Vidin'dir. Aynı zamanda Vidin, seferler sırasında zahire ve mühimmatın depolandığı bir yerleşim noktasıdır.⁶¹ Yukarıda bahsi geçtiği gibi girdapların Belgrad'a doğru zahire ve mühimmat sevkiyatına mani olması durumunda bu işlemlerin vakit kaybetmeden Niş istikametine başlaması icab etmektedir. Ancak Vidin-Niş arasındaki bu yolun sevkiyat amacıyla kullanabilmesi için öncelikle bakımının yapılması gerekirdi. Savaş zamanlarında ordu ve her türlü mühimmatın geçeceği yolların güzergahlarında yoğun faaliyetler yürütüldüğü öteden beri bilinen bir durumdur. Sefer için kullanılacak yolların durumu daha hazırlık safhasında tetkik edilmekte ve bu hususla ilgili konuya vakıf kişilerden rapor alınmaktaydı. Bu raporlara göre yollar açılmakta, genişletilmekte ve düzeltilmekte, yol üzerindeki taşlar ayıklanıp, kırılmakta, ağaçlar kesilmekte, köprüler kurulmakta ve bataklıklar kurutulmaktadır.

⁵⁹ Mehmet Yaşar Ertaş, Osmanlı Devletinde Trabzon-Erzurum Güzergâhına Alternatif Yol Oluşturma Teşebbüsü(1744-1746), *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri*(3-5 Mayıs 2001), Haz. Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz, Cilt-I, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon 2002, s. 162-163.

⁶⁰ DAB. *MHM.d.125*, s.1; 1717 yılında da Tuna'daki girdaplar bölgesinde mevsim koşullarının uygun olmaması ve gemilerin yetersiz olması sebebiyle bir miktar zahirenin Vidin'den kara yoluyla Belgrad'a ulaştırılması istenmiştir. *VŞS. 305*, s. 67 (15 Cemâziye'l-evvel 1129/27 Nisan 1717).

⁶¹ Hakan Karagöz, "Kuruluşundan Osmanlı Hakimiyetine Bir Serhad Şehri: Vidin", *DoğuBatı Düşünce Dergisi*, S.68, Ankara 2014, s. 185.

Bu faaliyet esnasında çok sayıda insan görevlendirilmektedir.⁶² Vidin-Niş arasında bulunan güzergah 150 km civarındaydı. Sefer için Vidin’de bulunan tophane, cephane ve zahirelerin arabalar ile Niş’e emniyetli bir şekilde ulaştırılması önem arz etmekteydi. Söz konusu mühimmat arabalarının geçeceği kazalarda ve yollarda geçit gibi zor mahallerden kolaylıkla sevkiyatı için düzelmesi gereken yerler vardı. Bu yolların yakın kazalardan amele göndererek yapılması, kimi yerlerin de taşlardan ve ağaçlardan temizletilmesi konusunda kadılara emirler gönderilmiştir. Sadece yolların bakım ve onarımı kafi gelmemekte arabaların Vidin’den Niş’e emniyetli bir şekilde ulaştırılması için yanlarında genç ve güvenilir kimseler de bulunması icab etmekteydi.⁶³ Bu durumda Vidin-Niş arasındaki yol üzerinde geçişi engelleyen ormanların kırdırılması, bataklıkların kurutulması veya doldurulması, yolların temizlenip gereken yerlerde genişletme yapılması, mevcut köprülerin tamiri veya bazen yeni köprülerin de yapılması öncelik verilmesi gereken konulardandı. Avusturya seferi öncesi de bu yolun durumunu incelemek için dergâh-ı mualla topçu ocağı kethüdası Mehmet görevlendirilmiş olup, yukarıdaki emirlere uygun olarak yolların temizlenmesi gerektiği, köprülerin araba geçişine uygun olmadığı için bakım yapılması konusunda hazırladığı raporu Niş Seraskeri Ahmed Paşa’ya iletmıştır. Buna göre Vidin Sancağı başta olmak üzere İvrace, Berkofça ve Plevne kazalarından 2.000 nefer cerahor gönderilerek bu yolun ancak hazır edilebileceği bildirilmekteydi.⁶⁴

Osmanlı sefer organizasyonlarında ordunun toparlanıp savaş alanına intikali sürecinde yaşanan zorluklar olduğu gibi⁶⁵ askerin ihtiyacı olan zahire ve mühimmatı da sevk etmenin kolay olmadığı açıktır. Nitekim 1716 yılında Osmanlı ordusu sefer yürüyüşüne başlayıp Filibe’ye geldiği halde Vidin’den Niş’e zahire naklinde her şey planlandığı gibi gitmemiş, aksaklıklar yaşanmıştır. Halbuki ordu bir müddet sonra Niş’e ulaşmış olacağından orada zahirenin hazır olması gerekmekteydi. Vidin’den Niş’e gerek zahire ve gerekse mühimmatın sevkiyatı için mübaşir Mustafa tayin olunmuştu.⁶⁶ Bu tarihlerde Vidin kadısı ve nazırına hüküm gönderilerek Niş’e sevkiyatı yapılacak zahire ve mühimmatın nakli ile görevli olanların ve bunların yanında İsfelik, Bane, Belgradcık ve Timok muhafazasında olan ağaların ve neferatların da buna yardımcı olmaları emredilmiştir. Yine zahire sevkiyatının gecikmemesi, aksi takdirde sorumluların cezalandırılacağı, yollarda da eşkiyaya karşı gerekli önlemlerin alınması konusunda uyarılar yapılmıştır.⁶⁷

Sefer zamanlarında Tuna üzerinden Belgrad’a nakliye hizmeti yapan gemilerin bazen yetersiz kalmasından dolayı Vidin’den Niş’e zahire ve mühimmat taşınmasında daha çok arabalar kullanılmıştır. Nitekim 1716 yılında Berkofça, Tırnovi vesair kazalardan tedarik edilen 444 araba Vidin’den Niş’e mühimmat taşımıştır⁶⁸. Hakeza Vidin’den Niş’e önemli miktarda zahire sevkiyatı da yapılmıştır. Bunun için öncelikle Tırnovi sakinlerinden Hacı Mustafa mübaşir tayin olunarak muhtelif kazalardan 418 adet araba istenmiştir. Ancak söz

⁶² Cengiz Orhonlu, “Mesleki Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Der. Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 1984, s. 29; Miroğlu, a.g.m., s. 251-252.

⁶³ Bu konuyla ilgili Vidin kadısına, Vidin’den Niş’e varınca yol üzerinde olan kazaların kadılarına, Vidin nazırına, yol üzerinde olan kale neferleri ve yeniçeri serdarlarına hükümler gönderilmiştir. Bkz. VŞS. 305, s. 15.

⁶⁴ DAB. MAD. 6549, s. 485; Yolların temizlenip bakımının yapılması için 1000 neferin Vidin sancağından gönderilmesi istenmiştir. VŞS. 305, s. 20.

⁶⁵ Mehmet Yaşar Ertaş, “Osmanlı Savaş Organizasyonunda Zorlu Bir Süreç: Ordunun Toparlanması”, *Türklük Araştırmaları Dergisi*, Sayı:19, İstanbul 2018, s. 215-216.

⁶⁶ VŞS. 305, s. 16.

⁶⁷ “lâkin Vidin’den Niş e nakli ferman buyrulan mühimmât ve zâhirenin bir an önce isâli mühim olduğundan yollarda haydut eşkiyası zuhûr etmekle ağalar umûmen nefarâtıyla mühimmât ve zâhireyi Niş’e gelince mahfûf olan derbend ve boğazlara muhafazâ tayin olunmak üzere...”, VŞS. 305, s. 16-17.

⁶⁸ DAB. D.MKF. 792/100.

konusu arabalar mübaşirin hırs ve ihmali sonucu vaktinde tedarik edilememiştir.⁶⁹ Bu durumda Vidin'de bulunan zahire ve mühimmatın acele olarak Niş'e nakledilmesi gerekmekteydi. Bunun tedariki işi bu defa kadiya havale edilmiş ve Vidin Sancağı'na tabi kazalardan 500 adet araba hazırlanması hususunda yeni emir gönderilmiştir. Vidin'den Niş'e sadece arabalar değil deve ve katırlar da zahire ve mühimmat taşıma işinde kullanılmıştır. Bunların kira ücretinin ise Niş Defterdar Vekili Mevkufati İbrahim tarafından ödeneceği belirtilmiştir.⁷⁰ 1716 yılında Varadin ve Korfu seferlerinde mühimmat ve zahire sevkiyatı için toplam 5.541 araba istihdam edilmiş, bunun da 482 adedi (% 14) Vidin'den Niş'e zahire ve mühimmat nakli için kullanılmıştır. Bu sayı da Vidin-Niş güzergahının seferdeki stratejik durumunu izah açısından önemlidir.⁷¹

Niş'in bulunduğu stratejik durumdan dolayıdır ki seferde istihdam olunan arabaların çok büyük bölümü burada toplanmış, ayrıca buraya önemli miktarda zahire ve mühimmat nakl edilmişti. Bu amaçla Filibe'den Niş'e zahire ve mühimmat tedariki için 1.113 araba gerekmiş ve bunlar da Rumeli'nin çok sayıda kazasından tedarik edilmiştir.⁷² Zahire ve mühimmat sevkiyatı yapmakta olan arabaların haydut ve eşkiyadan korunması gerekmekteydi. Nitekim Vidin'den Niş'e zahire sevkiyatı yapan arabaların muhafazası için Vidin sancağının kale ve palangalarında olan 290 nefer yerlû piyade görevlendirilmiştir.⁷³

2.2.Niş'e Zahire ve Mühimmat Sevkiyatı:

Sefere çıkan Osmanlı ordusu için veya stratejik konumda bulunan kalelere savaş malzemesi olarak çok çeşitli sevkiyatlar yapılmaktadır. Barut, kurşun, top, tüfek, mermi yanında kazma, kürek, çapa, çivi, torba vs. liste çok geniştir. Bunları taşımak için araba ve nakil hayvanlarını da ilave etmek gerekmektedir. Yine ordu için iâşe ve hizmet hayvanlarına yem tedariki de elzemdir.⁷⁴ Buradan hareketle Niş bulunduğu konum itibarıyla zahire ve mühimmat depolama merkezi olmasının yanında orta Avrupa tarafına sefere çıkan orduların da toplanma merkezi özelliğini her zaman muhafaza etmiştir. Bundan dolayı Niş'de diğer menzillere göre daha fazla zahire tedariki gerekmekteydi. 1716 yılında Osmanlı ordusu Varadin seferi yürüyüşünde Niş sahrasında 11 gün konaklamıştır.⁷⁵ Burada ordunun konaklaması esnasında Rumeli Beylerbeyi Sarı Ahmed Paşa, Erzurum Beylerbeyi Ahmed Paşa, Kayseri Mutasarrıfı Şehsuvarzâde Seyyid Osman Paşa, Kocaeli Mutasarrıfı İbşir Hüseyin Paşa, Bursa Mutasarrıfı Acem Mustafa Paşa kapı haklarıyla, Yeniçeri Ağası Hüseyin Ağa yeniçeri ocağı ile orduya katılmışlardır.⁷⁶

Ordunun burada hem konaklaması hem de yeni katılımlar dolayısıyla diğer menzillere oranla daha fazla zahire ihtiyacı olduğu açıktır. Nitekim ilk önce gönderilen fermanlarda Niş Menzili için 56.000 kile arpa, 15.300 kile un, 2.000 kantar saman, 100 araba ot, 400 araba odun hazırlanması emredilmiş iken⁷⁷ daha sonra arpa miktarı 96.600 kile ve un miktarı da

⁶⁹ DAB. MAD. 8461, s. 255; DAB. İE.AS.6806; DAB. Bâb-ı Defteri Başmuhâsebe Kalemî, (D.BŞM).1901/48.

⁷⁰ DAB. Bâb-ı Defteri Mevkûfât Kalemî Defterleri (D.MKF.d). 28176, s. 15; DAB. D.MKF.795/30,33; D.MKF.797/183; VŞS. 305, s. 20.

⁷¹ DAB. Kâmil Kepeci (KK.d). 2847, s. 210; DAB. C.AS.7918; DAB. D.MKF.797/181,184,185,187.

⁷² DAB. MAD. 8461, s. 168; DAB. Ali Emiri Belgeleri (AE).11360; DAB. D.MKF.794/56, 66, 77.

⁷³ VŞS. 305, s. 19.

⁷⁴ Vernon J. Parry, "Osmanlı İmparatorluğunda Kullanılan Harp Malzemesinin Kaynakları", TED, Sayı:3, İstanbul 1973, s. 35-36.

⁷⁵ Ahmed b. Mahmud (Göynüklü), Tarih, Berlin, Staatsbibliothek, Ms.or.quart, nr. 1209, s. 272a-272b; Silahdâr, Nusretnâme, s. 1040.

⁷⁶ Râşid, a.g.e, II. s. 1008.

⁷⁷ DAB. D.MKF.800/1; Osmanlı döneminde İstanbul'da buğday ve un için İstanbul kilesi 25,6 kg, arpa için ise 22,25 kg üzerinden işlem görmektedir. Walther Hinz, İslam'da Ölçü Sistemleri, (Çev. Acar Sevim), Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1990, s. 51; Yine Osmanlı döneminde bir kantar 56,4 kg

28.300 kileye çıkarılmıştır. Söz konusu zahirenin miri fiyatlar üzerinden tahsili kararlaştırılmıştır.⁷⁸ Ordunun sefer gidiş ve dönüşünde Niş Menzili'nde tükettiği arpa 91.964 kile, un ise 40.719 kile olarak gerçekleşmiştir. Arpanın kilesi 40 ve unun kilesi ise 70 akçeye satın alınmıştır. Bunların satın alınmasında sarf edilmek üzere Niş menzil mübaşiri Mustafa Ağa'ya 14.409,5 kuruş havale olunmuştur.⁷⁹

Niş Menzili'ne yakın kazaların yanında Tuna Nehri üzerinden gelen zahire de nakl olunmuştur. Nitekim 1716 ve 1717 yıllarında Niğbolu, Yerköy, Zıstovi ve Rusçuk iskelelerinden sefer için 94.320 kile arpa, 79.000 kile un ve 5.000 kile bulgur satın alınmış ve söz konusu zahireler öncelikle Vidin İskeleyi'ndeki anbarlara nakl edilmiştir. Buradan da peyderpey Niş'e ve oradan da Belgrad'a gönderilmiştir. Bunların alım ücreti olan 61.808,33 kuruş havale yoluyla ödenmiştir.⁸⁰ Yukarıdaki zahire ve mühimmatın Vidin'den Niş'e nakli esnasında yolların daima kullanıma hazır olması ve ayrıca köprülerin bakımı için güzergah üzerinde 300 nefer cerahor görevlendirilmiştir.⁸¹

Niş'in sefer güzergahında olması dolayısıyla sadece zahire değil çok miktarda top ve cephanе mühimmatı da nakl edilmiştir. Muhtelif yerlerden buraya nakl edilen top ve mühimmat buradan da Belgrad'a gönderilmiştir. Nitekim Niş'te bulunan 18 topun top arabacıları ocağından bir çorbacı tarafından 15 top arabasıyla Belgrad'a sevk edilmesi istenmiştir. Söz konusu topların çaplarına göre ayrılarak arabalara yüklenmesi gerektiği belirtilmiştir. Niş'ten Belgrad'a bu 15 adet topun nakl edilmesi için 120 adet beygir istihdam edildiği, bunlara da sekiz günlük arpa ve ayrıca top arabacılarına da peksimetlerinin verilmesi emredilmiştir.⁸²

Seferlerin başarısında barut çok büyük bir öneme sahiptir. Osmanlı'da herhangi bir sefer için barut tedariki bir yıl önceden başlamaktaydı. Gerek meydan savaşlarında ve gerekse kale muhafazasında barutun yerine ikame edilecek başka bir şey yoktur. Osmanlı seferler ve kaleler için yeterli miktarda barut talebini karşılayabilmek amacıyla bir çok yerde baruthane kurmuştur. Buralarda imal edilen barut kalelere ve ordunun savaş alanına sevk edilmekteydi.⁸³ İstanbul dışında barut imal edilen yerlerden biri Selanik'tir. Buradaki baruthane daha çok Rumeli ve yakın çevresindeki kalelerin ve donanmanın ihtiyaçları için üretim yapmaktaydı.⁸⁴ Gelibolu Baruthanesinde ise daha çok donanma için üretim yapılmakla birlikte aynı şekilde civar kalelere de barut sevkiyatı yapılmaktaydı.⁸⁵ Bu kapsamda 1716 yılı Avusturya seferi için hem deniz hem de kara yoluyla Selanik ve Gelibolu Baruthanelerinden Niş Kalesi cephanesinde hazır bulunmak üzere önemli miktarda barut sevkiyatı yapılmıştır. Nitekim Selanik Baruthanesinde imal edilmiş ve hali hazırda Kelemerye Kalesi'nde bulunan 1.500 kantar safi barut Selanik, Siroz ve Yenice-i Karasu kazalarından tedarik edilen 500 adet mekari

olarak kabul edilmektedir. Halil İnalçık, "Osmanlı Metrolojisine Giriş", (Çev. Eşref Bengi Özbilen), *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı:73, İstanbul 1991, s. 44; Araba yükü ise taşınan eşyanın çeşidine göre 250-1000 kg arasında değişmektedir. Odunda 250 kg, ot ve samanda ise 256,5 kg olarak kabul edilmektedir. Ömer İşibilir, "Yük", *DİA*, C.44, İstanbul 2013, s. 47.

⁷⁸ DAB. MAD.8461, s. 328; DAB. D.MKF.796/68.

⁷⁹ DAB. KK.d. 1679, s. 203-206.

⁸⁰ DAB. KK.d. 1679, s. 102-103.

⁸¹ DAB. MAD. 6549, s. 471; VŞS.305, s. 20.

⁸² DAB. D.BŞM.1911/3.

⁸³ Gábor Ágoston, "Sultanın Ordusu İçin Barut: 16. ve 17. Yüzyılların Macaristan Seferlerinde Osmanlı Ordusuna Yapılan Barut Sevkiyatı Hakkında Yeni Kaynaklar", *Osmanlı'da Ateşli Silahlar ve Askeri Devrim Tartışmaları*, Çev. ve Yay. Haz. Kahraman Şakul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 205-206.

⁸⁴ Zafer Gölen, *Osmanlı Devletinde Baruthâne-i Âmire (XVIII. Yüzyıl)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2006, s. 11.

⁸⁵ İbrahim Sezgin, "Osmanlı Devletinde Barut Üretiminin Bir Halkası: Gelibolu Baruthanesi", *Çanakkale Savaşları Tarihi*, C.I-II, Ed. Mustafa Demir, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 801-802.

develerle Niş Kalesi'ne sevk edilmiştir. Bu taşıma esnasında her bir deveye üçer kantar barut yüklenmiş ve Selanik'ten Niş'e nakliye ücreti olarak da her bir deve için 9 kuruş ödenmesi öngörülmüştür. Böylelikle 500 deve için 4.500 kuruş nakliye ücreti verilmesi gerekmiştir.⁸⁶ Selanik'ten gönderilenlere ilave olarak aynı tarihlerde Gelibolu Baruthanesinden de 800 kantar barut Niş Kalesi'ne kara yoluyla gönderilmiştir.⁸⁷

Niş Kalesi'ne barut sevkiyatı doğrudan kara yoluna alternatif olarak Karadeniz üzerinden Tuna yoluyla Vidin'e ulaştırılmış ve buradan da tekrar kara yoluyla Niş Kalesi'ne gönderilmiştir. İlk olarak Gelibolu Baruthanesinde imal edilen 1.000 kantar barutun Tuna yoluyla Vidin'e ve oradan da Niş'e ulaştırılması planlanmıştı. Söz konusu barutu Varnalı Ali Reis Gelibolu'dan İstanbul'a nakliye ücreti olarak 140 kuruş talep etmiştir. Selanik'ten İstanbul'a zahire ve mühimmat taşımak için beş kalyon kullanılmakta olup, bunlar aldıkları yükleri İstanbul'a getirmekte ve buradan şaykalarla Vidin'e gönderilmekteydi.⁸⁸ Selanik'ten İstanbul'a barut taşıyan kalyonların her birine 917 sandık barut yüklenmesi istenmişti.⁸⁹ Niş tarafına Gelibolu'dan Tuna yoluyla gönderilen 1.000 kantar barutun dışında İstanbul'dan şaykalarla 2500 kantar barut daha gönderilmiştir. Böylelikle Vidin'den Niş'e 3.500 kantar barut nakli gerçekleşmiştir.⁹⁰

Niş Kalesi'ne hem kara hem Tuna yoluyla çok miktarda mühimmat da gönderilmiştir. Niş Kalesi'ne kara yolu üzerinden gönderilen mühimmat Samakov, İznepol, Dubniçe, Eğridere, Sofya ve Tatarpazarı kazalarından satın alınmıştı. Söz konusu cephane mühimmatı için 7.447,5 kuruş ücret ödenmiştir.⁹¹

Tablo-4: Niş Kalesi'ne kara yoluyla gönderilen mühimmat:

Mühimmatın Cinsi	Miktarı	Mühimmatın Cinsi	Miktarı
Kazma	30.000 adet	Sivri Kazma	1.727 adet
Harbe-i Yeniçeri	2.000 adet	Kanca	3.436 adet
At Nalı	1.900 adet	Demir Balyoz	357 adet
Katır Nalı	1.120 adet	Bayrak Demiri	1.000 adet
Öküz Nalı	100 adet	Karga Burnu	750 adet
Lağım Kazması	1.000 adet	Ham Demir	72.199,5 kıyye

Yukarıda Niş Kalesi'ne nakl olunmak için hazırlanan mühimmatın miktarı 1.665 kantardır. Her bir araba ile sekiz kantar yük taşınması esas alınmış olduğu dikkate alındığında bunların sevki için 208 araba ile mümkün olduğu anlaşılmaktadır.⁹² Bu arabaların da Samakov ve civarından nakliye ücretleri peşin verilmek üzere mekari öküz arabacılarından temini

⁸⁶ DAB. MAD. 6266, s. 80; DAB. MAD. 6549, s. 19-20.

⁸⁷ DAB. MAD. 18819, s. 171.

⁸⁸ Gökpınar, *Varadin Seferi*, s. 193.

⁸⁹ DAB. D.MKF. 794/144.

⁹⁰ DAB. MAD. 6266, s. 88.

⁹¹ DAB. MAD. 6266, s. 66.

⁹² DAB. MAD. 6266, s. 81.

öngörülmüştür.⁹³ Ayrıca Karadeniz üzerinden sefer mühimmatı olarak gönderilen 200 kantar ham demirin de Niş Kalesi'ne gönderilmesi emredilmiştir.⁹⁴

Filiba ve Tatarpazarı'ndan önemli miktarda çuval satın alınarak Niş Kalesi'ne gönderilmiştir. Bu çuvallardan seyishane 100 akçeye, çarpate 130 akçeye ve seklem de 45 akçeye alındığı kayıtlarda yer almaktadır. Toplamda 2.500 çift seyishane, 1.600 çift çarpate ve 3.000 çift seklem olmak üzere 7.100 adet çuval gönderilmiş ve bunlar için 5.166,5 kuruş ödenmiştir.⁹⁵ Söz konusu çuvallar için her bir öküz arabasına 8 kantar yüklenecek olup, bunlar için 58 adet araba ihtiyacı ortaya çıkmıştır. Arabaların ücreti mübaşir tarafından verilmek üzere kiralama şeklinde temini istenmiştir.⁹⁶

Çuvallar genel olarak un ve peksimetlerin nakliyesi için kullanılmaktaydı. Nitekim Edirne'de Ayşe Hatun Hanı'nda sefer hazırlığı kapsamında pişirilen mirî peksimetlerin Niş Kalesi'ne nakli için nüzül emini Dimetoka Kazası'ndan tanesi 35 akçeden 500 adet çuval satın alarak peksimet pişirmekle görevli memurlara teslim etmiştir.⁹⁷ Niş Kalesi'ne peksimet nakli için bununla iktifa edilmemiş, 2.000 çuval Edirne'den ve 500 çuval da Uzunköprü'den satın alınarak teslimi yoluna gidilmiştir.⁹⁸ Ancak Niş Kalesi'ne muhtelif kazalardan 1716 yılında peksimet nakli için tanesi 35 akçeden 11.000 adet çuval alındığı ve bunlara 3.208,3 kuruş ödenmiş olduğu 7 Ocak 1717 tarihli belgeden anlaşılmaktadır.⁹⁹

Karadeniz ve Tuna üzerinden şaykalarla Vidin'e ve oradan da karayoluyla Niş Kalesi'ne gönderilen cephe mühimmatı büyük miktarlara ulaşmaktaydı. Deniz yolunda taşımacılık kara yoluna göre kolay ve ucuz olduğu için her zaman daha çok tercih edildiği bilinmektedir. Bu minvalde Niş Kalesi'ne karayoluyla gönderilen cephe mühimmatı 1.665 kantar iken İstanbul'dan Karadeniz ve Tuna üzerinden gönderilen mühimmat miktarının ise 16.000 kantar olduğu dikkate alındığında Osmanlı için Tuna'nın önemi açıkça ortaya çıkmaktadır.¹⁰⁰

Tablo-5: Niş Kalesi'ne Tuna yoluyla Vidin'den gönderilen mühimmat:¹⁰¹

Mühimmatın Cinsi	Miktar	Mühimmatın Cinsi	Miktar
Barut	3.000 kantar	Burgu	750 adet
Kurşun	5.200 kantar	Çatal çekiç	150 adet
Kazma	40.000 adet	Battal keser	100 adet
Ağaç kürek	48.000 adet	İki yüzlü balta	150 adet
Ham demir	400 kantar	Lağım keseri	200 adet
Çivi	400 kantar	Kalay	300 kıyye

⁹³ DAB. MAD. 6549, s. 238; DAB. MAD. 6266, s. 81.

⁹⁴ DAB. MAD. 6549, s. 231; DAB. MAD. 6266, s. 81.

⁹⁵ DAB. MAD. 6266, s. 68.

⁹⁶ DAB. MAD. 6266, s. 82; DAB. MAD. 6549, s. 238.

⁹⁷ DAB. MAD. 8461, s. 82; DAB. D.MKF.794/104.

⁹⁸ DAB. MAD. 8461, s. 260.

⁹⁹ DAB. *İbnülemin Adliye (İE.ADL)*. 656.

¹⁰⁰ DAB. MAD. 6549, s. 365; DAB. MAD. 6266, s. 87.

¹⁰¹ DAB. MAD. 6266, s. 86-87.

Humbara madeni	25 000 kıyye	Demir kürek	1.000 adet
Kılıç	40 kantar	Seyishane kilimi	1.500 adet
Seyishane urganı	6.000 çift	Beyaz keçe	1.500 adet
Salar urganı	5.000 çift	Sargı keçesi	4.000 adet
Tulumba	1.500 adet	Musluk	500 adet
Keser	400 adet	Kıbre	1.500 adet

Cephane için Samakov taraflarında 9.630 kantar demir tahsili ve bunun hem Niş tarafına hem de Tekirdağ iskelesine gönderilmesi istenmiştir. Samakov'da demirin her bir kantarına dört kuruş ödenecekti.¹⁰² Sofya ve Samakov taraflarından Niş'e nakl olunacak demir için mesafeye göre ücret belirlenmiştir. Tatarpazarı'ndan Niş'e her bir araba için 5 kuruş, Sofya, Eğiridere, Samakov, İznepol kazalarından Niş'e ise her bir araba için 3 kuruş mübaşir tarafından nakliye ücreti olarak ödenecekti. Nakliye için de yeterli miktarda öküz arabaları söz konusu kazalardan tedarik edilecekti.¹⁰³

Harita-3: Belgrad'a zahire ve mühimmat sevkiyat güzergâhları(1716)

¹⁰² Gökpinar, *Varadin Seferi*, s. 205-206.

¹⁰³ DAB. MAD. 6549, s. 425.

Sonuç:

Niş, Belgrad istikametinde Orta kol üzerinde önemli bir menzil noktasında yer almaktadır. Batı yönlü seferlerde yüzyıllarca önemli bir toplanma merkezi olmuştur. Niş'in sınır hattında olmamasından dolayı şehirde bulunan kale için çok fazla bakım ve onarım faaliyeti yapılmamıştır. Ancak Orta Avrupa'dan yavaş yavaş çekilme ile birlikte bu bölgelerin saldırılara açık hale gelmesi sonucu sık sık tamir edildiği görülmektedir. Nitekim II.Viyana seferini takip eden yıllarda işgale uğramış, kale de yıkılmıştır. XVIII.yüzyıl başlarında tamirâtı ile ilgili keşif raporu hazırlanmış ancak başta mevsim şartlarının olumsuz seyretmesi ve başkaca sebeplerle bu ertelenmiştir. İlk önemli tamirat 1716 yılında Avusturya seferi öncesi başlamış ve 1717 yılı ilkbaharına kadar devam etmiştir. Kale tamiri için İstanbul'dan bir mimar kalfası tayin edilirken ameleler yakın kazalardan tedarik edilmiştir. Yine tamirat işlerinde tuğlacı, kireç yakıcı, neccar, taş yontucu gibi mesleklerden 220 nefer istihdam olunmuştur. Kale yapımında kullanılmak üzere Niş'e yakın dağlardan ölçüleri önceden belirlenen çok miktarda şarampo kesilerek ücreti mukabili nakl edilmiştir. Kale tamiri için ilk önce Bostancıbaşı Halil Ağa tayin edilmiştir. Ancak Halil Ağa'nın Belgrad muhafızı olması ile tamirat bir müddet aksamış ve Abdurrahman Ağa'nın tayini ile devam etmiş ve yeni sefer öncesi büyük oranda tamamlanmıştır.

1716-1718 Avusturya seferleri sırasında Niş Kalesi'nin diğer önemli bir özelliği de Tuna sevkiyatında girdaplardan kaynaklanan gecikmelere karşı Vidin-Niş-Belgrad alternatif yol güzergâhı üzerinde olmasıdır. Vidin'den sonra girdaplarda gerek fiziki şartlar gerek mevsim şartlarından dolayı Belgrad tarafına su yoluyla yapılan ikmal zaman zaman gerçekleştirilememekteydi. Osmanlı yönetimi buna karşılık Tuna yoluyla Vidin'e gelen zahire ve mühimmatı kara yoluyla Niş Kalesi'ne göndermiş, yine buradan sıcak savaş alanına ulaştırmıştır. Ancak Vidin-Niş arasındaki yolun araba geçişine uygun hale getirilmesi için bataklık alanlar kurutulmuş, taşlar kırdırılmış ve ağaçlar temizlenmiştir. Bunun için Vidin etrafındaki kazalardan amele tedariki yapılmıştır.

Yolun gereği gibi kullanıma hazır hale getirilmesi ile birlikte Vidin'den Niş istikametine önemli miktarda mühimmat ve zahire sevkiyatı gerçekleştirilmiştir. Niş'in bulunduğu stratejik noktadan dolayı 1716 yılı seferi sırasında Vidin'den başka karayoluyla da Edirne-Sofya tarafından çok miktarda iaşe ve mühimmat sevkiyatı da yapılmıştır. Sonuç olarak Niş, bulunduğu konumdan dolayı savaş süresince önemli askeri ikmal merkezi vazifesi görmüştür.

KAYNAKÇA

A.ARŞİV BELGELERİ

Devlet Arşivleri Başkanlığı (DAB):

Mühimme Defterleri(MHM.d), nr.112, 125.

Maliyeden Müdevver Defterler(MAD), nr. 3897, 6266, 6549, 8461, 18819.

Kamil Kepeci Defterleri(KK.d), nr. 1679, 2847.

Bâb-ı Defterî Mevkûfât Kalemî Defterleri (D.MKF.d), nr. 28176.

Bab-ı Defterî Başmuhasebe Kalemî(D.BŞM), 1901/48, 1911/3.

Bâb-ı Defterî, Mevkûfât Kalemî (D.MKF), 792/100, 794/56, 66, 77, 104, 144, 795/30,33, 796/68, 797/181, 183, 184, 185, 187, 800/1.

İbnülemin Adliye (İE.ADL), 656.

İbnülemin, Askeriye (İE.AS), 5880, 6806.

Cevdet, Askeriye (BOA. C.AS), 7918, 54659.

Ali Emîrî Belgeleri (AE), 11360.

Haritalar (HRT.h.), nr. 02158.

Şerîyye Sicilleri:

Vidin Şerîyye Sicili (VŞS). nr. 305.

B.KAYNAK ESERLER:

Ahmed b. Mahmud (Göynüklü), *Tarih*, Berlin, Staatsbibliothek, Ms.or.quart, nr. 1209.

Defterdar Sarı Mehmed Paşa, *Zübde-i Vekayiât, Tahlil ve Metin (1066-1116/1656-1704)*, Haz. Abdülkadir Özcan, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1995.

Evliyâ Çelebi b. Derviş Mehmed Zillî, *Evliya Çelebi Seyahatnamesi*, V. Kitap, Haz. Yücel Dağlı vd., Yapı ve Kredi Yayınları, İstanbul 2001.

Râşid Mehmed Efendi ve Çelebizâde İsmail Asım Efendi, *Târih-i Râşid ve Zeyli (1071-1141/1660-1729)*, Haz. Abdülkadir Özcan vd., C.II, Klasik Yayınları, İstanbul 2013.

Silâhdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Nusretnâme, İnceleme-Tahlil (1106-1133/1695-1721)*, Haz. Mehmet Topal, Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara 2018.

Silâhdâr Fındıklılı Mehmed Ağa, *Zeyl-i Fezleke*, Haz.Nazire Karaçay Türkal, (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2012.

Üsküdarî Abdullah Efendi, *Vâkı'ât-ı Rûz-merre*, (Haz. Muzaffer Doğan-Recep Ahışhalı-Erhan Afyoncu-Mahmut Ak), Cilt-I-IV, Türkiye Bilimler Akademisi, Ankara 2017.

C.ARAŞTIRMA-İNCELEME:

ÁGOSTON, Gábor, *Osmanlı'da Strateji ve Askeri Güç*, (Çev. M.Fatih Çalışır), Timaş Yayınları, İstanbul 2012.

ÁGOSTON, Gábor, "Sultanın Ordusu İçin Barut: 16. ve 17. Yüzyılların Macaristan Seferlerinde Osmanlı Ordusuna Yapılan Barut Sevkiyatı Hakkında Yeni Kaynaklar", *Osmanlı'da Ateşli Silahlar ve Askeri Devrim Tartışmaları*, Çev. ve Yay. Haz. Kahraman Şakul, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2017, s. 203-220.

AYVERDİ, İlhan, *Büyük Misalli Türkçe Sözlük*, Kubbealtı Neşriyat, İstanbul 2006.

BATMAZ, Eftal Şükrü, "Osmanlı Devletinde Kale Teşkilatına Genel Bir Bakış", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, Sayı:7, Ankara 1996, s.1-10.

ERDOĞAN, Meryem Kaçan, *II.Viyana Kuşatması*, (Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2001.

EREN, A.Cevat, "Niş", *İslam Ansiklopedisi(İA)*, Milli Eğitim Basımevi, C.9 , İstanbul 1964, 293-298.

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

ERTAŞ, Mehmet Yaşar, "Osmanlı Savaş Organizasyonunda Zorlu Bir Süreç: Ordunun Toparlanması", *Türklük Araştırmaları Dergisi*, Sayı:19, İstanbul 2018, s. 211-234.

ERTAŞ, Mehmet Yaşar, Osmanlı Devletinde Trabzon-Erzurum Güzergâhına Alternatif Yol Oluşturma Teşebbüsü(1744-1746), *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri(3-5 Mayıs 2001)*, Haz. Mithat Kerim Arslan-Hikmet Öksüz, Cilt-I, Trabzon Valiliği İl Kültür Müdürlüğü Yayınları, Trabzon 2002, s. 161-172.

EYİCE, Eyice, "Kale", *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 24, İstanbul 2001, s. 234-242.

FAROQİ, Suraiya, "Krizler ve Değişim 1590-1699", *Osmanlı İmparatorluğunun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, 1600-1914, C.II, Ed. Halil İnalcık-Donald Quataert, Eren Yayıncılık, İstanbul 2006, s. 543-758.

GÖKPINAR, Bekir, *Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)*, (Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi), Erzurum 2013.

GÖLEN, Zafer, *Osmanlı Devletinde Baruthane-i Amire (XVIII. Yüzyıl)*, Türk Tarih Kurumu, Ankara 2006.

HALAÇOĞLU, Yusuf, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, PTT Genel Müdürlüğü, Ankara 2002.

HINZ, Walther , *İslam'da Ölçü Sistemleri*, (Çev. Acar Sevim), Marmara Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Yayınları, İstanbul 1990.

İNALCIK, Halil, "Osmanlı Metrolojisine Giriş", (Çev. Eşref Bengi Özbilen), *Türk Dünyası Araştırmaları Dergisi*, Sayı:73, İstanbul 1991, s. 21-50.

- İNCİCYAN, P.L.-H.D. Andreasyan, “Osmanlı Rumelisi Tarih ve Coğrafyası”, *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*, Sayı:2-3, İstanbul 1974, s. 11-88.
- İREÇEK, Konstantin Yosif, *Belgrad İstanbul Roma Askeri Yolu*, Çev. Ali Kemal Balkanlı, Kültür Bakanlığı, Ankara 1990.
- İŞBİLİR, Ömer, “Yük”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.44, İstanbul 2013, s. 46-48.
- KARAGÖZ, Hakan, “Kuruluşundan Osmanlı Hakimiyetine Bir Serhad Şehri: Vidin”, *DoğuBatı Düşünce Dergisi*, S.68, Ankara 2014, s. 181-201.
- KATIÇ, Tatjana, “Vienna Savaşından Sonra Sırbistan (1683-1699)”, (Çev. Erol Hatipli), *Türkler*, IX, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 765-772.
- KİEL, Machiel, “Niş”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.33, İstanbul 2007, s. 147-149.
- KUL, Eyüp, “Bosna Eyaletinde Askeri ve Sosyal Alanda Yapılan Faaliyetler(1700-1715)”, *Türkiyat Mecmuası*, C.28/2, İstanbul 2018, s. 111-137.
- MAXİM, Mihai, “Tuna”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C. 41, İstanbul 2012, s. 372-374.
- MEHMEDOĞLU, Aliev Saleh, “Demirkapı”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, IX, İstanbul 1994, s. 153-154.
- MİROĞLU, İsmet, “Osmanlı Yol Sistemine Dair”, *Tarih Enstitüsü Dergisi*, Sayı:15, İstanbul 1997, s. 241-252.
- MURPHEY, Rhoad, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş, 1500-1700*, (Çev. Tanju Akad), Homer Kitapevi, İstanbul 2007.
- ORHONLU, Cengiz, “Mesleki Bir Kuruluş Olarak Kaldırımcılık ve Osmanlı Şehir Yolları Hakkında Bazı Düşünceler”, *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*, Der. Salih Özbaran, Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları, İzmir 1984, s. 27-70.
- ORHONLU, Cengiz, “Şehir Mimarları”, *Türkler*, C.X, Yeni Türkiye Yayınları, Ankara 2002, s. 528-539.
- PARRY, Vernon J., “Osmanlı İmparatorluğunda Kullanılan Harp Malzemesinin Kaynakları”, *TED*, Sayı:3, İstanbul 1973, s. 35-44.
- SEZGİN, İbrahim, “Osmanlı Devletinde Barut Üretiminin Bir Halkası: Gelibolu Baruthânesi”, *Çanakkale Savaşları Tarihi*, C.I-II, Ed. Mustafa Demir, Değişim Yayınları, İstanbul 2008, s. 795-804.
- STEIN, Mark L., *Osmanlı Kaleleri Avrupa'da Hudut Boyları*, Çev. Gül Çağalı Güven, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul 2007.
- ŞENYURT, Oya, *Osmanlı Mimarisinin Temelleri*, Doğu Kitapevi, İstanbul 2015.
- UZUNÇARŞILI, İ.Hakkı, *Osmanlı Tarihi*, C.III/I, Türk Tarih Kurumu, Ankara 1988.