



İslâm Tarih, Sanat ve Kùltür Araştırma Merkezi (IRCICA)

BALKANLAR'DA İSLÂM MEDENİYETİ
ULUSLARARASI ÜÇÜNCÜ SEMPOZYUM TEBLİĞLERİ

Bükreř, Romanya / 1-5 Kasım 2006

İstanbul 2011

OSMANLI-LEHİSTAN HARPLERİNDE SEFER YOLU VE TUNA NEHRİNİN STRATEJİK ÖNEMİ (XVII. YÜZYIL)

*Mehmet İnbaşı**

Osmanlı-Lehistan İlişkilerinin Başlaması ve Gelişimi

Karadeniz üzerindeki hâkimiyet mücadelesinin Osmanlılar lehine gelişmesi, Karadeniz ile kıyası olan devletlerin, Osmanlılarla ilişkilere girişmelerine sebep olmuştur. Bu ilişkiler ticari alanda başlamış, zamanla gelişerek siyasi boyutlara, hatta ikili mücadelelere dönüşmüştür. Bu devletlerden birisi de, Osmanlı kaynaklarında Lehistan ya da Leh Vilayeti olarak isimlendirilen Polonya'dır. Karadeniz'in kuzey bölgesi, İstanbul'u ellerinde tutan güçlerin eskiden beri ilgi duydukları bir saha olmuştur. Roma, Yunan ve Osmanlılar yalnızca kuzeyin ticaret yollarının açık tutulmasına değil, aynı zamanda sahil bölgesinin de kendi ellerinde bulunmasına veya denetimleri altında olmasına özen göstermişlerdir.¹ Osmanlıların Anadolu ve Balkanlarda fetihler yaptıkları dönemde, Toton Şövalyeliği ile Baltık Denizinden ayrılan Polonya Krallığı da, güneydoğuya yani Tuna Nehri ve Karadeniz'e doğru genişlemişti.²

Osmanlı Devleti ile Lehistan arasındaki ilk ilişkiler, Çelebi Mehmed (1413–1421) döneminde başlamıştı. Nitekim Macaristan kralı Zygmunt, 1414'te Osmanlılara karşı Polonya kralı Vladislas'tan yardım istemiş Vladislas ise, Macarlara yardım etme yerine, arabuluculuk yapmak maksadıyla Çelebi Mehmed'e iki elçisini

* Atatürk Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, Erzurum;
e-mail: *minbasi@yahoo.com*

¹ Peter Bartl, "17.Yüzyılda ve 18.Yüzyılın İlk Yarısında Kazak Devleti ve Osmanlı İmparatorluğu", çev. Kemal Beydilli, İlmi Araştırmalar VI, İstanbul 1995, s.301.

² Dariusz Kolodziejczyk, "Polonya ve Osmanlı Devleti Arasında Tarih Boyunca Siyasi ve Diplomatik İlişkiler", Savaş ve Barış 15-19.Yüzyıl Osmanlı-Lehistan İlişkileri, İstanbul 1999, s.21; D. Kolodziejczyk, *Ottoman-Polish Diplomatic Relations (15th-18th Century)*, Leiden-Boston-Köln, 2000, s. 99; D. Kolodziejczyk, "1795'e Kadar Osmanlı-Leh İlişkilerinin Karakteri Üzerine Bazı Tespitler", Türkler 9, Ankara 2002, s. 680.

göndermişti. Leh elçilerini çok iyi karşılayan Çelebi Mehmed, Macaristan ile altı yıllık bir antlaşma yapmayı kabul etmiş,³ böylece ilk defa Osmanlı-Leh diplomatik ilişkileri başlamıştı. İki devlet arasındaki ilk mücadele 1444 Varna savaşı dolayısıyla gerçekleşmiştir. Osmanlıların İstanbul'u fethettikleri sıralarda Polonya, Baltık Denizine açılabilmesi için 1454-1466 yılları arasında, Toton Şövalyeliği'ne karşı mücadeleye girişmişti. Fatih Sultan Mehmed'in Kırım'ı Osmanlı hâkimiyeti altına alması sırasında ve Boğdan'da üstünlük kurma mücadelesinde Lehistan ile ilişkileri dostça devam etmişti.

Sultan II. Bayezid, Eflak ve Boğdan meselesini halletmek için sefere çıkmış, İstanbul ve Gelibolu tersanelerinde hazırlanan yüz civarında gemi ile top, mühimmat ve erzak, Karadeniz üzerinden gönderilmişti. Osmanlı sultanı, Mayıs 1484 başlarında İstanbul'dan Edirne'ye gelmiş, sağ kol üzerinde bulunan sefer yolunu takip ederek, İsakçı'ya ulaşmıştı. Tuna Nehri geçildikten sonra, Keşiş Vlad ile Kırım kuvvetleri de Osmanlı ordusuna katılmıştı. 14 Temmuz 1484'te Kili, 8 Ağustos 1484'te de Akkerman fethedilmişti.⁴ Boğdan Beyi Stefan, Polonya kralı IV. Kazimir'den yardım istemiş, ancak sonuç alamamıştı. Polonya kralı, iki yıllık bir ateşkes antlaşması imzalamak üzere, elçisini İstanbul'a göndermişti. Yapılan görüşmeler neticesinde 22 Mart 1489'da antlaşma yapılmıştı. Osmanlı Devleti ile Polonya arasında yapılan bu ilk muahede, yeni kral Jan Albert zamanında da yenilenmiş ve anlaşmaya iki devlet arasında ticaretin yapılması hususundaki maddeler de eklenmişti.⁵ Osmanlı-Polonya barışına rağmen Jan Albert, Boğdan üzerinde kaybettiği hâkimiyetini tekrar kazanabilmek için, 1497'de Boğdan'a hücum etmişti.⁶ Sultan Bayezid, Silistre Valisi Malkoçoğlu Bali Bey'i, Le-

³ Kemal Beydilli, *Die Polnischen Königswahlen und Interregnen Von 1572 und 1576 Im Lichte Osmanischer Archivalien*, München 1976, s. 6; Kolodziejczyk, "Polonya-Osmanlı", s. 21; Jan Reyman, *Polonya İle Türkiye Arasında Diplomatik Münasebetlerin 550.Yıldönümü*, Ankara 1964, s.1.

⁴ N.Beldiceanu, "1484 Osmanlı Seferi, Askeri Hazırlıkları ve Kronolojisi", çev. Zeki Arkan, *Bellekten XLVII/186* (1984), s.589-591, 594-596; Bu seferden daha önce Fatih Sultan Mehmed'in Boğdan Voyvodası Stefan Çel Mare üzerine iki sefer yaptığı bilinmektedir. Mihail Guboğlu, "Fatih'in Stefan Çel Mare Üzerine İki Boğdan Seferi (1474-1476)", *Bellekten XLVII/185*, (1984), s. 149-151.

⁵ Sultan II. Bayezid tarafından yazılan bu mektupların bir kısmı neşredilmiştir. Zygmunt Abrahamowicz, *Catalogue Des Documents Turcs, Documents Concernant La Pologne Et Les Payes Voisins De 1455 a 1672*, Warszawa, 1959, s. 22-31; Kolodziejczyk, *Ottoman-Polish*, s.109-110; Uzunçarşılı, *Osmanlı II*, s.479; Kolodziejczyk, "Polonya-Osmanlı", s.22; Bekir S. Baykal, "Tarih Boyunca Osmanlı-Polonya ilişkileri", Yusuf Hikmet Bayur'a Armağan, Ankara 1985, s.249.

⁶ Kolodziejczyk, "Polonya-Osmanlı", s.22.

histan topraklarına akın yapmak için göndermiş ve bölgede tekrar hâkimiyet sağlanmıştı.⁷

XVI. yüzyılda, Avrupa'da meydana gelen gelişmeler ve devletlerarası siyasi durum üzerine, Osmanlı-Lehistan ilişkilerinin daha farklı ve dostane bir ortamda geçtiği görülmektedir. Kanunî Sultan Süleyman, Macaristan üzerine giriştiği seferlerde, Lehistan'ın tarafsız kalmasına özen göstermişti. Boğdan Voyvodası Petru Rareş'in isyanı üzerine, 1538'de Boğdan'a yapılan seferde Osmanlı kuvvetleri, Bender, Bucak, Turla arasındaki stepleri ve Özi kalesini ele geçirerek, buradaki hâkimiyetlerini kuvvetlendirmişlerdi.⁸ 1542'de yapılan görüşmeler neticesinde, ilk olarak Osmanlı-Polonya sınırı belirlenmişti.

Lehistan kralı Zygmunt'un 1572'de ölümü üzerine bölgede ciddi karışıklıklar meydana gelmişti. Onun ölümünden sonra Polonya-Litvanya arasında siyasi bir birlik kurulmuş ve yeni kralın tüm boyarların katılımıyla oluşan bir seçimle iş başına getirilmesi kararlaştırılmıştı.⁹ Bu durumda, Osmanlı Devleti'nin takip ettiği politika, Lehistan tahtına kendi siyasetine uygun ve tehlike oluşturmaya-
cak birisinin geçmesi idi. Vezir-i azam Sokollu Mehmed Paşa, Avusturya ve Rusya'nın müdahalesini önleyerek, Fransa kralının kardeşi Henry de Valois'i destekleyerek Lehistan kralı olmasını sağlamıştı.¹⁰ Fakat yeni kralın, dört ay sonra Fransa tahtına geçmesi üzerine mücadeleler yeniden başlamış, ancak Osmanlılar, kendine tabi olan Erdel Voyvodası Stephan Bathory'nin Lehistan kralı olmasını sağlamışlardı.¹¹ Avusturya savaşları devam ettiği sıralarda, Osmanlı-Polonya devletleri arasında dostça ilişkiler devam etti ve karşılıklı elçiler gönderildi.

Kazaklar ve Osmanlı Devleti

XV ve XVI. yüzyıllar içerisinde, çoğunluğu dostluğa dayanan ilişkilerin XVII. yüzyılda rekabete ve çatışmaya dönüştüğü görülmektedir. Osmanlı-Lehistan

⁷ "Malkoç, Lehler ülkesine çok sayıda Türk askeri ile girdi. Ona kimse karşı duramadı. Çok kişiyi esir etti. Büyük miktarda ganimet topladı, Lwow'dan daha yukarıya çıktı. Lehistan'ı bütünü ile yağmaladı...", "Letopisetul Tarii Moldovei (Boğdan Tarihi), s. 115", Mehmed Ali Ekrem, Romen Kaynak ve Eserlerinde Türk Tarihi I Kronikler, Ankara 1993, s. 9.

⁸ Mihail Guboğlu, "Kanuni Sultan Süleyman'ın Boğdan Seferi ve Zaferi (1538 M/ 945 H)", Belleten L/198, (1987), s. 758-770.

⁹ Kolodziejczyk, "Polonya-Osmanlı", s.24.

¹⁰ Ahmed Refik, "Lehistan'da Türk Hakimiyeti", Türk Tarihi Encümeni Mecmuası, sayı 1-6, İstanbul 1340, s. 227-243; İ.H.Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi III/1, Ankara 1983, s.50.

¹¹ Kolodziejczyk, 1795'e Kadar Osmanlı-Leh", s. 681; Baykal, "Osmanlı-Polonya", s.253.

ilişkilerinin XVII. yüzyıldaki seyrini etkileyen en önemli olay, Kazaklardır. Özellikle XVII. yüzyılın ilk çeyreğinde başlayan Kazak akınları, Osmanlı Devleti'nin bunlara karşı tedbir almasına ve taarruza geçmesine sebep olmuştur.

Osmanlı hâkimiyeti altında Tatarların sürekli akınlarına maruz kalan Kazaklar, sınır bölgelerinde zamanla Polonya ve Ruslar tarafından organize edilerek sınır savunma birliklerine yardımcı kıtalar haline getirildiler. Ancak bunlar sadece hudut boylarını Tatarlara karşı müdafaa eden birlikler olarak değil, Kırım Hanlığı ile Osmanlı Devletinin Karadeniz sahillerindeki topraklarına da akınlar yapacak kadar güç ve kuvvet kazandılar. Bunlar arasında, çeşitli ülkelerden çok sayıda maceraperest bulunuyordu. Polonya idaresinden memnun olmayan Ortodoks boyarların da bunlara katılması, Dinyeper Kazaklarının hızlı bir şekilde gelişmesine sebep oldu. XVI. Yy. ortalarında Bajda ismiyle anılan Prens Dmytro Vysneveckyj, Dinyeper Çağlayanlarının aşağısındaki adada, müstahkem bir iskân yeri (Siç) tesis etmişti. Bu mahallin yeri pek çok defa değişmiş olmasına rağmen, kendilerini Zaporog veya Siç Kazakları olarak adlandırılan Dinyeper Kazaklarının merkezi oldu. Zaporog kelimesi, Çağlayanların Öte Tarafı, ya da Dinyeper Çağlayanlarının Öte Tarafı Kazakları şeklinde açıklanmıştır.¹²

Polonya hükümeti, bunların bir kısmını belli bir ücret karşılığında ordusuna dâhil etmişti. Kayıtlı Kazaklar adını alan ve sayıları 30-40 bin civarında olan bu Kazaklar, kısa süre sonra bir Kazak Atmanı (Hatmanı) idaresinde organize olmuşlardı. Daha sonraları yerleşmiş oldukları sınır bölgesinin (Ukraniya/Ukrayna) ismini alan bu oluşum, bir devlet olarak kendine ait topraklara, ancak XVII. yüzyılın ikinci yarısında kavuşabildi.¹³ Buna rağmen Ukrayna Kazakları, Zaporog, Sarıkamış, Potkalı ve Barabaş Kazakları adı altında ayrı gruplar halinde yaşamışlardır. Bunun sebebi, Ukrayna'nın Moskova, Lehistan ve Osmanlılar arasında nüfuz bölgelerine ayrılmış olmasıdır.¹⁴

Lehistan tebaası olan Kazakların küçük (20 m x 4 m) ve kullanışlı Şayka (Cajka) adı verilen vasıtalarla, Karadeniz'e açıldıkları ve yağma hareketlerinde buldukları görülmektedir.¹⁵ Zaporog Kazakları, deniz yoluyla doğrudan Osmanlı

¹² Bartl, "Kazak Devleti", Kemal Beydilli'nin açıklayıcı notu, s.303.

¹³ Bartl, "Kazak Devleti", s.304.

¹⁴ Grabovetski Volodimir, "Kozaklar Osmanlı Himayesi Altında; 17. Yüzyılda Ukrayna Osmanlı ilişkileri", çev. Ferhad N. Gardaşkanoglu, Tarih ve Medeniyet, sayı 26 (İstanbul, Nisan 1996), s. 54.

¹⁵ Omeljan Pritsak, "İlk Türk-Ukrayna İttifakı (1648)", çev. Kemal Beydilli, İlmî Araştırmalar 7, İstanbul 1999, s.258.

topraklarına hücum ederek Hıristiyan âleminde büyük bir şöhret kazanmışlardı. Nitekim Akkerman'a 1594, 1601 ve 1606; Kili'ye 1602, 1606; Kefe'ye 1614; Tuna berzahına 1609-1613; Trabzon'a 1614-1625; Sinop'a 1614'te baskınlar yaparak yağma hareketinde bulunmuşlardı. Özellikle 1615, 1620 ve 1624'te İstanbul'un Karadeniz'in ağzında bulunan bölgelerine akınlar yapmaları, büyük şaşkınlığa sebep olmuştur.¹⁶

Kazakların sürekli mücadele halinde buldukları Tatarlara destek vermeleri ise oldukça ilginçtir. Nitekim Kırım Hanı Mehmed Giray ile kardeşlerinin Osmanlı Devleti'ne ve Kırım Hanlığına baş kaldıran ve Bucak'ta oturan Mansuroğlu Kandemir'e karşı giriştikleri mücadelede, Zaporog Kazaklarından yardım istemişlerdi. Zaporog Kazakları, 1624-25, 1628-1629, 1633-34 ve 1635-36 yıllarında pek çok defalar Tatarlara yardım ettiler. Kazakların bu şekilde davranmasının sebebi, Polonya ile ihtilaf ihtimalinin ortaya çıkması ve böyle bir durumda Tatarlardan yardım alma düşüncesinden ileri gelmekteydi.¹⁷ Bu sıralarda, Osmanlı Devleti ile Lehistan arasındaki ilişkiler gerginleşmiş ve Sultan II. Osman, Lehistan üzerine bir sefere çıkarak Hotin'de Leh ordusu ile mücadeleye girişmişti. Neticesiz kalan bu savaş, Osmanlı-Lehistan ilişkilerinde yeni bir safha oluşturmaktadır.

Kazakların Osmanlı himayesi altına girmeleri buna karşılık Lehistan'ın Kazak topraklarını ilhak etmeleri, Sultan IV. Mehmed zamanında yeni bir seferi gündeme getirmiş ve Kamanıçe Seferi diye adlandırılan sefere çıkmıştır. Lehliler tarafından fethedilemez olarak görülen ve daha önce birçok defa muhasara edilip alınamayan Kamanıçe kalesi, on günlük bir kuşatmadan sonra 27 Ağustos 1672'de fethedilmişti. Kamanıçe zaferinden sonra Lehistan içlerine akınlar yapılmış pek çok kale ve palanga ele geçirilmişti. Osmanlı-Lehistan harplerine son veren ve 18 Ekim 1672'de yapılan Buçaç Antlaşması ile Podolya eyaleti, Osmanlı hâkimiyeti altına alınmıştı. Bu antlaşma, 23 Ekim 1672'de Sultan IV. Mehmed tarafından resmi bir ahitname verilerek onaylanmıştı. Böylece Doroşenko'nun hâkimiyetine bırakılan Ukrayna'nın bir kısmı, Osmanlı Devletine tabi olarak özerk bir yapıya kavuşuyordu. Antlaşma ile XV. yüzyıldan beri Litvanya'ya yerleşmiş olan Lipka Tatarlarının, Osmanlı ülkesine göç etmelerine izin veriliyordu.

¹⁶ Pritsak, "Türk-Ukrayna İttifakı", s.258; Halil İnalcık, "Osmanlı-Rus İlişkileri 1492-1700", Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl, (Ankara, 12-14 Aralık 1992), Ankara 1999, s. 32-33.

¹⁷ Pritsak, "Türk-Ukrayna İttifakı", s.258-259.

Ayrıca Lehistan'ın pişkeş adı altında, her yıl Osmanlı Devletine vergi vermesi kabul ediliyordu.

Osmanlıların bu sefer neticesinde Kırım yarımadasının anahtarı durumundaki Kamaniçe ve Podolya'ya hâkim olmaları, Lehistan tarafından kabul edilemeyecek bir durumdu.¹⁸ Nitekim Leh Meclisi, Buçaç Antlaşmasının maddelerini ağır bularak reddetmişti. Lehistan'ın Buçaç Antlaşması ile teslim etmesi gereken kale ve palangaların bir kısmını teslim etmemesi ve Osmanlılara karşı düşmanca bir politika izlemeye başlaması üzerine, Lehistan'a karşı ikinci defa sefer yapılması kararlaştırıldı. Bu sırada Rusların da Özi taraflarında Osmanlı hudutlarına tecavüz etmesi üzerine, Özi taraflarına serdar tayin edilen Vezir Hüseyin Paşa bölgeye gönderilmişti.¹⁹

Bu gelişmeler üzerine, sefer maksadıyla 31 Mayıs 1673'te Padişahın tuğları çıkarılmış, 30 Haziran'da, Çukur Çayırı menziline hareket edilip burada yirmi dört gün ikamet edilmişti.²⁰ 7 Ağustos'ta, hareket edilip İsakçı'ya varılmıştı. 1 Eylül 1673'te, Leh kralı Mihail'e elçi gönderilerek, antlaşmadaki şartların yerine getirilmesi istenmiş ve Hotin taraflarına kuvvet gönderilmişti. İsakçı'da 61 gün kaldıktan sonra, kışın gelmesi sebebiyle Padişahın Babadağı'na çekilmesine karar verilmişti.²¹

Lehistan kralının rahatsızlığı ve Türk baskısı karşısındaki başarısızlığı, Lehlilerin Jan Sobieski'ye meyletmelerine neden olmuştu²². Nitekim Jan Sobieski, kısa bir süre içerisinde, 50.000 kişilik bir ordu toplamış ve 11 Kasım 1673'te Hotin Savaşında, Serasker Hüseyin Paşa komutasındaki Osmanlı ordularını mağlup

¹⁸ V.E. Şutoy, "Osmanlı Devleti'nin 1700-1709 Kuzey Savaşı Yıllarındaki Tutumu", çev. Ö.C. Eren, *Bellekten* 208-209 (1989), s. 909.

¹⁹ Kolodziejczyk, "1795'e Kadar Osmanlı-Leh", s.683; M.Tayyib Gökbilgin, "Köprülüler", *İA*. VI/2, s. 902; Mehmet Öz, "II. Viyana Seferine Kadar XVII. Yüzyıl", *Türkler IX*, Ankara 2002, s.725.

²⁰ Lehistan üzerine yeniden bir sefer yapılması gündeme geldiği için, ordunun iâşesinin hazırlanması hususunda, yeniden emirler yazıldığı, sürsatlar salınıp, iştiralar yapıldığı görülmektedir. Bu konuda tutulmuş çok sayıda defter vardır. MAD. 1267, MAD. 3671, MAD. 5201, MAD. 6069, D.MKF. 27530, D.BŞM. 287, D.BŞM. 290, D.BŞM.304; Halil Sahillioğlu, "Dördüncü Mehmed'in İkinci Lehistan Seferi Dolayısıyla Bolu Vilayetinden Satın Alınan Arpa", *Çele* 9, Bolu, Kasım 1963, s. 24-28.

²¹ Abdurrahman Abdî Paşa Vekâyi'Nâmesi, Tahlil ve Metin Tenkidi, Fahri Çetin Derin (İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 1993, s.362-369.

²² Danuta Chmielewska, "Les Tatares En-Pologne Trait Historique", X. Türk Tarih Kongresi (Ankara, 22-26 Eylül 1986) V, Ankara 1994, s. 2281-2288.

etmişti.²³ Fazıl Ahmet Paşa Hotin'in imdadına yetişmeden kale, Sobieski'nin eline geçmişti. Sobieski'nin bu zaferi, ona Lehistan tahtının yolunu açmış ve krallığa getirilmişti. Hotin mağlubiyetinden sonra Kamanıçe taraflarındaki Osmanlı askerleri, yiyecek sıkıntısı, kışın gelmesiyle ortaya çıkan problemler, vb. sebeplerden dolayı sıkıntı içerisine girmişti.²⁴ 1674 baharında, Babadağı'ndan tekrar harekete geçilip Kamanıçe sefer güzergâhı takip edilerek, Çoçora'ya varılmıştı. Leh topraklarına akınlar yapılmış, 8 Ağustos 1674'te Ladjin palankası taraflarına hücum edilmişti.²⁵ Kırım Hanı kuvvetleriyle Ruslara gözdağı vermek için, Çehrin taraflarına gönderilmiş, akınlar yapılarak, bazı ganimetler elde edilmişti.

Osmanlı ordusunun giriştiği ikinci harekâta da sonuç alınmayınca, 1675'te yeniden Lehistan taraflarına kuvvet sevk edilmişti. Hudut çatışmaları şeklinde cereyan'eden mücadelelerden sonra, 1676'da Osmanlı kuvvetlerine serdar tayin edilen Şeytan İbrahim Paşa, Zurawno'da kuvvetli bir Leh ordusunu muhasara altına almıştı. Her iki taraf da, barış görüşmelerine taraftar olduğu için 6 kişilik bir Leh elçilik heyeti, Osmanlı ordugâhına gönderilmişti.²⁶ Buçaç Antlaşmasındaki vergi maddesi kaldırılarak, bir iki palanga da Lehistan'a bırakıldıktan sonra, Osmanlıların Podolya üzerindeki hâkimiyeti Lehistan tarafından tanındı. 17 Ekim 1676'da Zurawno Ateşkes Antlaşması imzalandı.²⁷ Yeni barış, Buçaç'ın

²³ Zübde, s. 42, 47; İsa-zâde Tarihi (Metin-Tahlil), neşr. Ziya Yılmaz, İstanbul 1996, s. 124-125; Hüseyin Paşa'nın Hotin mağlubiyeti hakkında bkz. "Letopisetul Tarii Moldovei De La Dabija-Voda Pina La Doua Domnie A Lui Constantin Mavrocordat" (Dabijz Voyvoda Hükümdarlığından Voyvoda Konstantin Mavrokordat'ın İkinci Hükümdarlığına Kadarki Yılları), M.A. Ekrem, Roman Kaynak ve Eserlerinde, s. 76-79; Zbigniew Wojcik, "King John III, of Poland and the Turkish Aspects of His Foreign Policy", Belleten XIV/176 (1980), s.670-671; Kolodziejczyk, "Polonya-Osmanlı, s.28; C.J. Heywood, "Khotin", EI² V, Leiden 1971, s.39-40; Mücteba İlgürel, "Osmanlı-Ukrayna Münasebetlerinin Başlaması", Belleten LX/227 (1996), s. 163.

²⁴ Veled Çelebi, "Kamanıçe Feryadnâmesi", Türk Yurdu c.IV/20, Ağustos 1926, s.112-113; O.Ş.Gökyay, "Kamanıçe Muhafızlarının Çektiği", TD. 32, İstanbul 1979, s.295-296.

²⁵ Halime Doğru, Lehistan'da Bir Osmanlı Sultanı; IV. Mehmed'in Kamanıçe-Hotin Seferleri ve Bir Masraf Defteri, İstanbul 2006, s. 38-60.

²⁶ Zurawno Barışının ön görüşmeleri ile ilgili olarak verilen temessük ve anlaşma maddeleri, Şaban 1088 / Ekim 1677'de imzalanmıştır. Başbakanlık Osmanlı Arşivi(BOA) Kâmil Kepeci Tasnifi (KKT.) 52, s. 1-7.

²⁷ Bu antlaşmanın metni için bkz. TSMA. D. 7018/1, vr. 42a-43b; N.Anafarta, Osmanlı İmparatorluğu ve Lehistan, s. 18-19; D. Kolodziejczyk, Ottoman-Polish, s. 515-523; Akdes Nimet Kurat, Türkiye ve Rusya, Ankara 1990, s.10; Aynı yazar, IV-XVIII. Yüzyıllarda Karadeniz Kuzeyindeki Türk Kavimleri ve Devletleri, Ankara 1992, s.250.

onaylanmasından başka bir şey değildi. Sadece Kazak Ukrayna'sındaki iki küçük kale, Lehistan'a bırakılmıştı.

Ukrayna'daki Osmanlı kontrolünün gittikçe güçlenmesi, Hatman Doroşenko'nun Osmanlı taraftarı politikasını terk etmesine sebep oldu. Doroşenko, 1676'da Sultan Mehmed'den aldığı nişanları ve tabiiyet alametlerini, Rus Çarına yolladı ve Çarın hâkimiyetini tanıdığını ilan etti. Onun bu ihaneti üzerine Osmanlılar, İstanbul'da Yedikule zindanlarında hapsedilmiş olan Jurko Hmelnitski'yi serbest bırakarak Doroşenko'nun yerine tayin ettiler. Ancak Kazaklar üzerinde otoritesini kuramayan Jurko, sıkıntılı bir dönem yaşadı. Bu durum XVIII. yüzyıl başlarına kadar sürdü.

Osmanlıların, Dinyeper Nehri'nin batısında kalan Ukrayna toprakları üzerinde yeniden hâkimiyet sağlama ve Jurko'yu Hatman yapma çabaları, Ruslar ile ilişkilerin gerginleşmesine ve savaşa sebep oldu. 1677'deki neticesiz seferden sonra, 1678'de Osmanlılar Çehrin'den Rus garnizonunu çıkarmayı başarmışlardı. Osmanlı-Rus savaşı Ocak 1681'de yapılan Bahçesaray Antlaşması ile son buldu. Antlaşma ile Dinyeper boyunca Ukrayna ikiye bölündü ve Kiev Rusya'da kalmıştı.²⁸

1683'teki ittifak güçlerinin zaferi ve 1684'te Kutsal İttifakın kurulmasına rağmen Lehliiler, Kamanıçe kalesini Karlofça Antlaşmasına kadar alamadılar. Sayıca çok üstün olan Lehistan kuvvetleri, Kamanıçe'de bulunan 6.000 civarında kapıkulu askeri ve 200 topla müdafaa edilen bu kaleyi Osmanlılardan geri alamadılar. Bunun iki önemli sebebi vardır. Bunlardan birincisi çok etkili olan Osmanlı iase sistemi, diğeri de Türk askerinin kuşatmadaki başarılarıdır. Her yıl Leh kuvvetlerinin engellenmesine rağmen, Türk muhafızlar tarafından korunan yüzlerce un ve buğday yüklü araba, Silistre, Niğbolu ve Bender'den Kamanıçe'ye ulaştırılmaktaydı.

Leh kuvvetleri tarafından Ağustos 1684, 1687, 1688, 1689, 1694 ve 1697'de yapılan hücumlarda da Kamanıçe'yi Türklerden geri almaya muvaffak olamadılar.²⁹ Uzun ve yorucu savaş, Karlofça'daki diplomatik görüşmelerle sona erdi. Lehliiler, savaş yoluyla elde edemedikleri Kamanıçe Kalesini alabilmek için, Karlofça'da barış görüşmelerinin yapıldığı sırada, Papa'dan yardım istemişlerdi.

²⁸ Kolodziejczyk, "Osmanlı-Polonya", s.29; İlgürel, "Osmanlı- Ukrayna", s. 163.

²⁹ Anonim Osmanlı Tarihi (1099-1116/1688-1704), yay. A. Özcan, Ankara 2000, s.7; Kemal Çiçek, "II. Viyana Kuşatması ve Avrupa'dan Dönüş (1683-1703)", Türkler IX, Ankara 2002, s.753-754; İ.Hakkı Uzunçarşılı, Osmanlı Tarihi III/1, Ankara 1983, s.474-476, 538-572.

Osmanlı-Lehistan Antlaşması, 26 Ocak 1699 tarihinde imzalandı. Antlaşma on bir madde üzerinden yapılmıştı. Buna göre, Kuzey Boğdan'dan Lehistan kuvvetlerinin çıkmasına karşılık, Osmanlı hâkimiyetinde bulunan Podolya Eyaleti Lehistan'a geri verildi. Antlaşma 24 Ağustos 1699'da Lehistan krallığı tarafından onaylandı. Ekim 1699'da da ahitname onaylanarak resmen yürürlüğe girdi. Kamanice'nin boşaltılması 22 Eylül 1699'da tamamlandı. 27 yıl süren uzun harp döneminden sonra, Osmanlı-Lehistan sınırı eski haline getirilerek antlaşma 1703 yılında onaylandı.³⁰ Karlofça Antlaşması ile Osmanlı Devleti ile Kazaklar ve Ukrayna arasındaki hudut, 1654'teki şekline dönüştürülmüş oldu. Bundan sonraki dönemlerde Osmanlı Devleti ile Lehistan arasında herhangi bir düşmanlık olmamış, zaman zaman ittifaka yakın dostluklar kurulmuştur.³¹

Sefer Yolu ve Menzil Noktaları

Osmanlı Devleti, askeri kültür ve savaş sanatı bakımından dünya tarihindeki en önemli devletlerden birisidir. Kuruluşundan itibaren Bizans, arkasından da beylikler başta olmak üzere sürekli savaş halinde bulunması, devletin ve askerinin savaş kabiliyetini geliştirmiş, en zor şartlarda bile kolaylıkla hazırlanma ve sefer organizasyonlarında büyük bir hız ve kabiliyet kazandırmıştır. Divan-ı hümayunda savaş kararının verilmesinden sonra ilk olarak hudut boylarında bulunan kaleler tahkim edilir, akıncı kuvvetler ve öncü birlikler o taraflara sevk edilir, arkasından ordunun geçeceği yol güzergâhu tespit edilir, ordunun iâsesi için gerekli hazırlıklar yapılırdı. Sefer öncesi yapılan hazırlıkların en önemlisi menzillerin düzenlenmesi idi.

³⁰ Gurre-i C. 1115 / 12 Ekim 1703, KKT. 60/3, s. 1-6; Kolodziejczyk, Osmanlı-Polonya İlişkileri, s.29-30; V.J. Parry, "Kamanica", EI² IV. s. 517; Uzunçarşılı, Osmanlı, s. 592; Akdes Nimet Kurat, Prut Seferi ve Barışı 1123/1711 I, Ankara 1951, s. 105-106; Aleksander Jablonowski, "Litvanya Büyük Prensiğinin Güneydoğuda Türkler ve Tatarlarla Olan Hududu", çev. Eşref B. Öz bilen, Türk Dünyası Araştırmaları sayı 61, (Ağustos 1989), s. 191-193.

³¹ Selahattin Tansel, "Osmanlı-Leh Münasebetleri", DTCFD. IV/1 (1945), Ankara 1946, s. 69-84; Jan Reychman, "XVIII. Yüzyılda Lehistan Uygarlığında Görülen Türk Etkileri", Belleten XXVIII/109-112, (1964), s. 757-767; Jan Reychman, "1794 Polonya İsyanı ve Türkiye", Belleten XXXI/121-124, s. 85-91; A.Zayonçkovski, "Lehistan Arazisinde Türk Unsurları", Türklük, sayı 5, (Ağustos 1939), s. 338-344; Peter F. Sugar, Southeastern Europe Under Ottoman Rule 1354-1804, Washington 1977, s. 198; İ.H. Uzunçarşılı, "Yedi Sene Muharebesi Esnasında Lehistan Krallığının Vaziyetine Dair Birkaç Vesika (1756-1763)", Tarih Semineri Dergisi I, İstanbul 1937, s. 14-31; S.T. Gasztowtt, Turquie et Pologne, Paris 1913, s. 11-12; Nikolay G. Kireev, "XVIII. Yüzyıl Ortalarında Karadeniz'de Rus-Türk Ticaret İlişkilerinin Kurulması", Türk-Rus İlişkilerinde 500 Yıl, (Ankara, 12-14 Aralık 1992), Ankara 1999, s. 115-120.

Orduların harp mahalline varmak için yaptıkları harekâta yürüyüş denilmektedir. Devletin sınırları içinde huduttan uzak mekânlarda yapılan yürüyüşle, düşmanla temasın her an mümkün olabileceği hudut bölgelerinde ve rakip arazide yapılanlar arasında, mahiyet bakımından farklılıklar vardır. Birincisinde biraz daha serbest hareket edilirken ikincisinde, gerek yürüyüşte gerekse konaklama esnasında harp nizamını bozmamaya özen gösterilirdi.³²

Yollarda coğrafi şartlara göre değişen mesafelerde, haberin yerine bir an önce ulaştırılması maksadıyla konaklama noktaları yani menziller kurulmuştur. Menziller, seri haberleşmeyi sağlamak, ordunun sefere çıktığı zaman dinlenmesi ve her türlü iaşenin temini gayesiyle tesis edilmiştir. Bu sebeple gerek Anadolu, gerekse Rumeli'de bir çok menziller kurulmuştur. Menzillerin askerî fonksiyonları büyük önem taşımaktaydı. Bir sefer sırasında ordunun iaşesinin temini, her türlü ihtiyacının sağlanması, başarılarının amilindedir. İşte menziller, hemen her zaman savaş halinde bulunan Osmanlı ordularının iaşesinin temininde ana unsur olduğu gibi, merkezle olan haberleşmede de önemli bir yere sahiptir. Menzillerde iaşe stoku bir nizam dâhilinde yürütülmüş olup bazen sefere çıkmadan bir yıl önce, ordunun konaklayacağı yerler tespit edilir ve oraların kadılarına haber gönderilerek ne kadar ve hangi cins malzemenin hangi menzillere getirilmesi gerektiği bildirilirdi.³³

XVI. yüzyılda kurulan menzil teşkilatı, sefer zamanlarında iaşe organizasyonunun temelini oluşturmuştur. Menzildeki işlerin sevk ve idaresinin düzenli bir şekilde işlemesi için öncelikli olarak sefer yolundaki her menzile mübaşir tayin edilirdi. Sefer sebebiyle artan menzil masraflarını karşılamak için her menzile, çevredeki kazalardan imdâdiye adıyla ek gelir sağlanmaktaydı. Sefer öncesi, kullanılacak yol güzergâhındaki menzillere kılavuzlar tayin edilerek, menziller arasındaki bağ daha sıkı bir şekilde sağlanıyordu. Menziller, ordu zahiresinin ve askeri mühimmatın depolandığı ve askerlere dağıtım yapıldığı askeri bir üs olduklarından büyük ve sıhhatli ambarlara ihtiyaç vardı. Bu sebeple birçok menzilde büyük mahzen ve ambarlar bulunuyordu. Mevcut ambarların yetersiz kalması durumunda yeni ambarlar inşa ediliyor veya yol üzerinde özel mülkiyet

³² Ömer İşbilir, XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Doktora tezi) İstanbul 1997, s. 179.

³³ Yusuf Halaçoğlu, Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller), Ankara 2002, s. 3, 14, 17.

olan ambarlar, çiftlik, ev, ahır ve avlu gibi yerler kiralanıyordu. Ayrıca her menzilde ekmek pişirmek için belirli sayıda fırınlar da kuruluyordu.³⁴

Ordu sefere çıkmadan önce hangi yolu kullanacağı kararlaştırılırdı. Bunun için çeşitli yollar üzerindeki kadıklara gönderilen birer fermanla yolların durumu sorulur, onlardan gelen rapora göre karar verilirdi. Ancak ordunun sefer için kullanacağı yol, haberleşmede kullanılan ana yollar olmayabilirdi.³⁵ Anadolu ve Rumeli'de yollar genelde sağ, orta ve sol kol olmak üzere üç ana güzergâh ile bunlara bağlı tâli yollardan oluşmuştur. Bu yollar üzerinde de çeşitli menziller ihdas edilmiştir. Ancak bu menziller, coğrafi şartlara uygunluk olmasına, emniyet durumuna ve menzilin ihtiyacı olan emtianın sağlanabileceği yerler olması gibi şartlara göre, değişik mesafelerde kurulmuştur.³⁶ Menzilhaneler genellikle 6–12 saatlik mesafelerde kurulmuş olup, coğrafi şartlara göre 20 ila 70 km arasında değişmekteydi. Günlük yürüyüş mesafesi olarak 20–30 km arasında idi.

Osmanlıların, Rumeli'ye ayak basmasından hemen sonra, Süleyman Paşa tarafından sağ, orta ve sol kollar olmak üzere bir ayırım yapıldığı bilinmektedir. Rumeli Eyaleti'nin kuruluşu ve gelişimi hep bu ayırım üzerine gerçekleşmiştir. Orta kol Belgrat'a³⁷, sol kol (Via Egnatia) Mora yarımadası, Makedonya, Arnavutluk ve Adriyatik'e uzanmaktaydı. Rumeli'nin sağ kolu, daha ziyade İstanbul-Özi yolu olarak bilinmekteydi. Bu yol; İstanbul – Çatalca – İnceğiz – Midye – Vize – Pınarhisar – Kırkkilise – Fakihler – Aydos – Prevadi - Hacıoğlu Pazarı - Divane Ali – Tekfurgölü – Karasu – Babadağı – İsakçı - Tolçu - İsmail Geçidi - Tatarpazarı - Yanık Hisar – Akkerman – Özi – Kefe - Azak ana yolu idi.³⁸

³⁴ M. Yaşar Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", Osmanlı 6, ed. G. Eren, Ankara 1999, s. 593.

³⁵ Halaçoğlu, Ulaşım ve Haberleşme, s. 29.

³⁶ Halaçoğlu, Ulaşım ve Haberleşme, s. 51.

³⁷ Bu ana yol Edirne'yi Belgrat'a bağlayan yol olduğundan Kanuni döneminde Macaristan seferlerinde çok sık olarak kullanılan bir yoldu. Estergon Seferi'nde de bu yol takip edilmişti. Mehmet İpcioğlu, Kanuni Sultan Süleyman'ın Estergon Seferi, Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Konya 1989, s. 38–46; Bu güzergâh işlek bir yol olduğundan, bakımı itinaya ile yapılmaktaydı. 1107/1695 tarihinde yolların esaslı bir şekilde tamir edilip, köprülerin elden geçirildiği ve bu işin üç buçuk ay içerisinde tamamlandığı görülmektedir. BOA. Maliyeden Müdevver Defteri (MAD.) 21927, s. 2–6; Konstantin Yosif İreçek, Belgrad İstanbul Roma Askerî Yolu, çev. A. K. Balkanlı, Ankara 1990.

³⁸ Bu hususta 1053–1101 ve 1179 tarihli menzil defterlerinde birçok bilgi bulunmaktadır. MAD. 4108, s. 1–5; Bab-ı Asafî Divan-ı Hümâyûn, (A.DVN.) Yol-Menzil Defterleri (YLM.) 1015, s. 2–18; Ayrıca bkz. Colin J. Heywood, "The Ottoman Menzilhane and Ulak System in Rumeli in the Eighteenth Century", Türkiye'nin Sosyal ve Ekonomik Tarihi (1071–1920), Ed. O. Okyar-H. İnalçık,

Sefer Yolunun Fizikî Durumu

Yollar, ilkçağlardan günümüze kadar coğrafi ve iklim şartlarına göre şekillenmiştir. Ticari ve ulaşım amacıyla yapılan ve kullanılan yollar, çoğu defa askerî amaçlar için de kullanılmıştır. Orduların geçeceği yol güzergâhının seçilmesinde, birçok unsurlar dikkate alınmıştır. Bu unsurların başında su kaynakları, güvenlik, yolların düzlüğü, iâşe ve ibatenin kolaylıkla sağlanacağı yerler gelmektedir. Ordular sefere çıkmadan önce konaklayacağı menziller, menziller arasındaki mesafe, zahire temin edilecek yerler daha önceden belirlenir ve buna göre önlemler alınır.

Edirne'den İsakçı'ya giderken Osmanlı ordusunun geçtiği yol, dünya tarihinin en eski ve çok kullanılan askerî yollarından birisidir. M.Ö. 515'te Dara Hispastis İskitlere karşı yaptığı seferde, Balkan ile Tuna arasını aynı yolu takip ederek geçmişti. Sonraları Gotların, Hunların, Bulgarların Tuna'yı geçip Balkanlara hücum ettikleri zaman, bu yolu kullandıkları görülmektedir. Bizans İmparatorları Balkanları geçip, Bulgarları takip etmek istediklerinde yine aynı yolu kullanmışlardı. Özellikle İsakçı bölgesinde Tuna'yı geçmek için en uygun geçitlerden birisi bulunduğundan, burası erken dönemlerden beri kavimlerin geçidi olmuştur.³⁹

Sağ kol ya da kuzey yolu, Osmanlıların askerî seferlerde sıkça kullandıkları bir yoldur. Nitekim Sultan II. Bayezid, Akkerman üzerine yaptığı sefer sırasında kuzey yolunu takip ederek İsakçı üzerinden Kili'ye ve oradan da Akkerman'a gelmişti. Yine Kanunî Sultan Süleyman, Boğdan Voyvodası Petru Rareş'e karşı çıktığı seferde sağ kol üzerindeki yolları takiple İsakçı'ya varmıştı.⁴⁰ II. Osman da Lehistan seferinde aynı güzergâhı kullanarak Hotin'e ulaşmıştı. IV. Meh-

Ankara 1980, s. 185; Aleksandır Antonov, "Bulgar Topraklarında Kurulan Menzil Sisteminin Organizasyonu (XVI-XVIII. Yüzyıllar)", çev. Zeynep Zafer, Türkler 10, Ankara 2002, s. 930-931; Halaçoğlu, Ulaşım ve Haberleşme, s. 95, 103-104; İsmet Miroğlu, "Osmanlı Yol Sistemine Dair", Tarih Enstitüsü Dergisi, sayı 15, İstanbul 1997, s. 242; M. Yaşar Ertas, "XVIII. Yüzyıl başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askeri Fonksiyonları", Celal Bayar Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilgiler Dergisi, sayı 1, Manisa 1997, s. 95-96; Sema Altunay, "Osmanlı Devleti'nde haberleşme Ağı: Menzilhaneler", Türkler 10, Ed. H.C. Güzel, K. Çiçek, Ankara 2002, s. 913-914; Heywood, "The Ottoman Menzilhane and Ulak System", 198; Colin J. Heywood, "Osmanlı Döneminde Via Egnatia: 17. Yüzyıl sonu ve 18. Yüzyıl Başında Sol Koldaki Menzilhaneler", Sol Kol Osmanlı Egemenliğinde Via Egnatia (1280-1699), Ed. Elizabeth A. Zachariadou, İstanbul 1999, s. 138-157.

³⁹ A. Nimet Kurat, Prut Seferi ve Barışı I, Ankara 1951, s. 270.

⁴⁰ Beldiceanu, "1484 Osmanlı Seferi Askeri Hazırlıkları", s. 595-598.

med'in Kamanıçe ve Hotin Seferleri sırasında kullanılan yol da aynı güzergâhta idi.

XVII. yüzyılda Lehistan ile olan mücadeleler sırasında geçilen bu yollar üzerinde, Tuna Nehri başta olmak üzere Prut Nehri ve kolları, Turla/Dinyester Nehri gibi çok sayıda büyük nehirler bulunduğundan, yolculuk sırasında zaman zaman zorluklar çekilmiştir. Osmanlı ordularının Çukur Çayırı menziline hareketi çoğu defa Haziran ayı başlarında olmasına rağmen, çok miktarda yağmurun yağmış olması dolayısıyla yollardaki su birikintisi ve çamurlar sebebiyle yolculuklar çoğu kez zor ve zahmetli olmuştur.

Menzillerin çoğunluğu düz bir yol üzerindeydi. Çömlek Köyü ile Bahşiler Yurdu arası düz bir yol olmasına rağmen, Bahşiler Yurdunun sarp ve ormanlık bir yolu vardı.⁴¹ Yol üzerindeki menzillerin çoğunun su kenarlarında bulunması sebebiyle, Aydos'tan İsakçı'ya kadar olan yol üzerindeki kadınlara hükümler yazılarak, yolların temizlenmesi ile görevlendirilenlere iâşe ve ibate konusunda ihtiyaçlarının sağlanması emredilmişti.⁴²

Aydos-Nadir Derbendi arası düz olmasına rağmen, Çenge Balkanı'nın olduğu yerler inişli-çıkışlı ve sarp bir yerdi. Köprüköyü menziline ulaşılan yol, çok sık ormanlık bölgeden geçmekteydi. Burası Kamçı Suyu kenarında idi. Kozluca'ya kadar düz bir yoldan ulaşılmaktaydı.⁴³

Hacıoğlu Pazarı menziline her iki tarafı meşelikti. Musabey Karyesi, Dobruca'nın başlangıcı olup oldukça düz bir alanda bulunuyordu. Ormanlık geride kalmış sahra başlamıştı. Kurnalıdere menzili de düz bir yoldu. Babadağı ise, iki büyük dağın eteğinde olup, güzel bahçeleri ve evleri vardı. Kamanıçe ve Hotin Seferleri sırasında Padişah ile birlikte buraya kadar gelen Haseki Sultan ile Şeh-

⁴¹ Kurat, Prut Seferi, s. 264-265; Hakan Yıldız, 1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 2000, s. 67-76.

⁴² MAD. 7516 vr. 26a; Topçular Kâtibi Abdülkâdir (Kadrî) Efendi Tarihi (metin ve Tahlil) II, yay. Ziya Yılmaz, Ankara 2003, s. 705-706; Defterdar Sarı Mehmed Paşa, Zübde-i Vekâyiât (Tahlil ve Metin), yay. Abdülkadir Özcan, Ankara 1995, s. 37; Halime Doğru, Lehistan'da Bir Osmanlı Sultanı; IV. Mehmed'in Kamanıçe-Hotin Seferleri ve Bir Masraf Defteri, İstanbul 2006, s. 36-37.

⁴³ Topçular Kâtibi, s. 729; Mehmet İnbaşı, Ukrayna'da Osmanlılar; Kamanıçe Seferi ve Organizasyonu (1672) İstanbul 2004, s. 63-64; Doğru, Lehistan'da Osmanlı Sultanı, s. 42-43.

zade Mustafa, sefer dönüşüne kadar Babadağı'nda ikamet etmişlerdi. Düz bir yol ile Hacıbey /Hacegi Kışlağı'na müteakiben de İsakçı'ya ulaşılmaktaydı.⁴⁴

İsakca/İsakçı, stratejik konumu sayesinde idarî ve iktisadî bakımdan önemli bir yer olup, Silistre sancağına bağlı bir kaza merkezi idi. II. Osman, Lehistan seferi sırasında bir müddet burada kalarak bir cami ve hamam inşa ettirmişti. Kamanıçe Seferinden hemen önce İsakçı'da, Osmanlı ordusunun Lehistan'a karşı giriştiği seferler dolayısıyla, erzak stoklama için büyük depolar yapılmıştı. Eflak, Boğdan ve Tuna yoluyla gelen zahire burada depolanmakta, gerektiğinde gemilerle buradan sevk edilmekteydi. Osmanlılar bu stratejik öneminden dolayı kaleyi ve depoyu yeniden tamir etmişlerdir.⁴⁵

Tuna Nehri'nin sağ tarafında yer alan İsakçı, aynı zamanda ordunun toplanma yeri idi. Nitekim II. Osman, Hotin Seferi sırasında burada 17 gün ikamet etmiş, Kaptan Halil Paşa donanma ile gelerek erzak ve mühimmat getirmişti.⁴⁶ Aynı şekilde Kamanıçe Seferi sırasında da, burada 4 gün istirahat verilerek, geride gelmekte olan askerlerin yetişmesi sağlanmıştı.⁴⁷ IV. Mehmed'in ikinci Lehistan Seferi sırasında da 1673'de 61 gün, seferin devamı olan 1674 ise 5 gün burada konaklanmıştı.⁴⁸ Lehistan üzerine yapılacak sefere karar verildikten hemen sonra, İsakçı'ya kadar olan yol üzerindeki kadınlara çeşitli hükümler yazılarak burada inşa edilecek köprü için, Belgrat'tan tombazların nakledilmesi ve bu hususta her kazanın üzerine düşeni yapması, müteaddit defalar gönderilen emirlerle istenmişti.⁴⁹

Ordunun ağırlıkları, öküz, manda, deve ve katır gibi hayvanlarla İsakçı'dan Kartal Sahrası'na çekilmişti. Daha sonra Prut Nehri kenarında bulunan menziller ve yollar takip edilerek, şiddetli yağmurlar sebebiyle de çok büyük zorluklar çekilerek, on menzil aşılıp Çoçora'ya gelinmişti. Gerekli hazırlıklardan sonra hareket edilerek Yapora, Kopucan, Sahure ve Birebirne/Birbite menziline ulaşılmıştı.⁵⁰

⁴⁴ Hacı Ali Efendi, Fetihnâme-i Kamanıçe, Süleymaniye Kütp, Lala İsmail 308, vr. 8a-17b; Vekâyi'nâme, s. 325-329.

⁴⁵ Bogdan Murgescu, "İsakça", DİA XXII, İstanbul 2000, s. 489-490.

⁴⁶ Topçular Kâtibi, s. 730-737.

⁴⁷ İnbaşı, Kamanıçe, 64-65

⁴⁸ Doğru, Lehistan'da Osmanlı Sultanı, s. 44-45.

⁴⁹ D.MKF, 27526, s. 11-12.

⁵⁰ Hacı Ali, vr. 20a-30a; Yusuf Nâbi, Tarih-i Kamanıçe, İstanbul 1281, s. 22-28; Vekâyi'nâme, s. 329-337; Silahdar Fındıklılı Mehmed Ağa, Silahdar Tarihi I, İstanbul 1928, s. 577-586; Mehmed Râşid, Tarih-i Râşid I, İstanbul (...). s. 270-274.

II. Lehistan seferi sırasında ise, İsakçı'dan sonra Kartal, İsak, Yapol, Çoçora menziline varılmıştı.⁵¹ Birebirne menzili düz bir yer olup otu ve suyu bol bir menzildi. Bu menzilde iki yerde köprü vardı.⁵²

Pınarbaşı menzili, II. Osman'ın Hotin ve IV. Mehmed'in Kamanıçe seferleri sırasında ikamet ettikleri bir menzil idi. Bu menzil, Hotin Kalesinin tam karşısında olup, Turla Nehri'nin diğer tarafı Leh toprağı idi. Hotin ve Kamanıçe Kalesi uzaktan görünmekteydi. Burada da birisi Sultan II. Osman tarafından yaptırılan iki köprü olmasına rağmen, bunlar küçük olduğundan, Kamanıçe Seferi sırasında büyük bir köprü yapılması emredilmişti. 10 gün gibi kısa bir süre içinde Turla Nehri üzerinde büyük bir köprü yapılmış ve buradan geçilerek Köprübaşı menziline yani Kamanıçe'den önceki son menzile gelinmişti.⁵³ Birinci ve ikinci Hotin savaşları sırasında bu menzil Osmanlı ordularının Hotin'den önceki son durakları idi. Sultan Osman Hotin seferi sırasında savaş dolayısıyla 2 Eylül'den 12 Ekim 1621 tarihine kadar 42 gün burada kalmıştı.⁵⁴ IV. Mehmed'in II. Lehistan Seferi sırasında ise 10-11 Temmuz 1674'te Hotin kalesi yeniden fethedilmişti.⁵⁵

Kamanıçe ise, bir menzil uzaklıktaydı. Sarp bir yerde olup etrafında büyük uçurumların ve doğal bir nehrin yer aldığı Kamanıçe Kalesi, muhasara ve fethedildikten sonra, Lehistan taraflarına hareket edilip, Bucaç palankasına kadar pek çok palanga ele geçirilmişti. Bu palankaların çoğu, Turla suyu kenarında olup kesme taştan yapılmış, müstahkem mevkiilerdi. Bucaç palankasında yapılan görüşmeler sebebiyle 16 gün kalınmış, müteakiben dönüş başlamıştı. Lehistan Seferleri sırasında kullanılan dönüş yolu ise gidiş yolu ile bazı menziller hariç hemen hemen aynı idi. Nitekim dönüşte, Turla Nehri üzerindeki köprüden geçilerek, Hotin karşısında bulunan Pınarbaşı menziline gelinmişti. Her üç sefer de dönüş zamanı Kasım ayına rastladığından başlayan şiddetli yağmurlar sebebiyle, yollar çamur olduğundan ordunun hareketi yavaşlamıştı. Öyle ki, geride kalan ağırlıkların gelmesini sağlamak için bazen zorunlu ikametler olmuştu. Hatta İsakçı'ya gelindiğinde, ordunun ağırlıklarından bir kısmı gemilerle gönderilmiş-

⁵¹ Doğru, Lehistan'da Osmanlı Sultanı, s. 58-60.

⁵² Bâb-ı Asafî Beylikçi Kalemî, Askerî Rûznâmçe (A.DVN. ARZ.) 900/114, s. 3.

⁵³ A.DVN. ARZ. 900/114, s. 8-9.

⁵⁴ Topçular Kâtibi, s. 740-752.

⁵⁵ Doğru, Lehistan'da Osmanlı Sultanı, s. 59.

ti. Hava şartlarının ağırlaşması sebebiyle bazı menzillere hiç uğranılmayarak Edirne'ye ulaşılmaya çalışılmıştı.⁵⁶

Sefer Yolunda Yapım ve Onarım Çalışmaları

Sefer organizasyonu içerisinde en önemli alt yapı, ordunun ve ağırlıklarının geçtiği kara yolu idi. Bu yüzden sefer yolunda daha önceden gerekli düzenleme ve onarım yapılması, büyük önem taşımaktaydı. Ticaret, nakliyat ve sefer amaçlı olarak kullanılan yolların, sürekli bakımlı olması için yolların geçtiği yerlerde bulunan beylerbeyi, sancakbeyleri ve kadılara emirler gönderilmekteydi.

Beylerbeyleri ve sancakbeyleri, kendi idari bölgelerinde bulunan yolların, tamir ve bakımını sağlamak için, kendi bölgelerindeki halkı seferber ettikleri gibi derbendci, kaldırımcı, suyolcu ve köprücü gibi devlet tarafından çeşitli muafiyetler verilen resmi görevliler de, yolların tamir ve bakımından birinci derecede sorumlu idiler. Özellikle savaş zamanlarında, ordunun geçeceği yollar, çok evvelden düzeltilir ve geçit verecek hale getirilirdi. Taşlı yolların ayıklanması, ağaç ve çalılı yerlerin temizlenmesi, dar yolların genişletilmesi, çukur yolların doldurulması gibi işler her kazadan görevlendirilmiş "baltalı, kazmalı, burgulu" kimseler ile askerî görevliler tarafından yapılmaktaydı. Aynı zamanda yol üzerinde çay, nehir ve bataklık yerlerde köprü yapmak, gerektiğinde köprüleri genişletmek veya yenilerini kurmakla görevli idiler. Bütün bu işlerde, her biri kendi konusunda uzman derbendci, kaldırımcı ve köprücüler çalışırdı. Bu onarım ve bakım işlerine başlamadan önce, yolların durumu kaza kadılarından sorulur ve onların verdikleri raporlara göre bir çalışma planı hazırlanırdı. Bu suretle nelerde köprü yapmak gerektiği, hangi yerlerde yolun genişletilmesi veya düzeltilmesi icap ettiği tespit edilirdi.⁵⁷

Osmanlılarda sefere gidilirken askerin geçeceği yolların açılıp temizlenmesi, silahtarlara aitti. Silahtarlar yolları açarlar, köprüleri tamir ettirirler ve geçilmesi zor olan bataklıkları temizletirler ve bunun için mahalli reayayı da bu hizmetlerde istihdam ederlerdi. Eğer bizzat padişah sefere gidecekse, ordunun geçeceği yolun iki tarafına birkaç milde bir sancak tepesi denilen topraktan suni tepeler yaptırırlardı. Sefere padişah gitmeyip veziriazam, serdar-ı ekrem olarak tayin edilmişse, bu tepeler yolun sol tarafına yapılırdı. Yol açmaya gidenlerin seferden

⁵⁶ Karınabad menzilinden sonra, Bahşiler Yurdu ve Paşaköyü üzerinden Çömlek Köyüne, oradan da Çukur Çayırı'na ulaşılmıştı. 27 saatlik yol kısaltılarak, 19 saatte Çukur Çayırı'na gelinmişti. İnbaşı, Kamanıçe, 66.

⁵⁷ Miroğlu, "Yol Sistemi", s. 251-252.

dönüşte yevmiyelerine, ikişer akçe zam verilirdi. Bunlar yol hizmetinde buldukları müddetçe, bedeli mukabilinde zahirelerinin temini, temizlik yaptıkları mıntıkanın ahalisine aitti. Yol açmak için gerekli olan kazma, kürek, külünk vb. şeyler cebeci ocağı tarafından tedarik edilirdi.⁵⁸

Lehistan Seferi sırasında, Aydos'tan İsakçı'ya kadar olan 16 menzil ve bu menziller arasındaki yolların temizlenmesi için dergâh-ı âli kuyucu başları görevlendirilmişti.⁵⁹ Aynı zamanda bunların Kamanıçe seferi sırasında, fenerlerin bakım ve temizlenmesi işi ile de görevlendirildiği görülmektedir.⁶⁰ Osmanlı-Lehistan mücadelesinin gerginleşmeye başladığı dönemde yolların bakım ve tamiri için Samakov kadısına hüküm yazılarak çeşitli aletlerin alımı istenmişti. Sultan II. Osman'ın Hotin Seferi sırasında on bin kazma ve kürek ile külünk temin edilip gemilerle İsakçı iskelesine gönderilmişti.⁶¹ Kamanıçe seferinde de Samakov kazasındaki demircilerden, orduya gerekli olan balta, kazma ve kürek gibi muhtelif maddelerin yapımı için yeterli derecede demir temin edilmişti.⁶² Gerekli olan kazma, kürek, ferhadî külünk, balta ve diğer maddeler hazır edilmişti. Samakov Kazası'ndan 200 kazma, 200 kürek, 20 ferhadî külünk, 200 balta, 4 kantar mertek mismarı (büyük tahta çivisi), 2 kantar tahta işletilip teslim edilmişti.⁶³

Sefere gidiş ve dönüş sırasında yolların aydınlatılması için, fenerlerin yanında çıra ve meşalelerden de faydalanılmıştır. Nitekim bununla ilgili olarak Kamanıçe Seferinde ilki Mayıs 1671 tarihli olmak üzere, hükümler yazılmıştır.⁶⁴ II. Lehistan seferi sırasında Padişah ve Haseki Sultanın Hacıoğlupazarı'ndaki ikamet sırasında aydınlanma için meşalecilere önemli bir tahsisatın yapıldığı bilinmektedir.⁶⁵

Ordunun sefere hareketinden hemen önce de, yolculuk sırasında kullanılacak bazı maddelerin alımı için hükümler yazılmıştır. Bunlardan ilkinde, Edirne'den İsakçı'ya kadar yol üzerindeki kadılara hüküm yazılarak, her menzil için her gün

⁵⁸ İ.H. Uzunçarşılı, Osmanlı Devleti Teşkilatından Kapıkulu Ocakları II, Ankara 1984, s. 148-1498.

⁵⁹ "Menzil-i mezbûreden İsakçı'ya varınca yol üzerinde vaki' menâzilin tathiri için tayin olunan dergâh-ı âli kuyucubaşlarından..." MAD. 7516, vr. 26b.

⁶⁰ "Aydos'tan İsakçı'ya varınca yol üzerinde vaki' fenaarın tathiri ve tevsî'i için..." D.MKF. 27526 s. 36.

⁶¹ Topçular Kâtibi, s. 706-707.

⁶² İnbaşı, Kamanıçe, 68.

⁶³ Ali Emiri IV. Mehmed, 4256 (1082).

⁶⁴ Ali Emiri, IV.Mehmed, 5987; Ali Emiri, IV.Mehmed, 5853.

⁶⁵ Doğru, Lehistan'da Osmanlı Sultanı, s. 95-96.

meşale mühimmatı olarak 40 kantar (1 kantar: 56.449 kg)⁶⁶ yani 2.258 kg çıranın iştiira edilip, hazır edilmesi emredilmiştir. Bu miktar, ordunun ikameti sırasında aydınlatma için kullanılan meşale idi.⁶⁷ Aynı şekilde ordunun hareketi sırasında, otağ-ı hümayun mühimmatı olarak da çok miktarda kazık, tokmak, çatalca ve 3 kantar çıranın hazırlanması emredilmiştir.⁶⁸

Köprü Yapım ve Onarımı

Osmanlıların Rumeli'de inşa ettikleri köprüler, askerî amaçlı olup büyük bir kısmı, başlangıçta ahşap köprülerdir. Fakat yolların güzergâhının büyük ölçüde belirlenmesinden sonra, önemli geçit noktalarına taş köprülerin yapıldığı görülmektedir. Sefer yolunun takip edildiği yerlerde inşa edilecek köprüler, uzman kişilerin nezaretinde yapılmaktaydı. Bunlara köprü mimarı da denilmekteydi. Köprülerin bakımı ve onarımından sorumlu olan köprücüler, yaptıkları işlerden dolayı avarız-ı divaniye ve tekâlif-i örfiyeden muaf idiler.⁶⁹

Lehistan'a yapılacak seferler sırasında en önemli geçit noktası olan Tuna Nehri üzerine köprü yapılması büyük bir önem arz etmekteydi Bu sebeple Sultan II. Osman Hotin seferine çıkmadan önce, Rumeli ve Özi eyaleti valilerini Tuna Nehri üzerinde bir köprü yaptırmakla görevlendirmişti. Köprü yapımında kullanılmak üzere Belgrad'dan tombaz ile kereste getirilmiş, Boğdan tarafından gerekli malzemeler alınmış, Samakov'dan da mısır getirilip çok sayıda usta, mimar, neccar ve ırgadın gayretiyle kısa sürede köprü inşa edilmişti.⁷⁰ Yine bu sefer sırasında Prut, Turla ve bazı küçük nehirler üzerine köprüler inşa edilmiş, mevcut olanlar ise tamirden geçirilerek ordunun kolayca hareketi sağlanmıştı.

Kamaniçe Seferi sırasında ordunun hareketi ve dönüşü esnasında çok sayıda köprüden geçilmişti. Bu köprülerden bir kısmı tamire ihtiyaç duymayacak derecede sağlam olduğundan, tamiri ya da bakımı ile ilgili herhangi bir emir ya da hüküm gönderilmemişti. Sefer sırasında geçilen köprüler içerisinde, hakkında en detaylı bilgilerin verildiği köprü, İsakçı'da Tuna Nehri üzerine inşa edilen

⁶⁶ İnalçık, Sosyal ve Ekonomik Tarih I. s. 443.

⁶⁷ "...Yol üzerinde olan her menzil için beher yevm meş'ale mühimmatı için kırkar kantar çıra tedarik hazır ve âmâde olmak lazım ve mühim olmağın.." İbnü'l-Emin Dahiliye 332.

⁶⁸ "...Her menzilde otuz bin aded kazık ve iki yüz tokmak ve iki yüz çatalca ve üç kantar çıra tedarik ve hazır ve âmâde ettirile..." , İbnü'l-Emin Dahiliye, 387.

⁶⁹ Cengiz Orhonlu, Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar, der. Salih Özbaran, İzmir 1984, s. 2, 70, 73.

⁷⁰ Topçular Kâtibi, s. 693, 706, 723-724.

köprüdür. İsakçı'da Tuna Nehri üzerinde inşa edilecek köprünün malzemelerinin Belgrat'tan getirildiği görülmektedir. Ordunun Edirne'den hareketinden 5 ay önce 3 Şubat 1672'de, Belgrat'tan İsakçı'ya kadar Tuna üzerinde bulunan kadılara, ayân-ı vilayete ve iş erlerine hükümler yazılarak, Belgrat'tan temin edilen tombazların acele ile gönderilmesi ve gerekli cerahorların temin edilmesi istenmiştir.⁷¹ Köprünün tombazlarının salimen taşınması ve bir an önce ulaştırılması için Ösek kadısına hüküm yazılarak bizzat nezaret edip 40 usta neccar ile 10 ır-gat temin etmesi de istenmişti.⁷²

Köprü yapımında kullanılacak malzemenin temini için Şubat ayında, birbiri ardından hüküm yazılmış, ancak ordunun İsakçı'ya 3 Temmuz'da ulaşmasından sonra, köprü inşasına başlanmıştı. Tuna Nehri üzerinde köprü inşası için, bu işte mahir olan Belgratlı Zaim Yusuf Ağa'nın mübaşeretiyle, Sava ve Drava Nehirleri kenarında bulunan Gradište ve Pojega yalılarında, tombazlar biriktirilmiş, diğer köprü malzemesi de, Eflak ve Boğdan vilayetlerinden temin edilmişti. İsakçı iskelesinin karşısında Boğdan vilayeti sınırları içinde bulunan Kartal köyü yanına Tuna Nehri üzerine, elli yedi adet tombaz konulmak suretiyle, uzunluğu 750 zira⁷³ yani 56,7 m, genişliği ise 10 zira yani 7,57 m olan büyük bir köprü yapılmıştı.⁷⁴ İsakçı'dan Çoçora'ya kadar, 10 menzilden aşılmış ve bu menziller, Prut ve Turla Nehirleri kenarında olduğundan, birçok köprüden geçilmişti. Çoçora'ya gelindiğinde, Prut Nehri üzerinde bulunan köprünün muhafazasına asker tayin edilmişti.⁷⁵

Hotin kalesinin karşısındaki Pınarbaşı menzilinden, bir saatlik ilerde bulunan, Turla Nehri üzerine köprü inşasına büyük önem verilmektedir. Köprü yapılacak

⁷¹ D. MKF, 27526 s. 11.

⁷² "...İsakçı'da müceddeden binası, fermanım olan cisr kurulmağa mübaşeret olundukda Tuna üzerinden nakl itmeğe kırk nefer üstad neccar ile on aded ırgad lazım gelmeğın..." 29 L. 1082/ 28 Şubat 1672, D. MKF, 27526, s. 12.

⁷³ İshak Efendi ve İbrahim Edhem Paşa ile Mehmed Emin Paşanın yaptıkları tespiti göre 1 zira=0,757 metre idi. Feza Günergün, "Osmanlılar ve Metre Sistemi", Osmanlı VIII, Ankara 1999, s.656-658; Hinz de mimaride kullanılan ziranın karşılığını 77,5 cm. olarak göstermektedir. Ölçü Sistemleri, s. 73.

⁷⁴ Vekâyi'nâme'de köprünün uzunluğu 757 zira (57,3 m) olarak gösterilmesine rağmen diğer kaynaklarda 750 zira (56,6 m) kayıtlıdır. Vekâyi'nâme, s. 329; Nâbi, s. 22; Silahdar I, s. 576; Râşid I, s. 268-269.

⁷⁵ Hacı Ali, vr. 28a; Bu köprünün XVII. yüzyılda büyük bir ilerlik gösterdiği bilinmektedir. Theodora Bakardjeva, "The Role of the Ottoman Danubian Fleet in the Military Operations in XV-XVII^c Organization and the Fighting Potentialities", XIV. TT. Kong. Kongreye Sunulan Bildiriler II/I, Ankara 2005, s. 155-157.

yere 5,28 m genişliğinde 7 sıra kazık, 6,8 m uzunluğunda 9 kazık çakılmıştır ki, toplam 63 kazık etmekteydi. Pınarbaşı'ndaki 10 günlük ikamet sırasında, Veziri azam her gün köprü yapılan yere gelerek, bizzat nezaret etmişti. Nehrin karşı tarafı, Leh toprağı olduğundan, köprü inşası sırasında yapılan küçük şayka ve sallarla, ağırlıkların bir kısmı karşı tarafa geçirilmiş, atlar ise daha sığ olan yerler kullanılmak suretiyle, Leh tarafına geçirilmişti. Leh tarafının da emniyet altına alınmasından sonra, salları ile karşı tarafa kereste ve ustalar taşınmıştı. Boğdan taraflarından da, çok miktarda kereste getirilmişti. Karşılaşılan büyük zorluklara rağmen, köprünün yapımı 10 günde tamamlanmıştı.⁷⁶

Prevadi menzilineki ikamet sırasında, İsakçı kadısı ve mütevellisine mektup yazılarak, Tuna üzerinde bulunan köprünün bazı kısımlarının yıkılması sebebiyle, kerestesinin her birinin özenle toplanıp hiçbir şekilde zayı olmadan, uygun bir yerde muhafaza ettirmeleri ve köprüden geriye kalan tombazların, gemilerin bulunduğu yere çekilip koruma altına alınması istenmişti.⁷⁷

İsakçı'dan Edirne'ye kadar yol üzerinde bulunan kadılar ve iş erlerine hükümler yazılarak, dönüşün yakın olması sebebiyle, Tuna üzerinde bulunan köprünün tamire muhtaç olan yerlerinin tamiri ve temizlenmesi emredilmişti.⁷⁸ Osmanlı Devleti ile Lehistan arasında yapılan Bucaç Antlaşmasına rağmen, taraflar arasındaki mücadele devam ettiğinden 1673 yılında, aynı güzergâh üzerinden, padişahın sefere çıkması gündeme gelmiştir. Kışı Edirne'de hazırlıklarla geçiren Sultan IV. Mehmed, 1673 baharında sefere çıkmayı düşündüğünden, yine yolların yapımı ve temizlenmesi, köprülerin tamiri ve gereken yerlere, yeni köprülerin inşası için emirler gönderilmişti.⁷⁹

İsakçı'da yapılan ve daha sonra bazı kısımları zarar gören, Tuna üzerindeki ahşap köprünün malzemelerinin muhafazası istenmişti. 8 Ocak'ta gönderilen yeni bir hükümde, köprünün, kışın bozulan ve yeniden tamiri gereken yerlerini tamir ettirebilmek için Belgrat'tan üstat neccarlar ile tombazların gönderilmesi emre-

⁷⁶ A. DVN. ARZ. 900/114, s. 4-12; Hacı Ali, 30b-35b; Nâbi s. 28-32; Vekâyi'nâme, s. 334-337; Silahdar I, s. 583-586; Râşid I, s. 273-275; Zübde s. 25; İsa-zâde s. 114; Müneccimbaşı Ahmed b. Lütfullah, Sahâifü'l-Ahbâr, III, İstanbul 1285, s. 748.

⁷⁷ "... Tuna üzerinde bozulan cisrin kerestesi kazaya me'mur olan Mehmed zide kadruhûya hüküm ki zikr olunan cisrin tonbazları ve mukaddema zahire için işira olunan gemileri gereği gibi hıfz ve hiraset ve cisrden kalan keresteleri dahi bir mahall-i münâsib olan mahalle koydurub her dânesin zayı' ve telef ettirmeğe..." 7 Ş. 1083/28 Kasım 1672, D. MKF. 27526, s. 77.

⁷⁸ D.MKF. 27526, s. 36, 54, 69.

⁷⁹ D.MKF. 27526, s. 69.

dilmişti.⁸⁰ Görüldüğü üzere 1672 yılı yazında inşa edilen ahşap köprü, kışın suların yükselmesi sebebiyle, büyük zarar görmüş ve Lehistan üzerine yeniden sefer yapılacağından, bu köprünün tamiri için gerekli işlere başlanması emredilmiştir. Aynı şekilde yollar da tekrar temizlenerek ordunun geçebileceği duruma getirilmiştir.

Lehistan Seferlerinde Kullanılan Menziller

Lehistan Seferlerinde kullanılan menziller ile ilgili olarak kaynaklarda ve arşiv vesikalarında bilgiler vardır. II. Osman'ın Lehistan Seferi sırasında geçtiği menziller hakkında Topçular Kâtibi başta olmak üzere pek çok kaynakta ayrıntılı bilgi verilmiştir. Kamanıçe Seferi sırasında sefere katılan Osmanlı müellifleri olduğundan daha ayrıntılı bilgilere ulaşmak mümkündür. Arşiv kayıtlarında da geniş bilgiler olduğundan menziller ile ilgili bilgiler, daha çok Kamanıçe Seferi esas alınarak değerlendirilmiştir.

Lehistan Seferi'ne karar verildikten sonra, sağ kol üzerinde bulunan yol üzerindeki kadılara çeşitli hükümler yazılmıştır. Nitekim Kamanıçe seferi öncesinde yazılan hükümde; baharda Leh Seferine çıkılacağından Boğdan memleketi içinde, İsakçı'dan Hotin'e kadar olan mesafede konulacak menzillerle ilgili, Boğdan boyarlarından bilgi alınarak bir defter hazırlanmıştı. Ancak belirtilen menzillere, zahire temini güç olduğundan, menzillerin yeniden yoklanarak uzun menzil mesafeleri kısaltılıp, her menzilin başlangıç ve bitiş noktaları belirlenerek, zahire alınacak yerler tespit edilip, menzillerin uzaklıkları saatleri ile belirtilip, sıhhatli bir şekilde tekrar deftere kaydedilerek gönderilmesi istenmiştir.⁸¹ Bu şekilde belirlenen menzillerle ilgili olarak arşiv vesikalarında ve kaynak eserlerde farklı bilgiler bulunmaktadır. Aynı farklılıklar bazen menzilin isminde, bazen de aradaki uzaklığın belirtildiği saattedir.

Kamanıçe Seferi sırasında takip edilen menzillerle ilgili olarak Maliyeden Müdevver Defterlerinde bilgiler bulunmaktadır. 1672 tarihli deftere göre, Edirne'den Bucaç Palankası'na kadar ordu ileri hareket etmiş ve Bucaç'tan itibaren dönüş başlamıştır. Buna göre, Edirne'den Bucaç Palankası'na kadar 52 menzil aşılarak gelinmiştir.

⁸⁰ “..İsakçı'dan Tuna üzerinde bulunan cisir eyyam-ı şitada bozulmağla İnşaallahü Te'ala evvel baharda mahall-i mezburede müceddeden cisir kurulması lâzım ve mühim olmağın...” D.MKF. 27526, s. 88.

⁸¹ D. MKF. 27526, s. 26.

Kaynak eserlerden Hacı Ali'nin "Tarih-i Kamanıçe" ve Abdurrahman Abdi Paşa'nın "Vekâyi'nâme" isimli eserleri ile onlardan naklen Fındıklılı Mehmed Ağa'nın *Silahdar Tarihi*'nde ve *Râşid Tarihi*'nde bilgiler verilmiştir. Hacı Ali'nin eserinde, menzil isimleri yanında ay adı, tarihi ve günü tam olarak verildikten sonra, menziller arasındaki mesafe saat olarak verilmiştir.

Sefere bizzat iştirak etmiş olan Abdurrahman Abdi Paşa ise, menziller arasındaki mesafeyi saat olarak vermemekle birlikte gün ve ayın adını tam olarak belirtmiştir. Abdi Paşa ve Hacı Ali'den naklen Silahdar ve Raşid Tarihlerinde de menziller verilmiştir. Nâbi ise, menzillerin hepsini değil önemli olanlarını eserinde belirtmiştir. Menzillerin tam olarak ayrıntısı sadece Hacı Ali ve Vekâyinâme'de vardır. Hacı Ali'de 47, Vekâyinâme'de 44, Nâbi'de 25, Silahdar'da 31, Raşid'de ise 41 menzil kaydedilmiştir.

Buna göre menziller;

Kamanıçe Seferi'nde Menziller ve Mesafeleri

Gidiş	Saat	Dönüş	Saat
Çukur Çayırı	-	Bucaç Palankası	-
Çömlek Köyü	2	Harabe Palankası	6
Değirmen Deresi	5	Koruca Palankası	6,5
Yenice-i Kızıl Ağaç	4	İzvançe Palankası	7
Yanbolu	7	Pınarbaşı	3
Saray	4,5	Medolka	5
Karin-abad	4,5	Bireberine / Birbite	7
Aydos	4	Vesloniçe	5
Dane	-	Kopucan	6
Ilıca	3	Yapora	6
Hoca Ömer Köyü	3	Çoçora	6
Kopran	3	Beruzeşt	5
Sucular	2	Pagol	5
Köprüköyü	2	Çerotin	5
Divine / Debona	6	Kekeç Ağzı	5,5
Evşenli / Kadıköyü	6	Zerniş	6
Hacıoğlu Pazarı	3	İsak Sıddık	4
Musabey Karyesi	5	Kirekol	6
Forban / Kurnalı Dere	5,5	Kartal Sahrası	5
Tekfur Gölü / Karasu	6	İsakçı	3
Uzun Ali Çayırı	6	Hacıköy / Hacıbey Kışlası	6
Deli Ali Çayırı	2	Çağatay / Musa Kışlası	6
Babadağı	4	Uzun Ali Çayırı	6
Hacıbey Çiftliği / Hacıköyü	4	Tekfur Gölü / Karasu	6
İsakçı	5	Kurnalı Dere	6

Gidiş	Saat	Dönüş	Saat
Kartal Sahrası	4	Musabey Karyesi	6
Kirekol Sahrası	5	Hacıoğlu Pazarı	5,5
Zelnoş-Papas Sahrası	5	Evşenli / Kadıköyü	4
İsak Sıddık	5	Kozluca	5
Zerriş	5	Prevadi	4
Güneşte / Kurnişte	4,5	Köprüköyü	6
Kekeç Boğazı	4	Nadir Derbendi	4
Lebovişte	4	Aydos	3
Pagol	4	Karin-abad	4
Beruşan/Beruzest	5	Bahşiler Yurdu	4
Çoçora	6	Paşaköyü	8
Yapora	5	Çömlek Köyü	7
Kopucan	6	Çukur Çayırı	4
Sahure	5		
Birebirine	5		
Lubnice	5		
Medolka	2,5		
Pınarbaşı	2		
Köprübaşı	4		
Kamaniçe	4		
Papas/Keşiş Korusu	2		
Urine/Orinin Palangası	2		
İzbiriçe/Zbryc Palangası	4		
Kolandan/Kolından Palangası	5		
Yagolitsa/Yahulniça Palangası	5		
Bozanova	3		
Bucaç	4		
TOPLAM MENZİL 52	209,5	37	196,5

Sultan II. Osman'ın Hotin Seferi'nde ordunun hareketi sırasında 20 Haziran 1621'de Çömlekköyü menziline hareket edilip 2 Eylül'de Hotin'e ulaşılmıştır. Aradaki mesafede 28 menzil bulunmakta olup 74 günlük süre içerisinde Çömlekköyü'nden Hotin'e gelinmiştir. Hotin savaşı dolayısıyla 42 gün burada ikamet edilmiştir. Osmanlı ordusunun dönüşü ise 14 Ekim'de başlamış ve 26 Kasım'da Çömlekköyü menziline ulaşılmıştır. Hotin'den Çömlekköyü'ne dönüş 43 günde gerçekleşmiştir. Dolayısıyla II. Osman'ın Hotin Seferi, 159 gün sürmüştür.

Kamaniçe Seferine gidişte, Çukur Çayırı'ndan Bucaç'a kadar 52 menzil 209,5 saatte aşılarak varılmıştır. Bu menzillerde hava şartları, ordunun yetişmesini sağlamak, köprü inşası ve muhasara gibi durumlar başta olmak üzere, 75 gün "oturak" verilmiştir. Çukurçayırı'ndan İsakçı'ya kadar olan menziller 30 günde geçilmiştir. Seferin gidiş yolu güzergâhı Çömlekköyü- Kamaniçe arası 74 günde

geçilmiştir. Dönüş yolunda ise, toplam 37 menzil 196,5 saatte geçilerek 49 günde Edirne'ye gelinmiştir. Bu sırada, yine hava şartlarından dolayı, 15 gün "oturak" olunmuştur.

Sultan IV. Mehmed'in II. Lehistan veya Hotin Seferi ise, 7 Ağustos 1673'te Çukurçayırı menziline hareket ile başlamış 20 Eylül'de ordu İsakçı'ya ulaşmış sefer mevsiminin geçmesi ve Lehistan'dan gelecek haberlerin beklenilmesi için 61 gün burada kalınmıştır. 22 Kasım'da kışlamak için Babadağı üzerinden 12 Aralık'ta Hacıoğlupazarı'na gidilmiş ve burada 14 Haziran 1674 tarihine kadar kalınmıştır. Sefer mevsiminin gelmesi dolayısıyla 20 Haziran'da İsakçı'ya gelinmiş buradan 15 menzil geçilip 17 Ağustos'ta Ladjin Palangası'na ulaşılmış burada 32 gün ikamet olunduktan sonra 18 Eylül'de dönüş başlamıştır. Gidiş güzergâhı takip edilerek 21 Kasım 1674'de Edirne'ye dönülmüştür. II. Lehistan Seferi, 1673 yılında 7 Ağustos'tan 22 Kasım'a kadar 107 gün sürmüş, kışlamak için 22 Kasım 1673'ten 14 Haziran 1674'e kadar Hacıoğlupazarı'nda kalınmıştır. Seferin ikinci safhası ise, 15 Haziran'dan 21 Kasım'a kadar 159 gün sürmüştür.

Sonuç olarak; Osmanlıların Lehistan ve Boğdan seferleri sırasında takip ettikleri sağ kol / kuzey yolu ya da Edirne-Özi / Edirne-Kırım yolu, çok sık kullanılan yollardan birisidir. Her üç sefer sırasında da gidiş yönünde Osmanlı ordusunun yavaş hareket ettiği, dönüş yolunda ise hemen hemen aynı menzillerin kullanılmasına rağmen daha hızlı hareket ettiği anlaşılmaktadır. Bunun asıl sebebi, gidiş yolunda yolların bakım ve tamiri yanında köprü inşaa edilmesi, geriden gelmekte olan Osmanlı ordularının asıl orduya katılmasının sağlanmasıdır. Aynı zamanda erzak ve mühimmatın İsakçı'ya kadar karadan, İsakçı'dan sonraki menziller için gemilerle Karadeniz üzerinden gönderilmesi de ordunun hareketini belirleyen ana unsurlar olmuştur. Dönüş yolu ise; II. Osman'ın Hotin seferi dönüşünün 14 Ekim, Kamanıçe Seferi'nin 20 Ekim, II. Lehistan Seferi'nin ise 18 Eylül'de başlamış olması, mevsimin sonbahar ve kışa dönmesi sebebiyle daha hızlı gerçekleşmiştir. Aynı zamanda yağın yağmurlar hatta kar sebebiyle ordunun ağırlıklarının İsakçı'dan gemilerle gönderildiği bilinmektedir. Yağmur ve kar sebebiyle yolların çamur ve balçık olması, ordunun hareketini güçleştirmesine rağmen daha zor şartlarla karşılaşılman için acele edilmesi de dönüşün daha hızlı gerçekleşmesinin asıl sebebi olmuştur.



1672 KAMANİÇE SEFERİ YOLU



(M. İnbaşı, ukrayna'da osmanlılar)

1673-1674 Hotin Seferi Menzilleri



(H. Doğru, Lehistan'da Bir Osmanlı Sultanı)