



### III. Ahmed Dönemi İran Seferlerinde Nakliyenin Sağlanması Ve Nakliye Vasıtaları (1722-1725)

*The Fulfillment of Transport and the Means of Transport in the Campaigns to Iran  
during the Reign of Ahmed III (1722-1725)*

Serdar GENÇ\*

#### Özet

*Bu makalede, 1722-1725 yıllarında Osmanlı Devleti'nin Safeviler üzerine gerçekleştirdiği seferlerde ordunun ihtiyacı olan zahire, silah ve mühimmatın nakli incelenmiştir. Bu doğrultuda zahire ve mühimmatın yüklendiği nakliye vasıtaları tek tek incelenerek bunların hangi yöntemlerle nerelerden temin edildikleri ve hangi güzergâhları takip ettikleri üzerinde durulmuştur. Ayrıca nakliye vasıtaları için sahiplerine ödenen ücretler ve görevliler hakkında da bilgi verilmiştir.*

**Anahtar Kelimeler:** Osmanlı, Safevi, III. Ahmed, Sefer, Ulaşım.

#### Abstract

*In this article the transport of grains, arms and ammunition needed by the army in the campaigns waged by the Ottoman State against the Safavids between 1722 and 1725 is studied. In this context, the means of transport on which the grains and ammunition were carried were studied one by one and, thus, it was expatiated upon from what places and through which methods the said were provided and which route they followed. Besides, information was given on the rentals remunerated to the owners of those vehicles as well as the attendants in charge thereof.*

**Key Words:** Ottoman, Safavid, Ahmed III, Campaign, Transport.

#### 1. Giriş

Osmanlı Devleti'nin 1722-1725 yılları arasında Safevi toprakları üzerine gerçekleştirdiği harekât üç cephede aynı anda devam etmiştir. Bu harekâta Osmanlı orduları Tiflis, Kirmanşah, Revan, Hemedan ve Tebriz cephelerinde savaşmıştır. Bu denli geniş bir harekâta ordunun ihtiyacı olan zahire, silah ve mühimmatın zamanında ve eksiksiz bir biçimde cephelere ulaştırılması savaşın kaderini etkileyeceğinden Osmanlı Devleti, daha

---

\* Arş. Gör. Dr; Balıkesir Üniversitesi- Balıkesir

önceki seferlerde olduğu gibi ordunun lojistik ikmalini sağlamak üzere kapsamlı bir organizasyon gerçekleştirmiştir. Dolayısıyla nakliye sürecinde istihdam edilecek yük hayvanları ile arabaların taşıyacakları yük miktarı, ödenecek ücretler ve görevlilere kadar sürecin her aşaması planlanmıştır.

İnan seferlerinde cephe gerisinde kalan Anadolu'nun doğusu ile İnan coğrafyasının topografik özellikleri ve mevsim şartları gibi tabii unsurlar nakliye sürecini doğrudan doğruya etkilemiştir. Ayrıca bölgenin coğrafi konumu itibarıyla cephelerle ulaşım büyük ölçüde kara yolu ile sağlanmıştır. Deniz yoluyla ulaşım ise Trabzon ve İskenderun limanları üzerinden gerçekleştirilmiştir.

## **2. Kara Yolu Güzergâhları**

İnan seferlerinde askerlerin sevkinde kullanılan Anadolu'daki sol ve orta kol üzerindeki menzil güzergâhlarından başka kara yolu ile zahire, mühimmat ve asker sevkiyatının sürdürüldüğü iki ana arter vardır. Bunlar; Trabzon-Erzurum-cepheler hattı ile İskenderun-cepheler hattıdır. Çünkü Trabzon limanına deniz yolu ile Rumeli'den zahire ve İstanbul'dan mühimmat sevk edilirken İskenderun iskelesine de deniz yoluyla İstanbul'dan mühimmat sevk edilmiştir.

Trabzon'a getirilen zahire ve mühimmat Bayburt yolunu takiben önce Erzurum'a buradan da Hasan Kale- Mecengerd- Kara Hamza- Kars yolunu takiben Tiflis ve Revan'a ulaştırılmıştır. Tebriz'e ise iki farklı yoldan ulaşmak mümkündür. İlki Mecengerd menziline ayrılıp Veli Baba- Molla Süleyman- Yoncalı- Diyadin- Bayezid yolu<sup>1</sup>, ikincisi Hasankale- Toprakkale- Erciş- Hoy yoludur<sup>2</sup>.

Bu ana arterlerden başka tali yollarda mevcuttur. Bunların en mühimi Tebriz'deki orduya ulaştırılmak üzere Diyarbakır ve Mardin civarından satın alınan zahirenin nakledildiği Beşiri (Batman)-Tatvan güzergâhıdır. Bu güzergâh üzerinden nakliye, ortalama altı gün sürüyordu. Buna ilaveten yükleme ve indirme işlerinin birer gün sürdüğü göz önünde bulundurulursa bu mesafe gidiş-geliş yaklaşık 14 günde kat edilmiştir<sup>3</sup>. Bunun yanı sıra Tatvan-Van arası göl yoluna alternatif iki kara yolu güzergâhı daha mevcuttur. Bunlardan ilki Tatvan'dan Van Gölü'nün kuzeyini dolaşarak Van'a ulaşırken diğeri gölün güneyinden Van'a ulaşmaktadır<sup>4</sup>.

## **3. Nakliye Vasıtaları**

Kara yolunda ulaşım deve, beygir, katır, öküz ve arabalarla sağlanmıştır. Bu minvalde Osmanlı seferlerinde ulaşımın sağlanmasında yük hayvanları arasında ilk sırayı develer almıştır. Daha Orta Asya'da deve yetiştiren ve bu konuda tecrübe sahibi olan Türkler, Anadolu'ya geldikten sonra da deve yetiştirmeye devam etmişlerdir. Bu develer eskiden beri

<sup>1</sup> Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara, 2002, s. 91-94.

<sup>2</sup> BOA, MAD, nr. 3606, s. 71, 78.

<sup>3</sup> BOA, MAD, nr. 3606, s. 64.

<sup>4</sup> Kuzeydeki yol Tatvan-Adilcevaz güzergâhını, güneydeki yol Gevaş güzergâhını takip etmektedir. Bk. BOA, İE.BH., nr. 1483.

tüccarlar tarafından nakliye vasıtası olarak aktif bir biçimde kullanılmıştır<sup>5</sup>. Anadolu'daki develerin büyük bir kısmı konargöçerlerin elindeydi. XVII. yüzyılda Bozok, Çorum, Kütahya, Niğde, Aksaray, Akşehir, Konya, Beyşehir ve Kayseri deve yetiştirilen başlıca yerlerdendir<sup>6</sup>.

Devenin zor koşullara dayanıklılığı ve 250 kg'a yakın yük taşıma kapasitesi seferlerde istihdam edilmesinde büyük rol oynamıştır<sup>7</sup>. Bu doğrultuda daha önceki Osmanlı seferlerinde olduğu gibi İran seferlerinde de zahire ve mühimmat naklinde develerden büyük ölçüde yararlanılmıştır. Sefer sırasında ihtiyaç duyulan develerin zahire ve mühimmatın indirildiği iskeleler ile cephelere yakın yerlerden temin edilmesine özen gösterilmiştir. Ancak sayının yeterli gelmemesi durumunda Anadolu'nun en batısından hatta Rumeli'den de deve tedarik edilmiştir<sup>8</sup>. Bunun yanı sıra zahire ve mühimmat naklinde istihdam edilecek develerin temini hususunda idari birimlere yazılan emirler dikkatle incelendiğinde devletin Anadolu'da ve Rumeli'de nerelerde ve kimlerin elinde deve bulunduğuna dair bir ön hazırlığa sahip olduğu izlenimi uyanmaktadır.

Sefer dolayısıyla nakliye işlerinde kullanılmak üzere kiralanacak olan develerin büyük bir kısmı doğal olarak konargöçerlerin elindeydi<sup>9</sup>. Konargöçerler çoğunlukla Sivas, Tokat, Aksaray, Kütahya, Bozok, Aydın, Tarsus, Adana, Halep ve Musul civarında yoğun olarak yaşamaktaydılar<sup>10</sup>.

Konargöçerlerin ellerinde bulunan develerin sayısını tam olarak tahmin etmek mümkün değildir. Ancak sefer boyunca bunlardan kiralanacak develerin sayısı hakkında bir fikir sahibi olabiliyoruz. Sefer sırasında konargöçer aşiretlerden ortalama 90 ila 150 baş deve kiralanmıştır. Ancak bu aşiretler arasında Yeniil Türkmenleri farklı bir yere sahiptir. Çünkü sefer sırasında Yeniil Türkmenlerinin elinde oldukça fazla sayıda deve bulunmasına sürekli bir vurgu yapılmıştır<sup>11</sup>. Zira 1638 Bağdat seferinde de bu Türkmenlerin ellerindeki develer Birecik'ten Bağdat'a zahire nakli için kiralanmışlardır<sup>12</sup>. 1724 yılında Ağcakoyunlu ve Behlivanlı cemaatleri bir defada 100 katar, 600 deve, gibi oldukça büyük bir deve sürüsünü tedarik etmekle yükümlü tutulmuşlardır<sup>13</sup>. Oysa aynı süreçte Anadolu'daki diğer konargöçerlerden 60 ila 150 arasında sayıda deve talep edilmiştir.

<sup>5</sup> Deve ile ilgili olarak bk. Ahmet Önkal-Nebi Bozkurt, "Deve", *DİA*, IX, İstanbul, 1994, s. 222- 226; J. B. Tavernier, *XVII. Asır Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat*, (Çev. Ertuğrul Gültekin), İstanbul, 1980.

<sup>6</sup> Suraiya Faroqi, "Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 14, (Nov., 1982), s. 528.

<sup>7</sup> Halil İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, (Ed. Halil İnalçık-Donald Quataert), I, s. 77-78.

<sup>8</sup> Revan seraskeri Ahmed Paşa'nın talebi doğrultusunda Rumeli'deki Bergos, Yanbolu, İpsala, Ferecik, Keşan ve Evreşe civarından 500 baş deve tedarik olunmuştur. Bk. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 292.

<sup>9</sup> Örneğin H. 28 Şevval 1052/M. 19 Ocak 1643 tarihli bir belgede Bozulus Türkmenlerinin elinde 330 bin civarında koyun ve 5109 deve bulunduğu bahsedilmektedir. Bk. Rhoads Murphey, *The Functioning of the Ottoman Army Under Murad IV (1623-1639/1032-1049): Key to the Understanding of the Relation ship Between Center and Periphery in Seventeenth-Century Turkey*, Vol. II, Chicago, 1979, s. 482.

<sup>10</sup> BOA, *C.A.S.*, nr. 33803.

<sup>11</sup> "zıkr olunan Yeniil Türkmânânı ve Lekvanik Ekrâdı ve Afşar Türkmânı cemaatlerinde deve vefret ve kesret üzere olduğundan başka bundan akdem kendülerden deve ihrâcı fermân olunmağla..." Bk. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 209.

<sup>12</sup> İlhan Şahin, "1638 Bağdat Seferinde Zahire Nakline Memur Edilen Yeniil ve Halep Türkmenleri", *Osmanlı Döneminde Konar-Göçerler*, Eren Yay., İstanbul, 2006, s. 201-213.

<sup>13</sup> BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 208.

**Tablo 1. 1724 Yılında Anadolu'daki Konargöçerlerden Talep Edilen Develer<sup>14</sup>**

Aşiret/Cemaat	Buldukları Yer	Deve Sayısı
Cerid ve Mamalu	Bozok	90
İlbeylü	Sivas	90
Tabanlı Bozulus	Ankara	60
Bozulus	Karaman	90
Danişmendlü- Boynu İncelü- Hacı Ahmedlü	Aksaray	90
Danişmend- Karalu- Sermayelü	Kütahya-Karahisar-ı sahib	60
Bozulus	Aydın-Karahisar	60
Murtana	Teke	60
Ağcakoyunlu-Behlüvanlı	Yeniil	600
Lekvanik Ekradı	Anavarza	150
Afşar	---	150

Sefer sırasında nakliye işlerinde kullanılmak üzere talep edilen develer kapsamında bir değerlendirme yaptığımızda Kürt konargöçerlerden Türkmenlere nazaran daha az sayıda deve talep edildiği tespit edilmiştir. Nitekim sefer sürecinde Anadolu'da yalnızca Anavarza'daki<sup>15</sup> Lekvanik Kürtlerinden deve talep edilmiştir.<sup>16</sup>

İnan seferlerinde ellerindeki develerle Osmanlı ordusuna zahire ve mühimmat ulaştırılan diğer bir grup Abdallı deveçileridir<sup>17</sup>. Bunlar, Osmanlı ordusunun Hemedan muhasarası

<sup>14</sup> BOA, MAD, nr. 3375, s. 204-209.

<sup>15</sup> Anavarza, bugün Adana'nın ilçesi olan Kozan'ın 32 km güneyinde yer almaktadır. Bölgeye ismini veren Anavarza Kalesinin Asurlular dönemine ait olduğu tahmin edilmektedir. Kale ve çevresi 1516 yılında Osmanlı hakimiyetine girmiştir. Bk. Özcan Tatar, "1692-1698 Yılları Arasındaki Dönemde Anavarza ve Çevresinin İskan Edilmesi Hususunda Yapılan Çalışmalar", *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. XVII, Sayı:1, s. 315-327.

<sup>16</sup> "Ekrâd-ı Lekvanik sâkinân-ı Anavarza". Lekvanik aşiretinden 150 deve talep edilmiş olmasına rağmen bu aşiret daha önce kendilerinden deve talep edilmediğini, ellerinde yeterli miktarda deve olmadığını ve mevcutların da işe yaramaz olduğunu belirtmiştir. Bunun üzerine devlet, bu develerin Adana beylerbeyi tarafından başka bir yerden temin edilmesini istemiştir. Bk. BOA, MAD, nr. 3375, s. 208.

<sup>17</sup> Türkmen aşiretleri arasında Abdallu ismiyle bir aşiret yer almakta olup bunların Çukurova civarında İfrâz-ı Zülkadriyeden olduğuna dikkat çekilmektedir. Cengiz Orhonlu, Abdalluları önce Yeniil Türkmenleri arasında gösterirken daha sonra Dulkadirli oymakları arasında göstermiştir. Cevdet Türkay ise Abdallu cemaatinin Bozok Sancağı Türkmen aşiretlerinden olduğunu belirtmektedir. Ancak sefer masraf defterlerinde geçen "Abdallı deveçileri"nin bu aşirete mensubiyetleri kesin değildir. Aşiretle ilgili olarak bk. Yusuf Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, TTK, 3. Baskı, Ankara, 1997, s. 86, 134;

sırasında Bağdat'ta bulunan mühimmat ve zahirenin cepheye ulaştırılması işini üstlenmişlerdir. Üstelik sürülerindeki develerin sayısı 500-600 civarındadır. Bu kapsamda Hemedan seferi masraf defterinde 1725 yılı boyunca bu develere yapılan ödemelerle ilgili kayıtları görmek mümkündür<sup>18</sup>. Öte yandan Kirmanşah ve Hemedan seferlerinde civardaki bazı Arap ve Türkmen aşiretleri ile Safevi devletine tâbi bazı aşiretlerden de deve kiralanmıştır<sup>19</sup>.

Develerin sağlandığı diğer bir kaynak Rumeli'deki kazalardır. Bu kazalar; Bergos/Burgos, Evreşe, Ferecik, Hatunili, İpsala, Kavak, Keşan ve Yanbolu'dur. Zira 1724-25 yılında bu kazalardan toplam 1.700 deve peyderpey cephelere sevk edilmiştir<sup>20</sup>. Bu develer önce İstanbul'a getirilmişler, buradan da Tebriz Seraskeri Abdullah Paşa'nın yanında nakliye kullanılmak üzere Van tarafına ulaştırılmışlardır<sup>21</sup>. Cepheler ile Rumeli'deki bu kazalar arasındaki mesafe 2000 km'nin üzerinde olmasına rağmen buralardan deve temin edilmesi bu konuda ortaya çıkan ihtiyacın boyutunu göstermesi açısından kayda değerdir<sup>22</sup>.

Sancaklardan temin edilecek develer için öncelikle mübaşirler görevlendirilmiştir. Bunun dışında deve sürüsünün başına bir başbuğ<sup>23</sup> ile yolda sürünün kontrolünü sağlamak üzere her katarı birer sarban, çoban, tayin edilmiştir. Bir katar altı deveden meydana gelmekte olup beş yüz devenin olduğu bir sürüde seksen üç sarban yer almıştır. Aslında sarban sayısı fazla tutularak yol boyunca deve katarlarının daha sıkı kontrolünü sağlamak amaçlanmıştır. Zira 1724 yılında Serasker Abdullah Paşa, cepheye planlanandan daha az sayıda devenin ulaşmasından yakınmış ve bunun önüne geçmek için katarlarda daha fazla sayıda sarbanın görevlendirilmesi gerektiğine vurgu yapmıştır<sup>24</sup>.

Zahire ve mühimmat naklinde kullanılan yollara paralel olarak develere bazı ana arterlerde daha fazla ihtiyaç duyulmuştur. Bunların başında kuzeydeki en önemli lojistik üssü olan Trabzon gelmektedir. Çünkü sefer süresince cephelere ulaştırılmak üzere Trabzon'a gerek mühimmat gerekse zahire sevk edilmiştir. Bu kapsamda limana indirilen mühimmat ve zahire develere yüklenmiş ve Erzurum üzerinden cephelere sevk edilmiştir. Öte yandan ikinci üs olan Payas ve İskenderun iskelelerine indirilen mühimmat da develerle cephelere ulaştırılmıştır. Şüphesiz ki sefer süresince develere sadece bu üslerde ihtiyaç duyulmamıştır. Çünkü Anadolu'da birçok sancak ve kazadan satın alınan zahire yine aynı birimlerden temin edilen develerle doğrudan cephelere yönlendirilmiştir<sup>25</sup>. Bu da gösteriyor ki yük taşıma

Cengiz Orhonlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Aşiretlerin İskânı*, İstanbul, 1987, s. 66-67. Cevdet Türkay, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Oymak, Aşiret ve Cemaatler*, İstanbul, 2001, s. 49.

<sup>18</sup> BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 8, 10; nr. 1556, s. 2, 11, 13; *D.BŞM.ORH.*, Dosya nr. 3, vesika nr. 47; Dosya nr. 6, vesika nr. 20.

<sup>19</sup> BOA, *D.BŞM*, nr. 1494; *DBŞM.ORH.* Dosya nr. 10, vesika nr. 3.

<sup>20</sup> H. 1136 senesinde Tebriz'e zahire ve mühimmat nakletmek üzere Rumeli'den 1.220 deve temin edilirken H. 1137'de ise Revan seraskerinin talebi doğrultusunda 500 deve temin edilmiştir. Bk. BOA, *D.BŞM*, nr. 1495; *MAD*, nr. 3156, s. 292.

<sup>21</sup> BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 190.

<sup>22</sup> BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 292-293.

<sup>23</sup> BOA, *C.A.S.*, nr. 25894.

<sup>24</sup> *Edremit Şer'iyye Sicili (EŞS)*, nr. 1230, vr. 23.

<sup>25</sup> H. 1136 senesinde Karaman Eyaletinden Tebriz'e gönderilmek üzere 750 deve talep edilmiştir. Karaman'dan 266, Teke'den 100, Kayseri'den 100, Aksaray'dan 56, Kırşehir'den 56, Beyşehir'den 87 ve Akşehir'den 85 deve talep olunmuştur. Bk. BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 296-297.

kapasitelerinin fazla olması nedeniyle develer hem Anadolu'da hem Rumeli'de zahire ve mühimmat naklinde kullanılmışlardır<sup>26</sup>.

Develere ortalama 9-10 İstanbul kilesi yani 225 ila 250 kg. zahire yüklenmiştir<sup>27</sup>. Bu miktarın belirlenmesinde muhtemelen develerin taşıma kapasiteleri etkili olmuştur. Örneğin, Sivas'tan Tebriz'e zahire nakletmek üzere develere dokuzar kile zahire yüklenirken<sup>28</sup> Rışvan aşiretinden ve İfrâz-ı Dulkadriye Türkmenleri ve Yeniil Türkmenlerinden temin edilen develere onar kile zahire yüklenmiştir<sup>29</sup>.

Deve temininde deve sahiplerinin bazı yükümlülükleri vardı: Her devede birer ikişer çift çuval ile urgan, yular, semer ve havut<sup>30</sup> bulunmalıydı<sup>31</sup>. Deveyle birlikte bu malzemelerin talep edilmesinin nedeni sefer gibi olağanüstü bir durumda zaman kaybedilmek istenmemesi olarak yorumlanabilir.

**Tablo 2. 1724 Yılında Tebriz ve Revan Seferlerinde Deve-Katır Temin Edilen Eyalet ve Sancaklar<sup>32</sup>**

TEBRİZ			REVAN <sup>33</sup>	
Eyalet-Sancak	Deve	Katır	Eyalet-Sancak	Deve
Sivas	600	400 <sup>34</sup>	Sivas	600
Karaman	750	--	Maraş	600
Adana	300	--	Kayseri-Teke	400
Maraş	150	100	Malatya	400
Halep	200	100	--	--
Kastamonu	--	100	--	--
Ankara-Çankırı	--	150	--	--
Alaiye-Tarsus	--	150	--	--

<sup>26</sup> BOA, MAD, nr. 3375, s. 190.

<sup>27</sup> Murphey, bu miktarın 9,5 kileye kadar çıktığını belirtmektedir. Bk. Rhoads Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, (Çev. M. Tanju Akad), İstanbul, 2007, s. 101.

<sup>28</sup> BOA, D.BŞM, nr. 1531, s. 3.

<sup>29</sup> *Balikesir Şer'iyye Sicili (BŞS)*, nr. 720, vr. 6; BOA, MAD, nr. 3156, s. 254-55. Yine Halep'ten temin edilen develerin her birine onar kile zahire yüklenmiştir. Bk. BOA, D.BŞM.ORH, nr. 7, vesika nr. 195.

<sup>30</sup> Havut, deve semeridir. Bk. *Türkçe Sözlük*, Türk Dil Kurumu, Ankara, 2005, s. 863.

<sup>31</sup> BOA, MAD, nr. 3156, s. 8; EŞS, nr. 1230, vr. 23.

<sup>32</sup> BOA, MAD, nr. 3375, s. 164-167, 192-193.

<sup>33</sup> Revan seraskeri Ahmed Paşa'nın yanında zahire ve mühimmat naklinde istihdam edilmek üzere temin edilen bu develer genellikle tablodaki eyalet ve sancaklarda mevcut aşiretlerden temin edilmelerine vurgu yapılmıştır. Bu aşiretlerin ellerinde çok sayıda deve bulunması bunun gerekçesini oluşturmuştur. Bu aşiretlerden bazıları Sivas'ta bulunan: Saraçlı, İlbeyli, Mamalu; Maraş'ta Rışvanlı aşiretidir. Bk. BOA, MAD, nr. 3375, s. 192-193.

<sup>34</sup> Katırlar Sivas eyaletine bağlı olan Tokat, Eğin ve Arapgir civarından temin edilmiştir.

<b>Toplam</b>	<b>2000</b>	<b>1000</b>	<b>Toplam</b>	<b>2000</b>
---------------	-------------	-------------	---------------	-------------

Ulaşım hizmetinde kullanılan develer için sahiplerine ödenen ücretler günlük işgücü üzerinden hesaplanmış ve bir deve günlük 24 ila 30 akçeye kiralanmıştır. Örneğin 1725 yılı Ekim ayında Sivas'tan Tebriz'e zahire nakleden develer için günlük 30 akçe ücret belirlenirken aynı yıl aynı güzergâhta kullanılan bir başka deve katırı için günlük 25 akçe ücret belirlenmiştir<sup>35</sup>. Yine 1725 yılında 75 gün süre ile Türkmen aşiretlerinden kiralananan develerin her biri için sahiplerine günlük 30 akçe ücret üzerinden ödeme yapılmıştır<sup>36</sup>. Ücret belirlenirken hangi kıstasların göz önünde tutulduğuyula ilgili herhangi bir bilgi mevcut değildir. Fakat bunların deve sahipleri ile yapılan pazarlık neticesinde belirlenmiş olması muhtemeldir. Ücret miktarı her ne olursa olsun devlet, deve sahiplerine kira bedellerinin peşin olarak ödenmesi hususuna sürekli vurgu yapmıştır. Bu doğrultuda deve sahiplerine üçer aylık ücretleri peşin olarak ödenmiştir<sup>37</sup>.

Sefer boyunca ulaşımın sağlanmasında kullanılan diğer yük hayvanları beygir ve katırlardır<sup>38</sup>. Beygirler ihtiyaç duyulan alanlara göre çeşitli adlarla tanımlanmaktaydılar. Mekkâri beygiri zahire, mühimmat ve askerlerin eşyalarının naklinde<sup>39</sup>, tobkeşan beygiri topların cepheye naklinde<sup>40</sup>, saka beygiri ordunun su hizmetinde<sup>41</sup> ve menzil beygiri ulaştırmada kullanılmıştır. Katırlar ise kayıtlarda esterân olarak geçmektedir.

Beygir ve katırlar Ankara, Aydın, Bolu, Diyarbakır, Hamid, Harput, Hüdavendigâr, Karesi, Kastamonu, Çankırı, Kütahya, Menteşe, Saruhan Sığla, Sivas, Sultanönü, Teke ve Tokat sancaklarından temin edilmiştir<sup>42</sup>. Bu saydığımız yerler arasında Ankara, Bolu, Çankırı ve Kastamonu'da katır ve beygirin çok daha fazla sayıda olduğu anlaşılmaktadır<sup>43</sup>. Beygir ve katırlardan herhangi bir ayırım olmaksızın cephelerin tümünde yararlanılmıştır.

<sup>35</sup> BOA, *D.BŞM*, nr. 1531; *C.A.S.*, nr. 25894; *BŞS*, nr. 720, vr. 23.

<sup>36</sup> Bu hizmetleri karşılığında deve sahiplerine toplam 11250 kuruş ücret ödenmiştir. Bk. BOA, *D.BŞM*, nr. 1494, s. 30.

<sup>37</sup> BOA, *D.BŞM*, nr. 1531, s. 3; *C.A.S.*, nr. 25894, 33803.

<sup>38</sup> Osmanlı döneminde atın kullanımı için bk. Yusuf Halaçoğlu, "At İslami Devir", *DİA*, IV, İstanbul, 1991, s. 28-31.

<sup>39</sup> BOA, *D.BŞM*, nr. 1519, s. 3; *BŞS*, nr.720, 28a. Cepheye sevk edilecek askerlerin eşyalarını yüklemek üzere her 10 nefere bir re's mekkari davarı tahsis edilmiştir.

<sup>40</sup> BOA, *D.BŞM.ORH.*, nr. 5, vesika nr. 60.

<sup>41</sup> Sefer sürecinde üç cepheye de saka beygirleri kullanılmıştır. Bk. BOA, *MAD*, nr. 1943, s. 25; *D.BŞM*, nr.1494, s. 10-11-12; *MAD*, nr. 135, vr. 16.

<sup>42</sup> BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 238-239; 3598, s. 7; nr. 3606, s. 22, 95, 179; *D.BŞM*, nr. 1531, s. 4.

<sup>43</sup> Örneğin 1724 yılı Mayıs ayında cephelere zahire ve mühimmat naklinde istihdam olunmak üzere Bolu sancağından 400 re's katır, Ankara ve Çankırı sancaklarından 200 re's katır, Kastamonu sancağından 295 re's katır olmak üzere bu sancaklardan toplam 895 re's katır ihraç olunmuştur. Bunu takiben 1724 yılı Ekim ayında da Ankara, Çankırı ve Kastamonu sancaklarından Trabzon iskelesinde bulunmak üzere 1.000 re's katır talep edilmiştir. Bu kayıtlar göstermektedir ki Ankara, Bolu, Çankırı, Kastamonu sancaklarından İran seferleri boyunca çokça katır ihraç olunmuştur. Bk. *Trabzon Şer'iyye Sicili* (TŞS), nr. 1883, vr. 21, BOA, *MAD*, nr. 3606, s. 28.

Beygir ve katırların sarp arazilerde yük taşıyabilmeleri rağbet görmelerinde etkili olmuştur<sup>44</sup>. Bu nedenle olsa gerek İnan seferlerinin her aşamasında beygirlerden yararlanılmıştır. Örneğin bir kıta şâhî topun çekilmesi için 6 beygir koşulmuş ve her kıtası için birer beygir yedek olarak hazırlanmıştır<sup>45</sup>.

**Tablo 3. Trabzon'dan Zahire ve Mühimmat Nakli İçin Talep Edilen Katırlar (H. 13 C. 1136/9 Mart 1724)<sup>46</sup>**

Eyalet-Sancak	Katır (Re's)
Kastamonu	300
Ankara ve Kengiri	200
Sivas-Tokat-Merzifon-Amasya	400
Bolu	400
<b>Toplam</b>	<b>1300</b>

Zahire naklinde kullanılan beygir ve katırlara 5 veya 6 İstanbul kilesi zahire yüklenmiştir. Bu da 125 ila 150 kg taşıdıklarını göstermektedir<sup>47</sup>. Yük taşıma kapasiteleri bakımından beygir ve katır kıyaslandığında beygirin bir kile daha fazla taşıdığı anlaşılmaktadır. Katıra maksimum 5 kile zahire yüklenirken beygire 6 kileye kadar yüklenmiştir<sup>48</sup>. Mühimmat naklinde kullanılan beygirlere ise ortalama 22 batman yük yüklenmiştir. Bu durumda bir beygir 170 kg civarında mühimmat taşıyabilmiştir<sup>49</sup>.

Nakliye hizmetinde kullanılan beygir ve katırlar birkaç istisnai durum haricinde günlük iş gücü üzerinden kiralanmışlardır. Buna göre bir beygir veya katırın günlük ücreti 20 ila 30 akçe arasında değişmiştir. Örneğin Revan muhasarasında Kars'taki zahirenin nakli için 2.300 civarında beygir ile 1.555 katır kiralanmış ve günlük kira ücreti yirmişer akçe olarak belirlenmiştir<sup>50</sup>. Hayvanlar genellikle üç aylık süre ile kiralanmışlar ve bu bedeller peşin olarak sahiplerine ödenmiştir<sup>51</sup>.

<sup>44</sup> Trabzon-Erzurum güzergâhındaki yolun sarp olması ve araba işlemesine imkân vermediği kaydedilmiştir. Bk. *TŞS*, nr. 1882 (68-1), vr. 57.

<sup>45</sup> BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 3, vesika nr. 88.

<sup>46</sup> BOA, *MAD*, nr. 3375, 199-200.

<sup>47</sup> Erzurum'dan Tasuc'a 3000 kile arpa nakletmek üzere 500 at kiralanmış ve her ata ortalama 6 kile yani 150 kg arpa yüklenmiştir. Yine Erzurum'dan Hoy'a nakledilecek olan 648 İstanbul kilesi arpa 108 re's ata yüklenmiş ki bu durumda her birine altışar kile arpa yüklenmiştir. Diğer taraftan konuyla ilgili çalışmaları olan Murphey atların yük taşıma kapasiteleri olarak maksimum 5,5 kile olduğunu ifade etmektedir. Bk. BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 4, vesika nr. 56; BOA, *C.AS.*, nr. 14573/2; Murphey, *a.g.e.*, s. 101.

<sup>48</sup> Sivas eyaletinden Tebriz'e zahire naklinde kullanılmak üzere toplam 533 re's katır kiralanmış ve her katıra beşer kile zahire yüklenmiştir. Bk. BOA, *D.BŞM.*, nr. 1531, s. 4.

<sup>49</sup> 1724 Şubatında 2.640 batman mühimmat Trabzon'dan Erzurum Kalesi'ne nakledilmek üzere 120 bargire yüklenmiştir. Buna göre her bir bargire 22 batman mühimmat yüklenmiştir. Bk. BOA, *MAD*, nr. 3288, s. 181.

<sup>50</sup> BOA, *MAD*, nr. 135.

<sup>51</sup> Anadolu eyaletindeki bazı sancaklardan talep edilen 500 deve ile 1.000 re's katırın nakliye hizmeti bedeli olarak sahiplerine günlük 25 sağ akçe ücret ödeneceği belirtilmiştir. Bk. BOA, *D.BŞM.*, nr. 1531; *MAD*, nr. 3156, s. 287; *BŞS*, nr. 720, vr. 23.



Öte yandan yukarıda belirttiğimiz üzere istisnai durumlar da yaşanmıştır. 1724 yılı Ekiminde Hoy-Tasuc tarafındaki Osmanlı ordusu için gereken zahirenin nakliyesinde kullanılacak beygirler için sahiplerine ödenecek nakliye bedelleri taşıdıkları yükün miktarına göre belirlenmiştir. Buna göre her beygire 1,5 somar<sup>52</sup> yüklenmiş ve kile başına 90 akçe ödenmiştir<sup>53</sup>.

Günlük kiralama usulünden başka beygir ve katırlar hizmet süreleri hesaba katılmaksızın yapacakları iş için toplam bir ücret belirlenerek de kullanılmışlardır. Güzergâhlar aynı olmasına rağmen her parti beygir için farklı miktarda ödeme yapılmıştır. Örneğin Trabzon-Erzurum arasında mühimmat nakleden beygirlerin her birine 5'er kuruş, Trabzon-Kars arasında sekizer kuruş ücret ödenmiştir<sup>54</sup>. Yine Erzurum'dan Tiflis'e 3 ila 9,5 kuruş, Erzurum'dan Hoy'a 10 kuruş ücret ödenmiştir<sup>55</sup>.

Cephe ardında ve cephede nakliye hizmetinde kullanılacak olan bu hayvanlar görevlendirilen mübaşir ile başbuğlarının denetiminde yola çıkarılmışlardır. Ayrıca yolda hayvanların bakımının sağlanması ve güvenli bir şekilde istenilen yere ulaştırılmaları için her katarda harbende<sup>56</sup> denilen görevliler bulundurulmuştur<sup>57</sup>.

Osmanlı tarımsal yapısının temel unsurlarından olan öküz ve mandalar da seferberlik söz konusu olduğunda diğer hayvanlarla birlikte mühimmat ve zahirenin naklinde kullanılmışlardır. Bunlar genellikle arabalara koşulmuşlardır. Bu yönüyle arabaların işlemesine elverişli arazide yani Erzurum-Tiflis<sup>58</sup> ve Erzurum-Revan ve Erzurum-Tebriz<sup>59</sup> güzergâhlarında nakliye işlerinde öküz ve mandalar istihdam edilmişlerdir. Buna karşın Trabzon-Bayburt/Erzurum ve Bağdat-Hemedan hatlarında öküz, manda dolayısıyla da arabalar hemen hiç kullanılmamıştır.

Muhasaraların en önemli ayağını oluşturan büyük toplarla şâhîlerin ve mühimmatın naklinde öküz ve mandalar top arabalarına koşulmuşlardır. Örneğin Erzurum kalesinden 10

<sup>52</sup> Somar, buğday ve arpa için kullanılan bir ölçek olup genellikle doğu Anadolu bölgesinde kullanılmıştır. Fakat bu ölçenin standart bir karşılığı bulunmamaktadır. Kaynaklar incelendiğinde Erzurum'da kullanılan somarın 8 İstanbul kilesi, Erzincan'da ise 205,248 kg olduğu belirtilmiştir. H. İncelik ise 1 somarı 12 İstanbul kilesi/307,966 kg olduğunu kaydetmiştir. Bk. M. Ali Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, İstanbul, 2011, s. 623, Halil İncelik, *Osmanlı İmparatorluğu Klasik Çağ (1300-1600)*, (Çev. Ruşen Sezer), İstanbul, 2003, s. 253; s. Ünal Taşkın, *Osmanlı Devleti'nde Kullanılan Ölçü ve Tartı Birimleri*, Yüksek Lisans Tezi, Elazığ, 2005, s. 107. Oysa İran seferleri sırasında somarın kg karşılığı ile ilgili daha farklı sonuçlara ulaşılmıştır. Buna göre Ardahan, Göle, Kars ve Erzurum'da 1 somarın 4 İstanbul kilesi üzerinden işlem gördüğü tespit edilmiştir. Bk. BOA, MAD, nr. 3375, s. 18; nr. 3156, s. 18-19.

<sup>53</sup> BOA, MAD, nr. 3156, s. 30. (M. 29 Ekim 1724)

<sup>54</sup> TŞS, nr. 1882/68-1, vr. 57.

<sup>55</sup> BOA, MAD, nr. 1943, s. 17-18; D.BŞM.ORH. Dosya nr. 6, vesika nr. 22.

<sup>56</sup> Harbende, eşek, katır gibi yük hayvanlarına bakan kimse, seyis anlamına gelmektedir. Bk. Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lügat*, Ankara, 2001, s. 327.

<sup>57</sup> BOA, MAD, nr. 3156, s. 287.

<sup>58</sup> BOA, MAD, nr. 1943, s. 18.

<sup>59</sup> Tebriz'e zahire nakletmek üzere aşiretlerden talep edilen 6.000 re's öküze zahire yüklenmiş ve öküzlerin ücretleri Erzurum Gümrük Emini tarafından karşılanmıştır. Bk. BOA, MAD, nr. 3156, s. 41.

adet büyük topun Tiflis'e nakli için 220 çift manda temin edilmiştir. Buradan bir kıta topun 20 çift mandayla nakledildiği anlaşılmaktadır<sup>60</sup>.

Öküz ve mandaların arabalara koşulları dolayısıyla özellikle genç ve güçlü olmalarına dikkat edilmiştir<sup>61</sup>. Yolda hayvanların telef olma ihtimali göz önünde bulundurularak her on hayvan için bir yedek tutulmuştur. Öküz ve mandalar arazi yapısı dolayısıyla beygirler gibi nallanmış ve hayvanların bakımı ve kontrolü için başlarında çobanlar görevlendirilmiştir<sup>62</sup>. Çobanlara yaptıkları bu iş karşılığında belirli bir ücret ödenmiştir<sup>63</sup>.

Harekât süresince nakliye hizmetinde kullanılan öküz ve mandaların sayısını masraf defterlerinde yer alan kayıtlardan tespit edebiliriz. Bu minvalde Kars-Tiflis arası nakliyatta 1.130 baş, Erzurum-Tebriz hattında 6.000 baş öküz istihdam edilmiştir<sup>64</sup>. Öküzler için belirlenen ücret 1-1,5 kuruş arasındadır. Bunun yanında bazen öküzlerin satın alındığı da olmuştur. Bu durumda öküzlerin çifti için 45 kuruş ödenmiştir<sup>65</sup>.

Seferde kullanılan nakliye vasıtalarının bir diğeri de arabalardır. Özellikle topların ve bazı sefer mühimmatının nakli arabalarla gerçekleşmiştir. Osmanlı seferleri üzerine yapılan çalışmalar incelendiğinde arabaların batı yönlü seferlerde daha sıklıkla kullanıldığı görülmektedir<sup>66</sup>. Arabalar, develer ve beygirlere nazaran çok daha fazla yük taşıma kapasitesine sahiptir. Çünkü bir arabaya 600 ila 1.000 kg yük yüklenebilirdi. Fakat İnan seferinde zahire ve mühimmat naklinde arabalardan çok yük hayvanları ön plandadır. Görünürde bir çelişki olarak algılanabilecek bu durumun aslında birçok nedeni vardır. Bunları iki başlık altında toplayacak olursak; birincisi arabanın kendi doğası ve mekaniğinden kaynaklanan nedenlerdir. Öküzlerle çekilen her bir arabayı idare etmek için bir kişi görevlendirilirken altı deve veya beygir için de bir kişi görevlendiriliyordu. Yine yollarda arabaların bozulması ve bakımı gerekirken devenin yolda beslenmesi daha kolaydır ve deve uzun süre susuzluğa dayanabilmektedir<sup>67</sup>.

Osmanlı Devleti'nin doğu seferlerinde mühimmat ve zahire naklinde arabalar fazlaca kullanılmamıştır. Bu durum bölgenin coğrafi şartları, özellikle de arazi yapısı ile yakından ilintilidir. Zira bu seferlerde cephe gerisi olarak niteleyebileceğimiz doğunun arazi yapısının engebeli ve yükseltisinin fazla olması bazı yerlerde arabalarla nakliyatın yapılmasına olanak

<sup>60</sup> BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 3, vesika nr. 88.

<sup>61</sup> BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 4, vesika nr. 74.

<sup>62</sup> BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 3, vesika nr.88.

<sup>63</sup> Revan'ın fethinden sonra buradaki topların bir kısmının Gence'ye ulaştırılması gerekmekteydi. Bunun için Revan'dan camuslara yüklenen toplar Kür civarına ulaştırılmıştır. Bu nakliye sürecinde 80 kişi görev yapmış ve bunun karşılığında 320 kuruş ödenmiştir. Bk. BOA, *MAD*, nr. 135, vr. 24.

<sup>64</sup> BOA, *MAD*, nr.1943, s. 18; nr. 3156, s. 41.

<sup>65</sup> BOA, *D.BŞM.ERG.*, Dosya nr. 3, vesika nr. 88.

<sup>66</sup> Viyana, Kamanıçe ve Mora seferlerinde zahire ve mühimmat naklinde arabalar sıklıkla kullanılmıştır. Bu arabaların sirem, at arabası, koçu arabası ve öküz arabası gibi çeşitleri de bulunmaktadır. Bk. Meryem Kaçan Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, Doktora Tezi, Marmara Üniversitesi, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2001; M. Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu (Mora Fethi Örneği 1714-1716)*, İstanbul, 2007; Mustafa Nuri Türkmen, *Kamanıçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları*, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2002.

<sup>67</sup> İlhan Tekeli-Selim İlkin, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", *Çağın Yakalayan Osmanlı!*, (Yay. Haz. E. İhsanoğlu- M. Kaçar), İstanbul, 1995, s. 407.

vermemiştir. Bu nedenle arabalar ancak arazinin düz olduğu yerlerde kullanılabilmiştir. Buralarda da demir tekerlekli kağı arabaları tercih edilmiştir<sup>68</sup>.

Osmanlı-Safevi savaşlarında Trabzon ile bir diğer lojistik üs Erzurum arasında zahire ve mühimmat akışından bahsetmişik<sup>69</sup>. Dolayısıyla bu iki merkezi birbirine bağlayan yol, ulaşımın sağlanmasında son derece mühim bir yere sahiptir. Trabzon'dan başlayan bu yol Zigana Geçidi ile Harşit Vadisi'ne bağlanmakta ve buradan Bayburt'a ulaşmaktaydı<sup>70</sup>. Yolun Bayburt'a kadar olan kısmının dağlık ve uçurum olması bu yolda arabaların kullanılmasını imkânsız hale getirmiştir<sup>71</sup>. Öte yandan mevsim koşulları da arabaların yılın her ayında kullanılmasını engellemiştir. Zira kar yağışları dolayısıyla olsa gerek "araba işleme mevsimi" tabirinin kullanılması bunu doğrulamaktadır<sup>72</sup>. Bu nedenle Trabzon-Erzurum yolunda ulaşım genellikle yük hayvanlarıyla sağlanmıştır. Hayvanlar yüklerini Bayburt veya Erzurum'a ulaştırdıktan sonra arabalar devreye sokulabilmiştir<sup>73</sup>. Örneğin 1724 yılında Trabzon'dan Tebriz'e zahire nakli için Erzurum, Tercan, Bayburt, Erzincan, Şiran, Karahisar-ı Şarkî, Kemah, Gercanis, Tekman, Kuruçay, Kelkit vs. yerlerden 2.000 adet araba tedarik olunması istenmiştir<sup>74</sup>. Ancak arabaların Trabzon'dan itibaren kullanılması mümkün olmadığından yük hayvanları zahireyi düz araziye getirdikten sonra zahire arabalara yüklenebilmiştir<sup>75</sup>.

Sefer sırasında zahirenin ve mühimmatın naklinde arabaya olan ihtiyaç artmaktaydı. Büyük topların yük hayvanlarıyla naklinin zor olması nedeniyle coğrafi şartların uygun olduğu arazide arabalar kullanılmıştır. Ayrıca deve ve beygire nispeten taşıma kapasitelerinin fazla olması arabalara gereksinimi arttırmıştır. Zira bir adet kağı arabasına 20 kileden fazla zahire yüklenebilmekteydi<sup>76</sup>. Bu kapsamda her üç cephede zahire ve mühimmat naklinde arabalara ihtiyaç duyulmuştur<sup>77</sup>. Ayrıca arabalar temin edilirken mevsim şartları ve bölgenin özellikleri

<sup>68</sup> BOA, MAD, nr. 3156, s. 300.

<sup>69</sup> Trabzon-Erzurum arasındaki yol çok eski dönemlerden beri kullanılagelmiş olup Osmanlı döneminde de etkinliğini korumuştur. Bu yol ile ilgili olarak bk. Temel Öztürk, *İki Savaş Döneminde Trabzon (1680-1690/1723-1746)*, Doktora Tezi, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004; Cumhuriyet Odabaşıoğlu, "Trabzon-İran Transit Nakliyesi", *Çağın Yakalayan Osmanlı!*, (Yay. Haz. E. İhsanoğlu-M. Kaçar), İstanbul, 1995, s. 441-482; M. Yaşar Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Trabzon-Erzurum güzergâhına Alternatif Yol Oluşturma Teşebbüsü (1744-1746), *Trabzon ve Çevresi Uluslararası Tarih-Dil-Edebiyat Sempozyumu Bildirileri*, I, Trabzon, 2002, s. 161-172.

<sup>70</sup> Trabzon'da yeryüzü şekillerinin dağılımı incelendiğinde %76'sı dağlarla %22,4'ü platolarla kaplı olduğu görülmektedir. Birkaç düzlük dışında ova bulunmamaktadır. Trabzon ile Erzurum arasındaki bağlantıyı sağlayan tarihi Zigana Geçidi'nin yükseltisi 2.036 metredir. Güney Kafkasya ve İran ile bağlantıyı sağlayan bu yol Trabzon'dan başlayıp Değirmendere vadisini takip ederek Zigana Geçidi'nde 2.025 metreye yükselmekte buradan Harşit Vadisi'ne (900 m) inerek Gümüşhane'den geçip önce Vavuk Geçidinden (2.300 m) Çoruh havzasına ve sonra da Bayburt'a ve buradan da Kop Dağı geçidinden (2.300 m) Yukarı Fırat havzasına ve Erzurum'a ulaşım oradan da doğuya doğru devam etmektedir. Bk. Yurt Ansiklopedisi, "Trabzon", X, 1982, s. 7169-7280; M.C. Şehabeddin Tekindağ, "Trabzon", *İA, XII/I*, MEB, 2001, s. 455-477.

<sup>71</sup> Temel Öztürk, *İki Savaş Döneminde Trabzon (1680-1690/1723-1746)*, Doktora Tezi, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul, 2004, s. 157.

<sup>72</sup> BOA, MAD, nr. 14351, s. 176.

<sup>73</sup> Öztürk, a.g.t., s. 157, BOA, MAD, nr. 3598, s. 231.

<sup>74</sup> BOA, D.BŞM.ERG., Dosya nr. 4, vesika nr. 64.

<sup>75</sup> Öztürk, a.g.t., s. 157, BOA, MAD, nr. 3598, s. 231.

<sup>76</sup> BOA, MAD, nr. 3156, s. 10-11; nr. 3606, s. 154.

<sup>77</sup> Tiflis kuşatmasında Erzurum ve Kars'tan serasker İbrahim Paşa'nın yanına un, top ve yuvarlak naklinde öküz arabalarından yararlanılmıştır. Bu iş için 401 adet öküz arabası kullanılmış olup bu arabalar için toplam 5062,5 kuruş ödeme yapılmıştır. Bk. BOA, MAD, nr. 1943, s. 11-12.

dolayısıyla demir tekerlekli arabalarla kapaklı arabalar tercih edilmiştir<sup>78</sup>. Örneğin H. 1137 senesinde Sivas eyaletinden Tebriz'e zahire nakletmek üzere 1.500 adet öküz (kağrı) arabası<sup>79</sup> ve Tiflis seferinde ise 401 adet öküz arabası kullanılmıştır<sup>80</sup>. Yine Revan kuşatmasında askerlerin tayinatlarını ve harp malzemelerini nakletmek üzere Erzurum'dan itibaren arabalar kullanılmıştır<sup>81</sup>.

Arabaların kapasiteleri hakkında ayrıntılı veriler bulmak zor olsa da bilinen bir gerçek var ki o da arabalar diğer yük hayvanlarına göre daha fazla yük taşımakta ve kapasiteleri değişmekteydi. Örneğin Sivas'tan temin edilen araba ile Erzurum'dan temin edilen arabanın kapasiteleri birbirinden farklıydı. Erzurum'da bir arabaya 12 kile zahire yüklenirken Sivas'ta kağrı arabasına 25 kile zahire yüklenebilmiştir<sup>82</sup>. Bu doğrultuda H. 1137 senesinde Sivas Eyaletinden talep edilen 22 adet arabaya 1.090 batman un yüklenmiştir. Bu nakliyede her bir arabaya yaklaşık 380 kg civarında un yüklendiği ortaya çıkmaktadır<sup>83</sup>. Bu rakam bir arabanın kapasitesi için oldukça az görünmektedir. Nitekim aynı yıl yine Sivas'tan Hoy'a zahire nakledecek arabaların her birine 25'er kileden fazla, yaklaşık 625 kg, zahire yüklenmiştir<sup>84</sup>. Bu da gösteriyor ki bir araba bir devenin taşıdığı yükün iki katından fazlasını taşıyabilmektedir. Hatta öküzler tarafından çekilen arabalarda yükün 1.000 kg'a kadar çıktığı belirtilmektedir<sup>85</sup>.

Arabalar kiralanırken kira ücretleri aylık olarak belirlenmiştir. Arabaların nakliye hizmetinde kullanılacakları süre tam olarak belli olmadığından sahiplerine birer aylık kira ücretleri peşin olarak ödenmiştir. 1724 senesinde Mustafa Paşa'nın yanına sevk edilmek üzere kiralanan her araba için aylık 5 kuruş ücret ödenmiştir<sup>86</sup>. Yine Erzurum'dan Tiflis ve Tebriz'e un ve top nakleden arabalar için de kira bedeli olarak aylık 5 kuruş fiyat belirlenmiştir<sup>87</sup>. Fakat bu ücret tüm sefer boyunca geçerli sabit bir ücret değildir. Çünkü bazen bir araba için aylık 7,5 kuruşa kadar ödeme yapılabilmektedir. Kira bedellerinin değişkenliğinde arabaların yeterlik durumlarıyla nakliyenin bir an evvel gerçekleştirilmesinin payı olsa gerek. Zira kağrı arabası temini ile ilgili bir dizi sıkıntıların yaşanması, arabalarının kapasitelerinin fazla olması ve Hoy'da kışlamakta olan Osmanlı askerlerinin zahireye olan ihtiyaçları bu ücreti zorunlu kılmış olabilir<sup>88</sup>. Devletin araba sahiplerine paralarını zamanında ödeme gibi yükümlülüğü

<sup>78</sup> BOA, MAD, nr. 3156, s. 300-301.

<sup>79</sup> Fakat talep olunan bu arabalardan 1011 tanesi karşılanabilmiştir. BOA, MAD, nr.3156, s. 14.

<sup>80</sup> Bu arabalarla Erzurum ve Kars'tan İbrahim Paşa komutasındaki Tiflis'te bulunan orduya un, top ve yuvarlak nakledilmiştir. Aylık beşer kuruştan arabalar için 5.062,5 kuruş ödeme yapılmıştır. Bk. BOA, MAD, nr. 1943, s. 11-12.

<sup>81</sup> BOA, D.BŞM.ERG., Dosya nr. 4, vesika nr. 88-89.

<sup>82</sup> BOA, MAD, nr. 3606, s. 21, 138.

<sup>83</sup> Erzurum'dan satın alınan 1.090 batman un bu 22 arabaya yüklenmiştir. Bir batman 7,69767 kg olduğundan 1.090 batman 8.390 kg etmekte olup bu miktar 22 arabaya paylaştırıldığında ortalama her arabaya 380 kg un yüklendiği sonucuna ulaşılmaktadır. Bk. BOA, C.A.S., nr. 14573.

<sup>84</sup> BOA, MAD, nr. 3156, s. 10.

<sup>85</sup> Ümit Ekin, *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 2002, s. 63

<sup>86</sup> Erzurum'dan temin edilen 40 araba için bir aylık kira bedeli olarak toplam 200 kuruş ödenmiştir. Bk. BOA, D.BŞM.ERG., Dosya nr. 4, vesika nr. 88.

<sup>87</sup> BOA, MAD, nr. 1943, s. 11-12, BOA, C.A.S., nr. 14573.

<sup>88</sup> H. 19 Cemâziyelevvel 1137/M. 3 Şubat 1725'de Tebriz'deki Osmanlı askerlerinin iaşeleri için Sivas'tan satın alınacak olan 60 bin kile zahirenin Hoy kasabasına nakledilmesi için 1.200 re's yük hayvanının istihdamı

bulunurken araba sahiplerinin de bazı yükümlülükleri vardı. Yolda arabaların tamiri gerektiğinde veya hayvanlar iş göremez duruma geldiklerinde bunların yenilenmesi araba sahiplerinin göreviydi<sup>89</sup>. Bunun karşılığında arabaların sefer hizmetindeki işleri sona erdiğinde arabalar ve öküzler sahiplerine teslim edilecekti<sup>90</sup>.

Aynı eyaletten arabalar temin edilirken hem kiralama hem de satın alma yönteminin uygulanması tamamıyla görevlinin tasarrufuyla ilgilidir. Nitekim seferin Erzurum ve çevre eyaletlerdeki organizasyonunda aktif rol oynayan Erzurum Gümrük Emniyeti Osman Ağa bunun örneklerindedir. Bu uygulamada belirleyici etkenin neler olduğu bilinmese de bir mahalleden arabalar kiralanırken başka bir mahalleden satın alındığı görülmüştür. Konuyla ilgili belgelerde “ıştira” olarak bahsedilen satın alma işlemlerinde ödenen ücretler ve şartlar farklılık göstermektedir. Kiralama usulünde olduğu gibi satın alınırken de arabalarla birlikte arabayı çekecek olan hayvanlar da bu işleme dahil edilmiştir. Ancak bu hayvanların cinsleri hakkında her hangi bir bilgi verilmemiştir. Fiyatlar tespit edilirken birim olarak arabalar esas alınmış olup her araba için 50 kuruş fiyat belirlenmiştir. Bunun yanında yine her bir arabada kullanılmak üzere birer çift hayvan da arabalarla birlikte teslim edilmiştir<sup>91</sup>.

Seferberlik kapsamında gerek cephe ardında gerek cephe kullanılarak nakliye vasıtalarının cephelere nasıl ulaştırıldığı konusunda şimdiye kadar yapılan çalışmalarda herhangi bir bilgi yer almamaktadır. Daha öncede belirttiğimiz üzere hayvanlar her bir katarın başında birer çobanla yola çıkarılmıştır. Bu katarların bazen 500’ü aşkın büyük bir sürü halinde ilerlemeleri gerekiyordu. Askerlerin sevkinde olduğu üzere hayvanlar sevk edilirken de menzil güzergâhları takip edilmiş ve güzergâh boyunca hayvanların dinlenmesi ve doyurulması için mola verilmiştir. Bunun için hayvanlar menzile ulaşmadan gerekli miktarda arpa ve saman menzilde hazır edilmiştir<sup>92</sup>. Faroqhi, bir devenin günlük 4 kg arpa ile 9,4 kg saman tükettiğini belirtmektedir<sup>93</sup>.

Arpa ve samanla doyurulan hayvanlar yoldaki hanlar ve ahırlarda dinlendirilmiştir. Bu kapsamda yapılan tüm masraflar mübaşir tarafından karşılanmıştır. Ayrıca hayvanların barınak ve beslenme ihtiyaçlarının karşılanması için güzergâhtaki yerel idareciler ile âyanlar da haberdar edilmiştir<sup>94</sup>.

Seferde ulaşım hizmetinde kullanılan hayvanlar özellikle iskelelerde zahire ve mühimmat hacminin çok fazla olması dolayısıyla bir defa yük taşıdıktan sonra hemen salıverilmemişlerdir. Nakliye vasıtası temin etmenin sıkıntıları ve cephelerin ihtiyaçları bunda en önemli etkindir. Örneğin Trabzon ve Erzurum’dan Revan’a zahire nakleden hayvanlara izin

---

öngörülmüştür. Ancak 60 bin kile zahirenin bu kadar sayıda yük hayvanlarıyla nakledilmesinin mümkün olmadığı bildirilmiş ve bunun üzerine zahirenin arabalar ile nakledilmesi ve her arabaya günlük 30’ar akçe kira bedeli verileceği kaydedilmiştir. Bk. BOA, *MAD*, nr. 3156, s. 10.

<sup>89</sup> BOA, *D.BŞM.ERG*, Dosya nr. 4, vesika nr. 88.

<sup>90</sup> BOA, *D.BŞM.ERG*, Dosya nr. 4, vesika nr. 89.

<sup>91</sup> BOA, *D.BŞM.ERG*, Dosya Nr: 4, vesika nr. 85-86.

<sup>92</sup> BOA, *D.BŞM.ERG*, Dosya nr. 3, vesika nr. 88.

<sup>93</sup> Faroqhi, “a.g.m.”, s. 529; Ekin, *a.g.t.*, s. 70.

<sup>94</sup> BOA, *MAD*, nr. 3375, s. 240.

verilmemiş ve yeniden zahire yüklenmiştir. Hayvanların cepheden dönüşte dağılmamaları için de başlarına güvenilir kişiler tayin edilmiştir<sup>95</sup>.

#### **4. Sonuç**

1722-1725 tarihleri arasında gerçekleştirilen İnan seferleri sırasında Osmanlı ordusunun ihtiyacı olan zahire, silah ve mühimmatın naklinde önemli ölçüde yük hayvanlarından yararlanmış olup cephe ardında kalan Doğu Anadolu'nun arazi yapısının elverdiği yerlerde ise arabalardan istifade edilmiştir. Nakliyenin emniyetli bir şekilde devamı için katarların güvenlik ve kontrolünü sağlamak üzere sarban ve harbende denilen görevliler tayin edilmiştir. Böylece Osmanlı Devleti yolda yaşanacak olası problemlerin önüne geçmeye çalışmıştır. Buna rağmen seferler sırasında nakliyenin devamında yaşanan sıkıntıların temel nedeni olumsuz mevsim şartları ve bölgenin arazi yapısından kaynaklanmıştır.

#### **KAYNAKÇA**

##### **a. BOA (Başbakanlık Osmanlı Arşivi)**

Maliyeden Müdevver (MAD) nr. 135, 1943, 3156, 3375, 3598, 3606.

Bab-1 Defteri Kalemi (DBŞM), nr. 1494, 1495, 1519, 1531, 1556.

Bab-1 Defteri Erzurum Gümrüğü Dosya (DBŞM.ERG.), nr. 3-4.

Bab-1 Defteri Ordu Hazinesi Dosya (DBŞM.ORH.), nr. 3, 4, 5, 6, 7, 10.

Cevdet Askeriye (C.AS) nr. 14573, 25894, 33803.

İbnülemin Bahriye (İE.BH) nr. 1483.

##### **b. Şer'iyye Sicilleri**

Balıkesir Şer'iyye Sicili (BŞS) nr. 720.

Edremit Şer'iyye Sicili (EŞS), nr. 1230.

Trabzon Şer'iyye Sicili (TŞS) nr. 1882/68-1, 1883

##### **c. Makale ve Kitaplar**

Ekin, Ümit. (2002). *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara.

Faroqhi, Suraiya. (1982). "Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries", *International Journal of Middle East Studies*, Vol. 14, s. 523-539.

Halaçoğlu, Yusuf. (2002). *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara.

---

<sup>95</sup> BOA, MAD, nr. 3606, s. 50.

---

Murphey, Rhoads. (1979). *The Functioning of the Ottoman Army Under Murad IV (1623-1639/1032-1049): Key to the Understanding of the Relation ship Between Center and Periphery in Seventeenth-Century Turkey*, Vol. II, Chicago.

\_\_\_\_\_. (2007). *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1700*, (Çev. M. Tanju Akad), İstanbul.

Öztürk, Temel. (2004). *İki Savaş Döneminde Trabzon (1680-1690/1723-1746)*, Doktora Tezi, İÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Tekeli, İlhan- İlkin, Selim. (1995). "Osmanlı İmparatorluğu'nda Ondokuzuncu Yüzyılda Araba Teknolojisinde ve Karayolu Yapımındaki Gelişmeler", *Çağın Yakalayan Osmanlı!*, (Yay. Haz. E. İhsanoğlu-M. Kaçar), İstanbul, s. 395-440.