



**OSMANLI DEVLETİ'NİN SEFER ORGANİZASYONLARINDA
KULLANDIĞI HAYVANLAR (XVI.- XVIII. YÜZYILLAR)**

Ersin YILDIZ
Yüksek Lisans Tezi

Tarih Ana Bilim Dalı
Danışman: Dr. Öğr. Üyesi Emrah İSTEK
AĞRI- 2019
(Her Hakkı Saklıdır)



T.C.
AĞRI İBRAHİM ÇEÇEN ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TARİH ANA BİLİM DALI



Ersin YILDIZ

**OSMANLI DEVLETİ'NİN SEFER ORGANİZASYONLARINDA
KULLANDIĞI HAYVANLAR (XVI.- XVIII. YÜZYILLAR)**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ YÖNETİCİSİ

Dr. Öğr. Üyesi Emrah İSTEK

AĞRI-2019

TEZ KABUL VE ONAY TUTANAĞI



TEZ ETİK VE BİLDİRİM SAYFASI

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Lisansüstü Eğitim- Öğretim ve Sınav Yönetmeliğine göre hazırlamış olduğum “Osmanlı Devleti'nin Sefer Organizasyonlarında Kullandığı Hayvanlar (XVI.- XVIII. Yüzyıllar)” adlı tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi taahhüt eder, tezimin kâğıt ve elektronik kopyalarının Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde aşağıda belirttiğim koşullarda saklanmasına izin verdiğimi onaylarım.

Lisansüstü Eğitim- Öğretim yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca gereğinin yapılmasını arz ederim.

✓ Δ Tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

Δ Tezim sadece Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi yerleşkelerinden erişime açılabilir.

Δ Tezimin yıl süreyle erişime açılmasını istemiyorum. Bu sürenin sonunda uzatma için başvuruda bulunmadığım takdirde, tezimin tamamı her yerden erişime açılabilir.

26/ 04/2019

Ersin YILDIZ

İÇİNDEKİLER

TEZ KABUL VE ONAY TUTANAĞI	ii
TEZ ETİK VE BİLDİRİM SAYFASI	iii
İÇİNDEKİLER	iv
TABLolar DİZİNİ	vii
ÖZET	viii
ABSTRACT.....	x
KISALTMALAR	xii
ÖN SÖZ.....	xiv
A. Tezin Amacı	xviii
B. Tezin Kapsamı Ve Sınırlılıkları.....	xviii
C. Araştırmanın Yöntemi ve Kaynak Değerlendirilmesi	xix
GİRİŞ	1

BÖLÜM I

OSMANLI DEVLETİ'NİN SEFER ORGANİZASYONU

1.1. Osmanlı Devleti'nin Ordusu.....	4
1.2. Sefer Organizasyonu ve Fiziki Hazırlıklar	12
1.3. Sefer İaşesi Temini	19
1.4. Sefer Mühimmatı ve Cephane Temini.....	28
1.5. Ordunun Seferlerdeki Ana Güzergâhları ve Menziller	33

BÖLÜM II

OSMANLI DEVLETİ'NİN SEFER ORGANİZASYONLARINDA BİNEK VE TAŞIMACILIKTA KULLANDIĞI HAYVANLAR

2.1. At.....	46
2.1.1. Osmanlı Devleti'nden Önce Türklerde At	49

2.1.2.Osmanlı Devleti'nde At	55
2.2.Deve.....	69
2.2.1.Osmanlı Devleti'nde Deve	74
2.3.Katır.....	90
2.4.Öküz.....	96
2.5.Manda.....	98
2.6.Sığır.....	104
2.7.Hayvan Gücüne Dayalı Olarak Taşımacılıkta Kullanılan Arabalar.....	105
2.7.1.Öküz Arabası (Araba-ı Kav)	111
2.7.2.Sirem Arabaları	116
2.7.3.Koçi Arabaları	119
2.7.4.At Arabası.....	120
2.7.5.Tombaz Arabaları	121

BÖLÜM III

OSMANLI DEVLETİ'NİN SEFERLERDE KULLANDIĞI DİĞER HAYVANLAR

3.1.Osmanlı Devleti'nin Sefer Hazırlıkları Kapsamında Kullandığı Hayvanlar	122
3.2.Osmanlı Devleti'nin Seferlerde İaşe Olarak Kullandığı Hayvanlar	127
3.1.1.Koyun	132
3.1.2.İaşe Olarak Kullanılan Diğer Hayvanlar	141

BÖLÜM IV

SEFER ORGANİZASYONLARINDA KULLANILAN HAYVANLARIN TEMİNİ VE DİĞER HUSUSLAR

4.1.Sefer Organizasyonları İçin Hayvan Temin Etme Yolları.....	146
4.2.Seferlerde Kullanılan Hayvanların Ot ve Yem Temini.....	155

4.3.Seferlerde Kullanılan Hayvanlara Yapılan Harcamalar İçin Kaynak Temini	166
4.4.Sefer Organizasyonlarında Kullanılan Hayvanların Temininde Geebe Aşiretlerin Rolü	180
SONUÇ	190
KAYNAKÇA	192
EKLER	212
ÖZGEÇMİŞ	219



TABLULAR DİZİNİ

- Tablo 1:** XVIII. yüzyılda seferlerde deve kiralanan konargöçerlerden bazıları..... 82
- Tablo 2:** 1739 tarihindeki Belgrad Seferi için öküz arabası temini gösterir tablo 98
- Tablo 3:** 1695 Sakız seferi sırasında et ihtiyacının karşılanması için temin edilen koyun ve sığır sayısı ve temin edilen yerleri gösterir tablo. 139
- Tablo 4:** 1610-11 tarihinde tedarik edilen koyun miktarı ve temin ediliş şeklini gösterir tablo..... 140



ÖZET

YÜKSEK LİSANS TEZİ

OSMANLI DEVLETİ'NİN SEFER ORGANİZASYONLARINDA KULLANDIĞI HAYVANLAR (XVI.- XVIII. YÜZYILLAR)

Tez Yöneticisi: Dr. Öğr. Üyesi Emrah İSTEK

2019, 243 sayfa

Jüri: Doç Dr. Hamza ALTIN

Dr. Öğr. Üyesi Emrah İSTEK

Dr. Öğr. Üyesi Hakan KAYA

Asırlarca birçok devlete askeri bakımdan üstünlük sağlayan Osmanlı Devleti, yaptığı kapsamlı sefer organizasyonlarıyla pek çok fetih gerçekleştirmiştir. Osmanlı Devleti'nin yaptığı seferlerde başarılı olmasının altında yatan önemli sebeplerden birisi, sefer örgütlenmesinin büyük bir titizlikle planlanması ve askeri lojistiğinin (mühimmat, iaşe ve ikmal) eksiksiz bir şekilde tedarik edilmesidir. Üç kıta ve yedi iklime yayılan Osmanlı Devleti, sefer zamanlarında uzun mesafeler arasında hızlı hareket etmek zorundaydı. Bu nedenle, askeri mühimmat ve iaşe gibi ihtiyaçlarını cepheye; deniz ve kara yoluyla sevk etmekteydi. Kara yoluyla gerçekleştirilen nakliyatta, dönemin en önemli ulaşım araçları olan hayvanların gücünden faydalanılmaktaydı. Bu bakımdan askeri mühimmat, iaşe ve ikmal türündeki her türlü lojistik ve ihtiyaç maddelerinin sevk; at, deve, öküz, manda, katır ve bu hayvanların koşulduğu arabalarla sağlanmaktaydı. Sefer organizasyonları kapsamında farklı birçok hayvan türünden istifade eden Osmanlı Devleti, askerlerin et ihtiyacını karşılamak amacıyla da koyun, keçi, kuzu, sığır, tavuk gibi hayvanları satın almaktaydı.

Bu çalışmada Osmanlı Devleti'nin sefer örgütlenmesinde ulaşımın ve nakliyenin sağlanmasındaki en önemli etken olan yük ve binek hayvanlarının temini, idaresi ve hangi amaçlarla kullanıldığı araştırılmıştır. Ayrıca askeri iaşe amacıyla kullanılan hayvanların sefer organizasyonu kapsamında satın alınması ve diğer askeri iaşe içindeki önemi üzerinde durulmuştur. Yine bu çalışmada sefer süresi boyunca

kullanılan bu hayvanların beslenmesi için hayvansal gıdaların satın alınması; hayvanların tedarik edilmesi için ekonomik kaynak sağlama ve bu amaçla yapılan havale usulü ve hayvanların en fazla mubayaa edildiği veya kiralandığı yerler hakkında da bilgiler sunulmuştur. Aynı zamanda sefer hazırlıkları arasında sayılabilecek farklı türdeki diğer hayvanlar hakkında da bilgiler verilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı Devleti, sefer organizasyonu, hayvanlar, askeri lojistik, nakliye, ulaşım, iaşe



ABSTRACT

MASTER'S THESIS

THE ANIMALS USED BY OTTOMAN EMPIRE IN THE CAMPAIGN ORGANIZATION (16TH- 18TH CENTURIES)

Thesis Advisor: Assist. Prof. Emrah İSTEK

2019, 243 page

Jury: Assoc. Prof. Dr. Hamza ALTIN

Assist. Prof. Emrah İSTEK

Assist. Prof. Hakan KAYA

Ottoman Empire getting the whip hand of military to lots of states for centuries executed plenty conquests thanks to the well-rounded excursions they launched. One of the significant reasons underlying to be accomplished at the excursions Ottoman Empire launched is delicately planned excursion organization and supplying military logistics (ammunition, subsistence and fulfillment) completely. Ottoman Empire deploying to three continents and seven regions had to move swiftly among long distances at the excursion times. Therefore, they dispatched their needs such as military ammunition and subsistence to front line by sea and overland. When they carried out shipping overland, they made use of the animal force being the most substantial means of transport those days. In this regard, shipping of all kinds of logistics and supply of provisions like military ammunition, subsistence and fulfillment was provided with horses, camels, oxen, buffaloes, mules and vehicles hitched these animals. Ottoman Empire taking advantage of different kinds of animals within the scope of excursion organizations also utilized animals such as sheep, goats, lambs, cattle, and chickens with intent to meet soldiers' meat needs.

In this study, recruitment of draught animals and mount animals being the most important factor to ensure transportation and shipping at the excursion organizations of Ottoman Empire, their management and for what purpose they used are researched. Furthermore, it is dwelled on buying animals used for military subsistence within the context of excursion organization and importance of other

military subsistence of animals. Additionally, information about getting food of animal origin to feed these animals used during excursion; providing economic resource to supply these animals and for this purpose the places animals were purchased most or they were hired is submitted in this research. Apart from these knowledge, it is also informed about other different kinds of animals considered among other excursion preparations.

Key Words: Ottoman Empire, excursion organization, animals, military logistics, shipping, transportation, subsistence



KISALTMALAR

A.(DVNSMHHM.d...	: Mühimme Defterleri
ABD	: Ana Bilim Dalı
AE.	:Ali Emiri
AE.SABH.I.	: Ali Emiri Tasnifi, Abdülhamid I
AE.SAMD.I.	: Ali Emiri Tasnifi, Birinci Ahmet
AE.SAMD.II.	: Ali Emiri Tasnifi, İkinci Ahmet
AE.SAMD.III	: Ali Emiri Tasnifi, Üçüncü Ahmet
AE.SMHD.I..	: Ali Emiri Tasnifi, Mahmud I
AE.SMMD.III	: Ali Emiri Tasnifi, Üçüncü Mehmed
AE.SMMD.IV.	: Ali Emiri Tasnifi, Dördüncü Mehmed
AE.SMRD.IV.	: Ali Emiri Tasnifi, Dördüncü Murad
AE.SMST.II.	: Ali Emiri Tasnifi, İkinci Mustafa
AE.SMST.III	: Ali Emiri Tasnifi, Mustafa III
AE.SSLM.III	: Ali Emiri Tasnifi, Selim III
AE.SSÜL.II.	: Ali Emiri Tasnifi, İkinci Süleyman
ATASE	: Genelkurmay Başkanlığı Yayınları
bk.	: Bakınız
bs.	: Baskı, basım
C	: Cilt
BOA	:T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi
C..AS..	: Cevdet Tasnifi, Askeriye
C..HR..	: Cevdet Tasnifi, Hariciye
C..ML..	: Cevdet Tasnifi, Maliye
C..SM..	: Cevdet Tasnifi, Saray
çev.	: Çeviren
DİA	: Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi
ed.	: Editör
g.	: gram
H.	: Hicri

haz.	: Hazırlayan
İE.ADL.	: İbnü'l-Emin Adliye
İE.AS..	: İbnü'l-Emin, Askeriye
İE.DH	: İbnü'l-Emin, Dahiliye
İE.HR..	: İbnü'l-Emin, Hariciye
İE.MHH.	: İbnü'l-Emin, Muharrerat-ı Husussiye
İE.ML..	: İbnü'l-Emin, Maliye
İE.SM..	: İbnü'l-Emin, Saray Mesalihi
kg.	: kilogram
M.	: Miladi
Mad.d..	: Maliyeden Müdevver Defterler
MEB	: Milli Eğitim Bakanlığı
No.	: Numara
S	: Sayı
s.	: sayfa
ss.	: sayfa sayısı
TDV	: Türkiye Diyanet Vakfı
TS.MA.d	: Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Defteri
TS.MA.e	: Topkapı Sarayı
TTK	: Türk Tarih Kurumu
vd.	: Ve devamı, ve diğerleri
vs.	: vesair
Yay.	: Yayın/ yayınları
YB..04.	: Yabancı Arşivler, Bulgaristan Arşivi

ÖN SÖZ

Hayvanlar, insanlığın başlangıcından bu yana insan hayatının maddi ve manevi hayatının her alanında yer almıştır. Hayvanlar, gösteri yaptıkları sirk ve eğlence alanlarında da insan yaşamında yer almıştır. Bununla beraber insanlar, hayvanlardan çok yönlü istifade etmiştir. Bu bakımdan hayvanlar, insanlar için gıda, taşıma aracı, ekonomik kaynak ve süs olmuştur. Yine hayvanlar, insan hayatının ziraat ve ticaret alanlarında da önemli bir yere sahip olmuştur.

Eski çağlardan itibaren insan, hayvan ve tabiat arasında kuvvetli bir bağlantı olduğundan günlük hayatta taş, ağaç ve kemikten yapılmış alet ve edevatlarla hayvanların avlanmasıyla geçim yapılmaktaydı. Ancak, bütün bunlara rağmen, tarihi süreç içerisinde hayvanlar daha çok insan hayatına “lojistik” anlamda katkı sağladığı görülmektedir. Tarihi süreç içerisinde, ulaşım ve nakliyenin yanı sıra birçok alanda insanlara büyük kolaylık sağlayan hayvanların yerini; XVIII. yüzyılın sonunda ortaya çıkan buharlı makinelerle birlikte yeni bir devrin başlangıcı oldu. Çünkü su ve karayollarında insanların seyahati, ulaşım ve taşımacılıkta tamamen yeni bir dönem başladı. Bu yeni teknoloji XIX. yüzyılda geliştikçe güven ve emniyeti arttırdığı gibi hız ve taşıma kapasitesini yükseltti, demiryolları ile daha uzak yerlere ulaşmaya başlandı. Taşıma maliyeti düştüğü gibi büyük gemilerin inşa edilmesiyle maliyet de gittikçe düştü. Bu bakımdan XX. yüzyılın başlarından itibaren Halil İnalıcık’ın da ifade ettiği üzere eski teknoloji sayılan “*hayvan ile nakliyat ve yelkenli gemiler*” ortadan kalkmaya başladı.

Geçmişten günümüze toplumlara büyük fayda sağlayan hayvanlar, Osmanlı Devleti’nde de önemli amaçlar için kullanılmıştır. Nitekim Osmanlı Devleti, hayvanları gerek sosyal, kültürel ve ekonomik gerekse sürekli savaş halinde olması nedeniyle daha çok lojistik anlamında olmak üzere birçok amaç için kullanmıştır. İlk dönemlerinden itibaren sürekli savaş halinde olan Osmanlı Devleti, yüzyıllarca elde ettiği birikim sayesinde iâşe, ikmal, sağlık, haberleşme ve yol koşulları gibi konularda sefer öncesinde ve savaş sırasında çok fazla tecrübe kazanmıştır. Nitekim seferlerin başarıya ulaşmasında teknik donanımı, sefer öncesi ve sefer sırasında yapılan hazırlıkların kapsamlı bir organizasyon çerçevesinde gerçekleştirmenin de etkisi vardır. Özellikle günümüze göre nakil ve haberleşme araçlarının çok daha ilkel

ve büyük oranda insan ve hayvan gücüne dayalı olarak yürütüldüğü dönemlerde bu tür savaş öncesi hazırlıklar daha da önem kazanmaktaydı. Dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin seferlerde kullandığı hayvanlarda tamamen bu amaca hizmet etmekteydi.

Kendine has birçok kurum ve teşkilat kuran Osmanlı Devleti'nin en önemli teşkilatlarından birisi de askeri teşkilatıydı. Devleti uzun yıllar ayakta tutan askeri teşkilatı, yapılan seferlerin en önemli unsuruydu. Osmanlı ordusu, Serdar-ı Ekrem (Padişah ya da sadrazam), askeri gruplar (yeniçeriler, sipahiler vs.) ve yardımcı kuvvetlerden oluşuyordu. Ancak Osmanlı ordusunun içindeki gruplar bunlarla sınırlı değildi. Sefer sırasında en önemlilerinden bazıları da geri hizmet birlikleri (gıda, sağlık, teçhizat, ulaşım vb. ihtiyaçlarını karşılayanlar) ve ordu içerisinde bulunan hayvanlardı.

Osmanlı Devleti, eski Türk savaş taktiği olan *Turan* diğer bir adıyla *hilal* taktiğini savaş meydanında çok iyi uygulamaktaydı. Bu bağlamda savaş sırasında kullanılan bir atın hızlı olması savaşın kazanılmasında önemli bir yer tuttuğundan dolayı savaşlarda çok sayıda at kullanılmaktaydı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin klasik çağındaki en önemli askeri unsurlarından biri de akıncılardı. Akıncı atları daha hızlı olduklarından dolayı bu hayvanlara büyük önem verilmekteydi. Nitekim akıncıların zamanın çoğu at üstünde geçtiğinden atlar akıncılara yoldaş dahi sayılırdı. At, binek olarak kullanılmasının yanı sıra taşımacılıkta da kullanılırdı.

Osmanlı Devleti deve, öküz, manda ve katır gibi ağır yüke dayanıklı hayvanlardan ziyadesiyle faydalanmaktaydı. Bu hayvanlar sefer öncesi veya sefer esnasında kısa sürede cepheye iâşe ve mühimmatın nakli, çadırların, topların ve silahların taşınması gibi alanlarda kullanılmaktaydı. Ayrıca bu hayvanlar arabalara da koşulmaktaydı.

Savaşçı toplumlar et tüketimine büyük önem verirlerdi. Bu nedenle Osmanlı Devleti'nde, seferlerin uzun olması sonucu iâşe olarak çok fazla et tüketmekteydi. Et ihtiyacını koyun, sığır, kuzu, keçi ve tavuk gibi hayvanlardan karşılamaya çalışırdı. Ancak tarımda ve taşımacılık işlerinde kullanılması nedeniyle sığır eti yerine daha çok koyun eti tercih edilirdi. Osmanlı Devleti, sefer organizasyonları kapsamında savaşa hazırlık ve sefer yürüyüşü sırasında avlanmak için atmaca, doğan, şahin gibi

kuş türlerinden de faydalanmaktaydı. Bunun yanı sıra eski Türk devletlerinden gelen bir gelenek olarak padişahın kuvvetini göstermek ve aynı zaman da askerlerin direncini artırmak için sefer hazırlığı sırasında vahşi hayvanlardan da yararlanılmaktaydı. Bu sebeple vaşak, yaban kedisi, aslan, kaplan, ayı vs. çeşit çeşit hayvan, zincir ya da iplere bağlanarak İstanbul sokaklarında gezdirilirdi.

“Osmanlı Devleti’nin Sefer Organizasyonlarında Kullandığı Hayvanlar (XVI.- XVIII. Yüzyıllar)” adlı bu tez çalışması dört ana bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde Osmanlı Devleti’nin ordusu ve genel örgütlenmesi hakkında bilgiler verilmiştir. Yine ordunun toplanması ve hareket etmesi hakkında da bilgiler sunulmuştur. Daha sonra söz konusu bölümde, sefer organizasyonu dâhilinde sefer kararının alınmasıyla birlikte seferden önce yapılan tüm hazırlıklar genel hatlarıyla incelenmiştir. Bu hazırlıklar içerisinde sınır kalelerin ve güzergâh üzerindeki yol ve köprülerin yapım ve onarımının yanı sıra askeri iaşenin temin edilmesi ve iaşe temin edilirken izlenen yol ve yöntemler genel bir değerlendirmeye tabi tutulmuştur. Ayrıca iaşe maddeleri gibi askeri ihtiyaçların menzil noktalarına sevk edilmesi ve en önemlisi sefer sırasında kullanılan güzergâhlar ve menziller gibi hususlar üzerinde durulmuştur. Son olarak yine hayvan gücüyle sevki yapılan toplar hakkında da genel bilgiler verilmiştir.

İkinci bölümde Osmanlı Devleti’nin sefer organizasyonları kapsamında binek ve taşımacılıkta kullandığı hayvanlar ele alınmıştır. Bu bölümün girişinde bu hayvanlar hakkında detaylı bilgiler verildikten sonra binek ve taşımacılıkta kullanılan hayvanlar tek tek ayrı başlıklar halinde incelenmiştir. Ayrıca bu hayvanların en çok hangi alanlarda kullanıldığıyla ilgili arşiv vesikaları ışığında geniş bilgiler vermeye gayret gösterilmiştir. Bu bölümün sonunda ise bu hayvanların koşulduğu arabalar ve çeşitleri üzerinde durulmuştur.

Üçüncü bölümde Osmanlı Devleti’nin avcılıkta ve sefer hazırlıkları sürecinde istifade ettiği vahşi hayvanlar hakkında bilgiler verilmiştir. Bu bölümün ikinci kısmında ise askeri iaşe olarak kullandığı hayvanlar ve sefer organizasyonu dâhilinde istifade ettiği diğer hayvanlar verilmiştir. İlk olarak iaşe amacıyla kullanılan hayvanlar ve tüketilen et konusunda detaylı bilgi verildikten sonra iaşe amacıyla

Osmanlı Devleti'nin en çok kullandığı hayvan olan koyun ile birlikte diğer hayvanlar ayrı başlıklar halinde incelenmiştir.

Dördüncü bölüm olan son bölümde sefer organizasyonları içerisinde izlenen yol ve yöntemler üzerinde durularak, hayvan temini ve diğer unsurlar hakkında genel bir kanaat oluşturulması amaçlanmıştır. Bu nedenle buarda Osmanlı Devleti'nin sefer organizasyonu dâhilinde kullanmış olduğu hayvanların temin edilme yolları, bu hayvanların iâşesi olan yem tedariki ve hayvanların temini için gelir giderler ele alınmıştır. Bu bölümün sonunda ise, hayvanların en çok temin edildiği yer olan konargöçerlerin Osmanlı Devleti'nin yapısı içerisindeki konumları, yaşayış koşulları, ekonomik yaşantıları olan hayvancılık hakkında bilgiler verilmeye çalışılmıştır.

Bu tez çalışmasının belirlenmesi ve hazırlanması sırasında yardımını, desteğini ve katkılarını esirgemeyen eleştirileriyle, fikir ve tecrübeleriyle daha güzel bir çalışma ortaya koymamı sağlayan kıymetli danışman hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Emrah İSTEK'e teşekkürü bir borç bilip şükranlarımı sunuyorum. Tezin oluşumunda ve düzeltilmesinde, kıymetli görüş ve önerilerinden dolayı değerli hocam Sayın Dr. Öğr. Üyesi Fatih ÖZTOP'a, Dr. Öğr. Üyesi Hakan KAYA'ya ve kıymetli arkadaşım Nejla DAĞDELEN'e teşekkür ederim. Ayrıca yine yönlendirme ve teşviklerinden dolayı ilmi açıdan büyük destek veren Tarih Bölümü Başkanımız Doç. Dr. Yakup KARATAŞ hocama ve şahsında tarih bölümünde burada ismini zikretmediğim bütün hocalarıma da ayrı ayrı teşekkürlerimi arz eder, saygılarımı sunarım. Nihayet, hayatımın her anında olduğu gibi bu çalışmam sırasında da beni yalnız bırakmayan annem ve babam başta olmak üzere bütün aileme maddi manevi katkılarından dolayı ve arkadaşlarıma da en içten dileklerle teşekkür eder saygılarımı sunarım.

AĞRI- 2019
Ersin YILDIZ

A. Tezin Amacı

Osmanlı Devleti'nde sefer organizasyonlarında kullanılan hayvanların araştırılmasıyla Osmanlı Devleti'nin askeri teşkilatının ve seferlerdeki başarısının daha iyi anlaşılması hedeflenmiştir. Şimdiye kadar yapılan çalışmalarda doğrudan spesifik olarak belirli bazı seferler hakkında çalışmalar yapılmasına rağmen, Osmanlı seferlerinde kullanılan hayvanlar hakkında böyle bir çalışmanın yapılmaması bu alanda büyük bir eksiklik teşkil etmekteydi. Bu yönüyle incelenen bu konu hakkında daha önceden toparlayıcı ve bütüncül bir çalışmanın bulunmaması yapılan çalışmanın en önemli özelliklerindedir. Nitekim sefer organizasyonları kendi içerisinde bir bütünlük arz etmekteydi. Bu nedenle yapılan bu çalışmada, Osmanlı Devleti'nin klasik hale gelmiş sistemi ve teşkilatı içerisinde sefer örgütlenmesi kapsamında hayvanlardan faydalanma ve bu alandaki başarıları göz önüne çıkarılmaktadır. Ayrıca bu çalışma ile Osmanlı Devleti'nin sefer organizasyonları hakkında yapılan dolaylı çalışmaları açıklığa kavuşturarak ve kullanılan hayvanların önemine dikkat çekilerek, sefer organizasyonlarındaki eksiklikler giderilmeye çalışılmıştır. Son olarak bu çalışmanın seferlerdeki başarıların anlaşılmasına da kaynaklık etmesi beklentiler arasında olup; daha sonra yapılacak Osmanlı sefer organizasyonları ve lojistiği araştırmalarına da temel kaynak oluşturması beklenmektedir.

B. Tezin Kapsamı Ve Sınırlılıkları

Bu tez çalışmasında XVI.- XVIII. yüzyıllar arasında Osmanlı Devleti'nde sefer organizasyonları kapsamında yaralanılan hayvanlar incelenmiştir. Nitekim Osmanlı Devleti, kurulduğu bölge ve coğrafya itibariyle sürekli uzun mesafeler arasında hareket halinde olup, geniş bir askeri örgütlenme içerisindeydi. Askeri ve sefer örgütlenmesi nedeniyle devlet binek, taşımacılık, iâşe ve diğer alanlarda birçok hayvan türünden ziyadesiyle istifade etmiştir. Söz konusu yüzyıllar içinde kullanılan çok sayıda farklı türdeki hayvanların lojistik anlamda taşımacılık- nakliyyede ve iâşe olarak et ihtiyacının karşılanmasında ve sefer hazırlıkları kapsamında istifade ettiği av hayvanları ve vahşi hayvanlar ele alınmıştır. Ayrıca bu hayvanların araştırılan yüzyıllar içerisinde temin edilme yolları yanı sıra harcamalar ve tedarik edildikleri yerler hakkında da bilgiler içermektedir.

Konunun tespit edilmesinde Osmanlı tarih yazıcılığının geç başlamış olması etkili olmuştur. Osmanlı Devleti'nin ilk dönemleri hakkında yeterli arşiv ve kaynak bilgisi bulunmamaktadır. Bu nedenle tezin XVI.- XVIII. yüzyılları kapsamının en önemli nedeni, Osmanlı Devleti'nin bütün alanlarda klasikleşmiş teşkilatı içerisinde sefer organizasyonlarının bir sistem etrafında yürütülmesi ve sefer hazırlıkları kapsamında yürütülen yazışmaların fazla olmasıdır. Ancak burada akla gelebilecek ve sorun teşkil edebilecek bir faktör olarak üç yüz yıl gibi geniş bir zaman diliminin seçilmesidir. Arşiv taramasının yapılmasının neticesinde Osmanlı Devleti yaptığı herşeyi belli bir kanun ve sistem içerisinde gerçekleştirdiğinden yazışmaların ihtiva ettiği içerik genellikle aynıdır. Bu nedenle yapılan bu tez çalışması Osmanlı Devleti'nin oluşturduğu sistemi uzun yıllar devam ettirmesini gösteren en iyi örnekler arasında olacaktır.

C. Araştırmanın Yöntemi ve Kaynak Değerlendirilmesi

Osmanlı Devleti'nin küçük bir beylikten bir cihan imparatorluğu haline gelmesini anlamak için onun askeri yapısını ve sefer organizasyonlarını geniş bir şekilde incelemekle mümkündür. Bu amaçla Osmanlı askeri tarihi ve buna paralel olarak Osmanlı sefer organizasyonları ile ilgili şimdiye kadar doğrudan veya dolaylı olarak bazı çalışmalar yapılmıştır. Bu çalışma da Osmanlı sefer organizasyonlarının farklı bir yönüne işaret ettiğinden dolayı; şimdiye kadar sefer organizasyonları hakkında yapılan çalışmalardan ziyadesiyle istifade edilmeye özen gösterilmiştir. Ancak en önemli kaynağımız arşiv kayıtlarında yer alan seferlerle ilgili defter ve belgelerdir.

Osmanlı Devleti'nde ordu sefere çıktığı zaman devlet erkânının da gitmesi nedeniyle bazı defterler de sefere götürülürdü. Ancak XVIII. yüzyıldan itibaren yapılan seferlerde, padişah veya sadrazam sefere çıkmadığından dolayı defterler de götürülmemiştir. Bunun yerine her bir seferin komutanının yanına birer defterdar görevlendirilmiştir. Böylece bu defterdarlar sefer için yapılan masrafları ve seferin bütün gelir ve giderlerini defterlere kaydetmiştir.¹

¹ Serdar Genç, *Lale Devrinde Savaş İnan Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, Kitap Yay., İstanbul 2013, s.16.

Osmanlı Devleti'nin seferlerde kullandığı hayvanlar hakkında net bir bilgi sahibi olmak için çok fazla kaynak mevcut değildir. Ancak bunun için bazı güzel örnekler mevcuttur. Örneğin bunlardan bir tanesi; 31 Aralık 1610- 5 Kasım 1611 tarihli, Osmanlı Arşivi'nde, Sadaret Defterinde kayıtlı 435 numaralı defterde doğudaki bazı kalelerin mühimmatına dair verdiği önemli bilgilerdir. Bu defterin ilk 26 sayfasında kale mühimmatı ordu için deve, katır, at ve koyun alımlarına dair kayıtlar mevcuttur. Sonraki sayfalarda ise başka konular üzerinde durulmuştur. Söz konusu defterin 17-19. sayfa aralıklarında ordu ağırlıklarının taşınması için çeşitli yollarla temin edilen develer ve bunların nerede kışladıkları; 20-23. sayfa aralığında ise ordunun beslenmesi için sürsat, maktu ve iştira yoluyla alınan koyunlar, bunlara ait hesaplar ve kışlak yerleri listelenmiştir. Aynı defterin 24-25. sayfaları da at ve katır iştirasını ihtiva etmektedir.² Bu açıdan Osmanlı Devleti'nin seferlerde kullandığı hayvanlar hakkında önemli arşiv kayıtları da mevcuttur. Muhtelif tarihlerdeki çok sayıdaki bu arşiv belgelerinin olması ve en önemlisi bu belgelerin aynı içerikleri ihtiva etmesi, devletin uzun bir süre için sürdürdüğü organizasyonun sistemli bir şekilde devam ettirmesinden kaynaklanmaktadır.

Osmanlı Devleti'nin seferleriyle ilgili olarak Mühimme defterleri başlıca kaynaklar arasında yer almaktadır. Bunlar Divân-ı Hümâyün'da görüşülen iç ve dış meselelere ait askeri, siyasi, içtimai ve iktisadi kararların kaydedildiği defterler olup³; defterlerde seferler öncesinde devletin durumu ve sefer kararının alınmasıyla birlikte başlayan hazırlık süreci, seraskerlere gönderilen emirler, asker, iaşe temini, hayvan temini ve mühimmat sevkiyatlarına dair kayıtlar yer almaktadır. Bu anlamda incelemeye konu olan tez çalışması içinde mühimmelerden oldukça fazla sayıda faydalanılmıştır.⁴

² Ömer İşbilir, "Erzurum, Diyarbakır ve Van Kaleleri Mühimmatına Dair" *İslam Öncesinden Çağdaş Türk Dünyasına*, İstanbul 2008, s.421.

³ 16. yüzyılın ortalarından 20. yüzyılın ilk yıllarına kadar ulaşan uzun bir dönem içerisinde muhtelif tarihlerde küçük zaman bölümleri hariç ortalama 350 yıllık bir geniş zaman dilimi itibariyle kendine özgü kültür ve tarih zenginliğini barındıran mühimmeler, Osmanlı tarihi araştırmaları için önemli kaynaklar içerisinde yer alır. Diğer alanlardaki kararlarıyla birlikte Osmanlı savaş tarihine ait üst düzey kararları teşkil eder. Ayrıca mühimmeler ait oldukları divanlar bakımından dört grup içerisinde değerlendirilir. Detaylı bilgi için bk. *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, (haz. Hacı Osman Yıldırım vd.), bs. 2, İstanbul 2000, s.60-62.

⁴ Tez için istifade edilen hükümlerin alındığı bazı mühimme defterlerinin no. şu şekildedir: 3, 5, 6, 7, 9, 10, 12, 19, 21, 23, 30, 31, 32, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 42, 43, 44, 47, 48, 51, 53, 55, 56, 59, 62, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 90, 96, 97, 98, 101, 103, 104, 141 numaralı defterlerdir.

Tez çalışması için istifade edilen diğer arşiv fonu ise “Ali Emiri” tasnifidir. Beylikler döneminden Abdülmecit zamanına kadar olan süreyi ihtiva eden bu belgeler, siyasî, askerî, tımar ve zeamet tevcihleri, yabancı ülkelerle olan münasebetler, Divân-ı Hümayûn'a ait meseleler maarif, inşaa ve tamir gibi konularda belgeler bulunmaktadır.⁵ Yine kullanılan arşiv kaynakları içerisinde Muallim Cevdet tasnifinde⁶ yer alan belgelerle İbnülemin tasnifi⁷ içerisinde yer alan askeri tarih ile alakalı belgelerden de yararlanılmıştır. Ayrıca muhtelif birçok konuyu içerisinde barındıran ve aynı zamanda da askeri tarih araştırmaları için çok sayıda belge içeren Maliyeden Müdevver Defterlerinden de değişik belgeler sunulmuştur.⁸

Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi içerisinde yer alan diğer değişik fon ve kataloglarda da farklı belgelerden yararlanılmıştır. Örneğin Topkapı Sarayı içinde yer alan Topkapı Sarayı Müzesi Arşiv Defteri⁹ ile yurt dışındaki yabancı arşivlerden alınan (Bulgaristan Arşivi)¹⁰ askeri tarih ile ilgili belgelerden de istifade edilmiştir.

⁵ Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarından başlayarak Abdülmecit zamanına kadar 180 bin vesikayı ihtiva eden bir tasniftir. Vesikalar, padişahların saltanat sıraları esas alınarak tasnif edilmiştir. Tasnif, padişahlara göre kronolojik olmasına rağmen, her padişaha ait vesikalar kendi içlerinde tam kronolojik değildir. Padişah değıştikçe sıra no.su l'den başlanarak numaralanmıştır. Vesikalar, IV. Mehmed döneminden itibaren çoğalmaya başlar. Bu tasnif için detaylı bilgi için bk. *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, s.438- 439. Bu tasnif içerisinde yer alan, Dördüncü Mehmed (AE.SMMD.IV.), İkinci Süleyman (AE.SSÜL.II.), İkinci Ahmet (AE.SAMD.II.), İkinci Mustafa (AE.SMST.II.), Üçüncü Ahmet (AE.SAMD.III) dönemlerine ait vesikalardan faydalanılmıştır.

⁶ Bu tasnif, 17 ana bölüm altında 960-1322 (1553-1904) tarihleri arasındaki kayıtları ihtiva eden 216.572 adet belgeden oluşmaktadır. Latin harfleriyle yazılmış 34 ciltlik katalogu mevcuttur. *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, s.441. Bu tasnif altında farklı kataloglar mevcuttur. Askeriye (C..AS..), Hariciye (C..HR..) kataloglarından faydalanılmıştır.

⁷ 30 katalogu bulunan bu tasnifin, 829- 1290 (1425- 1873) tarihleri arasındaki değışik konuları içeren 47.125 adet belge bulunmaktadır. İbnülemin Tasnifi 23 ana bölüm altında toplanmış olup, her konu kendi bölümü içinde kaba bir kronolojik sıra takip etmektedir. *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, s.440. Yapılan bu çalışma da, İbnülemin tasnifi içerisinde yer alan Askeriye (İE.AS..), Dahiliye (İE.DH), Maliye (İE.ML..), Saray Mesalihi (İE.SM..) kataloglarından belgeler sunulmuştur.

⁸ 1945 yılında Maliye Bakanlığı'ndan yığın halinde devralınan 26.000'e yakın defterin tasnifidir. Muhtelif Maliye kalemlerine ait defterler olduğu gibi, arazi tahriri, saray, yeniçeri, mevâcip vs. gibi diğer cins defterleri de ihtiva etmektedir. Detaylı bilgi için bk. *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, s.304-310.

⁹ BOA, Topkapı Sarayı, (TS.MA.e): No. 434, 500, 650, 755, 759, 884: BOA, Topkapı Sarayı, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Defterleri (TS.MA.d).

¹⁰ Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü'nün arşiv ile ilgili konularda yabancı devletlerle yaptığı ikili işbirliği antlaşmalarında bu ülkelere gönderilen uzmanların yaptıkları çalışmalar sonucunda Osmanlı arşivine getirilen belge fotokopisi ve mikrofilmlerin katalogları hazırlanarak araştırmacıların hizmetine sunulan kataloglardır. Bu kataloglar hakkında detaylı bilgi için bk. *Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, s.469.470. BOA, Yabancı Arşivler Bulgaristan Arşivi (YB..04.) : No. 3

Osmanlı tarihi çalışmaları içinde sefer organizasyonu ile ilgili çalışmalar son zamanlarda artmaya başlamıştır. Bu alanda ilk çalışma yapanlar Rhoads Murphey¹¹ ve Caroline Finkel'dir. Ardından Ömer İşbilir¹², M. Yaşar Ertaş¹³, Hakan Yıldız¹⁴, Mehmet İnbaşı¹⁵, Tahir Sevinç¹⁶, Serdar Genç¹⁷, Mustafa Nuri Türkmen¹⁸, Meryem Kaçan Erdoğan¹⁹, Bekir Gökpinar²⁰, Rukiye Işık²¹, Araz Turan²² gibi araştırmacılar, Osmanlı Devleti'nin XVI.- XVIII. yüzyıllarda doğu ve batı yönündeki seferleriyle ilgili çalışmalar yapmıştır. Bunların yanı sıra sefer organizasyonlarının sadece bazı yönlerini konu edinen çalışmalar da mevcuttur.

- ¹¹ Rhoads Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş (1500- 1700)*, çev. M. Tanju Akad, Homer Kitabevi, İstanbul 2007.
- ¹² Ömer İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul,1996.
- ¹³ M. Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu (Mora Fethi Örneği 1714- 1716)*, Yeditepe Yay., İstanbul 2007.
- ¹⁴ Hakan Yıldız, *Haydi Osmanlı Seferi! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul 2006.
- ¹⁵ Mehmet İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, Yeditepe Yay., İstanbul 2004.
- ¹⁶ Tahir Sevinç, *1695- 1696 Avusturya Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2010.
- ¹⁷ Serdar Genç, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, Kitap Yay., İstanbul 2013; Serdar, "III. Ahmet Dönemi İran Seferlerinde Nakliyenin Sağlanması Ve Nakliye Vasıtaları (1722- 1725)", *History Studies*, 4/1.
- ¹⁸ Mustafa Nuri Türkmen, *Kamaniçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih ABD (Anabilim Dalı), Ankara 2002.
- ¹⁹ Meryem Kaçan Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2001.
- ²⁰ Bekir, *Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2013.
- ²¹ Rukiye Işık, *Osmanlı- İran Seferlerinin Lojistik Hazırlıkları (1630- 1750)*, (Yüksek Lisans Tezi), Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas 2011.
- ²² Turan Araz, *Osmanlı- Avusturya Savaşı (1787- 1791)*, (Yüksek Lisans Tezi), Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu 2014.

GİRİŞ

1243 yılında Köseadağ Savaşı'nda yenilen Anadolu Selçuklu Devleti'nin yıkılma sürecine girmesiyle birlikte, kurulan beyliklerden biri olan Osmanlılar, XIV. yüzyılın başlarından itibaren yeni bir güç dengesi olarak ortaya çıktı. İlk dönemlerden itibaren gaza ve cihat politikasıyla hareket eden Osmanlı Devleti, dünya tarihi içerisinde kültür ve savaş sanatı açısından dikkat edilecek önemli devletlerden birisidir. Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren savaş hâlinde olması nedeniyle savaş kabiliyetini arttırarak, idarî yapısına askeri bir özellik kazandırmıştır. Özellikle idarî ve malî kurumlarını sürekli olarak savaş ihtiyaçlarının karşılanması için teşkilâtlandıran Osmanlı Devleti, sefer organizasyonlarının başarılı bir şekilde yürütülmesini sağlamıştır. Nitekim XIII. yüzyılda Anadolu'ya göç eden Türkmen beylikleri arasında yer alan Osmanlılar yerleştikleri Bizans sınırında kısa bir süre içerisinde önemli siyasî ve askerî bir güç hâline geldi. Bu anlamda Osmanlı Devleti'nin savaşçı birlikler şeklinde teşkilatlanmış olmasının etkisi büyüktür.²³ Bu teşkilatlanma nedeniyle zaman içerisinde güçlenen Osmanlıların karşısında oluşan haçlı kuvvetleri dahi duramıyordu. Nihayet İstanbul'un fethiyle birlikte İmparatorluk hüviyeti kazanan Osmanlı Devleti, bu çok yönlü sefer politikasına devam ederek, XVI ve XVII. yüzyılda en geniş sınırlarına ulaştı.

Tarihsel süreç içerisinde, bütün devletlerin savaş kazanmasında birçok somut faktör bulunmaktadır. Bunlar içerisinde askeri eğitim, silah, mühimmat, iaşe temini gibi faktörler belirleyici olmuştur.²⁴ Bu bakımdan asker, silah, cephane ve iaşenin temin edilerek kısa bir süre içerisinde orduların hareket güzergâhları üzerindeki noktalara ulaştırılması, tarih boyunca yapılan savaşlarda daima güçlükle başarılabilen bir husus olmuştur. Askeri birlikler belli bir disiplin altında değişik coğrafi bölgelerden gelerek orduyu oluşturuyorlardı. Bu insan gücünün ihtiyacı olan savaş malzemesi ile gıda maddelerinin taşınması orduların dayanıklılığını ve uzun mesafelerde savaşabilme kapasitelerinde belirleyici en önemli faktörlerden olmuştur.

²³ Mehmet Yaşar Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu" *Osmanlı*, (ed. Güler Eren), C 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s.590; Uğur Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik", *Turkish Studies*, C 7, S 4, Ankara 2012, s.2270.

²⁴ Ümit Etkin, "Osmanlı Ordusunda Moral Yükseltici Bir Kurum Olarak Ordu Şeyhliği", *Sakarya Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C 10, 2008, s.169.

Dolayısıyla harp sahasındaki strateji ve taktik planlar, ancak orduların hareket imkânlarını ve destek kaynaklarını en iyi şekilde işletecek bir organizasyonun gerçekleşmesinden sonra bir anlam ifade edebiliyordu.²⁵ Dünya tarihi içerisinde özel konumu ve önemli bir yeri olan Osmanlı Devleti yukarıda ifade edilmeye çalışılan sefer organizasyonlarını başarılı bir şekilde yürüttüğünden dolayı, tüm dünyayı etkileyen köklü bir geçmişe ve geleneğe sahip olmuştur. Osmanlı Devleti'nin yaptığı sefer örgütlenmesi, genelde bir bütün ancak özelde farklı birçok unsuru da içinde barındırmaktaydı. Çünkü Osmanlı Devleti'nde seferler belirli bir organizasyon etrafında ve sistemli bir şekilde yürütülmekteydi. Bu açıdan bakıldığında Osmanlı Devleti, diğer devletlerin etkisiyle karmaşık ve en az o kadar da güçlü ve sistemli bir lojistik örgütlenme kurabilmiştir.

Osmanlı Devleti bir sefere karar verdiğinde öncelikle o bölgedeki lojistik ve stratejik imkânlarını kullanmaktaydı. Herhangi bir savaş hâlinde ordunun tüm hazırlıklarını tamamlayarak savaş bölgesine ulaşmasının ortalama altı aylık bir sürede gerçekleşmesi, geniş topraklara sahip Osmanlı Devleti için büyük bir sorun teşkil etmekteydi. Bu durumun bilincinde olan devlet, ordunun savaş alanına ulaşmasına kadar geçen sürede düşmanın muhtemel saldırılarına karşı bazı önlemler alırdı. Bu çerçevede sefer öncesinde sınırlardaki kalelerin tamir ve bakımlarının yapılması, istihkâmın güçlendirilmesi, sınıra yakın güvenli bölgelere mühimmat ve erzak depolanması bu tür hazırlıklar arasında yer almaktaydı.²⁶ Bu hazırlıklar kapsamında orduya en önemli lojistik katkı ve kolaylığıda hayvanlar sağlamaktaydı.

Hayvanlar, Osmanlı Devleti'ne en çok lojistik anlamda katkı sağladığı yukarıda vurgulandı. Ancak günümüzde lojistiğin birçok tanımı bulunmaktadır. Son zamanlarda hızla gelişen bir sektör olan lojistik, kelime manası itibarıyla Büyük Türkçe Sözlük'te askeri literatüründe “*geri hizmet, geri hizmetle ilgili*” olarak tanımlanırken, Felsefe Terimleri Sözlüğü'nde (1975) “*hesap sanatı, hesaba dayalı (logistikos)*” olarak tanımlanmıştır. Yine İktisat Terimleri Sözlüğü'nde kelimenin tanımı, “*mal ve hizmetlerin sağlanmasına yönelik etkinliklerin yönetimi,*

²⁵ Metin Kılıç, *Osmanlı Devleti'nin Batı ve Doğu Seferlerine Konya Kazasının Lojistik Katkısı (1700-1750)*, (Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya 2014, s.13.

²⁶ Ertaş, “Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu” s.590; Kurtaran, “Osmanlı Seferlerinde Organizasyon”, s.2271.

örgütlenmesi ve planlanması bilimi” olarak verilmiştir. Ancak kelimenin The Council of Logistics Management tarafından yapılmış olan ve kabul gören tanımı ise; *“müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması”* şeklinde açıklanmıştır.²⁷ Bu lojistik tanımı, inceleme konusu olan dönemde sefer örgütlenmesi amacıyla yürütülen bütün süreçte, hayvanların lojistik ihtiyaçlar için temin edilmesiyle de anlatılabilir.

²⁷ Türk Dil Kurumu WEB sitesinden alınmıştır.
http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5c879f21a894a2.56540413. E.T. 12.01.2019.

BÖLÜM I

OSMANLI DEVLETİ'NİN SEFER ORGANİZASYONU

Osmanlı Devleti'nde sefer organizasyonu farklı birçok unsurun bir araya gelmesiyle oluşmaktadır. Osmanlı Devleti, bu ilkeleri belirli bir organizasyon çerçevesinde sistemleştirmesinden dolayı savaşlarda büyük başarılar elde ettiği söylenebilir. Kuruluş döneminde diğer Türk İslam devletleri yanı sıra Bizans'ın sistemini uygulayan Osmanlı Devleti, daha sonra kendine özgü kurum ve teşkilatlarını oluşturdu. İşte bu noktada teşkil edilen kurum ve teşkilatlardan bazıları da Osmanlı Devleti'nin sefer organizasyonu içerisinde yer almaktadır.

Osmanlı Devleti her ne kadar büyük ordular oluşturacak güce sahip de, askeri girişimde büyüklük tek başına zaferi ve başarıyı getirememektedir. Osmanlı askeri performansını etkileyen beş faktör bulunmaktadır. Teknolojik kısıtlamalar, maliyet kısıtlamaları, fiziki engeller-çevresel kısıtlamalar, motivasyonla ilgili sınırlar, devlet gücü veya zorlamanın sınırlarıydı.²⁸ Bu bakımdan sefere karar veren Osmanlı Devleti'nin başarı elde etmesinde birtakım önemli fonksiyonları mevcuttur. Bunlar, ordunun askeri gücü ve yeterliliği, sınır istihkâmları olan kaleler yapım onarım, güzergâhların güvenliği ve gerekli yerlerde köprülerin inşa edilmesi, ulaşım ve nakliye hizmetleri, askeri iaşe olan zahirenin temini ve sevki gibi sefer hazırlıklardı.

1.1. Osmanlı Devleti'nin Ordusu

Osmanlı Devleti'nin askeri tarihine bakıldığında zaman kendisinden önceki diğer İslam devletleri ve Bizans gibi devletlerden etkilendiği görülmektedir. Ancak bu etkilene diğer Osmanlı kurumları ve teşkilatlarına oranla daha az kalmaktadır. Nitekim Osmanlı Devleti'nin ordusu kendine özgü bir yapısı ile “*kapıkulu askerleri olan yeniçeri ve sipahiler; “eyalet askerleri olan tımarlı sipahilerle birlikte hudut askerleri ve donanma”* olmak üzere üç gruba ayrılmaktadır.²⁹

²⁸ Bu faktörler hakkında detaylı bilgi için bk. Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş*, s.35-57.

²⁹ İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C 1, TTK (Türk Tarih Kurumu) Yay., Ankara 1988, s.444; Süleyman Polat, “Ankara Savaş'ında Osmanlı Ordusunun Sefer Organizasyonuna Dair Bazı Tespitler”, *1402 Ankara Savaşı Uluslararası Kongresi Bildiri Kitabı*, (ed. Mustafa Alkan), TTK Yay., Ankara 2014, s.217; Süleyman Polat, “Kırım'dan Bağdat'a: 1638 Bağdat Seferinde

Osmanlı Devleti, askeri temeller üzerine oturtulmuş varlığı ile Anadolu, Kafkasya, Balkanlar, Orta Avrupa, Afrika ve Orta Doğu'da hâkimiyet kurmuştur. Osmanlı Devleti'nin kuruluş dönemindeki askeri teşkilatı; Anadolu Selçuklu Devleti, İlhanlı ve Memlûklerin askeri teşkilatına benzer özellikler taşımıştır.³⁰ Osmanlı Devleti'nin kara ordusunun sayısında muhtelif tarihlerde değişiklik görülmektedir. Örneğin, XVI. yüzyılın ilk çeyreğinde yapılan Çaldıran Savaşı sırasında Osmanlı Devleti'nin kara ordusunun toplamı 120.000 kişidir. Bunların 80.000'i süvari yani atlı askerlerden oluşmaktaydı.³¹

Kuruluş yıllarında Osmanlı Devleti, teşkilatlanma yoluna henüz gitmediği dönemde askeri birliği de yoktu. Herhangi bir sefer yapılacağı zaman gazilerden oluşan ve tamamı atlı birliklerden (süvari) oluşan aşiret kuvvetlerinin bir yerde toplanmasıyla sefere çıkılırdı. Sefer dönüşü savaşa katılan askerler dağılarak işlerinin başına dönerlerdi. Aşiret kuvvetleri ile birlikte bazı grupların oluşturduğu kuvvetlerde sefere iştirak ederlerdi. Bunlar içerisinde “*Gaziyan-ı Rum, Ahiyan-ı Rum ve Abdalan-ı Rum*”³² gibi teşkilatların kuvvetleri yer almaktaydılar.³³

Osmanlı Devleti'nin ilk askeri birlikleri olan Yaya ve Müsellem, Bursa'nın fethinden sonra Orhan Bey tarafından oluşturulmuştur. Müsellem atlı askerler sınıfı içerisinde yer almaktaydı.³⁴ Ancak daha sonra fetihlerin artmasıyla birlikte

Yardımcı Kırım Kuvvetlerinin Menzil ve İaşe Organizasyonu” *Karadeniz Araştırmaları*, S 42, 2014, s.86.

³⁰ Uğur Ünal, *Sultan Abdülaziz Devri Osmanlı Kara Ordusu (1861- 1876)*, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yay., Ankara 2008, s.1.

³¹ Bu savaş sırasında konumuz içerisinde yer alan hayvanlardan birisi olan atların, beslenme eksikliğinden dolayı zayıf düştükleri ifade edilmektedir. J Von Hammer, *Osmanlı Tarihi*, (Yay. haz. Hüseyin Tekinoğlu), Kemer Yay., İstanbul 2015, s.183.

³² Ömer Lütfi Barkan tarafından kolonizatör derviş olarak nitelendirilen ve kuruluş döneminde Osmanlı padişahları tarafından birer mücahit gazi olarak görülen, devletin kuruluşunda ve özellikle Anadolu'da İslamiyet'in yayılmasında büyük rol oynayan ahi zümreleridir. bk. Ömer Lütfi Barkan, “Osmanlı İmparatorluğu'nda Kolonizatör Türk Dervişleri” *Türkler*, C 9, Yeni Türkiye Yay., Ankara s.242-278; Ömer Lütfi Barkan, İstila Devirlerinin Kolonizatör Türk Dervişleri ve Zaviyeler, *İnsan ve İnsan Bilim Kültür Sanat ve Düşünce Dergisi*, 2, S 5, 2015, s.537; Muhammet Kemaloğlu, “XI.- XIII. Yüzyıl Türkiye Selçuklu Devleti'nde Sosyal Zümreler” *Gümüşhane Üniversitesi, Sosyal Bilimler Elektronik Dergisi*, S 4, 2011, s.145- 158.

³³ Abdülkadir Özcan, “Ordu”, *DİA*, TDV Yay., C 33, İstanbul 2007, s.362; Özen Tok, “Osmanlı Askeri Teşkilatı”, *Osmanlı Teşkilat Tarihi*, (ed. Tufan Gündüz), Grafiker Yay., Ankara 2012, s.119-120.

³⁴ Yaya ve müsellemler hakkında geniş bilgi için bk. Feridun Emecen, “Yaya ve Müsellem” *DİA*, C 43, TDV Yay., İstanbul 2013, s.354-356; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C 1, s.445-446; Abdülkadir

Osmanlı Devleti'nin sürekli silâh altında bir kuvvet bulundurma ihtiyacı hâsıl oldu. Bu sebeple Sultan I. Murat zamanında “*Kapıkulu Ocağı*”³⁵ teşkil edildi. İlk zamanlarda “*Pencik Sistemiyle*”³⁶ daha sonra “*Devşirme Sistemiyle*”³⁷, kapıkulu ocağının asker ihtiyacını karşılamak için çocuklar alınıp yetiştirilmekteydi.

Sınırları genişlemeye başlayan Osmanlı Devleti'nde zaman içerisinde merkez ordusu da genişleyerek; Acemi Ocağı³⁸, Yeniçeri Ocağı³⁹, Cebeci Ocağı⁴⁰,

Özcan, “Osmanlılar” *DİA*, TDV Yay., C 33, İstanbul 2007, s.509-512; Polat, “Ankara Savaşı”, s.323.

³⁵ Osmanlı Devleti'nin merkez ordusunu oluşturan maaşlı askerlerin genel adıdır. Detaylı bilgi için bk. Abdülkadir Özcan, “Kapıkulu”, *DİA*, TDV Yay., C 24, İstanbul 2001, s.347-349.

³⁶ Osmanlı vergi ve asker kaynaklarından birini oluşturan uygulamaya verilen isimdir. Detaylı bilgi için bk. Abdülkadir Özcan, “Pencik”, *DİA*, C 34, TDV Yay., İstanbul 2007, s.226-228; Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.123.

³⁷ Osmanlı Devleti'nde çeşitli hizmetlerde kullanılmak üzere Osmanlı tebaası bazı Hıristiyan çocuklarının bir kanun dâhilinde toplanması işine verilen genel isimdir. Bunun için detaylı bilgi için bk. Abdülkadir Özcan, “Devşirme”, *DİA*, C 9, TDV Yay., İstanbul 1994, s.254-257; Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.124-129; İlber Ortaylı, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, Cedit Neşriyat, bs. 3, Ankara 2008, s.240-242.

³⁸ Osmanlı Devleti'nde kapıkulu ocaklarına asker yetiştiren acemi oğlanlarını yetiştiren ocağa denilir. Bk. Mücteba İlgürel, “Acemi Oğlanı”, *DİA*, C 1, TDV Yay., İstanbul 1988, s.324-325; Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.130-133; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C I, s.446-447; Yusuf Halaçoğlu, *XIV- XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, TTK. Yay., Ankara 2014, s.45-50; Gülgen Üçel- Aybet, *Avrupalı Seyyahların Gözüyle Osmanlı Ordusu (1530- 1699)*, İletişim Yay., İstanbul 2010, s.51-87.

³⁹ Osmanlı askeri teşkilatında özel konumlu, maaşlı, daimi yaya ordusudur. İlk teşkil edildikleri zaman sayıları 1.000 kişi iken, 1520 tarihinde 12.000, 1595'te 45.000, 1789'da 110.000, 1808'de 140.000 kişiye kadar yükselmiştir. Detaylı bk. Kemal Beydilli, “Yeniçeri”, *DİA*, C 43, TDV Yay., İstanbul 2013, s.450-462; Cengiz Eroğlu- Hülya Yazar, Göktüğ Demiröz, *Osmanlı Ordu Teşkilatı*, TTK Yay., Ankara 1999, s.13; Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.133-148; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C 1, s.448-451; Halaçoğlu, *Devlet Teşkilatı*, s.50-53; Üçel- Aybet, *Avrupalı Seyyahların*, s.87-172. Yeniçeriler “*ulufe*” denen maaş alıyorlardı. Ayrıca padişahların cülusunda da “*cülus bahşişi*” alıyorlardı. Osman Tıftıkçı, *Osmanlı'dan Günümüze Ordunun Evrimi*, Sorun Yay., İstanbul 2006, s.15.

⁴⁰ Osmanlı Devleti'nin merkez kuvvetlerini oluşturan kapıkulu ocaklarından biridir. Geniş bilgi için bk. Yasemin Kılıçarslan, “Cebeci”, *DİA*, C 7, TDV Yay., İstanbul 1993, s.182-183; Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.148-151; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C 1, s.451; Halaçoğlu, *Devlet Teşkilatı*, s.53.

Humbaracı Ocağı⁴¹, Lağımcı Ocağı⁴², Topçu Ocağı⁴³, Toparabacıları Ocağı⁴⁴ ve Kapıkulu Süvari Ocakları⁴⁵ oluşturuldu.

Seçkin savaşçı birlikler olarak Osmanlı ordusunun merkezi kuvvetini oluşturan kapıkulu askerleri, seferlerde önemli bir rol üstlenmekteydi. Bu birliklerin sayıları, XV-XVI. yüzyıllarda 10-15 bin civarlarında olup önemli bazı meydan savaşlarında ve kale kuşatmalarında belirleyici bir görev almaktaydı.⁴⁶ Kanuni Sultan Süleyman devrinde sadece yeniçerilerin sayısı 14-16 bin⁴⁷ kişiden ibaret iken, XVII. yüzyılın başında 40 bin kişilik çok yüksek bir sayıya ulaşmıştır.⁴⁸ Bazı tarihçilere göre ise, Osmanlı Devleti'nin kapıkulu ocaklarının sayısını Kanuni Sultan Süleyman zamanında 74 bin kişi olarak belirtmektedir.⁴⁹

Osmanlı Devleti'nin ordu teşkilatının ana unsurlarında ikincisi ise eyalet kuvvetleridir. Kuruluş aşamasında ve yükselme devrinde Osmanlı Devleti'nde eyalet ordusunun temelini oluşturan “*tımar sistemi*”,⁵⁰ köken olarak Türk-İslam geleneğinden gelmekteydi. Tımar sistemine göre devlet, tımar sahibine bir miktar toprak vermekte, tımar sahibi ise vergi karşılığında orduya asker yetiştirmekte ve sefer sırasında tımarlı süvarilerin (atlı asker) tüm ihtiyacını karşılamaktaydı. Bu usul

⁴¹ Osmanlı Devleti'nde merkezi bir askeri sınıftır. Kapsamlı bilgi için bk. Ahmet Halaçoğlu, “Humbaracı”, *DİA*, C 18, TDV Yay., İstanbul 1998, s.349-350; Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.151-52; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C 1, s.151.

⁴² Osmanlılarda yer altında tüneller açmak ve kaleleri yıkmakla görevli askeri sınıfı oluşturuyor. Detaylı bilgi için bk. Abdülkadir Özcan, “Lağımcı Ocağı”, *DİA*, C 27, TDV Yay., İstanbul 2003, s.49-50; Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.152-153.

⁴³ Osmanlı'nın top üretimini yapan askeri sınıftır. Geniş bilgi için bk. Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.153-156; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C 1, s.451-452; Halaçoğlu, *Devlet Teşkilatı*, s.53.

⁴⁴ Üretilen topları sevk ve idaresi için oluşturulan askeri sınıftır. Bk. Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.157; Halaçoğlu, *Devlet Teşkilatı*, s.53.

⁴⁵ Osmanlı askerî teşkilâtında altı bölük halkı da denilen kapıkulu süvarilerinin en seçkin grubu. Merkez ordusunun atlı bölüklerinden oluşuyor. Atlı kapıkulu ocakları sipah, silahdar, ulufeci (sağ-sol) ve gureba (sağ- sol) bölüklerinden oluşmaktadır. Detaylı bilgi için bk. Erhan Afyoncu, “Sipahi”, *DİA*, C 37, TDV Yay., İstanbul 2009, s.256-258; Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C 1, s.452-453; Üçel- Aybet, *Avrupalı Seyyahların*, s.173-194; Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.158-161; Özcan, “Kapıkulu”, s.347-349; Polat, “Ankara Savaşı”, s.220.

⁴⁶ Özcan, “Ordu”, s.363.

⁴⁷ Jorga'ya göre Kanuni zamanındaki yeniçeri sayıları 10-12 bin kişi idi. Yılda toplam 3 milyon altın tutarındaki harcamalar içinde 500 bin altını yeniçerilerin maaşlarına ayrılırdı. Nicolae Jorga, *Kanuni ve Dönemi Yenilmez Türk*, (çev. Nilüfer Epçeli), Yeditepe Yay., İstanbul, s.10.

⁴⁸ Ortaylı, *Türkiye Teşkilatı*, s.243.

⁴⁹ Bu dönemde Osmanlı Devletinin genel ordu mevcudunun sayısını ise 299.012 kişi olarak ifade etmektedirler. Eroğlu- Yarar- Demiröz, *Osmanlı Ordu Teşkilatı*, s.13-14.

⁵⁰ Tımar Osmanlı Devleti'nde; devlete ait toprakların askeri ve idari sebeplerle kişilere tahsis edilmesine dayalı sistemdir. Konu hakkında geniş bilgi için bk. Halil İnalçık, “Tımar”, *DİA*, TDV Yay, C 41, İstanbul 2012, s.168-173; Üçel- Aybet, *Avrupalı Seyyahların*, s.209- 250.

sayesinde devlet sefer zamanında hiçbir masrafa girmeden askeri birliğe sahip olmaktaydı.⁵¹

Osmanlı Devleti'nin merkezi ordusunun bir unsuru olan yeniçeriler, padişah nerede bulunursa, onlarda orada bulunmak zorundaydı. Eyalet ordusu ise, tımar sistemi çerçevesinde meydana gelen tımarlı sipahilerden oluşmaktaydı. Tımarlı sipahiler hafif süvari özellikleriyle savaş zamanında, Osmanlı ordusunun en önemli vurucu gücünü oluşturuyordu.⁵² Tımar sistemi dâhilinde kendisine toprak tahsis edilen sipahi, sefer zamanında cebelü denilen zırlı, teçhizatlı ve mükemmel atlı süvariler götürmek zorundaydı.⁵³ Fatih Sultan Mehmed'in kanunnamesine göre mızrak, kılıç, ok, yay ve kalkan gibi silahlar kullanan cebelüler, süvari yani atlı birlikler olarak sefere katılmak zorundaydılar.⁵⁴ Sipahilerin bütün at ve teçhizatını teftiş etmek görevi de, alaybeyi, defterdar kethüdası, tımar tezkirecisi, çavuşlar kethüdası ve çavuşlarına verilmiştir. Fermanlarda; “*züemâ ve erbâb-ı tımar alaybeğileri ve defter kethüdası ve çavuşanp şimdiden atları ve silahları hazır u âmade kanûn-ı kadîm üzere eğerli at ve bargire binüp mükemmel ve müsellaḥ yivli tüfengleriyle gelüp...*” ifadeleri ile tımarlı sipahi ve askeri teçhizatına verilen önemi göstermiştir.⁵⁵

Savaşlardaki rolleri XVII. yüzyılda giderek azaldı. At üzerinde tüfek ve tabanca kullanabilen süvarilerin önemi ise XVIII. yüzyıldan itibaren arttı. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin eyalet ordusu içerisinde tımarlı sipahilerin yanı sıra, yaya, “*müsellem, azab*⁵⁶ ve *Rumeli hudutlarında bulunan akıncılarda*”⁵⁷ gösterilmektedir.⁵⁸

⁵¹ Polat, *Ankara Savaşında Osmanlı*, s.221.

⁵² Mehmet Alaaddin Yalçınkaya, “Uyanış ve Toparlanma Çabaları” *Osmanlı Tarihi El Kitabı*, (ed. Tufan Gündüz), Grafiker Yay., bs. 2, Ankara 2012, s.247.

⁵³ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C I, s.444-455.

⁵⁴ Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.162.

⁵⁵ M. Hilmi Arıç, *17. Asrın İkinci Osmanlı Savaş Tekniği ve Tımarlı Sipahiler*, (Yüksek Lisans Tezi), Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih ABD, Sivas 2010, s.43.

⁵⁶ Osmanlı askeri teşkilatında kara ve deniz hafif piyade askerler için kullanılan bir terimdir. Azeb'de denilmekteydi. Geniş bilgi için bk. İdris Bostan, “Azeb”, *DİA*, TDV Yay., C 4, İstanbul 1991, s.312-313.

⁵⁷ Osmanlı Devleti'nin klasik dönemde, hafif süvari birliklerinden bir tanesidir. Detaylı bilgi için bk. Abdülkadir Özcan, “Akıncı”, *DİA*, TDV Yay., C 2, İstanbul 1989, s.249-250; Arif Koday, *Osmanlı Ordu Teşkilatında Akıncı Ocağı*, (Yüksek Lisans Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İslam Tarihi ve Sanatları ABD, Elazığ 2001.

⁵⁸ Uzunçarşılı, *Osmanlı Tarihi*, C. I, s.444; Polat, *Ankara Savaşında Osmanlı*, s.221.

Osmanlı eyalet ordusu içerisinde son olarak yardımcı kuvvetler⁵⁹ yer almaktaydı. Seferlerde devletin kendi bünyesi içerisinde çıkardığı askerler dışında ihtiyaç durumunda yardımcı kuvvetlere başvurulmaktaydı. Savaş esnasında ise ordunun kanatlarında görev yapmaktaydılar. Bu kuvvetler içinde en etkili olanları Kara Tatarlarıydı.⁶⁰ Ayrıca yardımcı kuvvetler içerisinde öncü kuvvetler, geri hizmet⁶¹ birlikleri ve kale kuvvetleri de yer almaktaydı.⁶²

1473'te Anadolu tımarlı ordusu 20 bin, Rumeli ordusu 24 bin civarındaydı.⁶³ Sultan II. Bayezid zamanında bir savaş esnasında Anadolu Beylerbeyinin emrinde mevcutları 13 bine varan bir askeri kuvvet mevcuttu.⁶⁴ 1527-1528 tarihinde tımarlı askerlerin sayısı 37.500 kişi olarak verilmektedir. Bu sayı içinde 9563'ü hisar eri (kale muhafızı), geri kalanlar seferlere katılan süvariler yani eşkincilerdi.⁶⁵ Ancak

⁵⁹ Sefer zamanlarında Osmanlı Devleti'nin mevcut askerleri dışında seferin durumuna göre ihtiyaç halinde yardımcı kuvvet olarak tabir edilen birliklere ihtiyaç duyulmaktaydı. Polat, "Kırım'dan Bağdat'a", s.86. Ayrıca yardımcı kuvvetler hakkında detaylı bilgiler için bk. Üçel- Aybet, *Avrupalı Seyyahların*, s.339-351; Ekmeleddin İhsanoğlu (ed.) *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, C 1, Yıldız Yay., İstanbul 1994, s.353-356; Polat, "Kırım'dan Bağdat'a", s.86- 109.

⁶⁰ Polat, *Ankara savaşında Osmanlı*, s.222. Kırım tatarları olarak da bilinen bu askeri grup XVI. yüzyılın sonlarından itibaren İran ve Avrupa devletleriyle başlayan uzun savaş döneminde Osmanlı askerinin cephelerde yetersiz kalması sebebiyle, yedek olarak Osmanlı askeri kuvvetine dâhil olan yardımcı kuvvetlerdendir. Kapsamlı bilgi için bk. Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.63- 65; Maria Ivanics- Res, "Osmanlı- Habsburg Savaşlarında Kırım Tatarlarının Rolü (1593- 1606)" *Türkler*, C 10, Ankara 2002, s. 456-464; Polat, "Kırım'dan Bağdat'a", s.87- 94.

⁶¹ Geri hizmet birlikleri maaşlı ve kadrolu oldukları kadar geçici statü içerisinde de yer alarak hizmette bulunmaktaydılar. Bu gruplar içerisinde, Beldar, orducu esnaf, cerehor, klavuz, voynuk, meşaleci ve akam yanı sıra seferlerde görev alan diğer yardımcı birlikler yol, köprü, su kanalı tamir, onarım ve bakımı ile kale kuşatması ve tamirinde çalışan marangoz, lağımçı, hazneci, taşçı, kazmacı ve su yolcu olarak tabir olunan hizmet sınıfları yer almaktaydılar. Sözü edilen gruplar hakkında detaylı bilgi için bk. Bilge Keser, "Geri Hizmet Kıtaları" *Osmanlı*, (ed. Güler Eren), C 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s.598-604; Tahir Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferinde Organizasyon ve Lojistik*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yeniçağ Tarihi, ABD, İstanbul 2010, s.69- 84.

⁶² Geniş bilgi için bk. İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti*, s.353-356.

⁶³ İncalcık, "Tımar", s.169.

⁶⁴ Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.165.

⁶⁵ İncalcık, "Tımar", s.169; Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.165. Eşkinci; Osmanlılarda sefere çıkan askerler için kullanılan bir terim. "Hızlı yürümek, atla hızlı hızlı gitmek" anlamındaki eşmek fiilinden yapılan eşkin (eşkün) kelimesi "çabuk yürüyüşlü at" demektir. "Atlı postacı" veya "yolcu" mânasına gelen eşkinci ise terim olarak sipahilerin ve bazı geri hizmet birliklerinin sefere katılanları hakkında kullanılırdı. Ayrıca fermanları bir yere ulaştıranlara da eşkinci denirdi. Tımarlı sipahi eşkincilerinden kalelerde oturanlara "kale eri" veya "müstahfız" adı verilirdi. Daimî ordu statüsündeki kapıkulu askerlerinin ise taşra kalelerinde nöbetçi, İstanbul ve Edirne'de bekçi, muhafız veya oturak (emekli) olup sefere katılmayanları dışındakilere ise eşkinci denirdi. Yeniçeri eşkincileri sefere çıkma işini kesinlikle başkasına devredemezlerdi. Detaylı bilgi için bk. Abdülkadir Özcan, "Eşkinci" *DİA*, C 11, TDV Yay., İstanbul 1995, s.469-471.

başka bir kaynakta ise; 1528 yılında tımarlı sipahilerin mevcudu 60 bin kişi olduğunu tahmin edilmektedir. Ancak bu sayıya azaplar dâhil edilmemektedir.⁶⁶

XV ve XVI. yüzyıllarda Anadolu ve Rumeli Beylerbeyilerinin bayrağı altında sefere katılan tımarlı sipahilerin sayısı cebelüleriyle birlikte 80- 100 bin kişiye kadar çıkmaktaydı.⁶⁷ Bazı kaynaklar Osmanlı Devleti'nin eyalet kuvvetlerinin sayısı, Kanuni Sultan Süleyman zamanında 174 bin kişi olarak vermektedir.⁶⁸ Buna mukabil olarak da Ortaylı, bu dönemde Osmanlı Devleti'nin eyalet ordusunun sayısı 100 bin kişiyi aşan⁶⁹ bir sayı olarak belirtmektedir ki, net bir rakam belirtmemektedir. Ancak genel anlamda 1528 tarihinde ortalama Osmanlı kara kuvvetlerinin toplam mevcudu 150.000 kadardı.⁷⁰

Osmanlı askeri teşkilatı içerisinde yer alan üçüncü grup ise deniz kuvvetleriydi. Kuruluş döneminde Osmanlı Devleti'nin denize kıyısı olmadığından dolayı donanması da yoktu.⁷¹ Anadolu beyliklerinin Osmanlı Devleti'ne ilhak edilmesiyle birlikte ilk bahriye faaliyetleri başladı. Başlangıçta, Karesioğulları, Aydınogulları, Menteşeoğulları ve Saruhanoğulları, daha sonraları ise Candaroğullarının gemileri ve gemi yapan tezgâhlarından faydalandılar.⁷² XV. yüzyılın ilk yarısından itibaren canlılık kazanmıştır. Nitekim Sultan II. Murad zamanında Karadeniz'de faaliyette bulunan Osmanlı donanması sayesinde Trabzon Rum İmparatorluğu vergiye bağlandı. İstanbul'un fethinden sonra Osmanlı

⁶⁶ İnalçık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300- 1600)*, C 1, Eren Yay., bs. 1, İstanbul 2001, s.130.

⁶⁷ Özcan, "Ordu", s.363.

⁶⁸ Eroğlu- Yazar- Demiröz, *Osmanlı Ordu Teşkilatı*, s.14.

⁶⁹ Ayrıca eyalet ordusunun 150 sene sonra 20 bin kişiye kadar düştüğünü ve işlevsiz hale geldiğini de belirtmektedir. Yine azalan bu sayının yerine de kapıkulu askerlerinin doldurmadığına ifade etmektedir. Ortaylı, *Türkiye Teşkilatı*, s.243.

⁷⁰ Özcan, "Ordu", s.363. Osmanlı İmparatorluğu'nda tımar sisteminin uygulandığı eyaletlerdeki tımarlar ve tımar sahiplerinin maiyetinde sefere giden cebelilerin adedi hakkında Sofyalı Ali Çavuş'un 1654 yılında yazdığı risale önemli bilgiler verir. Buna göre; XVII. yüzyılın ortalarında 56.000 tımar sahibi mevcut olup, bu tımar sahiplerinin cebelileriyle birlikte teşkil ettikleri askeri kuvvetin toplamı 200 bini bulmaktadır. Sofyalı Ali Çavuş'un hazırladığı kanunname hakkında bk. Midhad Sertoğlu, *Sofyalı Ali Çavuş Kanunnamesi, Osmanlı İmparatorluğu'nda Toprak Tasarruf Sistemi'nin Hukuki ve Mali Müeyyede ve Mükellefiyetleri*, Marmara Üniversitesi, Yay., No.515, İstanbul 1992; Gündüz, *Osmanlı Tarihi*, s.247; Eser Ünlü, *Klasik Dönem Osmanlı Devleti Tımar Sisteminin Taşra İdaresine Etkisi*, (Yüksek Lisans Tezi), Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu, 2012, s.8.

⁷¹ Eroğlu- Yazar- Demiröz, *Osmanlı Ordu Teşkilatı*, s.52.

⁷² Ali İhsan Gencer, "Bahriye", *DİA*, TDV Yay., C 4, İstanbul 1991, s.502; Eroğlu- Yazar- Demiröz, *Osmanlı Ordu Teşkilatı*, s.52; Mehmet Ali Ünal, *Paradigma Osmanlı Tarih Sözlüğü*, Paradigma Yay., İstanbul 2011, s.206.

donanmasında ciddi bir ilerleme sağlanmasına rağmen istenilen seviyede olamamıştır. Ancak XVI. yüzyılın başlarından itibaren özellikle Yavuz Sultan Selim'in girişimleri ile birlikte, takip eden dönemde Kanuni Sultan Süleyman zamanında Osmanlı Devleti'nin donanması birer savunma donanmasından ziyade dönemin en önemli deniz gücüne sahip Venedik ve Ceneviz donanmalarından üstün bir duruma gelmiştir. Zira Osmanlı donanması bundan sonra deniz aşırı fetihlerin en önemli gücü hüviyetini almıştır.⁷³

Osmanlı Devleti'nin deniz seferleri en masraflı askeri girişimiydi. Akdeniz'de büyük donanma gücü bulundurmaya zorundaydı. Bu bakımdan başlıca üsleri, Gelibolu, Galata, İzmit, Eğriboz, Sinop, Avlonya ve İskenderiyye'de büyük deniz gücüne sahipti. Bunun dışında yine çeşitli kıyı kesimlerinde de koruma birliklerini konuşlandırmıştı. Ayrıca donanma seferlerinde Tunus ve Cezayir gibi Kuzey Afrika Beylerbeyliklerinden de birlikler de donanmaya dâhil olmaktadır.⁷⁴

Osmanlı donanması Sefere eksiksiz çıkabilmek için kış mevsimini hazırlıklarla geçirirdi.⁷⁵ Baharın yaklaşmasıyla yavaş yavaş Beşiktaş önünde toplanırlar ve geleneğe göre Hıdrellez günü denize açılmaya hazır hale gelirlerdi. İlkbaharda, mayıs ayıyla birlikte sefere çıkan donanma⁷⁶, ekim ayının sonları ile kasım ayının başlarında yaklaşık yedi ay sonra seferi tamamlayıp tersaneye dönerdi.⁷⁷ Bazı kaynaklar Osmanlı Devleti'nin deniz kuvvetlerinin sayısını Kanuni Sultan Süleyman zamanında 50.672 kişi olarak belirtmektedir.⁷⁸

⁷³ Gencer, "Bahriye", s.502-504; Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.206-207. Ayrıca Osmanlı Devleti'nin donanması hakkında bk. İdris Bostan, "Tersane-i Amire", *DİA*, C 40, TDV Yay., İstanbul 2011, s.513-516. Ayrıca bk. İdris Bostan, "Kapudan Paşa", *DİA*, C 24, TDV Yay., İstanbul 2001, s.354-355. Ayrıca Türk denizciliğinin başlangıcı ve Osmanlı kuruluş döneminde beyliklerin özellikle Aydınolu Umur Beyin faaliyetleri hakkında bk. Ali Rıza İşipek, Oğuz Aydemir, *1770 Çeşme Deniz Savaşı 1668-1774 Osmanlı Rus Savaşları*, Denizler Kitapevi, İstanbul 2006, s. 14-26.

⁷⁴ İnalçık, *Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s.136.

⁷⁵ Bu durum hem kara hem de deniz savaşı için geçerlidir. Hammer, *Osmanlı Tarihi*, s.199. Örneğin, Osmanlı Devleti'nin Kıbrıs Seferi hazırlıkları için detaylı bk. Feridun Bilgin, "Kıbrıs'ın Fethi İçin Yapılan Hazırlıklar (Arşiv Belgelerine Göre)" *Mukaddime*, 6 (1), 2015, s.78-100.

⁷⁶ BOA (Cumhurbaşkanlığı Osmanlı Arşivi), A.(DVNSMHH.d..., (Mühimme Defterleri) 5/499.

⁷⁷ Şenay Özdemir, "Osmanlı Donanmasının Bir "Seyir Defteri" ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler", *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Araştırmaları Dergisi*, C 24, S 37, Ankara 2004, s.120. Ayrıca Osmanlı kara ordusu, bir devlete karşı savaş ilan ettiğinde, sefere çıkarken Osmanlı donanmanın bir sıcak savaş durumu olsun veya olmasın her yıl baharda yapılan törenle birlikte denize açılmasına 'mevsim-i evvel-i

1.2. Sefer Organizasyonu ve Fiziki Hazırlıklar

Osmanlı Devleti, idari ve mali kurumlarını devamlı olarak savaş ihtiyaçlarının karşılanması için teşkilatlandırmış ve sefer organizasyonlarının başarılı bir şekilde yürütülmesini sağlamıştır. Bu çerçevede Osmanlı Devleti, sınırlarındaki devletlerle yaptığı savaşlar sırasında, ordunun sınır bölgelerinde ve rakip devletlerin topraklarındaki askeri faaliyetlerini başarılı bir şekilde yürütebilmek için, gerekli silah, cephane, erzak, yem ve mali kaynakların temini ve ihtiyaç duyulan bölgelere hızlı bir şekilde ulaştırılması konusuna son derece önem vermiştir. Günümüzde lojistik olarak adlandırılan, sefer öncesi ve sefer sırasında yürütülen bu tür faaliyetlerin bütününe Osmanlı literatüründe *iaşe* ve *ikmal* denilmiştir.⁷⁹

Osmanlı Devleti'nde sefer kararının alınmasından sonra, sefere çıkacak ordunun her türlü ihtiyacının karşılanması için ilgili yerlere emirler verilirdi. İlk emirler genellikle, lojistik ihtiyaçların bir an önce tamamlanmasına yöneliktir.⁸⁰ Lojistik, ürün hizmet ve asker gibi kaynakların istenilen zamanda ve istenilen yerde temin edilmesi için bir araçtır. Bu nedenle lojistiğin "*hükümü mutlak, tesiri kati'dir*" denilmektedir. Osmanlı Devleti, herhangi bir sefere çıkmadan önce bir takım aşamalardan geçmektedir.⁸¹

Ordunun sefere çıkmasına bizzat padişah karar vermekteydi.⁸² Daha sonraki devirlerde, durumu görüşmek üzere bir divan toplanırdı.⁸³ Bu yönüyle genellikle padişahın sefer kararını sözlü olarak belirtmesinden sonra sadrazam ve şeyhülislam ile devlet ve ordunun üst düzey yöneticilerinin katılımıyla "*Meşveret-i Azime'de*" istişare edildikten sonra sefer kararı verilirdi. Çünkü sefer organizasyonunun icrası kadar sefer kararının alınması da o kadar zor bir konuydu. Sultan III. Ahmet, 1710 yılında Rusya seferine çıkmadan önce danışma kurulunu toplayıp sefer kararının

sefer-i derya " sonbaharda geri dönüşüne ise "*ahir-i sefer-i derya*" adı verilirdi. Özdemir, "Seyir Defteri" s.114.

⁷⁸ Eroğlu- Yarar- Demiröz, *Osmanlı Ordu Teşkilatı*, s.14.

⁷⁹ Orhan Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının Çevreye Etkileri" *Osmanlı İmparatorluğunda Çevre ve Şehir*, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve İstanbul Medeniyet Üniversitesi, İstanbul 2015, s.157.

⁸⁰ BOA, A.(DVNSMHHM.d... 32/84; 44/141.

⁸¹ Adil Aykut Biçer, *Klasik Dönem Osmanlı Kara Ordusunda Sefer Organizasyonu*, Yason Yay., Ankara 2014, s.22-23.

⁸² Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunda Sefer Organizasyonu*, s.13.

⁸³ Hammer, *Osmanlı Tarihi*, s.186.

tartışılmasını istemiştir.⁸⁴ Savaş kararının alınmasının İslam hukukuna uygunluğunu ve gerekliliğini onaylamak için Şeyhülislam'a başvurulurdu.⁸⁵ Osmanlı Devleti'nin sefere çıkacağına başka bir belirtisi ise, tuğ-ı hümayunun ordunun kurulacağı karargâha dikilmesiyle anlaşılmaktaydı. Genellikle Davutpaşa ya da Üsküdar sahraları karargâh yeri olarak tercih edilmekteydi.⁸⁶ Bu ise seferin yapılacağı yöne göre seçilirdi.

Toplanan divanda istişare edildikten sonra sefer kararının verilmesiyle birlikte hazırlıklara başlanılır⁸⁷, büyük kış sefer hazırlıklarıyla geçer⁸⁸, ilkbahar ile birlikte harekete geçilir⁸⁹ ve kışın gelmesiyle askeri harekât son bulurdu.⁹⁰ Sefere başlanacağı zaman gidilecek taraftaki beylerbeyi ve sancakbeylerine de sefer için izin verilirdi. Emirleri altındaki askerleri ve teçhizatlarıyla birlikte eksiksiz bir şekilde sefere hazır olmaları yönünde emir verilmekteydi.⁹¹ Koşullar bölgelere göre değişse de, kış aylarında sefere çıkılmasına olabildiğince kaçınılmaktaydı. Bunun en

⁸⁴ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunda Sefer Organizesi*, s.13. Aynı eserde sefer kararının farklı bir kaynağa göre şu şekilde alındığı ifade edilmektedir; Belli coğrafi bölgelerde siyasi dengeleri bozacak faaliyetlere girişin yabancı bir ülkeye sefer yapacağı zaman diplomatik yünden o ülkenin hükümdarına durumu bildirirdi. Elçi ile mektup gönderilirdi. Bu mektup siyasi bir uyarı niteliğinde olurdu. Bu uyarı aynı zamanda bir savaş ilanıdır. Yavuz Sultan Selim'in 1514 İran ve 1516-1517 Mısır seferleri bu türden sefer kararlarıdır. Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunda Sefer Organizesi*, s.15.

⁸⁵ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunda Sefer Organizesi*, s.14. İslam dininde, savaş kararı alındıktan sonra bile savaşın en az zararlı sonuçlanması için (hangi safhasında olursa olsun) her şey den önce mutlaka barış yollarının aranmasını istemektedir. Allah ve Resulü, Müslümanlara savaş hususunda uymaları gereken ölçüler ortaya koymuştur. Bu ölçülere göre, savaşta sivil halkın canına, malına dokunulmaz, yağma yapılamaz, esirlere kötü muamele ve işkence yapılmaz. Ölülerin uzuvları kesilmez, savaş öncesinde ve sonrasında talana izin verilmez. Şahsi çıkar, ırk asabiyeti, maddi menfaat, öç alma duygusu, sömürü gibi insanlık dışı duygular etkili olmaz. Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.156.

⁸⁶ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı* s.12; Işık, *Osmanlı- İran seferlerinin Lojistik Hazırlıkları*, s.23.

⁸⁷ Hammer, *Osmanlı Tarihi*, s.186.

⁸⁸ XVI. yüzyılın sonlarından itibaren savaşların uzun sürmesiyle birlikte ordu kışlaklara dağılmaktaydı. Bu durumda da kışında ordu için zahire temin edilerek menzillere getirilmekteydi. Bu durumda hem kış hem de yaz zahire stoklanmaktaydı. BOA, A.(DVNSMHHM.d... 12/718.

⁸⁹ BOA, A.(DVNSMHHM.d... 5/491; 5/492; 5/494; 5/496; 5/494; 5/499; 5/516; 5/569; 5/573; 5/576; 5/577; 5/611; 5/650; 32/84; 32/468; 44/141; 87/390; BOA, C.AS..., (Cevdet Tasnifi, Askeriye), 129/5762; 292/12110; 60/2838; 842/35958; N. Beldigeanu, "1484 Osmanlı Seferi Askeri Hazırlıkları ve Kronolojisi", *Belleten*, (çev. Zeki Arıkan), C 45, S 186, TTK Yay., Ankara 1984, s.593. Sefer hareketinin başlaması için en uygun zaman bahar mevsiminin başlarıydı. Ancak Osmanlı tarihinde ilk kez Kırım sorununun halletmek için Kefe'den dönen Osman Paşa kış mevsiminde sefere çıkmıştır. Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.46.

⁹⁰ Murphey, *Osmanlı'da Ordu*, s.42.

⁹¹ BOA, A.(DVNSMHHM.d... 5/491; 5/492; 5/494; 5/516; 5/569; 5/573; 5/576; 5/577; 5/611; 5/650; 44/141; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.20.

önemli sebebi, insan ve hayvanların kitlesel olarak etkili bir şekilde hareket edebilme kabiliyetinin yılın belli zamanlarındaki iklimsel koşullara bağlı olmasıydı.⁹²

Osmanlı Devleti bir sefere karar verdiğinde ilk olarak o bölgedeki lojistik ve stratejik imkânlarını devreye koymaktaydı. Herhangi bir savaş durumunda ordunun tüm hazırlıklarını tamamlayarak savaş bölgesine ulaşmasının ortalama altı aylık gibi bir sürede gerçekleşmesi nedeniyle geniş topraklara sahip Osmanlılar için zor bir durumdu.⁹³ Bu sebeple Osmanlı Devleti, bir sefere çıkmadan önce veya sefer esnasında bir takım önlemler alarak bazı düzenlemeler yapmaktaydı. Yolların bakım ve onarımı, ordunun güzergâhı üzerindeki köprülerin tamiri, erzak ve iaşenin temini ve menzillere nakli, muharip ve yardımcı kuvvetlerin sevk ve idaresi, alet ve edevatın tedariki ve nakledilmesi gibi hususlar halledilmeye çalışılmaktaydı.

Osmanlı Devleti, kendine has başarılı bir stratejik planlama, hazırlık ve hareket sistemi geliştirmiştir. Yapılacak seferin önemine göre daha önceki seferlerin planlarından yararlanır ve savaş meclisinde ciddi istişareden sonra karar verilir. Bunun ardından ordunun geçeceği köprü ve yolların bakımı yapılırdı.⁹⁴ Sefer lojistiği kapsamında devletin en önemli alt yapısı haberleşmenin ve nakliyenin yapıldığı karayoludur. Bu nedenle sefer güzergâhındaki yolların ve köprülerin düzenlenmesi, onarılması gerekiyordu.⁹⁵ Seferler genellikle ekim ve kasım aylarında planlanırdı⁹⁶ ve ordu sefere çıkmadan önce kullanılacak güzergâh belirlenirdi. Bunun için çeşitli yollar üzerindeki kadınlara fermanlar göndermekteydi. Gelen raporlara göre hangi yolun kullanılacağına karar verilirdi.⁹⁷

Sefer güzergâhındaki yolların yenilenmesi ve gerekli yerlere köprülerin inşa edilmesi için Osmanlı Devleti, taşraya (beylerbeyi ve sancakbeylerine) fermanlar göndermekteydi. Fermanlarda “*ehem ve cümleden akdem olup*”⁹⁸ yani diğer

⁹² Murphey, *Osmanlı'da Ordu*, s.42.

⁹³ Işık, “Osmanlı Sefer Organizasyonlarının” s.158.

⁹⁴ Selim Hilmi Özkan, “Türk Tarihinin Kırılma Noktası: Zenta Faciası”, *Türkish Studies*, 4/3, 2009, s.1780.

⁹⁵ Mustafa Nuri Türkmen, *Kamaniçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih ABD, Ankara 2002, s.40.

⁹⁶ Işık, “Osmanlı Sefer Organizasyonlarının” s.158.

⁹⁷ Mehmet İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar* s.56; Abdülkadir Gül, “Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme”, *History Studies*, 3/1, 2011, s.115.

⁹⁸ Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.40.

hazırlıklardan önce halledilmesinin istenmesi, yol ve köprülerin yapımına verilen önemi göstermektedir. Osmanlı Devleti bu şekilde yol ve köprülerin tamir işlerine ehemmiyet vermesi, sefer sırasında daha hızlı hareket etme ve en önemlisi kara taşımacılığında yani nakliyatda kullanılan hayvanların çok fazla zarar görmemesi ve menzillere daha hızlı varmak istemesidir. Örneğin, Zigetvar Seferi'nde Edirne'ye kadar olan kadılara verilen emirde, yol ve köprülerin teftiş edilerek tamir edilmesi istenmekteydi. Ayrıca Sirem Beyi Bali Bey'e gönderilen emirde Vulkovar köprüsünün iki araba geçecek şekilde tamir ettirilmesi; Semendire beyinin Vidak köyünde köprü yaptırması, Zemun'un karşı kıyısına köprü kurulması, Kalanka köyüne köprü kurulması ve daha birçok gerekli yere de köprülerin yapılması için emirler verilmiştir.⁹⁹ 1634 yılında çıkılan Revan Seferi'nde de, Diyarbakır'da yapılan ordu divanında, Diyarbakır ile Erzurum arasındaki yolların düzeltilmesi için, bütün kadı, beylerbeyi, sancakbeyi, altı bölük halkı, kethüdayeri, yeniçeri serdarı, kale dizdarları, neferleri ve tımarlılarına genel bir ferman gönderilmiştir. Verilen bu emir doğrultusunda güzergâh üzerindeki yolların temizlenmesi, hasar görmüş yerlerin düzeltilmesi ve tamir edilmesi istenilmiştir. Ayrıca görevin teftiş edilmesi için yeniçeri ağası ve altı bölük ağası görevlendirilmiştir.¹⁰⁰

Osmanlı Devleti sefere çıkmadan önce çözmeye çalıştığı lojistik alt yapı meselelerinde biri de insan gücü, hayvanlar, nakil araçları ile her türlü iaşe, silah ve mühimmatın doğal coğrafik engeller üzerinden nakledilebilmesi için köprülerin tamiri veya yeni köprülerin inşa edilmesidir.¹⁰¹ Bu bakımdan yol sisteminin önemli bir parçasını oluşturan köprülerin bakımı ve onarımı da sefer hazırlıkları kapsamında önemli bir yer tutmaktadır. Köprüler, bir çay ya da büyük bir nehir üzerine yapılırdı. Kara yolu trafiğinin yoğunluğu nedeniyle ihtiyaç duyulması halinde yöre halkının talebi ile devlet veya vakıf tarafından inşa edilirdi. Köprülerin bakım ve onarımı ile köprücüler görevlendirilirdi.¹⁰² Ancak Osmanlı Devleti'nde ulaşım işlerine bakan ve

⁹⁹ Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.158.

¹⁰⁰ Polat, *Revan Seferinde Organizasyonu*, s.77.

¹⁰¹ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.22.

¹⁰² Süleyman Polat, *IV. Murat'ın Revan Seferi Organizasyonu ve Stratejisi*, Genelkurmay Personel Başkanlığı (ATASE) Yay., Ankara 2015, s.78. Örneğin, XVII. yüzyılın son çeyreğinin de yapılan Avusturya seferlerinde yol, köprü inşası, tamiri, mühimmatı ve ihtiyaçların temini için detaylı bk. Meryem Kaçan Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul, 2001, s.68-83. Ayrıca, sefer güzergâhında bulunan köprüler, vakıf ve miri köprüler olmak üzere iki çeşit olup;

ulaşımı düzenleyen özel bir müessese yoktu. Bu görev her birinin kendine ait nizamları olan meslek sınıfları tarafından yapılmaktaydı. Derbentçiler, köprücüler, suyolcular, kaldırımcılar ve belderanlar bu işlerle vazifeli teşkilattılar.¹⁰³ Ayrıca Osmanlılarda sefere gidilirken ordunun geçeceği yolların açılıp temizlenmesi silahtarlara aitti. Bunun için bir grup nefer ile kethüda veya çavuş bu işe memur edilirdi. Silahtarlar, yolları açtırır, köprüleri tamir ettirir ve geçilmesi güç olan yerleri temizlettirerek yöre halkını bu işle vazifelendirirdi. Yol açmak için gerekli olan kazma, kürek vb. aletler, Cebeci Ocağı'ndan temin edilerek katırlarla nakledilirdi.¹⁰⁴

Osmanlı Devleti'nin gerek sefer öncesi gerekse sefer sırasında önem verdiği konulardan bir tanesi de kale tamiriydi. Düşman saldırılarına karşı devletin direniş ve savunma noktasını oluşturan kaleler, istihkâmların güçlendirilmesi, mühimmat ve cephaneye bakımından da takviye edilmesine özen gösterilmekteydi. Çünkü kaleler bir askeri depo ve aynı zamanda da bir ileri karakol vazifesi görmekteydi.¹⁰⁵ Bu amaçla Osmanlı Devleti, tamir işiyle kalelerin savunma gücünü arttırmaktaydı.¹⁰⁶

Sefer kararından sonra kalelerin onarılıp güçlendirilmesi ve ihtiyaç olan yeni kalelerin yapılmasına öncelik veren¹⁰⁷ devlet, kaleleri askeri üs olarak kullanmaktaydı. Kalelerin içerisinde erzak, askeri cephanenin sürekli olarak dolu olması gerekmektedir. Çünkü bu kaleler, düşman saldırılarına karşı ilk çarpışmanın olduğu yerlerdir.¹⁰⁸ Herhangi bir savaş durumunda, ordunun toplanıp savaş noktasına

vakıf köprülerin onarımı bağlı buldukları vakfın sahibi veya müteveli heyeti sorumluluğunda, masrafları ise vakıf tahsisatından karşılanmaktaydı. Miri köprülerin tamiri ise bir takım vergi muafiyeti karşılığında köprü yakınında bulunan köylere bırakılmaktaydı. Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.26-27.

¹⁰³ Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.40.

¹⁰⁴ Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.159.

¹⁰⁵ İşbilir, "Erzurum, Diyarbakır ve Van Kaleleri", s.420-422.

¹⁰⁶ Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.159.

¹⁰⁷ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.29.

¹⁰⁸ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.23. İstanbul ve diğer yerlerdeki tophane, cephaneye ve baruthanelerden bu kalelere top, tüfek, kurşun, gülle ve barut gibi savaş malzemesi yanı sıra savaşların uzun sürmesi durumunda ordunun ve hayvanların uzun süre beslenecekleri, arpa, buğday, un, yem, odun ve kömür gibi iase malzemeleri de yine stoklanan ihtiyaçlar arasındaydı. Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.159; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.14.

gelmesi uzun sürmekteydi. Bu sebeple, ordu gelene kadar sınır kalelerinin düşman saldırılarına dayanabilmesi için, dayanıklı ve muhkem hale getirilirdi.¹⁰⁹

İlkbaharda mart ayında kalelerdeki tamir ve inşaat çalışmaları başlar, ordu gelene kadar çalışmalar bitirilirdi.¹¹⁰ Yine sefer sırasında önceden tahrip olan kalelerin tamiri yanı sıra yeni kalelerin de yapıldığı görülmektedir.¹¹¹ Kalelerin tamir edilmesi ve yeni ihtiyaç duyulacak kalelerin yapımı için öncelikle keşif yapılması lazımdı. İstanbul'dan gönderilen mimarlar kaleleri gezip rapor tutmaktaydılar. Bu raporlar arşiv kaynaklarında “*defter-i müfredat*” denilmektedir.¹¹² Bu raporların içinde kullanılacak malzeme, işgücü, maliyet bedeli ve yapılacak diğer işler bulunurdu. Bu raporlar incelendikten sonra onarım işleri için mimar ve kalfalar görevlendirilirdi. Mimarlar yanlarına marangoz (neccar), taşçı, tuğlacı vb. meslek gruplarına mensup inşaat ustalarını alarak kale tamiri için giderlerdi. İşler ise İstanbul'daki mimarbaşı tarafından kontrol edilirdi.¹¹³ Kale tamiri için gerekli malzeme ve iş gücü finansmanı genellikle İstanbul'dan karşılanırdı. Mübaşirlerin yanında getirdikleri nakit paraların yanı sıra hazineden de müfredat defterleri dikkate alınarak para havale edilirdi. Seferin başlamasına kadar merkezden gönderilen masraf bedeli, ordunun hareketinden sonra yerel hazineden karşılanmaktaydı.¹¹⁴

Sefer yapılacağı kararlaştınca tuğlar çıkarılır, karargâh kuracağı yer tespit edilirdi. Bu arada ordunun hareketinden sonra konaklayacağı yerlerde tespit edilirdi.¹¹⁵ Osmanlı ordusu sefere çıkarken Otağ-ı Hümayun, Batı yönündeki seferler için İstanbul dışında Davutpaşa Düzlüğünde, Doğu yönündeki seferler için ise

¹⁰⁹ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.14.

¹¹⁰ Sevinç, *1695- 1696 Avusturya Seferi*, s.29.

¹¹¹ Rukiye Işık, *Osmanlı- İran Seferlerinin Lojistik Hazırlıkları (1630- 1750)*, Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas 2011, s.48.

¹¹² Bu belgelerde “ibtidâ-yı hâlde keşf ve mu’âyeneye muhtâc olduğuna binâen keşfi için fermân-ı ‘âlî sâdr olmağla” şeklinde ifade edilen bir araştırma yapılar ve ilk olarak kalelerde tamire ihtiyacı olan kale duvarı, burç, kapı, tabya, cephane, ambar gibi ünitelerin tespitini yaparak deftere kaydederler. Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.15; Işık, *Osmanlı- İran Seferlerinin*, s.49.

¹¹³ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.23; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.16.

¹¹⁴ Ertaş, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, s.590; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.16.

¹¹⁵ Hacı Ali Genç, *XVI- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Ordularının Sefere Gidiş Merasimleri*, (Yüksek Lisans Tezi), Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İslam Tarihi ABD, Kayseri 2006, s.89.

Üsküdar'da Çırpıcı Çayırı'nda ya da Doğancılar'daki ordugâhta kurulurdu.¹¹⁶ Bu sırada İstanbul'daki kapıkulu birliklerinin komutanları ile Rumeli ve Anadolu eyaletlerindeki askeri kuvvetlerinin komutanlarına mart ayı sonlarından mayıs'ın başlarına kadar olan süre içinde İstanbul ya da Edirne'deki ana toplanma merkezine gelmeleri için fermanlar gönderilirdi.¹¹⁷ Bu fermanlar sefer kararının alınmasından en az bir iki hafta gönderilirdi.¹¹⁸ Kapıkulu askerleri devlet merkezinde buldukları için sefer anında kolaylıkla savaş düzeni için toparlanabiliyordu. Ancak ülkenin muhtelif yerlerine dağılmış tımarlı sipahilerin toplanması ve merkez orduya dâhil olmaları uzun bir süreç ve çalışma gerektirirdi. Eyalet askerlerinin sefere katılma usulü, disiplini uzun yıllar değişmeden yapıldığından sistematik bir hal almıştı.¹¹⁹ Daha sonra Osmanlı ordusu, mesela; Rumeli'ye sefer düzenleyeceği zaman sürekli olarak orta menzilleri takip ederek Edirne'ye kadar giderdi akabinde ana istikametine yönelirdi. İstanbul ile Edirne arasındaki bu güzergâhta toplam altı menzil bulunmaktaydı.¹²⁰ Eyalet askerleri ise daha sonraki menzillerde orduya dâhil olurdu.¹²¹ Yani ana toplanma merkezinde hazırlıklarını tamamlayan Osmanlı ordusu, zaman kaybetmemek için eyalet kuvvetlerini beklemeden yola çıkardı. Eyalet askerleri de sefer yürüyüşü sırasında orduya yetiştikleri yerde dâhil olurlardı.¹²² Kış aylarında menzillerde fazla zaman kaybedilmesi ve son dönemlerde de kuvvetlerin umursamaz tavırları nedeniyle, ana toplanma merkezine geç kalınıyordu.¹²³

Osmanlı ordusunun merkezden itibaren savaş alanına kadar olan hareketine *yürüyüş* denilmekteydi.¹²⁴ Orduda yürüyüş iki şekilde gerçekleşirdi. Birincisi, ülke içerisinden harp alanına gitmek için yapılan yürüyüşür. İkinci ise, sınır mevkieğinde

¹¹⁶ Tok, *Teşkilat Tarihi*, s.182; Üçel Aybet, *Avrupalı Seyyahların*, s.420.

¹¹⁷ BOA, A.(DVNSMHH.d... 123/8; 123/9; 123/10; 123/11; 123/12- 25. Ayrıca bazen geç kalınması durumunda ikinci bir hüküm gönderilir ve bir an önce orduya katılmaları konusunda uyarı verilirdi. BOA, A.(DVNSMHH.d... 123/41-52 arası hükümler.

¹¹⁸ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.46; Bekir Gökpinar, *Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum 2013, s.111.

¹¹⁹ Gökpinar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.112.

¹²⁰ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.31. Osmanlılara başkentlik yapmış iki önemli merkez İstanbul ile Edirne arasındaki menzillerin XVII. yüzyılın sonlarındaki durumu hakkında detaylı bilgi için bk. Sema Altun, "XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul- Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilküş Köyler", *Tarih Araştırma Dergisi*, Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Yay., C 25, S 39, Ankara 2006, s.75- 99.

¹²¹ Genç, *XVI- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı*, s.93.

¹²² Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.34-35.

¹²³ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.46.

¹²⁴ Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.157.

veya düşman topraklarında yapılan yürüyüştür. Askeri bürokrasi iki yürüyüşte de özel şartları göz önünde bulundurarak disiplini korumuştur.¹²⁵ Güvenli olan arazideki yürüyüş, yorucu olacağından alay tertibi ve savaş düzeninde gerçekleşmezdi. Ancak sınır bölgelerinde ve düşmanla karşılaşmanın muhtemel olan yerlerde yürüyüş ve konaklama sırasında savaş düzeninde hareket edilmesine özen gösterilirdi.¹²⁶ Askerlerin yürüyüş sırasında kanunlara uygun ana güzergâhtan ayrılmaması, yerleşim merkezlerinde konaklamaması ve halka zahmet verilmemesi için özen gösterilirdi.¹²⁷

Ordunun günlük yürüyüş mesafesi, 20- 30 kilometreydi. Gündüz yapılan yürüyüşte öğle sıcağına kalmamak için tan ağarmadan yola çıkılırdı. Güneş battıktan sonra ve gece yapılan yürüyüşlerde yollar, binlerce fener, meşale ve çıra ile aydınlatılırdı. Yürüyüş sırasında ordu bazen bütün gece yol alırdı. Arap meşalecilerin tuttıkları meşalelerle yola devam edilirdi.¹²⁸ Seferlerde kullanılan meşale mühimmatının başında pamuk yağı, katran, paçavra, meşale topu ve meşale demiri yer alırdı.¹²⁹

1.3.Sefer İaşesi Temini

Askeri menzillerin esas fonksiyonu orduların lojistik ihtiyacını karşılamasıydı.¹³⁰ Osmanlı Devleti'nin sefere çıkmaya karar verdiği zamanlarda karşılaştığı en büyük problem, seferin devlet maliyesine yüklediği ağır yükün hafifletilmesi için hazine temininin yanı sıra, asker için erzak, iaşe ve ordunun ağırlıklarını taşıyan hayvanlar için yem hazırlanmasıydı.¹³¹ Gerçekten de savaş kararı

¹²⁵ Sadece bir istisna olarak 1715 yılındaki Mora seferinde serbest yürüyüş yapılmıştır. Hakan Yıldız, ordunun yürüyüşünü dört bölümde incelemiştir. Bunlar için detaylı bilgi için bk. Yıldız, *Haydi Osmanlı Seferi!*, s.148.

¹²⁶ Ordunun sefere gidiş ve dönüşünde düzenin korunması, disiplini, ordunun geçtiği mahallerde yağma, tecavüz ve taarruzda bulunulmaması durumu da Avrupalılarda hayranlık uyandırmıştır. Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının Çevreye Etkileri" s.157.

¹²⁷ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.35.

¹²⁸ Meşale ve çıra temini ile ilgili olarak da menzille ilgilenen kadılara hüküm gönderilmiş ve ordunun büyüklüğüne göre satın alınması emredilmiştir. Ayrıca İngiliz seyyah Aaron Hill'in anlattıkları için bk. Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.55.

¹²⁹ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya*, s.114.

¹³⁰ Turan Araz, *Osmanlı- Avusturya Savaşı (1787- 1791)*, (Yüksek Lisans Tezi), Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu 2014, s.25- 26.

¹³¹ BOA, A(DVNSMHHM.d..., 3/98; 3/209; 19/64; 78/1243; 78/3068; 80/1222; Süleyman Polat, "Osmanlı Sefer Organizasyonunda Pratik Çözümler: 1634- 1635 (H. 1044) Tarihinde Karahisar-ı Şarki'de "Mükellefiyet Şeklinde Yürütülen İştirah" ile Zahire Temini", *Akademik Bakış*, C 4, S 8,

alan bir devletin ordunun ihtiyacını belirli menzillerde toplanması önemli tedbirlerden bir tanesini oluşturmaktaydı.¹³² Nitekim tarihte hareket halindeki bir ordunun ikmalinin iki şekilde yapılabildiği ifade edilmektedir.¹³³ Bunlardan birincisi orduların hareket ettikleri hat boyunca, halkın tahıl stokları ile hayvanlarına el koymak suretiyle gerekli olan besin maddelerinin temin edilmesiydi.¹³⁴ Diğeri ise orduların karargâhları ile cepheye kadar olan yol hattı boyunca ve savaşın cereyan edeceği alanlarda belirli yerler tespit ederek, lojistik maddelerinin buralara sistemli bir şekilde nakledilmesi yoluyla sağlanmasıydı.¹³⁵ Bu ikinci uygulamada esas olan, sefer esnasında gerekli olan ihtiyaç maddelerinin vergi karşılığı veya satın alma yoluyla temin edilerek, tasarlanan yürüyüş güzergâhı üzerinde belirli noktalarda depolanmasıydı.¹³⁶ Osmanlı Devleti, bu uygulamalardan ikincisini tercih etmekteydi. Bununla birlikte söz konusu uygulamanın kullanılması bazı etkenlere bağlıydı, bunların başında hububat¹³⁷ gelmekteydi. Yıl içerisinde buğday (hınta) ya da arpanın bol ve kıt olması, sefer kararının en belirgin özelliklerindendi.¹³⁸ Ayrıca hububat pahada hafif yükte ağır olduğundan nakliyeside büyük bir sorun olduğu gibi masraf

Ankara 2011, s.162; Ömer İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 1996, s.11.

¹³² İşbilir, *Şark Seferlerinin İaşe*, s.11.

¹³³ İnalçık, *Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s.137; Hakan Karagöz, *1737- 1739 Osmanlı- Avusturya Harbi ve Belgrad'ın Geri Alınması*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta 2008, s.84.

¹³⁴ İnalçık, *Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s.137. Uygulamalardan ilki bir müddet sonra köylülerin üretim yaptıkları yerleşimleri terk etmelerine sebep olduğu için, nihayetinde daha sonraki seferlerde orduların ihtiyaçlarının karşılanacağı sahalara yok olmasına sebebiyet veriyordu. Bu birinci modele en uygun örnek Cengiz Han dönemindeki Moğol orduları ve daha sonra Timur'un orduları verilebilir. Oysa askerlerin ihtiyaçlarını vergiye karşılık sayarak veya bedelini ödeyerek temin etmek ise, ordunun lojistik desteğinin sağlandığı alanların küçülmesini ve yok olmasını engellemekteydi. Bu ikinci model İslâm imparatorluk geleneği lojistik sistemini temsil eder. Ancak bu modele göre askerlerin ihtiyaçlarının karşılanması devletler için, altından kalkılması oldukça güç malî bir yük getirmektedir. Polat, "Ankara Savaşı'nda Osmanlılar", s.230; Araz, *Osmanlı- Avusturya Savaşı*, s.25-26.

¹³⁵ Osmanlı Devleti bu sistemi uygulamıştır. Bu uygulamanın aksi yönünde hareket edenlere ise ceza verilmiştir. BOA, A(DVNSMHHM.d... 104/1198.

¹³⁶ Karagöz, *Osmanlı- Avusturya Harbi*, s.84. Bu uygulama vergi ve rant sistemine dayalıdır. Bu bakımdan köylünün üretkenliğini ve ordunun ikmalinin düzenliliğini garanti altına almaktadır. İnalçık, *Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s.138.

¹³⁷ Hububat, arpa, buğday, un, bulgur ve pirinç gibi tahıl ürünleriydi. Sevinç, *1695-1696 Avusturya Seferi*, s.215.

¹³⁸ Polat, "Ankara Savaşı'nda Osmanlılar", s.231.

gerektiriyordu. Hububatın nakliyesi hayvanların sırtında yapıldığı için nakliye ücretleri hububatın satın alındığı fiyattan daha fazla olabiliyordu.¹³⁹

Osmanlı sefer kararı alırken önemli bir etken olan hububat miktarını göz önünde bulundurmamak zorundaydı. Sefere çıkabilmek için ülkenin içinde bulunduğu durum önemliydi. Şöyle ki, bir sefer arifesinde ülke genelinde buğday ve arpa üretiminin çok ya da az olması o seferin ilan kararını etkileyen en önemli unsurlardandı. Devletin ilgili mercileri, iklim ne olursa olsun ordunun ham maddesi olan hububatı saklamak için “*miri ambarları*” inşa ettirirdi. Miri ambarlar sınır bölgelerine inşa edilirdi. Bunun sebebi, sefer esnasında kolaylık sağlamasıydı.¹⁴⁰ Ancak bazı durumlarda zahirenin stoklanması için ihtiyaç duyulan sayıda ambar bulunmadığı için sefer güzergâhı üzerindeki kalelerin ambar ve mahzenlerinde muhafaza edilmesi uygun görülmüştür.¹⁴¹

Orduya yeterli tahıl ulaştırılması meselesi, Osmanlı ordularının olduğu gibi dönemin bütün ordularının temel problemiydi. Osmanlılar, Asya ve Avrupa’daki eyaletlerinin tümünü bağlayan merkezî kara yolu sistemi üzerinde, stratejik olarak yerleştirilmiş kapsamlı tahıl depoları sisteminin daha erken bir tarihte gerçekleştirilmesi açısından, Avrupa devletlerinin orduları arasında önemli bir yere sahipse de menzilhane ağından kolay ulaşım sağlanamayacak bölgelerde uzun süreli faaliyet göstermek zorunda kalmaktaydı. Söz konusu ağ, sınır bölgelerini tümüyle kapsamıyordu ve ordu düşman bölgelerinin içerisinde ilerledikçe ulaşım daha da zor hale gelebilmekteydi. Dolayısıyla ikmal merkezlerinin uzağında kalan Osmanlı ordusu, yiyecek ve yem getiren çok büyük sayılarda nakliye hayvanı ile birlikte hareket etmek zorundaydı.¹⁴²

Osmanlı Devleti, sefere hazırlıklı olabilmek ve ordunun hareket kabiliyetini artırmak için sefer güzergâhı üzerinde zahire ambarları kurmuştur. Bu ambarların

¹³⁹ Lütfi Güçer, *XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul Üniversitesi Yay., İstanbul 1964, s.28-29.

¹⁴⁰ Biçer, *Kara Ordusunun Sefer Organizasyonu*, s.15.

¹⁴¹ Bu anlamda 1695 tarihindeki Sakız seferi sırasında, Edirne’den İzmir’e kadar olan güzergâhta yeterli miktarda ambar ve mahzen tutulması mümkün olmadığından, eldeki ordu zahiresi bazı kaza kalelerindeki ambar ve mahzenlere stoklandıktan sonra miktarı deftere kaydedilerek merkeze bildirilmiştir. Tahir Sevinç, “1695 Sakız Seferinde Organizasyon ve Lojistik”, Süleyman Demirel Üniversitesi, *Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S 21, s.70.

¹⁴² Karagöz, *Osmanlı- Avusturya Harbi*, s.75.

yılın her mevsiminde dolu kalmasına özen gösterilmek suretiyle sürekli olarak depolama yapılmaktaydı.¹⁴³ Stoklama yapmak amacıyla ve iklim koşullarının elverişsizliğini en aza indirmek için depolar inşa edilmekteydi. Özellikle sınır bölgelerine ihdas edilen bu miri ambarlara hububat, genellikle buğdaydan üretilip uzun süre dayanabilen peksimet¹⁴⁴ depolanmaktaydı. Bu çerçevede organizasyon kapsamında uzun vadeli yapılan planlar doğrultusunda hububat, zahire türündeki iâşe maddelerinin bir kısmı seferden önce bu ambarlara stoklanmaktaydı.¹⁴⁵ Ayrıca ordunun tükettiği gıda maddeleri arasında, ekmek (nan)¹⁴⁶, koyun ve sığır eti, diğer hububat çeşitleri (arpa, buğday (hınta), bulgur, pirinç ve un (dakik) gibi tahıl ürünleri)¹⁴⁷ de yer almaktadır. Ordu'da iâşecek olarak da en fazla suyun tüketildiği gözükmektedir. Yine suyun yanında bal¹⁴⁸ ve pekmezin sulandırılmasıyla çeşitli şerbetler, meyve suyu ve günümüzde de varlığını koruyan boza tüketilmekteydi.¹⁴⁹

Osmanlı Devleti, gerekli zahire ordunun hareketinden önce menzillerde hazırlanması ve hazırlanan zahirenin kayıt altına alınarak mübaşire teslim edilmesi için kaza kadılarına emir gönderilmekteydi. Ordunun nerede ne kadar konaklayacağı

¹⁴³ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.110. Stoklanan bu iâşe maddeleri ordunun hareketiyle birlikte güzergah üzerindeki bütün menzillerde yollara indirilmek suretiyle bekletilirdi. Bu konu da büyük bir titizlikle hareket edilmiştir. BOA, A.(DVNSMHH.d... 42/685.

¹⁴⁴ Osmanlı Devleti'nde donanmada görevli gemi mürettebatının günlük temel besin maddesi olan peksimet, özellikle deniz seferlerinde gemi mürettebatına ve leventlere verilmek üzere hazırlanmaktaydı. Bununla beraber uzun süren ve ekmek tedariki mümkün olmayan kara savaşlarında da en önemli besin maddesi olarak kullanılmaktaydı. Detaylı bilgi için bk. Sevinç, *1695-1696 Avusturya Seferi*, s.229-235; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.89- 92; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.157-161.

¹⁴⁵ Polat, "Osmanlı Sefer Organizasyonunda Pratik Çözümler", s.162.

¹⁴⁶ Ekmek hakkında detaylı bilgi için bk. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.78-83; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.154-156.

¹⁴⁷ Detaylı bilgi için bk. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.92- 94. Burada dikkat edilmesi gereken önemli konulardan bir tanesi de sefer esnasında sayılan bu ihtiyaçlar için sarf edilen hazinedir. Nitekim bunların temini için büyük ölçü de hazine ayrılmaktaydı. Örneğin XVII. yüzyılın ortalarına doğru IV: Murad'ın yaptığı Bağdad Seferinde ordunun ihtiyacı olan, arpa, ekmek, un, bal, tereyağı, pirinç vd. zahire için toplam 2.829.950 akçe sarf edilmiştir. Bu nedenle sefer esnasında iâşe yanı sıra hayvanların beslenmesi için arpa ve ot için büyük bir hazine ayrılması gerekmektedir. Söz konusu seferin masrafları hakkında detaylı bilgi için bk. Mehmet İnbaşı, "Dördüncü Murad'ın Bağdad Seferi Masraf Defteri" *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Dergisi*, S 12, Erzurum 1999, s.277-287.

¹⁴⁸ BOA, A.(DVNSMHH.d..., 59/331; 59/334; 59/335.

¹⁴⁹ Tüketilen bu hububatlar, diğer iâşe çeşitleri ve iâşecekler hakkında detaylı bilgi için bk. Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizasyonu*, s.68-79; Sevinç, "1695 Sakız Seferinde Organizasyon" s.72-75.

önceden düşünülerek ona göre zahire stoklaması yapılırdı.¹⁵⁰ Osmanlı Devleti'nin sınırların ötesinde savaştıkları ordularının iâşesi Doğu seferleri için genel olarak Van, Erzurum Kaleleri¹⁵¹, Diyarbakır¹⁵² ve Bayburt Kaleleri¹⁵³; Batı seferleri için de Belgrad kalesi¹⁵⁴ gibi stratejik noktalarda stoklanmaktaydı.¹⁵⁵

İâşeyi temin ederken devlet çoğu zaman nakliyatı da halkın kendi arabası ve hayvanlarını kullanarak gerçekleştirirdi.¹⁵⁶ Böylece devlet satın aldığı zahireyi kendisi nakletmek yerine satın aldığı iâşenin fiyatına nakil ücretini de katarak nakliye zorluğundan kurtulmaya çalışmaktaydı.¹⁵⁷ Zahire tedarikinde bazı vilayetlerden gelen raporlar da, o bölgede istenilen yeterlilikte zahirenin olmadığı, bu bakımdan temin edilmesi imkânsız olduğu belirtilmekteydi. Bu durumda, devlet bölgenin zor durumda bırakılmaması için, mümkün olan zahirenin toparlanıp gönderilmesi yönünde emir gönderilmekteydi.¹⁵⁸

İşte bu noktada askerin fizyolojik ihtiyaçlarının karşılanması sefer organizasyonunun bir parçasıdır. Bunun için Osmanlı Devleti herhangi bir sefer organizasyonunda hem insan hem de hayvanların su ihtiyacını karşılayabilmesi için sefer güzergâhlarını su kaynaklarının bol olduğu yerlerden veya yakınından

¹⁵⁰ BOA, A.(DVNSMHH.d..., 101/239. Ayrıca bk. Sevinç “1695 Sakız Seferi'nde Organizasyon s.69. Ancak bazı durumlarda gerekli zahire ve hayvan tedariki zamanında yapılmadığından dolayı mübaşirler bu işten mesul tutulmaktaydılar. BOA, A.(DVNSMHH.d... 101/239.

¹⁵¹ İnalçık, *Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s.141.

¹⁵² Osmanlı- İran ve Irak arasında tampon bölge olan Diyarbakır, doğu seferleri için; “seferlerin merkez üssü” olarak kullanılmıştır. İbrahim Yılmazçelik, “ Yüzyılda Diyarbakır Şehrinin Nüfus ve Nüfus Hareketleri” *Tüm Yönleriyle Diyarbakır 2. Sempozyumu, 16-17 Aralık 2010*, Efil Yayınevi, Ankara 2011, s.31.

¹⁵³ Ömer İşbilir, “Osmanlı Ordusunun İâşe ve İkmalî: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği”, (ed. Güler Eren), *Türkler*, C 10, Ankara 2002, s.279.

¹⁵⁴ Belgrad, bölgedeki devletlerin siyasi ve askeri yönden yoğun çaba gösterdikleri stratejik bir şehirdir. 1521 tarihinde Kanuni Sultan Süleyman tarafından Osmanlı Devleti'nin topraklarına ilhak edilen Belgrad'ın en önemli niteliği askeri yönüdür. Belgrad'ı askeri olarak önemli kılan özellikleri, stratejik konumu ve yüksek güvenilirlikli kalesidir. Bu bakımdan Belgrad'a hâkim olan devletler için önemli bir askeri üs niteliği taşımaktaydı. Bu şehrin tarihi ve Osmanlı Devleti'ne katılmasından sonra idari, iktisadi sosyo- kültürel hayatı hakkında detaylı bk. İlhan Türkmen, *XVI. Yüzyılda Belgrad Kazası*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2014.

¹⁵⁵ İnalçık, *Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s.141.

¹⁵⁶ BOA, AE.SSÜL.II. (Ali Emiri, İkinci Süleyman), 31/3007.

¹⁵⁷ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.94.

¹⁵⁸ BOA, A.(DVNSMHH.d... 48/602.

geçirmeye özen gösteriyordu. Suyun taşınmasında da saka beygirleri görevlendiriliyordu.¹⁵⁹

Osmanlı Devleti ordunun ihtiyacını karşılamak için birkaç yöntem uygulamıştır.¹⁶⁰ Bunlar; nüzul, sürsat, işтира ve mubayaadır.¹⁶¹ Bunların yanı sıra tüccarlarında rayiç bedelle orduya zahire getirip satılması mümkündür.¹⁶² Avarız hanelerine dolaysız vergiler salınmasıyla aynı olarak toplanan zahireyi ifade eden (avarız) nüzul vergisiydi. Reayaya önceden belirlenen askeri menzil noktalarına erzak getirip, devletin belirlediği fiyatlarla satma yükümlülüğüne sürsat; sabit yerel piyasa fiyatları üzerine yapılan mal alımlarına ise işтира denilmekteydi. Farklı zamanlarda ortaya çıkan bu uygulamalar, XVII. yüzyılda aynı anda da uygulanmıştır.¹⁶³ XVIII. yüzyıldan sonraki dönemlerde de işтира yerine mubayaa adıyla yeni bir yöntemin ortaya çıkmasıyla birlikte genel anlamda dört şekilde iaşe temin edilme yolu vardır.

Sözlükte “konaklama yeri, misafir için hazırlanan yiyecek” anlamlarındaki “nüzul”, Osmanlı maliyesinde, sefere çıkan ordunun yiyecek ihtiyacını karşılamak için buğday ve arpa gibi hububattan alınan aynı vergidir.¹⁶⁴ Askeri ve mali bir terim olarak askeri birliklerin beslenmesi için cins ve miktarı önceden belirlenmiş zahirenin yol güzergâhlarına inşa edilen ambarlara götürülmesidir.¹⁶⁵

¹⁵⁹ Ertaş, Sultanın Ordusu, s.50; İşbilir, “Erzurum, Diyarbakır ve Van Kaleleri”, s.425.

¹⁶⁰ Orhan Kılıç, “1585 Yılında Tebriz Seferi’ne Çıkan Osmanlı Ordusunun İkmal ve İaşesi”, *Askeri Tarih Bülteni*, S 46, Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt Başkanlığı Yay., Ankara 1999, s.109.

¹⁶¹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.26; Hakan Karagöz, “Venedik (1716) ve Habsburg (1716- 1717) Seferlerinde Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik Önemi”, *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C 30, S 2, 2013, s.89; Ertaş, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, s.591.

¹⁶² BOA, A.(DVNSMHH.d...168/1040; 168/1368; 168/1427; 168/1428.

¹⁶³ İnalçık, *Ekonomik ve Sosyal Tarihi*, s.139; Güçer, *XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi*, s.75; Polat, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Pratik Çözümler”, s.162-163.

¹⁶⁴ Ömer İşbilir, “Nüzul” *DİA*, C 33, TDV Yay., İstanbul 2007, s.311; Ertaş, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, s.592; Güçer, *XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi*, s.69.

¹⁶⁵ Hasan Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı, Siyasi, İdari, İktisadi ve İçtimai Tarihi*, Maraş Kültürü Tarih Yay., Kahramanmaraş 2014, s.272.

XVI. yüzyılın sonlarına doğru devletin halktan nüzul adıyla topladığı buğday ve arpa sınır kalelerinde ordunun ihtiyacı için stoklanmaktaydı.¹⁶⁶ Stoklanan bu maddeler ordunun hareket etmesi ile birlikte, merkezden güzergâh üzerindeki bütün kadılıklara gönderilen emirlerle ordunun geçeceği yollara indirilerek hazır bekletilirdi.¹⁶⁷ Nüzul zahiresi olarak istenen arpa miktarı çoğunlukla undan daha fazla olmaktaydı. Bunun sebebi orduda kullanılan yük ve binek hayvanının miktarının fazla olmasıdır. İlk başlarda sadece savaş zamanında alınan nüzul XVI. yüzyılın sonu ve XVII. yüzyılın ilk çeyreğine kadar savaşların kesintisiz devam etmesi nedeniyle avarız ile birlikte yıllık vergi haline geldi.¹⁶⁸ Un ve arpa nispetleri değişiklik göstermektedir. 1/3 un, 2/3 arpa; 1/4 un, 3/4 arpa; 1/5 un, 4/5 arpa şeklindeki değişiklikler arpa nispetinin sürekli olarak fazla olmasıdır.¹⁶⁹ Toplanması ve dağıtılması avarız hanesi denilen vergi birimini tespit amacıyla yapılan tahrirlere göre yapılırdı. Eyaletlerin durumlarına göre her avarız hanesinden kaç kile¹⁷⁰ un veya arpa vermesi gerektiğini kaza idarecilerine bildirilirdi. Nüzul vergisi XVI. yüzyılın sonlarına doğru nakit olarak alınmaya başlandı.¹⁷¹

Ordu iaşesinin temin edilmesinde “*sürsat vergisi*” başvuru ikinci yoldu.¹⁷² Yıllık vergi haline gelen nüzul nedeniyle ordunun iaşesini temin etmek amacıyla sürsat vergisi alınmaya başlandı.¹⁷³ Nakliye ücretlerinin yüksek oluşu, taşıma masraflarının halka büyük yük getirmesi, verginin uzak bölgelerden nakit olarak

¹⁶⁶ Sefere gidiş ve dönüşlerinde arpa ile birlikte diğer hayvansal gıdaların tamamı satın alınarak menzillerde stoklanmaktaydı. BOA, AE.SMST.II. (Ali Emiri, İkinci Mustafa), 61/6368; 123/13468.

¹⁶⁷ BOA, A.DVNSMHH.d... 42/685.

¹⁶⁸ Genç, *Lale Devrinde Savaş* s.26. Avarız, Osmanlı Maliyesinde bir vergi terimidir. Özellikle savaş zamanlarında olmak üzere olağanüstü hallerde alınırdı. Konu hakkında bk. Ömer Lütfi Barkan, “Avarız”, *İA*, MEB Yay., İstanbul 1979, s.13-19. Halil Salihlioğlu, “Avarız”, *DİA*, TDV Yay., C 4, İstanbul 1991, s.108-109. Bazen nüzul ve avarızın alınmadığı yerlerden bunlar yerine hayvan tedarik edilerek nakilde kullanılmaktaydı. BOA, A.(DVNSMHH.d... 38/377.

¹⁶⁹ İşbilir, “Şark Seferleri”, s.15-16.

¹⁷⁰ İstanbul kilesi oran alınarak, 20 okka gelen hububat ölçüsü birimdir. 25,656 kg civarındadır. Devlet imparatorluk genelinde İstanbul kilesi standart olarak belirlemiş, mahalli kileler İstanbul kilesine göre değerlendirmiş. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.354. İmparatorluğun değişik yerlerinde bulunan farklı ölçülerde olan bu ölçü birimi vardı ancak hesaplar İstanbul kilesi üzerinden yapılmaktaydı. Bu değişik ölçü birimleri hakkın da detaylı bilgi için bk. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.405-406; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.100-102. Ayrıca 1 okka, 400 dirhem; bir dirhem 3,207 gramdır. Dolayısıyla 1 okka 1283 gramdır. M. De M. D’Ohsson, *XVIII. yüzyıl Türkiye’sinde Örf ve Adetler*, (çev. Zehran Yüksel) Tercüman Gazetesi, Kervan Kitapçılık, İstanbul, s.37.

¹⁷¹ İşbilir, “Nüzül”, s.311.

¹⁷² İşbilir, *Şark Seferlerinin İaşe*, s.17.

¹⁷³ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.26.

toplanması ve ordu güzergâhına yakın yerlerden ihtiyaç maddelerinin satın alma yoluyla teminine gidilmesine neden oldu. Bu amaçla XVI. yüzyılın sonundan itibaren ordudaki iâşe ihtiyacını belirli bir meblağ ödeyip karşılamaya yönelik “*sürsat*” denilen yeni bir vergi daha ortaya çıktı.¹⁷⁴

Sürsat, savaş zamanlarında “*halktan tekâlifi*” harbiye suretinde alınan mallar hakkında kullanılan bir tabirdir. Önceden belli ve tayin edilen bir fiyat karşılığında alınan mallar; hayvan, un, ekmek, buğday, arpa, mısır, yulaf, yağ, bal, odun, saman vs. gibi şeylerdi.¹⁷⁵ Ordugâh yakınlarında bulunan yerler bir takım mıntıklara ayrılırdı. İhtiyaç olan şeyleri tedarik etmek için her mıntıkaya birer memur gönderilirdi. Sürsatın halk için olumsuz tarafı alınan malların parasının hemen verilememesiydi. Bedelin bir kısmı nakit verilirdi. Geriye kalan kısmı için senet verilirdi. Bu senet ise bazen uzun gecikmeler neticesinde ödeniyordu.¹⁷⁶

Sefer hazırlıkları kapsamında kadılara gönderilen emirlerde her kazanın sürsat kapsamında hangi menzile ne miktar un, ekmek, arpa, koyun, yağ, bal, odun, saman vs. getirmekle yükümlü olduğu önceden belirlenmekteydi.¹⁷⁷ Mükellefler, adı geçen malları devletin belirlediği fiyatın altından satmak zorundaydı.¹⁷⁸ Her kadılık istenen erzakı menzile zamanında getirmek zorundaydı. Sürsat vergisi ordunun geçeceği yerlerden aynı olarak, uzakta kalan yerlerden de nakdi olarak alınırdı.¹⁷⁹

Nüzul, “*tevzi-i avâriz hânesi*” esasına göre yapılırken sursatta böyle bir durum söz konusu değildi. Bunun yanı sıra nüzul vergisi için zaman zaman çeşitli sebeplerle geçerli olan muafiyetler sursatta uygulanmıyordu. Sürsat, XVII. yüzyılın ilk çeyreğinden itibaren hem nakit hem de aynı olarak malın kendi cinsi üzerinden tahsil edilmiştir. Ancak uygulamalarda bazen nüzulün ürün olarak alınması usulünün

¹⁷⁴ İşbilir, “Nüzül”, s.311.

¹⁷⁵ Güçer, *XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi*, s.93; Ertaş, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, s.592; Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı*, s.281.

¹⁷⁶ Mehmet Zeki Pakalın, *Osmanlı Tarih ve Terimleri Sözlüğü III*, MEB Yay., İstanbul 1983, s.300; Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı Siyasi*, s.281.

¹⁷⁷ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.26.

¹⁷⁸ İşbilir, “Nüzül”, s.311.

¹⁷⁹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.26. Hayvan temininde de aynı yol tercih edilmekteydi. Sefer güzergahına uzak kalan yerlerde, ihtiyaç duyulan hayvanlar temini yerine, hayvanlarının bedellerinin toplanıp gönderilmesi istenmekteydi. BOA, İE.DH (İbnülemin, Dahiliye), 14/1269.

sürdürüldüğü, XVIII. yüzyılın sonlarındaki savaşlarda da aynı tahsilâtın yapıldığı görülmektedir.¹⁸⁰

İki uygulama arasındaki en önemli farklar şu şekilde özetlenebilir:

- a. Nüzulün özellikle un ve arpa olarak alınmasına karşılık; sürsat, un ve arpanın yanı sıra yağ, bal, koyun, ekmek, saman, ot ve odun gibi maddelerin tedarik edilmesini içermektedir.
- b. Nüzulün tam anlamıyla bir mükellefiyet arz etmesine mukabil, sürsat, alınacak zahirenin devlet tarafından belirlenmiş bir fiyat karşılığında ödenerek satın alınmasıdır.¹⁸¹

Sefere çıkan ordunun iâşesinin temin edilmesindeki bir diğer husus “*ıştira*”dır.¹⁸² İştira sefere çıkan ordunun zahire ihtiyacının piyasa fiyatı üzerinden veya devletin belirlediği fiyat üzerinden halktan satın alınmasıdır. Bu usul hem askeri ambarlara zahire temin etmek, hem de sefer yürüyüşü esnasında ordunun iâşesini sağlamak üzere XVI. yüzyıldan itibaren kullanılmıştır.¹⁸³

Nüzul ve sürsatın uygulanması zor olduğu zamanlarda veya bu uygulamalarla elde edilen zahirenin yetersiz kaldığı zamanlarda ortaya çıkan bu uygulama¹⁸⁴, serbest ıştırta ve mükellefiyet halinde ıştırta şeklinde ikiye ayrılmaktaydı.¹⁸⁵ Bu yolla temin edilen zahirenin nakli devlete aitti. Bununla beraber XVII. yüzyıl boyunca sefer organizasyonlarında zahirenin temin edilmesinde en çok bu yol izlenmekteydi.¹⁸⁶ Bu yolla elde edilen zahireye de “*ıştırta zahiresi*” denilmekteydi.¹⁸⁷ İştira zahiresi için merkezden görevliler gönderiliyordu. Mahalli idarecilere gönderilen emirnamelerde bu görevlilere her türlü yardımın yapılması için

¹⁸⁰ İşbilir, “Nüzül”, s.311-312.

¹⁸¹ Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı*, s.282; İşbilir, *Şark Seferlerinin İâşe*, s.17.

¹⁸² İştiranın çeşitleri hakkında detaylı bilgi için bk. Güçer, *XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi*, s.115-135.

¹⁸³ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.27.

¹⁸⁴ Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı*, s.289.

¹⁸⁵ Arslan, *Maraş Sancağı*, s.290; İşbilir, *Şark Seferlerinin İâşe*, s.28-29. Özellikle XVII. yüzyılda sefer organizasyonları kapsamında yürütülen bu uygulamalar ve bu uygulamaların halka yüklediği yükü ve 1634-1635 yılları arasındaki kıyaslama hakkında detaylı bilgi için bk. Polat, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Pratik Çözümler”, s.161-171.

¹⁸⁶ Polat, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Pratik Çözümler”, s.162- 163.

¹⁸⁷ Işık, *Osmanlı- İran seferleri*, s.55.

uyarılmaktaydılar. Satın alınan zahire çoğu zaman konargöçerlerin davarlarıyla birlikte emniyetli bir şekilde ambarlara taşınmaktaydı.¹⁸⁸

Ordunun iaşesini temin etmek amacıyla oluşturulan son usul “*mubayaa*”dır. Ordunun iaşesini sağlanması kapsamında halktan belirli bir ücretle zahire, koyun, vs. gibi iaşenin satın alınmasıydı. Bu yöntem XVIII. yüzyılda oldukça yaygındı. Bu usul nüzul ve sürsatın nakdi olarak karşılanmasından sonra ortaya çıktı. Ayrıca devlet, ordunun ihtiyacını karşılamak üzere bu usul ile halktan miri ve alım fiyatı üzerinden iâşe almaktaydı.¹⁸⁹

Osmanlı Devleti, cephedeki ordunun iâşe ihtiyaçlarını diğer usullerde karşılamada yetersiz kaldığında satın alınmak üzere merkez hazineden parası ödenmek suretiyle satın alma işlemi gerçekleştirilmekteydi. Satın alınan iâşe ve ikmal maddelerinin başında da savaştaki askerî birliklerin beslenmesi için hububat ve et gibi gerekli gıda maddeleri dışında, ordudaki ulaşım ve taşıma hizmetlerinde kullanılacak olan nakil hayvanları ve diğer vasıtalarda gelmektedir. Burada hemen belirtmek gerekir ki, devletin mubayaa usulü ile temin edilecek erzak ve malzemeler için belirlediği mirî fiyatlar, piyasa fiyatlarına nazaran oldukça düşüktü. Bununla birlikte devletin hangi fiyattan olursa olsun halkı, ordu için istenilen malzemeleri satmaya mecbur tutması, aslında mubayaanın da olağanüstü bir savaş yükümlülüğü olduğunu göstermesi açısından kayda değerdir.¹⁹⁰

1.4. Sefer Mühimmatı ve Cephane Temini

Silah ve mühimmat ordunun teknik donanımını meydana getiren ve taarruz gücünü oluşturan en önemli unsurlardandı. Dolayısıyla seferlerde asker ve zahire ile birlikte başrol oynamaktaydı. Zira öngörülen silah ve mühimmatı tamamlanmadan ordunun sefer için hareket etmesi mümkün değildi.¹⁹¹ Ancak burada savaşlarda kullanılan kılıç, kalkan, ok, yay gibi¹⁹² aletlerden ziyade çapı daha geniş olan ve

¹⁸⁸ Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı*, s.290.

¹⁸⁹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.27.

¹⁹⁰ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.94.

¹⁹¹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.114.

¹⁹² Savaş sırasında kullanılan gerek savunma gerekse saldırı araç ve gereçler hakkında detaylı bilgi için bk. Salim Ayduz, “Osmanlı Silahları, Silah Üretim Merkezleri ve Literatürü Tarihi”, *Tarih Okulu*, S 10, 2011, s.2-10; Uğur Demlikoğlu, “Osmanlı Devleti’nin 18. Yüzyılda Bazı Şark Kalelerinde Bulundurduğu Harp Malzemeleri” *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 24, S 2, Elazığ 2014, s.282- 292.

savaş noktasına hayvan gücüyle çekimi gerekli olan “ateşli silahlar”¹⁹³ olarak tabir edilen toplardan bahsedilecektir. Dünya savaş tarihi açısından ateşli silahların icadı ve yayılması önemli bir dönüm noktasıdır.¹⁹⁴ Savaşlarda topun kullanımı çok önemli olup, taarruz silahı olmasının yanında kale kuşatmalarında ve savunmasında tercih edilen silahlardan biriydi.¹⁹⁵

Osmanlı Devleti’nde silah ve mühimmat İstanbul’da Cebehâne-i Âmire ile Tobhâne-i Âmire’de¹⁹⁶ imal edilmekteydi. Henüz ordu sefer yürüyüşüne başlamadan önce bu tesislerde üretim faaliyetlerine hız kazandırılarak sevk edilecek silah ve mühimmat hazırlanmaktaydı. Özellikle uzun süren muhasaralarda İstanbul ile cephe arasında silah ve mühimmat sevkiyatının devamı bir zorunluluktur. Çünkü bu aşamada yaşanacak olası gecikmeler cephedeki ordunun zor durumda kalmasına neden olurdu.¹⁹⁷ Bu nedenle seferden önce mühimmat konusunda ihtimamın gösterilmesi için bizzat padişah tarafından hattı hümayunlar çıkarılmaktaydı.¹⁹⁸ Osmanlı Devleti’nin seferlerde kullandığı başlıca silahlar, top, tüfek, kılıç, ok ve yaydı. XVIII. yüzyılda sefere götürülen topların çeşitleri ile ilgili defterlerden elde edilen bilgiler şu şekildedir; “şâhî, kebir top, balyemez, sere top, havan-ı kebir ve havan-ı sagir”dir. Seferlerde kullanılan havan topları değişik çaplarda olurdu.¹⁹⁹

Sultan II. Murat döneminde kurulup ve onun döneminde büyük gelişmeler göstermiş olan Topçu ocağı,²⁰⁰ XIV. yüzyılın ikinci yarısından itibaren savaşlarda ve kale kuşatmalarında kullanılmıştı. Fatih Sultan Mehmed döneminde topçuluk büyük gelişme göstermişti. Kanuni Sultan Süleyman döneminde ise seferlerin başarısında

¹⁹³ Barutun bulunması XI. yüzyılın başlarına kadar geri gitmektedir. Ancak barutun ateşli silahlarda kullanılması XIV. yüzyılda olduğu ve muhtelif tarihler şeklinde kayıtlıdır. Daha XIII. yüzyılda Endülüs Müslümanları tarafından kullanıldığı belirtilen ateşli silahların etkisi hakkında bilgiler mevcut değildir. XIV. yüzyılda Avrupa’dan Balkanlara ve oradan da Osmanlı coğrafyasında kullanılmaya başlanan ateşli silahların yaygınlaşması XV. yüzyıldan itibaren olmuştur. Demlikoğlu, “Harp Malzemeleri” s.10.

¹⁹⁴ M. Hilmi Arıç, *17. Asrın İkinci Yarısında Osmanlı Savaş Tekniği ve Tımarlı Sipahiler*, (Yüksek Lisans Tezi), Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas 2010, s.37.

¹⁹⁵ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.171.

¹⁹⁶ Osmanlı Devleti’nde belli başlı bazı muhtelif yerlerinde, gerek Avrupa gerekse Anadolu’da, top üretim merkezleri vardı. Osmanlı Devleti’ndeki silah ve mühimmat üretim merkezleri hakkında detaylı bilgi için bk. Aydın, “Silah Üretim Merkezleri”, s.14-23; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.172-174.

¹⁹⁷ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.114.

¹⁹⁸ BOA, TS.MA.e, 808/8.

¹⁹⁹ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.172; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.117.

²⁰⁰ İlgürel, “Ateşli Silahlar”, s.606.

topun etkisi büyük olmuştu. Çünkü bu dönemde topçuluğun ve askerî teknolojinin zirveye çıktığı dönemdir. Tophane geliştirilmiş, yeniden teşkilatlandırılmış, top dökümü yanında çok sayıda top dökücü ve top atıcı yetiştirilmişti.²⁰¹ XVII. yüzyıla kadar da Türk topçusu diğer topçulara göre üstünlüğünü devam ettirdi.²⁰² Topçuluk konusunda Avrupalılara göre ileride olan Osmanlı XVIII. yüzyılın ikinci yarısından sonra bu konularda gelişme gösterememiştir.²⁰³

Osmanlı topları tunç,²⁰⁴ demir²⁰⁵, kalay²⁰⁶ ve bakırdan²⁰⁷ dökülmekle birlikte en önemlisi bakırdan dökülen toplardı.²⁰⁸ Genel olarak yedi çeşit top kullanan Osmanlı Devleti, kullanılan topların isimleri şu şekildeydi; *şayka*, *balyemez*, *bacaluşka*, *kolomborna*, *darbzen*, *prangı* ve *şakaloz*'du. Bahsedilen topların ilk dördü (*Şayka*, *balyemez*, *bacaluşka*, *kolomborna*) daha çok kuşatmalarda, son üçü (*darbzen*, *prangı*, *şakaloz*) meydan savaşlarında ve gemilerde kullanılırdı. Topçuluk sahasındaki üstünlüklerini XVII. yüzyılın sonlarına kadar sürdüren Osmanlılar XVIII. yüzyılın ikinci yarısından sonra Avrupa'daki gelişmelere göre top üretimini gerçekleştirmeye çalışmışlar ve yeni top çeşitleri geliştirememiştir.²⁰⁹ XVIII. yüzyıldan itibaren topların namluları kısalmış, ağırlığı azalmış, hareket kabiliyetleri artırılmış, yiv açılmış, ağızdan dolma yerine kuyruktan doldurulmaya başlanmış ve

²⁰¹ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.171.

²⁰² Cemalettin Taşkiran, "Yükselme Döneminde Osmanlı Ordusu", *Osmanlı*, C 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s.562.

²⁰³ Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş*, s.37.

²⁰⁴ BOA, AE.SAMD.II. 15/1617; BOA, C..AS.. 79/3710; 160/7042; 1164/51811; 901/38850; 460/19184; 969/42190; BOA, C..BH.. (Bahriye), 154/7312; 209/9781; BOA, C..SM.. 71/3599.

²⁰⁵ BOA, A.(DVNSMHHM.d...5/828; 5/832; 7/1722; 15/884; 16/20; 16/47; 16/48; 16/467; 16/592; 29/512; BOA, C..AS.. 460/19184; BOA, C..BH..209/9781; 221/10263. BOA, AE.SAMD.III 85/8487.

²⁰⁶ BOA, A.(DVNSMHHM.d...5/828; 5/832; 5/834; 18/165; BOA, AE.SMST.II. 115/12477; BOA, C..AS.. 142/6297; 292/12110; 923/39910; 652/27438; 305/12613; 884/37986; 334/13836.

²⁰⁷ BOA, A.(DVNSMHHM.d...6/1058; 7/663; 16/151; 23/238;2 4/719; 30/554; 33/477. BOA, AE.SAMD.I. 5/475; BOA, İE.DH 9/862; 13/1214; BOA, AE.SAMD.II. 15/1617; BOA, SMST.II. 37/3698; 50/39; 50/5040. Osmanlı Devleti, zarar görmüş ve çatlamış toplar toplanarak bakır dökülerek sağlamlaştırılmaktaydı. BOA, A.(DVNSMHHM.d...24/899. BOA, C..AS.. 993/43400. Ya da zarar görmüş bu toplar eritilerek yeni sağlam toplar dökülürdü. BOA, A.(DVNSMHHM.d...32/287.

²⁰⁸ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.172.

²⁰⁹ Top dökümü konusunda Avrupa'dan geri olmasına rağmen Avrupa'dan getirilen uzmanlar sayesinde bu durum ortadan kaldırıldı. Cemalettin Taşkiran, "Yükselme Döneminde Osmanlı Ordusu", *Osmanlı*, C 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, s.562.

yeni top çeşitlerine göre bir sınıflandırmaya tabii tutularak daha etkin bir silah yapılmıştır.²¹⁰

Osmanlı ordusunda çeşitli isimler altında ve değişik çaplarda toplar bulunmaktaydı. XV. yüzyılın ortalarında ve İstanbul'un fethinde şayka, prankı ve havayî denilen havan topları kullanıldı.²¹¹ Ayrıca tunçtan şâhî (ejder) adı verilen top dökürüldü. Bu topun çevresinin 12 karış olduğu, granit güllerinin ağırlığının ise 1200 okkayı bulmaktaydı. Bu topun günde 8 atış yapabildiği ve 2 saatte dolduğu bilinmektedir.²¹² Kanuni Sultan Süleyman topçuluğa, top dökümüne önem verdiği için Fatih döneminde yaptırılan tophane binasını yıktırması ve yerine daha büyük bir bina yaptırdı. Tophane-i Âmire de çalışanların sayısını artırarak daha fazla top üretiminin sağlanması amaçlanmaktaydı.²¹³ Nitekim devlet, ordusu için çok sayıda topun dökümünü sağladığı gibi bu topların uzak mesafelere güllerle atmasına, isabetli atışlar sağlamasına ve etkili bir tesir gücünün bulunmasına önem vermekteydi. XVI. yüzyılda bacalaşko, zarbazen, havayî, şayka, prankî isimlerinde çeşitli toplar kullanılıyordu. XVII. yüzyılın ortalarına kadar da zarbazen, miyâne, şâhî, şakaloz, prankı, marten, kolonborna miyâne ve havan topları vardı. Bu toplar için de muhtelif ağırlıklara sahip çeşitli güller imal ediliyordu.²¹⁴

Savaşlarda gerek taarruz gerekse savunma amacıyla kullanılan ateşli silahlar, ilk dönemlerden itibaren kullanılmakta olup, kullanılması ve savaş noktasına taşınması zor malzemelerdir. Bunun yanı sıra kullanan taraf içinde tehlike arz edebilmekteydi.²¹⁵ Topların kullanımı devletler için büyük önem taşıdığından dolayı, savaşı kazanan devletin rakip devletin toplarını ele geçirmesi de büyük bir saygınlık ve güven kaynağını oluşturmaktaydı.²¹⁶

²¹⁰ Aydüz, "Osmanlı Silahları", s.11.

²¹¹ Demlikoğlu, "Harp Malzemeleri" s.279.

²¹² İlgürel, "Ateşli Silahlar", s.606.

²¹³ Demlikoğlu, "Harp Malzemeleri" s.280.

²¹⁴ Demlikoğlu, "Harp Malzemeleri" s.280.

²¹⁵ Arıç, *17. Asrın İkinci Yarısında Osmanlı*, s.37.

²¹⁶ 1716 yılında Petervaradin Savaşı'nda Avusturyalıların Osmanlı Devleti'nde ele geçirdiği silahlar ve toplar hakkında bk. Hakan Karagöz, "Petervardin Muharebesinde (1716) Habsburgların Osmanlılardan Ele Geçirdiği Silahlar ve Harp Teçhizatı", *Tarih Dergisi*, S 59, 2014, s.79-112.

Havan topu²¹⁷ atış açısı büyük olan, kale ve mevki savaşlarında görülmeyen hedefleri vurmada kullanılan dik mermi yollu bir silahtı. İlk defa İstanbul kuşatmasında kullanıldı.²¹⁸ Atış açısı büyük, kale ve mevki savaşlarında görülmeyen hedefleri vurmada kullanılan havan XIV. yüzyılda Avrupa'da ortaya çıkmış ancak fonksiyonel olarak XV. yüzyılın ortalarında Osmanlılar tarafından geliştirilmiş bir silahtı.²¹⁹ Havan topları diğer toplara göre daha kısa namlulu olmakta ve kuyruk kısmında bulunan muylular sayesinde istenilen yükseklik ve açı verilebilmekteydi.²²⁰ Osmanlılar havan topunu *hevayî top*²²¹ olarak adlandırmakta ve top olarak kabul etmekteydi. Kundak tabiri de top namı kısmının üzerine konulduğu, muylular aracılığıyla mesafe, irtifa ve istikamet veren namluya yataklık eden silahın gövde kısmına verilen isimdi. Kundaklar atıştan sonra ortaya çıkan sarsımlara ve çarpmalara dayanıklı olmaları ve ağırlıklarında namlunun ağırlığına uygun olması gerekmektedir.²²²

Şayka topu²²³ kale kuşatmalarında kullanılmakta olup büyük çapta gülle atan bir toptur. Tek parça halinde ve tunç madeninden yapılabildiği gibi demirden ve iki parça halinde yapılanlar da vardı. Macarca'da "*şajka*" kökünden geldiği söylenmektedir.²²⁴ Şayka topları kale dövmeye ve kalelerde kullanmaya mahsus toplar olduğu ve bu topların büyük, orta ve küçük şayka olmak üzere üç kısımdan oluştuğu ifade edilir. 20 karış²²⁵ uzunluğa sahip şayka topu büyük, 18 karış uzunluğa sahip şayka topu orta, 16 karış uzunluğa sahip şayka topunu ise küçük şayka topu olarak sınıflandırılabilir.²²⁶

²¹⁷ BOA, C..AS.. 57/2681; 913/39422; 215/9192; 1121/49666; BOA, A.(DVNSMHH.d...31/308; BOA, İE.ML.. 30/2945; BOA, AE.SSÜL.II. 19/1973; BOA, İE.DH 18/1667; BOA, İE.BH.. 9/808; BOA, AE.SMST.II. 24/2312.

²¹⁸ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.172.

²¹⁹ Aydın, "Silah Üretim Merkezleri", s.13.

²²⁰ Demlikoğlu, "Harp Malzemeleri" s.281.

²²¹ BOA, A.(DVNSMHH.d... 7/1271; 7/1214; 7/1215.

²²² Demlikoğlu, "Harp Malzemeleri" s.281; Aydın, "Silah Üretim Merkezleri", s.13.

²²³ BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/292; 5/566; 5/1199; 5/1201; BOA, İE.AS.. 5/417; 26/2313; BOA, AE.SİBR (Sultan İbrahim), 4/460; BOA, İE.BH.. (Bahriye) 5/415; 12/1067.

²²⁴ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.172.

²²⁵ Salim Aydın, bir karış 22 cm olarak hesaplamıştır. Demlikoğlu, "Harp Malzemeleri" s.280. dolayısıyla 20 karış uzunluğuna sahip bir şayka topu 440 cm uzunluğundadır.

²²⁶ Demlikoğlu, "Harp Malzemeleri" s.280.

Şâhî topu²²⁷, büyük top anlamında kullanılmakta olup, başlı başına bir top ismi değildi. Kalelerde bulunan *şâhî* topları bir okka, yarım okka, yüz dirhem gülle atanları mevcuttu. Kaynaklarda daha büyük gülle atabilen şâhî toplarına rastlanılmaktadır.²²⁸ Balyemez topları²²⁹ Osmanlıların XVI. yüzyıldan XIX. yüzyılın başlarına kadar özellikle kale kuşatmalarında kullandıkları uzun menzilli batarya toplarıydı.²³⁰ Miyane topu²³¹ zarbazen denilen topun üç çeşidinden biriydi. Miyane, orta büyüklükte bir top olup, sefer zamanlarında yoğun olarak kullanılan bir top çeşididir. Miyane toplarının 1 (1.283 g.) ve 0,5 okka (641,5 g.) arasında fındık²³² alabildiğini belirtmiştir.

Şakaloz/ çakaloz, şâhî darbazen topundan büyük Pırankı'dan küçük olan bir top çeşididir. Kaz yumurtası büyüklüğünde gülle atabilen ve 30 (38,5 kg.) okka ağırlığında olan bir toptur. Büyüklüğü tüfeğe çok yakın olduğu için şakaloz tüfeği olarak da geçmektedir. Anadolu'da bulunan bir tüfek için büyük şakaloz tüfeği anlamına gelen *tüfeng-i büzürg şakaloz* tabiri kullanılmıştır.²³³ Osmanlı Devleti'nde top taşımacılığında kullandığı en önemli hayvan mandaydı.²³⁴ Yine top arabalarına²³⁵ da en fazla manda koşulmaktaydı. Doğu seferlerindeki engebeli yollar, mandaların nakliyede zorlanmalarına neden olmaktaydı. Bu nedenle top nakliyatında bazen omuzlarda ve kızaklarla çekilerek yapılmaktaydı.²³⁶

1.5. Ordunun Seferlerdeki Ana Güzergâhları ve Menziller

Coğrafya ve iklim koşullarına göre şekillenen yol sistemleri, tarih içerisinde ekonomik, askeri ve sosyal açıdan büyük bir öneme sahip olmuştur. Ticari ve ekonomik faaliyetler, haberleşme, seyahat, orduların sevk edilmesinde ve her türlü

²²⁷ BOA, A.(DVNSMHH.d...16/20; 31/649; 35/843; 40/62; 52/487; 53/828; 75/195; BOA, İE.AS..89/8157; BOA, AE.SAMD.III 96/9462; BOA, AE.SMHD.I.. 8/522.

²²⁸ Demlikoğlu, "Harp Malzemeleri" s.280.

²²⁹ BOA, A.(DVNSMHH.d...86/73; BOA, İE.DH 9/860. BOA, C..AS.. 797/33778; 827/ 35205; 842/35958; 959/41706; BOA, AE.SAMD.III 6/508; 88/8783;

²³⁰ Gökpinar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.172.

²³¹ BOA, A.(DVNSMHH.d...74/367; 74/368; 75/195;

²³² Eskiden kullanılan yivsiz tüfeklerin mermilerine verilen isimdir. Demlikoğlu, "Harp Malzemeleri" s.281.

²³³ Demlikoğlu, "Harp Malzemeleri" s.281.

²³⁴ BOA, AE.SABH.I.. (Ali Emiri, Abdülhamid I) 108/7362; BOA, İE.DH 9/860; BOA, C..AS.. 55/2594; 293/19666.

²³⁵ Temin edilen arabalar için, sancaklara gönderilen emirlerde araba hayvanı tedarik edilmesi emredilmekteydi. BOA, A.(DVNSMHH.d... 33/750. Örneğin Eflak voyvodasına gönderilen emirde sefer için 160 araba beygiri istenmiştir. BOA, A.(DVNSMHH.d... 33/751.

²³⁶ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*, s.124.

taşımacılıkta yolların önemi büyüktür.²³⁷ Bu çerçevede Osmanlı Devleti de, kendisinden önce Anadolu ve Rumeli’de hüküm sürmüş olan Roma, Bizans ve Selçuklu Devleti gibi, geniş bir yol ağını kurmuştur.²³⁸

Osmanlı Devleti’nde menziller²³⁹ hem Anadolu’da hem de Rumeli’de üçlü yol ağı üzerinde belirli noktalarda oluşturulmuş konaklama merkezleridir. Birinci işlevleri Osmanlı Devleti’nin resmi haberleşme hizmetini hızlı bir şekilde yerini getirmektir. Bunun yanı sıra buldukları yerin ve yolların güvenliğini sağlamak, yöreye sosyal ve ekonomik hareketlilik kazandırmak; sefer sırasında ordunun konaklama ihtiyacını karşılamak gibi fonksiyonlara sahiptir. Özellikle sefer sırasında ordudaki asker ve hayvanların yem ve zahire ihtiyaçlarının karşılandığı merkezlerdir. Bu yönleriyle büyük askeri fonksiyonlara sahip güzergâhlardır.²⁴⁰ Ancak burada dikkat edilmesi gereken en önemli husus, sefer organizasyonlarındaki menzil ile ulak menziline birbirine karıştırılmamasıdır. Ulak menzili sınırlı sayıda yolcuya hizmet veren yerler olmasına karşılık sefer menzilleri on binlerce askerin çadırlarının kurulduğu, iaşenin verildiği kısaca tüm organizasyonun görüldüğü noktalardır. “*Bu iki menzilin bölgeleri aynı, işlevleri birbirinden farklıdır.*”²⁴¹

²³⁷ Ömer Demirel, “Osmanlı Dönemi Sivas Menzilhanesi”, *Osmanlılar Döneminde Sivas Sempozyum Bildirileri*, (ed. Şeref Boyraz), C 1, Sivas 2007, s.169; Polat, “Ankara Savaşı”, s.232-233.

²³⁸ İzzet Sak- Cemal Çetin, “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği”, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S 16, Konya 2004, s.181; Polat, *Revan Seferi Organizasyonu* s. 75.

²³⁹ Menzil, sözlükte bir günlük yol, yol üzerindeki konak yerleri veya ev anlamlarındadır. Terim anlamı ise, Osmanlı Devleti’nde, hareket halindeki bir ordunun konakladığı, bir kervanın geceyi geçirdiği, resmi evrak taşımakla görevli memurların at değiştirmek, dinlenmek veya geceyi geçirmek için mola verdiği yer ya da bina için kullanılan bir sözcüktür. Sak- Çetin, “Osmanlı Devleti’nde Menziller”, s.180. Ayrıca bk. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.453. Ayrıca ordunun sevk ve idaresi yanı sıra iaşenin temini noktasında menzillerin önemli bir unsur olduğu görülmektedir. Kürşat Çelik, “1722- 1723 (H. 1135) Tarihli Harput Menzil Defteri Üzerine Bazı Değerlendirmeler” *Fırat Üniversitesi Harput Araştırmaları Dergisi*, C 4, S 2, Elazığ 2017, s.2; Cemal Çetin, *Ulak Yol Durak, Anadolu Yollarında Padişah Postaları (Menzilhaneler)1690- 1750*, Hikmetevi Yay., İstanbul 2013.

²⁴⁰ Altun, “XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul- Edirne”, s.76; İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.55; Polat, “Ankara Savaşı’nda Osmanlılar”, s.233; Işık, “Osmanlı Sefer Organizasyonlarının” s.160; Demirel, “Osmanlı Dönemi Sivas Menzilhanesi”, s.169.

²⁴¹ Örneğin Kamaniçe Seferi sırasındaki Aydos menzili aynı zamanda ulak menzilidir. Fakat sefer durumunda bu menzilin işlevleri farklılık gösterir. Çünkü sefer sırasında ve sefer öncesinde haberleşme yoğunluğu ve menzil yükleri dahi farklıdır. Mustafa Nuri Türkmen, “XVII. Yüzyıl Sefer Menzillerinin Ekonomik Yönü ve Esnafın Katkısı”, *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C 22, S 34, Ankara 2003, s.136.

Menziller arası mesafeler günlük yürüyüş kapasiteleri ve hızları birbirinden farklıdır.²⁴² Menziller arasında 3 ile 18 saat arasında değişen mesafe vardır.²⁴³ Osmanlı Devleti'nin hem kara hem de deniz yol güzergâhları hakkında detaylı bilgi veren 1594/1595 tarihli ilk menzil defterinde, menziller arasındaki mesafeler saat cinsi üzerinden hesaplanmış olup, bir saat yaklaşık olarak 5.685 km. mesafeye denk gelmiştir.²⁴⁴ Ancak Osmanlı Devleti, İslam medeniyetinin etkisiyle ilk olarak *mil*²⁴⁵ ve *fersahi*²⁴⁶ daha sonra ise zikredilen mesafeler ile birlikte daha çok *saat* kullanılmıştır.²⁴⁷ Osmanlı ordusu bir sefer sırasında toplandığı yerden savaş yerine gitmek için günde bir menzil mesafe gitmektedir. Osmanlı'nın savaş neticesi üzerinde önemli etkisi olan bu menzillerdeki faaliyetler hakkında yeterince bilgi mevcut değildir.²⁴⁸

Osmanlı ordusu sefer yürüyüşünden önce yol güzergâhları üzerinde bulunan menzillerin şartları belirlenirdi. Seferde kullanılacak güzergâhlar kararlaştırıldıktan sonra yolların durumu hakkında bölge kadınlıklarından raporlar alınırdı. Bu raporlara bağlı menziller arası uzaklık su kaynakları, yol ve köprü durumu, menzillere zahire ve hayvan yemi stokları, araba ve hayvan mevcudu ve diğer hizmetler hakkında yeterliliği tespit edilirdi.²⁴⁹ Yine bu güzergâhlar üzerindeki kadınlıklardan, o bölgede ne kadar zahire toplanılacağı hakkında bilgi gönderilmesi istenmekteydi.²⁵⁰ Bazı sancakların zahireyi vermeye gücü yetmediği durumlarda halkın zorlanmaması ve zahirenin başka yerlerden toplanması için yeni hükümler çıkarılmaktaydı.²⁵¹ Eksik olan bütün zahire ve iâşe maddelerinin isimleri, cins ve miktarları yazılarak temin

²⁴² Cemal Çetin, "Osmanlılarda Mesafe Ölçümü ve Tarihi Süreci", *Prof. Dr. Nejat Göyünç Armağanı, Tarihiçiliğe Adanmış Bir Ömür*, Selçuk Üniversitesi Matbaa, Konya 2013, s.443.

²⁴³ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.43. XVIII. yüzyılda menzilhaneler genellikle 6 ile 12 saat arasındaydı. Buda yaklaşık olarak 40 ile 70 km mesafeydi. Ayrıca az nüfuslu bölgelerde menziller arasındaki mesafe 24 saate kadar da çıkabilmekteydi. Çelik, "Harput Menzil Defteri" s.2.

²⁴⁴ Cemal Çetin, "Anadolu İskeleleri ve Kara Yolu Bağlantıları (XVI. Yüzyıl Sonları)", *International Journal Of Social Sciense*, no. 28, 2014, s.350.

²⁴⁵ Bir uzunluk ölçü birimi olan mil, Romalılar başta olmak üzere birçok İslam devleti yanı sıra Osmanlı Devleti'nin de kullandığı bir mesafe ölçümü birimidir. Detaylı bk. Cengiz Kallek, "Mil", *DİA*, C 30, TDV Yay., İstanbul 2005, s.53-54.

²⁴⁶ Özellikle Araplar yanı sıra bazı devletlerinde kullanmış olduğu bir yol mesafe ölçüsü birimidir. Geniş bilgi için bk. Yusuf Halaçoğlu, "Fersah", *DİA*, C 12, TDV Yay., İstanbul 1995, s.412.

²⁴⁷ Osmanlı Devleti'ndeki diğer ölçü ve mesafeyi tanımlayan ifadeler hakkında detaylı bk.Çetin, "Osmanlılarda Mesafe Ölçümü", s.444-466.

²⁴⁸ Türkmen, "Sefer Menzillerinin Ekonomik Yönü", s.135.

²⁴⁹ Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, Ankara 2002. s.51; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.56; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.43; İşbilir, "Mekkare", s.554.

²⁵⁰ BOA, A.(DVNSMHH.d... 3/99.

²⁵¹ BOA, AE.SAMD.III (Ali Emiri Tasnifi, Üçüncü Ahmet), 156/15292.

edilip stoklanması için kadınlara emirler gönderilmekteydi.²⁵² Ordunun hareket etmesi ile birlikte bu zahire ve hayvan yemleri güzergâh üzerindeki bütün yollarda hazır bekletilirdi.²⁵³

Anadolu ve Rumeli’de sağ, sol ve orta kol olmak üzere üç ana güzergâhtan oluşan bu yollar, tali yollarla da birbirine bağlanmaktadır.²⁵⁴ Buna göre, Anadolu’daki sağ kol; Üsküdar, Gebze, Eskişehir, Akşehir, Konya, Adana, Antakya yoluyla Halep ve Şam üzerinden Mekke ve Medine’ye ulaşır.²⁵⁵ Orta kol; Üsküdar, Gebze, İznik, Bolu, Tosya, Merzifon, Tokat, Sivas, Hasan Çelebi, Malatya, Harput, Diyarbakır, Nusaybin, Musul ve Kerkük’e ulaşmaktadır.²⁵⁶ Sol kol ise; orta kolla Merzifon’a kadar aynı güzergâhı takip edip, buradan Lâdik, Niksar, Karahisar-ı Şarkî, Kelkit, Aşkale, Erzurum yoluyla Hasankale üzerinden bir kolu Kars’a, diğer bir kolu da Tebriz’e ulaşırdı.²⁵⁷

Rumeli güzergâhı ise, sağ kol; İstanbul’dan Vize, Kırklareli, Prevadi, Karasu, Babadağı, İshakçı, Akkırman yoluyla Özi ve Kırım’a ulaşırdı. Orta kol; İstanbul, Silivri, Edirne, Filibe, Sofya, Niş, Yagodina üzerinden Belgrad’a ulaşmaktaydı. Romalıların “Via Egnatia” dediği sol kol ise İstanbul’dan başlayıp Tekirdağ, Malkara, Firecik, Dimetoka, Gümilcine, Pravişte, Lanzaka, Yenişehir, İzdin yoluyla İstefe’ye kadar giderdi.²⁵⁸

²⁵² Ordunun kışaklara dağıtılması durumunda da temin edilen zahire orduya teslim edilmekteydi. BOA, A.DVNSMHH.d... 5/1544; 5/1608; 5/1609; 5/1632; 5/1663; 5/1706; 7/92; 103/417; 103/428; 104/180.

²⁵³ Örneğin doğuya yapılacak sefer için Kütahya’dan Erzurum’a kadar olan kadınlara gönderilen hükümlerde, tedarik edilen arpa, saman, ot, odun, zahire vs. yiyecekler yollara indirilerek hazır bekletilmesi istenmekteydi. BOA, A.DVNSMHH.d... 42/685.

²⁵⁴ Bu yol sistemi hem karayolu taşımacılığı hem de deniz yolu taşımacılığı için geçerli olup; deniz yollarında Anadolu sol kolu, Üsküdar- Faş arası; sağ kol, Üsküdar- Sebde Boğazı arasıdır. Ayrıca diğer kollar ve deniz yollarının karayollarıyla bağlantısı hakkında geniş bilgi için bk. Çetin, “Anadolu İskeleleri”, s.349-367.

²⁵⁵ Anadolu’daki sağ kol aynı zamanda hac yolu olarak da bilinir. Gül, “Osmanlı Döneminde Erzincan s.114; Temel Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, Serander Yay., Trabzon 2011, s.33.

²⁵⁶ Orta kol, Bağdat- Basra yolu olarak geçer. Gül, “Osmanlı Döneminde Erzincan” s.114; Çelik, “Harput Menzil Defteri” s.2.

²⁵⁷ Sak- Çetin, “Osmanlı Devleti’nde Menziller”, s.182; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusu’nun sefer Organizasyonu*, s.24-25; Polat, *Revan Seferinde Organizasyon*, s.75; Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*” s.34; Çelik, “Harput Menzil Defteri” s.2.

²⁵⁸ Sak-Çetin, “Osmanlı Devleti’nde Menziller ve Fonksiyonları”, s.182; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizasyonu*, s.25; Polat, *Revan Seferinde Organizasyon*, s.75. Ayrıca Osmanlı Devleti’ndeki yol ve menziller hakkında bk. Hüdayi Şemtürk, “Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti’nin Ulaşım Teşkilatı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış”, *Türkler*, C 10, Ankara 2002;

Osmanlı ordusu seferdeyken gidiş ve geliş güzergâhları birbirinden farklıdır. Geliş güzergâhı gidiş güzergâhının ancak yarısı kadardır. Örneğin; IV. Murad'ın 1638 yılında ki Bağdad seferi sırasında gidiş ve geliş menzilleri şu şekilde hesaplanmıştır. Gidiş sırasında İstanbul ile Diyarbakır 77 menzil sayısına karşılık dönüşte 45 menzil olarak hesaplanmış. Aynı şekilde yine gidişte Diyarbakır ile Bağdad arası 42 menzil iken dönüşte bu sayı yarısından az olup 19 menzil olarak belirlenmiştir.²⁵⁹ Bunun en önemli sebebi, menzillerdeki iâşe ve mühimmat gidiş sırasında tüketilmiş olduğundan sefer dönüşünde menzillere önce iâşe ve mühimmat ikmalinin yapılmasıydı. Ancak mevsim ve coğrafi koşullar ile güvenlik göz önüne alındığında bu koşulların zorluğu da düşünölmekteydi.²⁶⁰



Fatih Müderrisoğlu, "Menzil kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşimleri", *Türkler*, C 10, Ankara 2002; Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme*, Ankara 2002; Çelik, "Harput Menzil Defteri" s.2.

²⁵⁹ Aybet, *Avrupalı Seyyahların*, s.442-43.

²⁶⁰ Aybet *Avrupalı Seyyahların*, s.442-43; Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.125.

BÖLÜM II

OSMANLI DEVLETİ'NİN SEFER ORGANİZASYONLARINDA BİNEK VE TAŞIMACILIKTA KULLANDIĞI HAYVANLAR

Günümüzde bazı zor arazi şartlarında bile insan ve yük taşımacılığı, yük ve binek hayvanlarıyla gerçekleşirken; modern ulaşım ve taşıma araçlarının olmadığı zamanlarda önemli bir rol üstlenmekteydi.²⁶¹ Eski çağlardan itibaren en önemli güç kaynağını hayvanlar oluşturmaktaydı. Henüz enerji kavramının bilinmediği dönemlerde hayvanlar, güçleriyle insan toplumuna büyük kolaylıklar sağlamaktaydı.²⁶² Bu nedenle insanlığın motor gücünden henüz daha yararlanmadığı endüstri öncesi²⁶³ dönemde ulaşım ve taşıma işleri çoğunlukla hayvan gücüne dayalı olarak yapılmaktaydı.²⁶⁴ Ancak hayvanlardan faydalanma konusunda bölgeler arasında değişkenlik vardır. Anadolu'da hayvanlardan faydalanma oranı çok yüksektir.²⁶⁵ Sosyal hayatta kullanıldığı kadar askeri amaçlarla da son derece lojistik açıdan stratejik bir kaynak teşkil eden yük ve binek hayvanları hakkındaki arşivlerdeki belgelerin çeşitliliği bu hayvanlardan faydalanma hakkında detaylı bilgiler vermektedir.²⁶⁶

Fetih politikasıyla geniş bir coğrafya üzerine yayılan Osmanlı Devleti'nde; birçok hayvan türü yaşamaktaydı. Bunlar içerisinde eti ve sütü nedeniyle yani öncelikle besin değeri için yetiştirilen hayvanlar olduğu gibi; sanayi devrine kadar

²⁶¹ M. Mert Sunar, "Hayvanlar", *Osmanlı İmparatorluğu'nda Çevre ve Şehir*, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve İstanbul Medeniyet Üniversitesi, İstanbul 2015, s.117.

²⁶² Murat Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., bs. 2, İstanbul 2008, s.287.

²⁶³ Toplumların gelişiminde büyük etkisi olan ulaşım, insanların birbirine daha çok yaklaşmasında, karşılıklı sosyal ve ekonomik ilişkilerinin artmasında büyük bir etkiye sahiptir. Ulaştırma tarihi genel anlamda incelendiğinde iki döneme ayrılmaktadır. Bunlardan ilki, endüstri devrimine kadar olan insan, hayvan ve rüzgâr gücüne dayalı olan dönem; diğeri ise, buhar, çelik, elektrik ve makinelerin kullanıldığı endüstri dönemidir. Sedat Murat- Levent Şahin, *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, İnter Basım Yay., (İstanbul Ticaret Odası), İstanbul 2010, s.43.

²⁶⁴ Ümit Ekin, *XVII.- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletişim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2002, s.39; İlhan Şahin, *Osmanlı Döneminde Konar- Göçerler, İncelemeler-Araştırmalar*, Eren Yay., İstanbul 2006, s.201. Eski çağlarda, bugünden farklı olarak deve, at, katır ve eşek gibi hayvanların sırtında ya da öküz, at ve mandalar tarafından çekilen konforsuz ve ilkel arabaların üstünde eşya ve insanlar, iklim koşullarının ortaya çıkardığı güçlükler ve güvenlik sorunları altında günlük 35- 40 km gibi mesafeler aşılarak bir yerden başka bir yere taşımacılık yapılabilirdi. Ekin, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım*, s.39.

²⁶⁵ Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.287.

²⁶⁶ Sunar, "Hayvanlar", s.117.

toplumların başlıca enerji kaynağı olan gücü ya da yün ve derisi için beslenen hayvanlar da vardı.²⁶⁷ Osmanlı Devleti'nin en önemli ekonomik kaynaklarından biri olan hayvancılık genel olarak; koyun ve keçi gibi küçükbaş hayvancılığın yanı sıra sığır ve manda gibi büyükbaş hayvancılığı ve at, katır, eşek gibi yük hayvancılığı yapılmaktaydı. Yine Anadolu göçebeleri arasında gelişme göstermiş bir hayvancılık türü de deve yetiştiriciliği idi. Zor koşullarda yük taşıyabilen develer, Yörükler tarafından ana sermaye olarak kullanılırdı. At ve katırın iki katı yük taşıyabilen develer, büyük miktarlarda yükün çok daha ucuz maliyete nakledilmesini sağlamaktaydı.²⁶⁸ Ayrıca kümes hayvancılığı da yapılmaktaydı.²⁶⁹ İstanbul başta olmak üzere, Bursa ve Edirne gibi büyük kentlerin et tüketimleri, dericilik sanayinin çok ileri seviyede bulunması ve Avrupa'da yapılan ihracat nedeniyle hayvancılık, kazançlı bir sektördü. Nitekim Anadolu'dan ve Rumeli'den Avrupa'ya yapılan ihracat ürünleri arasında yün ve deri ilk sıralarda yer almaktaydı.²⁷⁰

Osmanlı Devleti'nde yetiştirilen değişik cinsteki hayvanlardan farklı şekillerde faydalanılırdı. Bu bakımdan hayvanların kullanıldığı alanlardan bir tanesi de sefer organizasyonlarıdır. Sefer kararlarının alınmasıyla birlikte devleti meşgul eden en önemli meseleler arasında gerekli olan sefer işesi ve askeri mühimmatın nakledilmesi idi.²⁷¹ Sefer hazırlıkları sırasında ve sefer esnasında taşımacılık seferin başarıya ulaşmasındaki en önemli etkenlerden bir tanesiydi. Özellikle sefer süresi içerisinde, kuşatma savaşlarında askeri lojistiğinin önemi göz önüne alındığında taşımacılığın önemi de daha iyi anlaşılmaktadır.²⁷²

XVI. yüzyıl başlarında top arabacıları birliği hariç, Osmanlı Devleti'nin nakliye sistemi herhangi bir organizasyon dâhilinde olmadan gelişigüzel bir şekilde yürütüldüğünü söyleyen bazı araştırmacılar, bu dönemde yolların bakımsızlığı ve nakliye vasıtalarının ilkel olmasından da kaynaklandığını belirtmiştir. Bazen arabalarında kullanıldığı Osmanlı nakliye sisteminde coğrafi şartlar ve engebeli

²⁶⁷ Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.286.

²⁶⁸ Faruk Bal, *Osmanlı Devleti- İspanya İktisadi İlişkileri (16.-18. Yüzyıllar)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Ana Bilim Dalı, İstanbul 2011, s.109.

²⁶⁹ Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Paradigma Yay., İstanbul 2012, s.105.

²⁷⁰ Bal, *Osmanlı Devleti- İspanya* s.109.

²⁷¹ BOA, A.(DVNSMHH.d... 71/81; Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*", s.123.

²⁷² Polat, *Revan Seferinde Organizasyonu*, s.81.

arazilerden dolayı genellikle hayvanlar tercih edilmekteydi.²⁷³ Sefer için toplanan zahire ve mühimmat, çeşitli kara ve su nakil araçları ile birlikte yük hayvanları vasıtasıyla hareket halindeki orduya ulaştırılmaktaydı. Buradaki amaç, sefer yürüyüşü yapan ya da düşmanla savaşan orduya nerede olursa olsun hızlı,²⁷⁴ düzenli ve kesintisiz ikmal yapabilmektir. Nakliyat sisteminin her an kullanıma hazır olması, Osmanlı sefer lojistiğinin en önemli özelliklerinden biriydi.²⁷⁵ Vilayet kadıliklarına gönderilen emirlerde yapılacak sefer için, bütün beyler, zeamet ve tımar sahiplerinin at, katır ve deve gibi hayvanların yanı sıra diğer mühimmatın hazırlanması emredilmekteydi.²⁷⁶ Ayrıca yine sefer organizasyonuna bağlı olarak eyalet ve sancaklara gönderilen emirlerde ihtiyaç duyulan hayvan ve diğer bütün araç ve gereçlerin temin edilmesi belirli kanunlar çerçevesinde yapılması ferman olunmaktaydı.²⁷⁷

Osmanlı Devleti'nde sefer için gerekli olan her türlü iâşe, araç ve gereç nakliyatı "kara, deniz ve nehir yolu" ile yapılırdı.²⁷⁸ Deniz taşımacılığında daha pahalı olmasına rağmen karayolu taşımacılığının önemi büyüktü.²⁷⁹ Günümüzde kara taşımacılığında ve ulaşımında trenlerin ve motorlu taşıtların oynadığı rolü;²⁸⁰ Osmanlı Devleti'nde yük hayvanları ve hayvanların koşulduğu arabalar olmak üzere iki şekilde gerçekleştirilirdi.²⁸¹ Seferlerdeki kara nakliyatı, genelde çok pahalıya mal olmaktaydı. Satın alınan gıda maddelerinin fiyatları, nakliye bedellerinin de

²⁷³ İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.65.

²⁷⁴ Sefer nedeniyle ihtiyaç duyulan, gerek insani gerekse hayvansal iâşe maddeleri için merkez ile taşra arasında ciddi bir bürokrasi işleyişi olmaktadır. BOA, A.(DVNSMHH.d... 96/29; 96/210.

²⁷⁵ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.41.

²⁷⁶ BOA, A.(DVNSMHH.d... 71/81; 102/616; 94/38; BOA, AE.SABH.I.. 232/15392.

²⁷⁷ BOA, A.(DVNSMHH.d... 102/617.

²⁷⁸ En önemli nehir taşımacılıkları arasında Tuna, Dicle ve Fırat nehirleri yer almaktadır. Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*, s.123. Deniz ve nehir yolu taşımacılığı için detaylı bilgi için bk. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.54-62; Polat, *IV. Murat'ın Revan Seferi*, s.101-105; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.106-115; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.87- 96; Serhat Kuzucu, *Osmanlı Ordusu ve Sefer Lojistiği (1453-1789)*, Kitabevi Yay., İstanbul 2017, s.52.

²⁷⁹ İnalçık, *Ekonomik ve Sosyal Tarih*, s.610. Ayrıca Osmanlı Devleti'nde ki su yollarının da az olması karayolu taşımacılığının çok daha fazla tercih edilmesinde ki başka bir sebeptir. Osmanlı Devleti'nin ulaşım şebekeleri olan nehir taşımacılığı ve kervan yolları hakkında detaylı bilgi için bk. İnalçık, *Ekonomik ve Sosyal Tarih*, s.610-616. Diğer taraftan özellikle doğu seferleri için büyük önem arz eden deniz nakliyatı hakkında detaylı bk. İşbilir, *Şark Seferlerinin İâşe*, s.62-65; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.87- 95.

²⁸⁰ Sunar, "Hayvanlar", s.117.

²⁸¹ Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", s.594; Ömer İşbilir, "Savaş ve Bölgesel Ekonomi: İran Savaşlarında Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu", *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi (OTAM)*, S 21, 2007, s.25.

eklenmesiyle normal fiyatının birkaç katına yükselebilmekteydi. Su yoluyla yapılan nakliyat ise kara yolu nakliyatına göre daha hızlı ve ucuzdu. Ayrıca gemilerle, bir defada kara nakil araçlarından çok daha fazla yük taşınabilirdi. Bu nedenle ordu için gerekli bütün ihtiyaç maddeleri mümkün olduğunca deniz ya da nehir yoluyla nakledilmeye çalışılırdı.²⁸² Doğu seferlerinde İstanbul ve Tuna havzası yoluyla gönderilen mühimmat ve iâşe Karadeniz üzerinden gemilerle Trabzon Limanı'na ulaştırılmaktaydı. Trabzon Limanı'ndan ise temin edilen yük hayvanlarıyla (kira hayvanları veya arabalar)²⁸³, Gümüşhane- Bayburt yolu takip edilerek Erzurum Kalesi'ne nakledilerek orada depolanmaktaydı. Buradan Hasankale, Mecingerd, Kara Hamza, Kars yolu takip edilerek Tiflis veya Revan'a ulaşım sağlanırken; diğer yandan da Mecingerd, Veli Baba, Molla Süleyman, Yoncalı, Diyadin ve Bayezid üzerinden Tebriz'e nakliye sağlanırdı.²⁸⁴

Osmanlı Devleti, sefere katılan askerlerin eşya ve ağırlıklarını taşımak, top arabalarını çekmek, gemiler için kereste taşımak ve en önemlisi ordunun iâşe ve ikmalini taşımak için karayollarında binlerce hayvan istihdam etmekteydi.²⁸⁵ Osmanlı Devleti'nde karayoluyla gerçekleştirilen nakliye ise genel olarak; deve (şütüran), at (beygir), katır (ester/esteran), merkep, öküz ve manda (camız/camış) gibi yük ve binek hayvanların²⁸⁶ yanında arabalarla sağlanmaktaydı.²⁸⁷ Bu açıdan

²⁸² BOA, A.(DVNSMHH.d... 47/49; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.41.

²⁸³ BOA, A.(DVNSMHH.d... 32/211; 32/315; BOA, AE.SAMD.III, 6/508. Doğu seferlerinde zaman zaman temin edilen bazı ihtiyaç maddelerinin kira hayvanlarının temin edilemediğinden dolayı nakledilmesinde de bazı zorluklar çıktığı kaydedilmiştir. BOA, A.(DVNSMHH.d... 46/696.

²⁸⁴ Erzurum ile Tebriz arasında bağlantıyı sağlayan başka bir menzil ise, Hasankale, Erciş ve Hoy üzerindedir. Örneğin Lale Devri'nde İran seferleri için takip edilen kara, deniz ve nehir güzergâhları için bk. Genç, *Lale Devri'nde Savaş*, s.31-62; Hakan Kaya, *Osmanlı-İran Sınırında Bir Serhad Sancağı: Bayezid (1578-1848)*,s.141.

²⁸⁵ Güçer, *XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi*, s.30.

²⁸⁶ Ulaşım vasıtası olan deve, katır, öküz ve at gibi yük ve binek hayvanlarının sayılarının çok fazla olduğu göze çarpmaktadır. Örneğin, Busbecq; Kanuni Sultan Süleyman'ın İran seferinde sadece deve ve katır sayısının 80.000 olduğu belirtilmektedir. Seferin ilerleyen safhalarında bu sayı artmış ve 100.000'i bulmuştur. Ogier Ghiselin de Busbecq, *Türk Mektupları Kanuni Döneminde Avrupalı Bir Elçinin Gözlemleri (1555-1560)*, (çev. Derin Türkömer), Türkiye İş Bankası Kültür Yay., bs. 4, İstanbul 2016, s. 120; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.31.

²⁸⁷ BOA, A.(DVNSMHH.d... 94/38; BOA, AE.SABH.I., 292/19631; 248/16604; BOA, AE.SAMD.II., (Ali Emiri, İkinci Ahmed) 9/906; BOA, MAD.d.. (Maliyeden Müdevver Defterler) 3127. Ayrıca bk. İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.81; Genç, *Lale Devri'nde Savaş*, s.27; Karagöz, "Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik", s.98; Polat, *Revan Seferinde Organizasyon*, s.81; Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*, s.124; Kuzucu, *Osmanlı Ordusu ve Sefer Lojistiği*, s.53. Bütün bu hayvanların tedariki sırasında halka zulmedilmemesi ve kanuna göre hayvan temin edilmesi devletin üzerinde sıkça durduğu bir durumdu. AE.SABH.I., 248/16604; 268/16608.

gerek devlete gerekse topluma büyük bir fayda sağladığından dolayı bu hayvanların dış satımı yani ihraç edilmesi yasaktı.²⁸⁸

Seferlere götürülen en önemli ateşli silahlar olan değişik çaptaki topların nakledilmesinde kullanılan arabalara eskiden beri manda ve atlar koşulmaktaydı. Boğdan ve Eflak'ın güçlü atları ve çeşitli yerlerden temin edilen mandalar bu ağır işlerde kullanılmaktaydı.²⁸⁹ Osmanlı sefer organizasyonunun yönetimi için bu hayvanların temini ve beslenmelerine özen gösterilmekteydi.²⁹⁰ Ancak mevsim şartları, yolların yapısı, arazinin durumu gibi coğrafi etkenler zaman zaman bu sürecin kesintiye uğramasına neden olmaktaydı.²⁹¹ Yük hayvanları olarak önem sırasına, arazi ve iklim şartlarına göre çeşitli deve, at, katır ve nadiren de merkep kullanıldığı görülmektedir. Manda ve öküz ise daha çok arabalara koşulmakta ve özellikle de top arabası çekiminde kullanılmaktaydı.²⁹² Bu bağlamda incelendiği zaman, Osmanlılarda büyükbaş hayvanlar genellikle yük hayvanı olarak yetiştirilmekteydi. Bu nedenle çoğu zaman vergiden muaf ve kayıt dışı kalmıştır. XVI. yüzyılda Adana ve Tarsus civarındaki aşiret topluluklarından yetiştirdikleri mandalar karşılığında yıllık sekiz akçe halebî tutarındaki “*resm-i camus*” ya da dört olağan akçe bir istisna oluşturmaktadır.²⁹³ Ayrıca vergiden muaf olma karşılığında birçok köy ve kasabada at yetiştirilmekteydi.²⁹⁴

II. Bayezid döneminde çıkarılan İstanbul İhtisab kanunnamesinde yük hayvanlarına dilsiz ama canlı olmaları nedeniyle şefkatle davranılması emredilmekteydi. Nitekim aynı emirlerde yük taşıyan hayvanlardan, sakat, nalsız ya

²⁸⁸ BOA, A.(DVNSMHH.d... 7/1369.

²⁸⁹ BOA, C..AS., 57/2681; Ertaş, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, s.594; Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.52.

²⁹⁰ BOA, A.(DVNSMHH.d... 168/1150; 168/1151; 168/1152; 168/1153; 168/1154.

²⁹¹ Bu konuda Osmanlı Devleti’nin savaş sistemi üzerinde sınırlamalar ve değişmez koşulların olduğunu belirten Murphey, bunları; teknolojik kısıtlamalar, maliyet kısıtlamaları, fiziki engeller ve çevresel kısıtlamalar, motivasyonla ilgili sınırlamalar, devlet gücü ve zorlamanın sınırları şeklinde beş başlık altında incelemiştir. Detaylı bilgi için bk. Murphey, *Osmanlı’da Ordu ve Savaş*, s.35-58. XVIII. yüzyılda İran seferlerinin ulaşımın önündeki engeller olan; mevsim koşulları ve arazi yapısı, güvenlik, nakliye vasıtalarının yetersiz olması, ihmal ve yolsuzluk için detaylı bk. Genç, *Lale Devri’nde Savaş*, s.63-73.

²⁹² Özellikle merkezden deniz yoluyla gönderilen toplar iskelelerden manda ve öküzlerle cepheye sevk edilmekteydi. BOA, AE.SMHD.I.. (Ali Emiri, Mahmud I) 199/15652; 230/18314; BOA, C.AS.. 863/36967; 995/43498. Ayrıca bk. İşbilir, “Savaş ve Bölgesel Ekonomi”, s.25.

²⁹³ Suraiya Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı*, (çev. Emine Sonnur Özcan), Doğu Batı Yay., bs. II, Ankara 2010, s. 74.

²⁹⁴ Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri*, s.83.

da zayıf olan hayvanlara yük taşıtılmaması ve yine hayvanlara taşıyacakları yükten fazla yük yüklenmemesi, ayrıca yük taşırken veya taşıdıktan sonra binilmemesi yönünde kesin emirler vardı. Örneğin yük taşınmasında kullanılan katır ve atlara binilmesini önlemek için tedbiren, hayvan semerlerinin ortalarına dışa dönük çivi çakılması yönünde hüküm yer almaktaydı. Yine bu kanunname de yük hayvanlarının sabah ile ikindi arası çalıştırılması ve ikindi vaktinden sonra çalıştırılmaması ve Cuma günleri ise tatil yapmaları hükümler arasındaydı.²⁹⁵

XVIII. yüzyılda Osmanlılar hakkında bilgi veren D’Ohson’a göre İstanbul sokaklarında hayvanlarına aşırı yük yükleyen sahiplerini durduran zabıta ve asayiş görevlilerinin fazla yüklerini indirmeleri sık görülen bir uygulamaydı.²⁹⁶ Yük hayvanlarına fazla yük yüklemek belirli bazı standartlara bağlı olduğu için bu standartlara uymayanlar zabıta tarafından cezalandırılırdı.²⁹⁷ Osmanlı Devleti bu hassasiyeti devletin sonuna kadar devam etmiştir. Yine devletin farklı yerlerinde yük hayvanlarına fazla yük yüklenmemesi ve yük hayvanlarına iyi davranılması noktasında emirler çıkarılmıştır. Osmanlı müftülerinin çıkardığı fermanlarda, atının nalının düştüğünü bilen bir kişi atının nalını değiştirmeden bozuk yollarda gitmeye zorlaması sonucunda falaka cezasına çarptırılacağını söylemiştir. Çünkü İslam dinine göre Allah’ın insanların hayvanlara karşı işledikleri suçlardan da yargılayacağına inanılırdı.²⁹⁸

²⁹⁵ Osmanlı Devleti, bu emirlerin çıkarılmasında farklı sebepler vardı. Birinci sebep, dini açıdan hayvanlara merhamet ve şefkatle davranılması gerekliliğidir. Diğer bir sebep ise devletin bu hayvanları stratejik bir kaynak olarak görmesi ve bu kaynağın doğru olarak kullanılması ve korunmasının gerekliliğiydi. Başka bir sebep ise hayvanların bilinçsizce kullanılması sonucu oluşan kazalardı. Nitekim yük hayvanları sefer sırasında ordu için barış zamanında ise toplum için hayati öneme sahipti. Sunar, “Hayvanlar”, s.118.

²⁹⁶ Avrupa’da hayvanların korunmasını öngören yasalar ancak XVII. yüzyılda çıkarılmıştır. Bunlar ise sadece istisnai bir örnek olarak kalmıştır. Örneğin, 1821’de İngiltere Parlamentosu’nda atlara iyi davranılması hakkında sunulan bir yasa tasarisına kahkaha atılarak “herhalde yakında sıra eşeklere, kedilere ve köpeklere gelecek” denilerek reddedilmiştir. Buna rağmen Avrupa’daki hayvan hakları konusundaki duyarlılık ancak XIX. Yüzyılın ikinci yarısında gelişmiştir. Sunar, “Hayvanlar”, s.119.

²⁹⁷ Ebubekir Subaşı, *Tarihin Kara Kutusu*, Mavi Lale Yay., İstanbul 2013, s.94.

²⁹⁸ Avrupa’da hayvanların korunmasını öngören yasalar ancak XVII. yüzyılda çıkarılmıştır. Bunlar ise sadece istisnai bir örnek olarak kalmıştır. Örneğin, 1821’de İngiltere Parlamentosu’nda atlara iyi davranılması hakkında sunulan bir yasa tasarisına kahkaha atılarak “herhalde yakında sıra eşeklere, kedilere ve köpeklere gelecek” denilerek reddedilmiştir. Buna rağmen Avrupa’daki hayvan hakları konusundaki duyarlılık ancak XIX. Yüzyılın ikinci yarısında gelişmiştir. Sunar, “Hayvanlar”, s.119.

Osmanlı Devleti için büyük bir ekonomik kaynak yanı sıra çeşitli amaçlarla kullanımını nedeniyle büyük önem arz eden hayvanlar, Osmanlı Devleti'nin diğer devletlerle yaptığı antlaşmalarda da düşünülmekteydi. Nitekim Osmanlı Devleti için bir gerileme dönemi başlangıcı sayılan Karlofça Antlaşması'nda Avusturya ile sınır sayılan Morş ve Tisa nehirlerinde balık avı yapılması, ticaretin devam edilmesi yanında yük ve binek hayvanlarının su içmesinin de serbest bırakılması da maddeler içinde yer almaktadır.²⁹⁹ Çünkü Osmanlı Devleti, yük hayvanlarını stratejik bir kaynak olarak değerlendirmekteydi. Nitekim ticaret ve özellikle savaş sırasında Osmanlı Devleti'ne sağladığı kolaylık bunun en önemli sebebidir. Yük ve binek hayvanları, devlete olduğu kadar topluma da yararlı bir kaynaktı. Çünkü Osmanlı şehirlerinin büyük bölümü kara yolları ile birbirine bağlıydı. Bu bakımdan şehirlerarası ticaret ve ulaşımı sağlayan ve kervanları oluşturan yük ve binek hayvanları ile bunları süren deveci ve katırcılar toplum nezdinde önemli bir sektör oluşturuyordu. Kervanlarda deve ve katırın yanı sıra atlar da yer almaktaydı. Bu hayvanlardan deve ve katırlar yük taşımacılığında kullanılırken, atlar binek olarak kullanılıyordu. Ancak yük ve binek sahibi olmak önemli bir sermaye sahibi olmayı gerektirirdi.³⁰⁰

Osmanlı seferleri sırasında tedariki gereken en önemli şeylerden biri de taşımacılıkta kullanılacak hayvanların temin edilmesiydi. Sefer mühimmatının ve gerekli her türlü eşyanın taşınması için yeterli yük hayvanı ve arabaların olması gerekirdi. Doğu ve batı seferleri için Balkanlardan, Anadolu'dan ve Suriye'den temin edilen hayvanların gerekli yerlere ulaştırılması geniş bir organizasyon ve yazışmalara bağlıydı.³⁰¹ Osmanlı Devleti'nin belgelerinde zahire ve mühimmat nakli ile ilgili emirlerde genellikle nakliyede kullanılacak deve, beygir, katır, öküz, manda gibi hayvanların isimleri tek tek zikredilmesine rağmen bazı emirlerde yük hayvanlarının isimleri tek tek zikredilmek yerine sadece “*davar*”³⁰² ya da “*miri davar*”³⁰³ tabiri

²⁹⁹ Uğur Kurtaran, *Osmanlı- Avusturya Diplomatik İlişkileri (1526- 1791)*, (Yüksek Lisans Tezi), Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat 2006, s.210. Yine aynı eserde 1739 tarihli Belgrad Antlaşmasında da aynı durumun şart koşulduğunu görmekteyiz.

³⁰⁰ Sunar, “Hayvanlar”, s.121.

³⁰¹ Sunar, “Hayvanlar”, s.122.

³⁰² BOA, A.(DVNSMHH.d... 55/285; BOA, AE.SMMD.III (Ali Emiri, Üçüncü Mehmed) 1/1; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.45-46. Sözlükte *davar*, koyun ve keçiler için kullanılan bir tabir olduğu ifade edilmektedir. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.185.

³⁰³ Polat, *Revan Seferinde Organizasyon*, s.81.

kullanılırdı. Yine belgelerde at, bargir (beygir) olarak belirtilmesine karşın; katır ve deve zaman zaman aynı isimlerle nitelendirilirdi.³⁰⁴ Ayrıca askeri nakliyatta kullanılan yük hayvanları, araba ve bunların sahipleri için genel olarak “mekkare” denilirdi.³⁰⁵ Ordunun ağırlıkların nakletmek üzere temin edilen kira hayvanları için de kullanılırdı. Sefer zamanında halkın elinde bulunan hayvanlara da bedeli ödenerek veya kira karşılığında temin edilirdi. Askeri nakliyede kullanılan bu hayvanları işletenler “mekkareci”, reislerine de “mekkarecibaşı” denilirdi.³⁰⁶

Ordu için temin edilen binek ve yük hayvanlarından en iyi şekilde faydalanabilmek için bunların birtakım özelliklere sahip olmaları gerekirdi. İstenilen özellikleri taşımayan hayvanlar, sahiplerine geri iade edilirdi. Sefer dönemlerinde bu şekilde aksaklık yaratacak sorunların yaşanmaması için belgelerde, hayvan seçimlerine dikkat edilmesi gerektiği sıkça vurgulanmıştır.³⁰⁷ Yine kötü hava şartları ve kış mevsimi sebebi ile hayvanlardan yararlanılmaması ya da yük hayvanlarının telef olması ordu için güç bir durum haline geliyordu.³⁰⁸ Taşımacılık için hayvanların yetersiz kalması halinde eksiklerin hemen tamamlanıp nakliyenin yapılması yönünde kesin emirler vardı. Sevkiyat için satın alınan veya kiralanan hayvanlara devletin hizmetine girdiklerine dair devletin damgası vurulurdu.³⁰⁹ Böylece devletin hizmetine giren bu hayvanların tatbikatı kolaylaşmaktaydı. Ayrıca hayvan sürülerinin bir yolsuzluk girişiminde bulunmaları engellenebilmekteydi. Damga vurma usulüyle sevkiyatta kullanılan hayvanlardan yolda ölenlerin tespiti de mümkün hale gelmekteydi.³¹⁰

Osmanlı Devleti XVII. ve XVIII. yüzyılda uzun savaşlar dönemine girmesiyle, kış mevsiminde hayvanları askerleri cepheye yakın güvenli bölgelerdeki kışlalara dağıtma yolunu kullanmaya başladı.³¹¹ Bu sayede ertesi bahar hududa yakın

³⁰⁴ İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.81. Yük taşıyan atlara bargir (beygir) denilirdi ve taşımacılıkta kullanılırdı. Birçok şehirde at ticaretinin yapıldığı at pazarları vardı. Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.107.

³⁰⁵ Kelimenin aslı Arapça “mükari”dir. Sözlükte “Mekari, Mekare, Mükariin” olarak geçen kelime “kira ile tutulan hayvan, yük hayvanı” anlamında kullanılmıştır. Develioğlu, *Ansiklopedil Sözlük*, s.721; Ömer İşbilir, “Mekkare”, *DİA*, C 28, TDV Yay., İstanbul 2003, s.554-555.

³⁰⁶ Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.457.

³⁰⁷ Işık, *Osmanlı- İran seferlerinin*, s.24.

³⁰⁸ Sunar, “Hayvanlar”, s.122.

³⁰⁹ BOA, C..AS., 73/3435.

³¹⁰ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*, 126.

³¹¹ BOA, A.(DVNSMHH.d..., 7/92; 12/718.

bir yerde orduyu daha erken toplayabiliyor ve hareket için daha geniş bir zamana sahip oluyordu. Bu durumda askerin sınır boylarında güvenle barınacağı kale ve palangaların önemini bir kat daha arttırmaktaydı. Ancak bu yeni uygulama bir takım zorlukları da beraberinde getirdi. Sürekli cephede kalan, askerlerin ve orduda bulunan hayvanların ihtiyaçlarını karşılamak gün geçtikçe daha da zorlaşıyordu.³¹²

2.1.At

Toynaklı hayvanların tek parmak (tek toynak) takımına ait bir hayvan olan at;³¹³ binme, yük çekme, taşımacılık gibi işlerde kullanılır. Erkek olan damızlık atlara, “aygır”, dişi olana “kısırak”, yavrularına “kulun” biraz büyümüş olan yavruya “tay” denir.³¹⁴ İslam tarihine de bakıldığında zaman özellikle ilk dönemlerde develerin sayısı çok olmasına rağmen kullanılan atlardan ve süvarilerden çokça bahsedilmektedir. Atlara “feres” binicilerine ise “faris” denilirdi. Hz. Peygamber³¹⁵ dişi atlara feres terimini kullanırdı, bu kelime ise dişi cinse aitti. Ama modern bedeviler arasında tüm atlar, sadece kısırak doğuran birkaç istisnası dışında herhangi bir at anlamına gelmektedir.³¹⁶

Hayvanlar içerisinde insanlara en yakın³¹⁷, duygulu, itaatli, cesur, fedakâr³¹⁸ ve insanların en eski dostu olarak tanımlanan at, ilk kez M.Ö. 3000 yıllarında, Orta Asya’da evcilleştirilmiştir. Kimi kaynaklar, M.Ö. 3000 yıllarından önce de ön

³¹² Turan Araz, *Osmanlı- Avusturya Savaşı (1787- 1791)*, (Yüksek Lisans Tezi), Abant İzzet Baysal Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu 2014, s.19; Polat, *IV. Murat’ın Revan Seferi Organizasyonu ve Stratejisi*, s.39; Ertaş, “Osmanlı Seferlerinde Olağanüstü Bir Kışlak: Kastamonu”, s.138.

³¹³ “At”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.386. Günümüzde atın evrimsel gelişimi ile ilgili fosil buluntuları sayesinde çok iyi bir şekilde incelenebilmektedir. At; Gergedan, Tapir ve bazı soyları tükenmiş tek toynaklılar (perissodactyla) arasındadır. Bunların özelliği topuk (astragalus) kemiğinin üstündeki eyer biçimli çıkıntıdır. Atın evrimi ile ilgili daha çok bilgi ve görsel için bk. Koçkar, *At Irkları ve Dağılımı*, s.11-19.

³¹⁴ Tutel, *At ve Atçılık*, s.5; “At”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s. 386- 387; Emiroğlu- Yüksel, *Yoldaşımız At*, s.44-45.

³¹⁵ Hz. Peygamber (s.a.v.) savaşlarda en çok deve ve at kullanırdı. Kendisi ata binmede mahir ve ustaydı. Çıplak ata dahi binerdi. Mustafa Ağırman, *Hz. Peygamber’in Savaş Stratejisi*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enst. Erzurum 1992, s.106.

³¹⁶ Donald Routledge Hill, “İlk Arap Fetihlerinde Deve ve Atın Rolü”, (çev. Mehmet Nadir Özdemir), *Marife Dini Araştırmalar Dergisi*, S 12, 2012, s.142.

³¹⁷ Başka bir kaynakta da insanların yakın arkadaşlık kurdukları hayvanları olarak, kedi, köpek ve atı sıralamaktadır. Kudret Emiroğlu- Ahmet Yüksel, *Yoldaşımız At*, Yapı Kredi Yay., bs. 2, İstanbul 2003, s.11.

³¹⁸ Eser Tutel, *At ve Atçılık*, İletişim Yay., İstanbul 1998, s.5.

Asya'da evcilleştirildiğini belirtmektedir.³¹⁹ Gerek tarımda gerekse ulaşımda binek ve taşımacılıkta önemli bir yer edinen at, geçmiş yıllardan günümüze kadar çiftlik hayvanları içerisinde en fazla yer tutan hayvanlardan bir tanesidir. Tüm zamanların kara ordularında gerek süvari gerekse mekkâre yani yük taşınmasında, topların çekiminde istihdam edilmişlerdir. Osmanlı Devleti'nde olduğu gibi birçok Türk ve yabancı devletlerde atların yetiştirilme sebebi, daha çok kara ordularında kullanılmasıdır.³²⁰ Bu açıdan bakıldığında ulaşımda, tarihsel süreç içerisinde atın evcilleştirilmesi büyük bir yenilik ve gelişim³²¹ olarak değerlendirilmektedir. Nitekim at sırtında, hem insan ve yük taşınması; hem de arkasında kızak ve araba çekebilen önemli bir vasıta hayvanıdır.³²²

Dünyada çeşitli yerlerde çok farklı ırk ve cins atlar bulunmaktadır.³²³ İnsanlar, değişik doğa koşulları altında yetişen bu at ırklarını kendi doğa koşullarına uygun gelen atları ıslah etmeye çalışmıştır. Bu amaçla, yapay yollarla yüzyıllarca yeni melez at ırklarını üretilip, yetiştirme yoluna gitmiştir. Atlar, genel olarak, doğu atları olan sıcakkanlı; batı atları olan soğukkanlı olmak üzere iki büyük bölüme ayrılmaktadır.³²⁴ Sıcakkanlı atlar, daha çok binek olarak kullanılır; hızlarıyla bilinmektedir. Kemikleri ince, gövdeleri narin; yükseklikleri ve uzunlukları eşittir. Bu tür atlar en çok, Türkiye, İran, Suriye, Arabistan, Türkistan ve Kuzey Afrika

³¹⁹ “At”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, C 1, Doğan Kardeş Yay., s.386. yine atın M.Ö. 4000 ile 3000 yılları arasında evcilleştiği ifade edilmektedir. Tekin Koçkar, *At Irkları ve Dağılımı*, Eskişehir Osmangazi Yay., Eskişehir 2012, s.11. Asya'da ilk olarak yaban atı evcilleştirildiği bilinmektedir. Tutel, *At ve Atçılık*, s.73-75. Buna karşın çok daha sonra da evcilleştirildiğini ifade eden kaynaklarda mevcuttur. Murat- Şahin, *İstanbul'da Ulaşım*, s.43.

³²⁰ Rafet Arpacık, *At Yetiştiriciliği*, Ankara Üniversitesi, Veteriner Fakültesi Yay., bs. 3, Ankara 2010, s.1.

³²¹ Atın tarihsel süreç içerisinde insanlık kültürü için büyük bir yenilik sayılması nedeniyle, günümüzde batılı milletler atın evcilleştirilmesini ve ata binme sanatını kendilerinde başladığını iddia etmektedirler. Bunun en önemli sebebi ise, batılı toplumlarının kendi atalarını yüceltme amacıdır. Eyüp Aktuğ, “Türk Tarih ve Kültüründe At”, *Anadolu Kitası, İslamiyet ve Türkler (Haftalık Fikir Dergisi)*, S 1, 2012, s.18.

³²² Murat- Şahin, *İstanbul'da Ulaşım*, s.43.

³²³ Bu dağılım hakkında da bk. Koçkar, *At Irkları ve Dağılımı*, s.20-38. Yine aynı eserde Avrupa'daki ve Asya'daki at ırkları hakkında detaylı bilgi için bk. 91-244. Mustafa Garip, “At Yetiştiriciliği”, *At Yetiştiricilik, Tedavi, Anestezi, Viral Aşılar, Klinik Beslenme*, (ed. Enver Yazar) Nobel Yay., İstanbul 2011, s.3-11.

³²⁴ Bazı bilim adamları ılıkkanlı (orta düzey) atlarında sayarak genel olarak üç grupta inceler. Ilıkkanlı atlar hakkında bk. Koçkar, *At Irkları ve Dağılımı*, s.20-25; Arpacık, *At Yetiştiriciliği*, s.9.

lkelerinde yetiŒir.³²⁵ İkincisi soğukkanlı atları ise, genellikle büyük, kalın gövdeli, ağır hayvanlardır. Daha çok tarım, yk taŒımacılıĖı gibi ağır iŒlerde kullanılır.³²⁶

Göçebe uygarlıkların her yönüyle geliŒmesini sağlayan araç kullanımı kadar etkili olan bykbaŒ hayvanlardan biri de at olmuŒtur. Eski göçebe topluluklar, yeryüzünün her yerine ürettikleri bilgiyi, beceriyi atın hızlı hareket etmesi nedeniyle birbirlerine taŒımıŒtır. İnsanoğlu, at vasıtasıyla ürettiklerini deĖiŒtirme, geliŒtirme ve sosyal, kültürel alıŒveriŒ imkânını yakalamıŒtır. Bu açıdan insanlık tarihinde iktisadî ve siyasî olayların geliŒmesinde atın önemli bir rolü olmuŒtur. Böylece at, kısa sürede göçebe toplum hayatında önemini artırarak “*atlı kültür*” olarak bilinen kültür safhalarından birinin oluŒmasında rol oynamıŒtır. At ile insanoğlu arasındaki iliŒkiler, her toplulukta bir kültürel zenginliğin ortaya çıkmasını ve geliŒmesini saĖlamıŒtır.³²⁷ At, tarımda, ulaŒımda, taŒımacılıkta, iletiŒimde ve askeri alanda her zaman insanların en büyük yardımcısı olmuŒtur. Bu amaçla atlar, efsanelerin, halk edebiyatının³²⁸ ve kültür tarihinin en önemli temalarından birini oluŒturmuŒtur.³²⁹

Yabani halde yaŒadıkları bilinen türlü cinsten atların zaman içerisinde ehlileŒtirilerek insan hizmetine verilmesi tarihte büyük bir yenilik sayılmaktadır. Çünkü ot yiyen hayvanlar içerisinde en fazla adale kuvvetine sahip, tabiattaki zorluklara en dayanıklı, deĖiŒik iklimlere dayanıklılık bakımından en güçlü ve sürekli hızda rakipsiz olan at; tarihî ve içtimaî hayatta olduğu gibi din, edebiyat ve sanat alanlarına da konu olmuŒtur. İlk defa at sayesinde fark edilen sürat kavramı, mesafelerin kısalması ve kazanılan zaman dolayısıyla insanlığa derin bir zihniyet deĖiŒikliĖi getirmiŒ, özel bir beceri ve cesaret isteyen ata binme iŒi, at üstünde olanın, yayalar üzerinde maddî ve manevi hâkimiyet kurma yolunu amıŒtır. lke, nüfus

³²⁵ “At”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.386-387; Koçkar, *At Irkları ve Dağılımlı*, s.20-22. Sıcakkanlı atlar hakkında detaylı bilgi için bk. Koçkar, *At Irkları ve Dağılımlı*, 22-23.

³²⁶ “At”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.386-387; Koçkar, *At Irkları ve Dağılımlı*, s.20-21. Soğukkanlı atlara birkaç örnek olarak; American Cream Draft, Belgium Heavy Draft, Black Forest Chestnut, Clydesdale, Freiesian, Haflinger, Noriker, Percheron, Shire, Suffolk Punch, Ardennes verilebilir. Yine soğukkanlı atlar hakkında geniŒ bilgi için bk. Koçkar, *At Irkları ve Dağılımlı*, s.21.

³²⁷ Kayrat Belek, “Eski Türklerde At ve At Kültürü (Dünden Bugüne Kırgız Kültürel Hayatı rneği)”, *Gazi Türkiyat*, Bahar 2015-2016, s.113-114.

³²⁸ Dadaloğlu’nun Œu mısrası bu konuda oldukça önemlidir. “Dadaloğlu ata der, aŒkın denizi; Hiçbir Œey bilmiyor sanmayın bizi. Detaylı bilgi için bk. Emiroğlu- Yüksel, *YoldaŒımız At*, s.15- 23.

³²⁹ Koçkar, *At Irkları ve Dağılımlı*, s.11. Örneğin atlarla ilgili birçok atasözü dillendirilmiŒtir. Bunlar içinde birkaç tanesi Œyledir: Ata bakma dona bak, içindeki cana bak. At yiğidin yoldaŒıdır. Ata arpa, yiğide pilav. Atı alan Üsküdarı geçti. At binenin, kılıç kuŒananın. Yine at ile ilgili daha fazla bilgi için bk. Tutel, *At ve Atçılık*, s.135- 136.

miktarı, idare bakımlarından dar sınırlar içinde kapalı eski site şehir devletleri sınırlarını aşarak kıtalara yaygın, çok kavimli ve o ölçekte hukukî yapılara sahip geniş imparatorluklar kurma şartlarını hazırlamıştır. Atın özellikle savaş vasıtası olarak kullanılması dünya harp tarihinde, orduların makineleştirildiği II. Dünya Savaşı'na kadar “at çağı” olarak ifade edilmektedir.³³⁰ Bu bağlamda, batılı birçok araştırmacı, Türk Medeniyetini tasvir ederken “atlı kültür” şeklinde isimlendirmektedir.³³¹

Kutup bölgeleri ve Afrika'nın sık ormanları hariç dünyanın her yerinde yetiştirilen atlar³³² genel olarak, üç yaşından itibaren koşulmalı veya binek olarak kullanılmalıdır. İlk yıllarda ağır işlere koşulmamalıdır. Yalnız, binek ya da yarış atları çok erken geliştikleri için bunlar ikinci yaşından itibaren alıştırılmaya başlanabilir.³³³

2.1.1.Osmanlı Devleti'nden Önce Türklerde At

Kutadgu Bilig'de yer alan bilgilere göre; eski Türkçeden başlayarak tarihi ve çağdaş lehçelerde görülen at, rengine ve türlerine göre pek çok isimle anılmıştır. Bunlar, “Ak at, boz at, toruk at, kewel at, arkun” vb isimlerdir.³³⁴ Köklü ve sürekli bir at kültürüne sahip oldukları bilinen Türkler,³³⁵ bozkır kültürüne göre at, günlük hayatın bir parçasıdır.³³⁶ Türkler atı cinsine, cinsiyetine, yaşına, rengine göre çok değişik isim veya deyimle söz etmiştir. Bu kelime zenginliği arasında en yaygın

³³⁰ İbrahim Kafesoğlu, “At”, *DİA*, C 4, TDV Yay., İstanbul 1991, s.26; Serhat Kuzucu, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Atların Yeri ve Önemi, 1768- 1774 Osmanlı- Rus Savaşı Örneği” *Askeri Tarih araştırmaları Dergisi*, (ed. Rezzan Ünalp, Fatma İlhan), ATASE Yay., Ankara 2014, s.21.

³³¹ Kuzucu, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Atlar” s.22; Belek, “Eski Türklerde At”, s.115.

³³² Atların kutup gölgelerinde yetişmemesinin sebebi, “çeçe” denilen sineklerin olmasıdır. Bu sinek, uyku hastalığına neden olduğu için atın yaşamasına engel olmaktadır. “At”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.386-387.

³³³ Safkan Arap atları üç yaşında, safkan İngiliz atları iki yaşında koşulmaya başlanabilir. “At”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.389.

³³⁴ Kewel, Arap atı küheylan; arkun, yaban aygırıyla evcil kısraktan olan cins at anlamında kullanılmıştır. Kutadgu Bilig'de yer alan diğer at türleri hakkında da geniş bilgi için bk. A. Deniz Abik, “Kutadgu Bilig'de Hayvan Adları”, *Türklük Bilgisi Araştırmaları, Cem Dilçin Armağanı I*, (Yay. Cemal Kafadar- Gönül A. Tekin), C 33/1, 2009, s.1- 8.

³³⁵ Köymen, “Alp Arslan Zamanı Selçuklu”, s.55-56; Kesik, *At Üstünde Selçuklular*, s.98.

³³⁶ Günümüzde de devam eden at yarışları ilgi toplayan bir spor ve eğlenceydi. Her Cuma, bayram günleri, düğün, şölen, erkek çocuğun doğumu gibi şenliklerde, doğa koşullarının elverişli olduğu ilk ve sonbahar aylarında at yarışları Türklerin eski geleneklerinden bir tanesidir. Bunun yanı sıra ülkemizde devam eden at yarışları ve örnekleri için detaylı bk. Sivrikaya, “At Kültürü”, s.564-573. Arpacık, *At Yetiştiriciliği*, s.2; Garip, “At Yetiştiriciliği”, s.2. Ayrıca Kırgız Türklerindeki at yarışları ve at oyunları ile ilgili olarak bk. Belek, “Eski Türklerde At”, s.122-124.

olanları “*at, aygır, kulan, kısırak ve yund*”dur. Bu şekilde yalnız Asya Hunları’nda üç, Göktürk çağında on bir cins at sayılmıştır ki, Çinceleştirilmiş adların Türkçe asılları bilinmemektedir.³³⁷

Eski Türk toplumlarında, adeta bir din ve inanç³³⁸ sayılan at, sosyal hayatta ve cenaze törenlerinde at yarışlarına yer vermekteydiler. Ölen bir kişi atını çocukları arasında en zeki, en cesur olana miras bırakılırdı. Çok sayıda at yetiştirerek nam ve şöhret kazanan eski Türk toplumları, yetiştirdikleri atların çoğunu yabancı ülkelere satarak geçimlerini de sağlamaktaydılar.³³⁹

Tarihin her döneminde Türkler attan fevkalâde bir şekilde faydalanmışlardır. Savaş teknikleri gereği hızlı atlara sahip olmak önemliydi. Her erkek daha küçük yaşta ata binmeyi öğrenir ve ata binme işi ise koyunların sırtına binilerek başlanılırdı.³⁴⁰ Türklerde at, hem ekonomik alanda hem de savaşlarda yaygın bir şekilde kullanılmaktaydı. Ancak, Türkler atları ekonomik bir kazanç sağlamaktan ziyade bir savaş aracı olarak kullanmaları ön plana çıkmıştır. Onlarda at, bir askeri güç kaynağı şeklinde görülmüştür. Bu sebeple eski Türk devletlerinde askeri birlikler daha çok atlı süvari birlikleri şeklinde oluşturulmuştur.³⁴¹ Ayrıca atın hızlı ve güçlü olması nedeniyle de akınlarda atlara önemli bir rolü olmaktadır.³⁴²

İslam medeniyeti tarihi içinde önemli bir savaş unsuru olan at, İslamiyet’in İspanya’dan Hindistan’a kadar yayılmasında, Anadolu’nun fethinde, Büyük Selçuklu Devleti ve Osmanlı Devleti’nin geniş coğrafyalarda yayılmasında atın sürati ve

³³⁷ Kafesoğlu, “at”, s.27-28.

³³⁸ At, eski Türk toplumları tarafından gökten indirildiğine inanılarak kutsallaştırılmış bir hayvandır. Törenlerle ölen sahibinin mezarına veya hususi bir mezara gömülerek, matem alameti olarak kabul edilmekteydi. Çoğu kez de savaşta hayatını kaybeden at sahibinin yanına, atın kuyruğu kesilerek gömülmekteydi. Kafesoğlu, “At” s.27. bunun yanı sıra daha birçok inanç vardır. Örneğin, ölen bir insanın atının gözü defin sırasında yaşlı ise, o kişinin cennete gideceğine, at sırt üstü ağlanırsa havalanın bozulacağına, hamile kadınlar atların yanında çok gezerse, doğumlarının kolay olacağı gibi daha birçok şeye inanılır. Bk. Saadettin Yağmur Gömeç, “Türk Kültüründe At”, *Uluslar arası Sempozyum: Geçmişten Günümüze Bozkır*, (Bildiri Kitabı), (ed. Hasan Bahar vd.), Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Konya 2016, s.827.

³³⁹Tutel, *At ve Atçılık*, s.81; Saadettin Yağmur Gömeç, “Türk Kültüründe At”, s.820-822.

³⁴⁰ Muharrem Kesik, *At Üstünde Selçuklular, Türkiye Selçukluları’nda Ordu ve Savaş*, Timaş Yay., bs. 2, İstanbul 2014, s.96. Yakın zamana kadar, özellikle Anadolu’nun doğu kesimlerinde de koçlara binilirdi. Daha çok koyun ile koçların çiftleşme zamanına denk getirilen koçlara binme uygulaması eskiye dayanan ata binmeyi öğrenmek için koyunlara binme uygulamasından geldiği düşünülebilir.

³⁴¹ Kuzucu, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Atlar”, s.24; Şahin, *Konar- Göçerler*, s.201.

³⁴² Belek, “Eski Türklerde At”, s.114.

dayanıklılığının etkisi büyüktür.³⁴³ Sürati ve dayanıklılığı sebebiyle, ortaçağ toplumlarının hepsinde de, insanın en büyük yardımcısı olan at,³⁴⁴ Türklerle ilgili birçok efsane, destan ve hikâyede, “*sahibinin yakın arkadaşı, zafer ortağı, en değerli varlığı*” olarak görülmektedir. Savaşlardaki belirleyici rolleri nedeniyle kuvvet ve kudret timsali de olmuşlardır. Eski toplumlarda at sürülerinin olması zenginliğin ifadesi sayılmıştır.³⁴⁵

Türkler için at, diğer rakip devletlere karşı kullandıkları en önemli savaş araçlarındandı. Diğer devletlerin de atı savaşlar da kullanması onu ehlileştiren Orta Asya kavimleri kadar etkili olmamıştır.³⁴⁶ Çünkü Türkler göçebe Orta Asya halklarından gelip ve tarih sahnesine at yetiştirme özellikleriyle girmişlerdir.³⁴⁷ Çinliler onların, “*hayatları atlarına bağlıdır*” sözlerini söylemekteydi. Eski Türkçe metinlerde ve Arap, Çin kaynaklarında Türklerin antik çağlardan itibaren at yetiştirdiği ve bir ticari unsur olarak gördükleri için yetiştirdikleri ve atları komşu ülkelere satarak geçimlerini sağladıklarını yazmaktadırlar.³⁴⁸ Yine Türk savaş sisteminin oluşumunda, gelişiminde ve uygulamasında en önemli vazifeyi yine at görmüştür. Dolayısıyla, Türklerin dünya tarihinde oynadıkları rol, büyük ölçüde at sayesinde olduğu söylenebilir. At, Türklerin sadece siyasi ve askeri tarihinde değil, medeniyet tarihinde de önemli bir rol üstlenmiştir. İslamiyet’ten önce Türkler, kendilerine “*atlı göçebe medeniyeti*” adını verdikleri medeniyeti oluşturmuşlardı. Bu medeniyet sayesinde, Türkler bozkırları ve çölleri kolaylıkla geçmişler ve büyük coğrafyalara yayılan büyük imparatorluklar kurmuşlardır.³⁴⁹

³⁴³ İslam’ın ilk yıllarında Arabistan’da attan çok fazla yararlanılmamıştır. Çünkü birçok eserden anlaşıldığı kadarıyla o dönemde ata sahip olmanın zenginliğin simgesi, alameti sayılması nedeniyle herkeste bulunmamaktaydı. Buradan hareketle İslam’ın ilk yıllarında Arap coğrafyasında atlar oldukça pahalı olduğu sonucu da çıkmaktadır. Ayrıca İslamiyet devrinde atlar ile ilgili geniş bilgi için bk. Yusuf Halaçoğlu, “At”, *DİA*, C 4, TDV Yay., İstanbul 1991, s.28-29.

³⁴⁴ İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.82.

³⁴⁵ Ömer Sivrikaya, “At Kültürü ve At Yarışları- Düzce Örneği” *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Dergisi*, C 7, S 2, Karabük 2017, s.564.

³⁴⁶ Ahmet Nurullah Özdal, *Selçuklu Coğrafyasında Türklerin Savaş Sanatı (XI-XIV. Yüzyıl.)*, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, (Yüksek Lisan Tezi), İstanbul 2005, s.42.

³⁴⁷ Başka bir kaynak; at ve Türklerin farklı zamanlarda tarih sahnesine çıktıklarını belirtmektedir. Sivrikaya, “At Kültürü” s.564.

³⁴⁸ Şayan Ulusan Şahin, “Türk Kültüründe At Arabası”, *Bilig*, S 32, 2005, s. 165.

³⁴⁹ Mehmet Altay Köymen, “Alp Arslan Zamanı Selçuklu Askeri Teşkilatı”, *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, C 5, S 8-9, Ankara Üniversitesi Yay., Ankara 1967, s.53. Aynı zamanda burada yine Türklerin başarısının en önemli unsurunu at ile birlikte insan ve silah (özellikle ok ve yay) olduğunu ifade etmektedir.

Atlar hakkında birçok atasözü söylenmiştir. Bunlardan biri, “kuş gayesine kanatlarıyla, İnsan da muradına atla erişir” atasözüdür. Örneğin; “*At Türkün kanadıdır*” ifadesi atın Selçuklular zamanında insan hayatında oynadığı rolü çok güzel bir şekilde özetlemektedir.³⁵⁰ Orta Asya’dan Selçuklu Devleti’ne gelen atlar, dönemin kaynaklarına göre “*Türkmen atı*” adıyla anılmakta olup, Türkistan nesli atlardır.³⁵¹ Bazı yazarlara göre, “*at, başka bir kavmi sadece sırtında taşır, fakat Hun kavmi at sırtında ikamet eder*”. Avrupalılar, Hunları “*ata yapışık kavimler*” diye adlandırmışlar. Hatta Türklerin atlara olan sevgisi, at insan ilişkisini ve insanın ata bağlılığını göstermesi bakımından defn törenlerinde kendini göstermektedir. Türklerde ölen kişiler atıyla birlikte gömülmüştür. 7- 10. yüzyılda Bizans kaynakları da, “*Türkler sanki at üstünde doğmuşlardır, yerde yürümesini bilmezler*” demektedir. Bu sebeptendir ki Orta Asya’da yaşayan Türkler, bazı araştırmacıların “*at kültürü*” diye adlandırdıkları bir yaşam biçimi sürdürmüşlerdir.³⁵²

Orhun Abidelerine göre tespit edilen Türk sosyal yapısı gereği hür olan Türk topluluklarında her genç ata binerdi.³⁵³ Eski Türklerce gökten indiği kabul edilerek âdeta kutsallaştırılmış olan at, çok kere törenle sahibinin yanına veya hususi mezarlara gömülmüştür. Ayrıca yas tutmak amacıyla, binicisinin savaşta ölümü halinde kabrine konmak için kuyrukları kesilmiştir.³⁵⁴ Osmanlılarda da eski Türk geleneği olarak ata büyük önem verilmiştir. Orta Asya Türk geleneği olarak Osmanlılarda da devam eden atların gömülmesi hadisesidir. Nitekim Osman Gazi, Sisli Kır isimli atının gömüldüğü ve hatta mezar taşının dahi yapıldığı söylenmiştir. Öyle ki, Karaca Ahmet’te atlara özel mezarlık vardı ve buna At Mezarlığı denilirdi.³⁵⁵ Buradan hareketle İslamiyet öncesi Türklerde aynı zamanda İslamiyet sonrası Türk devletleri için hayvan yetiştirmek, özellikle at göçebe hayatın en önemli parçasıydı.

³⁵⁰ Kesik, *At Üstünde Selçuklular*, s.98.

³⁵¹ Halaçoğlu, “At”, s.29.

³⁵² Ulusan Şahin, “Türk Kültüründe At Arabası”, s.165-166.

³⁵³ Vecihi Enver Yaşarbaş, *Uygarlık Tarihi*, Bakanlar Matbaacılık, Erzurum 2002, s.159.

³⁵⁴ Kafesoğlu, “At”, s.27. Dede Korkut’a göre, atkuyruğu kesmek, sahibi ölmüş atın yas alameti olarak kuyruğu kesilerek yasa girmektir. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.60; Kuzucu, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Atlar” s.22.

³⁵⁵ Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.60.

At, bozkırda yaşayan toplumların her şeyi sayılırdı. Onunla adeta ayrılmaz birer parça haline gelmiştir. Onun üzerinde göç eder, sürüleri yönetir, avlanır, savaşa gider, dini inançlarına uygun nadiren kurban edilirdi. Ayrıca et ve sütünden de yararlanılırdı. Bozkır atları küçük boyda olmasına karşı süratli, çevik ve vahşi olduklarından dolayı at terbiyesinden de söz edilmektedir.³⁵⁶ Türkmenlerin at yetiştirmedeki ilk safha da yetiştirilecek olan tay, attan ayrılır; küçük yaşta üzerine çocuk bindirilmeye başlanır. Çevgan ve mızrak oyunlarında oynatılarak, top ve mızrak korkusu da yok edilmeye çalışılmaktadır. Atlar arpa yemeye alıştırılır, düz ve ters yönde koşturularak, duvardan atlama, su üstünde atlama ve yokuş- iniş koşullarına alıştırmaya çalışılmaktadır. Hem yalnızlık hem de çarşı kalabalığına alıştırılarak ürkmeleri ortadan kaldırmaya yol açmaktadır. Bu şekilde eğitilen at 5 yaşında binilme ve savaşlarda kullanılmaya uygun hale getirilir. Bu atlardan 12 yaşına kadar çok iyi şekilde istifade edilmeye çalışılır. Bu yaş sınırı Arap atlarında 15'dir.³⁵⁷

Türklerin at kültüründeki süreklilik ve köklülük özelliği Türk at tipinde de kendini göstermiştir.³⁵⁸ Anadolu, tarih ve coğrafya bakımından birçok toplumun uğrak noktası olması nedeniyle çeşitli atlarda burada kaynaşım karışmıştır. Ancak birbirine karışan Anadolu atları arasında, farklı özellikleriyle yerli at ırkları vardır. Bu yerli atların ortalama yüksekliği 1.34 metredir. Ayrıca Çukurova atları, Sivas'ın güneyindeki Uzunyayla atları³⁵⁹, Kars'ta Malakan atları³⁶⁰, Canik atları, Rumeli atı, Karacabey, Ayvacık Midillisi, Gemlik atı ve Arap etkisinde kalmış atlarda yerli atların yanında sayılabilir.³⁶¹ Anadolu atları üzerinde hem Moğol atları Przewalskiy tipi³⁶², hem de Doğu atları olan Tarpan tipi atların etkisi çoktur.³⁶³ Türk atlarının dikkat çeken özelliği orta ve bazen de kısa boylu olmalarıdır. Diğer özellikleri ise, atın başı küçük ve biçimli olmasıdır. Yine kulakları da dikkat çekecek kadar küçüktür. Gözleri tesirli, canlı ve her an hücumu hazır durumdadır. Ağzı yumuşak,

³⁵⁶ Yaşar Bedirhan, *İslam Öncesi Türk Tarihi ve Kültürü*, Nobel Akademik Yay., bs. 3, Ankara 2011, s.24; Kafesoğlu, "At", s.27; Gömeç, "Türk Kültüründe At", s.821.

³⁵⁷ Özdal, *Selçuklu Coğrafyası*, s.43.

³⁵⁸ Kesik, *At Üstünde Selçuklular*, s.98.

³⁵⁹ Bu atlar hakkında detaylı bilgi için bk. Koçkar, *At Irkları ve Dağılımı*, s.45-55.

³⁶⁰ Malakan atları için detaylı bilgi için bk. Ertuğrul Güleç, *Ardahan Atı (Malakan Atı)*, Ankara 1997.

³⁶¹ "At", *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.387; Koçkar, *At Irkları ve Dağılımı*, s.41-42.

³⁶² Bu atlar hakkında detaylı bk. Emiroğlu- Yüksel, *Yoldaşımız At*, s.34- 37.

³⁶³ Koçkar, *At Irkları ve Dağılımı*, s.40.

sık ve oldukça uzun yelelidir. Göğsü ve sağrıları kuvvetlidir.³⁶⁴ Bu bilgiler Bizans ve Haçlı kaynaklarında da yer almakta olup, “*rüzgar gibi süratli olan Türk atları*” olarak tabir edilmektedir.³⁶⁵ Bu özellikleri ve atın güvenli kullanılmasını kolaylaştıran teçhizata sahip Türk atının asıl üstünlüğü, hızlı ve dayanıklılık göstermesidir. Kaynaklarda değişik zamanlarda atın sürat ve mukavemetini belirten hikâyeler yazılmıştır.³⁶⁶

Anadolu Selçuklu Devleti döneminde Marco Polo, Anadolu’dan geçerken Türkmenlerin mükemmel atlar ve çok iyi katırlar yetiştirdiklerini kaydetmektedir. XIII. yüzyılda Anadolu’da yabancılar, atları en fazla Yabanlu Pazarı ile büyük bir ticaret merkezi olan Sivas’tan satın alıyorlardı. Atlar Selçuklular için ordunun en önemli savaş aracıydı. Nitekim savaşın kazanılmasında belirleyici rol almaktaydı. Savaş sırasında hayatta kalabilmenin ve savaşın kaybedilmesi durumunda esir düşmemek için atlar en önemli faktördü. Yine ordu at sayesinde düşmanı yakalar, takip eder ve at sayesinde dönemin en önemli savaş taktiklerinden olan vur kaç taktiğini çok iyi uygulardı.³⁶⁷ Selçuklu devrinde Türk atçılığı çok geliştiği anlaşılmaktadır. Nitekim Ömer Hayyam, Türklerin bu alanda rakipsiz olduğunu söylemektedir. Ona göre daha eski zamanlarda, atçılıkta, atın hünerleri ve kusurlarını bilmekte, İranlılar başta gelmekteydi. Arap ve Acem’deki bütün iyi atlar onlara getirilmekteydi. Hayyam’a göre Selçuklular devrinde ise atçılığı en iyi bilen millet Türklerdir. Çünkü onların sosyal yaşantısında gece gündüz bütün işleri atlarıdır.³⁶⁸

Selçuklularda atın beslenmesi³⁶⁹ bahar aylarında sorun teşkil etmezdi. Nitekim sürüler halinde çobanların idaresinde, değişik taze otları yiyen atlar beslenmeleri kolay olmaktaydı. Böylelikle atlar kendiliğinden semizleşirdi. Ancak yaz mevsiminin başlarında yeşil hububat veya ot verildiği zaman at özel besiyeye

³⁶⁴ Halaçoğlu, “At”, s.29; Köymen, “Alp Arslan Zamanı Selçuklu”, s.56; Kesik, *At Üstünde Selçuklular*, s.99.

³⁶⁵ Özdal, *Selçuklu Coğrafyası*, s.42.

³⁶⁶ Halaçoğlu, “At”, s.29. Örneğin bir defasında ordunun yaptığı 100 fersahlık (yaklaşık beş kilometrelik bir uzunluk ölçüsü) mukavemet koşusunu orta boylu bir Türkmen atı rahatlıkla bitirdiği halde diğer atlar yolda kalmıştır. Koşuyu düzenleyen kumandan atın sahibine, bu at gibi beş yedek ata sahip olması durumunda bu koşuyu başarıyla bitireceğini söylemişti. Ayrıca başka hikâyeler için de bk. Köymen, “Alp Arslan Zamanı Selçuklu”, s.56- 57.

³⁶⁷ Kesik, *At Üstünde Selçuklular*, s.97.

³⁶⁸ Köymen, “Alp Arslan Zamanı Selçuklu”, s.57.

³⁶⁹ Genel olarak atların beslenmeleri ve yetiştirilmeleri ile ilgili detaylı bk. Adnan Şehu, *At Besleme*, Ankara 2002.

çekilirdi. Eserinde her türlü besi sistemini sıralayan Mübarek Zengi, ilk olarak yeşil arpa ile besleme sisteminden söz etmektedir. Arpanın tanesi sütlenmeye başlayınca seher vaktinde biçilir ve gölgelik alana bırakılır. Gece nemlenen arpa besideki ata verilir. Zengi'ye göre nem atı zinde yapar ve ciğerlerini sular, attan harareti alır. 25 gün süre ile gece gündüz bu şekilde beslenen at semizleşirdi. İkinci beslenme şekli de ata, bahçe (bağ) atlarının verilmesidir. Buda arpa gibi nemli verilir ve at semizleşinceye kadar devam edilir. Üçüncü olarak ise bahar ya da sonbahar da yaş otun arpa gibi kıyılarak ata verilme usulüdür. Yine beşinci usul olarak da yaş yoncanın ata verilmesidir. Bu usul ise sonbaharda uygulanırdı. Hava serin olması durumunda saman ile karıştırılarak verilir.³⁷⁰ İslamiyet öncesi ve sonrası Türk devletlerinde av, çevgen ve yarışlar gibi atlı sporların çok yaygın olduğu bilinmektedir.³⁷¹

2.1.2.Osmanlı Devleti'nde At

Orta Asya'da yaşayan Türkler, ilk kez dünyanın o bölgelerinde evcilleşmiş olan atı kullanmışlar ve göçebelik hayatı insan ile atı “*et ile turnak*” emsali birbirine yaklaştırmıştır.³⁷² İnsan ile at arasındaki bu yakınlık ilk Türk toplumlarında Osmanlı Devleti'ne kadar gelmiştir.³⁷³ Orhan Bey, Bursa'yı alır almaz ilk işi, Bursa'da günümüzdeki “*Balıkli Köyü ile Atıcılar Meydanı arasındaki sahayı yarış yeri (koşu yeri)*” olarak vakfetmek olmuştur. Bursalılar bayramlarını, burada yarışlar tertip ederek ve atlarla oyunlar oynayarak geçirirlerdi. Bu alan Osmanlıların ilk yaptığı spor alanıdır. Fâtih Sultan Mehmet İstanbul'u fethettikten sonra, At Meydanı diye anılan şimdiki Sultan Ahmet Meydanı'nı hiç bir şekilde bozmamıştır. Aksine restore ettirmiştir. Eski zamanlarda, Rum halkının en çok sevdiği at ve araba yarışları bu At

³⁷⁰ Her beslenme sisteminde kendine has bakımları da vardır. Her sistemde verilecek su ve tuz miktarı ve zamanı değiştiği gibi, atın tımar edilmesi gibi unsurlarda değişir. Köymen, “Alp Arslan Zamanı Selçuklu”, s.61-62. Yine aynı eserin devamında da Selçuklular zamanının atın nasıl terbiye edildiği ile ilgili bilgi de mevcuttur.

³⁷¹ Sivrikaya, “At Kültürü” s.565.

³⁷² Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.288. Ayrıca insan ve at arasındaki bu uyumun destanlaşmış örnekleri için bk. Halil Özek, “Doğada Güç Birlikteliği; İnsan ve At Sergisi”, *Doğada Güç Birlikteliği; İnsan ve At Sergisi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., İstanbul 2003, s.7-9; Çiğdem Girgin, “At ve İnsan: Birlikteliğin Binlerce Yıllık Öyküsü”, *Doğada Güç Birlikteliği; İnsan ve At Sergisi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., İstanbul 2003, s.11-15; Veysel Donbaz, “Çivi Yazılı Kaynaklar Işığında At”, ”, *Doğada Güç Birlikteliği; İnsan ve At Sergisi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., İstanbul 2003, s.16- 19; Rahmi Asal, “Destansı Devirlerde At”, ”, *Doğada Güç Birlikteliği; İnsan ve At Sergisi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., İstanbul 2003, s.20-35.

³⁷³ Kuzucu, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Atlar”, s.23; Sunar, “Hayvanlar”, s.125.

Meydanı'nda (Hipodrom) yapılmıştır. At Meydanı'na bu adın verilmesine neden, fetihten sonra binicilik eğitimi yapacak başka geniş alanın olmaması yanı sıra yeniçerilerin, sipahilerin, saray ve sadrazam binicilerinin bu alanda eğitim yapmalarından ötürüydü. Türk gençleri ve çocukları da, bu At Meydanı'nda ata binmesini, ok atmasını ve cirit oynamasını öğreniyorlardı.³⁷⁴ Anadolu beylikleri zamanında da at yetiştirme geleneği devam etmiştir. At yetiştirme konusunda özellikle Germiyanogulları yanı sıra Osmanlılar devam ettirmiştir.³⁷⁵

Eski Türk toplumlarındaki atı gömme geleneği Osmanlı Devleti'nde de devam etmiştir. Mesela, Fatih sultan Mehmed'in atına ait mezar Eyüp'te Piyerloti Kahvesinin bahçesinde, Sultan II. Osman'ın "*sisli Kırat*" isimli atının mezarı Üsküdar'da Kavak Sarayı bahçesinde dir.³⁷⁶ Bu bakımdan Osmanlı Devleti'nin padişahlarının atlara olan düşkünlükleri tarihe geçmiş önemli olaylardan bir tanesidir. Örneğin Sultan IV. Murad'ın atlara olan düşkünlüğü dönemin ünlü şairi Nef'i'nin bu atlar üzerine iki kaside³⁷⁷ yazmasına sebep olmuştur.³⁷⁸

Savaşta oynadığı belirleyici rolü ve Osmanlı toplumundaki diğer önemli istihdam alanları nedeniyle, ihracı yasak olan bir hayvandı.³⁷⁹ Osmanlı Devleti'nde atın başka devletlerin eline geçmemesi için de bazı önlemler alınırdı. Atlarından ithaline izin verilirken, ihraç edilmesinin yasaklanması bunlardan biriydi. Atların

³⁷⁴ Sivrikaya, "At Kültürü" s.565.

³⁷⁵ Halaçoğlu, "At", s.30.

³⁷⁶ II. Osman'ın atına ait mezar zaman içerisinde kutsal sayılarak, halk arasında "at evliyası" ismiyle meşhur olmuştur. Kuzucu, "Osmanlı Sefer Organizasyonunda Atlar", s.23; Sunar, "Hayvanlar", s.125.

³⁷⁷ Nef'i kasidelerinde değişik at isimlerini zikreder; "*Bad-ı Saba, Tayyar, Evren, Mercan, Edhem, Gülgün, Cebeli Dorusu, Ağa Alcası, Dağlar Delisi, Ser-efraz, Dil-nüvaz, Tüma, Rahş*" gibi. At ile ilgili kasidelerinden bir beyit ise şu şekildedir:

"*Bârek Allâh zihî rahş-ı hümayûn-sîmâ*

Ki komuş nâmını sultân-ı cihân bâd-ı Sâba", Ali Balalan, "Nef'i'nin Kasidelerinde Mübalağa Sanatındaki Ayrıntılar", *Turkish Studies*, 7/3, 2012, s.463.

³⁷⁸ Nef'i sultanın atlarına methiyeler düzerek, padişahın atlara olan düşkünlüğünden faydalanarak padişahın iltifatına mazhar olmak amacıyla olduğu da düşünülebilir. Naima'nın Sultan Murad'ın cenaze töreninde sultanın sefere gittiği üç atın ters eyerlenerek tabutunun önünde yürütüldüğünü yazması, bu düşkünlükle açıklanabilecek bir durumdur. Sunar, "Hayvanlar", s.125. Nef'i bu şiirlerini yazarkende İran'daki Sebk-i Hindî akımı şairlerinden olan Urfi-i Şirazi'den etkilenmiştir. Nuray Memiş, "Nef'i ve Urfi'de "At" Tasfirleri", *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi* 4, S 24, 2016, ss.177-185.

³⁷⁹ BOA, A.(DVNSMHH.d...5/1130; 5/1419. Örneğin; İskenderiyye Kalesi muhafızlarından bir grup askerin, Müslümanlardan at satın alarak beslediklerikleri ve ihracı yasak olan bu atları para karşılığında düşmanlara sattıkları anlaşıldığından dolayı cezalandılmaları için istanbuldan emir gönderilmiştir. BOA, A.(DVNSMHH.d...5/1106.

muhafaza edilmesi yönündeki bu tedbirlerin dikkate değer en önemli sebebi ise, Osmanlı ordusunun temelini oluşturan, tımarlı sipahiler, akıncılar ve kapıkulu süvari birliklerinin doğrudan atlı birliklerden oluşmasıdır.³⁸⁰ Atların Hristiyanların eline geçmemesi için gösterilen çabaya³⁸¹ en iyi örneklerden birisi Selanik beyine gönderilen bir hükümde, bazı Rum ve Arnavud gayrimüslim İstanbul'a gelerek at ve katır satın aldığı haberi alınmış ve bunun için Vardar Köprü'sünde yolları kesilerek bu hayvanları onlardan alınarak Müslümanlara satılması istenmiştir.³⁸² Atların düşman devletlerin eline geçmesine müsaade edilmemesinin en güzel örneklerden bir tanesi de; Leh elçisi tarafından kralları için dört tane atın satın alınmasının talep edilmesidir. Ancak merkezden, Boğdan'a kadar yol üzerindeki bütün kadınlara gönderilen emirde, Leh elçisi tarafından alınan atlar çok iyi atlar olması durumunda buna izin verilmemesi istenmekteydi.³⁸³

Osmanlı ordusunun seferleri sırasında, taşıma ve seyahat amaçlı kullanılan hayvanlardan öküz ve camus gibi ağır yük taşıyanların yanında at, katır, deve gibi hayvanlardan da geniş ölçüde istifade edilmekteydi. Bunlardan katır, at ve deve belgelerde beygir (bargir)³⁸⁴ ismiyle sıkça anılmaktadır. Söz konusu yük hayvanları, kara taşımacılığında çok önemli bir katkı sağlamaktaydı. Nitekim top arabalarının çekilmesi işi, öküzler ve mandalar ile birlikte atlar ile de gerçekleştirilmekteydi.³⁸⁵ Ayrıca beygirler, katırlar ile birlikte yük taşıyan hayvanlar olarak belgelerde “*mükari davarlar*”³⁸⁶ şeklinde adlandırılmaktadır.³⁸⁷

³⁸⁰ Fatih Sultan Mehmed'in Kanunnamesinde, at hırsızlığı yapanlarının elleri kesilmesi veya 200 akçe ceza verilmesi hükmü yer almıştır. Halaçoğlu, “At”, s.30.

³⁸¹ BOA, A.(DVNSMHH.d...19/16; 19/17; 19/18.

³⁸² Mesela yine Mora'ya gönderilen bir hükümde, hristiyan ahalini elindeki atların alınarak; Müslüman gazilere satılması emredilmiştir. BOA, A.(DVNSMHH.d...19/17.

³⁸³ BOA, A.(DVNSMHH.d...52/628.

³⁸⁴ BOA, AE.SMMD.IV. (Ali Emiri, Dördüncü Mehmed) 74/8766. Osmanlılarda değişik isimlerde kullanılan at yerine, Farsça bir isim olan yük tutan, kaldıran anlamına gelen bargir ifadesi kullanılmıştır. Sevinç, *1695-1696 Avusturya Seferi*, s.168. Osmanlı belgelerinde bargir veya beygir çeşitli anlamlarda kullanılmış bazen at anlamında kullanılan bu terim bazen de diğer hayvanlar yanı sıra tek başına farklı bir hayvanı niteleyen bir isim şeklinde de kullanıldığı görülmektedir.

³⁸⁵ Karagöz, *Osmanlı Avusturya Harbi*, s.75-76.

³⁸⁶ Aslı “*mükari*” olan bu kelime “*mekare, mekari, mükarün, mekkare*” olarak geçmektedir. Kira ile tutulan hayvan, yük hayvanı anlamında kullanılan bir terimdir. Develioğlu, s.721.

³⁸⁷ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.90. Sefer kararının alınması durumunda bir bölgede sadece bir hayvan türü (örneğin deve) istendiği zaman, o bölgede yeterli hayvan bulunmaması durumunda yerine başka hayvan türü (örneğin deve yerine katır) gönderilmekteydi. Örneğin Petervaradin Seferi sırasında Kastamonu Yörük ve Türkmenlerinden deve istenmişti ancak bölgenin taşlık ve sarp olmasında ve ayrıca ahalinin durumunun iyi olmamasından dolayı istenilen miktarda deve

Osmanlı Devleti'nde, at öncelikle bir binek hayvanıydı. Bu özelliğiyle savaş etkinliği içinde son derece önemli bir yeri vardır. Ancak yakın dönemlere kadar savaş teknolojisinde ateşli silah ve piyade gücü önem kazandıkça, atın savaştaki belirleyiciliği de azaldı.³⁸⁸ At, özellikle seferlerde sipahilerin³⁸⁹ binek hayvanı olarak kullanılmakla birlikte, farklı işlerde de istihdam edilmekteydi.³⁹⁰ Bu bakımdan atlar ihtiyaç alanlarına göre; “mekari beygiri” mühimmat ve zahire naklinde³⁹¹; “topkeşan beygiri” topların cephaneye naklinde³⁹²; “saka beygiri” ordunun su ihtiyacı hizmetinde; “menzil beygiri” haberleşme hizmetinde³⁹³ ve seyishane (sayishane) beygiri sefere giden askerlerin yüklerinin taşınmasında istihdam edilmekteydi.³⁹⁴

Klasik dönemde Osmanlı ordusunun savaş tarzı ve taktiği, ateşli silâhların devreye girişine kadar bozkır savaşçılarının bilinen vur kaç saldırılarına dayalıydı. Pachymeres ve Kantakuzenos gibi Bizans kaynaklarında verilen bilgilere göre Osman Gazi ve Orhan Gazi dönemindeki savaşlarda aşiretlerin atlı birliklerinden

gönderilmemişti. Bunun için geriye kalan ihtiyaç için de deve yerine katır tedarik edilerek gönderilmişti. Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.77. işte bu nokta da öyle bir durumla karşılaşmamak için ihtiyaç duyulan hayvan sayısı kadar davar tabiri hepsinin yerine kullanılmaktaydı.

³⁸⁸ Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.288.

³⁸⁹ Sipahiler temel anlamda atlı askeri sınıfını teşkil ederler. Bu nedenle sipahilerden sefer için istenen temel unsurlardan bir tanesi de işe yarar birer at getirmeleridir. M. Hilmi Arıç, *17. Asırın İkinci Yarısında Osmanlı Savaş Tekniği ve Tımarlı Sipahiler*, (Yüksek Lisans Tezi), Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih ABD, Sivas 2010, s.44-52.

³⁹⁰ İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.82; Şahin, *Konar- Göçerler*, s.201.

³⁹¹ BOA, A.(DVNSMHH.d... 38/244; BOA, AE.SMHD.I., 236/18981. Örneğin Eflak ve Boğdan voyvodalarına gönderilen emirlerde 160 araba beygiri istenmiş ve bunların görevli kişiye teslim edilmesi emredilmiştir. BOA, A.(DVNSMHH.d... 33/751; 38/96.

³⁹² BOA, A.(DVNSMHH.d... 85/583; BOA, C.AS., 1105/48851; BOA, AE.SAMD.III, 146/14249; 57/5713; BOA, AE.SMST.II. 64/6744; BOA, AE.SMST.III (Ali Emiri, Mustafa III) 318/25624; BOA, İE.HR.. (İbnülemin, Hariciye) 11/1093. Bu hayvanlar içinde kaza kadınlıklarına gönderilen emirlerde arpa temin edilerek başlarındaki çobanlara teslim edilmesi istenmekteydi.

³⁹³ Osmanlı Devleti diğer birçok alanda olduğu gibi haberleşme konusunda da kendisinden önceki birçok devletten etkilenmiştir. Osmanlı Devleti'ne kadar birçok devlet muhtelif tarihlerde, posta teşkilatları ve menziller kurmuştur. İlkçağ uygarlıklarından olan Asurlular ve Akadlardan, ilk Türk Devletlerine, Yunanistan'dan İran'a, Romalılardan Çin'e ve İslam'ın ilk devirlerinden diğer Müslüman Arap devletlerine kadar birçok devlet haberleşme teşkilatını kurmuştur ve dönemin en hızlı haberleşme teşkilatlarına sahip olmuşlardır. Osmanlı Devleti'nin yayıldığı coğrafyalarda da bu teşkilatlanma söz konusu olduğundan dolayı, kendinden önceki bu oluşumlardan faydalanması kaçınılmaz bir durum olmuştur. Bu konuda detaylı bilgi için bk. Faris Çerçi, “Haberleşme Hizmetleri ve Osmanlı Devleti'nde Ulak Organizasyonu (Gelibolulu Mustafa Ali'nin Bu Konudaki Görüşleri)”, *Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Erzurum 2010, s.191-205; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizasyonu*, s.33; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.82.

³⁹⁴ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.40-41; Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.241; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.33; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.82.

oluşan Osmanlı ordusunun en etkin taktiği ani, beklenmedik saldırılar ve düşmanı pusuya düşürmekti. Düzenli Bizans ordularına nazaran sayıları daha az ve Bizans kuvvetlerine karşı savaş tecrübesi henüz yeterli olmayan Osmanlı güçleri meydan savaşlarından ziyade beklenmedik anlarda yapılan yıpratıcı saldırıları tercih ederdi. Diğer rakip kuvvetleri bu taktiği uygulayarak bozguna uğrattıktan sonra Osmanlı atlıları, daha önceden yaptıkları keşifler sonucu çevrede tespit ettikleri güven ve savunma sağlayan yerlere geri çekiliyorlardı.³⁹⁵

Osmanlı Devleti'nin ilk zamanlarından itibaren en önemli gücünü süvari olarak bilinen atlı askeri kuvvet oluşturuyordu. Nitekim süvarinin orduda önemli rol oynadığı dönemlerde Anadolu'da iyi cins at yetiştiriciliği olduğu bilinmektedir. Zamanla bu cinsler yok oldu ve yine dünyaca ünlü Arap atları onların yerini aldı.³⁹⁶ Jeremy James Osmanlı atlarını olağanüstü atlar şeklinde tanımlayarak çok güzel yetiştirildiklerini ve aynı zamanda çeşitli cins atların melezleştirilerek Türk asıllı atlar meydana getirildiklerini belirtmiştir. Bu atlarında Arap atlarını geride bıraktığını ve Arap atlarından tamamen farklı olduğunu ifade etmiştir.³⁹⁷

Osmanlı Devleti'nde, ilk süvari birliklerin çekirdeğini kuruluş döneminde Köse Mihal Bey tarafından oluşturulan, “*akıncılar*” teşkil ederdi.³⁹⁸ Ayrıca Osmanlıların ilk askeri teşkilatının oluşturulmasında “*müsellem*” adıyla atlı askeri birliklerinde önemli bir yeri vardı.³⁹⁹ Ancak zamanla Orhan Bey zamanında kurulan, Osmanlı Devleti'nin asıl gücünü “*sipahiler*” oluşturdu.⁴⁰⁰ Sipahi gurubu içerisinde ise, tımarlı sipahiler yani topraklı süvariler en kalabalık sınıfını meydana getirmekteydi. Tımarlı sipahiler, toprak sistemine bağlı olarak seferler sırasında mühim görevi üstlenen, Osmanlı Devleti'nin atlı askeri birlikleriydi. Bunun dışında

³⁹⁵ Gabor Agoston, “Savaş” *DİA*, C 36, TDV Yay., İstanbul 2009, s.198.

³⁹⁶ Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.288.

³⁹⁷ Bu bilgileri 17. yüzyılda kaleme aldığı Türk atları hakkındaki kitabında doğrulayan Newcatle Dükü, şu ifadelere yer vermiştir. “*Vücut yapıları farklı olsa da, hepsi boylu, son derece güzel, hareketli çok güçlüdür... Bu atlar Arap atlarından belirgin bir şekilde farklıdır.*” Koçkar, *At Irkları ve Dağılımı*, s.43.

³⁹⁸ Arpacık, *At Yetiştiriciliği*, s.3. Osmanlı Devleti'nin klasik dönem askeri güçleri içerisinde yer alan akıncıların tamamı atlı birliklerden oluşmaktaydı. Şahin, *Konar- Göçerler*, s.201.

³⁹⁹ Halaçoğlu, “At”, s.30; Şahin, *Konar- Göçerler*, s.202.

⁴⁰⁰ Orhan Gazi'nin kardeşi sadrazam şehzade Alaaddin tarafından kurulan sipahi teşkilatı, farklı gruplar halindeydi. Bunlardan bir kısmı, sipahi ocakları adı verilen ocaklarda yetiştirilip merkezde hazır bekletilirdi. Diğer bazı kısımları da vilayetlerde sipahi kuvveti olarak devletin bütün bölgelerine dağıtılmıştı. İhtiyaç duyulması durumunda hepsi toplanarak savaşa katılırdı. Bk. Arpacık, *At Yetiştiriciliği*, s.3.

yine merkeze bağı kapıkulu atlı süvari birlikleride savaşa katılırdı.⁴⁰¹ Buradan hareketle bakıldığında Osmanlı Devleti'nin ordusu daha ziyade atlı askerlerden oluşmaktaydı. Bu nedenle bir savaş durumunda sadece askerlerin bindikleri binlerce at kullanılmaktaydı.

Atlı süvari birliklerini oluşturan sipahinin tüm at ve teçizatını kontrol ve idaresi, alaybeylerinin ile birlikte, defter kethüdası, tımar tezkirecisi, çavuşlar kethüdası ve çavuşlara verilirdi. “Züemâ ve erbâb-ı tımar alaybeğileri ve defter kethüdası ve tımar defterdarı ve tımar tezkirecisi ve çavuşlar kethüdası ve çavuşanı şimdiden atları ve silahları hazır u âmade kanûn-ı kadîm üzere eğerli at ve bargire binüp mükemel ve müsellağ yivli tüfengleriyle gelüb”. Buradan da anlaşılmaktadır ki askerlerin eksiksiz bir şekilde orduya katılması için özel bir itina gösterilirdi.⁴⁰² Osmanlı Devleti'nde at hızlı ulaşım ve yük taşıma aracı hem de bir hayvan olduğundan dolayı, süvari askeri sınıf at üzerinde yaşardı. Bu nedenle devletin topraklarının genelinde sürüler halinde at beslenip satılırdı. Padişah ve ümeranın binlerce atı vardı.⁴⁰³ Osmanlı Devleti'nin askeri kuvveti içersindeki süvari gücü ise XVI. yüzyılda 200 bin⁴⁰⁴ atlı askerden oluşmaktaydı. Nitekim buda dönemin en önemli savaş gücünü teşkil etmekteydi.⁴⁰⁵ Evliya Çelebi, eserinde XVII. yüzyılın ortalarında, Rumeli'de 74 bin, Anadolu'da da 90 binden fazla süvari askeri birliğin olduğunu belirtmektedir. Ancak daha sonraki yıllarda bu süvari birliklerin sayısının 200 bine çıktığını ifade etmektedir.⁴⁰⁶

⁴⁰¹ At üstündeki Osmanlı askeri'nin hünelerine, İngilizler XVIII. yüzyılda şu şekilde nakletmiştir. “Türk süvarileri atlarına çok hakimdir. Günlerinin çoğunu at üstünde geçirirler. Eğitimleri sert ve çok disiplinlidir. Atlarını daima savaş meydanının gereklerine göre eğitirler. Eğitimde Türk süvari atını alevlerle bürünmüş fiçulara, silah ateşlerine doğru sürer ve düz duvarlardan aşardı. Bu yüzden Türk atı savaş alanına girince ürkmeydi. Türk süvarisinin atını sürmekteki kabiliyeti kadar dörtnala giderken nişan alması ve çok keskin bir nişancı olması da meşhurdur. Kuzucu, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Atlar” s.25; Şahin, Konar- Göçerler, s.202.

⁴⁰² Arıç, 17. Asrın İkinci Yarısında Osmanlı, s.42.

⁴⁰³ Ünal, Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi, s.107.

⁴⁰⁴ Halaçoğlu ise, XVI. yy da, bir savaş durumunda Osmanlı'nın askeri atlı birliklerinin mevcudu 100 bin dolaylarında olduğunu ifade etmektedir. Halaçoğlu, “At”, s.30.

⁴⁰⁵ Koçkar, At Irkları ve Dağılımı, s.42. Arpacık, At Yetiştiriciliği, s.3. bu askeri birlikler, 1396 tarihli Niğbolu Savaşı'nda 40 bin iken; 1526 Mohaç Meydan Muharebesinde 166 bin kadardı. Arpacık, At Yetiştiriciliği, s.3. Yine kaynaklara göre, Kanuni Sultan Süleyman'ın 1532 tarihli Alman Seferi sırasında ise, 120 bin ile 140 bin arasında atlı süvari asker olduğu kaydedilmiştir. Halaçoğlu, “At”, s.30. Kuzucu, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Atlar” s.25.

⁴⁰⁶ Tutel, At ve Atçılık, s.105- 106.

Osmanlı Devleti'nde atın binek olarak kullanılması yanı sıra, nakliyyeye verilen önem nedeniyle, taşımacılıktada çok fazla at kullanılırdı. Ancak atın yerine, düz sahalarda deve, dağlık bölgelerde ise alternatif olarak merkep ve katır kullanılırdı.⁴⁰⁷ Ancak ihtiyaç duyulduğunda sefer mühimmatını, özellikle top arabalarını çekmede atlardan yararlanır ve bunlara “*topkeşan beygir (bargir)*”⁴⁰⁸ adı verilirdi. Top çekiminde kullanılacak bu beygirlerin seçilmesinde görevli memurlara özellikle dikkatli olmaları ve özen göstermeleri hususunda emirler verilmekteydi.⁴⁰⁹ Binek hayvanları içinde önemli bir ulaşım hayvanı olan at, yük naklinde de çok fazla kullanılır ve bu hizmetlerin ötesinde seferlerde top arabalarına da koşularak ağır topların naklinde istihdam edilirdi.⁴¹⁰ Beygirlerin sarp arazilerde yük taşıyabilmeleri tercih edilmelerinde etkiliydi. Bu sebeple doğu seferlerinde özellikle İran seferlerinde çok sayıda beygirden faydalanılmaktaydı. Örneğin bir kıta şâhî topun çekilmesi için 6 beygir topa koşulurken, her kıta için birer beygirden yedekte tutulurdu.⁴¹¹

Seferlere katılan yeniçeri, cebeci, topçu gibi kapıkulu askerlerine ait eşyaları taşımak üzere de beygirler kullanılmaktaydı. Bununla birlikte develere de bu eşyalar yüklenmekteydi. Buna göre, mesafe ve yol şartlarına bağlı olarak⁴¹² askerlerin eşyalarının taşınmasında istihdam edilen bir beygir 7 ile 11 arasında askerin eşyasını taşıyabilirdi.⁴¹³ Örneğin Selanik taraflarından İnebahtı, Golos ve Atina kalelerin muhafazası için gönderilen yeniçerilerin eşyasını taşımak üzere 7-8 askerin eşyasını bir beygir taşıyordu. Yine İnebahtı'ya gönderilen 1272 askerin eşyasını taşımak

⁴⁰⁷ Halaçoğlu, “At”, s.30; Kuzucu, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Atlar” s.27; Sevinç, *1695-1696 Avusturya*, s.169; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.42.

⁴⁰⁸ Yük taşıyan beygir anlamındadır. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.86. Belgrad seferinde de topların naklinde kullanılan beygirlerin çeşitli merkezlerden temin edildiği görülmektedir. Beygirlerin temin edildiği yerler ve miktarları şu şekildedir: Ahi (45), Semt (45), Berevadet (45), Derşancı (45), Babadağı (45), Tortuy (45), Silistre (70), Niğbolu (70), Yasakçı (10), Desteve (35), Peykerhisarı (40), Edirne (41) olmak üzere 1739 Belgrad seferi için toplam 526 topçeken beygir temin edilmiştir. Ayrıca hazır bulunması için yine muhtelif kazalardan (Asitane 140, Siroz 120, Manastır 100, Selanik 150, Yenişehir 150, Kesüye 80, Maye 80, Eyi 80, Bursa 30, Sima 34) toplam 954 beygir daha temin edilmiştir. Seferin ilerleyen safhalarında da 1000 adet olmak üzere bu sefer esnasında toplam 2480 topçeken beygiri kullanılmıştır. Bu beygirler için hazineden 49.600 guruş ödenmiştir. Karagöz, *Osmanlı Avusturya Harbi*, s.76-76.

⁴⁰⁹ Işık, *Osmanlı- İran seferlerinin Lojistik Hazırlıkları*, s.24.

⁴¹⁰ BOA, A.(DVNSMHHM.d... 53/544; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.89.

⁴¹¹ Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.242.

⁴¹² Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.98-99.

⁴¹³ İşbilir, “Mekkare”, s.554; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.92; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.99.

üzere 115 bargir temin edildi. Buda 11 askerin eşyasını bir atın taşıdığı anlamına gelmektedir. Hatta bir atın 12 askerin eşyasını taşımaktaydı.⁴¹⁴

Osmanlı Devleti'nde atların kullanım alanlarının çeşitliliği yukarıda vurgulandı. Bu açıdan at, seferlerde suyun taşınmasında kullanılırdı. Suyu taşıyan ya da suyu getirmekle sorumlu olan saka teşkilatı su şebekelerinin evlere kadar ulaşmadığı dönemlerde evlere su getirmekle ilgilenmekteydi. Sefer sırasında ise askerlere su taşımakla sorumluydu. Çünkü su ordu için hayati öneme sahipti. Sakalar sularını *kırba*⁴¹⁵ denilen sığır derisinden yapılmış tulumlarla taşırlardı.⁴¹⁶ Kırbalar atların iki yanına asılarak taşınırdı. Atla su taşıyan sakalara ise “*atlı saka*” denilirdi. Atların üzerindeki kırbalara, sakarlar kovalarla su doldururlardı. Hortum vasıtasıyla suyu boşaltmaktaydılar.⁴¹⁷ Buda seferler esnasında askerlerin su ihtiyacını daha hızlı karşılamasını sağlamaktaydı.

Osmanlı Devleti'nin askeri birliklerin içerisinde süvari adı verilen atlı birlikler büyük bir görevi vardı.⁴¹⁸ Daha çok savaşlarda süvari askerler tarafından kullanılan at, haberleşme ve taşımacılıkta ana vasıta olarak kullanılırdı. Ancak savaş ve haberleşmedeki değeri dolayısıyla nakliye işlerinde yaygın olarak tercih edilmezdi.⁴¹⁹ Haberleşme hizmetinde kullanılan menzil beygiri, devlet habercilerinin hızlı yol alabilmeleri için menzilhanelerde daima hazır olarak bulundurulmuş atlardı. Ulak adı verilen haberci atlarla iki menzil arasını aşar, orada atını değiştirerek yenisini alırdı, eskisi sürücüler vasıtasıyla ait olduğu menzilhaneye iade edilirdi.⁴²⁰

Seferler sırasında menziller arasında yapılan harcamalar normal zamana göre iki kat daha fazlaydı. Nitekim haberleşmenin sağlanması, ulakların sayısının artması ve buna paralel olarak kullanılacak beygirlerin sayısı da artmaktaydı.⁴²¹ Menzillere

⁴¹⁴ Ertuş, *Sultanın Ordusu*, s.99. Ancak orda bir yanlışlık yaparak her bir askere 11 at düştüğünü ifade etmiştir. Ancak hesaplama yapıldığı zaman tam tersi bir durum söz konusu olduğu anlaşılacaktır.

⁴¹⁵ Kırba, su kabının adıdır. Kösele alt tarafı dört köşe olan bir tahtanın üzerine demir çemberlerle eklenirdi. Kırbanın Alt tarafı geniş, ağzı on santim olup yaklaşık bir metre yüksekliği vardı. Pakalın, *Tarih Deyimleri ve Terimleri*, C 2, s.269.

⁴¹⁶ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.79; Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.46.

⁴¹⁷ Pakalın, *Tarih Deyimleri ve Terimleri*, C 2, s.269.

⁴¹⁸ Arpacık, *At Yetiştiriciliği*, s.3.

⁴¹⁹ Halaçoğlu, “At”, s.30. Şahin, *Konar- Göçerler*, s.202; Kuzucu, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Atlar” s.27.

⁴²⁰ Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.463.

⁴²¹ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.51-57.

gönderilen emirlerde, haberleşmeyi sağlayan görevliye ihtiyaç duyduğu atı bedeli karşılığında satın alarak yardımcı olması emredilmekteydi.⁴²² Yine menziller arası haberleşmenin kesintisiz ve hızlı bir şekilde devam edebilmesi için beygirlerin sayısı artırılır, sefer sonunda tekrar normal duruma dönülürdü.⁴²³

Uzun süre işleyişini sürdüren Menzil Teşkilatı'nda 1691'de değişiklik olmuş ve devam eden savaşlar nedeniyle 1697 tarihinde yeni Menzil Teşkilatı uygulanmaya başlamıştır. Yapılan düzenleme ile görevli ulaklara “*i'nam hükmü*” adıyla bir berat verilmiş, her menzilde aldıkları beygirlerin sayısı belirterek, her beygirin karşılığı saat başına 10 akçe şeklinde kararlaştırılmıştır.⁴²⁴ Ulaklar menzillerden aldıkları beygir için devletin kendilerine verdiği bargir ücretini menzillcilere öderlerdi. Ayrıca menzil masraflarının karşılanmasında diğer bir uygulama ise; gümrük gelirleri ile ocaklık şeklinde bir bölgenin mukataa malları menzillere ayrılarak, menzillerin sahip olduğu fonksiyonları devam ettirmeleriyle sağlanmaktaydı.⁴²⁵

Her menzil kendi içerisinde farklı bir öneme sahipti. Ancak bazı menzillerin diğer menzillere göre önemi daha büyüktü. Dolayısıyla temin edilen beygirlerin sayıları da bu durumdan etkilenmekteydi. Farklı sayıda menzillerde bulunan beygirler, menzilin malı olup, ulaklar tarafından başka bir menzile götürüldüklerinde menzilin sürücüleri aracılığı ile geri getirilirlerdi. Ulaklara verilen her beygirden menzillciler belli bir ücret alırlar ve menzil masrafını karşılardı. Menzillere beygir büyük oranda imdadiye vergisi ile temin edilmekteydi.⁴²⁶

Seferlerde ulaşım amacıyla kullanılan hayvanlar içinde önemli yeri olan atların, temin edilmesi ile ilgili olarak, (kiralanan veya satın alınan atların) genç,

⁴²² BOA, A.(DVNSMHM.d... 5/1019.

⁴²³ Menzil masrafların önemli bir kısmı, sefer güzergâhındaki ahalinin avarız ve nüzul bedelleri karşılığında yapılan hizmetler ve ulak ücretlerinden karşılanıyordu. Ayrıca reaya, menzil işlerini görmenin dışında menzil akçesi ve imdadiye adıyla menzile belirli miktarda para vermekteydi. Ayrıca menzilin ihtiyacı olan bazı malzemelerini de karşılardı. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.51-57.

⁴²⁴ Yapılan bu yeni düzenleme ile ulakların ihtiyaç fazlası beygiri almasını önlemek ve ulakların kendi özel işlerinde beygirleri kullanmasını önlenmeye çalışılmıştır. Ancak bu sistem ihmalleri önleyememiş ve 1777'den itibaren menzilhaneler kiraya verilmek suretiyle işlenmeye başlanmıştır. Çelik, “Harput Menzil Defteri” s.3-4.

⁴²⁵ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.51.

⁴²⁶ XVII. yüzyılın son çeyreğin Avusturya seferleri sırasında bargir temini hakkında detaylı bk. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.56- 60.

sağlıklı ve dayanıklı olması istenmekteydi.⁴²⁷ Busbeq'in Osmanlı topraklarında gördüğü atlar hakkındaki izlenimleri şöyledir: “*Köylüler taylara küçükken sevgi ve ihtimamla büyütürler. Onları okşayıp sevgi ile beslerler. Öyle ki nerdeyse sofralarına alıp çocuklarından ayırt etmeyecekler. Tayların boyunlarında kem gözlere karşı nazarlıklar takılıdır. Çok fazla sopaya başvurmazlar. Sonuçta ise atlar insanlara büyük sevgi duyarlar. Bundan dolayı da atlar çifte atmaz insanları ısırılmazlar.*”⁴²⁸ Ayrıca Busbeq Türk atları hakkındaki izlenimlerine şöyle devam etmektedir. “*...Türk atları çok yaşıyorlar. Yirmi yaşındaki bir Türk atı, bizim sekiz yaşındaki atlarımız kadar diri ve canlıdır. 40-50 yaşlarına kadar yaşıyorlarmış. Türkler, yazın atları kapalı yerde tutmazlar, üzerine bir çul parçası örterek ayaza çıkarırlar. Türkler atın ince uzun, narinini severler.*”⁴²⁹ İyi eğitilmiş soylu atlar çok kıymetliydi, bundan dolayı binlerce altına satılırdı. Ayrıca devletlerarasında at en önemli hediyeler arasındaydı.⁴³⁰ Bunun yanı sıra kırsal kesimde ve özellikle İstanbul'da atlar yük taşınmasında hayati öneme sahip olması nedeniyle, yük taşıyan hayvanlara karşı merhametli davranılmasının ve sebebi olarak, bu hayvanların dilsiz ama can sahibi varlıklar olarak tanımlanması dikkat çekmektedir.⁴³¹ Bu nedenle Osmanlı Devleti'nde yük hayvanları ile ilgili en dikkat çekici belgeler bu hayvanların istismarını önlemek ve iyi bakım yapılmasına yönelik çıkarılan hükümlerdir. Yük taşıyan katır ve atlar, hem şehirlerde hem de köylerde insanların besin ve diğer önemli ihtiyaçlarının taşınmasında görev üstlenmekteydi.⁴³²

Osmanlı seferleri dışında ülke sınırları içinde at, tarımda öküz yerine kullanılmamaktaydı.⁴³³ İstanbul'da padişah ailesi dışında ileri gelen çok az vüzer ve ulema araba ve at bulundururdu. Bu yüzden halkın çoğu yaya gidip geliyordu.

⁴²⁷ İşbilir, “Mekkâre”, s.554; Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*, s.128; Busbecg, *Türk Mektupları*, s.117-118.

⁴²⁸ Busbecg, *Türk Mektupları*, s.117- 118.

⁴²⁹ Busbecg, *Türk Mektupları*, s 118; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.32. Atlar ortalama 25-30 yıl yaşarlar. Ancak nadiren 40 yıl ve daha uzun yaşayanlarda vardır. 19. Yüzyılda Old Billy adlı bir at 62 yıl yaşadığı bilinmektedir. Son zamanlarda ise, Guinness Rekorlar Kitabı'nda 56 yıl yaşayan Sugar Puff isimli bir at kaydı mevttur. Koçkar, *At Irkları ve Dağılımı*, s.19.

⁴³⁰ BOA, A.(DVNSMHH.d...7/242; Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.107.

⁴³¹ Sunar, “Hayvanlar”, s.118.

⁴³² Sunar, “Hayvanlar”, s.117-118.

⁴³³ Cumhuriyet sonrası dönemden itibaren başlamak suretiyle özellikle 1980'den sonra, öküz ve sığır türündeki hayvanların tarımdaki özelliklerini kaybetmesiyle birlikte, günümüzde dahi tarımda en fazla kullanılan hayvan attır.

Dolayısıyla at öncelikle bir binek hayvanıydı, ama at sahibi sivil insan azdı.⁴³⁴ Yük ve binek hayvanlara sahip olmanın ciddi bir sermaye gerektirdiğini yukarı da ifade etmiştik. Nitekim XVI. yüzyılın sonlarına doğru niteliksiz bir atın bile yüz akçeden fazla bir fiyata satıldığı düşünülürse, yük ve binek hayvanlarının çok değerli olduğu sonucuna ulaşılabilir. Yine o dönem için iyi bir at veya deve sahibi olmanın, hayvanın bakımı, yük taşınması ve binmek için gerekli malzeme için harcanan para ile günümüzde bir kişinin lüks bir arabaya sahip olması eş değerdir.⁴³⁵ Atı en çok savaşta kullandıklarından dolayı sivil insanlarda az, askerlerde çok bulunurdu. Devletin genelinde sivil insanlarda atın az bulunmasının en önemli sebeplerinden biri, sivil insanların çoğu köylü ve tarımla uğraşmalarından dolayı attan çok öküze ihtiyaçlarının olmasıydı.

Busbecg'e göre; Osmanlılar atlarına biraz arpa karıştırılmış kuru ot verirlerdi. Çünkü atlarının ince uzun olmasını isterlerdi. Böylece uzun yolculuklara ve her türlü işe daha dayanıklı olduklarını düşünüyorlardı. Hayvanların üstüne yaz kış örttükleri örtüler hava koşullarına göre değişebilirdi. Örtü örtmelerinin en belirgin sebebi, tüylerinin yatık ve düzgün kalması yanı sıra atları sıcak tutup, soğuk almalarını engellemektir. Çünkü bu hayvanlar kötü hava koşullarına karşı hassas olduklarından hasta olma ihtimalleri yüksekti.⁴³⁶ Atın yakalanabileceği hastalıkların büyük çoğunluğu mikrop lu hastalıklardı. Bazı at hastalıkları da kötü bakımdan, beslenme bozukluğundan, ağır işten ileri gelirdi. Mikrop lu at hastalıklarının en önemlisi *ruam* (*sakağı* veya *mankafa*) hastalığıydı. Bu hastalık hem bulaşıcıydı, hem de büyük at kıranlarına neden olmaktaydı. Attan başka, eşek, katır hatta insana bile bulaşabilirdi. Öldürücü bir hastalıktı. *At frengisi* ise, çiftleşme sırasında hasta atlardan sağlam olanlara geçerdi. Ayrıca, *mide kurdu*, *at solucanı*, deri ve altında yaşayan böceklerde atlarda hastalıklara yol açmaktaydı. Yine at vebasası da, gece sinekleri ve kenelerden bulaşan diğer bir hastalıktı. Soluğan (kornaj), atların iç hastalıklarından biriydi. Bu

⁴³⁴ Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.288.

⁴³⁵ Özellikle sermaye sahibi kesimler için yük ve binek sahibi olmak iyi bir yatırım aracıydı. Yine yük hayvanları alım satım ve miras konularında önemli bir kalemi oluşturuyordu. Bu yüzden Osmanlı dönemindeki mahkeme kayıtlarında ticaret ve veraset kayıtlarında anlaşmazlıkların sıkça yaşanması gibi konulardan bahsedilmesi yük ve binek hayvanlarının önemli bir argüman olduğu anlaşılmaktadır. Sunar, "Hayvanlar", s.121-122.

⁴³⁶ Busbecg, *Türk Mektupları*, s 119.

hastalık çok zorlanan atlarda görülürdü. İç hastalıklarından biri de lekeli tifoydu.⁴³⁷ Osmanlı seferleri sırasında da birçok at hastalıktan veya doğal şartlara bağlı telef olmaktadır. Örneğin Habeş beylerbeyinin nezaretindeki çoğu at ve katırın savaş sırasında hastalıktan telef olması nedeniyle; Mekke Şerifi, Mısır ve Yemen beylerbeyisi'ne gönderilen emirde eksik olan bu hayvanların yerine yenisinin temin edilmesi istenmekteydi.⁴³⁸

Yük hayvanlarına taşıdıkları malzemenin cinsine göre farklı oranlarda ağırlık yüklenmekteydi. Yük taşıyan atlar, genel olarak en fazla 2.5 kantar⁴³⁹ (141.025 kg.) yük taşıyabilir. Bu 5.5 kile⁴⁴⁰ (141.12395 kg.) veya 110 okka⁴⁴¹ (141,12395 kg.) ile eşdeğerdir. 1635 yılında develerin normal yükü ortalama yük atından yaklaşık yüzde 70 daha fazlaydı bu da 9.5 kile veya 190 okka gibi bir yük anlamını ifade etmektedir.⁴⁴²

XVII. yüzyılın sonlarında bir beygire, 103 kg. (4 kile) yük yüklenirdi. Sefer sırasında erzak taşıyan bir beygire 225 kg. (4 kantar) yüklenirken; cephane mühimmatında bu miktar 154 kg. (120 Vukıyye) civarındadır.⁴⁴³ XVIII. yüzyılın ilk yarısında ise zahire naklinde kullanılan beygire 5-6 İstanbul kilesi zahire yüklenmiştir. Buda beygirlerin 125-150 kg. arasında yük taşıdıklarını göstermektedir.⁴⁴⁴ Beygirler katırlara göre bir kile fazla yük taşıdığı tespit edilmiştir. Aynı zamanda beygirlerin yükü biraz daha artırılabilir.⁴⁴⁵ Örneğin; XVIII.

⁴³⁷ "At", *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.389; Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.156.

⁴³⁸ BOA, A.(DVNSMHH.d...48/11. Ayrıca konuyla ilgili olarak da, Habeş Beylerbeyisi'ne emir gönderilerek söz konusu yerlerden bu hayvanların talep edilmesi istenmekteydi. BOA, A.(DVNSMHH.d... 48/12

⁴³⁹ Osmanlı ağırlık ölçü birimlerinden birisi olan kantar, 44 okkaya (56.41 kg.) eşittir. Pakalın, *Tarih Deyimleri ve Terimleri*, C 2, s.161.

⁴⁴⁰ XVI. yüzyılda 1 İstanbul Kilesi 20 okkaya eşdeğerdi. 20 okka'da 25.6589 kg. idi. Cengiz Kallek, "Kile", *DİA*, C 25, TDV Yay., İstanbul 2002, s.569; Pakalın, *Tarih Deyimleri ve Terimleri*, C 2, s.281.

⁴⁴¹ Osmanlı Devletinde kullanılan ölçü birimlerinden biri olan okka; XVI. yüzyılda 1 okka 1. 282945 kg. denk gelmekteydi. İlhan Ekinci, "Osmanlı Deniz Ticaretinde Ölçü Birimlerinin Batılılaşmasına Bir Örnek: Kile'den Tonilatoya, Moorsom Usulü'nün Uygulanması", *Uluslar arası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C 4, S 17, 2011, s.314.

⁴⁴² Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.32.

⁴⁴³ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.92.

⁴⁴⁴ Halil İnalçık, 19. Yüzyılda katırların ve atların 210 kilogram eşeklerin de 85 kilograma kadar yük taşıyabildiğini ifade etmektedir. İnalçık, *Ekonomik ve Sosyal Tarih*, C 2, s.937.

⁴⁴⁵ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.42. 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

yüzyılda doğu seferlerinde kullanılan beygırlere 22 batman⁴⁴⁶ yük yüklenmiştir. Bu durumda bir beygir ortalama 170 kg. mühimmat taşıyabilmektedir.⁴⁴⁷

Ağır işlerde istihdam edilen atlar, beslenmeleride özen gerektirirdi. Örneğin top arabalarını çeken beygirlerin beslenmelerine büyük önem verilirdi. Beygirler seferlerden üç ay kadar önce beslendikleri⁴⁴⁸ gibi günlük yemleri de diğer beygırlere göre daha fazlaydı. Top arabalarına koşulan beygirlerin bir günlük yem tüketimi 6.4 kg. (0.25 kile) arpa, 5.8 kg. (0.10) saman şeklindeydi.⁴⁴⁹

Seferler için at, gerektiğinde satın alınmasının yanı sıra ücret karşılığında kiralanarak tedarik edilmiştir.⁴⁵⁰ Sefer kararının alınmasıyla birlikte sefer güzergâhına yakın yerlerde at tedarik edilirdi. Satın alma veya kiralama usulüyle temin edilen atlar doğrudan askerlerin hizmetine verilmemektedirler. Çünkü Osmanlı ordusunun atlı sınıfını oluşturan süvari birlikleri öncelikle kendi atlarıyla savaşa iştirak etmekteydiler.⁴⁵¹ Osmanlı Devleti'nde at yetiştirme farklı göçebe unsurları tarafından yapılmaktaydı. XVI. yüzyılda Halep Türkmenleri içinde yer alan Yıva Aşireti'nden, at yetiştirmeleri nedeniyle "hayl- yıva" adıyla tanınan bir grup vardı. Yine Beydili'ye bağlı bir cemaat, "At Güden Bey" adlı boy beyi idaresinde beylerinin ismiyle anılmaktaydı. Osmanlı kaynaklarında Esbkeşan (Atçeken) ulusu olarak isimlendirilen grup, vergilerini yetiştirdikleri atlar üzerinden vermekteydi.⁴⁵² Bu bakımdan Osmanlı Devleti tedarik ettiği atları bu konargöçer at yetiştiricilerinden sağlamaktaydı.

kile arpa yüklenmiştir. Diğer taraftan konuyla ilgili çalışmaları olan Murphey atların yük taşıma kapasiteleri olarak maksimum 5,5 kile olduğunu ifade etmektedir. Genç, "III. Ahmet Dönemi İnan Seferleri" s.242.

⁴⁴⁶ Osmanlı Devleti'nin ölçü birimlerinden birisi olan batman, XVI. ve XVII. yüzyıllarda 6 okkaya denk gelmektedir. 1 okka 1. 282945 olduğuna göre 1 batman 7,69767 kg.'dır. Pakalın, *Tarih Deyimleri ve Terimleri*, C 1, s.174.

⁴⁴⁷ Genç, "III. Ahmet Dönemi İnan Seferleri" s.242.

⁴⁴⁸ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.42.

⁴⁴⁹ Ertuş, *Sultanın Ordusu*, s.96.

⁴⁴⁹ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.90.

⁴⁵⁰ Sevinç, *1695-1696 Avusturya Seferi*, s.169.

⁴⁵¹ Savaş kararıyla tedarik edilen atlar, öncelikle topların nakli, haberleşme ve askerlerin eşyalarını taşımada istihdam edilmesi yanı sıra farklı birçok görevde kullanılmışlardır. Kuzucu, "Osmanlı Sefer Organizasyonunda Atlar" s.28-30.

⁴⁵² Halaçoğlu, "At", s.30. Bu konargöçer unsurlar hakkında detaylı bilgi, bu çalışmanın son bölümünde yer alan hayvanların temin edildiği yerler konusunda konargöçerler başlığı altında yer almaktadır.

Osmanlı Devleti'nde kullanılan hayvanlar bazı defterlere kaydedilmekteydi. Hayvanların teminiyle ilgili olarak, nerelerden kimler vasıtasıyla alındıkları hakkında bilgi verilmekteydi. 1610-11 tarihinde at ve katırların teminiye ilgili olarak şu bilgiler yer almaktadır: iştirâ, taahhüd ve muhallefattan 1910 adet at ve 51 adet katır temin edildi. Toplam 2021 adet at ve katırın 540 adeti Van'a gönderildi; 1481 adeti ise orduda kaldı. Bunlar en başta saka⁴⁵³ beygirler olarak kullanılmaktaydı. Ayrıca top, cephan, yem, tuğ çekme ve ordudaki bazı yüksek rütbelilerin hizmetlerinde istihdam ediliyordu.⁴⁵⁴ XVIII. yüzyılda ise, beygirler daha çok Ankara, Aydın, Ayıntab, Bolu, Çankırı, Çıldır, Diyarbakır, Erzurum, Gerger, Hamidili, Harput, Hüdavendigâr, Karesi, Kars, Kastamonu, Kütahya, Malatya, Maraş, Menteşe, Rakka, Saruhan, Sığla, Sivas, Sultanönü, Teke, Tokat vb. yerlerden temin edilmekteydi.⁴⁵⁵ Temin edilen beygirler ayırım yapılmaksızın tüm cephelerde kullanılabilirdi.⁴⁵⁶

Beygirler genellikle üçer aylık kiralıyor ve kira ücretleri peşin ödeniyordu.⁴⁵⁷ Beygirler iki ayrı usul ile kiralanıyordu. Cephe ardında ve cephede nakliye hizmetinde kullanılacak olan bu hayvanlar görevlendirilen mübaşir ve başbuğların denetiminde yola çıkarılıyordu. Yolda hayvanların bakımı ve güvenli bir şekilde yerine ulaştırılması için her katarda harbende⁴⁵⁸ denilen çobanlar bulunduruluyordu.⁴⁵⁹

Günlük kiralama usulünden başka beygirler, 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 ve Erzurum arasında mühimmat nakleden beygirlerin her birine 5'er kuruş, Trabzon-Kars arasında 8'er kuruş ücret ödenmiştir. Yine

⁴⁵³ Yeniçeri çorbalarından sakabaşı isminde bir kişinin gözetiminde bulunduran kapıkulu ocaklarının en alt sınıfı sayılır. Sakaların, sakabaşından başka subayları yoktur. Sefer organizasyonları sırasında gerekli suyu sağlamak üzere görevlendirilmekteydiler. Eroğlu- Yarar- Demiröz, *Osmanlı Ordu Teşkilatı*, s.16.

⁴⁵⁴ İşbilir, "Erzurum, Diyarbakır ve Van Kaleleri", s.424-425.

⁴⁵⁵ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.41; Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri" s.241.

⁴⁵⁶ Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri" s.241.

⁴⁵⁷ BOA, MAD.d..., 2373. Bazen birer aylık bazen de altı aylık ücretleri hayvanların yüke girdiği andan itibaren peşin ödenirdi.

⁴⁵⁸ Harbende, eşek, katır, gibi yük hayvanlarına bakan kimse, seyis anlamına gelmektedir. Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri" s.243.

⁴⁵⁹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.42-43.

Erzurum'dan Tiflis'e 3 ilâ 9,5 kuruş, Erzurum'dan Hoy'a 10 kuruş ücret ödenmiştir.⁴⁶⁰

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 20'şer akçe olarak belirlenmiştir. Hayvanlar genellikle üç aylık süre ile kiralanmışlar ve bu bedeller peşin olarak sahiplerine ödenmiştir.⁴⁶¹ Örneğin, Mora seferinde de istihdam edilen atlara kira bedeli günlük 25 akçe, aylık 750 akçe (6 kuruş ve 1 rub') olarak belirlendiği halde Yenişehir'den kiralanana atlara günlük 20 akçe yevmiye, Arnavutluk taraflarında kiralanana atlara da günlük 24.5 akçe yevmiye verilmiştir.⁴⁶²

Cephe ardında ve cephede nakliye hizmetinde kullanılacak olan bu hayvanlar görevlendirilen mübaşir ile başbuğlarının denetiminde yola çıkarılmaktaydı. Ayrıca yolda hayvanların bakımının sağlanması ve güvenli bir şekilde istenilen yere ulaştırılmaları için her katarda horbend denilen görevliler bulundurulmuştur.⁴⁶³ Osmanlı sefer organizasyonlarında kullanılan bu hayvanlar hakkında dikkat edilmesi gereken önemli husulardan bir tanesi de, atları denizlerden ve nehirlerden geçirmek için gemilerin yapılmasıdır. Bu gemiler vasıtasıyla hem asker hem de binek hayvanları olan atlar karşı tarafa geçirilirdi. Bu sebeple ihtiyaç duyulan gemiler yapılarak iskelerde bekletirdi.⁴⁶⁴

2.2. Deve

Türkçenin çeşitli lehçelerinde “*devey, tevey, teve, tive, dive, töve ve tebe*” gibi şekillerde görülen kelimenin etimolojisi yapılamamıştır.⁴⁶⁵ Arapçada deveye verilen

⁴⁶⁰ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.44.

⁴⁶¹ Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.242. Genç doktora çalışmasında da 20-30 akçelik sayıyı vermesine karşın; kitap haline getirdiği aynı eserinde ise, beygir ve katırların günlük ücretinin 25- 30 akçe arasında olduğunu belirtmektedir. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.43.

⁴⁶² Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.103.

⁴⁶³ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.45.

⁴⁶⁴ BOA, A.(DVNSMHM.d...5/1471; 5/1491; 5/1629; 5/1728; 5/1859.

⁴⁶⁵ Önkâl- Bozkurt, “Deve”, s.223.

isimler pek çok olmakla beraber en fazla kullanılanlar “*ibil, cemel, baîr*”⁴⁶⁶, *nâka, hecin*⁴⁶⁷, *fâlic, rahile, rikab* ve *buh*”tur. XX. yüzyıldan itibaren cinsi fark etmeksizin bedeviler tek bir deveye “*baîr*”, yetişkin dişi deveye “*nâka*” (naga), tek hörgüçlü⁴⁶⁸ deveye “*Arap devesi*” anlamında “*ırab*”, çift hörgüçlü Asya devesine de (Horasan devesi, Baktrian camel) *fâlic* veya *buh* denilmektedir.⁴⁶⁹ İyi koşan develere verilen “*hecin*” adı, bu develer daima tek hörgüçlü olduğundan Türkçede “*tek hörgüçlü deve*” anlamını kazanmıştır.⁴⁷⁰ Yine “*cemel*”, erkek bir deve iken “*rahile*”, dişi bir binek deve ismiydi. “*Rikab*” ise Kur’an-ı Kerim’de binek deve anlamında ve develeri atlardan ayırmak için kullanılmış. Ayrıca binek ve su çeken anlamında “*nadih*” kullanılırken, binek atı anlamında da “*dalul* ve *matiye*” isimleri kullanılmakla birlikte genç develer için “*bikr*”, bazen de “*dabbe*”⁴⁷¹ terimi kullanılırdı.

Deve uzak mesafelerde taşımacılığa uygun yapısıyla çöllerde yaşayan göçebeler için hayati bir önem arz eder.⁴⁷² Bundan dolayı özellikle Araplar arasında büyük bir değer taşımakta ve “*sefînetü’s-sahrâ*” (çöl gemisi) adıyla da anılmaktadır. İbn Haldûn’a göre sadece deve yetiştiren bedevîler, deve ile birlikte davar ve sığır yetiştiren diğer göçebelerden daha bedevîdir. Araplar, şehirde yaşayan insanlara tarımla uğraştıkları için “*ehl-i hadar*”, çölde yaşayanlara ise deve yününden yaptıkları çadır, elbise ve diğer eşyaya izâfeten “*ehl-i veber*” demişlerdir. İbn Haldûn deve yetiştirmeyi sadece bedevîliğin ölçüsü sayarsa da deve, eski çağlardan itibaren kıtalar arası ticarete oynadığı rolle medeniyetin gelişmesine büyük katkıda

⁴⁶⁶ Arapça kaynaklarda deve için en çok kullanılan isim *bair*’dir bu isim dişi cins ismidir. Donald Routledge Hill, “İlk Arap Fetihlerinde Deve ve Atın Rolü”, (çev. Mehmet Nadir Özdemir), *Marife Dini Araştırmalar Dergisi*, S 12, 2012, s.139.

⁴⁶⁷ Hecin devesi tek hörgüçlüdür. Daha çok Afrika’da yaşar. “Deve”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.1024.

⁴⁶⁸ Görgüç, deve vücudundaki yağları yakarak, bir süre kendisini besleyebileceği için, saatlerce hiçbir şey yemeden dayanabilmesini sağlar. “Deve”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.1024.

⁴⁶⁹ Asya develeri, Hecin devesinden küçüktür. Daha çok Türkistan, Afganistan, Batı Çin, Kuzey İran’da yaşarlar. “Deve”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.1024.

⁴⁷⁰ Önkal- Bozkurt, “Deve”, s.224; Hill, “İlk Arap Fetihlerinde”, s.139. Yüzyıllarca tek hörgüçlü develer, Arabistan ile deniz veya büyük dağ engeli olmaksızın irtibatı olan bütün çöl ve step alanlarında Arap fetihlerinden önce ehlileştirilmişti. Bu arazinin uçsuz bucaksız oluşu ve deve kültürü, kaynaklardaki tüm delillerle birlikte bu bölgedeki savaş ve nakliye yöntemlerinin Arabistan’da kullanılabildiğine çok benzediği; tek hörgüçlü develerin de uzun mesafe nakliye aracı olarak vazgeçilmez oldukları hemen hemen kesindi. Hill, “İlk Arap Fetihlerinde”, s.140-141.

⁴⁷¹ Fakat bu kelime ile bütün binek ya da sürü hayvanları kastedilebilir. Kadınlar, ağaçtan yapılmış bir tür za’ına diye bilinen bir kafesle taşınırdı. Aynı terim ilave olarak dizginleri tutan kadınlar için de kullanılırdı. Hill, “İlk Arap Fetihlerinde”, s.139-140.

⁴⁷² Sevinç, *1695-1696 Avusturya Seferi*, s.160.

bulunmuş bir hayvandır.⁴⁷³ Deve kervanlarını gemilere benzeten Braudel; “*Kervanlarının, çölleri ve bozkırlarının kuru denizleri üstünden gidiş gelişleri olmaksızın İslam’ı kavramak mümkün değildir.*” Gerçekten de çöl yani dolayısıyla deve, dünyanın bu bölgesinin karakteristik nesnelere dir. Deve, on binlerce yıllık evriminde çölle başa çıkabilen bir yapı edindiği için, çöle karşı kendi iradesini gerçekleştirmeye çalışan en büyük yardımcı olmuştur.⁴⁷⁴ Kur’ân-ı Kerîm’de, Kureyş kabilesinin deve ile yaz ve kış seferleri şeklinde düzenledikleri ticaret kervanlarının şükürü gerektiren bir nimet olduğu belirtilir.⁴⁷⁵ Nitekim İslam tarihinde büyük yer edinmiş olan deve, Hz Ömer’in sefer sırasında konaklama yeri için devenin hoşlanacağı bir yerin seçilmesi konusunda emir vermesi deveye verilen önemi ve savaşlardaki belirleyiciliğini göstermektedir.⁴⁷⁶ Bu durum İslam tarihinde de sefer organizasyonları kapsamında devenin üstlenmiş olduğu rolü göstermesi bakımından önem arz etmektedir.

Birkaç mil yolculuğa dahi deve sırtında gidilmekteydi. Arabistan, Suriye, Irak ve Mezopotamya’da Arap birlikleri deveyi bir nakliye aracı olarak kullanırlardı. Örneğin, Mısır’ı fetheden Amr b. el-Âs’ın ordusunun süvari birliğini develerden oluşmaktaydı. “*Nikio John Müslümanların deve sırtında değil, sürekli at sırtında olduklarına vurgu yapmıştır. Başka bir yerde develerin hem Mısır hem de Kuzey Afrika’da bulduklarından söz edilmektedir. Tek hörgüçlü develer Mısır ve Kuzey Afrika’da evcilleştirildiğinden ihtiyaçlarını karşılayabileceğinden Mısır’a girdiklerinde, Müslümanlar develeri ganimet olarak almayı umut ediyorlardı. Amr’ın ordusu diğer savaş alanlarındaki Müslüman ordularından daha büyük oranda süvari bulunduruyor olabilir. Ama muhtemeldir ki fetih güçleri ve Mağrib’e askerî seferlerde nakliyat, çoğunlukla deveye dayanıyordu*”.⁴⁷⁷ Seferin özelliğine, güçlerin yapısına bağlı olarak yürüyüş hızı değişebiliyordu. En hızlı develer üzerinde yük, kadın ve çocuk engeli olmayanlardı. 250 milin üzerindeki bir mesafe olan

⁴⁷³ Önkal- Bozkurt, “Deve”, s.223.

⁴⁷⁴ Belge, Osmanlı’da Kurumlar, s.289.

⁴⁷⁵ Önkal- Bozkurt, “Deve”, s.223.

⁴⁷⁶ İslam Tarihinde develerle ilgili çokça anlatılan bilgiler ve hikâyeler vardır. Bunun dışında hatta peygamberler tarihine de bakıldığında yine çok ilginç hadiseler mevcuttur. Örneğin Hz. Salih’in kıssası bu konuya verilebilecek en önemli örnektir. Kıssa için bk. Nuray Korkmaz, *Kuran-ı Kerim’de Geçen Peygamberler, Kıssaları, Hikayeleri, Duaları*, Muallim Yay., İstanbul 2016, s.70-72.

⁴⁷⁷ Bir mil yaklaşık 2 km’dir. Buda 4000 şer’i arşın yani 1/e fersaha eşittir. Hill, “İlk Arap Fetihlerinde”, s.140.

Mekke'den Medine'ye seyahat, üç ya da dört gün alırdı.⁴⁷⁸ Buradan hareketle bir devenin günlük ortalama 60 ile 90 mil yol alabildiği anlaşılmaktadır.

Tek hörgüçlü develer, yüzyıllarca Arabistan ile büyük dağ engellerini tanımaksızın bütün çöl ve stepler arasında Arap fetihlerinden önce ehlileştirilmişlerdir. Bu arazilerin uçsuz bucaksız olması ve deve kültürü, kaynaklardaki bilgi ışığında bu bölgedeki savaş ve nakliye yöntemlerinin Arabistan'da kullanılabildiğine çok benzediği ve tek hörgüçlü develerin de uzun mesafeli ulaşım aracı olarak vazgeçilmez olduğu da bir gerçektir.⁴⁷⁹

Geniş getiren memeli hayvanlardan olan deve,⁴⁸⁰ eti,⁴⁸¹ sütü,⁴⁸¹ derisi, gübresi ve yününden faydalanılan bunun yanında sıcak ve kurak ikliminin olduğu bölgelerde uzak mesafeler arasındaki taşımacılık için en uygun yapıda hem binek hem yük hayvanıdır.⁴⁸² Günümüzden beş bin yıl önce insanlar tarafından evcilleştirilen deve,⁴⁸³ sıcak ve susuzluk gibi olumsuz koşullara karşı dayanıklılığı nedeniyle uzun mesafelerde tercih edilen bir yük ve binek hayvanıdır. Develer, bir kez yedikleri yem ve su ile 6 gün idare edebilmektedirler.⁴⁸⁴

⁴⁷⁸Müsennâ b. Hârise'nin tahminen 670 mil olan Medine'den Hîre'ye deve ile on günde gittiği söylenir. Modern yazarlar tarafından verilen yürüyüş süreleri bu rakamlarla uyumaktadır. Thesiger, 450 millik yolu dokuz günde kat ederken Musil, 94 millik bir yolculuğu binekli iki ulak tarafından 24 saatte alındığını aktarmakta başka bir zaman binekli bir adam 160 mili gece uyumadan gün doğumundan gün batımına kadar kat etmiş ve ertesi gün aynı yolu yine gün doğuşundan gün batımına kadar geri dönmüştür. Bir adam gece uyumak şartıyla gündüz 160 mil yol alıyordu. İki atlı da gün doğumundan gün batımına 94 mil alıyordu. Doughty'e göre (dhalül) bir binek deve normal şartlarda kısa bir yolculukta günde 70 mil alabilir. Bir haftalık yolculukta günde 60 ila 65 mil ve iki haftalık yolculukta ise 50 mil yol alır. Sonuç olarak ulakların fetihler boyunca hızları konusunda şu varsayımda bulunulabilir: Bir akıncı günde yaklaşık 100 mil, haftada 400 mil ve iki haftada 700 mil yol alabilir. Hill, "İlk Arap Fetihlerinde", s.141-142.

⁴⁷⁹Tek hörgüçlü develer aynı zamanda Araplar arasında zirai işlerde de kullanılırdı. Hill, "İlk Arap Fetihlerinde", s.140-141.

⁴⁸⁰"Deve", *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, C 2, Doğan Kardeşler Yay., İstanbul 1982, s.1024.

⁴⁸¹Fıkıhta, âlimler özel hükümlerde devenin etinin yenmesi, zekâtı, kurbanlık olarak kesilmesi, diyet olarak ödenmesi ve diyet miktarının tespitinde ölçü olarak kabul edilmesi ve ganimetteki payı gibi belli başlı konularda ele alınmıştır. Bu konular hakkında detaylı bilgi içinde bk. Salim Ögüt, "Deve" *DİA*, TDV Yay., C 9, İstanbul 1994, s.226- 227.

⁴⁸²Ahmet Önkâl- Nebi Bozkurt, "Deve" *DİA*, C 9, TDV Yay., İstanbul 1994, s.223; Polat, *Revan Seferinde Organizasyon*, s.81. Taşımacılıktaki bu vazgeçilmez önemi yanında, devenin eti, sütü gibi önemli ekonomik getirileri yoktur. Nicelikçe çok fazla kazanç sağlamayan devetüyü, niteliği gereği iyi bir kazanç kaynağıdır. Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.288.

⁴⁸³Vedat Çalışkan, *Kültürel Bir Mirasın Coğrafyası: Türkiye'de Deve Güreşleri*, Selçuk- Efes Kent Belleği Yay., İstanbul 2010, s.9.

⁴⁸⁴Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.83; Şahin, *Konar- Göçerler*, s.202; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.106.

Eski tarihlerden beri insanlara büyük fayda sağlayan deve, dayanıklılığı ile kurak bölgelerde atın yerini almıştır. Çoğu zaman çok az arpa, buğday, biraz kuru fasulye veya beş on hurma ile bütün bir günü geçirmesine yetmektedir. Ayrıca develer çok az hayvanın yiyebildiği sert dikenleri bile yiyerek dayanabilmektedir.⁴⁸⁵

Çöl insanların gündelik hayatlarında vazgeçilmez olan deve, çok sağlam ve kuvvetli bir hayvandır. Bacakları vücuduna göre çok uzundur. Ayakları iki parmaklıdır. Tabanları yastık gibi yumuşak olduğundan dolayı çölde ayakları kuma batmadan çok rahat bir şekilde yürüyebilmektedir. Develer burun deliklerini istediği zaman istediği gibi kapatabilmektedir. Bu nedenle özellikle kum fırtınalarında burnunu kapatarak kum girmesini önleyebilmektedir.⁴⁸⁶ Bazı araştırmacılar, deveyi şu şekilde tasvir etmektedir: “*Deve olmazsa Arap yarımadası, insanlar tarafından yaşanabilir olmaktan çıkardı*”. Yine kuzey bölgelerin yerleşik halkları da deveyi, hem kışın sertliğine direnmeye, hem de maişetin karın altında toplamaya ayarlanmış olarak ifade ederler.⁴⁸⁷ Bu nedenle deve, kuzeyin uç noktalarından güney paralellere kadar uzanan uzun bir coğrafyaya lazım gelen bir hayvandır.

Deve, hafızasıyla güçlü bir hayvandı.⁴⁸⁸ Deveye pek fazla yaklaşmaya gelmez, ortada hiçbir şey yokken birden bire kızabilir, öfkelenebilir ve çevresindekileri tekmeleyebilir. Kindar bir hayvan olduğu için kendisine kötülük eden bir kişiyi uzun zaman unutmaz. Sahibini çoğu zaman tanımaz, nadiren tanır. Öfkeli, inatçı, anlayışsız bir hayvan olduğundan dolayı, günümüzde kullanılan “*deveye hendek atlatmak*” sözü buradan gelmektedir.⁴⁸⁹ Ayrıca birçok yerde hatta

⁴⁸⁵Hatta fırsat bulduğu zaman yularını dahi geveler, hasır, sepet gibi şeyleri bile yemeye kalkışabiliyor. “Deve”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.1024.

⁴⁸⁶“Deve”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.1024.

⁴⁸⁷ David Urquhart, *Osmanlı'nın Askeri Gücü*, Kitabevi Yay., İstanbul 2014, s.8-9.

⁴⁸⁸ A. Hilal Tuztaş- Hormunlu “Sarıkeçili Yörük Yaşamında Deve” *Deve Kitabı*, (ed. Emine Gürsoy Naskali- Erkan Demir), Kitabevi Yay., İstanbul 2014, s.80.

⁴⁸⁹ “Deve”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, s.1024; Tuztaş- Hormunlu “Sarıkeçili Yörük Yaşamında Deve” s. 80. Yine develer üzerine söylenen atasözleri ve deyimler hakkında detaylı bilgi için bk. Hasan Özer- Hazel Yasan, “Türkiye Türkçesinde Deve İle İlgili Atasözü ve Deyimler”, *Deve Kitabı*, (ed. Emine Gürsoy Naskali, Erkan Demir), Kitabevi Yay., İstanbul 2014, s.321-326. Ayrıca devenin diğer özellikleri ve bakımı hakkında detaylı bilgi için bk. Tuztaş- Hormunlu “Sarıkeçili Yörük Yaşamında Deve”, s.80- 87.

günümüzde de devam eden deve güreşleri, develeri kıskırtmak suretiyle yapılmaktadır.⁴⁹⁰

Deve genelde uysal ve hassas bir hayvandır; üzüntüsünü ve sevincini belli eder ve müzikten çok hoşlanır. Bunun için Arap edebiyatında önemli bir yeri olan ve “hidâ” (hudâ) denilen deveci ezgileri söylenerek yönetilir.⁴⁹¹ Ancak Araplar kadar yaygın olmamakla birlikte Türkler tarafından da deve yetiştirilmiş ve özellikle taşımacılıkta çift hörgüçlü develerden faydalanılmıştır. Bilhassa Ortaçağda İpekyolu üzerinde bulunan Türk ülkeleri, deve kervanlarının devamlı geçtiği yerler haline gelmiştir.⁴⁹² Selçuklular zamanında da develer kullanılmıştır. Uzun sürede ve uzun mesafe için ulaşımda develer kullanılmıştır.⁴⁹³

2.2.1. Osmanlı Devleti’nde Deve

Günümüz Türkiye’inde deveye ancak belirli bölgelerde ve çok ender rastlanılır.⁴⁹⁴ XX. yüzyılda demiryolu ağının tamamlanmasıyla, Anadolu’da yetiştirilen deve sayısında azalma başladı.⁴⁹⁵ Ancak buna rağmen XXI. yüzyılın başına kadar Anadolu’nun deve sayısı fazlaydı. Çünkü bu hayvan kervanların en verimli ulaşım vasıtasıydı.⁴⁹⁶ Türklerin eski geçim kaynaklarından biri olup, koyun, keçi ve attan sonra en çok yetiştirilen hayvan deveydi. Ulaşım ve yük taşınmasında kullanılan devenin, çoğu zaman da derin suları geçmek amacıyla arabalarda koşulmaktaydı.⁴⁹⁷ Ulaşım ve nakliyede deve, diğer tüm devletlerde olduğu gibi Osmanlı Devleti için de o kadar önemli bir ulaşım ve nakliye vasıtasıydı. Seferler sırasında at, savaş ve süvari hayvanı olarak üstlendiği önemli görevi, beslenmesi

⁴⁹⁰ Deve güreşleri ve bu güreşlerde kullanılan donanımlar hakkında detaylı bilgiler için bk. Ayşegül Koyuncu Okca, “Geleneksel Deve Güreşleri ve Deve Donanımları”, *Deve Kitabı*, (ed. Emine Gürsoy Naskali- Erkan Demir), Kitabevi Yay., İstanbul 2014, s.46-66; Çalışkan, *Kültürel Bir Mirasın Coğrafyası*. Süleyman Yükçü, *İki Kültür İki Güreş, Deve Güreşi- Boğa Güreşi*, Altın Nokta Yay., bs.1, İzmir 2012.

⁴⁹¹ Önkal- Bozkurt, “Deve”, s.226.

⁴⁹² Sevinç, *1695-1696 Avusturya Seferi*, s.160.

⁴⁹³ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.34.

⁴⁹⁴ Örneğin Ege’de çok fazla yetiştirilirdi. Belge, *Osmanlı’da Kurumlar ve Kültür*, s.288; Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri*, s.83; İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.90-91.

⁴⁹⁵ İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarih*, s.77.

⁴⁹⁶ Belge, *Osmanlı’da Kurumlar ve Kültür*, s.288; Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri*, s.83; İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.90-91.

⁴⁹⁷ Okca, “Geleneksel Deve Güreşleri”, s.43.

kolay olduğu için develerde yük hayvanı olarak taşımacılıkta mühim bir rol oynardı.⁴⁹⁸

İlk olarak Orta Asya'da evcilleştiği düşünülen devenin dünyada “*Arabistan/ Afrikalı tek hörgüçlü (Dromedarian)*” ve “*Asyalı çift hörgüçlü (bactrian)*” olmak üzere iki cinsi vardır. Osmanlı Devleti'nin Arap illeri dışında kalan bölgelerinde ve Anadolu'da çift hörgüçlü Asya devesinin melezleştirilerek⁴⁹⁹ daha dayanıklı ve güçlü hale getirilmiş bir cinsi yaygındı. Ancak bu cins kısa zamanda yozlaşıyor, dolayısıyla tek ve çift hörgüçlülere sürekli elde bulundurup çiftleştirerek yeni kırma elde etmek gerekiyordu.⁵⁰⁰ Osmanlı Devleti'nde, Anadolu için yeni bir deve melezi yetiştirmenin en önemli sebebi, Anadolu'daki iklimin Arabistan develeri için uygun olmamasıydı. Bu açıdan Osmanlı Devleti, Anadolu'da taşımacılıkta kullanmak üzere yeni deve cinsine ihtiyaç duymaktaydı. Devlet için gerek duyulan bu develeri yetiştirmek için halk arasında “*buğurcu*” denilen görevliler vardı.⁵⁰¹ Anadolu'nun coğrafyası ve yağışlı iklimine uygun olan yeni melez develer, Tavernier'e göre, İstanbul ile Tebriz arasında kullanılmaktaydı. Bu yeni türün tek hörgüçlü Arap develerinden daha büyük olduğunu ve daha fazla yük taşıyabildiğini ifade etmiştir. Bu hayvanlar kendilerini çamurdan rahatça kurtarabiliyordu.⁵⁰²

Bakımı birtakım ustalık gerektiren melez develer, nakliyede en fazla kullanılan hayvandı.⁵⁰³ Bu develer 250 kilo kadar yükü rahatça taşırlardı. Bu yük at veya katırın kapasitesinin iki katı kadardı. Hem at ve katıra göre hem de arabaya göre develerin bakımları da çok kolaydı.⁵⁰⁴ Diğer hayvanlara oranla daha az bir maliyete temin edilen develer vasıtasıyla, Osmanlı ordusunun bütün silah ve ağırlıkları kısa sürede Fırat boylarından Tuna boylarına kadar nakledilebilirdi. Bu yönüyle Osmanlı

⁴⁹⁸ İbrahim Yarkın, *Keçi- Deve- Domuz Yetiştirmesi*, Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yay., Ankara 1965, s.100.

⁴⁹⁹ Latince “hidridasyon” olan deve melezlemeleri; tek hörgüçlü ve çift hörgüçlü develerin kendi aralarında saf olarak yetiştirildiği gibi iklime, bölgeye ve şartlara göre iki tür arasında da yapılarak yetiştirilmekteydi. Bu konu da geniş bilgi için bk. Yarkın, *Keçi- Deve*, s.119- 120.

⁵⁰⁰ Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.288; Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri*, s.83; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.90-91.

⁵⁰¹ Buğurcu denilen bu deveçiler özellikle Türkmen aşiretleri arasında seçilmekteydi. Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.34; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.91.

⁵⁰² İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarih*, s.77.

⁵⁰³ Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri*, s.83.

⁵⁰⁴ İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarih*, s.77; Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.288; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.106.

ordusunun ikmalî olan un, buğday ve arpa gibi bütün ihtiyaç maddelerinin taşınması daha düşük bir maliyetle olabilmekteydi.⁵⁰⁵ Sefer organizasyonları kapsamında çok sayıda deve temin edilmesinin diğer bir nedeni de, devletin aynı anda birden fazla yöne sefer düzenlemesiydi.⁵⁰⁶ Orta Asya'dan itibaren deve yetiştirme konusunda tecrübe sahibi olan Türk toplumları Anadolu'da da bu geleneği sürdürdü.⁵⁰⁷ Bu develer eskiden beri tüccarlar tarafından nakliye vasıtası olarak kullanılırdı.⁵⁰⁸ Selçuklu ve Osmanlıların askerî teşkilâtında önemli bir yeri olan deve hakkında Marsigli şunları aktarmıştır; çöllerden ve sıcak ülkelerden getirilen develerin Türkler tarafından kullanıldıkları müddetçe iyi bakıldıklarını ifade etmiştir. Ona göre Osmanlıların develeri “*maya, lök*⁵⁰⁹ ve *hecin*⁵¹⁰” diye üçe ayrılmaktaydı ve sonuncuları yani hecin bunların en değerlisiydi. Kara Mustafa Paşa'nın Viyana kuşatması sırasında, orduda bulunan iki hecin devesi sayesinde, savaş alanına getirilen bazı mukaddes emanetleri kurtarabildiğini söylemektedir.⁵¹¹

Osmanlılar deve için Farsça'dan alınmış “*şütür/üştür*” kelimesini de kullanırlardı.⁵¹² Osmanlı bünyesinde baş deveci ve deveciler kurumu bulunmaktaydı. Deveci ortalarının savaşlarda siper hizmetindeki vazifeleri dışında sefere giderken ve gelirken Yeniçeri ağasının develerini yükleyip ağırlıklarını nakletmek gibi hizmetleri de vardı. Deveciler sorguçlarına balıkçıl tüyü takarlardı.⁵¹³ Yeniçeri Ocağı'ndaki devecilere “*şütürbân*” denilirdi.⁵¹⁴ XVII. yüzyılın ikinci yarısının başlarında cemaat ortalarından yirmi beşinin deveci ortası olduğu anlaşılmaktadır. En fazla saygı gören zâbitlerden olan ve “*şütürbân ağa*” denilen deveci ortası kumandanlığına yayabâşılıktan geçilirdi. Bunların en kıdemlisine “*başdeveci*” denilir ve bu ağa terfi

⁵⁰⁵ İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarih*, s.77.

⁵⁰⁶ Nitekim 1695 ve 1696 yıllarında Mora ve Sakız seferlerinin de olması ve ayrıca develerin Belgrat'a yapılan barut naklinde kullanılması deveye olan ihtiyacı artırmıştı. Deve ihtiyacının artması ile devlet tarafından 1695 yılında sadece Anadolu'dan deve kiralama yoluna gidilirken, 1696 yılında Anadolu'daki livaların yanı sıra Rumeli'deki kazalardan da kiralanmıştı, Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.165.

⁵⁰⁷ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.33.

⁵⁰⁸ Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.236-237.

⁵⁰⁹ BOA, A.(DVNSMHH.d...51/318; 62/438.

⁵¹⁰ BOA, A.(DVNSMHH.d... 28/351; BOA, AE.SMHD.I.. 101/7103; 101/7104.

⁵¹¹ Ahmet Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına Taşradan Bir Bakış: Sivas Şehrinde Sefer Hazırlıkları, (1787- 1850)*, (Yüksek Lisans Tezi), Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas 2009, s.118; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.91.

⁵¹² Pakalın, *Tarih Deyimler ve Terimleri*, s.434.

⁵¹³ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.36.

⁵¹⁴ Yeniçeri ocağını oluşturan 196 ortadan 29'uncu ortaya verilen isimdir. Bu ortaya Atik Şütürban ağa'da denilirdi. Pakalın, *Tarih Deyimler ve Terimleri*, s.434.

ettiğinde haseki ağa (hünkâr hasekisi) veya Acemi Ocağı'nın Rumeli ağası olurdu. Devecilere XVI. yüzyılın ilk yarısında 28.000 akçe ile zeâmet verilirdi. Sarayın develerine bakanlara “*sârbân*” veya “*sârvân*”, reislerine de “*sârbânbaşı*” denilirdi. XVII. yüzyılın ortalarında Has Ahır'a bağlı develerin sayısı 1.000 kadardı.⁵¹⁵ Bu develer Anadolu'nun çeşitli yerlerinden tedarik edilerek cinsiyetlerine göre ayrılırdı. Dişi develere bakanlara “*sârbân-ı mâde*”, erkek develere bakanlara “*sârbân-ı ner*” adı verilir, bunların yanında ayrıca develerin teçhizatını sağlayan ve bu kısmın diğer ihtiyaçlarını gören başka görevliler de bulunurdu.⁵¹⁶ Devlet tekeline yetiştirilen bu develer genel olarak sefer hizmetinde ordunun lojistik ihtiyaçlarını taşımak ve saraydan çıkarılan Surre Alaylarını Hicaz'a göndermek için kullanılmaktaydı.⁵¹⁷ Ayrıca Surre Alayı yanı sıra halk da hacca yine develer ile gitmekteydi.⁵¹⁸

Osmanlı belgelerinde şütüran⁵¹⁹ olarak da geçen deve, çok ağır yük taşıyabilir, soğuk ve sıcakta, açlık ve susuzluğa uzun müddet dayanırdı.⁵²⁰ Busbecq'e göre deve, tımara ihtiyaç duyulmadan elbise süpürür gibi fırçalanarak temizlenirdi. Çok fazla yem olmadığı zaman diken ve böğürtlen çiğnerdi. Bunu yaparlarken ne kadar ağızları kanarsa o kadar hoşlarına giderdi. Develerin bazıları Sahrular diyarından ama büyük bir kısmı Sina ile Suriye'den gelirdi. Deve oldukça ucuz olduğundan dolayı soylu bir kısrağ yüz deve ile değişebilirdi. Çünkü develer geldikleri yerde oldukça fazla yetiştirilmekteydi.⁵²¹

Savaşlardaki hayvan ihtiyacı nedeniyle Osmanlı Devleti, seferlerde kullanmak üzere deve yetiştiriyordu. Ancak toplumda asıl deve sahipleri Yörükler

⁵¹⁵ Osmanlı belgelerinde develer “katar” olarak ifade edilir. Marsigli'ye göre 1 katar 7 deve'ye eşittir. Ancak bazı belgelerde bir katarın 6 deveden de oluştuğu anlaşılmaktadır. Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.118; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.91; Gökpinar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.68; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.106.

⁵¹⁶ Önkal- Bozkurt, “Deve”, s.225; Şahin, *Konar- Göçerler*, s.203.

⁵¹⁷ Şahin, *Konar- Göçerler*, s.203. Surre alaylarının nakledilmesi için detaylı bk. *Osmanlı Belgelerinde Surre Alayları*, (Yay. komisyonu Mustafa Budak vd.), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Ankara 2010, s.114- 158.

⁵¹⁸ Önkal- Bozkurt, “Deve”, s.225.

⁵¹⁹ Osmanlı belgelerin çoğunda deve “*şütüran*” bazen de “*şotoran*” olarak belirtilmiştir. BOA, AE.SABH.I. 232/15392; BOA, AE.SAMD.III 144/14037; 63/6384; 63/6385; 63/6386; BOA, AE.SMST.II. 124/13672; 66/6988.

⁵²⁰ Önkal- Bozkurt, “Deve”, s.225- 226; Gökpinar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.68- 69.

⁵²¹ Busbecq'e göre develerin ucuzluğu değil kısrağların pahalı olması ilginçtir. Çünkü iyi cins kısrağlar çok değerli sayılmaktaydı. Bir kısrağa sahip kişi kendini zengin sayardı. Kısrağın mükemmelliğini dik bir yamaçtan üstünde biniciyle tökezlemeden son sürat inebilmesi belirleyicidir. Busbecq, *Türk Mektupları*, s 119-120.

yani konargöçerlerdi.⁵²² Osmanlı ordusu, taşıma ve lojistik hizmetleri bakımından deve sahipleri olan göçebelere bağımlıydı. Osmanlılar hayvanları sert taş yüzeyli yollarda koşturamaya dikkat etmekteydi. Bunun en önemli nedeni deve ve diğer hayvanların yıpranmasını önlemektir. Sultanın eşyasının taşınması için sarayın nispeten az sayıda deve bulundurmasına karşılık, sefer zamanında ordu için on binlerce deve ve göçebe sürücüler tutulmaktaydı.⁵²³ Ancak bu nedenle konargöçerlerin ellerinde ne kadar deve olduğunu bilmek mümkün olmamaktadır. Yalnız konargöçerlerden kiralanan develerin sayısı hakkında fikir edinmek mümkündür. Öyle ki her sefer esnasında 9 ila 150 baş deve kiralandığı görülmektedir. Sadece konargöçerlerden deve talep edilmeyerek, Anadolu ve Rumeli'deki birçok sancak ve kazadan da temin edilirdi.⁵²⁴

Osmanlı Devleti'nde karayolları taşımacılığında ulaşımı sağlayan hayvanlardan biri olan deve, Osmanlı seferlerinde ulaşımın sağlanmasında yük hayvanları arasında ilk sırayı almaktaydı.⁵²⁵ Çünkü develer diğer hayvanlara göre daha fazla dayanıklı olması yanı sıra, başka bir özelliği de diğer ulaşım hayvanlarına göre daha fazla yük taşıyabilmesiydi.⁵²⁶ Bu bağlamda Osmanlı Devleti seferler boyunca yük ve binek hayvanı olarak binlerce deve kullanırdı.⁵²⁷ Nitekim bu konuda busbecq, Osmanlıların en çok faydalandığı iki şeyden biri, tahıl olarak pirinç⁵²⁸ iken;

⁵²² Örneğin; 19 Ocak 1643 tarihli bir belgede Boz Ulus Türkmenlerin elinde 330 bin civarında koyun ve 5.109 deve bulunduğu bahsedilmektedir. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.34; Genç, "III. Ahmet Dönemi İnan Seferleri" s.237; Kuzucu, *Osmanlı Ordusu ve Sefer Lojistiği*, s.53. Devlet zor durumlarda Türkmenlerden ne koşullarda olursa olsun deve göndermelerini istemekteydi. Örneğin 1585 tarihinde Bozulus taifesinden ordu için taahhüt edilen 1500 deveyi ve 20 bin koyunu ne olursa olsun göndermelerini emretmişti. BOA, A.(DVNSMHH.d... 59/208. Yine ordu için Türkmenlerden talep edilen develeri zamanında vermeyen cemaatlerden zimmeterindeki develerden alınmaktaydı. BOA, A.(DVNSMHH.d... 79/708.

⁵²³ İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarih*, s.78.

⁵²⁴ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.106. Osmanlı Devleti'ndeki taşıma amacıyla temin edilen hayvanlar genellikle konargöçer aşiretlerden temin edilmekteydi. Ancak Anadolu ve Rumeli'den de bazı kaza ve sancaklardan da temin edilmekteydi. İşbilir, "Mekkare", s.554.

⁵²⁵ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.33; Serdar Genç, "III. Ahmet Dönemi İnan Seferlerinde Nakliye'nin Sağlanması Ve Nakliye Vasıtaları (1722- 1725)", *History Studies*, 4/1, s.236; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s. 90; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.42.

⁵²⁶ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.35.

⁵²⁷ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.83.

⁵²⁸ Onun 1555'te söylediği ifadeye göre, pirinç dayanıklılığı nedeniyle Osmanlı seferlerinin esas besin kaynağıydı. İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarih*, s.77.

diğeri nakliyede kullanılan deve ifadelerini kullanmıştır. Çünkü bu ikisi uzak seferler için en iyi iki şeydir şeklinde belirtmiştir.⁵²⁹

Osmanlı Devleti'nde hem ordusunun silah ve cephanesi ile ikmal malzemesi ve her türlü levazımat, hem de hantal ve hacimli ticari mallar gibi her çeşit yük deveyle taşınırdı.⁵³⁰ Bu nedenle deve, dayanıklılığından dolayı ulaşımda en uzun mesafelerde kullanılan bir taşıma vasıtasıydı. Seferler esnasında zahirenin yanı sıra cebehane, tophane, matbah ve çadır takımları gibi sefer levazımının ve mühimmatların nakli hizmetinde develerden geniş ölçülerde istifade edilirdi.⁵³¹

Osmanlı Devleti'nde develerin sayısı gidilecek sefer ve yöne göre çeşitlilik göstermekteydi.⁵³² Kanuni Sultan Süleyman sefere çıkarken yanında 40.000 deve vardı. Aynı zamanda bir o kadar da yük katırı vardı. Özellikle doğu seferlerinde bu hayvanların çoğuna türlü tahıllar ve en çok da pirinç yüklenmekteydi. Develerle katırlar çadırları, silahları ve sefer için her türlü araç, gereç ve mühimmatı taşırlardı.⁵³³ Örneğin 1597 tarihli Vâsıt⁵³⁴ Seferi'ne 800 katar (5.600 deve), 1621 tarihli Lehistan seferinde 1.200 katar (8.400 deve) erkek ve dişi deve götürülmüştür. Seferlerde ayrıca zahire ve mühimmat nakli için Türkmen aşiretlerinden kira ile tutulan devecilerden de faydalanılmaktaydı.⁵³⁵ Yine incelemeye konu olan dönemde Osmanlı Devleti'nin büyük seferlerinde kullanılan develerin sayısı 40-50 bine ulaşıldığı ifade edilmektedir.⁵³⁶ Burada ki 40-50 bin deve ve bir o kadar da katır ifadesi abartılı olarak görülebilir. Fakat unutulmaması gereken şudur ki; bu orduda başka yük hayvanlarının kullanılmasından bahsedilmezken; ayrıca yine doğu

⁵²⁹ Busbecg, *Türk Mektupları*, s.119; İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarih*, s.77.

⁵³⁰ İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarih*, s.77.

⁵³¹ Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.118; Genç, *Lale Devri'nde Savaş*, s.33; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.82; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.69; Yarkın, *Keçi-Deve*, 1965, s.100; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.106.

⁵³² İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.91; Önkal- Bozkurt, "Deve", s.225; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.68.

⁵³³ Busbecg, *Türk Mektupları*, s.120. Yine Kanuni Sultan Süleyman'ın 1529 yılında yaptığı Viyana Seferi sırasında da orduda 20 bin deve istihdam etmişti. Çalışkan, *Kültürel Bir Mirasın Coğrafyası*, s.11.

⁵³⁴ Bugün Irak sınırları içerisinde bulunan tarihi bir şehirdir. Kanuni Sultan Süleyman zamanında Osmanlı Devleti topraklarına dahil olmuş. 1623- 1638 yılları arasında İranlıların eline geçtiyse de, IV. Murad'ın 1638'de şehri tekrar ele geçirmesiyle birlikte 1921'de Irak Krallığının kuruluşuna kadar Osmanlı Devleti'nin elinde kalmıştır. Memmet Mahfuz Söyleme, "Vasıt" *DİA*, C 42, TDV Yay., İstanbul 2012, s.541-544.

⁵³⁵ Önkal- Bozkurt, "Deve", s.225; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.68.

⁵³⁶ Yarkın, *Keçi-Deve*, s.100.

yönündeki arazinin engebeli olmasından dolayı kullanılabilir en ideal hayvanlar deve ve katır olduğundan bu hayvanların sayısı abartı olarak değerlendirilebilir, ancak bu hayvanların sayılarının çok az da olmadığı bilinmelidir.

Seferler için beylerbeyi, sancakbeyi, kadı, kale dizdarları ve neferat ağalarına gönderilen emirlerle deve temin edilmeye çalışılmaktaydı.⁵³⁷ Ancak emirnamenin gönderildiği kadılıklarda deve temini mümkün olmazsa, deve bedellerinin hızlıca gönderilmesi istenmekteydi.⁵³⁸ Seferde istihdam edilen develerin mesafe dolayısıyla öncelikle cephelere en yakın eyalet ve sancaklardan temin edilmesine özen gösterilirdi. Ancak sayının yeterli gelmemesi durumunda örneğin, doğu seferleri için Anadolu'nun en batısından hatta Rumeli'den dahi deve tedarik olunmaktaydı.⁵³⁹

Sefer ulaşımında arabaların, deveye göre daha fazla yük taşıması ve daha hızlı olmasına rağmen, sefer için yeterli miktarda araba tedarikinin zor olması, araba maliyetinin deveye göre daha yüksek olması ve devenin uzun yol koşullarına uygun ve dayanıklı olması deve tedarikini gerekli kılmıştır.⁵⁴⁰ Seferden önce veya sefer sırasında deve temin edilmesi merkezde divan'dan çıkarılan kararlarla kazalardan alınacak deve sayısı tahrir suretiyle önceden belirlenerek gerçekleştirilirdi.⁵⁴¹ Develer kiralama ve satın alma⁵⁴² (mubayaa) yöntemiyle tedarik edilmekteydi. Temin edilen develerin genç, güçlü ve yüke dayanıklı⁵⁴³ olmaları yanı sıra, 4-5 yaşlarında olmasına özen gösterilirdi. Temin edilen develer rahtlarıyla⁵⁴⁴ birlikte damgalanarak İstanbul'a veya ordugâha getirilirdi.⁵⁴⁵ Develer bakıma alınarak yağlanır, ondan sonra sefere

⁵³⁷ BOA, A.(DVNSMHHM.d... 78/839; 79/1085.

⁵³⁸ BOA, İE.DH 14/1269.

⁵³⁹ Genç, *Lale Devri'nde Savaş*, s.33.

⁵⁴⁰ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.160.

⁵⁴¹ Deve temin edilecek yerin beylerbeyi, sancakbeyi veya kadılıklarına emirler gönderilirdi. Yine devlet temin edilecek develer için görevli kişilerde vazifelendirilirdi. BOA, A.(DVNSMHHM.d... 21/296; 38/377; 39/40; 59/208; Şahin, *Konar- Göçerler*, s.203; Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.161.

⁵⁴² BOA, TS.MA.e (Topkapı Sarayı) 650/32.

⁵⁴³ BOA, A.(DVNSMHHM.d... 21/296.

⁵⁴⁴ Raht, at ve diğer hayvanların yol takımları anlamındadır. Pakalın, *Tarih Deyimleri ve Terimleri*, s.791.

⁵⁴⁵ BOA, AE.SAMD.III 63/6384; 63/6385; 63/6386; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.70-73. Sefer için kullanılan develerin rahtları mükemmel bir şekilde işlenmekteydi. Örneğin 1585 tarihinde sefer dönüşünde Karaman Eyaletinde kışlayan deve, katır ve atlara raht lazım olduğundan dolayı 720 katar deve, 47 katar katır ve 50 adet hassa beygiri ve 600 adet top arabası beygirinin rahtları güzel işlenerek, mükemmel rahtlarıyla sefere gönderilmesi için divan-ı hümayundan hüküm çıkarılmıştır. BOA, A.(DVNSMHHM.d... 55/285.

çıkılırdı. Topçular Kâtibi Abdülkadir Efendi, “...Ordu-yı Hümâyûn’da sârvânlar kethüdâsı davet olunur. Göç ferman oldukça üstürler revganları (ruga, deri) âdet üzre yağlanmayınca yükler çekilmez” demekte ve Anadolu yönünde sefere çıkarken develerin bakımının İznik civarında yapıldığını belirtmektedir.⁵⁴⁶

Osmanlı Devleti’nin kendine ait miri develeri vardı.⁵⁴⁷ Bu develere çeşitli yerlerde bakılmaktaydı. Ancak bir savaş durumunda ihtiyaca cevap verecek sayıda değillerdi. Bu nedenle seferlerden önce ilk Türkmen aşiretlerden deve temin edilmekteydi.⁵⁴⁸ Asıl görevleri hayvan yetiştirmek olan bu gruplar çok fazla sayıda deveye sahiptiler.⁵⁴⁹ Yörük beyleri sefer durumundan faydalanarak develerini kiraya vererek normal zamanda yaptığı işteki kazancından daha fazla kazanmaktaydı.⁵⁵⁰ Seferler sırasında ihtiyaç duyulan develer, zahire ve mühimmatın indirildiği iskeleler ve cephelere yakın yerlerden de temin edilmesine özen gösterilmekteydi.⁵⁵¹ Mesela 1730 yılında doğuya yapılan sefer için İstanbul’dan Trabzon iskelesine gönderilen mühimmat ve toplar ile Karadeniz iskelelerinden mubayaa olunan zahire ve Trabzon’a diğer eyaletlerden getirilen zahirenin nakli için develere ihtiyaç duyulmasından dolayı Sivas Eyaleti’nden 400 deve hızlıca Trabzon’a gönderilmesi emredilmiştir.⁵⁵² Ancak bazı durumlarda sayının yeterli olması nedeniyle uzak yerlerden de deve tedarik edilebilmekteydi. Nitekim ağırlıklı olarak doğu seferlerinde kullanılan develerin az olması durumunda Rumeli’den dahi tedarik edilebilmekteydi.⁵⁵³ Mesela bir İran seferinde Revan Seraskeri Ahmed Paşa’nın isteği doğrultusunda Rumeli’deki Bergos, Yanbolu, İpsala, Ferecik, Keşan ve Evreşe civarında 500 deve tedarik edilmiştir. Bunun yanı sıra malların naklinde kullanılacak develerin tespitinde, devletin gönderdiği emirlerde Anadolu ve Rumeli’de kimin elinde ne miktarda devenin olduğunu tespit etmeye çalışıldığı da dikkat çekiyor.⁵⁵⁴

⁵⁴⁶ Önkal- Bozkurt, “Deve”, s.225; Gökınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.68.

⁵⁴⁷ 1698 tarihinde Orduyu hümayun’a gönderilen Hazine-i Biruni mühimmatı nakli için miri develer kullanılmıştır. BOA, İE.SM.. 3/223.

⁵⁴⁸ BOA, İE.DH (İbnülemin, Dahiliye) 8/778.

⁵⁴⁹ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.84; Genç, *Lale Devri’nde Savaş*, s.34. Örneğin, 19 Ocak 1643 tarihli bir belgede Bozulus Türkmenlerinin elinde 330 bin civarında koyun ve 5109 deve bulunduğu bahsedilmektedir. Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri”, s.237.

⁵⁵⁰ Belge, *Osmanlı’da Kurumlar ve Kültür*, s.288.

⁵⁵¹ Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.237.

⁵⁵² Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.35.

⁵⁵³ Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.237.

⁵⁵⁴ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.33.

Konargöçerler çoğunlukla Sivas, Tokat, Aksaray, Kütahya, Bozok, Aydın, Tarsus, Adana, Halep ve Musul civarında yoğun olarak yaşamaktaydılar.⁵⁵⁵

XVII. yüzyılda Bozok, Çorum, Kütahya, Niğde, Aksaray, Akşehir, Konya, Beyşehir ve Kayseri deve yetiştiren başlıca merkezlerdir. Örneğin yine XVIII. yüzyılda İran seferleri sırasında deve temin edilen Konargöçerler Adana, Aksaray, Amasya, Ankara, Aydın, Ayıntab, Bozok, Çorum, Halep, Kırşehir, Kütahya, Malatya, Maraş, Musul, Sivas, Tarsus ve Tokat civarında yaşamaktaydılar.⁵⁵⁶ Konargöçerlerin ellerinde bulunan toplam deve sayısını belirlemek çok zordur. Sefer esnasında her bir göçer aşiretten aşağı yukarı 90-150 baş deve kiralanmıştı.⁵⁵⁷ Bu bağlamda her ne kadar konargöçerlerin elindeki deve sayısını tespit etmek mümkün gözükme de, sefer sırasında kiralanın deve miktarlarını belirlemek mümkündür.⁵⁵⁸

Tablo 1: XVIII. yüzyılda seferlerde deve kiralanın konargöçerlerden bazıları

Sancak	Konargöçerler
Sivas-Tokat	İlbeylü
Aksaray	Danişmendlü
Bozok	Mamülü Cerid
Aydın- Karahisar	Bozulus
Adana- Teke	Ağcakoyunlu, Behlivanlı, Yeni-il
Halep	Yeni-il, İfraz-ı Zü'l Kadriye
Ankara	Tabanlı Bozulus
Karaman	Bozulus
Kütahya- Karahisar-ı Sahib	Danişmend, Karalu, Sermayelü
Rakka- Teke-ili	Rakka ve Teke-ili Türkmenleri
Kırşehir	Köçekli, Cerid
Çorum	Heceli/ Hecelü

⁵⁵⁵ Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri", s.237.

⁵⁵⁶ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.33-34.

⁵⁵⁷ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.35; Genç, *Lale Devri'nde Savaş*, s.35-36. Konargöçerlerden talep edilen develerin sayısı ve aşiretlerin adları hakkında bk. Ayrıca bu dönemde Yeni il Türkmenlerin elinde deve fazla olduğundan dolayı en çok deve temin edilen konargöçer grup Yeni il Türkmenleriydi. Aynı şekilde IV. Murat Devrinde de Bağdat seferinde develer bu göçer gruptan kiralanmıştı. Genç, *Lale Devri'nde Savaş*, s.35-36.

⁵⁵⁸ Bu tarihler de konargöçer aşiretleri arasında Yeniil Türkmenlerinin farklı bir önemi vardır. Çünkü İran seferleri sırasında Yeniil Türkmenlerinin elinde çok sayıda deve bulunmuştur. Zira 1638 yılındaki Bağdat seferi sırasında da bu Türkmenlerin develeriyle Birecik'ten Bağdat'a zahire ve mühimmat nakli yapılmıştı. Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri" s.237.

Amasya	Milli/ Millü ⁵⁵⁹
--------	-----------------------------

1724'te Anadolu'daki konargöçerlerden talep edilen deve sayısı 1500'dür. Ancak o dönemde talep edilen deve sayısı bunlarla sınırlı değildir. Kürt konargöçerler olmak üzere daha birçok Anadolu ve Rumeli⁵⁶⁰ sancak ve kazalardan da deve temin edilmekteydi.⁵⁶¹ XVIII. yüzyılın sonlarında savaşların kaybedilmesinin sebeplerinden biri, iaşe maddelerinin uzak yerlerden tedarik edilmesiydi.⁵⁶² Bu da savaşta ekstra masraf anlamına geliyor ki, devletin güçsüz olduğu bir dönemde savaşın kaybedilmesi demekti.

Osmanlı Devleti, seferlerde kullandığı hayvanların kışlanması, bakım ve beslenmelerinin yapılması için çeşitli bölgeleri kışlak olarak belirlemiştir.⁵⁶³ Geleneksel hale getirilen bu usulle bir bölgedeki mevcut kaynaklar üzerindeki sıkıntı hafifletilmeye çalışılmaktaydı.⁵⁶⁴ Örneğin, Osmanlı Devleti'nin Revan seferi için götürdüğü develerin sayısı oldukça fazlaydı. 1634 senesinde kışlak olarak dağıttığı deve sayıları şu şekildedir. Sivas Eyaletine 500 katar (3.500), Trablus Eyaleti'ne 90 katar (630), Adana Eyaleti'ne 70 katar (490), Halep Eyaleti'ne bağlı üç kazaya 60 katar (420), Antakya'ya 50 katar (350) ve Havas-ı Azaz'a 50 Katar (350) olmak üzere toplam 820 katar deve gönderilmişti.⁵⁶⁵ Dolayısıyla Revan Seferi'ne toplam olarak 5740 deve götürülmüştür.

⁵⁵⁹ Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri" s.239; Genç, *Lale Devri'nde Savaş*, s.34-35.

⁵⁶⁰ Develerin temin edildiği Rumeli'deki kazalar, Bergos/ Burgos, Evreşe, Ferecik, Hatunili, İpsala, Kavak, Keşan ve Yanbolu'dur. Zira bu dönemde bu kazalardan temin edilen deve miktarı 1700 kadardır. Önce İstanbul'a getirilen develer oradan da Van'a gönderilmiştir. Rumeli ile cephe arasındaki mesafe 2000 kilometre olmasına rağmen, ihtiyaç durumunda deve temin edilmesindeki hassasiyet noktasında önemli bir durumdur. Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri" s.239.

⁵⁶¹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.34-37. Bu dönemde İran seferleri sırasında develeriyle Osmanlı ordusuna zahire ve mühimmat taşıyan başka bir grup ise Abdallı deveçileridir. Bunlar Osmanlı ordusunun Hemedan Muhasarası sırasında Bağdad'da bulunan mühimmat ve zahirenin cepheye nakli işini üstlenmişlerdir. Ellerindeki deve sayısı ise 500- 600 kadardır. Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri" s.238- 239.

⁵⁶² Gabor Agoston, *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, (çev. ve haz., Kahraman Şakul) Timaş Yay., İstanbul 2013, s.107.

⁵⁶³ BOA, A.(DVNSMHH.d... 55/285; BOA, AE.SMMD.III, 1/1.

⁵⁶⁴ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.87.

⁵⁶⁵ Polat, *Revan Seferi*, s.45. Bu develerin 220 katarı (1540) ilkbaharda İstanbul'dan hareket edecek ordu için merkeze gönderilmişti. Dolayısıyla kışlalara gönderilen deve sayısı 600 (4200) katardı.

Develer hastalandığı ve yaralandığı zaman iyileşmesi zordu, bu sebeple özel bir bakıma ihtiyacı vardır.⁵⁶⁶ Sefere çıkılmadan ve sırtına yük vurulmadan önce sineklerin rahatsız edip yükünü atmasına sebep olmaması için arkasına ve yaralanmaması için kolanların⁵⁶⁷ geldiği yerlere “püse” denilen katranla karıştırılmış yağ sürülürdü.⁵⁶⁸ Develere yük yükleme işi diğer hayvanlara göre daha kolaydı. Toprağa diz çökerek yükleme yapılırdı. Eğer yükleri taşıyabileceklerinden ağır ise homurdanır ve yerden kalkmazdı.⁵⁶⁹

1610-1611 tarihinde ordu ağırlıklarının çekilmesi için temin edilen “*develerin fiyatları 1.626 akçe ile 5.264 akçe arasında değişen 1.602 adet deve bedelleri ödenmek suretiyle (toplam 3.798.100 akçe) satın alınmış; 1008 adet devenin ücretleri ödenmemiş; 1920 adet deve ise muhalefat ve taahhüden gelmiştir. Böylece bu tarihte yapılan seferlerde kullanılmak üzere toplam 4.530 adet deve temin edilmiştir. Tebriz seferi sırasında 798 adet deve ölmüş ve geriye 3.732 adet deve kalmıştır. Bunlardan da 264 tanesi İstanbul'a gönderilmiş, geriye kalanları da kışlaklara gönderilmişti. Burada develerin ölüm oranı (%17,6) yüksek olmasının sebebi belirtilmemiş, ağır şartlar altında bakımların yapılmaması muhtemel sebep olabilir.*”⁵⁷⁰ 1730 tarihinde şark seferleri için 400 deve, 1769 tarihinde ordugâha gönderilmek üzere 400 deve kiralama usulü, 1782 Edirne ve Hayrabolu ahırlarına 500 adet deve, 1787 aynı yere 240 deve satın alma usulü ile 1789 tarihinde 400 deve ordugâha sevk edilmek için satın alma usulü ile temin edilmiştir.⁵⁷¹

⁵⁶⁶ Önkal- Bozkurt, “Deve”, s.223. Busbecg develerin çok az bakıma ihtiyaçlarının olduğunu belirtmiştir. Burada çıkan sonuç ise şu şekilde değerlendirilebilir. Develerin özel bakıma ihtiyaçları vardır. Ancak diğer hayvanlar kadar sürekli bakıma ihtiyaçları yoktur. Örneğin diğer hayvanlar gibi develere sürekli yem verilmez, ya da altı deveyi bir kişi idare edebilmekteydi. Busbecg, *Türk Mektupları*, s 119. Hastalanması da iyileşmesi de zor olan develerin hastalıkları ve tedavileri hakkında detaylı bilgi için bk. Tuztaş- Hormunlu “Sarıkeçili Yörük Yaşamında Deve”, s.90- 91.

⁵⁶⁷ Devenin üzerinde Göybent, dös ve kasık kolanı olmak üzere üç kolan bulunur. Bu kolanlar gatibi adı verilen işlemeli kalın dokuma iplerdir, havutun sabitlenmesinde kullanılır. Tuztaş- Hormunlu “Sarıkeçili Yörük Yaşamında Deve”, s.93.

⁵⁶⁸ Önkal- Bozkurt, “Deve”, s.226.

⁵⁶⁹ Busbecg, *Türk Mektupları*, s 119.

⁵⁷⁰ İşbilir, “Erzurum, Diyarbakır ve Van Kaleleri”, s.424.

⁵⁷¹ Devlet seferlerden önce zahire ambarlarını nasıl sürekli dolu tutmaya çalışıyorsa aynı şekilde devlet ahırlarına bağlı olan Edirne ve Hayrabolu kışlaklarındaki deve sayısında da herhangi bir sebeple meydana gelebilecek eksiklikleri gidererek deve miktarını da her zaman seferler için yeterli seviyede tutmaya çalışmıştır. Ayrıca 1730 tarihinden 1828'e kadar Sivas Eyaletinden satın ve kiralama usulüyle temin edilen develerin sayısı ve gönderildikleri yerin tablosu hakkında bk. Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.118-119.

Nakliyede kullanılan develer yevmiye veya mesafe ölçü alınmak üzere iki şekilde kiralanmaktaydı. Buna göre dönemseller farklılıklar yanı sıra, XVIII. yüzyılın başlarında, yevmiye hesabıyla develerin günlük kiralaları 24-30 akçe⁵⁷² arasında değişmekteydi. Develerin kiralanmasındaki diğer husus olan mesafe hesabı, seferler sırasında lojistik üstlerden geçilecek güzergâhlar göz önüne alınarak kira ücreti ödenirdi. Ücret miktarı ne olursa olsun devlet deve kiralalarının peşinen ödenmesine dikkat etmiştir. Bu doğrultuda deve sahiplerine üçer aylık ücretleri peşin ödenirdi.⁵⁷³ Deve sahiplerine mesafe aynı olmasına rağmen nakledilen malın cinsine göre farklı ücretle ödeme yapılırdı. Örneğin II. Viyana Kuşatması için temin edilen develerden, barut taşıyan deve sahibine, taşıma ücreti olarak bir kantara 600 akçe ödenirken; erzak taşıyan deve sahiplerine taşıma ücreti olarak 375 akçe verilmekteydi.⁵⁷⁴

Kiralanılan develerin ücretleri, bütün diğer hayvanlar da olduğu gibi yüke girdikleri zaman yani sefer ihtiyaçlarını taşımak üzere sahiplerinden alındıkları andan itibaren verilmekteydi.⁵⁷⁵ İlgili bütün vesikalarda da tekrar edildiği üzere, develerin güçlü, kuvvetli (tuvana), yük taşımaya elverişli ve gayet güzide olmaları onlarda aranan başlıca özelliklerdendir. Develerden bir tanesinin dahi kocamış, boz veya uyuz olmamasına, sarbanların son derece dikkat etmeleri istenmiştir. Bu fizikî özelliklerinden başka nakliye hizmetlerinde kullanılabilmesi için havut (deve semeri)⁵⁷⁶, gırar (çuval)⁵⁷⁷, urgan gibi araç gereçlerin de develerin üzerinde

⁵⁷² Örneğin 1725 tarihinde Sivas'tan Tebriz'e nakliyatta kullanılacak develerin yevmiyeleri 30 akçe iken aynı yıl aynı güzergâhta kullanılan başka develer için 25akçe yevmiye verilmiştir. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.39; Kuzucu, *Osmanlı Ordusu ve Sefer Lojistiği*, s.53. XVII. yüzyılın ikinci yarısında günlük deve sahiplerine ödenen ücret 27.5 akçe'dir. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.85.

⁵⁷³ BOA, MAD.d., 2373; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.39. Kiralanılan hayvanların bazen bir aylık bazen altı aylık ücretleri peşin ödenirdi. Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*", s.126-127.

⁵⁷⁴ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.86.

⁵⁷⁵ Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*", s.127.

⁵⁷⁶ Havut hakkında detaylı bk. Okca, " Geleneksel Deve Güreşleri, s.52-53; Tuztaş- Hormunlu "Sarıkeçili Yörük Yaşamında Deve", s.92.

⁵⁷⁷ Kadınlara gönderilen emirlerde ordu için gerekli olan sayıda çuval hazırlanıp, vaktinde orduya ulaştırılması istenmekteydi. BOA, A.(DVNSMHHM.d... 96/22. Kiralık olarak gönderilen develerin her birinde bir çift çuval bulunması zorunluymdu. Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.59.

bulunması ve bunların da yeni olması şart koşulmuştur.⁵⁷⁸ Girar adı verilen çuvallar her yerde bulunmayıp, sipariş üzere özel yaptırılırlardı.⁵⁷⁹

Ordu hizmetinde kullanılmak üzere temin edilen develer için öncelikle mübaşirler görevlendirilirdi.⁵⁸⁰ Mübaşirler, satın alınan develeri istenilen bölgelere sevk etme ve sefer süresince bunların göreceği hizmetleri idare etmekle sorumluydu.⁵⁸¹ Beylerbeyi, sancak ve kazalara gönderilen hükümlerde, deve almakla sorumlu mübaşirlere yardım etmeleri, deve satın alınması sırasında halka zulmetmeyip, haklarının tamamı verilmesi emredilmekteydi.⁵⁸² Deve tedarikinden önce bir mübaşir veya mekari sarbanbaşının kethüdası görevlendirilerek, kazalardan alınacak deve sayısı tahrir sureti ile önceden belirlenmişti. Develerin tahrir ve tedarikinden sonra mübaşirler tarafından yerlerinden hareketleri sağlanmıştı. Ancak deve tedarikine gönderilen mübaşire, bazı deve sahipleri, develerini vermeye pek yanaşmayıp “*deve vermeye imkânımız yoktur*” diyerek problem çıkarmışlardı. Sefer mühimmat ve eşyasının naklinde develer önemli bir yer tuttuğundan, develerini vermeye direnen sahiplerine hapis cezası verilerek, develerin zorla alınması için görevlilere emir verilmekteydi. Bir kısım kaza ahalisi ise develerini teslim etmeye imkânları olmadığından, sarbanbaşından yardım talep etmekteydi. Bu durumu sarbanbaşının merkeze arz etmesiyle, develerin teslimi için gerekli yardım yapılır ve ücretleri fazlasıyla ödenmekteydi.⁵⁸³

İştira olunan develeri istenilen bölgelere sevk etme ve sefer süresince de bunların göreceği hizmetleri idare etme sorumluluğu genellikle mübaşir tarafından

⁵⁷⁸ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.107; Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına Taşradan Bir Bakış*, s.119-120; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.39; İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.98; Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.58.

⁵⁷⁹ Kamaniçe Seferi sırasında bununla ilgili olarak, Biga, Karesi ve Hüdavendigâr sancaklarının sürsat bedelini tahsil eden memurlara yazılan fermanda, sefer için 500 çift büyük girarların her çifti için 125 akçe verilmesi emredilmiştir. Yine başka girarların farklı ücretlerden temini için de ferman verilmişti. Bk. İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.98-99.

⁵⁸⁰ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.38; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.74.

⁵⁸¹ Mübaşirlerin önce ki görevleri arasında deve mubayaası da vardı. Daha sonra işe yara deve seçmek amacıyla, İstabl-ı Amire’den yanına birde sarban tayin edildi. Son zamanlarda bu uygulama terk edilmiştir. Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.35; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.106-107.

⁵⁸² BOA, A.(DVNSMHH.d... 21/296; 71/98.

⁵⁸³ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.161-162.

seçilen güvenilir ve işgüzar sarbanlara verilir. ⁵⁸⁴ Tutulacak sarbânların, güvenilir kefillerinin olması ve kefillerinin tanınan kimselerden seçilmesi devlet tarafından üzerinde durulan bir husustu. ⁵⁸⁵ Ayrıca deve sahiplerinden bir kısmı, kaza ayarı, voynuk ve yeniçeri olmaları dolayısıyla develerini vermeyerek firar edebiliyorlardı. Bu durumun önüne geçilmek için mübaşirler tarafından develerin yerlerinden hareketle Davutpaşa Sahrası veya Edirne’de görevli sarbânbaşına teslim olunarak mevkufat defterine kayıt olunurdu. Ayrıca tedarik edilecek develere yüklenecek mühimmât, cephaneye ve zahirenin konulması için çuvala ihtiyaç olduğundan, deve sahiplerinden beraberinde her bir deve için birer çift çuvalın getirilmesi istenirdi. ⁵⁸⁶

Mübaşirler ve yardımcısı olan sarbanlar, ahaliden toplanan develeri tek tek kontrol ederek devletin istediği özelliklere uygun olmasına dikkat ederlerdi. ⁵⁸⁷ Seferde kullanılacak develer, yüke yarar, güçlü ve kuvvetli olmaları aranan özelliklerdendi. ⁵⁸⁸ Bunun dışında deve sürüsünün başına bir başbuğ ile yolda sürünün kontrolünü sağlamak üzere “*grup*” ya da “*birim*” anlamına gelen her katarla birer sarban yani çoban tayin edilmekteydi. Bir katar altı veya yedi ⁵⁸⁹ deveden meydana gelmekte olup, ortalama 500 devenin olduğu bir sürüde 83 sarban yer almaktaydı. Ayrıca sarban sayısı fazla tutularak yolda deve kontrolünü sağlamlaştırma amaçlanmaktaydı. ⁵⁹⁰

Sarbanlar, katar başına veya deve sayısına göre tayin edilmekteydiler. Sarbanlar kendilerine teslim edilen develeri istenilen bölgeye götürme sırasında, bunların telef olmaması için son derece dikkatli olmak durumundaydılar. Bunun için de sarbanların, develerin yem ve yiyeceklerini ihmal etmemeleri gerekirdi. Mübaşir

⁵⁸⁴ Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.119; Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.162; İşbilir, “Mekkare”, s.554.

⁵⁸⁵ Taşıma işini yerine getirecek bu çobanların kefilli olmalarının en önemli nedeni malın güvenli bir şekilde nakledilebilmesidir. Taşınan malın başına bir iş gelmesi durumunda ise, ya çoban ya da kefil karşılamaktaydı. İşbilir, “Mekkare”, s.554.

⁵⁸⁶ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.162.

⁵⁸⁷ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.107. Örneğin Viyana seferi için görevlendirilen miri sarbanlar, Halep ve Bozulus Türkmenlerinden temin edilecek develerin seçimi sırasında istenilen özelliklerde olmaları için dikkatli olmaları istenmişti. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.85. Sancak veya kazalarda, devletin istediği özelliklerde deve satın alınmaması durumunda ise bu develer satılıp yerine iyi deve alınması, alınan develerin miktarının merkeze bildirilmesi istenmekteydi. BOA, A.(DVNSMHHM.d... 39/40.

⁵⁸⁸ BOA, A.(DVNSMHHM.d... 21/296; 39/40; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.85.

⁵⁸⁹ Kamaniçe Seferi üzerine çalışma yapan Türkmen’e göre, bir deve katarı 25 deveden oluşmaktadır. Türkmen, *Kamaniçe Seferininin*, s.59.

⁵⁹⁰ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.38; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.35.

tarafından kendilerine sağlam bir vaziyette teslim olunan develerden yolculuk esnasında telef olan veya iş göremeyecek bir duruma düşenlerin bedellerinin sarbanlardan tazmin olunacağı, üstelik böylesi bir duruma sebebiyet veren sarbanların da gerekirse cezalandırılacakları da şu ifadelerle dile getirilmekteydi: “...Şöyle ki zikr olunan develer mukaddemâ irsâl olunan defterden noksan gelmek ve yahud gönderilen develer güçlü ve kuvvetli yüke yarar olmayup ve ordu-yı hümâyûnumla hareket vaktine değin mevcûd bulunmayup meks bâ'is olmak ihtimâli olur ise sonrada bir dürlü ‘özü ve cevâbınız mesmû-ı hümâyûnum olmayup cümlenize eşedd-i ‘ukubet ile cezâ tertîp olunacağıın mukarrer bilesin ana göre bâsiret ve intibâh üzere bu vakt-i sâ’ir vakte kıyâs ile te’hîre mûcib ve yahud defterden noksan olmakdan be-gâyet ihtirâz ve ictinâb eylesiniz...”⁵⁹¹

Nakliye ve ulaşımda karşılaşılan en büyük sorunlardan bir tanesi de hayvanların telef olmasıydı. 1789 tarihinde Sivas, Yıldızeli ve Sivasili’nde mubayaa olunarak Memiş isimli sarban idaresinde ordugâha gönderilmek üzere yola çıkarılan 41 deveden 6 tanesi telef olmuştur.⁵⁹² Ancak bütün uyarı, tehdit ve tedbirlere rağmen develerin istenilen bölgeye sürülmesi esnasında telef olma hadiselerinin önüne geçilememekteydi. Nitekim *Istabl-ı Amire*’nin⁵⁹³ ihtiyacı için Sivas Sancağı’ndan mübayaa olunacak 40 katar (240 adet) deveden 64 tanesi tertip olunup İstanbul’a doğru yola çıkarılmışken bunlardan biri Kazâbad kazası yakınlarında telef olmuştur. Yine 1798 tarihli bir belge de Sivas Eyaleti’nden mubayaa olunan 187 deveden 22 tanesi yine yolculuk esnasında telef olmuştur.⁵⁹⁴

XVII. yüzyılın sonlarında batılı devletlere karşı yapılan çok cepheli savaşlarda da develer satın alındığı gibi, ücret karşılığında kiralanmıştı. Eyalet ve

⁵⁹¹ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.107-108. Sarbanların görmüş oldukları bu hizmetleri karşılığında alacakları ücretler muhtemelen idare ettikleri deve sayısına veya develeri sürecekleri mesafeye göre değişmekteydi. Bu sebepten olacak ki ilgili vesikalarda bazen yevmiye olarak bazen de toplu bir şekilde olmak suretiyle kaydedilen sarbanların ücretleri için birbirinden farklı rakamlara tesadüf olunmuştur. Yine de sarbanların almış oldukları ücretlerle ilgili genel bir kanı oluşturabilmek için şu örneği nakletmek fayda sağlayacaktır: 1761 tarihli bir vesikaya göre; Sivas Beylerbeyi Çaparzade Ahmed Paşa marifetiyle Bozok ve Mamolu ve diğer havalilerden mübayaası ferman olunan develeri Sivas’tan Üsküdar’a nakledecek sarbanlara 60’ar kuruş harcırah verilmesi kararlaştırılmıştır. Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.120.

⁵⁹² Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.35.

⁵⁹³ *Istabl-ı Amire*’de kullanılacak develerin diğer develerden daha bakımlı olması gerekmektedir. Türkmen, *Kamaniçe Seferininin*, s.59.

⁵⁹⁴ Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.120.

sancaklardan tedarik edilen develerin başında sarbanlar, sarbanların başında ise bir sarbanbaşı bulunmuştu. Develer sarbanlarla Edirne'ye getirilerek sarbânbaşının kontrolünde deve sahipleri ve kefilleri deftere kaydedildikten sonra ücretleri ödenmiştir.⁵⁹⁵

XVIII. yüzyılın sonlarına ait bir ferman suretinden anlaşıldığı üzere; önceleri deve mubayaasıyla görevlendirilen mübaşirlerin yanına, işe yarar develeri seçmek için İstabl-ı Amire'den⁵⁹⁶ bir de sarban tayin olunmuştur. Son zamanlarda ise bu uygulamanın terk edilmesinden dolayı mubayaa yapılan memleketin ileri gelenleri kendi keyiflerine göre mübaşirlere koca ve sakat develeri vermeye başlamışlardı. Dolayısıyla bu şekilde temin edilerek mirî damgası vurulan yaşlı ve sakat develer ihtiyaç duyulan zamana kadar yaşamıyorlar veya yaşayanlarının da artık yük altına girecek güçleri kalmıyordu. Bu durum devleti bir hayli zarara uğrattığından söz konusu tarihten itibaren eski usule dönülmüştür. Yani yine merkezden tayin olunan sarbanlarla birlikte mübaşirlerin mubayaa yapacakları mahallere gönderilmesine karar verilmiştir. Böylece ahaliden toplanacak olan develer sarbanlar tarafından tek tek kontrol edilecek ve develerin istenilen özelliklere sahip olup olmadıklarına son derece dikkat gösterilecektir.⁵⁹⁷

Develer normal şartlarda 200-300 kg. taşıyabilmektedir.⁵⁹⁸ Tavernier, develerin 500 kg. yük taşıyabildiğini hatta tüccarlar gümrüklere yaklaştığında, daha az vergi vermek için develerine 750 kg. yük yüklediklerini ifade etmektedir.⁵⁹⁹ Bir deve 170-282 kg. (3-5 kantar) yük taşıyabilmekteydi. Ancak daha fazla yük yüklenmemesi için bazı sınırlamalar getirilirdi.⁶⁰⁰ Bunun için develere ortalama 9-10 İstanbul Kilesi yani 225-250 kg. arasında zahire yüklenirdi.⁶⁰¹ Başka kaynaklarda bir

⁵⁹⁵ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.161.

⁵⁹⁶ Ahır, padişah sarayının ahır şeklinde kullanılan bir terimdir. Develioğlu, *Tarih Deyimleri*, s.474.

⁵⁹⁷ Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.119.

⁵⁹⁸ İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.91; Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.193.

⁵⁹⁹ Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.193.

⁶⁰⁰ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.85.

⁶⁰¹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.39. İlber Ortaylı, ticari nakliyata bağlı olarak uzun mesafeli yollarda bir deve 70 ile 130 kg (3-5 kantar) yük taşıyabildiğini söylemektedir. İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme" *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi*, C 28, S 1, Ankara 1973, s.189. Develer, 225 kg ağırlığında bir yükü günde 24- 32 km mesafe rahatlıkla gidebilirdi. Ali Efdal Özkul, "Osmanlı İdaresinde Kıbrıs Adasında Deve ve Deveciler" *Deve Kitabı*" (ed. Emine Gürsoy Naskali- Erkan Demir), Kitabevi Yay., İstanbul 2014, s. 110. Kur'an- Kerim'de yer alan bir ayeti kerime de devenin yaratılışına dikkat çekilirken,

devenin taşıyacağı azami yük miktarı 240-270 kg. olarak belirtilmektedir.⁶⁰² Bu yükte atlara oranla iki ile üç kattır.⁶⁰³ Her deve aynı zamanda yaklaşık olarak 13-14 askerin eşyasını da taşımaktaydı.⁶⁰⁴

Bir deve yüklendiği yükü günde 24 ile 32 kilometre mesafeye kadar taşıyabilirdi.⁶⁰⁵ Ayrıca Deve temin eden deve sahibinin başka yükümlülükleri de vardı. Her deve de birer ikişer çift çuval ile urgan, yular, semer ve havut (deve semeri) bulunmalıydı.⁶⁰⁶ Çünkü semeri ve yuları bulunmayan devenin, kontrolünde ve nakliye hizmetinde kullanılmalarında zorluklar yaşanıyordu.⁶⁰⁷ Ayrıca deveyle birlikte bu malzemelerin talep edilmesinin nedeni sefer gibi olağanüstü bir durumda zaman tasarrufu olarak da değerlendirilebilir.⁶⁰⁸ Yine yiyecek olarak “*ot, diken, ve lop*” denilen kepekli ve tuzlu bir hamur verilirdi.⁶⁰⁹ Daha fazla yük taşıdıkları için daha fazla da yiyecek tüketmekteydiler. Örneğin bir devenin ortalama günlük istihkakı 4.6 kg. (0.16 kile) arpa, 9. 4 kg. (0.16 kantar) samandı.⁶¹⁰

2.3.Katır

Osmanlı Seferleri boyunca ulaşımın sağlanmasında kullanılan diğer hayvan türü ise katırdır. Sefer organizasyonları boyunca ulaşımın sağlanmasında kullanılan beygir ve develer gibi katırların da, dağlık arazilerde yük taşıyabilmeleri tercih

devenin yemeden içmeden günde 200 km mesafe alabildiğine işaret etmiştir. Önkal- Bozkurt, “Deve”, s.224.

⁶⁰²Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.35; Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.118; İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.91.

⁶⁰³Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.85.

⁶⁰⁴İşbilir, “Mekkare”, s.554; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.99; Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.58.

⁶⁰⁵İnalcık, *Ekonomik ve Sosyal Tarih*, C 2, s.937. Urquhart, bir deve, günde 25 milli yani yaklaşık olarak 40 km’lik mesafeyi gidebilir ve 700 poundluk buda yaklaşık olarak 317 kg yük taşıyabildiğini ifade etmiştir. *Urquhart, Osmanlı’nın Askeri Gücü*, s.0.

⁶⁰⁶Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.240. deve semerleri büyük önem arz etmekteydi. Nitekim zayıf olan semerler yerine yenilerinin hemen temin edilmesine dikkat edilmekteydi. BOA, AE.SAMD.II. 9/969.

⁶⁰⁷Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.39.

⁶⁰⁸Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.240.

⁶⁰⁹Önkal- Bozkurt, “Deve”, s.226.

⁶¹⁰Arif Sarı, “Osmanlı Kara Taşımacılığında Deve ve Türkmen Deveciler”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C 21, S 1, 2019, s.313.

edilmelerinde neden olmaktadır.⁶¹¹ Dayanıklı hayvanlar olduklarından dağlık bölgelerde hafif yüklerin taşınmasında kullanılmaktaydı.⁶¹²

Kısrak ile damızlık erkek eşek aygırından doğan katır, eşekten büyük olup at büyüklüğüne yakın bir hayvandır. İnatçı, kaba ve huysuz yönleriyle tanınan bu hayvan güçlü, uyanık, dayanıklı ve yem konusunda kanaatkâr olduğundan özellikle dağlık ve engebeli arazilerde her zaman kullanılırdı. Başlıca iki tipi olan katırın küçük tipleri hafif yüke, büyük tipleri ise ağır yük ve koşuma elverişliydi. Yaşlanıncaya kadar gücünü yitirmeyen bu hayvan Latince’de “*Equus mulus*”⁶¹³, Osmanlı belgelerinde ise “*ester-esteran*”⁶¹⁴ olarak adlandırılırdı. Atlarla ile birlikte katırlar da, belgelerde “*mükari davarlar*” şeklinde belirtilir.⁶¹⁵

Osmanlı ordusunun seferleri sırasında, taşıma ve seyahat amaçlı kullanılan diğer hayvanlarla birlikte katırlardan da geniş ölçüde istifade edilirdi. Katır, at ve develerle beraber belgelerde bargir⁶¹⁶ (beygir) ismiyle de anılmaktadır. Söz konusu bu yük hayvanları, kara taşımacılığında çok önemli bir katkı sağlamaktaydı. Nitekim top arabalarının çekilmesi işi, atlar, öküzler ve mandalar ile gerçekleştirilirken; katırlar da develerle birlikte, ordunun yüklerinin taşınmasında kullanılırdı.⁶¹⁷ Örneğin, Busbecq’e göre Kanuni Sultan Süleyman’ın ordusunun yüklerini taşımak için 40 bin deve yanında 40 bin tane de katır istihdam edilmişti.⁶¹⁸ Osmanlı Devleti’nde özellikle kısa mesafelerde deve yerine katır tercih edilmekteydi. Çünkü deveye göre daha hızlıydı. Örneğin, Halep ile Latakya arasında develer 5-9 günde

⁶¹¹ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.42; Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.242; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.40; Karagöz, *Osmanlı Avusturya Harbi*, s.76.

⁶¹² İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.81.

⁶¹³ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.157-158.

⁶¹⁴ BOA, C..AS.. 935/40526; BOA, AE.SAMD.III 144/14037. Katırcı başlarına ise “*ser-esteran*” denilmekteydi. Bütün katırlar bu kişilerin sorumluluklarındaydı. Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.157-158.

⁶¹⁵ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.90; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.77.

⁶¹⁶ BOA, AE.SMMD.IV. 74/8766. Osmanlılarda değişik isimlerde kullanılan at yerine, Farsça bir isim olan yük tutan, kaldıran anlamına gelen bargir ifadesi kullanılmıştır. Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.168. Osmanlı belgelerinde bargir veya beygir çeşitli anlamlarda kullanılmış bazen at anlamında kullanılan bu terim bazen de diğer hayvanlar yanı sıra tek başına farklı bir hayvanı niteleyen bir isim şeklinde de kullanıldığı görülmektedir.

⁶¹⁷ Karagöz, *Osmanlı Avusturya Harbi*, s.75-76.

⁶¹⁸ Busbecq, *Türk Mektupları*, s 120; İşbilir, “Mekkare”, s.554. Kanuni Sultan Süleyman, Belgrad Seferi’ne çıktığı zamanda barut ve kurşunu nakletmek için 3 bin, erzakların sevki içinde 30 bin olmak üzere toplam 33 bin deve kullanılmıştır. İlhan Türkmen, *XVI. Yüzyılda Belgrad Kazası*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2014, s.24.

giderlerken, katırlar 4-5 günde gidebiliyordu.⁶¹⁹ Bu nedenle katırların sarp arazilerde yük taşıyabilmeleri tercih edilmelerinde etkili olmuştur.⁶²⁰

Osmanlı Devleti'nde yük hayvanları ile ilgili en dikkat çekici belgeler bu hayvanların istismarını önlemek ve iyi bakım yapılmasına yönelik çıkarılan hükümlerdi. Yük taşıyan katır hem şehirlerde hem de köylerde insanların besin ve diğer önemli ihtiyaçlarının taşınmasında görev üstlenmekteydi.⁶²¹ Katırların satın alınması ve yetiştirilmeleri esnasında bazı görevliler yolsuzluk etmekteydiler. Oysa sefer için Anadolu'dan katır temini esnasında reayadan fazla ücret alarak halkın zor durumda bırakılmaması konusunda memurlara uyarılar yapıldı. Örneğin, 1716 tarihindeki sefer için Ayaş Kazası'ndan her katarı 125 kuruştan 15 katır satın alınması için emir verilmesine rağmen mubayaa memuru Ali Ağa tarafından götürülen Seyyid Mehmed "hizmet" namıyla verilen 51 kuruşla yetinmeyerek, Ankara reayasından 65 kuruş alıyordu. Hatta bazı kazalardan katır aldığına her bir katar katır için 10-11 kuruş almadıkça katırları kabul etmiyordu. Sonuçta bu meblağları almadıkça da katırları mubayaa memuru Ali Ağa'ya getirmediği belirtiliyordu. Bu sebeple sefer hizmetinin gecikmesine neden olan Seyyid Mehmed'in mahpus edilmesi emredilmekteydi.⁶²²

Katırlar sadece zahirenin ordugâha ulaştırılmasında değil aynı zamanda cepheye gelen askerlerin eşyaları, cebehane gibi mühimmatın⁶²³ taşınmasında da istihdam edilmişlerdi. Katırların sayısı seferden sefere değişmiştir. Örneğin 1724 yılı nisan ve mayıs ayında 29 günlük sürede kiralanan ordu hizmetinde istihdam edilen bu kişilere ait katır sayısı 1402'dir. Fakat yolda katırlardan bazıları sakatlanmış veya telef olmuştur. Örneğin 1725 yılında 120 baş hayvan iş göremez olduğu için nakliye hizmetinden çıkarılmıştır.⁶²⁴ Mora Seferi sırasında da 100 katar katırın alınması uygun görülmüştü.⁶²⁵

⁶¹⁹ Burada katırlar için ifade edilen hususlar at ve eşek içinde zikredilmektedir. İncalcık, *Ekonomik ve Sosyal Tarih*, C 2, s.937.

⁶²⁰ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.42.

⁶²¹ Sunar, "Hayvanlar", s.117-118.

⁶²² Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.68.

⁶²³ Işık, *Osmanlı- İnan seferlerinin*, s.24; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.53.

⁶²⁴ Katırların günlük kira bedelleri 1 rub (dörtte bir, çeyrek, bir şeyin dört kısmından bir kısmıdır.) olarak belirlenmiştir. Detaylı bilgi için bk. Ferit Devellioğlu, *Osmanlıca- Türkçe Ansiklopedik Sözlük*, bs. 23, 2006, s.896. Ücretler genellikle aylık ordu hazinesinden ödenmekteydi. Bu ödeme

Katırlar genelde Anadolu'dan talep edilmekteydi. Bunların tedariki kiralama ve mubayaa (satın alma)⁶²⁶ şeklindeydi. Sefer hazırlıkları başladığı sırada öncelikle İstabl-ı Amirede (Saray ahır) bulunan katırların mevcudu tespit edilip; bunların nal, semer gibi mühimmatlarının bakımı yapılmaktaydı.⁶²⁷ Seferler için ihtiyaç duyulan diğer katırlar ise Anadolu'daki vilayet kadılıklarına gönderilen emirlerle temin edilmeye çalışılmaktaydı. Bu emirlerde katırları satın almakla görevlendirilen görevlilere yardım edilmesi kadılardan istenmekteydi.⁶²⁸

Daha çok İstabl-ı Amire mühimmatını taşımak üzere temin edilen⁶²⁹ katırlar, temin edilirken eyer ve semerleriyle birlikte alınması istenmekteydi.⁶³⁰ Bunun yanı sıra sefer için istenen katırların da bazı özelliklerinin olması gerekmektedir. Katırların 4-5 yaşlarında olması, güçlü, kuvvetli olması, yüke uygun olması, hasta ve yaşlı olmamasına dikkat edilirdi.⁶³¹ Katırların “mükemmel rahtı”⁶³² ile satın alınmasına karar verilirdi. Ayrıca satın alınacak katırlarda bulunması gereken özellikler önceden belirlenirdi. Devlet tarafından satın alınacak katırlar; “işe yarar”, “sağ-salim”, “genç”, “güçlü” ve “kuvvetli” olmasına dikkat edilirdi. Kazalardan satın alınan katırlara, İstabl-ı âmireye teslim olunana kadar beslenmesi için nafaka bedeli verilirdi. Katırlara verilecek nafaka bedeli, görevli mübaşirler tarafından ödenirdi.⁶³³

kayıtlarına göre 1725 yılında altı aylık zaman diliminde bu müteşebbislere kira bedeli olarak 61.162 kuruş ödeme yapılmıştır. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.53.

⁶²⁵ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.100. Burada 500 adet olarak belirtilmiş. Ancak bazı kaynaklarda her bir katar 6-7 adet olarak belirtildiği için 600- 700 adet de olabilir.

⁶²⁶ BOA, AE.SAMD.III 21/1999.

⁶²⁷ Gökpinar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.66. Seferi hümayun kapsamında istihdam edilen katırlar yanı sıra at, camus, öküz gibi yük ve binek hayvanların seferden önce nalları kontrol edilip eksik olan nallarda satın alınarak tedarik edilme suretiyle hazırlık yapılırdı. BOA, AE.SAMD.III 104/10284; BOA, A(DVNSMHH.d... 78/317.

⁶²⁸ Daha çok hazineye akçe verilmek suretiyle satın alma yoluna gidilirdi. BOA, A(DVNSMHH.d... 62/221.

⁶²⁹ BOA, C..SM.. 19/966. XVII. yüzyıl sonlarındaki Avusturya seferleri sırasında da Anadolu'nun çeşitli sancaklarından katır mühimmat nakli için satın alınmıştı. Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.157.

⁶³⁰ BOA, C..SM.., (Cevdet, Saray) 19/966.

⁶³¹ Gökpinar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.66.

⁶³² Raht, yük, binek ve taşıma amacıyla kullanılan hayvanlarda, nakliye amacıyla havanların üzerine binme, eşya ve yük koyma amacıyla kullanılan takımdır. Ferit Develioğlu, *Osmanlıca- Türkçe Lügat*, Ankara, 1995, s.874. Sefer organizasyonunda kullanılan hayvanların (katır, deve, at vs.) rahtları işlenmek suretiyle mükemmel hale getirilerek öyle sefere katılmaya özellikle özen gösterilmekteydi. BOA, A.(DVNSMHH.d... 55/285.

⁶³³ İşbilir, “Mekkare”, s.554; Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.158.

Yüke dayanıklı olan bu hayvanlar batı seferleri için genellikle Eflak ve Boğdan'dan talep edilmekteydi. Doğu seferleri için ise daha çok Adana ve çevresinden temin edilmekteydi.⁶³⁴ XVIII. yüzyılda katırlar; Ankara, Aydın, Ayıntab, Bolu, Çankırı, Çıldır, Diyarbakır, Erzurum, Gerger, Hamidili, Harput, Hüdavendigâr, Karesi, Kars, Kastamonu, Kütahya, Malatya, Maraş, Menteşe, Rakka, Saruhan, Sığla, Sivas, Sultanönü, Teke, Tokat vb. yerlerden temin edilmekteydi.⁶³⁵ Temin edilen katırlar ayırım yapılmaksızın tüm cephelerde kullanılmaktaydı.⁶³⁶ Ayrıca katırların her katarı 5 adetti. 1716 seferinde katarı 125 kuruşa satın alındığından, her bir katırın ücreti 25 kuruş (3000 akçe) olmaktadır. Sancak ve kazalardan satın alınan katırların ücreti genellikle havale yoluyla ödenmekteydi.⁶³⁷

Katırlar da, diğer hayvanlar gibi genellikle üçer aylık kiralanıyor ve kira ücretleri peşin ödeniyordu.⁶³⁸ Develerde olduğu gibi katırlarda iki ayrı usul ile kiralanıyordu. Cephe ardında ve cephe nakliye hizmetinde kullanılacak olan bu hayvanlar görevlendirilen mübaşir ve başbuğların denetiminde yola çıkarılıyordu. Yolda hayvanların bakımı ve güvenli bir şekilde yerine ulaştırılması için her katarda harbende⁶³⁹ denilen çobanlar bulunduruluyordu.⁶⁴⁰

Günlük kiralama usulünden başka katırlar hizmet süreleri hesaba katılmaksızın yapacakları iş için toplam bir ücret belirlenerek de kullanılırdı. Güzergâhlar aynı olmasına rağmen her parti katır için farklı miktarda ödeme yapılabilirdi. Örneğin Trabzon-Erzurum arasında mühimmat nakleden katırlar için, her birine 5'er kuruş, Trabzon-Kars arasında 8'er kuruş ücret ödenebiliyordu. Yine Erzurum- Tiflis arasında 3- 9,5 kuruş, Erzurum- Hoy arası 10 kuruş ücret ödenirdi.⁶⁴¹ 1726 tarihindeki seferde zahire, cebehane gibi mühimmat için istihdam olunan 53

⁶³⁴ Ertuş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", s.594; II. Viyana seferi için, Eflak'tan 350, Boğdan'dan 250 adet yük bargiri talep edilmişti. Adana ve çevresinde ise 1100 (220 katar) katır iştiha edilmişti. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.90-91.

⁶³⁵ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.41; Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri" s.241.

⁶³⁶ Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri" s.241.

⁶³⁷ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.66. Havale usulü devlet tarafında herhangi bir yerin gelirini doğrudan satın alınan hayvan için gönderilmesidir.

⁶³⁸ BOA, MAD.d... 2373. Bazen birer aylık bazen de altı aylık ücretleri hayvanların yüke girdiği andan itibaren peşin ödenirdi.

⁶³⁹ Harbende, eşek, katır, gibi yük hayvanlarına bakan kimse, seyis anlamına gelmektedir. Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri" s.243.

⁶⁴⁰ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.42-43.

⁶⁴¹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.44.

katırın 53 günlük kiralari 19.956 kuruş tutmaktaydı. Yine aynı dönemde Mardin'den 400, Musul'dan 380 ve Bağdad'dan 772 adet olmak üzere toplamda 1.152 katır istenmişti.⁶⁴² Nakliye hizmetinde kullanılan katırlar birkaç istisnai durum haricinde günlük iş gücü üzerinden kiralanırdı. Buna göre bir katırın günlük ücreti 20 ila 30 akçe arasında değişebilirdi. Örneğin Revan muhasarasında Kars'taki zahirenin nakli için 2.300 kadar beygir ile birlikte 1.555 katır kiralanmış ve günlük kira ücreti yirmişer akçe olarak belirlenmişti. Hayvanlar genellikle üç aylık süre ile kiralanmış ve bu bedeller peşin olarak sahiplerine ödenmişti.⁶⁴³

Seferlere katılan yeniçeri, cebeci, topçu gibi kapıkulu askerlerine ait eşyaları taşımak üzere katırda kullanılmaktaydı. Bununla birlikte develere de bu eşyalar yüklenmekteydi. Buna göre, mesafe ve yol şartlarına bağlı olarak,⁶⁴⁴ askerlerin eşyalarının taşınmasında istihdam edilen bir katır, attan olduğu gibi 7 ile 11 tane askerin eşyasını taşıyabilirdi.⁶⁴⁵ Yük hayvanlarına taşıdıkları malzemenin cinsine göre farklı oranlarda ağırlık yüklenmekteydi. XVII. yüzyılın sonlarında bir katıra 103 kg. (4 kile) yük vurulabilirdi. Sefer sırasında erzak taşıyan bir katıra 225 kg. (4 kantar) yüklenirken; cephane mühimmatında bu miktar 154 kg. (120 Vukıyye) civarındadır.⁶⁴⁶ XVIII. yüzyılın ilk yarısında ise zahire naklinde kullanılan katırlara 5-6 İstanbul kilesi zahire yüklenmiştir. Bu da katırların 125-150 kg. arasında yük taşıdıklarını gösterir.⁶⁴⁷

Cephe ardında ve cephede nakliye hizmetinde kullanılacak olan bu hayvanlarda atlar gibi merkez tarafından görevlendirilen mübaşir ile başbuğlarının denetiminde yola çıkarılmaktaydı. Ayrıca yolda hayvanların bakımının sağlanması

⁶⁴² Işık, *Osmanlı- İnan seferlerinin Lojistik Hazırlıkları*, s.24.

⁶⁴³ Genç, "III. Ahmet Dönemi İnan Seferleri" s.242. Genç doktora çalışmasında da 20-30 akçelik sayıyı vermesine karşın; kitap haline getirdiği aynı eserinde ise, beygir ve katırların günlük ücretinin 25- 30 akçe arasında olduğunu belirtmektedir. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.43.

⁶⁴⁴ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.98-99.

⁶⁴⁵ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.92; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.99. Örneğin Selanik taraflarından İnebahtı, Golos ve Atina kalelerin muhafazası için gönderilen yeniçerilerin eşyasını taşımak üzere 7-8 askerin eşyasını bir beygir taşımıştır. Yine İnebahtı'ya gönderilen 1272 askerin eşyasını taşımak üzere 115 bargir temin edilmiştir. Buda 11 askere 1 at düştüğü anlamına gelmektedir. Hatta bir ata 12 askerde düştüğü de olabilir. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.99. Ancak orda bir yanlışlık yaparak her bir askere 11 at düştüğünü ifade etmiştir.. Ancak hesaplama yapıldığı zaman tam tersi bir durum söz konusu olduğu anlaşılacaktır.

⁶⁴⁶ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.92.

⁶⁴⁷ Halil İnalçık, 19. Yüzyılda katırların ve atların 210 kilogram eşeklerin de 85 kilograma kadar yük taşıyabildiğini ifade etmektedir. İnalçık, *Ekonomik ve Sosyal Tarih*, C 2, s.937.

ve güvenli bir şekilde istenilen yere ulaştırılmaları için her katarde horbend denilen görevliler bulundurulmaktaydı.⁶⁴⁸

2.4.Öküz

Osmanlı İmparatorluğunun temel birimi olan köylülük, tarım yapmak için öküze ihtiyaç vardı. Her köylü ailenin sabanını çekmek için bir çift öküz bulundururdu. Öküzü bulunmayan çiftçi büyük ekonomik zorluk çekmekteydi. Bu temel işlevin yanı sıra, öküzler manda ile birlikte araba çekmekte, yani taşımacılıkta da kullanılıyordu. Anadolu'da son zamanlara kadar kullanılan iki taşıtı, kağrı ve yaylı arabalarıydı. Ancak bunlar içinde daha çok yük taşıyan kağrıyı öküz; insanları taşıyan yaylıya ise at koşulurdu.⁶⁴⁹

Nakliye arabalarını ve top arabalarını çekmekte kullanılan öküz ve camus, belgelerde “gav”⁶⁵⁰ ya da “kav”⁶⁵¹ şeklinde de geçmektedir.⁶⁵² Sefer durumunda Divan-ı Hümayun sefer güzergâhı üzerindeki kadınlara gönderdiği emirlerle sefer mühimmatının taşınması ve nakliyede kullanılacak arabalara koşulmak üzere öküz temini için fermanlar çıkarmaktaydı. Bu fermanlarda gerekli olan öküzlerin fermana uygun olması ve zamanında tedarik edilerek gönderilmesi özellikle belirtilmekteydi.⁶⁵³

Sefer zamanında diğer hayvanlarla birlikte mühimmat ve zahirenin taşınmasında kullanılan öküz ve mandalar doğu seferlerinde (genellikle Erzurum-Tiflis, Erzurum- Revan ve Erzurum- Tebriz güzergâhında) kullanılırdı. Ancak arazi yapısı engebeli olması nedeniyle Trabzon- Bayburt, Trabzon- Erzurum yolunda kullanılmazdı.⁶⁵⁴ Öküz, manda ile birlikte genellikle arabalara koşulurdu.⁶⁵⁵ Bu yönüyle arabaların işlemesine elverişli arazide yani Erzurum ve Tiflis; Erzurum ve

⁶⁴⁸ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.45.

⁶⁴⁹ Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.287.

⁶⁵⁰ BOA, AE.SMMD.IV. 67/7878; BOA, AE.SMST.II. 44/4370; 50/5033; 52/5235; 77/8202; BOA, AE.SAMD.II. 19/2081.

⁶⁵¹ BOA, AE.SMHD.I. 190/14835; 190/14835.

⁶⁵² Karagöz, *Osmanlı Avusturya Harbi*, s.75; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.100.

⁶⁵³ BOA, (DVNSMHH.d... 59/291; 102/616; 104/1161; BOA, AE.SMST.II., 44/4370. Örneğin 1693 tarihli sefer için Edirne'den Selanik, Yenişehir ve Yanya'ya kadar yol üzerinde bulunan kadınlara gönderilen emirlerde, sefer için temin edilen zahirenin öküz ve öküz arabalarıyla bir an önce Belgrad'a ihraç edilmesi emir edilmişti. BOA, (DVNSMHH.d... 104/1161.

⁶⁵⁴ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.36; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.45.

⁶⁵⁵ BOA, AE.SAMD.II. 13/1367; BOA, (DVNSMHH.d... 104/1161; 59/291.

Revan; Erzurum ve Tebriz güzergâhlarında nakliye işlerinde öküz ve manda istihdam edilirdi. Buna karşın Trabzon ve Bayburt/ Erzurum ve Bağdat- Hemedan hatlarında öküz, manda kullanılmış olup, dolayısıyla da arabalar hemen hiç kullanılmamıştır.⁶⁵⁶

Öküzler daha çok cephane ve tophane mühimmatının naklinde kullanılmaktaydı.⁶⁵⁷ Ayrıca nakliyede kullanılan öküzler, arabalara koşulmak suretiyle zahirenin nakli gibi işlerde de kullanılırdı.⁶⁵⁸ Deniz yoluyla nakliyatı gerçekleştirilen zahire, iskelelerden öküz arabaları aracılığıyla cepheye sevk edilirdi.⁶⁵⁹ Arabalara koşulan öküzlerin güçlü olmalarına önem gösterilirdi.⁶⁶⁰ Yolda hayvanların telef olmalarına karşı her on hayvana bir yedek tahsis edilirdi. Öküz ve mandalar arazi yapısı dolayısıyla beygirler gibi eyerlenip, nallanmaktaydı. Hayvanların bakımı için çobanlar görevlendirilir, çobanlara bu işleri karşılığında belirli bir ücret ödenmekteydi.⁶⁶¹

Öküzlere bakan çoban ve sürücüleri zaman zaman firar ederlerdi. Bunun için çıkarılan fermanlarla bunlar tekrar yakalanarak orduya getirilirdi.⁶⁶² Örneğin; 1738 Belgrad seferinin hazırlıkları sırasında, ordunun zahiresi ve çeşitli araç gereçin nakledilmesi için öküz arabalarına (mekari) ihtiyaç duyulmuş ve bunun için Selanik'ten 200, Edirne'den 48, İzmir'den 167 adet öküz arabası talep edilmişti. Ayrıca 1739 seferi için gerekli nakliye vasıtalarına olan ihtiyacı karşılamak amacıyla muhtelif kazalardan araba temin etme yoluna gidilmiştir. Bunun için Yeniköy kazasından 65 adet öküz arabası, Silivri kazasından 30 adet öküz arabası Karınabad kazasından 65 adet öküz arabası satın alınmıştı. Ordunun zahiresinin Niş'e nakledilebilmesi için de Samako kazasından 100 adet araba gönderilmesi istenmişti.⁶⁶³

⁶⁵⁶ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.45.

⁶⁵⁷ BOA, AE.SAMD.II. 13/1367; BOA, C.AS.. 995/43498.

⁶⁵⁸ BOA, AE.SMMD.IV. 61/7199; BOA, AE.SMHD.I.. 190/14835.

⁶⁵⁹ BOA, A.(DVNSMHM.d... 32/211; 97/147.

⁶⁶⁰ Çıkarılan emirlerde temin edilen öküzlerin işe yarar olmalarına özellikle dikkat edilmesi istenmekteydi. BOA, (DVNSMHM.d... 59/291.

⁶⁶¹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.45; Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri*, s.83; Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının Çevreye Etkileri" s.160.

⁶⁶² 1691 tarihli sefer sırasında gav (öküz) sürmeye memur edilmiş olan Mustafa Ağa'nın Malkara yakınlarında devlete ait miri atı alarak firar ettiği ve Edirne'de olduğu haber alınınca tekrar orduya gönderilmesi emredilmişti. BOA, AE.SAMD.II. 19/2081.

⁶⁶³ Karagöz, *Osmanlı Avusturya Harbi*, s.78-79. Genel olarak bakıldığında öküz arabalarının ücretleri hazineden ödendiği görülmektedir. BOA, AE.SMHD.I.. 190/14835.

Tablo 2: 1739 tarihindeki Belgrad Seferi için öküz arabası temini gösterir tablo

Kaza	Öküz Arabası Adeti	Toplam Akçe Fiyatı
Yeniköy	65	140.000
Silivri	30	70.000
Karinabad	65	110.000
Samako	100	-----
Toplam	260	-----

Sefer organizasyonlarında istihdam edilen öküzler, hem satın alınma⁶⁶⁴ hem de kiralama usulüyle temin edilmekteydi. Diğer bazı hayvanlar gibi öküzlerde konargöçer aşiretlerden temin ediliyor ve diğer yük hayvanlarında olduğu gibi hem yevmiye hem de mesafe hesabıyla kiralanmaktaydı. Örneğin XVIII. yüzyılın yevmiye hesabıyla günlük kırkar akçe nakliye ücreti ödenirken; mesafe hesabıyla (örneğin, Kars- Tiflis güzergâhında) bir ile bir buçuk kuruş ödenmiştir. Fakat zaman zaman öküz ve mandaların çifti 45 kuruştan satın alındığı da oluyordu.⁶⁶⁵

2.5.Manda

Sığır türünün dünyaca yaygın ikinci çeşidi olan manda ekonomik bakımdan daha az değerlidir. Sulak yerleri seven mandanın en çok, kaymak üretiminde kullanılan, yağ oranı yüksek sütüne değer verilir. Eti çok fazla tüketilmediğinden dolayı günümüzde dahi Türkiye’de sayıları ineklerin yirmi de biri kadardır.⁶⁶⁶ Sözlükte, “*camış, camus, çamuş*” olarak ifade edilen mandalar, Osmanlı tarımsal yapısının temel unsurlarından olan öküz ile birlikte, sefer için kullanılan diğer hayvanlar gibi mühimmat ve zahirenin naklinde kullanılırdı. Bu hayvanlarda öküzle birlikte genellikle arabalara koşulurdu.⁶⁶⁷ Bu yönüyle arabaların işlevselliği olan arazilerde öküzlerle birlikte mandalar kullanılmaktaydı.⁶⁶⁸

⁶⁶⁴ BOA, AE.SMST.II. 110/11964.

⁶⁶⁵ XVIII. yüzyılda İran seferleri sırasında Kars ve Tiflis arasındaki nakliyatta 1130 öküz, Erzurum ve Tebriz arasında 6000 öküz kullanılmıştır. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.46.

⁶⁶⁶ Belge, *Osmanlı’da Kurumlar ve Kültür*, s.286.

⁶⁶⁷ BOA, C..AS.. 357/14789. Osmanlı devleti mühimmatın taşınmasında kullanılacak manda ve manda arabalarının temin noktasında hiçbir zaman bahane kabul etmeyerek hassasiyetini

Osmanlı Devleti'nde camus yetiştiricilerinden alınan vergiye ise “*Resm-i Camus*” denilirdi. Osmanlı Devleti'nde bazı cemaatler sadece camus yetiştirmekle uğraştıklarından dolayı tahrir defterlerinde “*Cemmasin (Camuscu)*” olarak zikredilmekteydiler.⁶⁶⁹ Verginin miktarı belli olmamasına karşı bölgeden bölgeye de değişiklik göstermekteydi. Ayrıca camus vergisinin alınmadığı yerlerde vardı.⁶⁷⁰ XVI. yüzyılda Adana ve Tarsus civarındaki aşiret topluluklarından yetiştirdikleri mandalar karşılığında alınan yıllık sekiz akçe *halebi* tutarındaki “*resm-i camus*” ya da dört olağan akçe, Kanuni Sultan Süleyman zamanında kaldırılmıştı. Kanuni Sultan Süleyman'dan sonra tekrar vergi alınmaya başlandığı için söz konusu yörelerdeki hayvan sayılarını tespit edilebilir. Bu bölgedeki aşiret topluluklarının mandayı, göçebe geleneğinin et ve süt kaynağı olmasından ziyade, daha çok yük hayvanı olarak kullandıkları tahmin edilmektedir. Mandalar çiftçiler arasında daha güçlü ve kuvvetli olmaları nedeniyle genel olarak çift sürmekte kullanılmaktaydı. Ancak yalnızca çok az sayıda köylünün bu hayvanı almaya gücü vardı.⁶⁷¹

Seferlerde cephanede kullanılmak üzere “*gav* ya da *kav*” adı verilen camuslar (manda)⁶⁷², öküz ile birlikte genellikle kuşatmalar için götürülen toplarla, mühimmatın⁶⁷³ nakledilmesi için top arabalarına koşulmaktaydı.⁶⁷⁴ Top arabasına koşulacak mandalar, sahipleri olan Yörükler ile birlikte istenmekteydi.⁶⁷⁵ Çünkü bu Yörükler temin edilen mandalara çobanlık etmekteydi.⁶⁷⁶ Ancak bazen Yörükler

göstermiştir. BOA, A.(DVNSMHH.d... 103/682; BOA, İE.SM., (İbnülemin, Saray Mesalihi) 28/2973; BOA, AE.SABH.I.. 108/7362.

⁶⁶⁸ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.45; Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.243. Sarp arazilerde olduğu kadar, çamurlu yollarda eşya ve topların taşınmasında mandalardan faydalanılmaktaydı. BOA, (DVNSMHH.d... 103/648.

⁶⁶⁹ Örneğin, 1536 tarihli Nablus'un Beni Sa'b nahiyesinin İlyas Köyüne bağlı iki ayrı camuscu cemaati vardı. Ünal Taşkın, “Rise In Ağnam (Sheep) Tax In The Recent Years Of Ottoman State”, *Turkish Studies*, 8/5, Ankara 2013, s.791.

⁶⁷⁰ Taşkın, “Rise In Ağnam (Sheep)” s.791.

⁶⁷¹ Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri*, s.75.

⁶⁷² Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.154.

⁶⁷³ BOA, (DVNSMHH.d... 77/84.

⁶⁷⁴ BOA, C.AS., 959/41706. Camus-ı topkeşan (topçeken camuslar) şeklinde nitelendirilmekteydiler. BOA, AE.SMMD.IV. 35/3998. Ayrıca bk. Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.42; Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.243; Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*, s.124.

⁶⁷⁵ 1665 tarihindeki seferi hümayunda top naklinde kullanılmak için Yörükleriyle birlikte toplam 150 çift manda gönderilmesi istenmiştir. BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/792.

⁶⁷⁶ Camus çobanlarının ihtiyaçları ise devlet tarafından karşılanılmaktaydı. BOA, AE.SMMD.IV. 12/1268.

verilen görevi yerine getirememektedir. Bu durumda da para cezasına çarptırılmaktadırlar.⁶⁷⁷

Osmanlı Devleti kuşatmalar için büyük toplara ihtiyaç duymaktaydı. Her çaptaki topun nakledilmesi için mandalara ihtiyaç vardı.⁶⁷⁸ Top nakli ağır bir iş olduğundan top arabalarına koşulan camusların son derece dinç, güçlü, kuvvetli ve genç olmaları gerekmektedir. Bu nedenle camus temininde bu özelliklere uygun olmalarına özellikle dikkat edilmekteydi.⁶⁷⁹ Zahirenin taşınması yanı sıra çok ağır işlerde kullanılan mandalar⁶⁸⁰ şâhî⁶⁸¹, havan, şayka⁶⁸², Balyemez⁶⁸³, tonbaz⁶⁸⁴ kale topu⁶⁸⁵ gibi büyük ve küçük topların cepheye taşınmasında istihdam edilmekteydi.⁶⁸⁶ Örneğin büyük toplardan biri olan badaluşka topunun taşınmasında 20 çiftten fazla camus gerekmektedir.⁶⁸⁷ Bu nedenle camusların da diğer hayvanlar gibi temin edilmesi, beslenmesi ve top arabaların taşınmasında kullanılması Osmanlı sefer organizasyonu için önemli bir husustur.⁶⁸⁸ Ayrıca mandalar, sefere katılan askerlerin zahire, cebehane gibi mühimmatının naklinde ve bunların nakli için gerekli top arabalarına da koşulmaktaydı.⁶⁸⁹

Mandalar daha çok top arabalarını çekmede⁶⁹⁰ kullanılmakta olup, bunlara “*topçeken camus (camus-ı topkeşan)*”⁶⁹¹ adı verilirdi. Sefer hizmetinde kullanılacak

⁶⁷⁷ BOA, AE.SAMD.II. 2/200.

⁶⁷⁸ BOA, AE.SAMD.III 67/6750; 67/6750; BOA, C..AS.. 43/1970; 57/2681; 863/36967.

⁶⁷⁹ BOA, C.AS.. 959/41706. Ayrıca bk. İşbilir, “Mekkare”, s.554; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.87-88; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.96; Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.52.

⁶⁸⁰ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.95.

⁶⁸¹ BOA, AE.SMMD.IV. 101/11836.

⁶⁸² BOA, AE.SAMD.III 67/6750.

⁶⁸³ 1694 seferi hümayun için balyemez toplarının nakledilmesi için mandalar temin edilmişti. BOA, C.AS., 959/41706; BOA, AE.SAMD.III 88/8783.

⁶⁸⁴ BOA, AE.SAMD.III 88/8783; 67/6750; BOA, C..AS.. 1140/50637.

⁶⁸⁵ BOA, C..AS.. 1140/50637.

⁶⁸⁶ BOA, AE.SAMD.III 67/6750; BOA, C.AS.. 863/36967. Ayrıca bk. Türker, “Kamanıçe Seferi” s.52; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.84.

⁶⁸⁷ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.87.

⁶⁸⁸ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.95.

⁶⁸⁹ BOA, AE.SAMD.III 104/10286; 115/11360; BOA, C..AS.. 507/21172.

⁶⁹⁰ BOA, AE.SAMD.III 115/11360; BOA, İE.SM.. 28/2973; BOA, C..AS.. 959/41706; 863/36967; BOA, A.(DVNSMHM.d... 77/84.

⁶⁹¹ BOA, AE.SMST.II. 60/6233; BOA, AE.SMMD.IV. 35/3998; BOA, İE.ADL. (İbnülemin, İbnü'l-Emin Adliye) 3/218; 3/220; 6/352.

mandalar satın alma yoluyla temin edilmekteydi.⁶⁹² Ağır işte çalıştırılmaları nedeniyle, camusların temin edilmeleri, beslenmeleri ve top arabalarına koşulmaları gibi sebepler nedeniyle sefer yönetimi açısından büyük önem arz etmektedir.⁶⁹³ Kuşatmaların en önemli silahları olan büyük toplar ile şâhîlerin ve mühimmatın naklinde top arabalarına yine öküzle birlikte mandalar koşulmaktaydı. Örneğin XVIII. yüzyılda Erzurum'dan Tiflis'e on adet büyük topun nakli için 220 çift manda temin edilmişti. Buradan bir kıta topun 20 çift mandayla nakledildiği anlaşılmaktadır.⁶⁹⁴ Yine XVIII. yüzyılda, Mora Seferi sırasında kara yolu ile götürülen 93 adet değişik çaptaki toplar için 1.200 çift manda, tombaz arabaları için de 300 çift (600 adet) temin edilmişti. Seferin ilerleyen safhalarında ihtiyaç halinde tekrar mandalar temin edilmişti. Sonradan temin edilenlerle birlikte Osmanlı ordusunda top arabalarına koşulan manda miktarı 4524 adet (2262 çift) olmuştur.⁶⁹⁵

Manda satın alınması için hususi mübaşirler gönderilmiştir.⁶⁹⁶ Mübaşirlere kaza kadısı, nazır, ayan ve vilayet iş erleri yardımcı olurlardı.⁶⁹⁷ Satın alınan mandalar uygun bir çayırılıkta toplanır,⁶⁹⁸ sürülmesi için çobanlar tutulur ve çobanlar camusların bakımı ile sorumlu olduğu kadar top arabalarının çekimi sırasında Toparabacı Ocağı askerlerine mandalarla ilgili yardımcı olurlardı. Devlet tarafından tutulacak çobanların güvenilir ve kefillerinin olmasına dikkat edilirdi.⁶⁹⁹ Çobanlara görevde oldukları her ay için ücret ödenmekteydi. Satın alınan her 5 manda⁷⁰⁰ veya 10'ar çift öküzün idaresi için bir çoban tutulmaktaydı. Çobanlar camusların uygun yerlerde otlatılması ve zamanında orduya ulaştırılmasından da sorumluydular. Ayrıca

⁶⁹² Örneğin 1695 Avusturya seferinde, Camus satın alınacak kazalar ve bunlara ödenecek para miktarı çok evvelden belirlenerek, mevkufat defterine "tahrir" olunmuştu. Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.154.

⁶⁹³ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.95.

⁶⁹⁴ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.45; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.36; Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri" s.243.

⁶⁹⁵ Hepdi Rumeli'den temin edilen bu camusların dağılımı şu şekildedir. Tırnovi, Zıştovi, Hotaliç ve Lofça'dan 250 tane; Vidin'den 250, Silistre 400, Filibe, Tatarpazarı, Çırpan, Zağra-ı Atik'den 300, Siroz, Nevrekob, Dırama ve Zihre havalisinden ise 300 çift temin edilmiştir. Seferin ilerleyen safhalarında ihtiyaç olan mandalar yine aynı bölgelerden temin edilmiştir. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.95-96.

⁶⁹⁶ BOA, AE.SAMD.III 115/11360; BOA, İE.DH 17/1572.

⁶⁹⁷ Devletin istediği mandaları hazırlama görevi yine kaza kadılarına aitti. BOA, İE.DH 17/1572.

⁶⁹⁸ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.97.

⁶⁹⁹ Bunların firar etmesi durumundan verilen paralar kefillerden alınmaktaydı. BOA, C..AS.. 58/2718.

⁷⁰⁰ BOA, C.AS.. 959/41706.

öküzler ile birlikte mandaların da yollarda rahatça ilerleyebilmesi için ayakları altına nal çakılması gerekli görülerek, bunun için de bir çorbacı görevlendirilirdi.⁷⁰¹

Mübaşirler tarafından satın alınacak mandalarda bulunması gereken nitelikleri devlet önceden belirlemekteydi. Camusların “sağ salim”, “tuvana” (güçlü, kuvvetli) ve “ala ve güzide” olmasına özen gösterilirdi. Belirtilen özelliklere sahip camus bulunmadığı zamanda ise her bir araba için ikişer çift karasığır öküzü tedarik edilebilirdi.⁷⁰² Ayrıca orduya manda satın alınırken 6-7 yaşlarında genç ve güçlü olmasına, top çekmeye dayanıklı olmasına dikkat edilirdi.⁷⁰³ Bununla birlikte telef olma ihtimalleri göz önüne alınarak, her on manda için bir yedek mandada sefere götürülürdü. Yedek mandalar tüm mandaların % 10’u kadardı.⁷⁰⁴ Sefer için temin edilen mandalardan ihtiyaç fazlası olanlar aynı fiyattan tekrar satılırdı.⁷⁰⁵ Seferde istihdam edilmek üzere temin edilen bu hayvanların üçer aylık kira bedelleri sahiplerine peşin ödenmekteydi.⁷⁰⁶

Osmanlı Devleti, seferlerde kullandığı hayvanların kış mevsiminde, kışlanması, bakım ve beslenmelerinin yapılması için çeşitli bölgeleri kışlak olarak seçmekteydi. Bu bağlamda mandalar da beslenmek amacıyla kışlaklara dağıtılmaktaydı. Kışlaklara dağıtılan mandalar damgalanmak suretiyle teslim alınmaktaydı.⁷⁰⁷ Öküzler de mandalarla birlikte arazi yapısı dolayısıyla beygirler gibi nallanır, hayvanların bakımı ve kontrolü için başlarında çobanlar görevlendirilirdi. Çobanlara yaptıkları bu iş karşılığında belirli bir ücret ödenirdi.⁷⁰⁸ Güdücü denilen

⁷⁰¹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.45; Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.154; Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.53.

⁷⁰² Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.154; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.45. Karasığır öküzleri, camuslarla birlikte arabalara koşulan bir hayvan olup, kışlaklara da beslenmeleri için damgalanmak suretiyle dağıtılırdı. BOA, AE.SMMD.IV. 35/3998.

⁷⁰³ BOA, C..AS.. 959/41706; İşbilir, “Mekkare”, s.554. Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.63; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.96; Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.243; Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.52.

⁷⁰⁴ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.96; Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.243; Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.52; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.45.

⁷⁰⁵ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.65.

⁷⁰⁶ BOA, C..AS.. 507/21172; 782/33082.

⁷⁰⁷ BOA, AE.SMMD.IV. 35/3998; BOA, C..AS.. 73/3435.

⁷⁰⁸ Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.243. Mandaların bakımını yapacak çobanlar seçilmeden önce kefil göstermek zorundaydılar. Camusların uygun görülen yerlerde otlatılması ve istenilen zamanda orduya ulaştırmakla görevli çobanlara XVIII. yüzyılda aylık ücret olarak 5 kuruş verilmekteydi. Ayrıca çobana aylık olarak belirli miktarlarda da un verilmekteydi. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.96-97.

çobanlar, sefer boyunca her on çift mandaya bir çoban⁷⁰⁹, bazen beş mandaya bir çoban⁷¹⁰ bakacak şekilde beslenmeleriyle de ilgilenmekteydiler. Mübaşir tarafından temin edilen mandaların boynuzları damgalanıp ferman olunan mahallerde vakti ile hazır edilmesi istenmekteydi. Manda tedariki için manda ücreti, çoban ücreti ve mübaşirinin masrafı ve harcırah ücreti için genelde uygun yerlerden havale yoluyla ödeme yapılırdı.⁷¹¹ Manda bazen peşin para ile de satın alınmaktaydı.⁷¹²

Seferlerde taşımacılıkta kullanılacak miri mandalar olduğu gibi, gerek iştirâ ve gerekse kira yoluyla camuslar tedarik edilirdi. Seferlerde top naklinde kullanılan miri mandalar, seferin düzenlendiği taraftaki bölge halkına sefer bitiminde beslenmek üzere dağıtılmaktaydı. Ancak bu iş, camusların bir bedel üzerinden halka satılması şeklinde gerçekleşirdi. Yine ihtiyaç durumunda dağıtılan fiyat üzerinden tekrar mandalar halktan satın alınırdı.⁷¹³ Örneğin, 1672 tarihli Kamanıçe Seferi için Rumeli'nin muhtelif yerlerinden manda temin edilmişti. Niğbolu'dan çifti 30 kuruştan 200 manda satın alınmış ve bunların fiyatı ise, 1671-1672 yılına ait Filibe Mukataası malından 2.000 kuruş, Filibe avarız ve nuzulünden 2.000 kuruş, Berkafça, Sofya, Şehirköy ve Paşa'nın sürsatından da 2.000 olarak karşılanmıştır.⁷¹⁴ Bu bakımdan toplamda 6.000 kuruş ödenmiş olup ve bir mandanın fiyatı 3.000 akçeye denk gelmektedir.⁷¹⁵

Diğer yük hayvanları gibi mandalarda kırkar akçe yevmiye, bir ile bir buçuk kuruş mesafe hesabıyla iki şekilde de kiralanıyordu.⁷¹⁶ Örneğin Mora seferi için Rumeli'nin belirli yerlerinde manda temin etmek için Topal Mustafa, Hüseyin Ağa,

⁷⁰⁹ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.96.

⁷¹⁰ BOA, C..AS.. 959/41706.

⁷¹¹ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.64.

⁷¹² 1695 tarihli sefer için mühimmat nakli çifti otuz beş kuruştan manda satın alınmıştı. BOA, C..AS.. 959/41706.

⁷¹³ 1672 Kamanıçe, 1678 Çehrin seferleri sonrasında Niğbolu sancağındaki kazalara tevzi usulüyle camuslar satılmıştı. Tevzi edilen bu camuslar II. Viyana Kuşatması için halktan iştirâ edilmiştir. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.88-89.

⁷¹⁴ Yine aynı tarihli başka bir fermana Delvine, Tatarpazarı ve Berkafça kazalarından iştirâ istenilen 160 çift mandanın her çifti 37 kuruş verilmesi ve ücretleri için kazaların avarız, nüzul ve sürsatından 4800 kuruş havale edilmesi istenmiştir. Geriye kalan ücretin merkezden nakit olarak ödenmiş olması muhtemeledir. Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.53-54.

⁷¹⁵ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.37.

⁷¹⁶ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.46.

Kürd Hüseyin Ağa, Mehmed Efendi, Mustafa Ağa adlı kişiler vazifelendirildiler.⁷¹⁷ Mora seferinde satın alınan mandaların fiyatı (35 kuruş) 2.100 akçedir.⁷¹⁸ Fakat Yenişehir ve Tırhala taraflarından bir çift mandanın fiyatı 600 akçe zam yapılarak 4.800 akçeden alınmıştı.⁷¹⁹ Hatta bazen çifti 45 kuruştan satın alındığı da oluyordu. Bunun yanı sıra topların taşınması söz konusu olduğunda bir günde kat edilecek mesafe değişik arazi yapılarına göre, mandaların günde ortalama 18,8 km mesafe kat ettiği anlaşılabilmektedir.⁷²⁰

2.6.Sığır

Günümüzde dahi kırmızı et ve süt üretiminde büyük pay sahibi olan sığır, dünya süt üretiminin neredeyse tamamını et üretiminin de yaklaşık dörtte birini tek başına sağlamaktadır.⁷²¹ Osmanlı Devleti'nde de sığır, eti ve sütü nedeniyle beslenen büyükbaş hayvanlardandı. Genellikle halkın kendi ihtiyacı için beslediği birkaç inek bulunurdu. Bazı insanlar sürüler halinde sığır besleyerek çoğaltır ve satarlardı.⁷²² Ancak iklim ve bitki örtüsü koşulları nedeniyle, Osmanlı topraklarında çok fazla önemli sığır cinsleri yetişemiyordu. Holstein ve Jersey gibi süt verimi yüksek cinsler görülmezdi. Devletin değişik bölgelerine göre çeşitli kırma soylar yetiştirirdi.⁷²³

Osmanlı Devleti'nin tarım toplumu olması nedeniyle sığır eti, pek fazla talep görmezdi. Gerek tarımda kullanılması gerekse sefer esnasında ordunun erzak ve

⁷¹⁷ Vazifeli mübaşirlerin Rumeli'den manda satın almak için görev aldıkları yerler şu şekildedir. Topal Mustafa, Tırnovi, Zıştovi, Hotaliç kazaları; Hüseyin Ağa, Vidin taraflarından; Kürd Hüseyin Ağa, Silistre'de; Mehmed Efendi, Filibe ve Tatarpazarı mevkilerinde; Mustafa Ağa ise, Siroz, Zihne, Dırma bölgelerinde camus satın almakla görevlendirilmiş mübaşirlerdir. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.97.

⁷¹⁸ Bu durumda mandaların çifti 4200 akçe üzerinden alınmıştır. Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*, s.126; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.97; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.36. bu seferden önceki seferler sırasında da mandaların çifti 35 kuruştan temin edildiği görülmektedir. BOA, C.AS.. 959/41706.

⁷¹⁹ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.97-98; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.36.

⁷²⁰ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.46.

⁷²¹ Sığırların dünya besin maddesi üretiminde etkin olmasının başlıca sebepler vardır. Eti, sütü, derisi gibi başlıca ürünlerin elde edilmesinde kullanılan sığırların; kaba yemleri hayvansal değere dönüştürmesi, çok farklı iklimlere uygun olması ve farklı cinslerinin olması, yüksek düzeyde süt üretimi ve iyi oranda et üretiminin olması yanı sıra daha birçok etken sayılabilir. Bunun için sığır yetiştiriciliğinin önemi ve amaçları hakkında detaylı bilgi için bk. Serap Göncü, *Sığır Besiciliği*, Akademisyen Kitabevi, Ankara 2014, s.7-10. Bunun yanı sıra günümüzde Türkiye'de besiyeye alınan sığır ırkları, özellikle et tipi sığır cinsleri ve bunların fonksiyonel özellikleri, ağırlıkları, bakımları, barınakları, yemlik ve sulukları hakkında detaylı bilgi için bk. Göncü, *Sığır Besiciliği*, s.12-50. Ayrıca, besiyeye alınacak sığırların bazı özelliklere sahip olması lazımdır. Bunun için besiyeye alınacak hayvanların seçimi önemlidir. Bk. Kara, *Sığır ve Koyun Besisi*, s.7.

⁷²² Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.107.

⁷²³ Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.286.

mühimmatının naklinde kullanılması nedeniyle kesimi fazla olmazdı. Bunun dışında yine koyun etinin tercih edilmesi nedeniyle sığır eti çok fazla tercih edilmemekteydi. Buradan hareketle baktığımız zaman Osmanlı Devleti'nin seferlerde kullandığı hayvanlardan biri olan sığırdan en geniş anlamıyla üç şekilde faydalanılmaktaydı. Birinci kullanım alanı tarım alanında sabana koşularak istifade edilmesi idi. İkinci kullanım alanı, sefer sırasında nakliye de yani taşımacılıkta ve üçüncü son kullanım alanı ise eti idi. Her ne kadar koyun kadar tercih edilmese de zaman zaman yeterli olmayan koyun eti yanında sığırın da kesildiği oluyordu. Ancak Osmanlı Devleti'nde sığırın öncelik kullanım alanı tarım alanında ve taşımacılıkta kullanılmasıydı.

Koyun etine göre sığır eti daha ucuzdu. Örneğin 1725 yılında Üsküdar'da koyun etinin vukıyyesi (okka)⁷²⁴ 12 akçe iken; sığır etinin vukıyyesi yedi akçe olarak belirlenmiştir. Yine aynı tarihlerde Edremit'te koyun etinin vukıyyesi on iki akçe iken; sığır eti dokuz; öküz etinin vukıyyesi altı akçe idi.⁷²⁵ Fakat yukarıda da ifade edildiği üzere sığırın hem tarımsal hem de seferde nakliye hizmeti görmesi nedeniyle, orduda sığır eti yerine koyun etinin tercih edildiği anlaşılmaktadır.

2.7. Hayvan Gücüne Dayalı Olarak Taşımacılıkta Kullanılan Arabalar

Milattan önce 2.000-800 yılları arasındaki devirde üretilmeye başlanan araba, Çin'de daha erken devirlerden itibaren kullanılmaya başlanmıştır. Eski devirlerde Mezopotamyalıların tekerleği icat etmesiyle birlikte arabayı da icat etmişlerdi. O devirlerde Mezopotamyalılar atı bilmediklerinden dolayı arabalarda sığır ya da eşiği kullanmışlardı.⁷²⁶ Türkçe, Arapça ve Farsça bazı kaynaklarda da geçen “araba” kelimesinin kökeni hakkında farklı görüşler ileri sürülmüştür. Türkçenin Azeri, Kaçar, Çağatay lehçelerinde de aynı şekilde kullanılan bu kelime, küçük telaffuz farklarıyla Balkan ve Slav dillerine de geçmiştir. Türklerin yaşadığı Orta Asya bozkırlarında da eskiden beri kullanılmakta olup, bölge halkının günlük hayatında önemli rol oynamıştır. Bu bölgede iki türlü arabanın bulunduğu bilinmektedir. Biri sürücünün arkaya oturup dizginle idare ettiği Harizm ve Kaşgar arabası, diğeri ise sürücünün at üzerine binip kısa gem ile idare ettiği Türkistan ve Hokand arabasıdır.

⁷²⁴ Okka, Osmanlı'nın bir ağırlık ölçüsü birimidir. Osmanlı Okka için farklı tarihlerde farklı şekillerde kullanmıştır. Detaylı bilgi için bk. Cengiz Kallek, “Okka”, *DİA*, C 33, TDV Yay., İstanbul 2007, s.338-339.

⁷²⁵ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.84.

⁷²⁶ Ulusan Şahin, “At Arabası”, s.166.

Halk dört tekerlekli, at, öküz ve deve ile çekilen araba kullanmıştır. Araba Osmanlı Türkçesi'nden Arapça'ya geçmiş ve deve, at, öküz gibi hayvanlar tarafından çekilmiştir. Yavuz Sultan Selim'e karşı savaşan Memlûklü ordusunda darpzen taşıyan ve öküzlerle çekilen 100 kadar tahta araba bulunmuştur.⁷²⁷

Eski Türklerde göçebe yaşam nedeniyle arabalar sosyal yaşantı içinde taşımacılıkta kullanılan en önemli vasıtaydı. Erkeklerin günlük görevi at üzerinde sürüleri otlatmak ve avlanmaktı. Bütün kabile veya boy ise yeni otlaklar bulmak amacıyla, diğer belirli bazı yörelere göç ederdi. Bu amaçla coğrafyanın yönlendirmesiyle yaylaklar ve kışlaklar arasında göçebe yaşam sürerlerdi. Yaşlılar, çocuklar bütün ağırlık ve teçhizat ile birlikte arabalarda göç ederlerdi. Arabalar öküz ve sığırlarla çekilirdi.⁷²⁸ Bu bakımdan arabayı “bir hayvan koşma kültürü” olarak da ifade edilebilir. Çin kaynaklarına göre atlı araba M.Ö. 2000 yılında Türkler tarafından kullanılmış ve “*Hunlarda araba yapan ustalar yoktur, çünkü orada herkes araba yapabilir*” kaydı, arabanın Türklerde kullanıldığını göstermektedir.⁷²⁹ Mete Han bir mektubunda Çinlilere dostluk sembolü olarak bir adet deve, iki adet binek atı ile birlikte sekiz tane de araba atı gönderdiği belirtilmektedir.⁷³⁰

Eski Türk toplumlarında olduğu gibi Osmanlılarda kara taşımacılığında hayvanların yanı sıra arabaları kullanırlardı.⁷³¹ Seferler sırasında, hem askeri birliklerin savaş meydanına nakledilmesi hem de ordunun lojistik ihtiyacının taşınmasında hayvanların yanı sıra arabalar da kullanılırdı. Osmanlı Devleti, menzillerde ihtiyaç olarak kullanılacak arabaları menzil etrafındaki kazalardan belirli şartlar çerçevesinde temin etmeye özen gösterirdi.⁷³² Araba Osmanlıların kuruluşuyla birlikte sıkça kullanılan bir taşıma aracı olup, Anadolu ve Rumeli’de yük taşıma ve nakliyede uzun mesafelerde deve ile sağlanırken kısa mesafelerde arabalar daha çok

⁷²⁷ Mehmet İpşirli, “Araba” *DİA*, TDV Yay. C 3, İstanbul 1991, s.242.

⁷²⁸ Bedirhan, *İslam Öncesi Türk Tarihi*, s.25.

⁷²⁹ Ulusan Şahin, “At Arabası”, s.166. Ayrıca M.Ö. gerek Türklerde gerekse Çinli kaynaklarda at ve arabalar hakkında detaylı bilgi için bk. Aynı eser, s.165-176.

⁷³⁰ Buradan anlaşılmalıdır ki, arabaya koşulan atlar ile binek atları birbirinden farklıdır. Ulusan Şahin, “At Arabası”, s.166-167.

⁷³¹ Öztürk, “Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri”, s.136; İşbilir, “Savaş ve Bölgesel Ekonomi”, s.25.

⁷³² Her kaza imkânları dâhilinde belirlenen miktarda araba temin etmek zorundaydı. Detaylı bilgi için bk. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.85- 87.

tercih edilen vasıtalardan biriydi.⁷³³ Sefer kararının alınmasıyla birlikte, sefer güzergâhındaki kadılıklara gönderilen emirlerde sefer mühimmatının naklinde kullanılacak arabaların belirlenen yerlerden, belirlenen şekilde ve zamanında temin edilerek gönderilmesi ferman olunurdu.⁷³⁴ Ayrıca seferde kullanılacak arabaların ustaları tarafından sağlam yapılması istenirdi.⁷³⁵

Arabalar seferler sırasında yük hayvanlarıyla birlikte, Osmanlı ordusunun zahire⁷³⁶, mühimmat ve eşya naklinde ve sefer sırasında esir edilenlerin taşınmasında yaygın bir biçimde kullanılmıştır.⁷³⁷ Seferler sırasında arabalar en çok top naklinde kullanılmıştır.⁷³⁸ Askeri alanda büyük topların taşınmasında kullanılan arabalardan daha çok faydalanmak amacıyla top arabacıları ocağı teşkil edilmiştir.⁷³⁹

Sefer sırasında hafif ağırlıkların taşınmasında koçi ve sirem arabaları kullanılmış olmakla birlikte, asıl yük arabası olarak manda ve sığırlar tarafından çekilen öküz arabalarından⁷⁴⁰ istifade edilirdi. Öküz arabalarının bazıları, sefer müddetince hizmette bulunmak üzere, bir savaş mükellefiyeti olarak halktan kiralanırdı.⁷⁴¹ Bunun yanı sıra, ücret mukabili taşıma yapan arabacılar da ordu hizmetine alınırdı. Arabaların ağırlık taşıma kapasiteleri ise şöyleydi: Tek atın çektiği arabalar 150 kg. çift at koşulan arabalar ise 400-500 kg. iki tekerlekli öküz arabası 156 kg. dört tekerlekli öküz arabası 333 kg. yük çekerdi. Ayrıca dört tekerlekli ve iki öküzün çektiği araba ise 800 vukıyye yani ortalama 1.025 kg. ağırlık

⁷³³ İpşirli, “Araba”, s.243; İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.78; Sevinç, *1695-1696 Avusturya*, s.141; Gökpinar, *Varadin Seferinde Organizasyon* s.48.

⁷³⁴ BOA, A.(DVNSMHH.d... 102/616; BOA, AE.SAMD.III 22/2121.

⁷³⁵ BOA, A.(DVNSMHH.d... 38/88.

⁷³⁶ BOA, A.(DVNSMHH.d...104/1156.

⁷³⁷ İpşirli, “Araba”, s.243; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.114; Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.141; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.93.

⁷³⁸ Gökpinar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.48.

⁷³⁹ Bu ocağın ne zaman kurulduğu ile ilgili kesin bilgiler mevcut olmamakla birlikte İstanbul Kuşatması sırasında Fatih zamanında kullanıldığı ile ilgili bilgiler mevcuttur. İpşirli, “Araba”, s.243.

⁷⁴⁰ Manda arabaları şeklinde de telaffuz edilmektedir. BOA, (DVNSMHH.d... 77/84.

⁷⁴¹ Ertaş, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, s.594; Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.123; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.114; Hakan Kaya, *Osmanlı-İran Sınırında Bir Serhad Sancağı: Bayezid (1578-1848)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2018, s.130.

taşıyabilmekteydi. Genellikle öküzlerle çekilen arabalar 600-1.000 kg. arasında değişen miktarlarda yük taşımaktaydı.⁷⁴²

Osmanlı sefer organizasyonlarının bir parçası olan yük hayvanları ve onların çektikleri arabalara dayalı geniş, karmaşık ve çoğu zaman iyi işleyen bir sistem üzerine kurulmuştur.⁷⁴³ Osmanlı Devleti'nde deniz⁷⁴⁴ ve kara ulaşımı şeklinde ikiye ayrılmıştır. Kara ulaşımının nakliye vasıtaları, binek hayvanları deve, at, katır, camus ve merkeplerin yanı sıra iki tekerlekli kağrı⁷⁴⁵ ve dört tekerlekli yaylı arabalarla sağlanmıştır.⁷⁴⁶ Tek atla çekilen arabalar, Kırım Türkleri arasında yaygındı. Altı atla çekilen arabaya “*Hinto*” adı verilirdi. Yaylı, kapanlı ve dört tekerlekli olup, bir iki veya üç atla çekilenler “*Koçu/Koçi*”, dört atla çekilen ve genelde Rumeli'de yaygın olan arabaya da “*Boğdan arabası*” denilmekteydi.⁷⁴⁷

Osmanlı Devleti'nde uzun mesafeler için deve, kısa mesafeler için ise arabalar tercih edilmekteydi.⁷⁴⁸ Osmanlı seferlerinde kullanılan nakliye vasıtalarından biri olan arabalar, özellikle topların ve diğer sefer mühimmatının nakli için kullanılırdı.⁷⁴⁹ Sefer mühimmatı kapsamında döktürülen topların nakledilmesi için devlet top arabalarının yaptırılması için emir verilirdi. Arabaların yaptırılması için topçubaşı ve toparabacıbaşı görev almaktaydı. Arabaların yapımında kullanılmak üzere ise demir, Karahisar köselesi, kereste ve katran tedarik edilirdi.⁷⁵⁰

⁷⁴² İşbilir, “Mekkare”, s.554; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.114; Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.123.

⁷⁴³ Sunar, “Hayvanlar”, s.122.

⁷⁴⁴ BOA, A.(DVNSMHHM.d... 5/743. Deniz ve nehirlerde taşımacılıkta kullanılan gemilere genel olarak “*sefine*” denilmekte olup; bunun dışında deniz ve nehir ulaşımında kullanılan diğer gemiler, firkate, şayka, kalite, üstü açık ve miriborozan şeklindedir. Bu miri gemiler yanı sıra ticari gemilerde seferlerde ulaşımında kullanılmaktaydı. Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.141; Karagöz, “Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik”, s.102. Ayrıca konu hakkında detaylı bilgi için bk. Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.175- 188.

⁷⁴⁵ BOA, (DVNSMHHM.d... 59/291; BOA, C..AS.. 77/7250; 797/33778. Doğu seferlerinde kağrı arabaları ve diğer arabalardan çok hayvanlar ile sevk yapılırdı. BOA, C..AS.. 1214/54453.

⁷⁴⁶ İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.78; Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.141; Karagöz, “Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik”, s.98.

⁷⁴⁷ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizasyonu*, s.31; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.78; Sevinç, *1695-1696 Avusturya Seferi*, s.141.

⁷⁴⁸ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.31.

⁷⁴⁹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.46; Karagöz, “Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik”, s.98.

⁷⁵⁰ Sevinç “1695 Sakız Seferi'nde Organizasyon” s.62.

Arabalar, hasta ve yaralıların taşınması ve cenazelerin nakli için de kullanılmaktaydı.⁷⁵¹ Arabaların yeni olmasına özen gösterilirken, arabanın çekilmesinde kullanılacak hayvanlarında genç ve sağlıklı olması tercih edilirdi.⁷⁵² Osmanlı seferleri üzerinde yapılan incelemelerden anlaşıldığı kadarıyla arabalar daha çok batı yönündeki seferlerde kullanılırdı. Arabalar, deve ve beygirlere nazaran çok daha fazla yük taşıma kapasitesine sahipti. Çünkü bir arabaya ortalama 600-1000 kg. yük yüklenebilirdi.⁷⁵³ Bununla birlikte, yolların daha düzgün olması da diğer bir etkendi.⁷⁵⁴ Osmanlı Devleti'nin doğu seferlerinde mühimmat ve zahire naklinde arabalar fazlaca kullanılmazdı.⁷⁵⁵ Bu durum bölgenin coğrafi şartları, özellikle de arazi yapısıyla bağlantılıydı. Zira bu seferlerde cephe gerisi olarak niteleyebileceğimiz doğunun arazi yapısının engebeli ve yükseltisinin fazla olması bazı yerlerde arabalarla nakliyatın yapılmasına engel teşkil ederdi. Bu nedenle arabalar ancak arazinin düz olduğu yerlerde kullanılırdı. Buralarda da “*demir tekerlekli kağni*”⁷⁵⁶ arabaları tercih edilirdi.⁷⁵⁷

Doğu yönünde arabaların yük hayvanlarına göre az olmasının nedeni; arabaların kendi doğası ve mekanizmasından kaynaklanan nedenlerden çabuk bozulabilir olması ve tamirlerinin zor olmasıdır. Devenin ise susuzluğa dayanıklı olması ve bakımı kolaydır. Ayrıca öküzlerle çekilen her arabayı idare etmek için bir kişi görevlendirilirken altı deve veya beygirin idaresinde bir kişi görevlendiriliyordu. Bunun yanı sıra bölgenin coğrafi şartları gereği arazi yapısının elverişsiz olmasından kaynaklı doğu seferlerinde araba miktarında azalma görülmektedir.⁷⁵⁸ Yine doğu yönünde yapılan seferlerde nakliyatın özellikle deniz üzerinde yapılması nedeniyle arabalar çok daha az tercih edilmekteydi. Özellikle topların ve bazı sefer mühimmatının nakli arabalarla gerçekleştirilmiş olup, Osmanlı seferleri üzerine

⁷⁵¹ BOA, AE.SMST.II. 8/772. Ayrıca arabaların farklı taşıma fonksiyonları da mevcuttur. Örneğin şehir içi taşımacılık için bk. İpşirli, “Araba”, s.243; Gökpinar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.48.

⁷⁵² İşbilir, “Mekkâre”, s.554; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizesi*, s.31; Gökpinar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.53.

⁷⁵³ Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.244; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.46.

⁷⁵⁴ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizesi*, s.31.

⁷⁵⁵ BOA, A.(DVNSMHH.d... 104/1156.

⁷⁵⁶ BOA, İE.ML.. (İbnülemin, Maliye) 77/7250.

⁷⁵⁷ Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.244-245.

⁷⁵⁸ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.46-47.

yapılan çalışmalarda, arabaların daha çok arazinin az engebeli olduğu batı yönlü seferlerde kullanıldığı görülmektedir.⁷⁵⁹

Ordunun ağırlıklarının ve zahirenin nakli için çoğunlukla uzun yollara dayanıklı olan deve ve katır kullanılmakta olup, bu tür işler için öküz ve mandaların çektiği arabalar⁷⁶⁰ nadir olarak kullanılmaktaydı. Bunun sebebi ise at, katır ve devenin hemen her türlü yol şartlarında ilerleyebilmesine rağmen, arabanın ilerlemesi için bazı iş kollarının geliştirilmesinin gerek duyulmasıydı.⁷⁶¹ Bu açıdan sefere giden zahire⁷⁶² ve mühimmatının naklinde arabalar kullanılmış, sefere giden top arabalarında her hangi bir problemle karşılaşıldığında sorunun giderilmesi için ustalar gönderilmişti. Top arabalarının tamiri için, sefere katılan orducu esnafı içerisindeki demirci, marangoz, nalbant ve saraçlardan istifade edilmesinin yanı sıra, sayısı bilinmemekle beraber çeşitli yerlerden demirci, nalbant, marangoz ve saraçlar tutulmuştu. Belgrat Kalesi'ndeki şâhi, havan, cephane ve mühimmat arabalarının tamiri için kale muhafızı görevlendirilmişti.⁷⁶³

Arabalar kiralanırken kira ücretleri aylık olarak belirlenirdi. Arabaların nakliye hizmetinde kullanılacakları süre tam olarak belli olmadığından sahiplerine birer aylık kira ücretleri peşin olarak ödenmekteydi.⁷⁶⁴ Devletin araba sahiplerine paralarını zamanında ödeme gibi yükümlülüğü bulunurken araba sahiplerinin de bazı yükümlülükleri vardı. Yolda arabaların tamiri gerektiğinde veya hayvanlar iş göremez duruma geldiklerinde bunların yenilenmesi araba sahiplerinin görevidi. Bunun karşılığında arabaların sefer hizmetindeki işleri sona erdiğinde arabalar ve öküzler sahiplerine teslim edilecekti.⁷⁶⁵

⁷⁵⁹ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.114-115.

⁷⁶⁰ 1717 tarihli seferi hümayun için askerinin zahiresi ve cephanesi gibi mühimmatının taşınması için mekari camus arabalarına ihtiyaç duyulmuştu. BOA, AE.SAMD.III 104/ 10286. Yine 1716 tarihli sefer için görevlendirilen mübaşir tarafından Hezargrad kazası ve civarından askeri iaşe için camus arabası temin edilmesi istenmekteydi. BOA, AE.SAMD.III 115/11360.

⁷⁶¹ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.114.

⁷⁶² BOA, A.(DVNSMHM.d... 97/147.

⁷⁶³ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.142.

⁷⁶⁴ Arabanın kiralandığı kişilere ücretlerinin tamamen verilmesine devlet özen gösterirdi. Bu hususta görevli kişi merkeze bilgi vermek zorundaydı. BOA, TS.MA.e 1073/2.

⁷⁶⁵ Örneğin 1724 senesinde Mustafa Paşa'nın yanına sevk edilmek üzere kiralanın her araba için aylık 5 kuruş ücret ödenmiştir. Yine Erzurum'dan Tiflis ve Tebriz'e un ve top nakleden arabalar için de kira bedeli olarak aylık 5 kuruş fiyat belirlenmiştir. 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

Seferlerde kullanılacak arabaların temin edilmesi için ilgili yerlere mübaşirler görevlendirilmekteydi. Genellikle Dergâh-ı Ali⁷⁶⁶ çavuşlarından seçilen mübaşirler, taşrada bulunan kadı ve idari görevlilerin yardımı ile ihtiyaç duyulan sayıda araba temin edilmekteydi. Mübaşirler topladığı arabaları ilgili yerde bulunan arabacıbaşına teslim etmekteydi. Gönderilen ilgili hükümlerde gerekli özenin gösterilmesi ve herhangi bir engelin olmaması için kesin emirler yer almaktaydı.⁷⁶⁷ Sefer için araba tedarikinde ihmal gösterenlere sürgün cezası dahi verilmekteydi.⁷⁶⁸ Arabalar Anadolu ve Rumeli'nin çeşitli bölgelerinde avarız karşılığı, satın ve duruma göre kiralama şeklinde tedarik edilmekteydi. Sefer süresince kullanılacak arabalara günlük veya aylık ücret, kazalardan menzillere veya iskelelere zahire taşıyan arabaları ise taşıdıkları kile veya mesafeye göre ücret verilirdi.⁷⁶⁹ Ayrıca Osmanlı Devleti iaşe ve ikmal nakli için çok sayıda araba bulundurmaya zorundaydı. Ancak bazen hem araba temin etmek hem de nakletmek zorunda da kalmamak için nakil ücretini de ilave ederek erzakı satın alırdı.⁷⁷⁰

2.7.1.Öküz Arabası (Araba-ı Kav)

Belgelerde, “araba-ı kav⁷⁷¹, öküz arabası⁷⁷², camus arabası⁷⁷³, mukari arabası, mukari öküz arabası⁷⁷⁴, miri öküz arabası, miri araba⁷⁷⁵ ve otluk arabası” olarak adlandırılan ve kağrı adı verilen bu tür arabalara hem öküz⁷⁷⁶ ve karasığır⁷⁷⁷

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. Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.246-247; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.49.

⁷⁶⁶ Padişah kapısı anlamında kullanılan bir terimdir. Develioğlu, *Tarih Deyimleri Sözlüğü*, s.209. Buradan anlaşılıyor ki araba temini içinde doğrudan merkezden atanan kişiler tarafından temin edilmekteydi.

⁷⁶⁷ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.94.

⁷⁶⁸ BOA, C..AS.. 724/30360.

⁷⁶⁹ Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.49.

⁷⁷⁰ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.94.

⁷⁷¹ Belgelerde “araba-i gav” şeklinde de yazılmaktaydı. BOA, AE.SMMD.IV. 67/7878; BOA, AE.SMST.II. 50/5033; BOA, AE.SMHD.I. 236/18981. Ayrıca bk. İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.100; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.51.

⁷⁷² BOA, AE.SAMD.III 146/14249; BOA, İE.ADL. 6/352; BOA, İE.AS. 86/7773.

⁷⁷³ BOA, A.(DVNSMHM.d... 103/682; BOA, AE.SAMD.III 115/11360.

⁷⁷⁴ Mekari öküz arabası şeklinde de geçmekteydi. BOA, AE.SMST.III 347/27926.

⁷⁷⁵ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizesi*, s.33; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.82.

⁷⁷⁶ BOA, AE.SAMD.III, 146/14249; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.83; Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.141-144.

⁷⁷⁷ BOA, C..AS.. 58/2718; BOA, AE.SMST.II. 32/3193.

hem de manda gibi hayvanlar koşulmaktaydı.⁷⁷⁸ Bu arabalar değişik isimlerle adlandırılmalarına rağmen tamamı aynı çeşit arabalar için kullanılmakta olup, sefer organizasyonlarında benzer hizmetlerde istihdam edilmekteydi. Kullanılan isimler, hep aynı arabalar için ve belgelerde birbirleri yerine kullanılmıştır. Sığır arabaları olarak verilen liste ile diğer isimlerde verilen listeler birbirine benzemektedir. Dolayısıyla bu arabalar temin edilirken hangi hayvanın koşulacağı fark edilmeksizin temin edilmekteydi.⁷⁷⁹ Temin edilen bu arabaların da kiralari yine üçer aylık peşin ödenmekteydi.⁷⁸⁰ Kira bedelleri ise daha çok hazineden karşılanmaktaydı.⁷⁸¹ Bazen, bu arabalar sefer süresince savaş mükellefiyeti olarak da kiralanmaktaydı.⁷⁸²

Öküz arabaları, ordu için temin edilen hububat ve diğer malzemelerin satın alındığı yerden sefer yolu üzerindeki menzillere taşınmak üzere kullanılıyordu.⁷⁸³ Yine daha iktisatlı olması nedeniyle deniz yoluyla gerçekleşen zahire ve diğer iaşe maddeleri de iskelelerden cepheye öküz arabaları aracılığıyla sevk edilirdi.⁷⁸⁴ Ayrıca sefer yolu üzerindeki menzillerde, ihtiyaç duyulması halinde savaş teçhizatlarını ve ağırlıkları taşımak üzere hazır bekletilirdi.⁷⁸⁵ Bu arabaların en önemli sayılabilecek kullanım amaçları birçok hükümde açıkça ifade edildiği gibi askerin zahire, cephâne, tophane vesair mühimmat ve ağırlıklarını⁷⁸⁶ seferin yapılacağı ana ve tali istikamete taşımaktır. Zahireler hem savaş alanına hem de sefer yolu üzerindeki menzillere önceden tayin edilen miktar kadar satın alınıp taşınırdı. Ayrıca bu arabalar sefer için stratejik öneme sahip yer ve kalelerin tamiri, korunması için de her türlü nakliye hizmetini gerçekleştirirlerdi. Bu nakliye işinde mühimmatın yanında zahire nakli de

⁷⁷⁸ BOA, C..AS., 58/2718; 357/14789; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.98; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.83; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.100.

⁷⁷⁹ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.83; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.51.

⁷⁸⁰ BOA, C..AS.. 507/21172; 782/33082.

⁷⁸¹ BOA, AE.SMMD.IV. 49/5680; BOA, AE.SAMD.III 146/14249.

⁷⁸² Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", s.594.

⁷⁸³ Örneğin 1693 tarihli sefer için Edirne'den Selanik, Yenişehir ve Yanya'ya kadar yol üzerinde bulunan kadılara gönderilen emirlerde, sefer için temin edilen zahirenin öküz ve öküz arabalarıyla bir an önce Belgrad'a ihraç emilmesi emir edilmişti. BOA, (DVNSMHH.d... 104/1161.

⁷⁸⁴ BOA, A.(DVNSMHH.d... 97/147.

⁷⁸⁵ İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.100; Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.47.

⁷⁸⁶ BOA, AE.SAMD.II. 13/1367; BOA, AE.SAMD.III 146/14249; BOA, C..AS.. 357/14789; 507/21172.

yer almaktaydı.⁷⁸⁷ Yine bu arabaların yabancı elçilerin ağırlıklarını ve getirdiği hediyeleri taşımak üzere de istihdam edildiği anlaşılmaktadır.⁷⁸⁸

Bir öküzün çekeceği arabaya, 18 kile veya 160 okka yani yaklaşık 500 kilo yük taşıma kapasitesi vardır. Bir arabaya birlikte koşulan bir çiftin bir ton taşıma kapasitesi vardır.⁷⁸⁹ Bir öküz arabası ortalama yolun fiziki durumuna göre 800 vukiyye (1026 kilo) taşımaktaydı.⁷⁹⁰ Sefer organizasyonları dâhilinde camuş veya öküz arabaları başta top ve cephaneye olmak üzere her türlü mühimmat ve erzakın taşınmasında kullanılırdı.⁷⁹¹ Sefer sırasında kullanılan bu arabaların fiziksel özellikleri hakkında yeterli bilgi bulunmayan bu arabalar için kayıtlarda sadece üstü örtülü ve genç öküzler tarafından çekilmesi ve ikişer çift olarak koşulmaları noktasında bilgi verilmektedir.⁷⁹² Seferde öküz arabalarından her birine koşulan camuş ve öküz sayıları da farklıydı. Şâhî top arabalarından her birine ikişer, havan topu arabalarına üçer, cephaneye arabalarına birer çift öküz veya ikişer çift karasığır öküzü ve otluk arabalarına birer çift öküz koşulurdu.⁷⁹³

Arabaları çeken hayvanlar eğer camuş ise bir çift, eğer karasığır ise iki çift olması gerekmektedir. Arabacılar da genç, tecrübeli kişilerden seçilmesi ve araba tamirinden anlamalarına dikkat edilmekteydi.⁷⁹⁴ Temin edilen arabaların zamanında orduya teslim edilmesi için her kazadan kendisine güvenilen bir kişi arabacı başı tayin edilir. Bu kişiler ayrıca halk arasından da tanınan güvenilir kişiler olmasına dikkat edilirdi. Seferde kullanılan arabaların sayısı fazla ise her 50 araba için bir arabacı başı tayin edilir.⁷⁹⁵ Bazen sefer için istenilen arabalar, ya eksik ya da hiç gönderilmemektedir. Bu durumda devlet bu arabaların bedellerini istemektedir. İhtiyaç duyulan bu arabalar ise farklı bölgelerden kiralanmaktaydı.⁷⁹⁶

⁷⁸⁷ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.51.

⁷⁸⁸ BOA, C..HR.. (Cevdet, Hariciye) 121/6031.

⁷⁸⁹ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.33.

⁷⁹⁰ Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", s.594; Türkmen, *Kamanice Seferinin*, s.47.

⁷⁹¹ Avusturya üzerine XVII. yüzyılın sonlarında düzenlenen seferde Mühimmat Tuna Nehri üzerinden gemilerle sağlanmıştı. Ancak Tuna'ya kadar mühimmat arabalarla nakledilmişti. Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.142.

⁷⁹² İşbilir, "Mekkare", s.554; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.100; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.53.

⁷⁹³ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.145.

⁷⁹⁴ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.86-87; Türkmen, *Kamanice Seferinin*, s.48.

⁷⁹⁵ Türkmen, *Kamanice Seferinin*, s.48.

⁷⁹⁶ BOA, AE.SMST.III 347/27926.

Seferlerde kullanılan öküz arabaları da, genellikle iki veya üç şekilde kullanılmaktaydı. Birincisi, ordu için temin edilen hububat, iâşe ve diğer yiyeceklerin satın alındıkları yerden ya da depolandıkları ambarlardan sefer yolu üzerindeki menzillere ve ordunun bulunduğu yerlere taşınması kullanılmaktaydı. İkincisi ise, sefer yürüyüşünün başladığı andan itibaren ordu ile birlikte hareket ederek her türlü savaş araç ve gereçlerinin nakledilmesini sağlamaktaydı. Ayrıca savaşta hasta ve yaralıların nakli ile cenazelerin taşınması da bu arabalarla yapılmaktaydı.⁷⁹⁷ Yine ihtiyaç duyulmaları halinde kullanılmak üzere her bir menzilde 60 araba bekletilmek suretiyle istifade edilmekteydi.⁷⁹⁸ Örneğin 1695 ve 1696 Avusturya seferlerinde, Tophane, Cebehane, Daire-i hümâyun ve Istabl-ı âmire mühimmatı, başmuhasebe ve mevkufât defterleri, Hazine-i âmire mühimmatı öküz arabalarıyla taşınmıştı. Yeniçeri, Cebeci, Topçu ve Toparabacı ocakları ağırlıklarının taşınmasında da bu arabalar kullanılmıştı.⁷⁹⁹ Mora seferinde ise, bu arabalardan üç şekilde faydalanılmıştır. Ordu için satın alınan hububatın ve diğer malzemelerin, satın alınan yerden sefer menzillerine taşınmasında, İstanbul'dan Mora'ya kadar ordunun savaş teçhizatının taşınmasında ve hizmet arabaları adı altında her menzilde 60 adet bekletilmesi şeklinde yararlanılmıştır. Yine Prut Seferi'nde de bu arabalardan iki şekilde faydalanılmıştır. Bir kısmı, ordudaki asker ve hayvanların erzakının taşınmasında, diğer öküz arabaları ise ordunun hareket ettiği yerden ordu ile birlikte hareket ederek ordunun gıda ve ihtiyaç maddelerini ve her türlü savaş araç, gereçlerinin nakledilmesinde kullanılmıştır.⁸⁰⁰

Sefer için istenen arabaların yeni, sağlam, dayanıklı, üstlerinin örtülü olması, öküzlerin de genç ve kuvvetli olması, eğer karasığır olursa iki çift veya dörder öküzlü, camus olursa bir çift olması gerekmektedir. Arabacıların hizmete kadir olmaması, arabalarının çürük olması, öküzlerinin yollarda ölmesi sonucu sefer

⁷⁹⁷ İpşirli, "Araba", s. 243; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.115. 1696 tarihli seferde hastalanan 590 askerin Belgrad'dan Rusçuk'a Tuna gemileriyle sevk edildikten sonra tedarik edilen arabalar ile hızlıca Edirne'ye gönderilmeleri emredilmiştir. BOA, AE.SMST.II. 8/772.

⁷⁹⁸ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.83.

⁷⁹⁹ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.144.

⁸⁰⁰ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizesi*, s.33-34.

hizmetlerinin aksamasına sebep olurlarsa bunların bedellerinin ahaliden alınması emredilmişti.⁸⁰¹

Hayvanların sahip oldukları güce paralel olarak daha ağır çaptaki mühimmatın nakledilmesi yine bu arabalarla sağlanırdı. Öküz arabaları ile cebehane, tophane mühimmatı, otağ ve mehterhane mühimmatı, köprü yapımında kullanılan malzeme, hububat, erzak ve bazı eşyalar taşınmaktaydı.⁸⁰² Çevre kazalardan temin edilen buğday, arpa, un, saman, odun ve kömür gibi maddeler arabalara yüklenerek menzillere taşınırdı.⁸⁰³

Sefer öncesinde veya sefer sırasında hangi kazadan, sancaktan ne kadar öküz arabası temin edileceği belirtilmekteydi.⁸⁰⁴ Zaman zaman zahire nakli yapılırken tedarik edilen arabaların yeterli gelmemesi üzerine tüccar arabaları kiralanmıştı. Ancak bu arabaların da yetmeyeceği anlaşılınca deve, at, katır ve eşek tedarik olunmaktaydı.⁸⁰⁵ Arabaların yük taşıma kapasiteleri, taşıdıkları yükün cinsine göre değişmekteydi.⁸⁰⁶ Her bir arabanın, buğday, arpa, un gibi zahirenin gerçek yük taşıma kapasitesi yaklaşık 800 vukıyyedir.⁸⁰⁷ Bir öküz arabası ile 451.5 kg. (2'şer çeki) odun, 564 kg. (10 kantar) erzak, 452- 564 kg. (8-10 kantar) cebehane ve tophane mühimmatı, 256.6 kg. (200 vukıyye) ot, 282 kg. (5 kantar) saman, 1539 kg. (60 kile) pirinç taşınabilirdi.⁸⁰⁸

Arabacılara istihdam edildikleri mesafenin uzaklığına ve hava koşullarına göre farklı ücretler verildiği gibi günlük olarak da belli bir ücret tayin edilmişti. Bunun yanı sıra hava şartları fiyatların artmasına bir sebepti. Örneğin kış şartlarının sert geçmesi fiyatlara zam gelmesine neden olmaktaydı.⁸⁰⁹ 1672 tarihli bir hesap

⁸⁰¹ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.53.

⁸⁰² Örneğin II, Viyana seferi öncesi İstanbul'dan Tekirdağı iskelesine getirilen sadece cebehane mühimmatının Edirne'ye kadar nakli için toplam 98 tane öküz arabasına ihtiyaç duyulmuştur. Erdoğın, *II. Viyana Kuşatması*, s.99.

⁸⁰³ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.83.

⁸⁰⁴ İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.100.

⁸⁰⁵ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.145; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.83.

⁸⁰⁶ Erdoğın, *II. Viyana Kuşatması*, s.100; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.84.

⁸⁰⁷ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.84.

⁸⁰⁸ Erdoğın, *II. Viyana Kuşatması*, s.100; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.84.

⁸⁰⁹ Örneğin, Filibe- Belgrad arasında eşya ve mühimmat naklinde görevlendirilen arabacılardan her birine, Filibe- Sofya arasındaki mesafe için 6 günde 500 akçe, Sofya- Niş mesafesi için 5 günde 400 akçe, Niş- Belgrad mesafesi için 10 gün için de 700 akçe ücret ödenmiştir. Kış şartlarına bağlı olarak daha önce 600 akçe ödenen iki merkez arası için 900 akçeye kadar çıkmaktaydı. Erdoğın,

pusulasında Edirne civarında temine edilen öküz arabaların ücreti 600.000 (6 yük) akçe ve Karasu Menzili'nden İsakçı'ya cephaneye taşıyan iki arabaya da 1200 akçe verilmişti⁸¹⁰

2.7.2.Sirem Arabaları

At, manda, sığır ve öküzlerle çekilen arabalarla, koşulan hayvanın türüne göre farklı ağırlıklarda malzeme taşınmıştır. Arpa, buğday, un, pirinç gibi hububat türünden erzaklar ile cebehane ve tophane mühimmatının naklinde öküzlerle çekilen arabalar⁸¹¹ kullanılırken, daha hafif ağırlıkların taşınmasında sirem arabaları tercih edilmiştir.⁸¹² Ancak arşiv belgelerine göre sirem arabalarının arpa gibi ağırlıkların taşınmasında da kullanıldığı görülmektedir.⁸¹³ Ayrıca bu arabalar, padişahın çadırı, devlet erkânının çadırları,⁸¹⁴ has atlar için ot taşıma ve Matbah-ı amire için yakacak odun taşımada da,⁸¹⁵ askeri donanım, kilim tarzındaki dokuma örtüleri⁸¹⁶ ve yabancı elçiler için⁸¹⁷ sirem arabaları tahsis edilmekteydi.

Sirem arabalarına dair belgelerde yazılan hükümlerde seferde kullanılacak arabalar, genel olarak ağırlık taşıma şeklindedir. Ancak ağırlık hububat gibi iâşe ve erzak değil, daha çok kullanılacak araç ve gereçlerdir. Örneğin çadır ve devlet adamların eşyalarını taşırlardı.⁸¹⁸ IV. Mehmed'in Harem-i Hümayun'u ve devlet görevlilerin eşyaları ile para, çeşitli malzemeler, araç ve gereçler sirem arabaları ile taşınmaktaydı.⁸¹⁹ Yine mehterhane mühimmatın taşınmasında sirem arabaları

II. Viyana Kuşatması, s.99. Buda olağanüstü durumlarda yüzde elli zam anlamına gelmektedir ki, ekstradan devlete masraf demektir.

⁸¹⁰ Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.49.

⁸¹¹ BOA, C..AS.. 507/21172.

⁸¹² Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.93.

⁸¹³ 1682 tarihli Çehrin Kalesi seferinde şair (arpa) naklinde sirem arabaları kullanılmış olup, ücretleri Sirem ve Bogera nüzul bedelinden karşılanmıştır. BOA, AE.SMMD.IV. 1/4.

⁸¹⁴ BOA, AE.SSLM.III (Ali Emiri, Selim III) 117/7131; BOA, AE.SMMD.IV. 49/5680.

⁸¹⁵ 1695-96 Avusturya seferi sırasında da kullanılan bu arabalar ayrıca, Enderun ve Harem-i hümayun ile Hazine-i amire ve Hazine-i hassa, Kiler, Seferli ve Birun ağırlıklarını da taşımıştır. Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.141-142. 1715 yılında Mora seferi sırasında sirem arabaları sefere katılan padişah, harem ve üst düzey devlet adamlarının eşyalarını ve askerlerin çadır ve konaklama malzemelerini taşımak üzere tedarik edilmişti. Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.49.

⁸¹⁶ Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.47.

⁸¹⁷ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.49.

⁸¹⁸ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.81.

⁸¹⁹ 1682'de İstanbul'dan Edirne'ye hareket eden Müfettiş Efendi, Muhasebe-i Haremeyn, Mukataa-yı Haremeyn ve Ser halife-i Muhasebe-i Haremeyn'e 7 tane sirem arabası tahsis edilmişti. Enderun-ı

istihdam edilmekteydi.⁸²⁰ Sefer için kiralanan bu arabalar Rumeli’de birçok sancak ve kazadan temin edilmekteydi.⁸²¹ Sancaklara gönderilen fermanlarda sirem arabalarının sağlam ve arabaların çekiminde kullanılacak beygirlerin güçlü olmasına dikkat edilmesi istenmekteydi.⁸²²

XVIII. yüzyıldaki belgelerde “*Sirem arabası, Edirne arabası ve at arabası*” ifadeleri çoğunlukla birbiri yerine ya da beraber kullanılmaktaydı. Dolayısıyla sirem arabalarının genellikle beygirlerle çekilen arabalar olduğu anlaşılmaktadır.⁸²³ 1672 tarihinde gönderilen bir emirde, Sirem ve çevresinde sefer süresi boyunca kullanılmak üzere 3 beygirle çekilen, toplam 280 sirem abası istenmiştir.⁸²⁴

XVIII. yüzyılın başlarından itibaren hem saray hem de şehir içi seyahatlerinde de kullanılan bu arabalar; at ve öküzle çekilen genellikle üstü örtülü arabalardır.⁸²⁵ Seferlerde kullanılan bu arabalara koşulacak hayvanların son derece dinç ve dayanıklı olmaları ve arabaların da sağlam olması vurgulanmaktaydı.⁸²⁶ Bu arabalar 1715 yılındaki Mora seferinde özellikle hafif ağırlıktaki eşyaların taşınması için kullanılmıştı. Bu arabalarla padişah, harem⁸²⁷, üst düzey devlet adamlarının eşyaları ve askerlerin çadırlarının taşınması için kullanılmıştı. Mesela İstanbul’da yaptırılan 20 adet matbahın Edirne’ye gönderilmesi için üç sirem arabası kullanılmıştır.⁸²⁸

Hümayun hazinesinden Edirne’ye gönderilen 400 kese akçenin taşınabilmesi için 5 sirem, 100 kese akçe için de 1 sirem arabası tahsis olunmuştu. Ayrıca diğer malzemeler için çok sayıda sirem arabasında tahsis edildiği görülmektedir. bk. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.96.

⁸²⁰ Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.50.

⁸²¹ 1773 tarihinde sefer için Sirem arabalarını temin edildiği yerler; Asitane, Edirne, Filibe, Tatarpazarı, Yanbolu, Karinabad, Aydos, Prevadi, Zağra-yı Atik ve Cedid, Çırpan, Ruscuk, İslimiye, Akçakızanlık ve Silistre kazalarıdır. BOA, AE.SMST.III 183/14449.

⁸²² BOA, AE.SSLM.III 117/7131.

⁸²³ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.94-95.

⁸²⁴ Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.4

⁸²⁵ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.81; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.32; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.48.

⁸²⁶ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.95.

⁸²⁷ BOA, İE.SM.. 14/1461.

⁸²⁸ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.81; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizesi*, s.32; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.48. Mora Seferi sırasında ordu İstanbul’dan hareket edince toplam 111 sirem arabası istihdam edilmişti. Aynı şekilde seferden sonra da kullanılan bu arabalar, Edirne il İstanbul arasında toplam 148 sirem arabası kullanılmıştır. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.82.

İhtiyaç duyulması halinde devlet tarafından da yaptırılan sirem arabaları, genellikle kiralanırdı⁸²⁹ ve kira bedelleri genellikle hazineden karşılanırdı.⁸³⁰ Araba yapımında usta olan kişiler getirildiği gibi, araba yapımının yoğun olduğu kazaların kadılarına da araba yapımı için emirler gönderilirdi.⁸³¹ 1695-96 seferinde ordu, sefer yürüyüşü sırasında Sofya Sahra'sında birkaç gün konaklayacağı için Sirem arabasına ihtiyaç duyuldu. Bunun için Sofya kadısına verilen emirde yaptırılacak arabaların “*üstü açık*”, “*kavi ve müstahkem*” olması istenmekteydi. Yaptırılan arabalardan her biri 10'ar kuruşa mâl oldu. Ordu Belgrad'a vardığında da has atlara otluk ve Matbah-ı âmireye odun çekmede kullanılacak sirem arabalarına ihtiyaç duyuldu. Arabaların yaptırılması için Belgrad Muhafızı Cafer Paşa görevlendirildi. Yapılacak arabaların “*ziyade kavi*” ve tekerleklerinin “*müstahkem*” olması, ordu Belgrad'a vardıkdan sonra hazırlanması ve arabalar için gereken ücretin Hazine-i Âmire'den karşılanacağı belirtilmekteydi.⁸³²

Sefer hizmetinde kiralık olarak kullanılan sirem arabacıların ücretleri çeşitli şekillerde ödenirdi. Örneğin XVII. yüzyılın son çeyreğinde Viyana Kuşatması öncesinde İstanbul ve Edirne arasındaki eşya, hazine ve malzeme taşıyan sirem arabacılarına kira bedeli olarak 1000 akçe ödenmişti. Ayrıca arabacıların yol boyunca nafaka masrafları da karşılanmıştı. Aynı mesafe de eşya nakleden at arabalarında lira bedeli 1200 akçeydi.⁸³³ 1737 yılında Belgrad seferinin hazırlıkları sürecinde, ordunun çeşitli araç ve gereçlerinin nakliyesi için, Edirne ve Filibe dolaylarından toplam 145 sirem arabası tertip edilmiş ve karşılığında hazineden 7642.5 guruş ödenmişti. At ve öküzle çekilen, ordunun muhtelif araç ve gerecini taşıyan ve genellikle üstü örtülü olan sirem arabalarına Belgrad seferi öncesinde de

⁸²⁹ XVII. yüzyıl sonlarında Avusturya Seferi sırasında kiralananan sirem arabalarına günlük 80 akçe ücret ödenmekteydi. Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.143.

⁸³⁰ BOA, AE.SMMD.IV. 49/5680.

⁸³¹ İpşirli, “Araba”, s.243; Sevinç, *1695-1696 Avusturya Seferi*, s.141-142. Örneğin 1695-96 seferinde top ve mühimmat taşınmasında ihtiyaç duyulan arabaların yaptırılması için Vize ve Pınarhisarı kazalarından altı tekerlekçi görevlendirilmişti. Tekerlekçiler merkeze gönderilerek her bir araba tekerleği için otuzar adet ispit (tahta parçası) ile altmışar adet parmak (tahta veya metal parçası) temin edilmişti. İmal edilen arabalar, top arabacı başına teslim edilmişti.

⁸³² Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.142-143.

⁸³³ Ayrıca çeşitli bölgeler arasındaki mesafe ve kira ücretleri hakkında bk. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.96- 97.

ihtiyaç duyulmuş ve çeşitli bölgelerden söz konusu ihtiyaç karşılanmaya çalışılmıştı.⁸³⁴

2.7.3. Koçi Arabaları

Osmanlı Devleti tarafından taşımacılıkta kullanılan arabalardan biri olan Koçi, yaylı ve kapalı dört tekerlekli bir cins arabadır. İçeriden perdeli pencereleri vardı.⁸³⁵ Aslı “*Koşi*” olan bu arabalar, oda biçiminde dışı sade olup, süssüz dört tekerlekten oluşmaktaydı. Üzeri eğri tabir olunan çemberlerle mahfuz, pencereleri kafes biçimindeydi. Kapıları arkadan açılır, içlerine üç dört basamaklı bir merdiven ile girilirdi. Kullanılan merdiven kapının arkasında çivi ile asılmaktaydı.⁸³⁶ Bu arabalara beygirler koşulmaktaydı.⁸³⁷

XVII. yüzyılın sonlarında batıya düzenlenen seferlerde de yaygın olmamakla beraber *koçu arabası* da kullanılırdı.⁸³⁸ Üstü örtülü ve yanları açık olan bu arabaların kaplamaları çiçek, oyma ve altın yıldızla süslü olup içi süslü şiltelerle kaplı bulunmaktaydı. Minderleri sıрма şeritli ihramlar ile örtülü yastıkları kadifeliydi.⁸³⁹ Arabaların zemini düz, kenarları tekne şeklinde ve üzerinde güneşlik görevi gören, dört direkli bir tentesi vardı. “*Koçu-yu sürh*” adı verilen ve muhtemelen çadırının renginden dolayı bu ismin verildiği bu arabalarda seferlerde kullanılmaktaydı. Arabacılar koçu arabasının yanında değil, öküzlerin yanında yürürlerdi.⁸⁴⁰

XVIII. yüzyılın başlarından itibaren yukarıda edildiği üzere sirem arabalarıyla birlikte koçi arabaları da İstanbul’da hem saray hem de şehir içi seyahatlerin de yaygın olarak kullanılmıştır. Örneğin, bu arabalar 1715 yılındaki Mora Seferi’nde hafif ağırlıkların taşınmasında istifa edilmiştir. Ayrıca koçi arabalarıyla, sirem arabalarıyla birlikte padişahın, harem ve üst düzey devlet görevlilerin eşyalarını, askerlerin çadırları gibi malzemeleri⁸⁴¹ ve askeri donanımını⁸⁴² taşınmıştır. Yine dış ülkelerden gelen yabancı devlet adamlarına da bu arabalardan tahsis edilmiştir.⁸⁴³

⁸³⁴ Karagöz, *Osmanlı Avusturya Savaşı*, s.79.

⁸³⁵ Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.408.

⁸³⁶ Pakalın, *Osmanlı Tarih ve Terimleri Sözlüğü*, C 2, s.286.

⁸³⁷ BOA, A.(DVNSMHH.d... 34/323.

⁸³⁸ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.144.

⁸³⁹ Pakalın, *Osmanlı Tarih ve Terimleri Sözlüğü*, C 2, s.286.

⁸⁴⁰ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.98.

⁸⁴¹ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.81. Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.47.

Kadın ve çocukların uzun yolculuklarında kullanılan bu arabalar önceleri öküzlerle çekilirken, daha sonra atlar tarafından çekilenler de yaptırıldı.⁸⁴⁴ Koçuları iki beygir çekerdi. Koçuya yalnız kadınlar binerdi, erkekler ise ata binerlerdi.⁸⁴⁵ Bu arabalar kime ve ne kadar verileceği seferden önce tespit edilmekteydi.⁸⁴⁶ Padişahın bizzat sefere katılmasıyla valide sultanın ağırlıklarının Edirne'ye gönderilmesi için İstanbul gümrük emini, tersane emini, baruthane nazırı ve darphane emini tarafından İstanbul'da Karagümrük'ten 5 koçu arabası temin edilmişti. Sefer dönüşünde ise Edirne'den İstanbul'a gönderilecek Harem-i Hümayun eşyasının taşınması için 2 koçu arabası kiralanarak arabalardan her birine 10'ar kuruş ücret ödenmişti.⁸⁴⁷ II. Viyana Seferi için koçu arabalarının üst düzey devlet adamlarına ve Harem dairesine tahsis edildiği hatta haseki sultanın hizmetinde 80 civarında koçu arabasının bulunduğu görülmektedir.⁸⁴⁸

2.7.4. At Arabası

Ulaşım konusunda en önemli hayvanlardan biri olan at, temin edilmesi konusundaki belgelerde, diğer hayvanlar gibi genç ve sağlıklı olmasına azami derecede dikkat edilmesi emredilmekteydi. Atların yük taşıma kapasiteleri hakkında yukarıda gerekli bilgiler verildiğinden burada üzerinde fazla durulmayacaktır. Top çekiminde de kullanılan atlar için her kıta için bir at yedek tutulmaktaydı.⁸⁴⁹ Sefer organizasyonları kapsamında Otağı Hümayun gibi ağırlıkların taşınması,⁸⁵⁰ Harem-i Hümayun ağalarının bir takım eşyalarının taşınması⁸⁵¹ at arabalarıyla

⁸⁴² Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.47.

⁸⁴³ BOA, A.(DVNSMHH.d... 34/323.

⁸⁴⁴ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.144.

⁸⁴⁵ Pakalın, *Osmanlı Tarih ve Terimleri Sözlüğü*, C 2, s.286.

⁸⁴⁶ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.81.

⁸⁴⁷ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.144.

⁸⁴⁸ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.98. örneğin, XVIII. yüzyıl başlarında yapılan Mora Seferi sırasında Harem-i hümayun'a 63 sirem arabasıyla birlikte 29 tane de koçi arabası tahsis edilmişti. Enderun için 13 koçi arabası, sultanın hizmetine 4 koçi arabası ve vakanüvis Raşid Efendi'nin hizmetine 1 araba verilmiştir. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.81. Buna göre seferde kullanılmak üzere tahsis edilen 47 koçi arabasının nerelerde kullanılacağı seferden önce karar verildiği gibi kullanılmıştır. Buda gösteriyor ki Osmanlı seferleri belli bir organizasyon ve sistem dâhilinde idare edilmektedir.

⁸⁴⁹ BOA, C.AS.. 422/17500; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizasyonu*, s.33.

⁸⁵⁰ BOA, AE.SMMD.IV. 48/5523.

⁸⁵¹ BOA, İE.SM.. 21/2188.

sağlanmaktaydı. XVIII. yüzyıldaki belgelerde “*Sirem arabası, Edirne arabası ve at arabası*” ifadeleri çoğunlukla birbiri yerine ya da beraber kullanılmaktaydı.⁸⁵²

2.7.5. Tombaz Arabaları

Bu tür arabalar köprü yapımında kullanılan tombazları taşımak için kullanılmaktaydı.⁸⁵³ Bu arabaların çekiminde kullanılan hayvan manda⁸⁵⁴ ve karasığır.⁸⁵⁵ Her tombaz arabası dört manda tarafından çekilmekteydi. İmal ettirilen 150 tombaz arabası için Plevne ve civarındaki kazalardan tanesi 17,5 kuruştan 600 manda tahsis edilmiştir. Örneğin; bu arabalar, Prut Seferi için Dobrak ve Belgrad’da yaptırılmıştı.⁸⁵⁶ Bu açıdan sefer organizasyonları kapsamında tombaz arabaları, muhtelif yerlerden ihtiyaç duyulan miktarda yaptırılarak kullanılan arabalardan birisiydi.

⁸⁵² Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.94.

⁸⁵³ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizesi*, s.32.

⁸⁵⁴ BOA, C..AS.. 1140/50637; 58/2718.

⁸⁵⁵ BOA, C..AS.. 58/2718.

⁸⁵⁶ 17,5 kuruş 2100 akçeye denk gelmektedir. Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizesi*, s.31-32.

BÖLÜM III

OSMANLI DEVLETİ'NİN SEFERLERDE KULLANDIĞI DİĞER HAYVANLAR

Osmanlı Devleti'nin çok fazla hayvan türünden istifade ettiği yukarıda ifade edildi. Taşımacılık ve binek olarak kullanılan hayvanların yanı sıra Osmanlı Devleti sefer örgütlenmesi sırasında ve cepheye giderken de bazı hayvan türlerinden faydalanmaktadı. Bu amaçla sefer hazırlıkları kapsamında birçok vahşi hayvan türünden istifade ettiği görülmektedir. Yine sefer yürüşü sırasında av için önceden temin edilen av kuşları ve av köpekleri kullanılmaktaydı. Osmanlı Devleti'nin istifade ettiği diğer hayvan türleri de askeri iâşe amacıyla kesilen hayvanlardı. Sefer organizasyonu dâhilinde başta koyun olmak üzere birçok hayvan türünü askeri iâşe olarak kullandığı bilinmektedir. Bu nedenle bu bölümün ikinci kısmında bu hayvanlar incelenmektedir.

3.1.Osmanlı Devleti'nin Sefer Hazırlıkları Kapsamında Kullandığı Hayvanlar

Eski Uygur dilinde “*uçan canlılar*” şeklinde nitelendirilen kuşlar,⁸⁵⁷ Osmanlı Devleti'nde kullanılan uçan bir hayvan türüydü. Rumların yakaladıkları kuşları satın alarak serbest bırakırlardı. Böylelikle Rumlar onlar sayesinde zengin olurlardı.⁸⁵⁸ Yine bir seyyahın anılarından anlaşıldığına göre XVI. yüzyılda Hıristiyan bir Rum beş altı saka kuşunu sattığı sırada bir Müslüman onları satın alarak Allah diye bağırarak salıvermişti. Bunun sebebi olarak ise Allah ve Hz. Peygamberin iltifatına kazanma arzusuymdu. Çünkü kuşları salınca daha sonra bu davranışının karşılığını alacağına inanmasından kaynaklandığını belirtmektedir.⁸⁵⁹

Osmanlılar bütün hayvanlara özellikle kuşlara şefkatle davranırlardı. Kuşlar arasında en gözde olanı çaylaklardı. Bu kuşların şehirleri temiz tuttuklarına inanırlardı. Dolayısıyla burada çok sayıda çaylak bulunuyordu. Korkacakları kapan

⁸⁵⁷ Hacer Tokyürek, “Eski Uygurcada Hayvan Adları ve Bunların Kullanım Alanları”, *TÜBAR*, C 33, 2013, s.225. Ayrıca aynı eserde geçen diğer kuş türleri ve bunların isimleri hakkında detaylı bk. Aynı eser, s.226- 240.

⁸⁵⁸ Ebubekir Subaşı, *Tarihin Kara Kutusu*, Mavi Lale Yay., İstanbul 2013, s.94.

⁸⁵⁹ Baron V. Vratislav, *Baron Vratislav'ın Anıları, XVI. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'ndan Çizgiler*, (çev. M. Süreyya Dilmen) Milliyet Yay., bs. 3, AD Kitapçılık, İstanbul 1998, s.61.

ve silah olmadığından ehlileştikleri söylenebilir. Havaya fırlatılan yiyecekleri, ıslık çalınmasıyla hemen gelip pençeleriyle yakalıyordu. Busbecq'de koyun kestirip bağırsaklarını parçalayarak havaya atınca birden çaylaklar çoğalıyordu. O kadar çok sayıda çaylak geliyormuş ki hanın üzerini gölge kaplıyormuş. Öyle ki bazı çaylaklar insanların elinden eti kapacak kadar da ehlileştiklerini ifade ediyor. Busbecq gelen kuşları avlıyormuş, halktan da tepki çekmemek için kapıları sürgüleyerek yapmaktaymış.⁸⁶⁰ İstanbul'da bundan başka bazı yeşil kuşlara öğretilen hünerleri gören Vratislav; kafesten çıkarılan bu kuşlardan bir tanesi uzak mesafedeki bir kişi elini kaldırıncaya oraya doğru uçtuğunu ve o kimsenin elindeki akçeyi sahibine getirdiğini nakletmektedir. Bu hüner karşılında sahibinden yem kapmaktaydı.⁸⁶¹ Osmanlı Devleti'nde ehlileştiği ifade edilen kuşlar, özellikle haberleşmelerde, haberin daha hızlı bir şekilde yerine ulaştırılması için “güvercinler” kullanılmaktaydı.⁸⁶² Orduların bir yerden başka bir yere sevki haberleşme ile sağlanmaktaydı. Haberleşmede de serilik, çabukluk evladır, bu da devletler için hayati öneme sahipti.⁸⁶³

Savaşçı ve avcı toplumlarda büyük öneme sahip olan hayvanlardan olan kuşlar; Türklerde de büyük öneme sahiptirler. Çünkü av merasimi savaşa hazırlık olarak görülmektedir.⁸⁶⁴ Orta Asya'dan gelen av kültürü Osmanlı Devleti'nde daha da gelişerek köklü kurumlar haline gelmişti.⁸⁶⁵ Osmanlı Devleti'nde avcılık teşkilat olarak en mükemmel seviyede idi. Osmanlılarda av partileri düzenlenmesi, devletin kuruluş yıllarına kadar uzanmaktadır. Avcı kuşuyla av yapma usulü erken devir hükümdarlarında göze çarpan bir husustur. Bir rivayete göre Rumeli fatihi Süleyman Paşa (ö. 1359) bir av sırasında ölmüştür. Aynı şekilde I. Murad, Hünername'de bir av sırasında doğanını salarken resmedilmiştir. Padişahların süre avlarına doğancı ve şikar halkından başka Has Oda ağaları, peykler, zağarcılar, sekbanlar, solaklar ve yüksek rütbeli devlet erkanı, hatta yeniçeriler ve bostancılar da katılırdı. “*Bu tür*

⁸⁶⁰ Busbecq, *Türk Mektupları*, s. 113-114.

⁸⁶¹ Vratislav, *Baron Vratislav'ın Anıları*, s.61.

⁸⁶² Haberleşme Osmanlılarda ayrıca, ateş kuleleri, koşucular, haberci atlıları ile de sağlanmaktaydı. . Halaçoğlu, *Osmanlı Devlet Teşkilatı*, s.146; Demirel, “Osmanlı Dönemi Sivas Menzilhanesi”, s.169; Yusuf Halaçoğlu, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar*, *Osmanlı Araştırmaları II*, (ed. Halil İnalcık vd.), İstanbul 1981, s.123-132.

⁸⁶³ Haberleşme yine merkezle idari birimler arasında ve kervanlarla ticari emtianın nakli keyfiyeti en eski dönemlerden yakın tarihe kadar gelmiştir. Halaçoğlu, *Osmanlı Devlet Teşkilatı*, s.146.

⁸⁶⁴ Tokyürek, “Eski Uygurcada Hayvan Adları”, s.223.

⁸⁶⁵ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizesi*, s.57.

avlar bir yandan dinlenme ve eğlenme amacı güderken öte yandan da savaşa hazırlık, halkla irtibat kurma ve teftişe de vesile olurdu”.⁸⁶⁶

Osmanlı padişahları ve şehzadelerinin av seferlerine çıkması devletin kuruluşundan itibaren başlamıştır. Nitekim avcılığa olan düşkünlüğünden dolayı Sultan IV. Mehmed “*avcı*” lakabını alarak, sefer sırasındaki avlanmalarıyla dikkat çekmiştir. Örneğin, 1672 Kamanıçe Seferi güzergâhında bulunan Ilıcalar, Karasu, Müftü Yaylası, İsakçı, Uşunlu menzillerinde ava çıkmıştır.⁸⁶⁷

Avcılık, Avrasya ve Avrupa’daki hükümdarların da öncelikli bir aktivitesiydi. Osmanlılarda da av ve avcılıkla ilgili çeşitli saray kurumları ve pozisyonları vardı.⁸⁶⁸ Osmanlılarda avcılık müessesesiyle görevli kişilere “*av halkı*” denilmekteydi. Av halkı avlanmada kullanılmak üzere “*pars, tazi, zağar ve yirtıcı kuşları eğiterek*” ava alıştırmaktaydı. Avcılık ve av köpekleriyle ilgilenen Sekbanlar, Samsoncular, Zağarcılar ve Zurnacılar gibi kurumlar teşkil edilmişti.⁸⁶⁹ Osmanlı sarayında Şikâr Ağaları denilen şahincibaşı, çakırcıbaşı⁸⁷⁰, atmacacıbaşı⁸⁷¹ ve doğancıbaşı’nın idare altında görev yağan çok sayıda görevli vardı. Bunların bir kısmı sarayda doğrudan bu kuşların bakımı ve av zamanında kullanımından sorumlu iken, bir kısmı da taşra da yakalanması ve yetiştirilmesinden sorumluydu.⁸⁷² Ayrıca bazı köylülerde saray yararına avcılıkta kullanılmak üzere şahin, doğan ve diğer çeşitli bazı hayvanları yetiştirmişlerdir. Bu uygulama genellikle onların vergiden muaf tutulmalarına sebep olmaktadır.⁸⁷³

Avcılıkta kullanılan kuşlarla ilgili saray görevlilerinin yanı sıra doğrudan av köpeklerini yetiştirmek ve bakmakla sorumlu Yeniçeri Ocağına mensup Yeniçeri ortaları ve zabitleri ile bizzat avlanmakla görevli bir orta ve başlarında avcıbaşı tabir

⁸⁶⁶ Ahmet Işık, “Avcı” *DİA*, TDV Yay., C 4, İstanbul 1991, s.113.

⁸⁶⁷ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizesi*, s.57.

⁸⁶⁸ Sunar, “Hayvanlar”, s.133.

⁸⁶⁹ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.57.

⁸⁷⁰ Çakırcıbaşı ve atmacacı başları padişahın av için atlarını da yetiştirmek zorundaydılar. BOA, C..SM.. 149/7455.

⁸⁷¹ BOA, (DVNSMHM.d... 27/740; 30/225. Osmanlı Devletinde şikar ağalarından biri olup, hassa atmacacılar cemaatinin amiriydi. Bunların görevleri, devletin bazı belirli noktalarından av için yakalanıp gönderilen kuşların bakımını yapmak ve padişahla birlikte ava çıkmaktı. Detaylı bilgi için bk. Abdülkadir Özcan, “Atmacacıbaşı”, *DİA*, TDV Yay., C 4, İstanbul 1991, s.82.

⁸⁷² Işık, “Avcı” s.113; Sunar, “Hayvanlar”, s.133.

⁸⁷³ Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri*, s.83.

edilen zabitleri vardı. Zağar adı verilen sultanın av köpeklerini yetiştirmekle görevli yeniçerin 64. Cemaati zağarcılar, başlarında bulunan çorbacıya ise zağarcıbaşı denilmekteydi. Yine sakson ya da bazen samson adı verilen iri av köpeklerini yetiştirme işi de yeniçerin 71. Cemaatine verilmişti. Saksonların başında ise saksonbaşı denilen çorbacı vardı.⁸⁷⁴

Avcılıkta; atmaca⁸⁷⁵ doğan, şahin, çakır⁸⁷⁶ gibi kuş türleri kullanılmaktaydı. Sultan IV. Murad'ın Revan ve Tebriz Seferi sonrası yolda gelirken sekizden fazla keklik ve iki sülün avladığı ifade edilmektedir.⁸⁷⁷ Avcılıkta kullanılan bu kuş türlerinin bedelleri de bazı bölgelerin avarız ve nüzul bedellerinden⁸⁷⁸ karşılanmaktaydı.

Osmanlı Devleti, av için değişik türden kuşları kullanması dışında, vahşi hayvanlardan da sefere katkı sağlanması amacıyla faydalanmaktaydı. XVI. yüzyılın ünlü seyyahı Busbecq, İstanbul'da çeşitli hayvanların yaşadığını belirtmiştir. Vaşak⁸⁷⁹, yabankedisi, panter, leopar, zürafa, ayı ve aslan gibi hayvan türlerinin olduğunu yazmıştır. Bu vahşi hayvanlar eğitilerek ehlileştirilmekteydi.⁸⁸⁰ Ayrıca

⁸⁷⁴ Sunar, "Hayvanlar", s.134.

⁸⁷⁵ BOA, (DVNSMHH.d... 27/740. Bazı belgelerde atmaccalar vahşi hayvan şeklinde de belirtilmiştir. BOA, (DVNSMHH.d... 30/225.

⁸⁷⁶ BOA, SAMD.III, 131/12903. Devlete bu kuşları bazen getirip teslim etmeyen muaf bazı Müslüman ve zimmi kuşçularla oğullarından arusane vergisi, bad-ı heva, beytülmal gibi vergisi alınır.

⁸⁷⁷ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizesi*, s.57.

⁸⁷⁸ BOA, AE.SMMD.IV. 39/4486; 39/4487; 39/4488; 39/4489; 39/4490; 39/4491; 39/4492.

⁸⁷⁹ Vaşak ,Osmanlı Devleti'nde derisinden de sıkça faydalanılan bir hayvandır. Kürkü kıymetli olan çok önemli bir vahşi hayvandır. Eski belgelerde "post-i vaşak" olarak ifade edilmektedir. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.716. Yine Osmanlı belgelerinde "üşek postu" şeklinde de geçtiği görülmektedir. BOA, AE.SMMD.IV. 65/7665; BOA, TS.MA.d 23520136. Hem devlet merkezinin hem de halkın sık sık kullandığı devletin taşraya gönderdiği hükümlerde anlaşılmaktadır. Burada özellikle devletin ve halkın ihtiyacı karşılanmadan dışarıya ihracı dahi yasaklanmaktaydı. BOA, A.(DVNSMHH.d... 27/752; 28/882; 29/229; 41/847; 41/903; 48/743. Çünkü Dış ülkelere satılması nedeniyle vaşak derilerinde ciddi bir fiyat artışı gelmekteydi. BOA, TS.MA.d 23520063. Vaşakların avlanması ile ilgilenen avcılara devlet destek vermekte ve bunlara kolaylık sağlamaktaydı. BOA, A.(DVNSMHH.d... 82/336; BOA, İE.DH, 1/9; BOA, İE.MHH. (İbnülemin, Muharrerat-ı Husussiyeye) 1/55. Vaşak derisinin kıymetli oluşundan dolayı devletin bazı adamları zorla halktan aldıkları merkeze bildirildiğinden, devlet bu adamların engellenmesi için hükümler çıkarılmaktaydı. BOA, A.(DVNSMHH.d... 85/593.

⁸⁸⁰ Öyleki sahibinin yemesi için aslana verdiği bir koyunu ağzından çekip almasına rağmen aslan hiç kıpırdamamıştır. Koyunun kanını tatmasına rağmen sakin kalmıştır. Ayrıca gezgin, oldukça genç bir fil yavrusuyla karşılaşmış dans edip topla oynamasına tanıklık etmiştir. Ogier Ghiselin de Busbecq, *Türkiye'yi Böyle Gördüm*, (haz. Aysel Kurutluoğlu), Kervan K.itapçılık, s.47. Vratislav, *Baron Vratislav'ın Anıları*, s.60-61. Bir filin oynamasına inanmayan okuyuculara da Seneca'yı hatırlatmıştır. Nitekim oda eserinde gergin bir ip üzerinde yürüyen, Pliny, Yunan alfabesini bilen bir filden bahsetmiştir. Busbecq, *Türkiye'yi Böyle Gördüm*, s.47.

burada pars, sırtlan, maymun ve yılanda bulunmaktaydı. Arslanhane adı verilen yerde bulunan vahşi hayvanların bazen geçit törenlerinde bakıcıları eşliğinde katıldıkları ve seyirciler arasında yarı uyuşturulmuş şekilde zincirlerle ve kargularla kontrol altında tutularak dolaştırılmaktaydı. Aynı zamanda bu törenlerde ayı, keçi ve kuşların da yer aldığını belirtmek gerekmektedir.⁸⁸¹

Osmanlı Devleti'ne Doğu'dan ve Afrika'dan gelen bu vahşi hayvanlara karşı ilgisinin ne zaman başladığı konusunda kesin bir bilgi mevcut değildir. Sarayın bu tip vahşi hayvanları beslemesi, bu hayvanların herkes gibi padişahların ve saltanat ailesinin de ilgisini çekmesi ile kısmen de açıklanmaya çalışılsa da bu yeterli değildir. Eski çağlardan itibaren hükümdarların canlı olarak yakaladıkları aslan, kaplan⁸⁸², fil ve diğer tür vahşi hayvanları sergilemesinin güç gösterisinin yanından ilgisi de vardır. Hükümdarların eskiden beri bu hayvanlar üzerinde kontrolünü sergilemesi sadece kendi halkına karşı değil aynı zamanda diğer devletlere karşı da bir güç ve haşmet gösterisinden ileri gelmektedir. Bu sebeple vahşi hayvanlarda hükümdarlar ve devletlerarası hediyeleşme, alverişinde önemli bir kısmını teşkil etmektedir.⁸⁸³ Osmanlılar çoğu zaman diğer devletlerden hediye veya yakalanarak gelen vahşi hayvanların bakımı ve gerektiğinde sergilenmesi için geniş bir organizasyona ve görevlilere ihtiyaç duyulması nedeniyle “*arslanhane*” gibi küçük de olsa ilgi çekici bir müessesenin de teşkil edilmesine neden olmuştur.⁸⁸⁴

Osmanlı arşiv belgelerine göre vahşi hayvanların beslenmesi ve bakımı ile ilgili tespit edilen en eski bilgilere XVI. yüzyılın başlarına denk gelmektedir. Bu belgelerde saraya ait aslanların, arslanhane denilen bina da tutulduğu, arslanhane muhafızları denilen görevliler tarafından bakımı yapıldığı ve iâşe olarak günlük et ihtiyaçlarını karşıladıklarını belirtmektedir.⁸⁸⁵

⁸⁸¹ Sunar, “Hayvanlar”, s.122.

⁸⁸² Bu tarz hayvanların kullanım alanlarından biri de derilerinden faydalanmaktır. Kaplanlarında derileri devlet ve halk tarafından çok fazla kullanıldığından ihracı yasaklanmıştı. A.(DVNSMHM.d... 41/847; 41/903; 48/743.

⁸⁸³ 1187 ZA 8 Tarihinde Sadrazamın bayram hediyesi olarak padişaha vaşak kürkü göndermiştir. Sadrazamın arzı ve bunun üzerine yazılan hatt-ı hümayun için bk. BOA, TS.MA.e 792/41.

⁸⁸⁴ Sunar, “Hayvanlar”, s.127.

⁸⁸⁵ Arslanhane olarak kullanılan binanın Ayasofya'nın güneydoğusunda bulunan İsa Kilisesi ya da Şapeli adı verilen Küçük Bizan kilisesi olduğu ve fetihten sonra bu binanın içine saraya ait vahşi hayvanlar yetiştirildiği belirtilmektedir. XV ve XVI. yüzyılda İstanbul'u ziyaret eden seyyahların Ayasofya yakınındaki kilise de tutulan hayvanlardan bahsetmesi bunu doğrulamaktadır. XVII.

3.2. Osmanlı Devleti'nin Seferlerde İaşe Olarak Kullandığı Hayvanlar

Seferlerde Osmanlı ordusunun beslenmesi yalnızca askerin bu süreçteki beslenme ihtiyaçlarının değil, aynı zamanda seferde kullanılan hayvanların beslenmesini de içeren geniş bir organizasyondur. Bu bağlamda beslenme temel ihtiyaçlardan olup askerlerin motivasyonunun yüksek tutulmasında ve savaşa teşvik edilmesinde son derece etkiliydi.⁸⁸⁶ Savaş sırasında orduların ihtiyaçlarının karşılanmasının ancak iyi bir organizasyon ve lojistik ile olabilmekteydi. Bu nedenle Osmanlı Devleti, ordusunun iaşesi için canlı olarak yüz binlerce büyük ve küçükbaş hayvanın sevk ve idaresini çok daha başarılı bir şekilde yürütmekteydi.⁸⁸⁷

Osmanlı Devleti'nin sefer iaşesi içerisindeki maddelere yukarıda değinildi. Konuyla doğrudan bağlantılı olan askeri iaşe içerisinde yer alan et⁸⁸⁸, beslenme açısından hayvansal kaynaklı besin maddelerinin en mühim olanlarından biridir. Çünkü et, insan vücudu için en önemli protein kaynağıdır. İnsanların bedensel ve zihinsel faaliyetlerini sürdürebilmesi ve sağlıklı kalabilmeleri için içerisinde azot bulunan besin maddelerini almaları gerekmektedir.⁸⁸⁹ Bunun nedeniyle geçmişten günümüze kadar orduların beslenmesinde yer alan en önemli besin ve protein maddelerinden biri olan et, ordudaki askerlere verilen miktarı devletlere ve zamana göre değişmektedir. Bu değişikliğe rağmen et mutlaka askerin iaşesi içerisindeki yerini almaktaydı.⁸⁹⁰ Bu yönüyle yapay yiyecekler ve konservecilikğin ortaya çıkışına kadar tarihi süreçte bütün orduların seferler sırasında kullandığı besin maddeleri içerisinde öğütülmüş veya kavrulmuş tahılların yanı sıra, kurutulmuş ya da tuzlanmış

yüzyılda İstanbul'u ziyaret eden Polonyalı Simeon seyahatnamesinde buradan arslanhane olarak tanınan eski kilise olarak bahsediliyor. Evliya Çelebi'de XVII. yüzyılda arslanhane'nin üst katındaki hücrelerden bahsediyor ve saray nakkaşlarının burada kaldığını belirtiyor. Sunar, "Hayvanlar", s.127-128.

⁸⁸⁶ Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", s.593; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.77.

⁸⁸⁷ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.146; Gökınar, *Varadin Seferinde*, s.295. Örneğin IV. Murad Bağdat Seferi sırasında sadece et ihtiyacı için 100.000 koyunu yeniçeri ve sipahiler için satın almıştır. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.146.

⁸⁸⁸ Osmanlı ordusunun çıktığı seferlerde yüksek protein değeri ile askerlere verilen gıda maddelerinden eklemekle birlikte üst sıralarda yer alan bir iaşe maddesidir. Karagöz, "Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik", s.98; Kuzucu, *Osmanlı Ordusu ve Sefer Lojistiği*, s.75.

⁸⁸⁹ Protein, sudan sonra, vücudun büyümesi, gelişmesi ve hastalıklardan korunması için gerekli olan en önemli besin maddesidir. Çünkü her canlı mutlaka protein içerir. Protein organizmanın su dengesi, asit- baz) dengesini kontrol ederken, hormonların oluşumuna da yardım eder. Diğer önemli bir görevi de hemoglobin yapımını sağlamaktır. Hemoglobin, hücrelere oksijen götürüp karbondioksit alan kan proteindir. Göncü, *Sığır Besiciliği*, s.10- 11.

⁸⁹⁰ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.145; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizasyonu*, s.72.

balık ile et önemli bir yer işgal etmiştir. Balık etinin⁸⁹¹ tüketilmediği Osmanlı ordusunda başlıca et ürünleri koyun⁸⁹² ve sığır eti idi.⁸⁹³ Nitekim savaşçı bir toplum olan Osmanlılar için et vazgeçilmez temel bir gıda maddesiydi.⁸⁹⁴

Osmanlı ordusu seferler esnasında kurutulmuş etten daha çok taze et tüketmekteydi. Ancak Osmanlı ordusu 1593-1606 yılları arasında Avusturya ile girdiği uzun savaş döneminde pastırma dahi tüketmişti.⁸⁹⁵ Osmanlı ordusunda iâşe olarak en çok kullanılan ve en önemlisi olan koyun ile birlikte sığır⁸⁹⁶ ve sığır türündeki inek⁸⁹⁷, öküz⁸⁹⁸ gibi büyükbaş hayvanlar yanı sıra kuzu⁸⁹⁹, keçi⁹⁰⁰ gibi küçükbaş hayvanlar ile tavuk eti⁹⁰¹ tüketilirdi. Osmanlı Devleti'nde büyükbaş hayvanlar, ordunun ağırlılarının taşınmasında kullanıldığı için daha çok koyun eti tercih edilirdi. Sığır ve sığır türündeki hayvanların eti ise zaman zaman ihtiyaç halinde tüketiliyordu.⁹⁰²

Osmanlı Devleti hakkında bilgi veren yabancı seyyahlardan biri olan Busbecq, seferler sırasında bazı zor durumlarda Osmanlı Devleti'nin ordusundaki askerlerin at eti de tükettiğini ifade etmektedir. Ona göre büyük bir orduda çok sayıda at ölür ve bunların iyi durumda olanların askerler için iyi besin kaynağı olduğunu belirtmektedir.⁹⁰³ Ancak İslam dininde bütün yırtıcı kuşlar, yırtıcı

⁸⁹¹ Osmanlılar av hayvanları gibi balıktan da çok hoşlanmazlardı. Çok az balık yerler, öyle ki midye, istakoz, karides vs. asla sofralarında bulundurmazlardı. D'Ohsson, *XVIII. Yüzyıl Türkiyesi'nde Örf ve Adetler*, s.28.

⁸⁹² 1.5 yaşından sonra damızlığa yarayışlı dişi küçükbaş hayvanlara “koyun” ve “anaç koyun” denilmektedir. Ayrıca diğer bütün koyun çeşitleri ve bunların üremeleri hakkında geniş bilgi için de bk. Kemal Bıyıklıoğlu, *Koyunculukta Yetiştirme, Bakım, Yemleme ve İdare İşleri*, Atatürk Üniversitesi Ziraat Fak. Ziraat Araştırma Enstitüsü, Teknik Bülten no. 12, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1967, s.5-7.

⁸⁹³ BOA, AE.SAMD.III 42/4153; BOA, MAD.d... 2221; 71/47; Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.236; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.145; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.84; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.161-162; Gökpınar, *Varadin Seferinde*, s.294; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizasyonu*, s.72.

⁸⁹⁴ İşbilir, “Osmanlı Ordularının İâşe ve İkmali: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği”, s.280; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.72.

⁸⁹⁵ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.148.

⁸⁹⁶ BOA, AE.SAMD.III 42/4153.

⁸⁹⁷ BOA, C.AS.. 687/28854.

⁸⁹⁸ BOA, AE.SMST.II. 38/3797.

⁸⁹⁹ BOA, AE.SMST.II. 50/4986.

⁹⁰⁰ AE.SABH.I.. 275/18509.

⁹⁰¹ BOA, A.(DVNSMHM.d... 53/632; İşbilir, “Osmanlı Ordularının İâşe ve İkmali: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği”, s.282.

⁹⁰² Işık, “Osmanlı Sefer Organizasyonlarının” s.159.

⁹⁰³ Busbecq, *Türk Mektupları*, s 121.

memeliler, sürüngenler, yılan, akrep, karga ve saksagan haramdır. Aynı şekilde eşek ve katır da haram olduğu gibi at eti ise yasaklanmıştır. Hz. Peygamber bu durumu Hayber seyahati sırasında ifade etmiştir. At yasaktır, çünkü savaşçıların elinde öldürücü bir silah olarak kullanılmaktadır. Dört büyük mezhebin kurucuları ise bu hususta aynı fikirde değillerdir. Mezhep kurucuları, Hz. Peygamberin bu seyahatte sadece katır ve eşeğin haram olduğunu ifade ettiğini belirtmişlerdir.⁹⁰⁴ Bu yüzden at etinin yenilmesi eski Türk devletlerinden beri gelen bir gelenektir. Nitekim at eti Türkler tarafından Çinlilere satılarak önemli bir ekonomik kaynaktan teşkil etmekteydi.⁹⁰⁵ Ayrıca İslam dininin gereği olarak savaş esnasında, zorunluluk arz etmedikçe, düşmana ait hayvanlara dahi zarar verilemez. Nitekim Hz. Ebubekir Şam'a gönderdiği orduya hitaben konuşmasında koyun, keçi ve diğer hayvanları yemenin dışında bir amaç dışında kesilmemelerini ve telef edilmemelerini istemiştir.⁹⁰⁶

Fatih Sultan Mehmed zamanında pahalılık karşısında yeniçerilerin et sıkıntısı çekmemesi için bazı tedbirler alınmıştı. Buna göre, et fiyatı kaç akçeden satılırsa satılsın, yeniçeriler okkasını üç akçeden satın alabilecekler, aradaki fark ise Fatih Sultan Mehmed'in vakfettiği 24 bin altından karşılanacaktı. Ancak zamanla bu paranın aslı dışına uygun harcanmaması neticesinde Kanuni Sultan Süleyman zamanında yeni odalarda Et Meydanı tesis olunarak üç akçeden fazlasının devlet tarafından karşılanması kararlaştırıldı. Belgelerdeki ifadesiyle “*zarar-ı lahm*” denilen bu uygulama, XVII. yüzyılın başlarında halen yürürlükteydi. Örneğin 1611 tarihinde Van Kalesi'nin muhafazasında bulunan yeniçerilerin et ihtiyacı için vukıyyesi yedi akçeden et satın alınmıştı. Üç akçesini yeniçeriler ödemişken, dört akçesini yani toplam da 34.800 akçe devlet tarafından ödenmişti.⁹⁰⁷ 1672 Kamanıçe Seferi sırasında Midye'den 240 bin akçe karşılığı 2.000 koyun, Ohri'den 44 bin akçe karşılığı olmak üzere yaklaşık 370 koyun alınmış ve bu koyunlar 120 akçeden toplam 284 bin akçe harcanmıştır.⁹⁰⁸

⁹⁰⁴ D'Ohsson, *Örf ve Adetler*, s.17. At eti, Şafii, Hanbelî mezhepleriyle Malikiler'den gelen bir rivayete göre yenilmesi mubahtır. Salim Ögüt, “At” *DİA*, TDV Yay., C 4, İstanbul 1991, s.32.

⁹⁰⁵ Kafesoğlu, “At”, s.26-27.

⁹⁰⁶ Işık, “Osmanlı Sefer Organizasyonlarının”, s.156-157.

⁹⁰⁷ İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.46.

⁹⁰⁸ Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.131.

Sefer sırasında et sıkıntısı da yaşanmaması için ve özellikle uzun süren savaş dönemlerinde diğer iâşe maddeleri ile birlikte çok fazla et hazırda bekletilmesi dikkat edilen bir husustu. Devlet bu konuda ihmalkârlık gösteren kişilerin görevleri sonlandırılarak cezalandırılacağını bildirirdi.⁹⁰⁹ Bu bağlamda sefer güzergâhları üzerindeki depo ve menzillerde yeterli miktarda koyun eti hazır bekletilirdi.⁹¹⁰

Osmanlı Devleti, gerek savaş sırasında gerekse barış döneminde ülkenin ve ordunun et ihtiyacını karşılamada eskiden beri uyguladığı bir sistem vardı. “*Celepkeşan*” adı verilen bu sistem ile sığır ve koyun yetiştiriciliği açısından zengin olan bölgelerden Eflak, Boğdan, Balkanlar (Kosova, İskenderiye, Bosna) ve Anadolu’dan satın alınan büyük ve küçükbaş hayvanları sürücüleri vasıtasıyla istenilen yere yönlendirilirdi. Buralarda koyun emini⁹¹¹ veya kasapbaşı teslim alırdı. Hayvanların temin edilmesinde devlet, ilgili bölgelerden maktu yolla gelen hayvanın yanında sürsata da başvururdu.⁹¹² Ancak Osmanlı Devleti’nde koyun ve sığır eti ihtiyacını, çoğunlukla seferin yapıldığı istikamete göre Anadolu veya Rumeli’den canlı hayvan alımıyla karşılanırdı.⁹¹³ XVI. ve XVII. yüzyıllarda sürsat ve maktu usulü ile temin edilen, XVIII. yüzyılda ise tamamen parası ile satın alınmaya başlanan bu hayvanlarda sefer sırasında sürüler halinde ordu ile birlikte götürülürdü. Orduda dağıtılan et miktarı, etin cinsine ve askerlerin bölüklerine ve görev yerlerine göre belirlenirdi. Koyun eti 192 ve 320 gr arasında değişen miktarlarda dağıtılırdı. Koyun etinin yerine sığır eti dağıtıldığı zamanlarda ise, askere verilen et miktarı iki kat artardı.⁹¹⁴

⁹⁰⁹ BOA, A.(DVNSMHHM.d... 5/1162; 53/604; 59/115.

⁹¹⁰ BOA, A.(DVNSMHHM.d... 5/1544.

⁹¹¹ BOA, A.(DVNSMHHM.d... 59/341. Koyun emini, İstanbul’un et ihtiyacını karşılamakla yükümlü kişidir. Bu kişi sefer zamanında ordu ihtiyacı için koyun temin etmekle yükümlüdür. Kendisine koyun iştirası için hazineden para verilir ve oda baş muhasebeye karşı sorumluydu. Her sene bu kalemde hesabı görülürdü. Bu nedenle et fiyatlarının artmasına ve ihtikâra engel olunurdu. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.411.

⁹¹² 1683 Viyana seferinde askerlerin iâşesini karşılamak üzere Eflâk’tan 12.000 baş sürsat koyunu talep edilmişti. Sürsat koyunların sürücüsü istenilen bu koyunları Hassa kasapbaşıya teslim etmiştir. Sefer sırasında Boğdan’dan da diğer iâşeler bedelleri istenmesine rağmen koyunlar aynı olarak istenmiştir. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.146.

⁹¹³ Ertaş, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, s.593; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.163.

⁹¹⁴ Ertaş, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, s.593; İşbilir, “Osmanlı Ordularının İâşe ve İkmali: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği”, s.280; Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.124; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.148.

Et tayinatı askerlerin ordudaki rütbesi ve sınıfına göre değişmekteydi.⁹¹⁵ Osmanlı askerlerine sefer sırasında tayin olunan et miktarı, çağdaş Avrupa devletleriyle karşılaştırıldığında daha düşük olduğu görülür.⁹¹⁶ Nitekim XVI. ve XVII. yüzyıllar boyunca Habsburg, XVII. yüzyılın sonlarında Fransız, XVIII. yüzyıl başlarında Macar ordularında askere günlük 454 gr (1 pound) et veriliyordu. Ancak Marsigli'nin ifadesine göre Osmanlı askerlerine günlük 200 gr (60 dirhem) et⁹¹⁷ verildiği belirtilirken, Osmanlı kaynaklarında eyalet ve kapıkulu askerlerine verilen günlük et miktarının zamana ve yere göre değiştiği görülmektedir.⁹¹⁸ 1611'de Van Kalesi muhafazasında bulunan askerlerin günlük et tayinatı 160 gr idi.⁹¹⁹ 1715 Mora Seferi'nde ise kapıkulu askerlerine günlük verilen koyun eti miktarı 213-513 gr arasında değişirken, eyalet askerlerine verilen sığır eti 641 gramdı.⁹²⁰

1683 Viyana Seferi sırasında 14.856 yeniçeri askerine günlük 2.300 kıyye et verilirdi. Buna göre bir yeniçerinin günlük et hakkı 0.154 kıyye (yaklaşık 199 gr) civarındaydı. Cebeci ve topçulara daha fazla verilirdi, buda günlük 213-214 gr et kadardı. Dergah-ı âli yeniçerileri, Sadrazam ve Serdar-ı Ekrem Kara Mustafa Paşa ile yanında bulunan cebecilere 256 gr koyun eti verilmekteydi. Aynı şekilde top arabacıların her birine de 256 gr et verilmekteydi.⁹²¹ 1695 Sakız Seferi sırasında, sefere katılan kapıkulu askerlerinin her birine 256 g. koyun eti verilirken; leventlerden her birine 641 g. (0,5 kıyye) sığır eti verilmiştir. Diğer bazı askerlere ise Edirne'de temin edilen et dağıtılmıştır. Ayrıca sefer tahrir eminine ise 2,5 kg. (2

⁹¹⁵ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.148.

⁹¹⁶ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.236-237.

⁹¹⁷ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.162; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.146-149; Ömer İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İlaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul 1996, s.45; Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.152; Gökpınar, *Varadin Seferinde*, s.294. 1683 Viyana seferinde Yeniçeri Ağasına yevmiye 50 kıyye (1 kıyye 1.283 kg), Konakçı Paşa'ya 10 kıyye, Muhzır Ağa'ya 6 kıyye, Sipahi ve Silahtar ocaklarının ser bölüklerine 1'er kıyye et verilmekteydi. Şeyhülislamın et tayinatı ise günlük 15 kıyye'dir. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.146-149. Günümüzde dahi, ülkemiz gelişmiş ülkelere göre et tüketiminde kıyaslanamayacak kadar geri kalmıştır. Bunun getirdiği sonuçlar hakkında bk. Göncü, *Sığır Besiciliği*, s.11. Osmanlı askerinin tayınları arasında et ile birlikte pilav, soğan ve ekmekte yer almaktaydı. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.145-146.

⁹¹⁸ 1685 tarihli kayda göre, Ordu-yı Hümayun Kasapbaşı'na gönderilen tezkire'de orduda görevli köprübaşındaki işçilere verilecek sığır ve koyun eti miktarı dahi farklıdır. (30 vakıyye sığır eti verilirken, koyun eti 10 vakıyye verilmekteydi.) BOA, AE.SMMD.IV. 86/10264; 86/10265.

⁹¹⁹ İşbilir XVII. yüzyılın başlarındaki bu rakamı Marsigli'nin verdiği bilgiye yakın olduğunu belirterek tespitinin doğru olduğunu belirtmiştir. İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.145; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s. 162.

⁹²⁰ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.236-237.

⁹²¹ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.149.

kıyye) et verilmiştir.⁹²² XVIII. yüzyılda İran Seferleri sırasında Osmanlı askerinin günlük et istihkakı 213-256 gr arasındaydı.⁹²³ Birbirine cephe alan bu devletlerin et tüketimleri arasında büyük bir fark vardı. Osmanlı askerinden iki kattan daha fazla et tüketen diğer devletler dolayısıyla Osmanlı'dan daha çevik duruma gelmekteydi. Bu durumun da savaş sonucuna etki ettiğini söylemek mümkün hale gelmektedir.

3.1.1.Koyun

Koyun ve keçi gibi küçükbaş hayvanlar; etinden, sütünden, derisinden ve yününden istifade edilebilen ekonomik olarak verimli hayvanlardır.⁹²⁴ Osmanlı Devleti'nde de koyun yetiştiriciliği çok yaygındı. Tahrir defterlerinde koyun ve keçiden iki koyuna bir akçe şeklinde vergi alındığından, koyun ve keçi yetiştiriciliği hakkında geniş bilgiye sahip olunmaktadır. Anadolu ve Rumeli'nin çeşitli yerlerindeki mera ve yaylalarında binlerce sürü koyun yetiştirilmekteydi.⁹²⁵ Osmanlı Devleti'de koyundan alınan vergi “*adet-i ağnam* ya da *resm-i ağnam*”⁹²⁶ olarak ifade edilmekteydi. Bu bağlamda hayvanların sayısını tahmin etmek mümkün olmaktadır. Ancak hayvan sahiplerinin koyunlarını vergi memurlarından saklaması da kolay bir durumdu. Vergi oranları sancaktan sancağa değişebilirdi.⁹²⁷ Âdet-i ağnamın miktarı Fatih Kanunnamesine göre üç koyuna bir iken, XVI. yüzyılda iki koyuna bir akçeydi.⁹²⁸

Topraklarının büyük çoğunluğu Akdeniz çevresinde yayılan ve bu nedenle Akdeniz iklimine ve bitki örtüsüne bağlı olan Osmanlı Devleti'nde genel olarak küçükbaş hayvancılık büyükbaş hayvancılığa göre daha yaygındı.⁹²⁹ Bu amaçla

⁹²² Sevinç, “1695 Sakız Seferinde” s.74.

⁹²³ Osmanlı askeri sevkியatta menzillerde yol boyunca kadınlara gönderilen emirlerde ekmek ile birlikte et iâşesinin hazırlanması istenmekteydi. Bu emirlere göre askerin günlük et istihkakı her 5-6 askere 1 vakıyye et verilmesi istenmiştir. Buna göre sefer katılan her bir askerin daha cepheye gitmeden günlük istihkakı 213- 256 gr arasındadır. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.87.

⁹²⁴ Demiryürek, “Türkiye’de Merinos Koyunu” s.3.

⁹²⁵ Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.16.

⁹²⁶ Mehmet Ali Ünal, *Osmanlı Devrinde Sinop, (XV. Yüzyıldan XVIII. Yüzyıla Sinop Kazası)*, TTK Yay., Ankara 2014, s.180. Ayrıca farklı türden vergiler de alınmaktaydı. Bu konuda Osmanlı Devleti'nde koyundan alınan vergiler hakkında bk. Uzun, *İstanbul’un İâşesinde Devletin Rolü: s.43-66*; Ali Rıza Gönüllü, “Milli Mücadele ve Cumhuriyet Döneminde Hayvanlar Vergisi (1920-1962)”, *SÜTAD*, 2015 (38), s.71-74.

⁹²⁷ Mc Govan’ın üzerinde çalıştığı Danune bölgesi ve Konya yöresine ait bir karşılaştırmada, birbirine benzer iki bölge olan Danune bölgesi, Konya yöresinin iki katı kadar et tüketmiştir. Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri*, s.75.

⁹²⁸ Taşkın, “Rise In Ağnam”, s.791.

⁹²⁹ Belge, *Osmanlı’da Kurumlar*, s.286.

Osmanlı Devleti'nde, en geniş çapta, kolay beslenen ve en çok yararlanan hayvanlardan biri koyundu. Koyunu da en çok yetiştirenler Rumeli, Anadolu, Karadeniz'in kuzeyi ve Arap illerine yayılmış olan konargöçerlerdi. Yerleşik köylülerde az da olsa yetiştirirlerdi.⁹³⁰ Bir koyun, beslenme şartları ve cinsine göre et verimi bölgeden bölgeye değişiklik göstermekteydi. Ortalama 10-15 kg. arasında değişmekteydi.⁹³¹ Koyunların az kilo vermesi nedeniyle seferler esnasında çok sayıda koyundan istifade edilmesine sebep olmaktaydı.

Osmanlı ordusunda, yüksek protein değeri ile askerlere tahsis edilen en önemli besin maddelerinden birisi koyun eti idi.⁹³² Bu nedenle ordunun et ihtiyacı büyük oranda koyun etinden karşılanmaktaydı.⁹³³ Gerek ordu için gerekse başkent İstanbul için koyun eti kıymetli bir besin olduğundan bazen, ülkenin bazı kesimlerinde koyun kesimi yasaklanmaktaydı. Devlet, koyun yerine sığır veya keçi kesilmesini istemekteydi.⁹³⁴ Hatta bazen şehirlerde koyun etinin az tüketilmesi için koyun eti fiyatları artırılmakta, sığır eti fiyatları da ucuzlatılmaktaydı.⁹³⁵ Yine gayrimüslim halkın da bazı bölgelerde çok sayıda koyun etini tükettiği anlaşıldığından dolayı koyun eti yasaklanıp yerine keçi ve sığır kesilmesi istenmekteydi.⁹³⁶ Sefer masraf defterlerinde ve ordu kasapbaşılarının hesaplarını içeren muhtelif kayıtlarda et genellikle; “*lahm-ı ganem*⁹³⁷, *lahm*⁹³⁸ ya da *güşt*⁹³⁹”

⁹³⁰ Belge, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, s.287; Yunus Emre Konuk, *Sultan IV. Murad'ın Bağdad Seferi ve Kasrı Şirin Antlaşması*, (Yüksek Lisans Tezi), Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Bölümü, Afyonkarahisar 2005, s.62.

⁹³¹ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.150.

⁹³² BOA, A.(DVNSMHH.d... 30/30; Ömer İşbilir, “Osmanlı Ordusunun İaşe ve İkmalı: I. Ahmet Devri İran Seferleri Örneği”, (ed. Güler Eren), *Türkler*, C 10, Ankara 2002, s.152; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.36; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.83. Koyun eti, asker iaşesi açısından olduğu kadar, başkent olan İstanbul içinde önemli bir gıda maddesiydi. Et temini ve devletin bu konuda yaptığı düzenlemeler hakkında detaylı bilgi için bk. Uzun, *İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü*, s.1-39.

⁹³³ Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.152.

⁹³⁴ BOA, A.(DVNSMHH.d... 30/30; 40/56. Örneğin Rumeli'nin sağ güzergahında bulunan bütün kadıllıklara gönderilen emirde de, koyun kesimi yasaklanıp, keçi ve sığır kesilmesi emredilmişti. İşe yarar bütün koyunların ise İstanbul'a göndermeleri istenmekteydi. BOA, A.(DVNSMHH.d... 35/479. Bazen de İstanbul'da et sıkıntısı olduğundan dolayı Rumeli kadıllıklarına gönderilen hükümlerde koyun, keçi, sığır ve diğer kasaplık hayvanların hepsini İstanbul'a gönderilmesi istenmekteydi. BOA, A.(DVNSMHH.d... 40/700; 42/260.

⁹³⁵ 1579 tarihinde özellikle İstanbul'da et sıkıntısı olduğu için, kazalarda koyun etinin narhı üç yüz dirhem ve sığır etinin bir vakıyye olması istenmiştir. BOA, A.(DVNSMHH.d... 40/260.

⁹³⁶ (975 Ş 10) tarihinde Selanik'te Yahudiler tarafından her yıl 150 bin civarında sağmal ve kıvrırcık koyun kesildiği merkeze bildirilince koyun eti yasaklanmış ve bunun yerine keçi ve sığır kesilmesi bildirilmişti. BOA, A.(DVNSMHH.d... 7/834.

⁹³⁷ AE.SABH.I. 275/18509; BOA, AE.SAMD.III 109/10766.

olarak ifade edilmiştir. Fakat doğrudan lahm-ı bakar (sığır veya öküz) veya lahm-ı sığır ifadelerine rastlanılmamıştır.⁹⁴⁰ Ancak bazı belgelerde de et, “*matbah tayinatı*” şeklinde ifade edildiği görülmektedir.⁹⁴¹ Osmanlı ordusunun ihtiyacı olan et, toplanma yerinde hareket ettiği günden itibaren verilmesi uygun görülmekteydi.⁹⁴²

Koyun eti, sığır etine oranla daha çok tercih edilmesinin en mühim sebeplerinden birisi de, sığırın hem tarımsal üretimde etkin bir yere sahip olması hem de seferlerde nakliye işlerinde istihdam edilmiş olmasıdır. Koyunların kesimi işini kasaplar yapar iken, debbağlar derisini, haffaflar ise yünlerini değerlendirirdi.⁹⁴³ XVI. yüzyıldan itibaren İstanbul’un et ihtiyacı Anadolu ve Rumeli’den getirilen koyunlarla karşılanmaktaydı. Hatta Osmanlı’da et denildiği zaman koyun ve kuzu⁹⁴⁴ etinin anlaşılması koyun etine olan ilginin yeterince anlaşılmasına sebep gösterilebilir.⁹⁴⁵ Ordu henüz toparlanma aşamasında iken asker için gerekli olan koyun etinin bir kısmı Anadolu veya Rumeli’den tedarik olunan canlı hayvandan temin edilirken, etin büyük çoğunluğu İstanbul ve Edirne’deki kasap esnafından tedarik olunmaktaydı.⁹⁴⁶ Toparlanma aşamasındaki orduya Bursa’dan da koyun temin edilmekteydi. Ancak, ordunun et ihtiyacı, daha çok seferin yapılacağı taraftaki, Anadolu ve Rumeli’den canlı hayvan şeklinde alınır.⁹⁴⁷ Zaman zaman et ihtiyacının karşılanması için pazarlardan da satın alınmaktaydı.⁹⁴⁸ XVI. ve XVII. yüzyılda seferler sırasında harcanan etin önemli bir kısmının temini halka mükellefiyet olarak yüklenmişti.⁹⁴⁹ Ayrıca XVI. ve XVII. yüzyılda sefer öncesinde

⁹³⁸ BOA, AE.SMST.II. 20/1906.

⁹³⁹ BOA, AE.SMRD.IV. 1/56; 1/57; 1/96; 6/571; BOA, AE.SMST.II. 77/8267; BOA, AE.SSLM.III 116/7035; BOA, İE.SM.. 30/3199; BOA, AE.SMHD.I... 235/18857; 236/18978. Tek başına güşt olarak geçtiği gibi güşt-ü ganem olarak doğrudan belirtilmiştir.

⁹⁴⁰ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.84.

⁹⁴¹ BOA, AE.SMST.II. 50/4986.

⁹⁴² (1151 Z 22) tarihinde verilen bir emir Seferi hümayun için Davutpaşa Sahrasından itibaren hareket edilecek günden itibaren et verilmesi ifade edilmişti. AE.SMHD.I... 236/18978.

⁹⁴³ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.36.

⁹⁴⁴ Yedi aylığa kadar (7. Ay hariç) olan koyun yavrularına kuzu denilmektedir. Bunlardan da 4 aylığa kadar olanları süt kuzusu ve yaşlılarına da ot kuzusu denilmektedir. Bıyıklıoğlu, *Koyunculukta Yetiştirme, Bakım*, s.5.

⁹⁴⁵ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.84.

⁹⁴⁶ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.237; Karagöz, “Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik”, s.98.

⁹⁴⁷ İşbilir, “Osmanlı Ordusunun İaşe ve İkmali”, s.152; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.36.

⁹⁴⁸ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.237.

⁹⁴⁹ Osmanlı Devleti, et ihtiyacı için genellikle halktan düşük fiyatla hayvan satın almaktaydı. Bu durum halka ağır ekonomik sorun oluşturduğundan dolayı, çoğu zaman hayvan tahsil işlemi imkansız bir hal almaktaydı. Uzun, *İstanbul’un İaşesinde Devletin Rolü*, s.66.

ordunun et ihtiyacını karşılamaya yönelik koyun ve sığırların bir kısmı, sürsat ve maktu şeklinde önceden tespit edilen miktarlarda bazı kazalardan alındığı gibi⁹⁵⁰, parası ile de satın alınarak da temin edilmekteydi. XVIII yüzyılda ise diğer iâşe maddeleri gibi et de bedel olarak alınmıyor, büyük çoğunluğu mubayaa ediliyordu.⁹⁵¹ Böylelikle sürüler halinde ordu ile birlikte götürülürdü.⁹⁵² Çünkü Ordu için yeterli miktarda et temin edilerek hızlı bir şekilde gönderilmesi önemli bir husustu.⁹⁵³

Seferler esnasında koyunların genellikle sefer bölgesine yakın olan sınır bölgelerinden de temin edilirdi. Yani doğuya yapılan seferlerde⁹⁵⁴, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'dan; batıya yönelik seferler esnasında da Rumeli'den koyun tedarik edildiği anlaşılmaktadır. Koyunların bu şekilde temin edilmesinin birkaç sebebi vardır. Birincisi, bu sancak ve kazaların sefer mahalline daha yakın olmalarıydı. Koyunların, çobanlar vasıtasıyla orduya ulaştırıldığından, mesafenin yakın olması hızlı olunması açısından önemliydi. İkincisi ise, bu bölgelerde yer alan kaza, sancak ve konargöçerlerde bulunan koyun sayısının fazla olmasıydı.⁹⁵⁵ Koyun temini sırasında halka hiçbir zorluk çıkartılmaması ve kararlaştırılmış fiyat üzerinden koyun satın alınmasına özel hassasiyet gösterilirdi.⁹⁵⁶ Ancak bazı durumlarda, zorunlu şartlarda kadılıklara gönderilen emirlerde, ordu için gerekli koyunların temini için kimin elinde olursa olsun fark etmeksizin koyun tedarik edilerek

⁹⁵⁰ İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.46; Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.159.

⁹⁵¹ BOA, AE.SSÜL.II. 10/969. Satın alınan hayvanların parası ya hazineden kasapbaşıya ya da bazı muhtelif vilayet gelirlerinin havale edilmesi ile karşılanmaktaydı. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.165.

⁹⁵² Koyun iştirası yapılırken, bazen yakın yerlerde koyun bulunmadığından dolayı uzak mesafelerde de koyun iştirası yapılmaktaydı. BOA, İE.DH 2/159; Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.159; İşbilir, "Osmanlı Ordusunun İâşe ve İkmali, s.152; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.36.

⁹⁵³ BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/1809.

⁹⁵⁴ Örneğin XVIII. Yüzyılda Osmanlı Devleti'nin İran'a yaptığı sefer için Bayburt, Bitlis, Bozok, Çıdır, Diyarbakır, Eleşkird, Erzurum, Kars, Kuruçay, Malazgirt, Mecingerd, Pasin, Sivas, Şelve ve Van gibi merkezlerin yakın olması ve buradaki yörüklerin koyunlarının fazla olması nedeniyle satın alınmıştır. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.85.

⁹⁵⁵ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.100; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.85. örneğin Erzurum Beylerbeyisine ve kadılıklarına gönderilen bir hükümde ordu ihtiyacı için Türkmenlerin koyunlarından yeterli sayıda koyun temin ederek göndermeleri emredilmişti. BOA, A.(DVNSMHH.d... 32/190.

⁹⁵⁶ BOA, A.(DVNSMHH.d... 141/721.

gönderilmesi istenmekteydi.⁹⁵⁷ Öte yandan zaman zaman İran'daki aşiretlerden de koyun satın alındığına dair belgelerde mevcuttur.⁹⁵⁸

Ordu için temin edilen koyunlar orduda bulunan koyun eminine⁹⁵⁹ teslim edilirdi. Bunun yanı sıra devlet bazen de parasıyla koyun alıp orduyu hümayuna götürüp satacak işinin ehli kişiler yoluyla koyun nakletmekteydi.⁹⁶⁰ Yine ordu için koyun temin edilerek, koyun sahipleri veya vekilleriyle birlikte orduya satmak üzere gönderilirdi.⁹⁶¹ Devlet bazen sürsat koyunun bedel olarak toplanması usulünü de tercih edebiliyordu. Böyle durumlarda genellikle koyun başına 120 akçe tahsil edilmekteydi. Bu usulle genellikle, sürsat ferman olunan yerin cepheden uzak olduğu durumlarda nakliye zorluklarını devre dışı bırakmak amacıyla uygulamaktaydı.⁹⁶²

Koyunların dağıtılması ve gerektiğinde de satılması koyun emini tarafından yapılmaktaydı.⁹⁶³ XVII. yüzyılın sonlarına kadar küçükbaş ve büyükbaş hayvanların satın alınarak orduya dağıtılması görevini “*koyun emini (emin-i ganem)*” yaparken,⁹⁶⁴ XVIII. yüzyıldan itibaren “*kasapbaşının*”⁹⁶⁵ sorumluluğuna bırakıldı.⁹⁶⁶ Seferlerde

⁹⁵⁷Bu hususta Göynük, Beypazarı ve Mudurnu kadınlarına gönderilen hüküm için bk. BOA, A.(DVNSMHH.d... 3/221.

⁹⁵⁸ Mesela 1723-24 İran seferi sırasında Kirmanşah'ta kışlayan Osmanlı ordusu et ihtiyacı için bir kısım koyun Kirmanşah çevresindeki aşiretlerden temin edilmiş. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.85.

⁹⁵⁹ Koyun emini, bazı belgelerde ise ağnam emini şeklinde geçmektedir. BOA, AE.SMMD.IV. 91/10798.

⁹⁶⁰ Örneğin, İçel Beyi tarafından 1570 tarihinde, önceden kasaplık yapan birinin Kıbrıs'ta kasaplık yapması karşılığında kendi parasıyla 50 bin koyun satın aldirarak Kıbrıs'a götürerek Orduyu hümayuna satmasını kabul etmişti. BOA, A.(DVNSMHH.d... 12/334; 12/337.

⁹⁶¹ Örneğin ordu için 10 bin baş veya daha fazla kesimlik koyun temin edilerek sahiplerine sürdürülerek sattırılmaktaydı. BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/952; 5/965; 5/969; 5/1808; 5/1841; 9/131; 53/793.

⁹⁶² Kuyucu Murad Paşa, Tebriz Seferi'nden sonra Diyarbakır'da kışlayan ordunun ertesi yıl sefere çıkarken zaman kazanması için Köstendil Sancağı'nda bulunan madenci, kömürcü, derbentçi vs. muaf ve müsellemler olup avarız hanesine tabi olmayanların muafiyetleri kaldırılarak her üç neferinden bir koyun bedeli olarak 120 akçe gönderilen memura teslim edilmesi istenmiştir. İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.47.

⁹⁶³ İşik, “Osmanlı Sefer Organizasyonlarının” s.159.

⁹⁶⁴ Gerek işira ve sürsat gerekse diğer yollarla temin edilen koyunların hesabını koyun emini yapmaktaydı. İştirayı kim yaparsa yapsın koyun eminin verdiği tezkireye göre muamele ve ödeme yapılmaktaydı. İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.47-48; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.164.

⁹⁶⁵ Bazı belgelerde doğrudan Hassa Kasapbaşı olarak belirtilmiştir. Et tayinatı için de hayvan temin eden kasapbaşılar yolda çoban harcamalarını da kendileri karşılamaktaydılar. Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.164-165; Karagöz, “Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik”, s.98.

⁹⁶⁶ BOA, YB..04. (Yabancı Arşivler, Bulgaristan Arşivi) 3/15. Temin edilen koyun ve sığır etinin askere dağıtımı işi konusunda “Hassa Kasapbaşı” görevlendirilmiştir. Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.297.

her cephede bir kasapbaşı tayin edilmekteydi.⁹⁶⁷ Kasapbaşı, ordu hazinesinden kendisine tahsis edilen belli bir miktar para ile et tacirlerinden ve kasaplardan gerekli eti temin ederdi.⁹⁶⁸ Bununla birlikte bazı cephelerde Nüzul emini aynı zamanda Kasapbaşı vekili olarak görev almaktaydı.⁹⁶⁹ Her bir kapıkulu ocağının kendine ait bir kasabı vardı. Bu kasaplar et ihtiyacı için kendi paralarıyla canlı hayvan olarak askerlerin et ihtiyacı karşılanırdı.⁹⁷⁰ Ancak herhangi bir sefer kararın alınmasıyla birlikte, kasaplar çok sayıda koyun iştirası yapmak için gerekli parayı hazineden almaktaydı. Teslim alınan para koyun satın alınmak üzere koyun eminine teslim edilirdi.⁹⁷¹ Ordunun et ihtiyacını karşılamak amacıyla, çeşitli tarihlerde gerçekleştirilen mubayaalar genellikle koyun ve keçilerle sınırlıydı. Ordunun et ihtiyacını karşılamak için ne kadar koyunun alınacağına, merkezde veya ordu merkezinde bulunan kasapbaşı karar verirdi. Diğer iâşe ve ikmal malzemelerinin temin edilmesinde olduğu gibi koyun alımında da sorumluluk, yerel idarecilerin yanı sıra merkezden tayin olunan mübaşir ile “sayıcı” ismindeki görevlilerin sorumluluğundaydı. Sayıcıların başlıca vazifeleri; koyunları tek tek inceleyip, bunların arasından tavlı ve işe yarar olanlarını seçmektir. Ayrıca *merkez veya ordu kasapbaşısı* tarafından kendilerine teslim edilen veya havale olunan parayla, satın alınacak koyunların bedellerini sahiplerine nakit olarak ödemek de sayıcıların bir diğer vazifeleriydi.⁹⁷² Satın alınan koyun ve sığırlar kasapbaşı tarafından görevlendirilen kasapbaşı vekili tarafından kesildikten sonra askerlere dağıtılmaktaydı.⁹⁷³

⁹⁶⁷ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.85.

⁹⁶⁸ BOA, AE.SMMD.IV. 91/10798; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.100; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.84-85.

⁹⁶⁹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.85.

⁹⁷⁰ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.146-147.

⁹⁷¹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.85; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.146. 1683 yılında yapılan Viyana Seferinde daha kış aylarında seferde iâşe olarak kullanılacak koyunun satın alınabilmesi için Koyun eminine 35.000 kuruş verilmişti. Hatta verilen paranın ordunun et ihtiyacını karşılayamayacağı düşünülerek Kasapbaşıya da 5.000 kuruş verilmişti. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.146-147. Örneğin 1665 tarihli sefer için, Belgrad Kışlağı'nda bulunan sipahiyan ve cebeciyan cemaatlerine koyun etinin satın alınması için ağnam eminine para verilmişti. BOA, AE.SMMD.IV. 91/10798.

⁹⁷² Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.124; Uzun, *İstanbul'un İâşesinde Devletin Rolü*, s.68. Ayrıca sayıcıların görevlendirilmesi esasları hakkında detaylı bilgi için bk. Ahmet Uzun, *İstanbul'un İâşesinde Devletin Rolü: Ondalık Ağnam Uygulaması 1783- 1857*, TTK Yay., Ankara 2006, s.80- 86.

⁹⁷³ Sevinç, “1695 Sakız Seferinde” s.74.

Kasapbaşılar, yaptıkları masraflar ordu hazinesinden karşılanıyordu.⁹⁷⁴ Seferler dolayısıyla temin edilen koyunların masrafları, nüzul bedellerinden⁹⁷⁵, cizye gelirlerinden⁹⁷⁶ ve sürsat bedellerinden⁹⁷⁷ de karşılanmaktaydı. Bu sistem sayesinde Osmanlı Devleti seferlerin masraflarını merkezi hazineden doğrudan para çıkmadan karşılamaktaydı.⁹⁷⁸ Bir sefer esnasında, günlük ortalama 750 koyun⁹⁷⁹ kesilmekteydi. Sefer için her koyunun 200 akçeye genel olarak satın alındığı öngörülürse; Osmanlı Devleti'nin bir sefer için et iaşesine ayırdığı miktar 150.000 akçe olarak hesaplanmaktadır.⁹⁸⁰ Bu rakam da dönem içinde devlet için ağır bir yüküdür. Örneğin yine 1585 yılında çıkılan Tebriz Seferi için güzergâh üzerindeki yerlerden toplam 142.900 koyun tedarik edilmişken;⁹⁸¹ 1610-1611 yılları arasında Tebriz Seferi sırasında bir yılda toplam 87.194 koyun harcanmıştı.⁹⁸² 1695 Sakız Seferi içinde askerin et ihtiyacı, Edirne'den İzmir'e kadar ordunun konaklayacağı menzillere, Hüdavendigâr, Kütahya, Aydın, Biga ve Sığıla sancaklarından koyun ve sığır eti satın alınmıştı. Satın alınan koyunlar için mübaşirler görevlendirilmişti. Mübaşirlere satın alınacak koyun ve sığırların genç, besili ve işe yarar olmasına dikkat edilmesi için emir verilmişti. Her koyunun birer, her sığırın 4'er kuruşa satın alınması istenmişti. Yine bu sefer sırasında kuzu da satın alınmış, satın alınan koyun ve kuzular kasabbaşı tarafından görevlendirilen mübaşirlere teslim edilmişti.⁹⁸³ Ordunun et ihtiyacı için temin edilen koyunların sağ salim getirilmeleri, istenilen zamanda yerine ulaştırılması ve yolda hiçbir zorluğun yaşanmaması için güzergâh üzerindeki ilgili bütün kadınlara da emirler gönderilmekteydi.⁹⁸⁴

⁹⁷⁴ BOA, AE.SMMD.IV. 91/10798; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.85.

⁹⁷⁵ BOA, AE.SMST.II. 77/8200; 121/13269; BOA, YB..04. 3/15.

⁹⁷⁶ BOA, AE.SMST.II. 60/6257; 77/8200; 121/13269; BOA, AE.SSÜL.II. 10/969; BOA, İE.HR.. 9/893; BOA, İE.ML.. 32/3115.

⁹⁷⁷ BOA, AE.SMST.II. 47/4623; 50/4986; 77/8200; 121/13269.

⁹⁷⁸ Karagöz, "Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik", s.89.

⁹⁷⁹ XVII. yüzyılın sonlarında yapılan seferler sırasında sadece yeniçeri ocağı için günlük 250-300 koyun kesilmekteydi. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.149. 1672 yılındaki Kamanice Seferi sırasında da günlük 750 koyun kesildiği görülmektedir. Mustafa Nuri Türkmen, "XVII. Yüzyıl Sefer Menzillerinin Ekonomik Yönü ve Esnafın Katkısı" *Tarih Araştırmaları Dergisi*, C 22, S 34, Ankara 2003, s.138.

⁹⁸⁰ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizasyonu*, s.73.

⁹⁸¹ Kuzucu, *Osmanlı Ordusu ve Sefer Lojistiği*, s.75.

⁹⁸² Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.159.

⁹⁸³ Sevinç, "1695 Sakız Seferinde" s.73; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizasyonu*, s.72.

⁹⁸⁴ BOA, AE.SAMD.II. 19/2085.

Tablo 3: 1695 Sakız seferi sırasında et ihtiyacının karşılanması için temin edilen koyun ve sığır sayısı ve temin edilen yerleri gösterir tablo.⁹⁸⁵

Koyun ve Sığır Alınan Yer	Satın Alınan Koyun Sayısı	Satın Alınan Sığır Sayısı
Hüdavendigar	10.435	510
Kütahya	3886	644
Biga	2559	1697
Karasi	4229	-
Sığıla	1643	-
Saruhan	5296	373
Aydın	5189	862
Toplam	33.237	4086

Yukarıda 1685 Sakız Seferi'nde belirtilen sancaklardan toplam 33.237 adet koyun mübaşir tarafından satın alınmıştı. Koyunlar ikişer kuruştan satın alınarak toplam 66.474 esedi kuruş⁹⁸⁶ ödenmişti. Yine mübaşirler tarafından, belirtilen sancaklardan 4086 adet sığır satın alınmıştı. Her bir sığıra 82'şer kuruş verilme suretiyle toplam 32.688 esedi kuruş ödenmişti. Satın alınan koyun ve sığırların bedelleri kazaların sürsat bedellerinden karşılanmıştı. Devlet tarafından koyuna birer, sığırlara da dörder kuruş istemesi sonucu bölge halkı fiyatın iki katını istemişti. Devlette bunu kabul ederek halkın talep ettiği fiyattan satın alınmasını kabul etmişti.⁹⁸⁷

Sefer mevsiminin sonunda ihtiyaç fazlası koyunların olması ya da seferlerin uzun sürmesi nedeniyle kış mevsiminde sınıra yakın bölgelere kışlak olarak dağıtılırdı. Kışlaklarda beslenmeleri için muhtelif kimselere dağıtılırdı. Örneğin Nasuh Paşa'nın sadareti ve serdarlığı zamanında Doğu Anadolu'daki Türkmen ve Kürt ümerasına beslenmeleri için toplam 12.914 koyun teslim edilmişti. Bu durum tekrar ordunun sefere çıkacağını ve hazır bulunulmasından kaynaklanmaktaydı.⁹⁸⁸ Yine 1610-11 tarihli bir defterde koyunlarla ilgili kısımda, sürsat ve maktu olarak 28.027 ve işтира suretiyle 19.673 adet olmak üzere toplam 47.700 koyun temin

⁹⁸⁵ Sevinç, "1695 Sakız Seferinde" s.73.

⁹⁸⁶ Osmanlı Devleti tarafından özellikle XVII. yüzyıldan itibaren kullanılan bir para birimidir. XVI. ve XVII. yüzyılda riyal kuruş (80 akçe) ve arslanlı kuruş (70 akçe) üzerinden değer görmüştür. Daha çok arslanlı kuruş üzerinden değer gören esedi kuruş hesap parası olarak kullanılmış. İlk esedi kuruşun basılması ise 1701 tarihinde olmuştur. Halil Sahillioğlu, "Esedî" *DİA*, C 11, TDV Yay., İstanbul 1995, s.368-369

⁹⁸⁷ Sevinç, "1695 Sakız Seferinde" s.74.

⁹⁸⁸ Bu koyunlar muhtemelen sonraki yıl doğacak kuzularıyla birlikte teslim alınmaktaydı. Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.159.

edilmişti. Daha sonra ise nereden geldiği belirtilmeyen 800 koyunun da eklenmesiyle toplam 48.500 koyun ordu için temin edilmişti. Bunlardan 33.132 âdeti sipahi, silahdar, yeniçeri ve Diyarbakır kasaplarına teslim edilmiş ve 15.368 adet ise umumiyetle Kürt ümera ve beylerine verilmişti. Koyunların sürsattan kimden ve kaç akçeden alındığı defterde kaydedilmiş. Yine kışlaklara dağıtılan koyunlardan hangi beye kaç koyun verildiği ayrıntılı bir şekilde yazılmıştır.⁹⁸⁹

Tablo 4: 1610-11 tarihinde tedarik edilen koyun miktarı ve temin ediliş şeklini gösterir tablo.

Koyun	Sayısı
Sürsat ve maktu	28.817
İştira	19.669
Toplam	48.486

“Koyun eti için kasapbaşına yapılan ödemeler incelediğinde et fiyatında cepheden cepheye farklılık göstermektedir. Kirmanşah ve Hemedan cephelerinde 11 kıyye 1 kuruş hesabı üzerinden ödeme yapılmıştı. Bu durumda koyun etinin kıyyesi yaklaşık 11 akçedir. Fakat Tebriz cephesinde fiyat biraz daha yüksektir. Burada etin kıyyesi 14–15 akçedir. Tiflis cephesinde ise fiyatlar koyun başına belirlendiğinden ortak bir fiyattan söz edilemez. Çünkü her bir koyun için ödenen ücret 150- 270 akçe arasında değişmekteydi. Bu çerçevede bir koyunun ortalama ücreti 223 akçeydi. Bir koyuna 16 kıyye et hesabı tutulduğu göz önünde alınırsa etin kıyyesi ortalama 14 akçe olmaktadır. Netice itibarıyla, İran seferinde bir kıyye koyun etinin fiyatı 11- 15 akçe arasında değişmiştir. Nitekim 1714 Mora ve 1711 Prut seferlerinde benzer bir fiyat tablosu vardır. Mora seferinde koyun etinin kıyyesi 12- 15 akçe arasında değişirken Prut seferinde 13 akçedir. Tüm bunlardan yola çıkarak 1710-1725 yılları arasında seferdeki askerlerin tayinatını karşılamak üzere satın alınan koyunların aslında piyasa fiyatına yakın bir fiyattan satın alındığı anlaşılmaktadır. Zira daha önce de belirtildiği üzere üzere 1725 yılında koyun etinin kıyyesi Üsküdar’da ve Edremit’te 12 akçe iken 1723 Kasım ayında Rodosçuk’ta da koyun etinin kıyyesinin 12 akçe olduğu tespit edilmiştir. Cephe ardında fiyatların biraz daha yükselebileceği

⁹⁸⁹ İşbilir, “Erzurum, Diyarbakır ve Van Kaleleri”, s.424.

*ve spekülasyonların olabileceği aşikâr olmakla birlikte devletin koyun satın alırken narha yakın bir fiyat üzerinden işlem yaptığı ortaya çıkmaktadır”.*⁹⁹⁰

Sefer için mubayaa olunan koyunlarda bazı özellikler aranmaktaydı. Seferlerde temin edilecek koyunların 3-4 yaşlarında, sağlıklı ve besili olması konusunda hassasiyet gösterilirdi.

3.1.2.İaşe Olarak Kullanılan Diğer Hayvanlar

Osmanlı sefer organizasyonunda iaşe amacıyla kullanılan diğer hayvanlar, kuzu⁹⁹¹ sığır⁹⁹², inek⁹⁹³, öküz⁹⁹⁴ gibi büyükbaş hayvanlar yanı sıra kuzu⁹⁹⁵, keçi⁹⁹⁶ gibi küçükbaş hayvanlar ile tavuk⁹⁹⁷ şeklindeydi. Ancak koyundan sonra eti en çok tercih edilen hayvan sığırdı. Sefere çıkan Osmanlı ordusu için temin edilen koyun etinin yeterli olmaması veya koyun teminin mümkün olmadığı durumlarda sığır cinsindenki hayvanların satın alınmasına başvurulmaktaydı.⁹⁹⁸ Bununla beraber yukarıda da ifade edildiği üzere, Osmanlı Devleti'nin ordusunda yer alan askerlerin en önemli besin maddelerinden birisi olan et ihtiyacının karşılanması amacıyla, bazı olağanüstü durumlarda orduda yer alan at ve eşeklerin kesilmesi suretiyle de karşılanmaktaydı.

Osmanlı Devleti'nin uzun seferleri sırasında çoğu zaman iaşe sıkıntısı baş göstermekteydi. Uzun mesafeler ve devam eden savaşlar nedeniyle iaşe temininde büyük bir sorun teşkil etmekteydi. Bu nedenle olağanüstü bir dönem olması nedeniyle askerler savaş durumunda olması sebebiyle at ve eşekleri kesmek suretiyle et iaşesini karşılamaktaydı. Nitekim 1626 tarihindeki Bağdat kuşatması sırasında muhasaranın uzaması nedeniyle Osmanlı ordusu büyük bir iaşe sorunuyla karşı

⁹⁹⁰ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.88.

⁹⁹¹ BOA, AE.SMST.II. 50/4986.

⁹⁹² BOA, AE.SAMD.III 42/4153.

⁹⁹³ BOA, C.AS.. 687/28854.

⁹⁹⁴ BOA, AE.SMST.II. 38/3797.

⁹⁹⁵ BOA, AE.SMST.II. 50/4986.

⁹⁹⁶ AE.SABH.I.. 275/18509.

⁹⁹⁷ BOA, A.(DVNSMHH.d... 53/632.

⁹⁹⁸ Uzun, *İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü*, s.66.

karşıya kaldı. Netice itibariyle Osmanlı ordusundaki neredeyse bütün at ve eşekler askerlerin et ihtiyacı için kesilmişti.⁹⁹⁹

Osmanlı ordusundaki en önemli iâşe maddelerinden birisini teşkil eden et için daha çok koyun ile birlikte sığır eti tüketilmekteydi.¹⁰⁰⁰ Sığır eti koyun etine göre çok daha az tüketilmekteydi. Genel bir durumu yansıtan bu olay, koyun etinin lezzetli olmasının yanında büyükbaş hayvanların daha çok gücünden istifade etmekten kaynaklanmaktaydı.¹⁰⁰¹ Sığırların, daha fazla miktarda ve daha kaliteli et elde edebilmek için kesimden önce iyi bir beslenmeye ihtiyacı vardı.¹⁰⁰² Osmanlı mutfağında sığır etine kıyasla çok daha fazla talep gören koyun eti için; Faroqi, Osmanlı mutfağında et denildiğinde koyun veya kuzu etinin anlaşıldığını ifade etmesi koyun etinin önemini göstermektedir. Oysa sığır eti koyun etine göre daha ucuzdur. Örneğin; 1715 yılında Mora seferi sırasında ordunun et ihtiyacı için satın alınan bir sığırın fiyatı 960-1.100 akçe, bir koyun 170-180 akçe ve bir kuzunun fiyatı da 120 akçeydi. Kesilmiş taze et fiyatları ise değişkenlik göstermekteydi. Koyun etini kıyyesi 14 akçe iken sığır etinin kıyyesi 8 akçeydi.¹⁰⁰³ 1725 yılı temmuzunda Üsküdar'da koyun etinin vakıyyesi 12 akçe iken sığır etinin vukıyyesi 7 akçeydi. Yine aynı tarihlerde Edremit'te koyun etinin vukıyyesi 12, sığır eti 9 ve öküz eti 6 akçeydi.¹⁰⁰⁴

Osmanlı Devleti diğer büyük baş hayvanlarını da ihtiyaç durumunda kesebilirdi. Örneğin “18 Ocak- 15 Mayıs 1639 tarihleri arasında Bağdat Seferi sırasında ordu ganem emini aracılığıyla Kırım Hanı ve askerlerine et tayinatını gösteren belgede toplam 280 koyun ile birlikte 20 gav (öküz, dana, inek), 30 camus (manda) olmak üzere 50'si büyükbaş toplam 330 hayvan et ihtiyacı için

⁹⁹⁹ Bu sefer sırasında Osmanlı ordusu yanı sıra İran kuvvetler de büyük zahire sıkıntısı yaşamıştı. Öyleki hurmaların yaprak ve kabuklarını yemişlerdi. Mustafa Cezar, Osmanlı Tarihi, C 4, s.1915.

¹⁰⁰⁰ İşbilir, “Osmanlı Ordusunun İâşe ve İkmali, s.152; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.36.

¹⁰⁰¹ İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.46; Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.153.

¹⁰⁰² Besiciliğe kaba (dane) yemler, şeker, nişasta, bira, meyve suyu ve konserve yapımında ortaya çıkan sanayi artıkları yani pek çok tan sanayi ürünleri ile insan beslenmesinde kullanılmayan yem maddelerinin fabrikada işletilmesi ile yapılır. Sığır türündeki hayvanların pazarlarda talep edilmesi ve tüketim konusunda tercih edilmesinden dolayı besiciliği yapılmaktadır. Besicilik tekniğine uygun yapılan faaliyetler sonucunda hayvanın kasları gelişmesini ve dolgunlaşmasını tamamlamakta böylece, canlı ağırlığı ve et kalitesi artmış olmaktadır. Serap Göncü, *Sığır Besiciliği*, Akademisyen Kitabevi, Ankara 2014, s.7- 8.

¹⁰⁰³ Ertuş, *Sultanın Ordusu*, s.166.

¹⁰⁰⁴ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.83-84.

*kesilmiştir.*¹⁰⁰⁵ Sefere katılan Tatar askerleri, piyade levent askeri ile diğer eyalet askerlerinin et ihtiyaçları sığır etinden karşılanırdı.¹⁰⁰⁶ Kırım Han'ı ve askerlerine daha çok sığır türünden hayvanların et verilmekteydi nitekim bu durum Viyana Kuşatması sırasında da gözlemlenmektedir. Sefer sırasında iâşe olarak götürülen 1.000 öküzün Kırım Han'ı ve askerlerine verilmek üzere Kasapbaşının yanında bulunduğu belirtilmektedir. Ayrıca kuşatmadan sonra Segedin Sancağı'nda kışlamak üzere Tatar askerlerinede iki yüz öküz temin edilmişti.¹⁰⁰⁷ Buradan hareketle Osmanlı Devleti'nde İstanbul, Edirne ve Bursa gibi önemli şehirler yanı sıra ordunun asıl gücü hüviyetinde olan kapıkulu ve tımarlı sipahilere daha çok koyun eti verilirken, yardımcı kuvvetler olan Kırım Han'ı ve askerleri ile Tatarlar'a sığır türünden hayvanların eti verilmekteydi.¹⁰⁰⁸

Tatar askerlerinin yanı sıra piyade leventlerinin de et ihtiyacını karşılamak için kazalardan satın alınan sığırlar, çobanlar gözetiminde ordunun konaklayacağı menzillere ve Belgrad'a nakl olunarak kasapbaşına teslim edilmekteydi. Ancak kasapbaşı bizzat ordu ile beraber hareket ederek askerlere et tedarikinin yanı sıra, temin edilen etin dağıtılmasından da sorumluydu. Eyalet askerleri için tedarik edilen sığırların nevruzdan önce Belgrad'a ulaştırılarak kasapbaşına teslim edilmesi gerekmekteydi. Kasapbaşı ordu ile beraber hareket ettiğinden, yerine her zaman için vekil bir kasapbaşı görevlendirilmekte ve ordunun varmasına kadar temin edilen sığırların teslim alınması ve muhafazası bu kişinin sorumluluğunda olmaktaydı. Bazı kazalardan sığır tedarik edilememiştir. Piyade levent ve Tatar askerlerinin et yönünden sıkıntı çekmemeleri için sığırların temin olunarak, nevruzdan on gün önce mübaşirlerle Belgrad'a gönderilerek vekil kasapbaşı tarafından görevlendirilen kişiye

¹⁰⁰⁵ Buradaki belgede gav tabiri özellikle kesimlik büyükbaş hayvana karşılık belirtilmiştir. Polat, "Kırımdan Bağdat'a", s.97-98.

¹⁰⁰⁶ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.238.

¹⁰⁰⁷ Viyana Seferi'ni müteakip yıllarda da büyükbaş hayvan alınmıştır. 1687-88 seferinde Rumeli'nin çeşitli kazalarından Kasapbaşı tarafından iştirâ ile 24.530 baş koyun satın alınmışken sadece 760 adet sığır satın alınmıştır. Buradan da net anlaşılmaktadır. Osmanlı askerini et ihtiyacının en fazla karşılandığı hayvan koyundur. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.148.

¹⁰⁰⁸ 1577 tarihinde çıkarılan bir hükümda İstanbul'da et sıkıntısı olduğundan dolayı ilgili bazı kadınlarda erkek koyun kestirmek yasaklanmış ve koyun yerine sığır veya keçi kestirilmesi istenmiştir. BOA, A.(DVNSMHH.d... 30/30. Ayrıca koyun etinin kesimi yasaklanıp, koyunların İstanbul'a gönderilmesi için çıkarılan başka bir hüküm için bk. BOA, A.(DVNSMHH.d... 35/479.

teslim olunması, aksi halde askerler için et problemi baş göstereceğini, bunun sorumlularının cezalandırılacağı yönünde emirler yazılmıştı.¹⁰⁰⁹

Seferler için temin edilen hayvanlardan elde edilen et miktarı hakkında zaman zaman yeterli bilgiye ulaşılamıyor. Bosna'dan temin edilen sığırların ortalama 166-167 kg. et alınmıştır. Kasapbaşı tarafından satın alınan 801 sağmal keçi ve oğlaktan toplam 4206 kıyye et çıkmış olup, bu da her birinin ortalama 6.5 kg. et verdiğini göstermektedir. Bunun yanı sıra hayvanların cinsine, yetiştiği coğrafyaya ve yaşına bağlı olarak verdiği et miktarı da değişmektedir.¹⁰¹⁰

Kırım Hanı ve askerleri geri dönüşü sırasında yine et ihtiyaçlarını gösteren belge 26 Mayıs 1639 tarihlidir. Buna göre Musul ve Nusaybin arasındaki menziller için 60 koyun ile birlikte 20 öküz, Nusaybin ile Diyarbakır arası için 60 Koyun ile 20 öküz ve Diyarbakır ile Malatya arasındaki menziller için 75 koyun ile birlikte 25 öküz, Malatya ile Sivas arasındaki menziller için yine 75 koyun ile 25 öküz, Sivas ile Samsun arasındaki menziller için 105 koyun ile 35 öküz temini için yol üzerindeki kadılıklara emir gönderilmiştir.¹⁰¹¹

Sığır eti, daha çok Rumeli'deki kazalardan canlı olarak satın alınan sığırlardan temin edilirdi. Sığırların satın alınması için mübaşirler görevlendirilirdi ve satın aldıkları sığırların ağırlığına dikkat ederlerdi. Rumeli'den satın alınacak her bir sığırın 90 vukıyye (115 kg.) ağırlığında olması şart koşulmaktaydı. Satın alınan sığırlar mevkufat defterlerine kaydolunurdu. Ancak Rumeli'deki bazı kaza halkı, sığır satışından muaf tutulmuştu. Buna rağmen, görevliler sığır satışı için muaf olanlara baskı yapmışlardı. Bu durumun önüne geçmek için sığır satışında muaf olanlarla, olmayanların iyice ayırt edilerek muaf tutulanlara baskı yapılmaması yönünde emir verilmişti.¹⁰¹²

Eyalet ordusu için temel et kaynağı olan sığırların tedariki ve Belgrat'a gönderilmesi, her zaman için sağlıklı bir süreç içerisinde cereyan etmemiştir. Sığır

¹⁰⁰⁹Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.238-239.

¹⁰¹⁰Ertuş, *Sultanın Ordusu*, s.167. örneğin keçi daha çok dağlık alanlarda yetiştirilirdi. Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.16.

¹⁰¹¹ Belgede öküz tabiri kullanılmıştır. Ancak burada kastedilmek istenen kesimlik erkek sığırdır. Ancak belgenin aslına uygun olarak öküz tabiri kullanıldı. Polat, "Kırımdan Bağdat'a", s.99-104.

¹⁰¹²Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.238.

satın alma ve yerine ulaştırma işi ile mübaşirler sorumlu kılındıkları halde, bu işten kazanç sağlamak isteyen bir kısım tüccar (deruhteci tayfası) kâr güdüsüyle hareket ederek bu süreci olumsuz etkilemişti. Bu kişiler devletin halktan satın aldığı sığırları, teslim etme karşılığında “öküz akçesi” adı altında ücret alarak, sığırları uygun gördükleri bir yerde zayıf ve güçsüz öküzlerle değiştirmişlerdi. Yeterli ve iyi sığır tedarikinin mümkün olmadığı durumda, ordunun iyi beslenememesi ve sefer sürecinin olumsuz etkileneceği gerekçesiyle sığır temin etmekle sadece mübaşirlerin yetkili kılındığı, bunun dışında hareket eden “deruhteci tayfasının” engellenmesi, uymayanların cezalandırılması için kaza kadılarına emir verilmişti.¹⁰¹³

¹⁰¹³ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.239.

BÖLÜM IV

SEFER ORGANİZASYONLARINDA KULLANILAN HAYVANLARIN TEMİNİ VE DİĞER HUSUSLAR

Osmanlı Devleti sefer kararını verirken belli başlı yol ve yöntemler izleyerek bazı kriterleri dikkate alarak bir organizasyon etrafında hareket etmekteydi. Bu nedenle askeri harekâta kullanmakta amacıyla binek veya taşımacılıkta kullanacağı hayvanları sistemleştirdiği bazı kanunlar çerçevesinde tedarik etmekteydi. Bu nedenle bu yol ve yöntemler üzerinde durularak sistemin işleyişi irdelenmektedir. Ayrıca sefer örgütlenmesi içerisinde kullanılan hayvanlar için de hayvansal gıdaların da belirli bazı kanunlar çerçevesinde temin edildiği görülmektedir. Burada üzerinde durulması gereken en önemli konulardan birisi de organizasyon çerçevesin kullanılan bütün hayvanlar için kullanılan ekonomik finans ve bunun teminidir. Yine kullanılan hayvanların nereden temin edildiği üzerinde hassasiyet durulması gereken önemli hususlardan birisidir. İşte bu noktada bahsi geçen konular bu bölüm altında incelenerek sefer organizasyonlarının başarısı daha iyi anlaşılması sağlanacaktır.

4.1. Sefer Organizasyonları İçin Hayvan Temin Etme Yolları

Sefer organizasyonlarının her safhasında olduğu gibi, hayvanların temin edilmesi sırasında da devlet, ordu için talep edilen hayvanların zamanında ve eksiksiz bir şekilde tedarik edilmesini istemekteydi. Bunun için de gerek memurların gerekse reayanın görevlerini tam olarak yerine getirmeleri gerekirdi. Ayrıca devlet tarafından talep olunan iâşe ve ikmal malzemelerinin miktarında artırma veya azaltma yoluna gidilmeme konusunda görevlilerin son derece dikkat etmeleri gerekmekteydi. Aynı şekilde memurlar, merkezî hazineden kendilerine havale olunan paranın bir akçesine dahi dokunmadan bunu iâşe maddeleri ile birlikte hayvanları alınan fakir halka ödemek mecburiyetindeydiler. Ayrıca satın almakla görevli memurlarının ahaliden haksız taleplerde bulunmamaları gerekiyordu. Bu hususlarda yaşanacak herhangi bir aksiliğin sonucunda, buna sebep olanların en ağır şekilde cezalandırılacağı hususu fermanlarda sürekli tekrarlanmaktaydı.¹⁰¹⁴

¹⁰¹⁴ Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.140.

Seferler esnasında ordunun ulaşım ve nakliye hizmetlerini yerine getirmek üzere kiralık olarak veya satın alınmak suretiyle çeşitli ve oldukça fazla sayıda nakliye hayvanları temin edilirdi. Bunlar arasında başta deve (şütüran), at (esb), katır (ester), öküz, sığır, merkep, camus ve top çeken beygir gelirdi. Bu hayvanlardan başka at ve öküz arabaları da ordu hizmetinde kullanılırdı. Özellikle de araba ve devenin gidemeyeceği kadar bozuk olan yollarda beygir ve katırlardan istifade edilirdi.¹⁰¹⁵ Bu hayvanların temini için sefer hazırlıkları sırasında birçok kaza ve sancağa gönderilen hükümlerde ihtiyaç olan hayvanların, devletin belirlediği sayıda ve ücrette tedarik edilerek gönderilmesi emredilmekteydi.¹⁰¹⁶

Seferler sırasında kullanılacak hayvanların temini için taşradaki idari birimlere yazılan emirlere bakıldığında, devlet, Anadolu ve Rumeli’de hangi bölgeler de ve kimlerin elinde ne kadar hayvan bulunduğu ile ilgili ön hazırlık denilebilecek raporlar hazırlanırdı ve buna göre nereden ne kadar hayvan alınacağını belirlemekteydi.¹⁰¹⁷ Deve dışındaki diğer yük hayvanlarından olan ve vesikalarda genellikle beygir ve “topkeşan bargir” olarak zikredilen at ve katır, top naklinde istihdam edilirken; yük ve top arabalarını çekmekte de at, manda, sığır, camus ve öküzden istifade edilirdi. Ancak ordu hizmetinde kullanılacak olan binek ve yük hayvanlarının temin edilmesi için çıkarılan emirler genellikle Anadolu ve Rumeli’deki bütün kazalara hitaben “*genel emirler*” şeklinde yazıldığı için bu hayvanların hangi şehirde hangi sayılarla temin edildiği hususunda yeterli bilgi elde edilememektedir.¹⁰¹⁸

Osmanlı Devleti’nde nakliye işi usul olarak üç şekilde gerçekleştirilirdi. Bunlardan birincisi, devletin kendi sahip olduğu miri hayvanlar ve arabalarla, ikincisi kiralama usulüyle¹⁰¹⁹ ve üçüncüsü ise mükellefiyet¹⁰²⁰ olarak reayaya yüklemek¹⁰²¹

¹⁰¹⁵ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.105; Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.117.

¹⁰¹⁶ İşbilir, “Mekkâre”, s.554.

¹⁰¹⁷ Genç, *Lale Devri’nde Savaş*, s.33.

¹⁰¹⁸ BOA, A.(DVNSMHM.d... 168/1391; Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.122; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.109.

¹⁰¹⁹ Ömer İşbilir, “Savaş ve Bölgesel Ekonomi”, s.25.

¹⁰²⁰ Sözlükte, “*yüküm, mecburiyet, yapmaktan kaçınılmayan iş veya bir işi yapmaktan kaçınılmama hal*” anlamında kullanılan bir tabir olarak belirtilmektedir. Ferit Develioğlu, *Lügat*, s.856; İşbilir, “Mekkâre”, s.554.

¹⁰²¹ BOA, AE.SSÜL.II. 31/3007. Seferler sırasında ordunun ihtiyaçları haklatan olağanüstü vergiler olarak istenmekteydi, halkta bunları karşılayıp, nakletmek zorundaydı. Özellikle bu sistemde

suretiyle gerçekleştirilirdi. Devlet her üç usulü uygularken de hakkaniyet ölçülerine riayet ederdi.¹⁰²² Sefer için hayvan toplama düzenine bakıldığında, hayvanların üç aşamada toplandığı görülmektedir. Örneğin doğu seferleri için, ilk olarak ordunun merkezden hareketinden itibaren ağırlıklarının taşıyabilmek için hayvanlar Üsküdar'a toplanırdı. Daha sonra Anadolu'nun çeşitli bölgelerinden hayvanlar toplanarak, iskelelerde bulunan mühimmat ve zahireleri Erzurum, Bayburt, Van, Bitlis, Diyarbakır gibi merkezlere taşırdı. Yine bu merkezlerde toplanan mühimmat ve zahireleri harp sahasına taşıyan hayvanlar, o bölge ve civarında bulunan sancak ve nahiyelerden toplanırdı.¹⁰²³

Seferlerde kullanılacak yük hayvanları çoğunlukla kiralama yöntemiyle temin edilirdi. Kiralanacak hayvanlar genel olarak üçer aylık şekilde kiralanmaktaydı.¹⁰²⁴ Devlete ait miri hayvanların telef olmaları nedeniyle sayılarında azalma olmaktaydı. Bu durumda hayvan satın alma yoluna gidilirdi.¹⁰²⁵ Özellikle sefer ihtimalinin ortaya çıkmasıyla birlikte hayvanların temin edileceği bölgelerdeki kadılara emir gönderilerek ihtiyaç duyulan hayvanların satın alınarak gönderilmesi istenmekteydi.¹⁰²⁶ Ancak sefer zamanında bazen ihtiyaç duyulan hayvanların tedariki bazı sebeplerden dolayı mümkün olmadığından istenilen hayvanların bedellerinin toplanıp gönderilmesi emredilmekteydi.¹⁰²⁷

Devlet, nakliyyeyi hayvanların kiralanması veya satın alınması yoluyla gerçekleştirirken, “*hem hakkaniyeti hem de mali gerçekleri göz önünde bulundurmak*” zorundaydı. Stratejik olarak hayvanların en çok ihtiyaç duyuldukları zamanda ve yerde kiralanabilmesinin getirdiği kolaylık, fayda, ekonomik kazanımı ve kışlanmaları; bu hayvanları otlatması ve bakım yükünden kurtulması devlete ciddi

avarız hanesi temel teşkil etmekteydi. Hans Georg Majer, "XVII. Yüzyıl Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları", *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul 1981, s.192.

¹⁰²² Ömer İşbilir, “Savaş ve Bölgesel Ekonomi”, s.25.

¹⁰²³ Işık, *Osmanlı- İnan seferlerinin*, s.25.

¹⁰²⁴ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.39.

¹⁰²⁵ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.109; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.63.

¹⁰²⁶ Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.59.

¹⁰²⁷ 1694 tarihinde Seferi hümayun için Mentеше Sancağından deve temin edilmesi mümkün olmadığından, bedelleri hızlı bir şekilde gönderilmesi için Mentеше mütesellimine emirname gönderilmiştir. BOA, İE.DH 14/1269.

bir avantaj sağlamaktaydı.¹⁰²⁸ Satın alma ve kiralama usulünde, maliyet ve kolaylık faktörleri göz önünde bulundurulurdu. Örneğin, deve fiyatları maliyet açısından devlete daha cazip gelmekteydi. Ancak sefer mevsiminin haricinde kullanılmamaları, bakım, barınma ve beslenmelerinin masraflı olması ilk başta görülen maliyet avantajlarını dezavantaja dönüştürmekteydi.¹⁰²⁹

XVII. yüzyılın sonlarında devletin kiraladığı hayvanlara ödediği nakliyat ücretinin az olması nedeniyle itirazlar artmış bu nedenle hayvan sahipleri temin etme ve yük taşımada isteksiz davranıyorlardı.¹⁰³⁰ Bu anlamda binek ve yük hayvanlarının halktan satın alınması ve kiralanması sırasında önemli güçlükler yaşanırdı. Kiralama ücretlerinin azlığından veya telef olan hayvanlarının bedelleri yani zararlarının karşılanıp karşılanamayacağı noktasında yaşanan kararsızlıklardan dolayı, halkın kendi hayvanlarını devletin kiralık olarak nakliye işlerinde kullanılmasına pek razı olmadığı anlaşılmaktadır. 1725 yılında İran seferleri sırasında devlet, Kürt beyleri ile mutasarrıfların sefer sonunda ödenmesi gereken öküz ve beygir ücretlerini daha fazla talep etmeleri neticesinde kendilerine gerekli cezanın verileceği noktasında tehdit edildikleri görülmektedir.¹⁰³¹ Örneğin, 1777 tarihinde, Sivas'tan satın alınan 37.000 kile zahireyi Diyarbakır'a nakletmek için bölge halkından kiralanan beygirlerin sahipleri, beygirlerine 3 İstanbul kilesinden (yaklaşık 72 kg.) fazla zahire yüklenmesine razı olmamışlardı. Ayrıca sonradan kiralanan 100 adet beygirin sahipleri de beygirlerinin bazılarını yükten kurtarmak için bunlardan 10 tanesinin kendi adamları için, 10 tanesinin de yine kendi yiyecekleri için ayrılmış olduğunu belirttikleri gibi “8-10 r'es bargir zayıyatımız vardır deyu hileye” başvurdukları merkeze gönderilen şikâyetle ifade edilmişti.¹⁰³² Ancak Osmanlı Devleti, kiralanan hayvanları sefer sonunda sahiplerine iyi durumda iade etmek durumundaydı, aksi halde tazminat ödemek riski taşıyordu ve bu nedenle de kiralanan hayvanları aşırı çalıştırmakta önemli bir fayda sağlamamaktaydı.¹⁰³³ Bunun için devlet, nakliye işi

¹⁰²⁸ Murphey, *Ordu ve Savaş*, s.98-99; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.105-106.

¹⁰²⁹ Rukiye Işık, *Osmanlı- İran Seferlerinin Lojistik Hazırlıkları (1630- 1650)*, (Yüksek Lisans Tezi), Cumhuriyet Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas 2011, s.22; İşbilir, “Savaş ve Bölgesel Ekonomi”, s.26; Gökınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.63.

¹⁰³⁰ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.84.

¹⁰³¹ Hakan Kaya, *Osmanlı- İran Sınırında Bir Serhad Sancağı: Bayezid (1578-1848)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2018, s.146.

¹⁰³² Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına Taşradan Bir Bakış*, s.146.

¹⁰³³ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.108.

için mutasarrıfların bizzat kendilerinin hazır bulunmalarını istemektedir. Ayrıca nakliyyede kullanılan hayvanlar için yeterli kişinin istihdam edilerek güvenli bir şekilde taşımacılığın yapılmasını emretmektedir.¹⁰³⁴

Kiralama usulü oldukça pahalı olmasına rağmen sefer halindeki ordunun hareket kabiliyetini artırmaktaydı. Ayrıca gerektiği zaman ordunun güzergâhını değiştirmesi açısından da büyük bir kolaylık sağlardı. Dahası sadece ihtiyaç duyulduğu dönemlerde hayvan kiralınması, devleti sefer harici dönemlerde yük hayvanlarının barınma, bakım, yem ve ot masraflarından ve bu işle vazifeli görevli giderlerinden de kurtarmaktaydı. Böylece kiralama usulü taşıma maliyeti yüksek olmasına rağmen daha avantajlı duruma gelmekteydi.¹⁰³⁵

Ordu için temin edilen binek ve yük hayvanlarından en iyi şekilde faydalanabilmek için bunların bir takım özelliklere sahip olmaları gerekirdi.¹⁰³⁶ Bu özellikler arasında hayvanların işe yarar, genç, sağlıklı, dinç, kuvvetli, yüke dayanıklı, tabiat şartlarına dayanıklı, değişik iklimlere uyum sağlamaları gerekirdi.¹⁰³⁷ Bu özellikleri taşımayan hayvanların sahiplerine iade edilirdi. Örneğin 1787 tarihinde gönderilen bir hükümde; top çekme hizmetinde kullanılmak üzere İstanbul'a gönderilen beygirlerin çok zayıf olmaları sebebiyle bir işe yaramadıkları, bu yüzden de iade edildikleri ve diğer gönderilecek olanların arasında da böyle zayıf beygir varsa onların da değiştirileceği belirtilmiştir.¹⁰³⁸

Osmanlı Devleti sefer sırasında nakliyyede kullanılacak hayvanları “yevmiye ve mesafe kıstaslı” olmak üzere iki şekilde kiralamaktaydı. Yevmiye hesabına göre hayvan sahibi ücretini günlük almaktaydı.¹⁰³⁹ Hayvan kiralınmasındaki diğer husus olan mesafe hesabı ise seferler sırasında belirli üstlerden geçilecek güzergâhlar göz

¹⁰³⁴ Kaya, *Osmanlı- İnan Sınırında Bir Serhad Sancağı: Bayezid (1578-1848)*, s.146.

¹⁰³⁵ İşbilir, “Savaş ve Bölgesel Ekonomi”, s.26.

¹⁰³⁶ Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.118.

¹⁰³⁷ BOA, A.(DVNSMHM.d... 21/296; BOA, C..AS.. 959/41706; İşbilir, “Mekkâre”, s.554; Gökınar, *Varadın Seferinde Organizasyon*, s.63; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.96; Genç, “III. Ahmet Dönemi İnan Seferleri” s.243; Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.52; Kafesoğlu, “At”, s.26; Kuzucu, “Osmanlı Sefer Organizasyonu”, s.21; Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*, s.128; Busbecg, *Türk Mektupları*, s.117-118; Sevinç, *1695-1696 Avusturya*, s.158; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.87-88.

¹⁰³⁸ Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.118.

¹⁰³⁹ Örneğin XVIII. yüzyılın başlarında yevmiye hesabıyla kiralanan develerin günlük ücretleri 24 ile 30 akçe arasında değişmiştir. Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.108.

önüne alınarak kira ücreti ödenirdi. Ücret miktarı ne olursa olsun devlet hayvan kiralarının peşinen ödenmesine dikkat ederdi. Bu doğrultuda hayvan sahiplerine üçer aylık ücretleri peşin ödenirdi.¹⁰⁴⁰ Kiraların belirlenmesinde lojistik üsler civarındaki hayvan çokluğu ile mevsim koşulları ve cephelerin taleplerinin ivedilikle yerine getirilmesi gibi zorunlulukların da etkisi vardı.¹⁰⁴¹

Sefer organizasyonu kapsamında nakliye için kullanılacak hayvanlar, öncelikle “*konargöçer aşiretlerden, yük hayvanı alıp satan tüccarlardan ve davar sahiplerinden*” kiralanmaktaydı.¹⁰⁴² Çünkü kiralık hayvanların çoğu konargöçer aşiretlerin elindeydi.¹⁰⁴³ Seferler sonunda miri hayvanları beslemek üzere Anadolu ve Rumeli’deki bazı kazalar halkına dağıtılmaktaydı. Bu şekilde halka sattığı hayvanları olası bir sefer durumunda tekrar hayvanı sattığı fiyat üzerinden satın almaktaydı.¹⁰⁴⁴ Merkezi yönetim, talep ettiği ve temin edilen hayvanların zamanında gelmesine büyük önem verirdi. Bu nedenle bazen gönderdiği ikinci emirde; talep edilen hayvanların eksiksiz ve hazır bir şekilde padişahın hareketinden önce Davud Paşa Sahra’sında olmasına dikkat ve özen gösterilmesi gerektiği dile getirilmekteydi. Hayvanların belirtilen miktardan eksik gelmesi, hayvanların kuvvetli ve yüke yarar olmamaları veyah zamanında Ordu-yı Hûmayunda mevcut olmamaları halinde sorumluların “*eşedd-i ‘ukubet*” ile cezalandırılacağıda özellikle ifade edilirdi.¹⁰⁴⁵

Hayvan temin edilirken taşradaki mülki ve askeri idarecilerin yanı sıra genellikle merkezden gönderilen mübaşirler yapardı. Mübaşirlerin talep olunan hayvan miktarlarında veya hayvan sahiplerine daha önceden tespit olunduğu üzere ödenecek olan ücret üzerinde ve hayvanların yol boyunca yem ihtiyaçlarını karşılamak üzere kararlaştırılmış olan nafaka bahalarında herhangi bir oynama yaparak fukara ahaliye eziyet etmemeleri hususlarında uyarılırdı. Bu kurallar hayvan temini işinde vazife alan bütün yerel memurlar ve görevliler için de geçerliydi. Aksi takdirde mübaşirin veya diğerlerinin sözlerine itibar edilmeksizin en şiddetli şekilde

¹⁰⁴⁰ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.39.

¹⁰⁴¹ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.108.

¹⁰⁴² Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.101.

¹⁰⁴³ Güçer, *XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi*, s.31.

¹⁰⁴⁴ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.90.

¹⁰⁴⁵ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.108-109.

cezalandırılacaklardı.¹⁰⁴⁶ Temin edilecek hayvanların sağ salim getirilmeleri, zamanında istenilen yere ulaştırılmaları ve özellikle yolda hiçbir zorlukla karşılaşılması için ilgili bütün kişilere emirler gönderilmekteydi.¹⁰⁴⁷

Sefer organizasyonları kapsamında askerin et iâşesi amacıyla temin edilen hayvanlarda da bazen sorun yaşanmaktaydı. Zira ordu uzak mesafeler arasında hareket halinde olduğundan yakın bölgelerde et sıkıntısı için hayvan temini zorlaşmaktaydı.¹⁰⁴⁸ Zira Osmanlı sefer organizasyonlarında ordunun iâşe ihtiyacı en önemli konulardan bir tanesini teşkil etmekteydi. Ordunun en önemli besin kaynağını koyun ve sığır eti idi. Bu nokta da et ihtiyacını karşılamak için, daha çok seferlerin yapıldığı yöndeki Anadolu ve Rumeli'den canlı hayvan satın alınmasıyla karşılanmaya çalışılmaktaydı. XVI. ve XVII. yüzyılda sürsat ve maktu sistemiyle karşılanmaya çalışılan koyun ve sığır; XVIII. yüzyılda tamamen doğrudan para ile satın alınarak ordu ile birlikte sürüler halinde götürülmekteydi.¹⁰⁴⁹ Bir sefer durumunda et iâşesi için çok sayıda hayvan götürülürdü. Örneğin, 1610- 1611 yılları arasında Tebriz seferi sırasında bir yılda toplam 87.194 koyun kullanılmıştır. Toplanan koyunların bir kısmı sürüler halinde orduyla götürülürken bir kısmı da önceden belirlenen menzillerde hazır bulundurulurdu. Ayrıca satın alındıkları andan itibaren beslenmelerine de özen gösterilirdi. Yolda hasta ve güçsüz olan koyunlar da satılırdı.¹⁰⁵⁰ Gerek seferden önce gerekse sefer esnasında gerekli et ihtiyacı bir kısmı sürsat¹⁰⁵¹, bir kısmı iştirâ¹⁰⁵² ile temin edilirken; bir kısmı da maktu ve taahhüd yoluyla da et temin edilmekteydi. Gerek iştirâ ve sürsat gerekse diğer yollarla temin

¹⁰⁴⁶ Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.118-119.

¹⁰⁴⁷ BOA, AE.SAMD.II. 19/2085.

¹⁰⁴⁸ 1679 tarihinde Edirne'de kışlamakta olan ordu için et sıkıntısı baş göstermiş ve bundan dolayı koyun temini zorunluluğu olmuştur. Ancak yakın bölgelerde koyun bulunmadığından koyun iştirâsı Selanik, Samakov, Hacıoğlu'na gidilmesi gerektiğini Kasapbaşı tarafından bir arıza verilmiştir. BOA, İE.DH 2/159.

¹⁰⁴⁹ Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı*, s.293; Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.159.

¹⁰⁵⁰ Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.159. seferler sırasında çeşitli nedenlerden dolayı askerin et ihtiyacı olarak kesilmeyip satılan koyunların satışı yine koyun eminin nezaretinde olmaktadır. İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.48.

¹⁰⁵¹ Sefer kapsamında temin edilen kuzuların bedelleri de sürsat gelirinden karşılanmaktaydı. Örneğin 1698 tarihindeki seferi hümayunun et ihtiyacı için temin edilen kuzu etinin parası Karaman Eyaleti'nin sürsat bedelinden karşılandığı anlaşılmaktadır. BOA, AE.SMST.II. 50/4986.

¹⁰⁵² BOA, İE.DH 2/159; BOA, YB..04. 3/15.

edilen koyunların hesabını koyun emini yapmaktaydı. İştirayı kim yaparsa yapsın koyun eminin verdiği tezkireye göre muamele ve ödeme yapılmaktaydı.¹⁰⁵³

Nakliye hayvanları ve vasıtaların temin edilmesinde ve cepheye sevk edilmesinde önemli üç görevli tarafından yapılmaktaydı. Bunlar mübaşirler, başbuğ (mekarecibaşı¹⁰⁵⁴) ve sarban (harbende)¹⁰⁵⁵ idiler. Mübaşirler, sefer organizasyonu kapsamında ihtiyaç duyulan sayıda nakliye vasıtasının sancak ve kazalardan satın alınması veya kiralanması için görevlendirilirdi. Başbuğ, temin edilen yük hayvanlarının, özellikle deve ve beygir, yol boyunca organizasyonu ve cepheye teslimi ve burada nakliye hizmetinde devam etmelerinden sorumluydu. Cepheye ihraç olunacak katar sayısına göre başbuğ sayısı artmakta veya azalmaktaydı. Bazı kaynaklarda 100 katar deve için iki başbuğ görevlendirilirdi. Müslümanların yanında gayrimüslimlerin de mekkârîcibaşı olarak isimleri geçmektedir. Bu görevlilerin yanında hayvanların eksiksiz olarak yerlerine ulaşmaları için her katarda birer sarban veya horbend (harbende) bulunmaktaydı.¹⁰⁵⁶

Sefer ihtiyaçlarına ait tüm nakliyat bedellerinin halk tarafından karşılanması pek mümkün değildi. Bu nedenle devletde ilgili yerlere gönderdiği mübaşirler aracılığıyla yük arabalarını temin etmekteydi.¹⁰⁵⁷ Arabalar, sefer boyunca ihtiyaç duyulan araba sayısının garanti altına alınması ve nakliyatta sıkıntı yaşanmaması için seferin tahmini süresi olarak düşünülen üç aylık süreyle kiralanmaktaydı.¹⁰⁵⁸ Örneğin; 1695 ve 1696 Avusturya seferlerinde liva, kaza ve köylerden arabalar kiralanması kararı alındı. Alınan bu karardan sonra kazalardaki halkın durumu ve araba sayısına arabalar paylaştırıldı. Hangi kazadan ne kadar araba kiralanacağı belirlendikten sonra, araba kiralanması işiyle mübaşirler sorumlu tutulurdu. Görevli mübaşirler kazalara gönderilerek kaza kadısı, ayanı ve halkın önünde o kazanın

¹⁰⁵³ İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.46-48. Koyun emininden başka Kasapbaşı'da işтира yapmaktaydı. BOA, İE.DH, 2/159; BOA, YB..04., 3/15.

¹⁰⁵⁴ XVII. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti'ndeki nakliyeci gruplar birer esnaf teşekkülü haline gelmiş ve çeşitli vilayetlerde bulunan bu grupların başına devlet tarafından şeyh tayin edimleş olup ve Divan-ı Hümayunda çıkan hükümlerde "mekkarecibaşı" veya "mükaribaşıya" hitaben yazılan emirlerde bunların artık birer esnaf grubu şeklinde teşkilatlandığı anlaşılmaktadır. İşbilir, "Mekkare", s.554.

¹⁰⁵⁵ BOA, C..AS.. 935/40526.

¹⁰⁵⁶ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.69-70.

¹⁰⁵⁷ BOA, AE.SMST.II. 105/11431.

¹⁰⁵⁸ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.115.

kiralık olarak vermesi gereken araba sayısını yüksek sesle ilan etmesinden sonra arabaların kiralama işlemleri hemen başlatılırdı.¹⁰⁵⁹

Arabaların kiralanmasından sonra yerlerinden hareketle belirtilen yerde bulunmalarını sağlama görevi de mübaşirlere verilirdi. Hareketinden önce arabalar üzerine birer arabacı ve tüm arabalar üzerine bir arabacıbaşı tayin olunurdu. Arabacıbaşının seçiminde kefil gösterilmesi şart koşularak, kefillerinin isimleri ve meskûn oldukları köyler mevkufat defterine kaydedilirdi.¹⁰⁶⁰

Arabacıların seçimi de devlet tarafından önemli bir husus olarak görülerek, araba sürücülerinin güvenilir olmasına dikkat edilirdi. Bu nedenle arabacıların “oğlan”, *uşak*, *asker* ve “Çingene” tayfasından olmamasına özen gösterilirdi. Bunların dışında seçilecek arabacılara, güvenilecek kefillerinin olması şartı getirilirdi. Araba kiralanın kazaların kadısı ve diğer idarecilerine belirtilen hususlara dikkat etmeleri istenirdi. Ancak her ne kadar dikkat edilse de bazı arabacıların vefatı üzerine, yerlerine tutulan arabacıların asker ve çingene mukaveleleri bulunduğundan, bu kişiler görevdeyken arabalarını bırakarak firar ederlerdi Bu durum karşısında, yeni tutulan arabacıların güvenilir kişiler arasından seçilmesine daha çok özen gösterilmesi için emir verilirdi.¹⁰⁶¹ Kiralanan arabaların seferde hazır bulunmamaları da ayrı bir problem oluşturmaktaydı. Sefer mühimmatını taşımak üzere kiralanın öküz arabaları, her zaman için göreve gelmeyip gelse bile firar edenler olmaktaydı. Firar eden araba sahiplerinden kendilerine ödenen paradan fazlası alınarak cezalandırılmaktaydı.¹⁰⁶²

Araba sahiplerine, tutuldukları andan itibaren yerine getirilen göreve göre günlük, aylık ya da toptan ücret ödenirdi. Ödenen ücret miktarı, yüklenen şeyin cinsi ile gidilen yolun uzunluğuna göre değişirdi. Menzillere zahire naklinde kullanılan arabalardan her birine 30’ar, yol ve köprü tamirinde çalışanlara 40’ar akçe yevmiye verilirdi. Mısır’dan Gelibolu’ya gelen askerlerin eşyalarını Edirne’ye taşıyan her bir arabaya 5’er kuruş; Edirne’de bulunan top arabalarının atlarına otluk çekecek

¹⁰⁵⁹ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.145.

¹⁰⁶⁰ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.146.

¹⁰⁶¹ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.146. firar edenlerden verilen peşin para arabacılarından veya kefillerinden alınmaktaydı. BOA, C..AS.. 721/30216.

¹⁰⁶² Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.146.

arabalara 300'er, cephane mühimmatını Tekirdağ'dan Edirne'ye getirenlere 500'er akçe ödenmişti. Cephane mühimmatını Varna'dan Niğbolu'ya nakledenlere 6'şar, firkate ve kalite mühimmatını Varna'dan Rusçuk'a götürenlere ise 3'er kuruş ücret verildi. Ordu ile beraber hareket eden arabalar sefer süresince kiralandığından bunlara 1.000'er akçe ödenmesi uygun görülerek, iki buçuk aylık ücretleri peşin ödenirdi.¹⁰⁶³

Satın alınan iaşe malzemelerinin nakli bir mükellefiyet işi olarak halka yüklenmekteydi.¹⁰⁶⁴ Bu sebeple cephelere zahire taşıyan arabaların sayıları hakkında yeterli bilgiler mevcut değildir.¹⁰⁶⁵ Nakliye ücretleri de zahire fiyatlarına eklenerek peşin ödenmekteydi.¹⁰⁶⁶ Sefer için tutulacak arabalarda bulunması gereken özellikler devlet tarafından önceden belirlenirdi. Buna göre arabaların “*kavi*”, “*müstahkem*” ve “*üzerlerinin örtülü*” olmasının yanı sıra, arabaları çekecek öküzlerin genç ve dayanıklı olanlarından seçilmesi dikkat edilen hususlardandı. Bu nedenle araba kiralanacak kazaların kadılarına, kiralanan arabaların sağlam ve müstahkem, bunları çekecek camusların tûvânâ ve dayanıklı olması, eğer bulunmaz ise her bir araba için birer çift karasığır öküzü tedarik edilebilirdi.¹⁰⁶⁷

Her kaza imkânları dâhilinde belirli miktarda araba temin etmek zorundaydı. Kadınlara gönderilen fermanlarda mübaşirler yardımcı olmak suretiyle araba tedarik edilmesi emredilmekteydi. Kazalarda ise, kadı, kethüdayeri, yeniçeri serdarı, ayan ve vilayet iş erleri mübaşirlere yardımcı olmakla mükelleftiler. Her kazadan orduya gönderilmesi gereken araba miktarı belirlenerek tevzi defteri hazırlanarak mübaşire teslim edilirdi.¹⁰⁶⁸

4.2. Seferlerde Kullanılan Hayvanların Ot ve Yem Temini

Osmanlı Devleti'de sefer organizasyonları kapsamında orduyla hareket eden ve ordunun ağırlıklarını taşıyan yük hayvanları ile birlikte, süvarilerin binek hayvanları ve askerlerin iaşe amaçlı götürülen binlerce koyun ve sığırla beraber

¹⁰⁶³ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.146.

¹⁰⁶⁴ BOA, AE.SSÜL.II. 31/3007.

¹⁰⁶⁵ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.83.

¹⁰⁶⁶ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.83.

¹⁰⁶⁷ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.146; Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.86-87.

¹⁰⁶⁸ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.86.

Osmanlı ordusu büyük bir boyut kazanmaktaydı.¹⁰⁶⁹ Bu nedenle Osmanlı Devleti'nin sefer organizasyonları sırasında karşılaştığı sorunların başında askerlerin erzakları yanı sıra ağırlıkları taşıyan yük ve binek hayvanlar için yem ve ot temini gelmekteydi.¹⁰⁷⁰ Nitekim devletin sefer kararı vermesini etkileyen en önemli unsurlardan bir tanesi de ülkedeki buğday ve arpanın yeterli olup olmamasıydı.¹⁰⁷¹ Sefer kararı ile birlikte Osmanlı Devleti, kaza ve kadılıklardan arpa ve buğdayın yeterli olup olmadığı ile ilgili olarak rapor istemekteydi.¹⁰⁷² Çünkü arpa, buğday, ot, saman gibi hayvansal gıdalar savaş gücünde önemli unsurlardan olup, devletin savaş politikasına dahi yön verebiliyordu. Bu konuda; “*arpa hasadı yoksa savaş da yoktur*”¹⁰⁷³ ifadesi durumun açıklanmasında önemli bir ifadedir. Çünkü sefer sırasında kullanılacak insan ve hayvanların iâşesi için gerekli erzakların başında buğday ve arpa gelmekteydi. Bunlar sefer sırasında askerin iâşesi ve kullanılan hayvan yemi için hayati değer taşımaktaydı.

Sefer sırasında hayvan temini olduğu kadar bu hayvanların ihtiyacı olan yem ve otun teminide oldukça önemli ve güç bir durumdu. Çünkü bu savaş sonucunu doğrudan etkileyen bir husustu. Örneğin, 1585 tarihinde Anadolu Beylerbeyisi'ne gönderilen bir hükümde askerlerin hayvanlarına ot yediremediklerinden dolayı sefere iştirak edemeyecekleri kararını aldıkları ve buna karşılık, 5-6 gün içinde Erzurum'da zamanında orduya dâhil olmamaları neticesinde dirliklerinin ellerinden alınarak cezalandırılacağı bildirilmiştir.¹⁰⁷⁴

¹⁰⁶⁹ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.152; Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.122; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.277.

¹⁰⁷⁰ Ömer İşbilir, “Osmanlı Ordusunun İaşe ve İkmali: I. Ahmet Devri İran Seferleri Örneği”, (ed. Güler Eren), *Türkler*, C 10, Ankara 2002, s.278; Öztürk, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferleri*, s.91.

¹⁰⁷¹ Süleyman Polat, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Pratik Çözümler: 1634- 1635 (H. 1044) Tarihinde Karahisar-ı Şarki'de “Mükellefiyet Şeklinde Yürütülen İştirak” ile Zahire Temini”, *Akademik Bakış*, C 4, S 8, Ankara 2011, s.162; Işık, “Osmanlı Sefer Organizasyonlarının” s.160; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.244.

¹⁰⁷² BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/570; Kılıç, “1585 Yılında Tebriz Seferi'ne Çıkan Osmanlı Ordusunun İkmal ve İaşesi”, s.124-125.

¹⁰⁷³ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.152. Örneğin, 1448 tarihli Viyana Savaşı'nı anlatan bir anonim Osmanlı kroniği, haçlı liderlerinin şöyle ifade ettiklerini belirtmiştir. “*Türkler sürekli olarak ilkbaharda ilk ot filizlerinin çıkmasını gözlerler. Ot topraktan biter bitmez arayı kapatıp, üzerimize geleceklerdir.*” Murphey, *Osmanlı'da Ordu*, s.43. Buda Osmanlı Devleti'nin sefere karar vermesinde hayvansal gıdaların ilk zamanlarından itibaren önemli olduğunu göstermektedir.

¹⁰⁷⁴ BOA, A.(DVNSMHH.d...53/831.

Osmanlı Devleti, herhangi bir yere sefer kararı alırken, o yıl ülkede buğdayın ve arpanın bolluğu ve kıtlığı üzerinde ciddiyetle dururdu. Dolayısıyla devlet maliyesinde ve harplerin finansmanında bu kadar mühim yeri bulunan ve orduların savaşma gücünde bu derece etkili olan hububatın (arpa, buğday vs.), Osmanlı Devleti'nin harp siyasetinde de önemli bir etkisi vardı. Bu nedenle Osmanlı Devleti, hareket halindeki ordusunun hububat, erzak ve mühimmat ile hayvan yemi ihtiyaçlarını karşılamak için sistemli bir organizasyon kurmuştu. Çünkü ordunun savaşma gücünün devamı için cephe gerisinden gelen yiyecek maddelerinin önceden tespit edilen yere ulaştırılması lazımdı. Halktan alınan her türlü eşyanın zamanında ve eksiksiz teslim edilmesi, ordunun gelişinden evvel belirlenen yere nakledilmesi gerekmektedir.¹⁰⁷⁵ Kazalara gönderilen hükümlerde ihtiyaç duyulan arpa, saman, ot gibi hayvansal gıda maddelerin temin edilmesi de, maliyeden gönderilen fermana uygun olarak istenilen kazalardan istenilen fiyat üzerinden temin edilip ve istenilen yere vaktinde ulaştırılması devletin özellikle üzerinde durduğu bir husustu.¹⁰⁷⁶ Bu açıdan Devletin saman satın alırken fiyatları daha düşük tuttuğu görülmektedir.¹⁰⁷⁷ Kadınlara gönderilen hükümlerde seferlerde istihdam edilen hayvansal gıdaların temini sırasında halkın zor durumda bırakılmaması, gücü yetmeyen reyanın vergilerden de muaf tutulması istenmekteydi.¹⁰⁷⁸ Niyekim yapılan seferlerin başarısının önemli sebeplerinden birisi de büyük ölçüde ordunun sınır ve garnizonlarının ikmalinin iyi örgütlenmesine bağlıydı.¹⁰⁷⁹

Orduyla birlikte hareket eden at, deve, katır, manda ve öküz gibi yük ve binek hayvanlarının yiyeceklerinin temini, menzillere ya da kalelere daha önceden depolanan arpa, saman ve ot gibi iaşe maddelerinden karşılanmaktaydı.¹⁰⁸⁰ Bunun

¹⁰⁷⁵ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.96.

¹⁰⁷⁶ BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/750; 5/1524; 5/1837; 96/287; 102/617; 102/660; 104/1124; 104/1125; BOA, AE.SAMD.II. 11/1131.

¹⁰⁷⁷ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.156.

¹⁰⁷⁸ BOA, A.(DVNSMHH.d... 118/1607; 168/1145; 168/1146; 168/1147; 168/1148; 168/1149; 168/1150; 168/1151; 168/1152; 168/1153.

¹⁰⁷⁹ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.96.

¹⁰⁸⁰ BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/1099. Menzil üzerindeki bu konaklama noktalarının her birine ihtiyaç kadar hayvansal gıdalar stoklanmaktaydı. Bu gıdalar devlet tarafından cins ve miktarları önceden belirlenerek bölge kadınlıklarına gönderilmek suretiyle temin ettirilirdi. BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/1144; 5/1155. Ayrıca bk. Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.37; Sevinç, *1695-1696 Seferi*, s.244. IV. Murad'ın Bağdad Seferi sırasında, kullanılan hayvanların ihtiyacı olan arpa, farklı yerlerden İstanbul kilesi ile (1 kile arpa 22.25 kg) 81.473 kile ile tedarik

için de seferden önce kullanılacak güzergâhlar üzerindeki kadılıklardan o bölgedeki hayvan yeminin yeterliliği hakkında bilgi alınır.¹⁰⁸¹ Saman ve ot, sefer güzergahına yakın yerlerden temin edilirken; arpa daha uzak yerlerden temin edilebiliyordu.¹⁰⁸²

Sefer sırasında hem askeri sevkiyatın yapılmasında hem de süvari birliklerin binek ihtiyacının karşılanmasında kullanılan hayvanların sayısı oldukça fazlaydı.¹⁰⁸³ Bu açıdan bakıldığında yük ve binek hayvanları ordu içinde çok önemliydi. Çünkü savaş dönemlerinde sevkiyatın yapılmasında, erzak ve mühimmatın taşınmasında önemli görevleri vardı.¹⁰⁸⁴ Savaşta kullanılan hayvanların, insan nüfusunun ortalama ikide biri ve ya üçte biri kadar olup, bir hayvanın günlük istihkakının insanlara göre üç, dört kat daha fazla¹⁰⁸⁵ hatta bu istihkakın beş¹⁰⁸⁶ ile on kat olduğu da söylenmektedir. Clausewitz, eserinde bir öküzün sekiz gün içerisinde taşıdığı tüm yiyeceği tükettiğini ifade etmektedir.¹⁰⁸⁷ Bu durumda hayvanların, insanlardan on kat fazla tüketmesi yanı sıra, saman, ot gibi yemlerin hacimsel olarak fazla yer kaplaması, taşınmasında büyük zorlukları da beraberinde getirdiği gibi¹⁰⁸⁸ fazladan da hazineden veya havale usulüyle bütçe ayrılması gerekmektedir. Bu durum aynı zamanda da Osmanlı ordusunu yiyecek depolarına (askeri menzillere) olan bağımlılığı arttırdığı gibi, askeri tarih boyunca hayvan yeminin temin edilerek menzil noktalarına ulaştırılması zorluğunu çok iyi idare ettiğini gösteren geniş bir iâşe organizasyonudur.¹⁰⁸⁹ Hayvanlar da askerlerin sevki gibi menzil güzergâhları takip

edilmiş olup; bunun için 2.009.175 akçe sarf edilmiştir. Arpanın tedarik edildiği yer, kile ve harcanan akçe için detaylı bk. İnbaşı, “Bağdad Seferi” s.279- 280.

¹⁰⁸¹ BOA, A.(DVNSMHM.d... 5/570; Halaçoğlu, *Ulaşım ve Haberleşme*, s.51; İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.56; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.43.

¹⁰⁸² Ertaş, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, s.593.

¹⁰⁸³ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.244; Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.308; İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.277.

¹⁰⁸⁴ İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.277.

¹⁰⁸⁵ İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.277. Bazı kaynaklarda orduda istihdam edilen hayvanların insan sayısının dörtte bir ile üçte biri kadar olduğudur. Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.308. Buradan hareketle bunun en bariz sebebi daha öncede değindiğimiz gibi gidilecek sefere göre hayvan sayılarının da azalıp artmasıdır.

¹⁰⁸⁶ Ertaş, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, s.593.

¹⁰⁸⁷ İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.277; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizasyonu*, s.80; Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.244; Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.152; Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.156. Ayrıca Clausewitz orduda bulunan hayvanların, insanlara göre yaklaşık, üç, dört ve beş kat daha fazla yiyecek tükettiğini belirtmiştir. Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizasyonu*, s.80.

¹⁰⁸⁸ Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.156.

¹⁰⁸⁹ İnbaşı, *Ukrayna’da Osmanlılar*, s.277; Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.156-157.

edilerek yol boyunca hayvanların dinlenmesi ve yem verilmesi için mola verilirdi. Bu nedenle hayvanlar menzillere ulaşmadan önce gerekli miktarda arpa ve saman buralarda stoklanmak suretiyle hazır bulundurulurdu.¹⁰⁹⁰ Doyurulan hayvanlar hanlar ve ahırlarda dinlendirilirdi. Bu kapsamda yapılan tüm harcamalar mübaşirler tarafından karşılanırdı.¹⁰⁹¹

Menziller, askerlerin ve ordunun ağırlıklarını taşıyan yük hayvanlarının iaşelerinin temin edilmesi konusunda önemli bir görev üstlenirdi. Sefer sırasında ordunun iaşe organizasyonunun temelini oluşturan,¹⁰⁹² menziller için gerekli olan zahire, menzillere yakın kazalardan temin edilmeye özen gösterilirdi.¹⁰⁹³ Kazalardan tedarik edilen zahire XVI. yüzyılın sonlarında mubayaa usulü ile satın alınırdı.¹⁰⁹⁴ Zahire mubayaasında her hangi bir aşırı dalgalanmaya fırsat vermemek için fiyatlar devlet tarafından belirlenirdi. Ayrıca hayvansal gıdaların satın alınması için çeşitli işlerle vazifeli mübaşirler görevlendirilirdi. Yapılacak yem mubayaasında mübaşirlere yardımcı olunması için de kaza kadıları görevlendirilirdi. Kazalardan yapılacak yem tedarikinde halka zor kullanılmaması, gıdaların sadece elinde bulunan kişilerden satın alınması yönünde emir verilirdi.¹⁰⁹⁵ Ayrıca nakliye işiyle alakalı olarak sancakbeyleri de görevliydi. Sancakbeyleri kadılar nezaretindeki malları kendi sancaklarından üç gün mesafedeki başka bir yere ulaştırmakla yükümlüydü.¹⁰⁹⁶

Sefer güzergâhındaki kadılıklara emirler gönderilerek istenilen miktarda hayvan yemi temin edilmesi ve bu hususta hiçbir sıkıntının yaşanmaması için gerekli

¹⁰⁹⁰ BOA, A.(DVNSMHM.d... 5/1144; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.101; İşbilir, "Mekkare", s.554.

¹⁰⁹¹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.50-51.

¹⁰⁹² Işık, "Osmanlı Sefer Organizasyonlarının" s.160.

¹⁰⁹³ Örneğin XVII. yüzyıl sonlarında ki Avusturya seferleri sırasında kullanılan hayvanların yem ihtiyaçları için, kaza ve nahiyelerle köy, çiftlik, ambar sahipleri, rençber tayfası ile kûra zabitleri ve İstabl-ı amire ocaklığı olan birtakım kazalardan tedarik edilmeye çalışılmıştı. Sevinç, *1695-1696 Avusturya*, s.245.

¹⁰⁹⁴ BOA, AE.SMST.II. 123/13468.

¹⁰⁹⁵ Sevinç, "1695 Sakız Seferi" s.69. Örneğin 1695 yılındaki sakız seferi sırasında Edirne'den İzmir'e kadar ordunun konaklayacağı menzillere zahire temini için mubayaa mübaşiri olarak; Giyah Emimi İsmail Ağa ve Otluk Emimi Recep Ağa, araba kethüdaları Mustafa ve Osman ustalar, Çukadar Mustafa ve Berber Ahmet ustalar görevlendirildikleri gibi, merkezden gönderilenler arasında Karakaş-zade Ali Ağa gibi mübaşirler de bulunmaktaydı. Ayrıca çevre sancakların yöneticilerinden Aydın Muhassılı Abdülbaki Paşa da zahire temini ile görevlendirilen mübaşirler arasında idi. Sevinç, "1695 Sakız Seferi" s.70.

¹⁰⁹⁶ Kılıç, "1585 Yılında Tebriz Seferi'ne Çıkan Osmanlı Ordusunun İkmal ve İaşesi", s.125.

tedbirlerinin alınması ferman olunmaktaydı.¹⁰⁹⁷ Bilahare sefer yolu üzerindeki sancak ve kazalardan sürsat şeklinde hayvanların ihtiyacı olan eksik yiyecek maddeleri olan arpa, saman, taze ve kuru ot istenilen miktarda tedarik edilmekteydi.¹⁰⁹⁸ Hatta temin edilecek hayvansal gıda maddelerin fazla hazırda bekletilmesi istenmekteydi. Bu konuda ihmalkârlık edenlerin devlet görevinden atılarak cezalandırılacağı ifade edilmekteydi.¹⁰⁹⁹

Ordu hareket ettikten sonra güzergâh üzerindeki bütün kaza kadılarına gönderilen emirlerde menzillere depolanan hayvansal gıdalar ile birlikte diğer zahire ve iâşe maddeleri yollara indirilerek önceden hazır bekletilmesi istenirdi.¹¹⁰⁰ Ayrıca kadılıklara gönderilen emirlerde ordunun konak yerlerine arpa, saman ot gibi hayvansal gıdaları getirip hazır bekletilip askerleri narh üzerinden satılması¹¹⁰¹ ve bu konuda her türlü kolaylığı sağlamalarını istenirdi.¹¹⁰² Bu sayede ordunun sıkıntı yaşamaması ve gerekli tedbirlerin önceden alınması sağlanırdı.¹¹⁰³ Yine bu amaçla ordunun daha hızlı hareket etmesi amaçlanmaktaydı.

Sefer dönüşünde de aynı özenle menzillere gerekli olan arpa, buğday, ot, saman gibi hayvansal iâşe satın alınmak suretiyle depolanmaktaydı.¹¹⁰⁴ Ot genel olarak sefer güzergâhındaki köy ve kasabalardan temin edilerek menzillere depolanmaktaydı. Hayvan yemi olarak temin edilen bu otlar kuru ve yaş olarak iki

¹⁰⁹⁷ BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/1099; 5/1161; 5/1524; 5/1546; 102/616. Örneğin doğu seferlerinde çıkarılan hükümlerde Erzurum'a kadar yol üzerindeki bütün kadılıklara ve bir sureti Bağdad'a kadar yol üzerindeki bütün kadılıklara gönderilen emirlerde hayvan yemi tedarik edilerek sıkıntı çektirmemeleri emredilmekteydi. BOA, A.(DVNSMHH.d... 38/183.

¹⁰⁹⁸ BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/1150; 5/1459; 5/1518; 5/1609; 53/632; BOA, MAD.d.. 3668. Belgelerde arpa şair, saman gah, kuru ot (giyah-ı huşk), taze ot (giyah-ı taze), kiyah (ot) isimleri ile adlandırılmışlardır. BOA, AE.SMHD.I. 63/4093; 92/6359; 165/12508; 229/18307; BOA, AE.SMMD.IV. 54/6280; 55/6411; BOA, AE.SMST.II. 32/3137; 44/4319; BOA, İE.SM.. 29/3059; İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.277- 278; Kılıç, "1585 Yılında Tebriz Seferi'ne Çıkan Osmanlı Ordusunun İkmal ve İâşesi", s.124. Bazı durumlarda depolanan fazla otun çürümemesi için kışlak ve otlaklara tevzi yoluna gidilirdi. BOA, AE.SAMD.III 200/19323.

¹⁰⁹⁹ BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/1150; 5/1519; 5/1632; 5/1837; 53/604.

¹¹⁰⁰ BOA, A.(DVNSMHH.d... 42/685.

¹¹⁰¹ BOA, A.(DVNSMHH.d... 39/563. Devlet ordunun iâşe ve ikmal için ihtiyaç duyulan ve halktan kiralanmak veya satın alınmak suretiyle temin edilen levazimatın bedellerini değişik şekillerde ve piyasa fiyatlarının da hayli altında olmak suretiyle ödemiştir. Bu fiyatlar herkesin uyması gereken resmi fiyatlarıdır. Ancak gerçek fiyatlarla aralarındaki farklara bakılarak bunların sembolik bir bedel olduğu rahatlıkla söylenebilir. Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.129.

¹¹⁰² BOA, A.(DVNSMHH.d... 59/282.

¹¹⁰³ BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/1100; 5/1837.

¹¹⁰⁴ BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/1351; BOA, AE.SMST.II. 61/6368; 123/13468.

çeşit olup; kuru ot, taze yani yaş ottan daha kıymetliydi.¹¹⁰⁵ Çünkü kuru ot muhafaza edilirken, yaş otun bozulma ihtimali yüksekti. Osmanlı ordusunda kullanılan hayvanlar için temin edilen besin maddelerinden¹¹⁰⁶ biri olan saman da ot gibi hafif ve fazla yer kapladığından dolayı uzak yerlerden temin edilmemekteydi. Bu nedenle sefer güzergâhındaki köy ve kasabalardan satın alınarak depolanmaktaydı.¹¹⁰⁷

Osmanlı ordusunda önemli bir gıda maddesi olan arpa, besin değeri çavdar ve buğday arasında olup sindirimi güç bir tahıl maddesidir. İçinde bulunan gluten (esnek protein) yüzdesi düşük olduğundan dolayı ekmek yapımında pek fazla tercih edilmemektedir. Ancak tanesinde çorba ve unundan da ekmek yapılmasına rağmen, Osmanlı Devleti'nin ordusunda özellikle taşımacılıkta kullanılan hayvanların yemi olarak kullanılmaktaydı. Yine arpa, diğer hayvan yemlerine göre taşınması da kolay bir tahıl maddesidir.¹¹⁰⁸ Bunun yanı sıra Osmanlı Devleti bazı durumlarda doğa şartlarından da çok iyi faydalanmıştır. Hayvanlar için tedarik edilen yem ve samanı taşımaktan ziyade; sefer organizasyonunu kapsamında yürütülen sistem içerisinde yol üzerindeki otlak, çayırılık ve mera gibi doğal alanlardan da hayvan iaşesi karşılanmaya çalışılmaktaydı.¹¹⁰⁹ Sefer güzergâhının tespiti sırasında konak

¹¹⁰⁵ Örneğin, Kamanıçe Seferi sırasında mübaşirler, orduda istihdam edilen hayvanlar için bedeli 40 ile 50 akçe arasında 28.090 araba ot satın alarak, karşılığında 1.292,820 akçe ödemiştir. Ayrıca 3970 araba ot ise Rumeli sürsatından toplanmıştır. Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.159.

¹¹⁰⁶ Hayvan ve yemlerin yapısında bulunan ve hayvan organizmasında bulunan çeşitli fizyolojik fonksiyonlara katılan organik ve inorganik kimyasal maddelere besin maddesi denir. Besin maddeleri vücuda enerji sağlayan veya organizmanın bir parçası olan ya da metabolizma olaylarını katalize eden organik ve inorganik maddelerdir. Bu besin maddelerin hepsi hakkında bk. Şehu, *At Besleme*, s.21-23.

¹¹⁰⁷ Saman emini tarafından, Kamanıçe Seferi sırasında satın alınan 44.061,5 kantar saman karşılığı 440.615 akçe (kantarı 10 akçe) dir. Ayrıca sefer sırasında 100 kantar saman daha alınmıştır. (İstanbul kantarı, 56.41 kilo olduğuna göre 44.161.5 kantar toplam 2.491.150,2 kilo eder ki bu da yuvarlama sayı olarak 2500 ton saman eder. Kantarı 10 akçeden 441.615 akçe olarak hesaplanmıştır.) Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.160.

¹¹⁰⁸ Arpa hem güzergâh üzerindeki köy ve kasabalardan hem de ulaşım olarak yakın olan deniz aşırı bölgelerden sağlanmaktaydı. Örneğin, Kamanıçe Seferi'nde mübaşirler orduda kullanılan hayvanlar için, İştira olarak 882.859 kile arpa (18.753,570 akçe); havale yoluyla 358.551 kile arpa; sürsat olarak 130.725 kile arpa; Boğdan'dan 79.306 kile arpa ve çeşitli yerlerden de 99,753 kile ve Bolu'dan da 66.500 kile arpa olmak üzere toplam 1.511.941 kile arpa satın alınmıştır. Buda kilesi 25 ile çarpıldığında 40.000 ton arpa etmektedir. Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.157- 158.

¹¹⁰⁹ BOA, C..AS.. 781/33071; Ertuş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", s.593; Türkmen, *Kamanıçe Seferinin*, s.157; Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.244. XVII. yüzyılın sonlarında Avusturya seferi sırasında Mübaşirlerin satın aldığı camuslar iki merkezde toplanmıştı. Niğbolu ve Silistre livalarından satın alınan öküzler, sefer mevsiminden evvel dinlenip otlatılması için Rumeli yönündeki çayır ve otlaklara gönderilmişti. Rumeli'deki kazalardan satın alınan camuslar otlatılmak üzere Niğbolu'da Yantora Nehri kenarında bulunan Sarıyar Çayırı'na gönderilmişti. Bunların otlatılması işi için de Yörük beyi ile beraber eşkinici Yörükler görevlendirilmişti. Sefer vakti geldiğinde öküzler, Topçu Ocağı'ndan görevlendirilen mübaşirler

noktalarının tespitinde otlağı bol olan yerler tercih edilirdi.¹¹¹⁰ Ordunun konakladığı sırada ise hayvanların mera ve çayırliklar otlatılıp, ordunun hareketine kadar hayvanlara herhangi bir yem tayinatı verilmemekteydi.¹¹¹¹ Yine sefer güzergahları üzerindeki menzillerde ordunun konakladığı sırada hayvanların otlatılması için devlete ait çayırlik ve mera alanlarda mevcuttu. Bu konuda kadıllıklara gönderilen hükümlerde bu alanların zarar görmemesi konusunda hassasiyet göstermeleri istenilmekteydi.¹¹¹²

Hayvan yemlerinin çok yer kaplamasından dolayı depolarda saklanması uygun görülürdü. Rakip devlete yakın bölgelerde depolara yaklaşmak tehlikeli olduğundan, nehir kenarlarından ot biçilerek kurutulur ve hayvanlara verilirdi. Örneğin, Prut Seferi sırasında gönderilen bir fermanda ordudaki atlar, iyice beslenmeleri ve istirahat etmeleri için çayıra salınmaları istenmişti.¹¹¹³ Ancak Osmanlı Devleti'nin arpaya karşı hassasiyeti ve çayırlik alanların korunması gibi sebepler nedeniyle ordunun takip ettiği askeri yol boyunca ekili alanlardan geçilmesi sırasında çok dikkat ederdi. Hatta halkın ekinine zarar veren, atına yediren sipahiler ve diğer askerlere ağır cezalar verilir ve zarar gören halkın zararı karşılanırdı.¹¹¹⁴ Sefer kararı ve ordunun hareketi ilkbahara denk geldiğinden dolayı, güzergâhı üzerinde halkın ekili tarlalarının ve halka ait çayırlikların zarar görmemesi ve aynı

tarafından Sofya Sahrası'nda orduya dahil edilmişti. Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.155. Örneğin yine Mora seferine çıkılırken atlar Siroz ve Selanik çayırliklarında otlatılmıştır. Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.157.

¹¹¹⁰ Ertaş, "Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu", s.593.

¹¹¹¹ BOA, C..AS.. 1121/49699.

¹¹¹² Örneğin 14 Ekim 1564 tarihinde Budin Beylerbeyine gönderilen bir emirde askerin konakladığı sırada ümera ve askerlerin atlarının otlatıldığı çayırliklarının zarar görmemesi istenmişti. BOA, A.(DVNSMHH.d... 6/250; 59/189.

¹¹¹³ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizesi*, s.81.

¹¹¹⁴ BOA, A.(DVNSMHH.d... 41/65. II. Viyana Seferi'ne çıkılmadan önce ordunun geçeceği yol güzergâhı üzerindeki birçok çayır ve mera alanları vardı. Yol üzerindeki çayırlikları kontrol etmek üzere bölgeye memurlar gönderildi. Yerinde çayırlikları kontrol eden memurlar deftere kaydetmişler. Ayrıca ordunun geçişinden önce miri çayırlikların biçilerek anbarlara stoklanması için hazırlıklara başlanılmıştır. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.152-153. Örneğin yine önceki senesinde sefer sırasında Kırım Tatar askerlerinin Dobruca'dan geçerken halkın elinde yiyecek ve hayvan bırakmadığı için o sene içinde yapılan sefer sırasında o bölgenin zorda kalmaması için temin edilen zahire ile yetinilmesi istenmiştir. BOA, İE.DH, 5/455. Yine iaşe temini sırasında halktan fazla akçe alması sebebiyle Orduyu hümayuna sevk edilen memur hakkında bk. BOA, A.(DVNSMHH.d... 104/1198.

zamanda kimseden karşılıksız hiçbir şeyin alınmaması, askerlerin kontrol altında tutulması için ordu komutanlarına emir verilirdi.¹¹¹⁵

Osmanlı ordusunda yer alan hayvanlar için önemli bir besin değeri olan arpanın hayvanlara verilmesi ise belirli bir kanuna bağlıydı. Ancak düşmanla ne kadar savaşılacağı belli olmadığından dolayı arpanın tasarruflu kullanılması için çayır mevsiminde kanuna göre belirlenen miktarın yarısını vermeye çalışılmaktaydı.¹¹¹⁶ Bu uygulama sadece çayır mevsiminde uygulanmaktaydı. Çayır mevsiminin geçmesiyle hayvanların güçten düşmemesi için tekrar kanuna göre arpa verilmekteydi.¹¹¹⁷ Ayrıca çobanların bazen hayvanlara yeterli miktarda tayinat vermediğinden dolayı hayvanların telef olmalarına sebep olduklarından dolayı tayinat meselesi belirli bazı kanunlar ile nizama bağlanması gerekmektedir.¹¹¹⁸

Osmanlı ordusu seferlere ilkbaharla birlikte çıktığından dolayı taze yetişen bu otlaklardan ziyadesiyle faydalanırdı. Menziller ve konaklama yerlerinin seçiminde yine otlaklar göz önünde bulundurularak, ot ve suyun bol olduğu merkezler tercih edilirdi.¹¹¹⁹ Çünkü Hayvanların tükettiği yiyecek askerlerin tükettiğinden çok daha fazlaydı ve ordu iaşesi için temin edilen zahirenin büyük payı hayvanlara aitti.¹¹²⁰ Bu sebeple çayırılık ve mera gibi otlaklardan faydalanması, hayvanları diğer iaşesi olan yem, saman, kuru ot ve arpanın masraflarından kurtulması, devlet hazinesi için büyük bir kazançtı. Kış aylarına yaklaşmasıyla nedeniyle otun hem biçilmesi hem de zamanının geçmesinden dolayı azalmaktaydı. Dolayısıyla hayvanlara saman ağırlıklı ot ve yem beslenmesi gerekmektedir. Buda ordu da bulunan hayvanlar için ot ihtiyacının artmasına sebep olmaktadır.

¹¹¹⁵ BOA, A.(DVNSMHHM.d... 5/1767.

¹¹¹⁶ BOA, AE.SMST.III 1/50; 2/104.

¹¹¹⁷ BOA, AE.SMST.III 212/16722; 258/20641.

¹¹¹⁸ BOA, AE.SMST.III 82/6082.

¹¹¹⁹ Örneğin II. Viyana seferi sırasında takip edilen menziller daha çok akarsuya sahip ve etrafı çayırılıklarla kaplı yerler tercih edilmiştir. Örneğin Edirne, Geniş otlak ve meralara sahipti. Yine Macaristan'daki seferler sırasında Sirem önemli su kaynakları ve çayırılıklara sahipti. Keza bütün Macaristan'a zengin otlaklara sahiptir. Ayrıca Avusturya elçisi Busbecq Macaristan'ın zengin otlakları hakkında şunları nakleder. "Macaristan'a girer girmez o kadar uzun otlar gördük ki çoğu zaman önümüzde giden birini bu otların uzunluğundan takip edemiyorduk". Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.152.

¹¹²⁰ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.100.

Ot, gerek menziller gerek ise kışlaklar için iştirâ suretiyle satın alınmaktaydı. İştirâ menziller için söz konusu olduğunda “*narh-ı cari*” üzere, kışlakta ise devletin belirlediği fiyatlar üzerinde satın alınırdı.¹¹²¹ Ordu içerisinde bulunan yük ve binek hayvanları, kışlak süresince sıkıntı çekilmemesi için daha önceden belirli plan ve program dâhilinde hareket edildiği yukarıda belirtildi. Örneğin, 1584 yılındaki Kırım Seferi sırasında kışlamak üzere Kastamonu’ya girilmeden önce merkez ve kazaların kışlak olarak özellikleri, yerli idareciler tarafından bildirilmişti. Kastamonu kadısına gönderilen hükümde, şehirde kışlamanın mümkün olup olmadığı ve yeterli miktarda evin olup olmadığı, ordunun beslenmesi için yeterli erzak stoklanması hakkında cevap istenmişti. Ayrıca çevre sancak ve kazalar hakkında da malumat istenmişti.¹¹²² Yine Kırım Seferi sırasında, Kastamonu’da ordu konaklayınca bölgedeki halk sıkıntıya girmişti. Devlet yöredeki halkı daha fazla sıkıntıya sokmamak için, ordu içindeki yük ve binek hayvanlarını diğer bazı sancak ve kazalara göndermişti. Diğer yörelere bölüştürülen hayvanlar masrafları gönderilen yöre halkı tarafından karşılanmıştı. Develerin yükleri kışlak olan Kastamonu’ya bırakıldıktan sonra Ankara, Kangırı ve Amasya sancaklarına gönderilmişti. Kışlağa gelindiği tahmin edilen 1050 deveden, Ankara’ya 360 (60 Katar), Kangırı’ya 240 (40 katar), Çorum’a 240 (40 Katar), Gedegra kazasına ise 270 (45 katar) adet deve gönderilmişti. Bir devenin günlük tükettiği yem 5 kile arpa, 9 kile samandır. Buradan anlaşılıyor ki, Kastamonu 5 ton arpa ve 9 ton saman mükellefiyetinden kurtulmuştur. Bu sefer sırasında kullanılan diğer yük ve binek hayvanları da Kastamonu’ya alınmayarak diğer çevre sancaklara dağıtılmıştır. Örneğin, top arabası beygirleri Tosya ve Saz kazalarına gönderilmişti. Çünkü Osmanlı yöneticileri yöre halkının sıkıntıya girmesini istememekteydi.¹¹²³

Orduda bulunan yük ve binek hayvanları arpa yanı sıra yulafı ot ve samanla da beslenmekteydi. Osmanlı pazarlarını inceleyen Boğdan Murgescu, bir atın ortalama olarak günde 2 kile arpa ve yulaf, 5 kile kuru ot ya da 3 kile saman

¹¹²¹ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.154.

¹¹²² Mehmet Yaşar Ertaş, “Osmanlı Seferlerinde Olağandışı Bir Kışlak: Kastamonu” *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, S 18, Ankara 2010, s.143.

¹¹²³ Ertaş, “Olağandışı Bir Kışlak: Kastamonu” s.144; Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun sefer Organizesi*, s.81.

tüketebilmekteydi.¹¹²⁴ Başka bir kaynak ise bir at günlük 6. 4 kg. arpa ile 5. 2 kg. saman, bir deve de 4 kg. arpa ile 9. 4 kg. saman tüketmekteydi.¹¹²⁵ Top arabalarına koşulan beygirlerin bir günlük yem tüketimi 6. 4 kg. (0. 25 kile) arpa, 5. 8 kg. (0. 10) saman şeklindeydi.¹¹²⁶ Menzillere toplanan arpa, ot ve saman nüzul emini tarafından hayvanlara dağıtılırdı.¹¹²⁷

Osmanlı Devleti'nde askeri iaşe gibi hayvansal gıdaların temini için de, tarihi boyunca değişik yollar ve usullere başvurmuştur. Fakat bunlardan özellikle iki tanesi çok sık kullanılmıştır. Birincisi; *“iaşe daha çok merkezî hazinenin masraflarını düşürmek amacıyla savaş, kıtlık vs. gibi olağanüstü durumlarda divanın aldığı kararla çıkarılan “Avâriz-ı Divaniye”¹¹²⁸ mükellefiyeti”* ile yürütülürdü. İkinci yöntem ise, *“ziraî mahsullerin üretim ve dağıtımını takip edebilmek amacıyla oluşturulan devlet mekanizmasıydı”*.¹¹²⁹

Osmanlı belgelerinde avâriz-ı divaniye ve tekâlif-i örfiye diye geçen vergiler çok yönlü ve oldukça çeşitliydi. Askerin geçeceği yollar boyunca tesis edilen menzillere belirlenen çeşitli ve miktarda zahire satmak, ordunun ihtiyacı olan harp malzemesini ve arpa, saman gibi ihtiyaç maddelerini tedarik etmek ve nakletmek; gerekirse amele, araba, hayvan bulmak, kürekçi, azap, cerahor, kavas isimleri altında orduya yardımcı sınıflar temin etmek; hisar yapmak ve avâriz akçesi ya da avâriz bedeli akçe ile seferin masraflarına iştirak etmek avâriz vergilerinin başlıcalarıydı.¹¹³⁰

Seferler esnasında temin edilen ot ve yem hakkındaki örneklerden bazıları şöyledir: Kamanîçe Seferi sırasında Edirne'den İsakçı'ya kadar Osmanlı Devleti, her menzilde hayvan ihtiyacı karşılanmak üzere 8 bin kile arpa (178 bin kg.), 700 araba

¹¹²⁴ Biçer, *Osmanlı Kara Ordusunun Sefer Organizesi*, s.81.

¹¹²⁵ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.101; Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.51.

¹¹²⁶ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.90.

¹¹²⁷ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.245.

¹¹²⁸ Osmanlı devleti, ilk zamanlardan itibaren savaşların maliyeye getirdiği yükü hafifletmek için bazı tedbirler almıştır. Gerekli para, eşya ve hizmetleri, “avarız-ı divaniye” adı ile olağanüstü bir vergiydi. İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.73. Ayrıca, Avarız vergisi divan-ı hümayun tarafından miktarı belirlendiği için, avarız-ı divaniye de denilmekteydi. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.64.

¹¹²⁹ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.37.

¹¹³⁰ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.37.

ot (140 bin kg.) temin edilerek hazır bekletilmesi emredilmiştir.¹¹³¹ II. Viyana Seferi sırasında Edirne'den hareket eden Osmanlı ordusu, ilk menzilden (Kemaçayı) Viyana'ya kadar 56 menzilden konaklayarak toplam 105 günde yürüyüşünü tamamlamıştı. Kemaçayı menzilinden Belgrad'a kadar menzillerin her birinde hayvan yemi olarak 10.000 kile (256.560 kg.) arpa, 4.000 kantar (225.772 kg.) saman ve 150 araba (1 araba 200 kıyve yani 256 kg.) 38.490 kg. ot stoklanması planlanmıştı. Ancak Hasan Paşa Palangası, Kolar, Hisarcık ve Belgrad menzillerine sadece ot stoklanmıştır. Ordunun menzillerde dinlendiği gün sayısına göre hayvan yem miktarı da artmıştı.¹¹³²

4.3. Seferlerde Kullanılan Hayvanlara Yapılan Harcamalar İçin Kaynak Temini

Burada yük hayvanları olan at, deve, katır, öküz, manda ve sığır ile birlikte arabaların kira bedelleri ve ya satın almak için harcanan paralar ile iaşe amacıyla kullanılan koyun veya diğer hayvanların satın alınmasında Osmanlı Devleti'nin yaptığı harcamalar ele alınmıştır.

Ekonomik kaynak, savaşlarda seferber edilerek tükenme durumuna geldiği için ekonomi ile savaşlar arasında oldukça yakın bir bağlantı vardır. XVII. yüzyıl Avusturya generali olan Raimund Montecuccoli'ye göre, "*Savaşı devam ettirmenin üç yolu vardır; para, para ve yine paradır. Bunu ifade eden Avusturya devlet adamı olsa dahi, Osmanlı nezdinde diğer devletler içinde geçerlidir*".¹¹³³ Herhangi bir savaşta kullanılan ekonomik giderlerin ve kaynakların telafisi ise ancak savaşların zaferle sonuçlanmasına bağlıdır. Bu nedenle gerek savaş öncesi askerî lojistiğin tamamlanması ve gerekse savaş esnasında savaşın başarılı bir şekilde devam ettirilerek zaferle sonuçlanması için devletin, malî kaynakları temin ederek bu kaynakları organize bir şekilde kullanması gerekmektedir. Nitekim Osmanlı maliye organizasyonu, geniş anlamda devlet, dar anlamda ise ordu ve savaş finansmanın

¹¹³¹ İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.278.

¹¹³² Viyana seferi sırasında ordunun menzillerdeki hayvan yemi hakkında detaylı bk. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.152-155.

¹¹³³ Hans Georg Majer, "XVII. Yüzyıl Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları", *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul 1981, s.187; İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.72; İşbilir, "Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmalî: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği", s.282.

gereklerine göre şekillenmişti. Zaman içerisinde hem devlet hem de savaş organizasyonları dönemin koşullarına paralel olarak gelişme göstermişti.¹¹³⁴ Savaşlar ile ekonomi arasında çok yakın bir ilişki vardır. Ekonomi bir savaşın nedeni olabileceği gibi savaşların sonucuna da etkileyecek potansiyele sahiptir. Nitekim savaşlar zaferle sonuçlandığında ekonomiden alıp tükettiği kaynaklar telafi edilebilirken yenilgiyle sonuçlandığında ekonomik kayıpları da beraberinde getirebilirdi.¹¹³⁵

Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde, defterdarın idaresi altında bulunan maliye teşkilatı XVIII. yüzyılın sonlarına kadar biri, devletin gelirlerinin toplandığı ve masraflarının yapıldığı yer olan Hazine-i Amire, Dış Hazine, Taşra Hazinesi, Birun Hazinesi, Maliye Hazinesi, Divan-ı Hümayun Hazinesi gibi çeşitli isimlerle anılan esas hazine; diğeri ise zorunlu hallerde hazinenin yetersiz kaldığı durumlarda başvurmak üzere oluşturulan Enderun Hazinesi, İç Hazine veya Hazine-i Hassa olmak üzere genel anlamda iki türlü hazine vardı.¹¹³⁶ Osmanlı Devleti'nin izlemiş olduğu bu sistem 1790'lara kadar bazı değişikliklerle birlikte belirli bir sistem etrafında döndüğü için tek hazineli dönem olarak ifade edilmektedir. Bu tarihten sonra mali açıdan Hazine-i Amire'nin yanında askeri harcamalar için İrad-ı Cedid ve akabinde teşkil edilen Mansure Hazinesi Osmanlı tarihinde çoklu hazine devri olarak nitelendirilmektedir. Tanzimat devrinin başlamasıyla birlikte Osmanlı maliyesinde köklü değişimlerin yaşandığı yeni bir dönem oldu. Bu süreçte modern anlamda mali tecrübeler, klasik dönemin geleneksel politikalarının yerini aldı.¹¹³⁷

¹¹³⁴ Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.43; İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.72; İşbilir, "Osmanlı Ordularının İaşe ve İkmalı: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği", s.282.

¹¹³⁵ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.184.

¹¹³⁶ Padişahın bizzat katıldığı seferlere esas hazine olan Hazine-i Amire'de götürülürdü. Bu anlamda hazine götürüldüğü için baş defterdar da sefere katılırdı. Padişahın katılmadığı seferler ise, ordu hazinesi ve ordu-yı humayun defterdarı sefere katılırdı. İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.70; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK Yay., Ankara 1988, s.364-366.

¹¹³⁷ Osmanlı mali yapısının safhaları olan kuruluş, gelişim dönemleri, gelir gider durumu hakkında detaylı bk. Erol Özvar, "Osmanlılar", *DİA*, C 33, İstanbul 2007, s.521-525; İsmail Hakkı Uzunçarşılı, "Osmanlı Devleti Maliyesinin Kuruluşu ve Osmanlı Devleti İç Hazinesi", *Bellekten*, S 65, Ankara 1978, s.67-93; Mübahat Kütükoğlu, "Osmanlı İktisadi Yapısı" *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, (haz. Ekmeleddin İhsanoğlu), C 1, İstanbul 1994, s.553-560; Ahmet Tabakoğlu, *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul 1994; Şevket Pamuk, *Osmanlı İmparatorluğu'nda Paranın Tarihi*, İstanbul 1999; Şevket Pamuk, "Osmanlı İmparatorluğunda Para: 1326- 1914" *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi: 1600-1914*, (haz. Ayşe Berktaş vd.), C 2, İstanbul 2004, s.1055- 1093. XVII. yüzyıl başlarında Cıgalazade Sinan Paşa'nın şark seferleri sırasında

Osmanlı Devleti'nde taşımacılık alanında buhar makinelerin icadından sonra da yük hayvanlarına olan ihtiyaç tren hatlarının çok yaygın olmaması sebebi ile çok azalmadan devam ediyordu. Bu sebeple Osmanlı Devleti'nde klasik dönemden devletin sonuna kadar yük hayvanlarının tedariki için hem savaş zamanında hem diğer zamanlarda askeriye için gerekli hayvanların büyük kısmı halktan temin edilmekteydi. Bu hayvanlar devletin belirlediği ücretler karşılığında satın alınır veya kiralanırdı. Her ne kadar ücretler devlet tarafından belirlenmişse de, ücretler belirlenirken ahali ile belli bir pazarlığın yapılması da zorunlu bir durumdu.¹¹³⁸

Bütün diğer devletlerde olduğu gibi Osmanlı Devleti için de savaşlar büyük giderleride beraberinde getirmekteydi. Bu masraflar savaşın galibiyetle sonuçlanması durumunda kazanca çevirebilmekteydi. Ancak mağlubiyetle sonuçlanması devleti kötü anlamda etkilemekteydi. Çünkü savaş için büyük harcamalar yapılmaktaydı. Öyle ki IV. Murad'ın Bağdat Seferi sırasında ordu için temin edilen iâşe ile birlikte kullanılan hayvanlar için tedarik edilen arpa da dâhil olmak üzere toplam 2.829.950 akçe harcama yapıldı.¹¹³⁹ Bu dönemin şartlarına nazaran büyük bir ekonomik masraf sayılmaktadır. Osmanlı Devleti'nde sefer organizasyonları kapsamında askerlerin maaşı olan mevacicbten sonra en büyük payı askerin ekmeği manasına gelen asker tayinatları¹¹⁴⁰ gelirdi. Osmanlı Devleti'nde askerlere verilen tayinat, maaş ve bunlar dışındaki arpa, un, buğday, peksimet, tereyağı, et gibi yiyecek maddeleri; at, deve, katır, sığır gibi yük hayvanları ile bunların yem ve koşum takımları, top arabaları ve top mühimmatı, hazine, defterhane, cepbane levazımı, nakliye ücretleri vs. gibi çok çeşitli konular için yapılan masraflardan oluşmaktaydı.¹¹⁴¹

Osmanlı Devleti'nin XVI. yüzyılda içteki ve dıştaki olaylara paralel olarak hazinesi boşalıyordu. Bu nedenle ihtiyaç halinde bazen iç hazineden borç almaya

gelir tablosu, Tebriz seferi gelir tablosu, Azam Nasuh Paşa zamanında ordu hazinesi gelir tablosu, Kara Mehmed Paşa'nın Revan seferi gelir tablosu hakkında detaylı bilgi için bk. İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.78-136.

¹¹³⁸ Sunar, "Hayvanlar", s.123.

¹¹³⁹ Bu sefer ile ilgili tutulan masraf defterinin sonunda verilen özette 2.829.959 akçe olarak belirtilmiştir. İnbaşı, "Bağdad Seferi", s.279.

¹¹⁴⁰ Tayinatlar, tayin kelimesinin çoğuludur.

¹¹⁴¹ Örneğin IV. Murad, Bağdad seferi sırasında 6,5 aylı sürede ordunun ihtiyacı olan, arpa, ekme, un, bal, tereyağı, pirinç ve diğer zahire için 2.829.950 akçe harcamıştır. Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon," s. 2279.

mecbur kalınıyordu. Daha çok yeniçeri ve kapıkullarının maaşlarını ödemek üzere bu yola başvurulurdu.¹¹⁴² XVI. yüzyılda hazine fazlasını başarılı bir şekilde yürüten Osmanlı Devleti, 1586 yılında gümüş devalüasyonundan sonra artan sikke kıtlığı ile savaş uygulamasında toprağa bağlı, mevsimsel olarak seferber edilen tımarlı sipahi yerine, nakit ödeme yapılan daimi piyade askerlerine olan ihtiyacı zorunlu hale getirdi. Bu da merkezden yapılan askeri harcamaları sürdürülebilir boyutlar içerisinde tutmasını giderek daha zor hale getirdi.¹¹⁴³

Osmanlı Devleti'nde gelirlerin en büyük kısmı asker maaşlarına dolayısıyla orduya ayrılmaktaydı.¹¹⁴⁴ Kuruluş döneminden itibaren sürekli savaş halinde olan Osmanlı Devleti, savaşların mali kaynaklarına çok önem vermektedir. Osmanlı Devleti, kendisiyle aynı dönemde varlığını sürdüren diğer devletlerden farklı olarak, savaşları dışarıdan ekonomik yardım ve destek dışında bizzat kendi öz kaynakları ile devam ettirmektedir.¹¹⁴⁵ Gelir kaynaklarının idaresi hususunda “*ademi merkezîyetçi*” bir tavır sergileyen Osmanlı Devleti, dönemin şartlarında devlete ait gelirlerin çoğu merkezi hazineye ulaşmadan toplanılan bölgede harcanmakta olup, bütçeye¹¹⁴⁶

¹¹⁴² 1609 yılında celali seferi sırasında Sadrazam Kuyucu Murad Paşa, iç hazineden 500 bin altın borç almış, bunun 100 bini maliye hazinesine bırakılmıştır. Geriye kalan 400 bin altını da Sadrazam beraberinde götürmüştür. İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.73.

¹¹⁴³ Murphey, *Osmanlı'da Ordu*, s.38-39.

¹¹⁴⁴ İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarih*, s.130. Osmanlı ordusu için en büyük ekonomik hisseyi her zaman yeniçeri, kapıkulu askerinin ödemeleri yer almaktaydı. Bunun en önemli sebebi, mevacibin zamanında ve eksiksiz olarak dağılmaya verilen önemden ileri gelmektedir. Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.44. Bu anlamda hazinenin giderlerinin zaman zaman %60-80'i yeniçeri ve kapıkulu askerlerinin maaşına ayrılmaktaydı. İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.72. ayrıca XVIII. yy da doğu seferlerinde asker maaşları ve bahşişleri için bk. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.193- 198.

¹¹⁴⁵ İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, C 2, s.596; Kılıç, *Konya Kazasının Lojistik Katkısı*, s.43. Majer bu konuda özellikle Osmanlı Devleti ile Avusturya'yı XVII. yüzyılın başlarında kıyaslamaktadır. Bu devirde Avusturya İmparatorluğu barış zamanında bile para bulmakta zorlanırken ve özellikle Papa'dan destek alırken, Osmanlılar savaş zamanında kimseden yardım almadan kendi öz kaynaklarıyla yetinmekteydi. İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.72.

¹¹⁴⁶ Osmanlı bütçeleri hakkında bk. Ömer Lütfi Barkan, “Osmanlı İmparatorlu Bütçelerine Dair, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XV/1-4, İstanbul 1960, s.238-250; Ömer Lütfi Barkan, H. 933-934 (3-1. 1527-1528) Mali Yılına Ait Bütçe Örneği”, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XV/ 1-4, İstanbul 1954, s.251- 329; Ömer Lütfi Barkan, "1070-1071 (1660-1661) Tarihli Osmanlı Bütçesi ve Bir Mukayese" *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XVIII/1-4, İstanbul 1956, s. 304-347; Ömer Lütfi Barkan, "H. 954-955 (M. 1547-1548) Mali Yılına Ait Bir Osmanlı Bütçesi" *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XIX/ 1-4, İstanbul 1958, s.219-276; Ömer Lütfi Barkan, "H. 974-975 (M. 1567-1568) Mali Yılına Ait Bir Osmanlı Bütçesi", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XIX/ 1-4, İstanbul 1958, s.277-332.

akseden rakamlar genellikle padişah haslarından oluşmaktaydı.¹¹⁴⁷ Bu açıdan Osmanlı Devleti'nin maliye sisteminde gelirlerin toplanmasında veya giderlerin karşılanmasında “*havale sistemi*”¹¹⁴⁸ geçerliydi. Havale sistemi Osmanlı maliye sistemin temel yapı taşlarından biri sayılmaktaydı. Devlet gelirlerini belirli bir hizmet karşılığında tımar ve iltizama vermek suretiyle havale ederdi. Yine devlet harcamaları karşılamak için belirli gelirlerini havale ederdi. Devletin herhangi bir yerinde yapılacak olan hizmetin masrafları, o bölgeye yakın olan yerlerdeki gelirler havale edilmek suretiyle karşılanırdı.¹¹⁴⁹ Genellikle ödemeler gelirin yani vergilen toplandığı yerde vergiyi toplayan kişi tarafından tespit edilirdi. “*Nakit paranın naklindeki zorluk ve özellikle şehirlerde ticari muamelelerin vergilendirmesinden oluşan gelirin gayet yavaş birikmesi gibi nedenlerle bu sistem pratik bir sistem olarak tercih edilmekteydi.*” Bu işle sorumlu olan defterdar ise, uzak vilayetlere ait gelirlerin idaresi üzerinde çok sıkı bir kontrol sağlamaktaydı.¹¹⁵⁰

Osmanlı Devleti, savaş masraflarını diğer bütün ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla ilk olarak “*avarız-ı divaniye*” adı verilen bir sistem kurmuştu. Bu sistem sayesinde ordunun erzak ve kullanılan hayvanların yem temini ve bunların cepheye nakledilmesiyle ilgili hizmetleri içermekteydi.¹¹⁵¹ Hayvanların temin edilmesinde gerek iştirah ve gerekse kiralama usulünde hayvan sahiplerine hazineден ve ait oldukları bölgenin avarız, sürsat¹¹⁵² ve nüzul¹¹⁵³ bedellerinden karşılanmaktaydı.¹¹⁵⁴

¹¹⁴⁷ Malinde harcanan devlete ait gelirler daha çok, sipahi, tımar sahibi, memleket idari, din kültür müesseselerinin kurulması ve geliştirilmesi, yol, köprü, hastane gibi sosyal ve kültürel vs. umumi hizmetlere harcanmaktaydı. İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.71-72..

¹¹⁴⁸ Havale, İslam devletlerinde ödeme emri karşılığında kullanılan bir terim olup, hem ödeme emri, hem de ödenen belirli miktar için kullanılmaktaydı. İlk kez Abbasiler zamanında kullanılan bir kelimedir. Selçuklu Devleti, İlhanlılar ve İran'da kurulan bazı devletlerde de kullanılmıştır. Bunun için havale ile ilgili bk. Halil İnalçık, “Havale” *DİA*, TDV Yay., C 16, İstanbul 1997, s.512.

¹¹⁴⁹ Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.122.

¹¹⁵⁰ Osmanlı askeri zümresinde yer alan tımar ve zeamet uygulamaları bu sistem içerisinde yer almamaktadır. İnalçık, “Havale”, s.512.

¹¹⁵¹ Hans Georg Majer, "XVII. Yüzyıl Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları", *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul 1981, s.187.

¹¹⁵² BOA, AE.SMST.II. 105/11431.

¹¹⁵³ BOA, AE.SMMD.IV. 44/4954.

¹¹⁵⁴ XVII. yüzyılın sonlarında temin edilen bargirlerden her biri 2.000 akçeye iştirah edilmiştir. Yine satın alınan katırların bedelleri de Menteşe sancağının nüzul bedelinden karşılanmıştı. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.92.

Osmanlı Devleti'nde, Hazine-i Âmire'ye girmesi¹¹⁵⁵ gereken “*mukataa*¹¹⁵⁶, *cizye gelirleri*,¹¹⁵⁷ *cebelü bedelleri*¹¹⁵⁸ ve *tekalif-i örfiye*” adı altındaki vergilerde Osmanlı Devleti'nin sefer masrafları için havale edilmek suretiyle kullanılırdı. Bazı eyalet ve sancakların işтира bedelleri tahsil edilerek, sefer masrafları için gönderilmekteydi.¹¹⁵⁹ İstanbul'dan nakit para gönderilmesi zor ve bir o kadar da riskli olduğundan sefer bölgesine yakın sancak ve kazaların vergi gelirlerinin ordu masrafları için havale edilmesi daha pratik bir uygulamaydı.¹¹⁶⁰

Osmanlı Devleti işтира edilecek hayvanların bedelini havale sistemi ile karşılayamadığı durumlarda hazineden nakit para ile bedellerini ödemeye çalışmaktaydı.¹¹⁶¹ Bu açıdan da yine hazinesinden çıkan nakit para (kese- kise) ile de sefer harcamaları yapılmaktaydı.¹¹⁶² Ancak zaman zaman hayvanların temini için havale sisteminde bazı aksaklıklar olmasına rağmen devletin bu konuda taviz vermediği ve kesin hükümler verdiği anlaşılmaktadır.¹¹⁶³ Buradan hareketle genel

¹¹⁵⁵Sefer zamanının gelmesi ile birlikte havale sistemi yanında hazinede nakit sıkıntısı olduğundan dolayı bazen cizye ve sürsat gibi gelirleri doğrudan hazineye gönderilmekteydi. BOA, A.(DVNSMHH.d... 98/433.

¹¹⁵⁶BOA, AE.SMMD.III 1/1; BOA, A.(DVNSMHH.d... 10/525; BOA, AE.SAMD.III 21/1999.

¹¹⁵⁷BOA, C..AS.. 679/28544; BOA, AE.SMST.II. 40/3994; 60/6233; 50/5033; 119/12954; 134/14844; 60/6257; 6/535; 135/14938; 135/14938; BOA, AE.SSÜL.II. 1/78; 10/969; BOA, AE.SMHD.I. 193/15099; BOA, İE.ML.. 102/9678; 102/9679; 52/5027; BOA, İE.HR.. 11/1093. Osmanlı Devleti'nden alınan şer'i vergilerden birisidir. Gayrimüslim halktan askerlik hizmeti karşılığında korunmaları için devlete verdikleri baş vergisidir. Kurtaran, “Osmanlı Seferlerinde Organizasyon,” s.2278. Belgelerde bazen tevabii cizye-i gebran şeklinde de geçmektedir. BOA, AE.SMST.II. 60/6233; 109/11801. 1713 tarihli seferde top ve mühimmat arabalarına koşulacak yük hayvanların ücretleri için Zıstovi Voyvodası ve Tırnova Cizyedarlarına gönderilen hüküm için bk. BOA, AE.SAMD.III 88/8783. Yine sefer organizasyonunda kullanılan hayvanların çobanlarının ücretleri de çoğu zaman cizye gelirlerinden karşılanmaktaydı. BOA, AE.SMST.II 65/6838. Yine ordunun et ihtiyacı için temin edilen koyunların parası içinde cizye gelirlerinden karşılanmaktaydı. BOA, AE.SMST.II. 60/6257.

¹¹⁵⁸BOA, AE.SMST.II. 28/2779.

¹¹⁵⁹BOA, A.(DVNSMHH.d... 98/468.

¹¹⁶⁰Kamaniçe Seferi sırasında tedarik olunan 200 çift camusun bedeli, 1081-1082 seneleri Filibe nezareti mukataa malından 4000 kuruş ve diğer bazı kazaların sürsat bedellerinden karşılanmıştır. İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.102.

¹¹⁶¹BOA, AE.SMST.II. 128/14154; BOA, İE.AS.. 26/2370; Türkmen, *Kamaniçe Seferinin*, s.54. Seferlerin et ihtiyacı için temin edilecek koyunlar için de hazineden para verilmekteydi. BOA, AE.SMMD.IV. 91/10798.

¹¹⁶²Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.210. 1672 tarihinde gerçekleşen Kamaniçe Seferi sırasında 1200 adet öküz için hazineden 600.000 akçe tahsis edilmişti. Ancak Bir öküzün 3000 akçeden alındığı bu dönem için 600 bin rakamı az kalmaktadır. Geriye kalan para da farklı mecralardan havale edildiği anlaşılmaktadır. İnbaşı, *Ukrayna'da Osmanlılar*, s.100.

¹¹⁶³Örneğin 1698 tarihli seferi hümayun için taşımacılıkta kullanılacak hayvanların masrafı olarak havale edilen Aydın Sancağı Bedel-i Beldaran malına havale edilen ancak İzmir Kazasının Urla Nahiyesi ile Nif ve Yenişehir-i Aydın kazalarının bazı köylerinde halk tarafından tesviyesinde

anlamda sefer harcaması iki yolla telafi edilmekteydi. Aslında havale sistemi Osmanlı Devleti'nin nakit paranın çok fazla harcanmasını önlemek üzere yine hazineye gelir elde edecek kaynakların havale yöntemiyle sefer harcamaları için göndermesiydi.

Sefere katılmak üzere Anadolu ve Rumeli'den yazılan askerlerin bahşiş, ulufe ve tayinat masrafları ile cepheye zahire ve mühimmat nakli için ödenecek nakliye ücretleri için de sancak ve kazaların avarız¹¹⁶⁴, nüzul¹¹⁶⁵, sürsat bedeli¹¹⁶⁶, Gebran Cizyesi¹¹⁶⁷, Yahudiyan akçesi¹¹⁶⁸ gelirlerinden havale edilirdi.¹¹⁶⁹ Ayrıca devletin zor durumda kalması durumunda bazı devlet adamlarında, gerek merkezdekilerin gerekse taşradaki görevlilerin ordu hazinesine para vermek suretiyle yardım ettikleri görülmektedir.¹¹⁷⁰ Hatta sefer masrafları nedeniyle padişahattan bile ordu hazinesi için

imtina olunan miktarın çok acil tahsil edilmesi yönünde mahalli yöneticilere hüküm verilmiştir. BOA, AE.SMST.II. 87/9411.

¹¹⁶⁴ BOA, AE.SMST.II. 125/13781; BOA, AE.SMHD.I. 246/20005; BOA, C..SM.. 139/6966; BOA, İE.SM.. 30/3201; BOA, İE.HR.. 5/511. *Avarız, avarız-ı divaniye veya tekalif-i örfiye*, XVI. yüzyılın sonlarına kadar, olağanüstü hallerde alınan ve ne kadar alınacağı doğrudan divan-ı hümayun tarafından tespit edilen bir vergi türüdür. Osmanlıların kuruluşunda Tanzimat'a kadar devam eden bu vergi tahakkuk ve tarh usulleri bakımından diğer vergilerden farklıdır. Halktan nakit olarak toplanabildiği gibi aynı veya hizmet olarak da istenebilmekteydi. 17. Yüzyıla kadar genellikle sefer masraflarının karşılanması için toplanmış ve bu yönüyle arızı bir özellik gösterir. 16. Yüzyılın sonlarından itibaren Osmanlı para sisteminin çökmesi sonucu avarız her yıl düzenli olarak alınmaya başlandı. Daha fazla bilgi için bk. Örneğin; nüzul zahiresi aynı olarak, kürekçi bedeli ise hizmet bedeli olarak alınırdı. Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.63-64. Peter Varadin Seferi sırasında Kırşehir taraflarında alınan 48 adet devenin ücreti Karaman Eyaleti'nin avarız ve nüzul bedellerinden karşılanmıştı. Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.74.

¹¹⁶⁵ BOA, AE.SMMD.IV. 103/12051; BOA, AE.SMST.II. 39/3858; 44/4370. 52/5235; 59/6171. BOA, AE.SMHD.I. 246/20005; BOA, C..SM.. 139/6966; BOA, İE.SM.. 30/3201; BOA, YB..04., 3/34. 1712 tarihinde gerçekleşen sefer için, büyük top, köprü tombazı vb. mühimmatın nakli için temin edilen hayvanların bedeli, önceki sene Niğbolu'ya bağlı kazaların avarız ve bedel-i nüzulünden karşılanmış olup, daha sonra gerek kalmadığı için ise, Hazineye iade edilen akçe miktarı için bk. BOA, AE.SAMD.III 67/6750; BOA, C..AS.. 43/1970. Ayrıca iaşe amacıyla temin edilen hayvanların da ücretleri nüzul bedellerinden karşılanmaktaydı. Örneğin 1681 tarihli seferi hümayun nedeniyle koyun satın alınması için Menteşe Sancağı'nın bedel-i nüzul malından on yük akçe havale edilmesi için hazineden tezkire verilmiştir. BOA, YB..04. 3/15.

¹¹⁶⁶ BOA, AE.SMMD.IV. 49/5722; BOA, AE.SMST.II. 115/12451; 12/1193; 49/4804; 73/7729; 93/10034; BOA, İE.AS.. 53/4807; BOA, AE.SAMD.III 144/14037.

¹¹⁶⁷ BOA, AE.SAMD.III 110/10792; 40/3974; 109/10766; BOA, AE.SMST.II. 64/6744; 77/8267; 109/11801; 118/12928; 60/6233; BOA, İE.SM.. 30/3199. Hayvanların yem ihtiyacı içinde temin edilen arpa ücretleri de gebran ve yahudiyan akçesinden ödenmekteydi. BOA, AE.SMST.II. 118/12929; 118/12930; 12/12931.

¹¹⁶⁸ BOA, AE.SAMD.III 40/3974; BOA, AE.SMST.II. 77/8267; 118/12928; 60/6233.

¹¹⁶⁹ Lale devrinde İran üzerine yapılan seferlerin bütün gelir kaynakları için detaylı bk. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.210-225.

¹¹⁷⁰ BOA, C.AS.. 576/24238. II. Viya Seferi için vezirlerden ikişer kese (100.000 akçe) ve birer donanmış at ile beylerbeyinden birer kese (50.000 akçe) ve eğetlenmiş birer at vermeleri istenmişti. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.165.

para istenmekteydi.¹¹⁷¹ Sefer masrafları için taşrada görevli bazı görevlilerin zamanında devletin hazinesine girmesi gereken gelirleri toplamadığı için sefer ihtiyaçlarının karşılanmasında aksaklıklar da olmaktaydı.¹¹⁷²

Seferlerde kullanılan hayvanların masrafları konargöçer Türkmenlerin sürsat bedelleri¹¹⁷³ ve mukataat gelirlerinden de elde edilmeye çalışılmaktaydı. Nitekim XVII. yüzyılın sonlarında ki çok cepheli savaşlar esnasında hayvan temini için yapılan deve iştirasında Halep ve Yen İl Türkmenlerinin sürsat bedelleri ile aynı bölgenin mukataa gelirleri havale edilmişti.¹¹⁷⁴ XVIII. yüzyılın başlarından itibaren bunlara ek olarak seferleri finanse etmek amacıyla “*imdad-ı seferiye*¹¹⁷⁵ ve *imdad-ı hazeriye*”¹¹⁷⁶ vergileri alınmaya başlanmıştır. Zira XVII. yüzyılın başlarında savaşların yarattığı ekonomik krizi aşmak için Osmanlı Devleti varlıklı kişilerden borç alma yoluna gitmiştir. Buna imdadiye ya da imdad-ı seferiye denilmektedir.¹¹⁷⁷ Osmanlı Devleti savaş zamanındaki harcamaları karşılamak için örfi vergilerinden biri olan imdad-ı seferiyeyi devletin hazinesinde yeterli miktarda nakit para olmadığı zamanlarda asker olmayanlardan alarak karşılardı.¹¹⁷⁸

1686 yılının sonlarına doğru Macar sınırında yaşanan yenilgiden sonra Osmanlı Devleti bütün şehir ve kasabalarda yaşayan âyân ve eşraftan borç para almaya karar vermiştir. Aynı zamanda valilerden, saray kadınlarından ve İstanbul’daki ulemanın da katkı sağlanması istenmiş fakat ulema karşı çıktığından

¹¹⁷¹ BOA, TS.MA.e 473/5.

¹¹⁷² A.(DVNSMHD.d... 101/292.

¹¹⁷³ BOA, AE.SMST.II. 105/11431.

¹¹⁷⁴ Örneğin savaşların başlangıcı sayılan II. Viyana Kuşatması için temin edilen Halep Türkmenlerinden 525 deve, Bozulus Türkmenlerinden 250 deve olmak üzere toplam 575 devenin Osmanlı’ya maliyeti, 46.500 esedi kuruş (5.580.000 akçe) idi. Bunun 13.500 kuruşu Halep ve Yeni İl Türkmenlerinin sürsat bedellerinden, 18.500 kuruşu aynı bölgenin Mukataa gelirlerinden, geriye kalan 15.000 kuruşu da Bozulus Türkmenlerinin sürsat bedellerinden karşılanmıştır. Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.84.

¹¹⁷⁵ BOA, AE.SMHD.I.. 193/15075; 193/15094; 207/16405; 52/3202; BOA, AE.SABH.I.. 107/7300; BOA, AE.SMST.III 9/644; BOA, C..AS.. 1008/44145; BOA, C..ML.. (Cevdet, Maliye) 282/11569; 748/30475; BOA, AE.SAMD.III 89/8898. Bu vergiyi vermekle yükümlü reayadan, vergisini vermeyenlerde cezalandırılmaktaydı. BOA, C..AS.. 321/13268; AE.SAMD.III 89/8898.

¹¹⁷⁶ Tekalif-i örfiye, imdad-ı seferiye ve hazariye vergilerinin toplanması sırasında halktan fazla verginin toplanmaması ve vergilerin belirtilen miktarda, belirtilen şekilde toplanması için merkezden kesin hükümler çıkartılmaktaydı. BOA, AE.SABH.I.. 107/7300; BOA, AE.SMHD.I.. 52/3202.

¹¹⁷⁷ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.185.

¹¹⁷⁸ Pakalın, *Osmanlı Tarih Deyimleri*, C 2, s.63-64. Osmanlı Devleti’nin 18. Yüzyıldaki uygulaması için bk. Karagöz, *Belgrad’ın Alınması*, s.88- 89.

bunlar imdadiyeden muaf tutulmuşlardı. 1688 yılında ise kapıkulları Şeyhülislam'dan da fetva alarak devletin sınırları içerisindeki herkesten imdadiye toplanmasına karar verilmiştir. Bunun yanında 1698 yılında yine savaş masraflarını karşılamak amacıyla yüksek rütbeli devlet görevlileri, Mısır ümerası ve vakıf gelirlerinden imdadiye toplanmıştır. 1717 yılına gelindiğinde Avusturya karşısında alınan yenilgiden sonra Divan, imdad-ı seferiyye vergisi ile ilgili yeni bir düzenleme yapmıştır. Buna göre imdad-ı seferiyye vergisinin yarısı ile valilerin emrindeki sekban leventlerin masrafları, diğer yarısıyla da kapı halklarının masraflarının karşılanacaktı. Barış zamanlarında ise imdad-ı hazariyye vergisi ihdas edilmişti. İmdad-ı hazariyye seferiyye vergisinin yarısı oranında olup taksitle tahsil edilmişti.¹¹⁷⁹ Bu vergilerin toplanmasında bazen devlet ve halk arasında bazı sorunlar meydana gelmekteydi. Bu problemler görevlilerin halka karşı gösterdiği tutum ve davranışlardan kaynaklandığı gibi halkın devletin kendilerini sorumlu tuttuğu yükümlülükleri yerine getirmek istememesinden de kaynaklanmaktaydı.¹¹⁸⁰

Seferlerin istikametine göre zaman zaman bazı vilayetlerin gelirlerinin tamamı veya bir kısmı da ordu hazinesine tahsis edilirdi. Örneğin 1578 yılında Gürcistan ve Şirvan seferlerinde, askerlerin maaşı ve harp levazımatı için Erzurum, Diyarbakır, Karaman, Halep ve Şam hazinelerinden değişik zamanlar da tamamı ve bir kısmı ordu hazinesine gönderilmesi emredilmiştir.¹¹⁸¹

Osmanlı Devleti seferlerin masraflarını karşılamak amacıyla XVI. yüzyılın ortalarından itibaren, divanın kararı ve Padişahın emri ile savaş masraflarını karşılamak üzere sefer zamanlarında toplanan avarız vergisi de zamanla sürekli alınan nakdi bir vergiye dönüşmüştür. Bunun yanında yine sefer zamanlarında ordunun ihtiyacını karşılamak amacıyla hububattan aynî olarak alınmak üzere nüzul vergisi de, avarızda olduğu gibi XVI. yüzyılın sonu ve XVII. yüzyılın başlarındaki savaşlar dolayısıyla sürekli alınan nakdi bir vergi haline gelmiştir. Bu süreçte sefere çıkan ordunun iâşesini belli bir meblağ ödeyip karşılamak için sürsat denilen yeni bir vergi ortaya çıkmıştır. Bu verginin nüzulden farkı un ve arpadan başka yağ, bal,

¹¹⁷⁹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.185.

¹¹⁸⁰ Hakan Kaya, *Osmanlı-İran Sınırında Bir Serhad Sancağı: Bayezid (1578-1848)*, s.131.

¹¹⁸¹ İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.74.

koyun, ekmek, saman, ot ve odun gibi maddeleri de içermekte olmasıdır. Sürsat, sefer yolunun uzağında kalan kazalardan nakdî olarak tahsil edilmiştir.¹¹⁸²

Yukarıdaki açıklamalardan hareketle, Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan itibaren belli temellere dayalı ve giderek sistemleşen bir mali yapısı vardı. Ülkenin kaynakları doğrudan merkezden idare edilmesi yerine verimli kullanılacak şekilde devletten beklenen hizmetleri yerine getiren çeşitli teşkilatlara ayrılmıştı. Tımar teşkilatı, sürekli olarak savaşa hazır bir ordunun beslenmesi ve hazırlanmasını sağlıyor, vergileri karşılığında ocaklık olan işletmeler ise, devletin erzak ve mühimmatını tedarik ediyorlardı. Devletin diğer gelir kaynakları arasında kendi memurları veya özel şahıslar aracılığıyla işlettiği mukataalar, başlarda olağanüstü iken sonraları sürekli hale gelen avarız¹¹⁸³, nüzul¹¹⁸⁴ ve sürsat türünden vergiler¹¹⁸⁵ ile cizye vergisi gelirleriydi. Düzenli gelirler yanı sıra düzensiz sayılan devlet gelirleri de vardı. Bunlar içerisinde de yer alan gelirlerden biri muhallefattı.¹¹⁸⁶ Bazı durumlarda da temin edilen hayvanların bedeli haraç vergisinden karşılandığı da görülmektedir.¹¹⁸⁷

Osmanlı Devleti'nin ordu hazinesi için gelir kalemleri yukarıda belirtilen vergilerle birlikte kürekçi bedelleri, muhallefat, askere dağıtılan zahireden elde edilen para, koyun eti satışı gelirleri, istikraz¹¹⁸⁸ ve savaştan kazanılan ganimet gibi unsurlardan oluşmaktaydı. Bu unsurlar içerisindeki en büyük geliri mukataa oluştururdu.¹¹⁸⁹ Örneğin, XVIII. yüzyılın başlarında çıkılan Petervaradin Seferi için, Kasapbaşı'dan koyun ve sığır iştirası istenmiştir. Sefer hazırlıklarının hemen başında 511.500 kuruş (61.380.000 akçe) verilmesi istenmiştir. Bunun 70.000 kuruşu

¹¹⁸² Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.184.

¹¹⁸³ BOA, AE.SMST.II. 125/13781; BOA, AE.SAMD.III 67/6750.

¹¹⁸⁴ BOA, AE.SAMD.III 67/6750.

¹¹⁸⁵ Sefer sırasında temin edilen hayvan ve hayvanların koşulduğu arabaların temini sırasında da ücretler sürsat bedelinden karşılanmıştır. BOA, AE.SMST.II. 105/11431; BOA, AE.SMMD.IV. 49/5720; 74/8766.

¹¹⁸⁶ Muhallefat; Ölen bir insanın para, eşya, mal ve alacak gibi terk ettiği şeyler olup, Osmanlı Devleti'nde ölen devlet ricalinin padişahın kulu olmasından dolayı kalan mallarının devlet namına zapt olunarak, varislerine padişahın uygun gördüğü miktarda verilmesi sistemidir. Uğur Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik", *Turkish Studies*, C 7, S 4 Ankara 2012 s. 2278.

¹¹⁸⁷ 1584 tarihinde Eflak'a gönderilen bir hükümde (bir sureti de Boğdan Voyvodasına) ihtiyaç duyulan 500 işe yarar atın, bolar ve papaslardan satın alınarak Asitane'ye gönderilmesi ve bedelini ise haraçlarından karşılanması istenmiştir. BOA, A.(DVNSMHHM.d... 53/544.

¹¹⁸⁸ Ödünç yada faizle para almak. Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon," s. 2278.

¹¹⁸⁹ Kurtaran, "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon" s.44.

hazineden karşılanması emir edilirken geriye kalan kısmında mukataa, avarız, nüzul ve cizye mallarından havale sistemiyle karşılanması istenmiştir.¹¹⁹⁰ Bu bağlamda incelenen dönem içerisinde ulaşım ve nakliye hizmetlerinde istihdam olunmak veya ordunun et ihtiyacını karşılamak amacıyla mubayaa olunan hayvanların bedellerini temin etme noktasında taksitle ödeme şekline sıklıkla başvurulmuşken konu zahire bedellerinin karşılanması olunca söz konusu bedellerin yerel kaynaklardan sağlanması yoluna gidilmiştir.¹¹⁹¹ Örneğin Lale Devri'nde İran üzerine yapılan seferlerde finans kaynakları ve masraf içindeki oranları şu şekildedir; “*Kirmanşah Seferi sırasında harcama kaynaklarının %64’ü Hazine-i Amire’den nakit, %14’ü Bağdat irsaliyesi, %9’u Mardin mukataası gelirleri, %7’si Basra irsaliyesi, %6’sı ise Bağdat Gümrüğünden karşılanmıştır. Tiflis Seferi’nde cizye’den %78, mukataa’dan %15, avarız’dan %4, Mısır iradından da %3*” gelirleri ile harcama yapılmıştır. Tebriz finansmanına baktığımız da ise, harcamaların “%63’ü Hazine-i Amire, %16’sı eski defterdardan, %10 cizye, %6’sı mukataa, %3 pençik vergisi ve %2’side diğer vergilerden” karşılanmıştır. Aynı dönemde Revan üzerine yapılan seferde ise, finansman kaynakları ise şöyledir. “*Hazine-i Amire’den nakit olarak %49, cizyeden %18, mukataadan %16, mubayaa- iştiradan %10, pençikten %3 ve diğer vergilerden de %4 (muhallefat, caize ve mevacic fazlalarından)*” şeklinde karşılanmıştır.¹¹⁹² Mora Seferi sırasında ordunun et ihtiyacının temini için kasapbaşına toplam 504.950.5 kuruş (60.594.060 akçe) verilmişti. Bu paranın sadece 37.500 kuruşu (4.500.000 akçe) hazineden verilmişti. Diğer geriye kalan kısmı ise, Rumeli kazalarının avarız ve cizye mallarından havale edilmişti. “*Hazineden verilen para dışında geriye kalan 467.950.5 kuruş (56.154.060) tutarının 364.000 kuruşu cizye, 65.000 kuruşu avarız ve nüzul, 25.000 kuruşu ağnam, 8.000 kuruşu mukataa*

¹¹⁹⁰ Gökpinar, *Varadin Seferinde*, s.2945.

¹¹⁹¹ Örneğin, Sivas Eyaleti’ndeki başlıca yerel kaynaklar, eyalet hazinesi ile eyalet dâhilindeki mukataa gelirlerinden, cizye kaleminden ve seferiye vergisinden müteşekkildir. Bu gelirlerin mubayaa bedellerini karşılamak için sarf olunmasına dair merkezden Sivas’a birçok emir gönderilmiştir. Nitekim 1777 senesinde, Sivas Eyaleti’ndeki yerleşim birimlerinden mubayaa olunan 100.000 kile buğday ile 150.000 kile arpanın 58.333 kuruş tutarındaki toplam bedelinden 15.000 kuruşun Sivas hazinesi ile Tokat Voyvodalığı Mukataasının o seneki gelirlerinden karşılanmasına karar verilmiştir. Yüksel, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına*, s.138.

¹¹⁹² Kirmanşah Seferin toplam iradı 389.500 kuruş; Tiflis iradı ise 483.375 kuruş, Tebriz seferinde yapılan bir yıllık harcama 401.963.5 kuruştur; Revan seferinin de toplam harcaması ise 504.490 kuruştur. Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.206- 210.

gelirlerinden, geriye kalan 5.450.5 kuruşu ise muhtelif yerlerden havale” edilmek suretiyle karşılanmıştı.¹¹⁹³

Osmanlı Devleti, seferler için Anadolu ve Rumeli’den satın aldığı hayvanların alış fiyatları, kalitelerine ve sahipleriyle yapılan pazarlığa göre değişmekteydi. Osmanlı yöneticileri, satın alınacak hayvanlar için sahiplerinin mutlak surette rızasını almak ve pazarlık yapmalarını istemekteydi. Belgelerde sıkça kadılara ve mübaşirlere şu ifadelerle pazarlık yapılması için sık sık emirler gönderilerek vurgu yapılmıştır. “*ve bahası dahi vech-i ma’kul olmağa ihtimam edub, bahaları bazar edu olunub, sinini sabıkada olunandan daha noksan baha ile güzide ve tuvane olmak şartıyla*” şeklindeki hükümlerdir.¹¹⁹⁴

Osmanlı Devleti’nin Avusturya ile XVI. yüzyılın sonlarından başlayan ve XVII. yüzyılın başlarına kadar devam eden uzun savaş döneminde, 1602 ile 1605 yıllarında ordunun et ihtiyacını karşılamak üzere satın aldığı bir koyunun fiyatı 120 akçe (1 kuruş) iken¹¹⁹⁵; II. Viyana Kuşatması öncesinde yaptığı Orta Macaristan seferi sırasında bir koyunun fiyatı 170 akçeydi. 1639 yılında Bağdat Seferi dönüşünde devlet sadece Kırım Hanı ve askeri için Musul ve Samsun arasındaki menzillerde, 375 koyun ile 125 öküz et ihtiyacı için satın almıştır. Burada devletin toplam harcaması ise, bütün menzillerde koyun için 562.5 kuruş, öküz içinde 375 kuruştur.¹¹⁹⁶ Buradan hareketle devlet Musul ve Samsun arasındaki menzillerde Kırım Hanı ve askerlerinin et ihtiyacı için toplam 937.5 kuruş harcamıştır. Ancak Viyana Seferi sırasında koyunun fiyatı artarak, tanesi 200 akçeden satın alınmıştı. XVII. yüzyılın sonlarında seferler dolayısıyla kısa süre içerisinde koyunların fiyatı gittikçe artmıştı. Bu nedenle zahire için, Anadolu’da hayvancılıkla uğraşan Türkmenlerde dâhil, koyun iştirası yerine bedel alınma yoluna gidilmişti. Bir koyun için sürsat bedeli olarak 200 akçe alınması kararlaştırıldı. Türkmen cemaatlerinden

¹¹⁹³ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.165.

¹¹⁹⁴ Ertaş, *Sultanın Ordusu*, s.102.

¹¹⁹⁵ XVII. başlarında koyun fiyatlarında değişkenli arz etmekteydi. Nitekim 120 akçeden başlayan fiyatlar 420 akçeye kadar yükselmekteydi. Fiyatların bu şekilde değişkenlik göstermesi; koyunun cinsine, temin edilmesindeki güçlüğü, kış mevsimi nedeniyle çekilen sıkıntıya bağlıydı. XVII. yüzyıl başlarında en düşük fiyata satın alınan koyun sayısı 1390 civarında iken en fazla sayıda alınan 3200 koyun 340 akçeye iştir edilmiştir. Yine aradaki bu farkın sebebi, koyun cinsi ve dönemin sıkıntılılarıyla alakalı bir durumdur. İşbilir, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin*, s.49.

¹¹⁹⁶ Yine burada menzil adları, menzillerde yapılan harcamalar ve yine diğer iaşeler; arpa, un, pirinç, yağ hakkında da detaylı bilgi için bk. Polat, “Kırımdan Bağdat’a”, s.99-105.

sadece koyun istenmiş ve sürsat bedeli olarak her birine 165 akçe (1. 5 kuruş) verilmiştir. Seferin ilerleyen safhalarında devletin artan masrafları nedeniyle koyun daha düşük fiyata iştirah edilmiştir.¹¹⁹⁷

Viyana Kuşatması'ndan sonra bir sığır ise 330 akçe'den satın alınmıştır. Satın alınan sığırların her biri 1.282 kg. (100 vukıyye) ağırlığında olmaları istenmiştir. Ayrıca belgelerde güşt veya lahm ifadeleri kullanması nedeniyle hangi hayvanın eti olduğu net bir şekilde anlaşılmasa da, koyun etinin kıyyesi 12-15-16 akçe, sığır etinin kıyyesi 5-7 akçe arasında satın alınmasından dolayı hem hayvanların sayısı hem de hayvanlara harcanan akçeleri bulmak mümkün hale gelmektedir.¹¹⁹⁸

II. Viyana Seferi'nden birkaç sene önce Orta Macaristan'a yapılan seferde yeniçeriler ve diğer askere, hem sefer sırasında hem de kışlaklarda verilecek bir senelik koyun eti için 59.737 koyun gerekmektedir. Koyunun tanesi 170 akçeden iştirah düşünülerek 156.290 akçelik masraf çıkarıldı. Bu masraf için duyulan paranın "*1 milyon akçesi, 1682 senesi Budin ve Temeşvar bedeli nüzulünden; 252 bin akçesi, 1681 senesi Mora Vilayeti bedeli tımar malından; 1 milyon 200 bin akçesi, (02. 06. 1682 yılında) Hazine-i Amire'den; 420 bin akçesi, (20. 07. 1682 yılında) Hazine-i Amire'den; 1 milyon 200 bin akçe ise Ordu hazinesi güşt-i ganem malı ve miri nan-ı yeniçeriyân havalesinden olmak üzere 4 milyon 72 bin akçe ve Zeynel Paşa'nın tahsiline memur olduğu maldan da 6 milyon 82 bin 790 akçe olmak üzere toplamda 10 milyon 154 bin 790 akçe*" harcanmıştır.¹¹⁹⁹

XVII. yüzyılda ulaşım hizmetinde kullanılan develer için, sahiplerine ödenen ücretler günlük işgücü üzerinden hesaplanmış ve bir deve günlük 24 ile 30 akçeye kiralanmıştı. 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 katarı için günlük 25 akçe ücret belirlenmişti. Yine 1725 yılında 75 gün süre ile Türkmen aşiretlerinden kiralanılan develerin her biri için sahiplerine günlük 30 akçe ücret üzerinden ödeme yapılmıştı. Ücret belirlenirken hangi kıstasların göz önünde tutulduğuyla ilgili herhangi bir bilgi mevcut değildir. Fakat bunların deve

¹¹⁹⁷ Erdoğan, II. Viyana Kuşatması, s.150.

¹¹⁹⁸ Erdoğan, II. Viyana Kuşatması, s.151.

¹¹⁹⁹ Burada havale ve hazineden gelen paralar verilen listedeki hesaplamalar birbirini tutmamaktadır. Aradaki 500 akçelik farkın sebebi ise bilinmemektedir. Erdoğan, II. Viyana Kuşatması, s.147.

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.¹²⁰⁰

Nakliye hizmetinde kullanılan beygir ve katırlar birkaç istisnai durum haricinde günlük iş gücü üzerinden kiralanırdı. Buna göre bir beygir veya katırın günlük ücreti 20 ila 30 akçe arasında değişirdi. Örneğin Revan muhasarasında Kars'taki zahirenin nakli için 2.300 civarında beygir ile 1.555 katır kiralanmış ve günlük kira ücreti yirmişer akçe olarak belirlenmişti. Hayvanlar genellikle üç aylık süre ile kiralanmış ve bu bedeller peşin olarak sahiplerine ödenmişti.¹²⁰¹ Öte yandan yukarıda belirtildiği üzere istisnai durumlar da yaşanıyordu. 1724 yılı ekiminde Osmanlı ordusu için gereken zahirenin nakliyesinde kullanılacak beygirler için sahiplerine ödenecek nakliye bedelleri taşıdıkları yükün miktarına göre belirlenmişti. Buna göre her beygire 1,5 somar¹²⁰² yüklenmiş ve kile başına 90 akçe ödenmişti.¹²⁰³ 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. Yine Erzurum'dan Tiflis'e 3 ila 9, 5 kuruş, Erzurum'dan Hoy'a 10 kuruş*” ücret ödenmiştir.¹²⁰⁴

Sefer hizmetleri için kullanılan arabalarında ücretleri de Hazine-i Amire'den¹²⁰⁵ bazı bölgelerin cizye gelirleri¹²⁰⁶, bazı bölgelerin bedel-i sürsat geliri,¹²⁰⁷ ve çeşitli kazaların mukataat gelirlerinden karşılanmaktaydı.¹²⁰⁸

¹²⁰⁰ Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.241.

¹²⁰¹ Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.242.

¹²⁰² Somar, buğday ve arpa için kullanılan bir ölçek olup genellikle doğu Anadolu bölgesinde kullanılmıştır. Fakat bu ölçüğün standart bir karşılığı bulunmamaktadır. Kaynaklar incelendiğinde Erzurum'da kullanılan somarın 8 İstanbul kilesi, Erzincan'da ise 205,248 kg olduğu belirtilmiştir. Halil İnalçık ise 1 somarı 12 İstanbul kilesi/307,966 kg olduğunu kaydetmiştir. Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.243.

¹²⁰³ Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.243.

¹²⁰⁴ Genç, “III. Ahmet Dönemi İran Seferleri” s.243.

¹²⁰⁵ 1684 tarihinde zahire ve cephaneye taşınması için temin edilen öküz arabalarının ücretleri Hazine-i Amire'den ödenmiştir. BOA, AE.SMMD.IV. 61/7199.

Son olarak hayvansal gıdaların temini içinde bazı vergiler tahsis edilmektedir ve bu konu için ayrılan bütçede büyük ölçekte olabilmektedir. Örneğin konunun toparlayıcılığı için şu örnek oldukça önemlidir. Bir araba ot yaklaşık 256 kg. (200 vukıyye) gelmekteydi. Viyana Seferi başladığı zaman bir araba ot 40 akçeden satın alınmışken, daha sonra arabanın 80 akçeye alındığı görülmektedir. Satın alınan otun taşınma masrafiyle birlikte bu fiyat 90-100 akçeye kadar çıkmaktaydı. Öyle ki otun arabası 300 akçeye kadar çıktığında olabilmektedir. Aynı kuşatmadan sonra bir araba ot 210 akçeden alını satılıyordu.¹²⁰⁹

4.4.Sefer Organizasyonlarında Kullanılan Hayvanların Temininde Göçebe Aşiretlerin Rolü

Osmanlı Devleti'nde sefer örgütlenmesinde birçok hayvan türü kullanılırdı. Taşımacılıkta büyükbaş ve iâşe amacıyla kullanılan küçükbaş hayvanlar daha çok konargöçer gruplardan tedarik edilirdi. Konargöçerler yanı sıra Anadolu ve Rumeli'nin çeşitli kaza ve sancaklarından da temin edilirdi.¹²¹⁰ Kiralık hayvanların çoğu konargöçer aşiretlerin elindeydi.¹²¹¹ Osmanlı Devleti'nde kara yolu nakliyesinde at, deve ve katır gibi hayvanlar kullanılmaktaydı. Bu hayvanlar gerek ticaret kervanlarında gerekse savaş zamanlarında ordunun erzak ve mühimmat naklinde kullanılmaktaydı. Bu bağlamda oldukça değerli olan bu hayvanlar ihtiyaç halinde konargöçerlerden temin edilmekteydi.¹²¹² Çok geniş hayvan sürülerine sahip konargöçer aşiretler sefer zamanında zahire ve ordunun mühimmatını taşımakla görevliydi.¹²¹³

Osmanlı toplumu hayat tarzları bakımından genel olarak iki kısımdan oluşurdu. Bunlardan biri toplumun büyük bir kısmını oluşturan “yerleşikler” diğeri ise, “göçebeler”di.¹²¹⁴ Yerleşikler, şehir ve kasaba merkezleri ile kırsal kesimde

¹²⁰⁶ BOA, AE.SMST.II. 50/5033.

¹²⁰⁷ BOA, AE.SMST.II. 105/11431.

¹²⁰⁸ Erdoğan, II. Viyana Kuşatması, s.100.

¹²⁰⁹ Erdoğan, II. Viyana Kuşatması, s.155.

¹²¹⁰ İşbilir, “Mekkare”, s.554; Konuk, Sultan IV. Murad'ın Bağdad Seferi, s.62.

¹²¹¹ Güçer, XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi, s.31.

¹²¹² Arslan, 17. Yüzyılda Maraş Sancağı, s.187.

¹²¹³ Güçer, XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi, s.15-16.

¹²¹⁴ Yusuf Halaçoğlu, XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskan Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi, TTK Yay., bs. 5, Ankara 2014, s.15-18. Göçebe unsurların kuruluş aşamasında

yaşar ve halkın çoğu esnaf, sanatkâr, ticaret ve bağ, bahçe işleriyle meşgul olurken, kırsaldakiler çoğunlukla ziraatla uğraşır. Göçebeler ise ekonomik bakımından hayvancılıkla uğraşmakta ve hayvancılığa bağlı hayatlarını devam ettirdikleri yaylak ve kışlaklar arasında hareket halindeydi.¹²¹⁵ Göçebelerin yaklaşık dörtte üçü, “*Türkmen, Yörük*¹²¹⁶ ya da daha sonra *Kızılbaş*”¹²¹⁷ gibi isimlerle zikredilmekteydi.¹²¹⁸ Ayrıca “*taife-i yörükân*” ismiyle de anılmaktaydılar.¹²¹⁹ Osmanlı fetih hareketlerin paralel olarak konargöçerler, büyük çoğunluğu yeni yerlere iskân edilirdi.¹²²⁰ Buda konargöçerlerin zaman içerisinde yerleşik hayata da geçtiklerini göstermektedir.¹²²¹ Yerleşik hayata geçen bir kısım konargöçer aşiretler yine besledikleri deve ve katırlarla, tüccarların mallarını kira karşılığında taşımaktaydılar.¹²²²

Osmanlı toplumu içerisinde konargöçerler merkezi hükümetin kontrolünden mümkün olduğu kadar bağımsız olmakla birlikte, yine de kendileri için düzenlenmiş

dahi Osmanlı Devleti için mühim görevler üstlendiği görülmektedir. Devletin kuruluşunda bile rol üstlenen konargöçerlere, Sultanlar tarafından da bazı özel statüler verildiği görülmektedir. Konuyla ilgili olarak detaylı bk. Abdullah Saydam, “Sultanın Özel Statüye Sahip Tebaası: Konar-Göçerler”, Süleyman Demirel Üniversitesi, *Fen Edebiyat Fakültesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, S 20, 2009, s.9-31.

¹²¹⁵ Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskan Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, s.18; İlhan Şahin, *Osmanlı Döneminde Konar- Göçerler, İncelemeler-Araştırmalar*, Eren Yay., İstanbul 2006, s.185; Hakan Kaya, *Osmanlı-İran Sınırında Bir Serhad Sancağı: Bayezid (1578-1848)*,s.180.

¹²¹⁶ Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.16. Yörük adının aynı zamanda “yürümek” fiilinden türetildiği ve yürüyen, sefere koçan çadır hakkı, bir yerde durmayıp sürekli olarak yer değiştiren göçebe anlamında kullanılmıştır. Tufan Gündüz, *Bozulus Türkmenleri (1540- 1640)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1996, s.15; Ayşegül Hüseyinklioğlu, *Karaman Beylerbeyliği'nde Konar-Göçer Nüfus (1500- 1512)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ 2008, s.4.

¹²¹⁷ 1520'li yıllarda Sinop'tan Antalya Körfezine kadarki geniş coğrafya da yaşayan konargöçerler, Anadolu Beylerbeyliği nüfusunun yaklaşık yüzde 15'ini oluşturmaktaydılar. Yaya ve müselleme gibi askeri kökenli gruplarda dahil edildiğinde bu sayı yüzde 27'leri bulmaktaydı. Halil İnalıcık, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi 1300-1600*, Eren Yay., C 1, İstanbul 2004, s.71.

¹²¹⁸ Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.16.

¹²¹⁹ Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskan Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, s.19; Mehmet İpcioğlu, *Bir Osmanlı Bütçesi Örneği: 1622 Tarihli Ruznamçe Defteri (XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Kamu Ekonomisinin Tahlili Denemesi)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara, 1996, s.17. Örneğin, Halep Türkmenleri için Yörükân-ı Halep; Dulkadir Türkmenleri için Yörükân-ı Maraş; Bozok Türkmenleri için Yörükân-ı Bozok şeklinde nitelendirilmişler. Gündüz, *Bozulus Türkmenleri*, s.17; Hüseyinklioğlu, *Karaman Beylerbeyliği'nde Konar-Göçer*, s.2-3.

¹²²⁰ İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti*, s.480.

¹²²¹ Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.16; İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti*, s.480.

¹²²² Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı*, s.187.

kanunlar çerçevesinde bir hayat sürdürüyorlardı.¹²²³ Kendi grupları içerisinde bir hiyerarşiye sahip konargöçer zümreler¹²²⁴, “*il* ya da *ulus*” ismindeki toplulukları oluşturuyorlardı.¹²²⁵ Sosyal yapı olarak “*aile*” ve “*cemaatten*” oluşan gruplar aile ve cemaat arasında küçük parçalar “*oba*”, “*mahalle*”, “*oymak*” gibi isimlerle anılmaktaydılar.¹²²⁶ Başlarında bir *kethüda*, “*boy beyi*, *oymakbaşı* veya *aşiret beyi*” bulunmaktaydı.¹²²⁷ Araplarda ise “*şeyh*” göçebe unsurların başındaydı. Göçebelerin başında bulunan kişiler, boyun devletle olan ilişkilerini düzenlemekteydi.¹²²⁸ Yerleşik ile göçebe hayat arasında bir hayat tarzı yaşadıklarından dolayı kanunlarda *konargöçer* olarak nitelendirilir.¹²²⁹ Türkçe konuşan konargöçerlere *Türkmen*, şehirdekilere *Türk* denilirdi, daha sonra şehirlilere *Osmanlı*, köylülere ise *Türk* denildi.¹²³⁰ Yaylak ve kışlak arasında belirli zamanlarda gidip gelen ve aslında hayvancılıkla uğraşan konargöçerler,¹²³¹ aynı zamanda kışlaklarda ziraat ile de uğraşırlardı. Bu anlamda tam bir göçebe hayatı yaşadıkları söylenemez.¹²³² Konargöçer hayat tarzı olarak kışın genellikle daha sıcak eski şehir ve kasabaların yakınındaki iskân merkezlerine inerler, yazları ise sürülerine otlak ve su bulmak amacıyla otlakların fazla olduğu ve serin olan yaylalara göçerlerdi.¹²³³ Ziraatla uğraşan yerli topluma zarar vermesini önlemek ve kendi içlerindeki anlaşmazlıkları

¹²²³ İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti*, s.480. Ancak bazen bu Türkmen grupları iskana zorlanmamıştır. Örneğin, 1695 tarihinde Mamulu Türkmenlerinin Rakka kasabası etrafında yerleşmeleri emredilmiş. Ancak bunların yarısı zaten Bozok'ta yerleşmeleri, diğer yarısının kendiışlerinde olup eşkıyalık yapmadıklarından dolayı ve seferi hümayuna yük hayvanlarıyla katılmaları ve biran önce İstanbul'a gelmeleri emredilmesi nedeniyle zorlanmadığı anlaşılmaktadır. BOA, İE.DH. 12/1117.

¹²²⁴ Hava Selçuk, “Osmanlı Devleti'nde XV. Ve XVII. Yüzyıllarda Konar-Göçer Aşiretlerin Sosyal ve İktisadi Hayatları, *ICANAS* 38, Türkiye 10-15, C 6, s.2699.

¹²²⁵ Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, s.21; İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti*, s.480; Hakan Kaya, *Osmanlı-İran Sınırında Bir Serhad Sancağı: Bayezid (1578-1848)*,s.179.

¹²²⁶ Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, s.21; Selçuk, “Konar-Göçer Aşiretlerin Sosyal ve İktisadi Hayatları, s.2699; Ahmet Köç, “Osmanlı Taşrasında Konargöçer- Devlet İlişkisi: Ankara'da Tabanlı Türkmen Aşireti'nin İskânı” *YeniFikir*, S 9, 2012, s.126; Hakan Kaya, *Osmanlı-İran Sınırında Bir Serhad Sancağı: Bayezid (1578-1848)*,s.179.

¹²²⁷ Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.17.

¹²²⁸ İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti*, s.481.

¹²²⁹ Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı*, s.179.

¹²³⁰ Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.16.

¹²³¹ Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, s.22; Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı* s.179; İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti*, s.481.

¹²³² Örneğin bu konuyla alakalı olarak, Bozulus Türkmenlerinin bir kolu olan Tabanlı Aşiretinin devlet ile ilişkisi ve bunların sosyo- kültürel hayatı hakkında geniş bk. Köç, “Osmanlı Taşrasında Konargöçer” s.126- 148.

¹²³³ Arslan, *17. Yüzyılda Maraş* s.179.

engellemek için devlet, konargöçer grupların yaylak ve kışlaklarını belirlerdi. Bütün aşiret ve oymakların yaylak ve kışlak arasındaki yol güzergâhları dahi merkezi idare tarafından belirlenirdi.¹²³⁴ Devlet, hayvancılıkla uğraşan aşiretlerle yerleşik halk arasında çıkacak sorunların önüne geçmek amacıyla böyle bir yol takip etmekteydi. Ancak çoğu zaman bu olayların önüne geçilemiyordu. Sürüler halkın ekili tarlasına zarar verdiklerinden sorunlar meydana gelmekteydi.¹²³⁵

Osmanlılar, genellikle kendisine zengin gelir kaynağı temin eden reayadan bir sınıf gözüyle baktığı konargöçerleri, kontrol altında tutmak amacıyla hayat tarzlarını da göz önünde bulundurarak onların toplu gruplar halinde yaşayanlarından kadınlıklar ve sancaklar teşkil etmiş ve bu yüzden onlar da idari ve mali bir teşkilatın üyesi haline gelmişlerdi. Bu sayede devlet, konargöçer aşiretlerin yaylak ve kışlak yollarındaki idari teşkilatın dışına çıkarak vergi vermekten kaçmalarına engel olurken, diğer taraftan da özellikle ordunun ve büyük şehirlerin ihtiyaç duyduğu et ve süt mamullerinin karşılanmasının da devamlılığını sağlamaktaydı.¹²³⁶ Her guruba yaylak ve kışlaklarıyla bir yurt veriliyordu. Devlet tahrir defterlerine kaydettiği bu yurtların sınırlarını da belirliyordu. Göçerler bu yurtlarda hayvancılığın yanı sıra tarımla da uğraşıyorlardı.¹²³⁷ Ormanlık ve bataklık alanlarını tarıma açarak hem kendi ihtiyaçlarını karşılıyorlardı, hem de pazarlamak üzere buğday, pamuk ve pirinç yetiştiriyorlardı.¹²³⁸

Konargöçer aşiretlerin seferlerde lojistik ikmalinin sağlanmasında rol almaları hatta bunun kendileri için bir gelir kaynağı olması ilk dönemlerden itibaren gelen durumdu.¹²³⁹ Seferde lojistik nakli yapmak üzere konargöçerden temin edilen

¹²³⁴ Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.16. Güçer, *XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi*, s.13. Osmanlar çoğu zaman çiftçilikle uğraşan köylü lehine de düzenlemeler yapmaktaydı. Konargöçer zümreler hakkında kanunnameler tanzim etmesine rağmen bazen yerli köylünün ekinlerine zarar vermesine karşı bazı cezalar uygulamıştır. Örneğin, “*Ve ceraim-i hayvnat için dahi ya at veya sığır ekine girüp ziyanlık eyleye her sığır veya at başına beşer akça cürmün alalar ve ekin sahibinin ziyanlığın dahi ödeyeler ve beşer ağaç dahi uralar her haneden maktu’ akça almayalar*” Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.17.

¹²³⁵ Güçer, *XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi* s.16.

¹²³⁶ Gündüz, *Bozulmuş Türkmenleri*, s.17- 18; Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı*, s.180.

¹²³⁷ Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nun İskan Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi* s.23.

¹²³⁸ İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarih*, s.75; Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu’nun İskan Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi* s.24-25.

¹²³⁹ Genç, *Lale Devrinde Savaş*, s.51.

hayvanlar, sahipleri ile birlikte istenmekteydi.¹²⁴⁰ Sefer yolları üzerinde bulunanlardan geçici askeri hizmete alınanlarda vardı. Bazı oymaklar da devlet için ok ve yay imal ederler ve vergilerini bu şekilde ödemiş olurlardı. Aşiretlerden ayrıca, yol ve kavşakların ve dağ geçitlerinin korunmasında, yol yapımı ve onarımında, köprü, kale ve liman yapımlarında ve kervanların korunmasında yararlanılırdı. Şehir ve deniz yakınlarında yaşayanlar donanma için malzeme sağlamak ve gemi yapımına yardım etmek zorundaydı.¹²⁴¹ Suyollarının yapımı, menzillere zahire toplanması, top nakliyatıda diğer görevleri arasındaydı.¹²⁴² Başlangıçta muharip bir kuvvet olan¹²⁴³ Konargöçer gruplar, merkezden gelen istek doğrultusunda zaman zaman atlı birlikler şeklinde orduya katılmaktaydı.¹²⁴⁴ Sefer esnasında devletin tespit ettiği kadar asker göndererek muharebelerde bulunurlardı. Sefere katılan Yörük kuvvetlerinin başında Halep Yörükleri gelirdi.¹²⁴⁵

Osmanlı tahrirlerine göre XVI. yüzyılda Anadolu'da yaşayan nüfusun beşte birini oluşturan¹²⁴⁶ ve idari bakımdan bir sancak veya sancağa bağlı bir kaza içinde yer alan göçebeler, devlete mali bakımdan vergi veren reaya grubu içerisinde yer alırlardı. Yerleşik yaşam tarzı süren reaya gibi göçebelere, yaptıkları hizmetler karşılığında muaf olabiliyorlardı.¹²⁴⁷ Konargöçerler, adet-i ağnam (koyun vergisi), yaylak- kışlak vergisi, resm-i ağıl, adet-i çoban, resm-i dönüm (resm-i zemin) ve diğer birçok vergi vermekle yükümlüydü.¹²⁴⁸ Yine bu vergiler yanı sıra bedel-i mekkari ve bedel-i kürekçiyan vergilerini de vermek zorundaydılar.¹²⁴⁹ Örneğin kanunlar bağlamında genellikle, konargöçerler iki koyun için bir akçe, 300 koyundan

¹²⁴⁰ BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/792.

¹²⁴¹ İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti*, s.481; Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.68; İpcioğlu, *Bir Osmanlı Bütçesi Örneği*, s.17.

¹²⁴² Seferde top nakliyatı için istenen hayvanlar ile birlikte Yörüklerde çağırılmaktaydı. BOA, A.(DVNSMHH.d... 5/792.

¹²⁴³ Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.39; İpcioğlu, *Bir Osmanlı Bütçesi Örneği*, s.17. Örneğin, 1683 Viyana Seferi sırasında konargöçerler, top nakliyatı ve topkeşan camusların sürülüp muhafaza altına alınması gibi zor ve ağır görevler almışlar.

¹²⁴⁴ 1683 tarihli Viyana Seferi sırasında Yeniil ve Halep Türkmenlerinden ve diğer bazı göçmen gruplar atlarıyla birlikte seferi katılmışlardı. Şahin, *Konar- Göçerler*, s.202.

¹²⁴⁵ Sevinç, *1695 ve 1696 Avusturya Seferi*, s.68.

¹²⁴⁶ Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.17.

¹²⁴⁷ Şahin, *Osmanlı Döneminde Konar- Göçerler*, s.186.

¹²⁴⁸ Örneğin, bennak vergisi, mücerred vergisi, avarız türü vergilerin yanı sıra resm-i arus (gerdek vergisi), yave akçesi, cürm-ü cinayet, bad-ı heva türünden vergiler vermekle yükümlüydüler. Yerleşik hayata geçen konargöçerler ayrıca, elde ettikleri zirai ürünün vergisini de ödemek zorundaydılar. Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı*, s.180-181.

¹²⁴⁹ İpcioğlu, *Bir Osmanlı Bütçesi Örneği*, s.17.

oluşan her sürü için devlete beş akçe ağı vergisi öderdi. Ayrıca otlaklar karşılığında kışlak ve yaylak vergilerini de öderlerdi.¹²⁵⁰

Osmanlı Devleti'nin çeşitli bölgelerde bakılan miri hayvanları vardı. Herhangi bir sefer durumunda ihtiyaç duyulan hayvanları temin etmek amacıyla ilk başvurulan yer konargöçer aşiretlerdi.¹²⁵¹ Asıl işleri hayvan yetiştirmek olan ve bu yolla geçimini sağlayan bu unsurlar, sefer durumunda ordunun ihtiyaçlarını karşılama da önemli bir görev üstlenmekteydiler. Örneğin devletin en fazla deve temin ettiği yer önemli miktarda deveye sahip olan konargöçerlerdi. Türkmenlerin sahip olduğu göçebe yaşam tarzı gereği sürekli hareket halinde olmaları nedeniyle devletin istenilen zamanda ve yerde hayvan teminini zorlaştırıyordu.¹²⁵²

XV-XVII. yüzyıllarda¹²⁵³, konargöçerlerin belirli ulusların coğrafi yayılışı şöyledir; Kara Ulus, Van gölünün güneyinde; Boz Ulus, Diyarbakır bölgesinde¹²⁵⁴; Dulkadirli ve Yeni İl, Maraş ve Sivas arasında; Bozok¹²⁵⁵, Kızılırmak ağzında; Uç Oklu ve Ramazanlı Toroslar'da yaşamaktaydı. Bunlar çok geniş bir sahaya konargöçerlerdi.¹²⁵⁶ Bu konargöçer gruplar içerisinde “*Halep Türkmenleri*” adıyla bilinen grup önemli bir yere sahipti. Çünkü Anadolu'daki diğer göçebe grupların oluşmasında mühim bir görev üstlenmişlerdi. Anadolu'da geniş bir coğrafya üzerine yayılan göçebe unsurların başında ise “*Dulkadirli Türkmenleri*” gelmekteydi. En önemli merkezleri Maraş ve Elbistan bölgesiydi.¹²⁵⁷

¹²⁵⁰ İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti*, s.481.

¹²⁵¹ BOA, İE.DH 8/778.

¹²⁵² Erdoğan, *II. Viyana Kuşatması*, s.84.

¹²⁵³ XVIII. yüzyıldaki konargöçer aşiretlerin Osmanlı Devleti'ndeki durumları ve coğrafi yayılış alanları için geniş bilgi için bk. Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, s.15-179.

¹²⁵⁴ Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, s.32.

¹²⁵⁵ Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, s.31-32. Osmanlı Devleti'nin topraklarında geniş bir yer edinen Bozok Türkmenlerinin XVI. yüzyılda iskân, nüfus, taife ve cemaatleri hakkında geniş bilgi için bk. Sadullah Gülten, *XVI. Yüzyılda Bozok Türkmenleri*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Pervane Yay., İstanbul 2015.

¹²⁵⁶ İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti*, s.481.

¹²⁵⁷ Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, s.32. Bu boy, taife ve cemaatler hakkında detaylı bilgi için bk. Şahin, *Osmanlı Döneminde Konar- Göçerler*, s.189- 191. Ayrıca Maraş ve çevresinde yaşayan göçebelerin siyasi, idari, iktisadi ve sosyal hayatı hakkında detaylı bilgi için bk. Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı (siyasi, İdari, İktisadi ve İçtimai Tarihi)*, Maraş Kültürü Tarih Yay., Kahramanmaraş 2014. Peter

XVI. yüzyılda Anadolu'da Ankara, Kütahya, Menteşe, Aydın, Saruhan, Teke ve Hamid sancaklarında toplam 80.000 hane civarında konargöçer nüfus vardı.¹²⁵⁸ Anadolu'nun çeşitli yerlerine yayılan göçebe gruplarından bir tanesi de "Bozulus" ismiyle anılmaktaydı ve kendi aralarında il veya ulus adı ile gruplanmışlardı.¹²⁵⁹ Bunlar Diyarbakır Merkez olmak üzere kuzeyde Erzurum, Gürcistan; güneyde ise Mardin'in güneyindeki Deyr-i Zor'a kadar uzanan bir coğrafyaya yayılmışlardı.¹²⁶⁰ XV- XVII. yüzyıllarda 40.000 kişilik bir grubu oluşturan ve tahmini olarak iki milyon küçükbaş hayvan besleyen Bozulus Türkmenleri Mardin'in güneyinde kışlar ve zaman zaman Gürcistan ve Irak'a kadar giderek Diyarbakır ve Erzurum bölgelerinde Anadolu platosu üzerinde yaşarlardı. XVII. yüzyıldan itibaren devletin konargöçerleri yerleştirme politikası bunlar farklı yerlere dağılarak yerleşmek zorunda kaldılar. Boz Ulus'a bağlı boy ve oymaklar, XVII. yüzyılın başından XIX. yüzyılın ortalarına kadar, Karaman, Akşehir, Kütahya, Saruhan, Aydın, Kuşadası ve hatta Rodos ve İstanköy'e kadar yayılarak iskân edilmişler.¹²⁶¹ İskân edilen Bozulus Türkmenleri kendilerine tahsis edilen bölgelerde oturmak zorundaydılar.¹²⁶² Bu Türkmen grubun temel iktisadi faaliyeti koyun yetiştiriciliği idi. Bozulus Türkmenleri yetiştirdikleri koyunlar sayesinde İstanbul'un büyük oranda et ihtiyacı yanı sıra Bursa ve Edirne'nin de et ihtiyacını ve en önemlisi, diğer konargöçer gruplar gibi Bozulus Türkmenleri de ordunun sefere hazırlığı sırasında et ihtiyacını

Varadin Seferi sırasında Bozok Türkmenlerinden 70 katar deve istenmişti. Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.76.

¹²⁵⁸ Bu konargöçerler arasında yer alan bazı aşiretler şu şekildedir: Selmanlu-i kebir ve sagir, Kaşıkçı, Gölegir, Mevaşiler, Sermayelü, Karalar ve Horbendelü cemaatleridir. Geniş bilgi için bk. Halaçoğlu, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskân Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, s.157-159. Osmanlılarda XVI. yüzyılın ilk yarısı ile ikinci yarısı arasındaki nüfus artışı yüzde 42'dir. Bu artış içerisinde göçerlerin oranı yüzde 52'dir. Göçerlerin bu artışı ise doğrudan alınan göçlerle açıklanmaktadır. İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarih*, s.71-72.

¹²⁵⁹ Bozulus Türkmenlerine, Boz sıfatının hangi sebeple verildiği tam olarak bilinmemektedir. İsimleri tam olarak bilinen yaklaşık 101 ayrı aşiretten meydana gelmektedir. Köç, "Osmanlı Taşrasında Konargöçer", s.126; Gündüz, *Bozulus Türkmenleri*, s.30-31. Göçebe grupların içerisinde en fazla hayvana sahip gruplardan bir tanesi de Bozulus göçebeleridir. Örneğin, 19 Ocak 1643 tarihli bir belgede Bozulus Türkmenlerinin elinde 330 bin civarında koyun ve 5109 deve bulunduğu ifade edilmektedir. Genç, "III. Ahmet Dönemi İran Seferleri", s.237.

¹²⁶⁰ Şahin, *Osmanlı Döneminde Konar- Göçerler*, s.192. Bozulus Türkmenlerinin cemaat yapısı ve aşiretleri ile ilgili olarak detaylı bilgi için bk. Gündüz, *Bozulus Türkmenleri*, s.32- 112.

¹²⁶¹ İhsanoğlu, *Osmanlı Devleti*, s.481. Peter Varadin Seferi sırasında Bozulus Türkmenlerinden 20 katar deve istenmişti. Gökpınar, *Varadin Seferinde Organizasyon*, s.76.

¹²⁶² Aşiretlerin belirli bölgelerde zorunlu iskan edilmesi, yani istenilen bölgeden çıkmamasının başka nedenleri de; hem aşiretler üzerindeki vergi yükümlülüğünü kontrol etmek, hem de bu aşiretlere ihtiyaç halinde kolaylıkla ulaşılmasını sağlamaktaydı. Köç, "Osmanlı Taşrasında Konargöçer" s.126.

yetiştirildiği koyunlar aracılığıyla karşılaşmasıydı.¹²⁶³ Bozulus Türkmenlerinin yine koyun ile birlikte en fazla yetiştirildiği hayvan deveydi. Sefer hizmetinde kullanılmak üzere temin edilen develerin çoğu yine bu Türkmen gruplarından alınırdı.¹²⁶⁴

Göçebe grupların Anadolu'da yoğun olarak yaşadığı başka bir yer ise Sivas'dı. Daha çok Halep ve Dulkadirli Türkmenlerine mensup bazı göçebe grupların burayı yaylak seçmesiyle birlikte “*Türkman-ı Yenil*” ismiyle yeni bir idari ve mali statü kazandılar. Yine Anadolu'da önemli bir başka göçebe grup ise “*Ulu Yörük*” adıyla bilinen göçebelere. Tokat, Ankara ve Kırşehir bölgesine kadar geniş bir coğrafyaya yayılmışlardı. Diğer göçebe gruplar daha çok “*cemaat*” yapılanması şeklindeki bunlar “*bölük*” şeklinde idari ve sosyal bir yapılanma içerisindeydiler.¹²⁶⁵ Göçebelerin toplu olarak yaşadığı başka bir yer ise Çukurova bölgesiydi. Daha çok Adana Sancağı içerisinde yaşayan göçebe grupların çoğu Ramazanoğullarından gelmişlerdi. Bunlar XVI. yüzyılın ortalarından itibaren Adana merkez kazası olmak üzere çevre kazalara yayılarak yaşamlarını devam ettirmişler.¹²⁶⁶

Anadolu'da geniş bir coğrafya üzerine yayılan göçebe grupların başında Esbkeşan (Atçeken) adıyla bilinen grup¹²⁶⁷ gelmekteydi. Esbkeşanlar, Ankara'nın güneyinden başlayan ve Toroslara kadar uzanan Konya ovasını yurt edinmişlerdi. Atçekenler bağlı grupların farklı yerlerden ve farklı göçebe gruplarından gelmişlerdi. Nitekim bir kısmı Ramazanoğullarından, bir kısmı Moğollardan kaçarak, Asya'dan gelen kabilelere mensuptu.¹²⁶⁸ Konya Ovası'nda yaşayan ve hayvancılıkla geçinen bu grup, iyi cins at yetiştirmeleri nedeniyle bu ismi almışlardı. Osmanlılar için özel bir statüye sahiptiler. Ziraatle uğraşmayan bu cemaat, at, koyun ve sığır gibi hayvan türlerini yetiştirdikleri için bazı vergilerden de muaftılar. “*At akçesi, resm-i ganem,*

¹²⁶³ Koyun yetiştiriciliğine bağlı olarak, et, tereyağı, peynir, yapağı, deri ve keçe üretimi de yapılmaktaydı. Gündüz, *Bozulus Türkmenleri*, s.128.

¹²⁶⁴ XVI. yüzyılın sonlarında İran Seferleri sırasında çok sayıda deve Bozulus Türkmenlerinde temin edilmiştir. Bu durum bunların çok sayıda deveye sahip olduğunun göstergesidir. Gündüz, *Bozulus Türkmenleri*, 130- 131.

¹²⁶⁵ Şahin, *Osmanlı Döneminde Konar- Göçerler*, s.192.

¹²⁶⁶ Şahin, *Osmanlı Döneminde Konar- Göçerler*, s.193.

¹²⁶⁷ Türkçede çekmek kelimesi Anadolu'nun birçok yerinde hayvanların çiftleşmesi için kullanılmaktaydı. İyi cins atlar yetiştiren ve bu tür atların neslini korumak amacıyla bunları çiftleştiren kişilere atçeken denilmiştir. Hüseyinlioğlu, *Karaman Beylerbeyliği'nde Konar-Göçer*, s.45.

¹²⁶⁸ Şahin, *Osmanlı Döneminde Konar- Göçerler*, s.194.

resm-i ağıl, resm-i aruz ve curm-ü cinayet” vergilerini öderlerdi.¹²⁶⁹ Atçekenler daha sonra gelirleri mukataaya bağlanmış ve Konya merkezli Afyon, Kayseri bölgelerini yurt edinerek, Turgut, Eski-il ve Bayburd olmak üzere üç idari bölgeye ayrılmıştır.¹²⁷⁰ Ayrıca At çeken adı verilen bazı göçebe topluluklar da haraç olarak, at borçlu olduklarından önemli sayı da at yetiştirmişlerdir. Bazı reaya resmi ulak hizmeti için at (ulak beygirleri) yetiştirmekle görevlendirilmişlerdi.¹²⁷¹

Muğla, göçebe grupların yaşadığı önemli bölgelerden bir tanesidir. Bu gruplar Osmanlı idaresi altına girdikten sonra XVI. yüzyılda Oturak, Barza, Güne, Barza, Küre, Kayı, İskender Bey, Horzum, Balkıç, Kızılca ve Karacakoyunlu gibi isimlerle anılmaktaydı.¹²⁷² Bolu göçebelerin yaşadığı başka bir şehirdi. İsminden de anlaşılacağı gibi burada yaşayan göçebeler “*Bolu Yörükleri*”ydi. Osmanlı hanedanının ortaya çıktığı Söğüt’te ise “*Söğüt Yörükleri*” yaşamaktaydılar. Bunlar da oldukça geniş bir coğrafyaya yayılmışlardı.¹²⁷³

Yukarıda zikredilen büyük konargöçer teşekkülleri yanı sıra küçük olan konargöçer teşekkülleri de hukuki bakımdan vergi mükellefiydiler. Dolayısıyla, “*Bursa havalisinde yaylayan ve Söke kazasında kışlayan Karakeçili cemaati; Nevşehir ve Aksaray havalisindeki Boynu İncelü Tükmenleri; Manisa civarında Kayo ve Çoban Yörükleri; Aksaray, Kırşehir, Aydın ve Adana bölgelerinde yaşayan Danişmendli Türkmenleri*” bu küçük göçebe gruplarından sadece birkaç tanesiydi. Yine Rumeli’de bulunan Yörüklerde belirli nizam çerçevesinde yönetilmekteydiler. Önceleri cemaat reislerinin adlarıyla, daha sonra yaşadıkları bölgelere göre, *Selanik, Vize, Ofçabolı, Aktuğ, Oktav, Tekirdağ, Naldöken, Kocacık*¹²⁷⁴ gibi isimlerle anılan bu Yörükler, has, tımar ve bir evkaf toprağında mükellefiyet altına girmiş veya yağcı, küreci gibi teşekküllere dâhil olarak ayrı bir hukuki nizama bağlanmışlardı.¹²⁷⁵ Osmanlılar XVI. ve XVII. yüzyıllarda Batı Anadolu’daki konargöçerleri dereceli ve bilinçli bir iskân politikası ile Rumeli’ye sevk etmelerinden sonra buldukları

¹²⁶⁹ Ünal, *Osmanlı Tarih Sözlüğü*, s.59.

¹²⁷⁰ İpcioğlu, *Bir Osmanlı Bütçesi Örneği*, s.19; Gündüz, *Bozulmuş Türkmenleri*, s.18; Hüseyinkioğlu, *Karaman Beylerbeyliği’nde Konar-Göçer*, s.45.

¹²⁷¹ Faroqhi, *Osmanlı Şehirleri*, s.83.

¹²⁷² Bu göçebe gruplar için bk. Şahin, *Osmanlı Döneminde Konar- Göçerler*, s.194-195.

¹²⁷³ Şahin, *Osmanlı Döneminde Konar- Göçerler*, s.196.

¹²⁷⁴ İpcioğlu, *Bir Osmanlı Bütçesi Örneği*, s.17.

¹²⁷⁵ Şahin, *Osmanlı Döneminde Konar- Göçerler*, s.195-196.

bölgelere göre, nüfus itibariyle yerleşiklere göre az orana sahip olmalarına rağmen, Rumeli'deki askeri gücün yarısına yakın miktarını oluşturmaktaydılar.¹²⁷⁶

Osmanlı Devleti konargöçerlerden çok farklı şekillerde muhtelif zamanlarda faydalanırdı. Özellikle hayvancılıkla uğraşmaları ve büyük hayvan sürülerine sahip olmaları, devletin bu konuda duyulan ihtiyaçlarını gidermesine olanak sağlardı. Özellikle ordunun zahiresi ve mühimmatının nakledilmesi, yukarıda sayılan diğer görevler yanı sıra iç ayaklanmaların bastırılması güvenlik ve asayişin sağlanması gibi hizmetleri de bulunmaktaydı.¹²⁷⁷ Ayrıca deve ve at yetiştiren konargöçerler yaya ve müselleme teşkilatının insan kaynağını oluşturmaktaydılar.¹²⁷⁸

Göçebelerin devlete yaptıkları başka bir ekonomik katkı da işletmeler açısından imparatorluğun ulaşımını tekellerinde bulundurmalarıydı. Nitekim onlar için en önemli hayvan deveydi. Çünkü zor koşullarda malzeme taşıyabilmeleri yanı sıra dayanıklı olması ile deve, konargöçerlerin sistematik bir biçimde taşımacılıktan para kazanmak için kullanılmaktaydı. Ana sermaye olarak gördüklerinden dolayı devenin etinden faydalanmak için kesmezlerdi.¹²⁷⁹ Ayrıca deveden başka, en çok yetiştirdikleri hayvanlar, koyun, keçi ve at'tır. Hayvanlardan elde ettikleri deri, yün, et, süt, yoğurt, peynir ve tereyağı gibi ürünleri Anadolu ve Rumeli'nin çeşitli pazarlarında satmaktaydılar.¹²⁸⁰ Bunun yanı sıra farklı hayvan türlerini de yetiştirdikleri görülmektedir. Hem tarım hem de hayvancılıkla uğraştıklarında dolayı kendi ihtiyaçlarını karşılayabilecek ekonomik duruma sahip konumdaydılar.¹²⁸¹

¹²⁷⁶ Gündüz, *Bozulmuş Türkmenleri*, s.17.

¹²⁷⁷ Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı*, s.185.

¹²⁷⁸ Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.18.

¹²⁷⁹ İnalçık, *Sosyal ve Ekonomik Tarih*, s.77.

¹²⁸⁰ Ünal, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, s.18.

¹²⁸¹ Arslan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı* s.179.

SONUÇ

Osmanlı Devleti, seferler esnasında ordunun bütün ihtiyaçlarını ve diğer sefer hazırlıklarının tamamını belirli bir organizasyon etrafında şekillendirmiştir. Bu kapsamda Osmanlı Devleti sefer lojistiği, fiziki hazırlıklar, yolların güvenliği, ulaşımda kullanılacak hayvanların tedariki, hayvanların bakımı için çoban ve hayvanların beslenmesi için yem tedariki gibi sefer sırasında yaşanabilecek tüm eksiklik ve nakliyat sorunlarının önüne geçmeye büyük özen göstermiştir. Sefer öncesinde ve sefer sırasında ordunun ihtiyaçları olan, zahire, silah ve mühimmat gibi lojistik ihtiyaçlarını büyük oranda yük ve binek hayvanlarıyla menzil noktalarına veya cepheye sevk etmiştir.

Binek hayvanlar ordunun hızını ve intikalini kolaylaştırmaktaydı. Geniş bir coğrafyaya sahip ve özellikle uzak mesafeler arasında hareket halinde olan Osmanlı Devleti için binek hayvanı elzem bir hayvandı. Binek hayvanına sahip askerler çok fazla yorulmadıkları için savaş esnasında daha başarılı olmaktaydı. Yine taşımacılık alanında kullanılan deve, katır, öküz, manda, sığır gibi yük hayvanları vasıtasıyla ordunun ihtiyaçları zamanında ve eksiksiz bir şekilde ulaştırıldığından dolayı seferin başarılı bir şekilde neticelenmesine vesile olmaktaydı.

Osmanlı Devleti, doğu- batı olmak üzere gerçekleştirdiği seferlerde coğrafi etkenler nedeniyle çeşitli hayvan türü ve araçlardan istifade etmiştir. Örneğin doğu seferlerinde coğrafi etkenlere bağlı olarak mevsim şartları ve bölgenin dağlık arazi yapısı nedeniyle nakliyyede daha çok hayvanlar kullanılıyordu. Söz konusu faktörlere bağlı olarak çoğu zaman sorunlar meydana geldiğinden sefer sırasında aksaklıklar yaşanmaktaydı. Bu nedenle normal şartlara göre daha fazla hayvan kullanma ihtiyacı olmaktaydı. Arazinin elverişsiz ve kötü mevsim şartları nedeniyle nakliyyede kullanılacak hayvanların temin edilememesi yanında taşıma fiyatlarında da artış oluyordu. Ancak batı seferleri için bakıldığında, doğuya nazaran; arazi yapısı ve daha fazla yük taşınması bakımından arabalar tercih ediliyordu. Bu arabalara ise hayvanlar koşuluyordu. Ancak arabaların temini, yapımı ve tamir edilmesi zor olduğundan dolayı hayvanlara göre de daha az tercih ediliyordu.

Seferler sırasında Osmanlı Devleti, ordunun en önemli iâşe maddelerinden olan ve protein değeri yüksek olan et ihtiyacını kaza ve sancaklardan satın aldığı hayvanlardan karşılamıştır. Osmanlı Devleti askeri gıda maddesi olan eti gidilecek sefere ve seferin süresine göre çok sayıda başta koyun olmak üzere sığır ve tavuk gibi hayvanlardan karşılamıştır. Bu sayede savaşılan askerler dinç ve kuvvetli kalıyordu. İâşe amacıyla temin edilen bu hayvanlarda seferin zaferle sonuçlanmasındaki en önemli etkenler arasındaydı. Ayrıca askerlerin direncini ve kuvvetini artırmak amacıyla sefer örgütlenmesi kapsamında kullanılan hayvan türlerinden bir tanesinde vahşi hayvanlardı. Sefer hazırlıkları içerisinde padişahın güç gösterisi yapmak amacıyla zincirlerle sokaklarda gezdirdiği vahşi hayvanlar, askerler içinde bir moral kaynağıydı.

Geniş bir organizasyonda bu derece çeşitli ve fazlaca hayvan türü kullanılması incelenen dönem itibariyle, devletin en çok masraf yaptığı alandır. Çünkü hayvanların taşıma aracı olarak kullanıldığı ve ekonomik bir kaynak teşkil ettiği bir dönemde hayvanları satın alma fiyatı ve kira bedelleri için çok para harcanmaktaydı. Sefer organizasyonu kapsamında temin edilen bu hayvanların bakım ve beslenmeleri de ekstra harcama gereken bir durum olduğundan dolayı sefer masrafları devlet için büyük bir sıkıntı teşkil etmekteydi. Nitekim yaptığı sefer örgütlenmesi nedeniyle birçok savaştan galip çıktığı için hazineye de gelir sağlamaktaydı. Ancak seferin başarısız olması durumunda devletin bütçesinde sorun oluşmaktaydı. Yine tedarik edilen hayvanlar daha önce devlet tarafında belirlenen fiyatlar üzerinden gerek satın alma gerekse kiralık olarak en çok konargöçerlerden olmak üzere halktan sağlanmaktaydı.

KAYNAKÇA

A) ARŞİV KAYNAKLARI

BOA, Ali Emiri Tasnifi,

Birinci Ahmet (AE.SAMD.I.), no. 5/475

Dördüncü Mehmed (AE.SMMD.IV.), no. 1/4; 12/1268; 39/4486; 39/4487; 39/4488; 39/4489; 39/4490; 39/4491; 39/4492; 74/8766; 67/7878; 61/7199; 35/3998; 101/11836; 35/3998; 67/7878; 49/5680; 48/5523; 65/7665; 86/10264; 86/10265; 91/10798; 54/6280; 55/6411; 44/4954; 91/10798; 103/12051; 49/5722; 49/5720; 74/8766.

İkinci Süleyman (AE.SSÜL.II.), no. 1/78; 10/969; 19/1973; 31/3007.

İkinci Ahmet (AE.SAMD.II.), no. 2/200; 9/906; 9/969; 11/1131; 13/1367; 15/1617; 19/2081; 19/2085.

İkinci Mustafa (AE.SMST.II.), no. 24/2312; 123/13468; 61/6368; 115/12477; 15/1617; 37/3698; 50/39; 50/5040; 64/6744; 124/13672; 66/6988; 44/4370; 50/5033; 52/5235; 77/8202; 44/4370; 110/11964; 60/6233; 8/772; 32/3193; 687/28854; 50/4986; 20/1906; 77/8267; 121/13269; 77/8200; 60/6257; 47/4623; 38/3797; 105/11431; 32/3137; 44/4319; 40/3994; 60/6233; 119/12954; 134/14844; 60/6257; 6/535; 135/14938; 109/11801; 65/6838; 28/2779; 128/14154; 87/9411; 125/13781; 39/3858; 44/4370. 52/5235; 59/6171; 115/12451; 12/1193; 49/4804; 73/7729; 93/10034; 64/6744; 77/8267; 109/11801; 118/12928; 118/12929; 118/12930; 12/12931; 105/11431; 125/13781.

Mustafa III (AE.SMST.III), no. 1/50; 2/104; 9/644; 82/6082; 183/14449; 212/16722; 258/20641; 318/25624; 347/27926.

Üçüncü Ahmet (AE.SAMD.III), no. 6/508; 42/4153; 57/5713; 85/8487; 88/8783; 96/9462; 156/15292; 146/14249; 144/14037; 63/6384; 63/6385; 63/6386; 21/1999; 104/10284; 67/6750; 115/11360; 22/2121; 146/14249; 131/12903; 109/10766; 200/19323; 21/1999; 67/6750; 144/14037; 110/10792; 40/3974; 89/8898; 67/6750.

Abdülhamid I (AE.SABH.I.), no. 107/7300; 108/7362; 232/15392; 248/16604;
275/18509; 292/19631.

Sultan İbrahim (AE.SİBR), no. 4/460.

Mahmud I (AE.SMHD.I.), no. 8/522; 52/3202; 63/4093; 92/6359; 101/7103;
101/7104; 165/12508; 190/14835; 193/15075; 193/15094; 193/15099;
199/15652; 207/16405; 229/18307; 230/18314; 235/18857; 236/18978;
236/18981; 246/20005.

Üçüncü Mehmed (AE.SMMD.III), no. 1/1.

Dördüncü Murad (AE.SMRD.IV.), no. 1/56; 1/57; 1/96; 6/571.

Selim III (AE.SSLM.III), no. 116/7035; 117/7131.

BOA, Cevdet Tasnifi,

Askeriye (C..AS..), no. 5/417; 26/2313; 129/5762; 292/12110; 60/2838;
842/35958; 79/3710; 160/7042; 1164/51811; 901/38850; 460/19184;
969/42190; 142/6297; 923/39910; 652/27438; 305/12613; 884/37986;
334/13836; 993/43400; 57/2681; 913/39422; 215/9192; 1121/49666;
89/8157; 797/33778; 827/35205; 959/41706; 55/2594; 293/19666;
863/36967; 995/43498; 73/3435; 1105/48851; 935/40526; 995/43498;
357/14789; 43/1970; 57/2681; 1140/50637; 863/36967; 507/21172; 58/2718;
782/33082; 73/3435; 797/33778; 77/7250; 1214/54453; 724/30360; 86/7773;
58/2718; 357/14789; 507/21172; 782/33082; 422/17500; 1140/50637;
687/28854; 721/30216; 781/33071; 1121/49699; 679/28544; 43/1970;
576/24238; 1008/44145; 321/13268.

Hariciye (C..HR..), no. 121/6031.

Maliye (C..ML..), no. 282/11569; 748/30475.

Saray (C..SM..), no. 19/966; 28/2973; 71/3599; 139/6966; 149/7455.

Bahriye (C..BH..), no. 154/7312; 209/9781.

BOA, İbnülemin,

Askeriye (İE.AS..), no. 26/2370; 53/4807.

Bahriye (İE.BH.), no. 5/415; 9/808; 12/1067.

Dahiliye (İE.DH), no. 1/9; 2/159; 5/455; 8/778; 9/860; 9/862; 13/1214; 14/1269;
17/1572; 18/1667.

Hariciye (İE.HR.), no. 5/511; 9/893; 11/1093.

Maliye (İE.ML.), no. 30/2945; 32/3115; 52/5027; 77/7250; 102/9678;
102/9679.

Saray Mesalihi (İE.SM.), no. 3/223; 14/1461; 21/2188; 28/2973; 29/3059;
30/3199; 30/3201.

İbnü'l-Emin Adliye (İE.ADL.), no. 3/218; 3/220; 6/352.

Muharrerat-ı Hususiye (İE.MHH.), no. 1/55.

BOA, Maliyeden Müdevver, Maliyeden Müdevver Defterleri (MAD.d.), no. 2221;
2373; 3127; 3668; 71/47.

BOA, A. {Bab-ı Asafi, Mühimme Defterleri, (A. {DVNSMHHM.d... Defterleri), no. 3;
4; 5; 6; 7; 9; 10; 12; 15; 16; 18; 19; 21; 23; 24; 27; 28; 29; 30; 31; 32; 33; 34;
35; 37; 38; 39; 40; 41; 42; 43; 44; 46; 47; 48; 51; 52; 53; 55; 56; 59; 62; 71;
72; 73; 74; 75; 76; 77; 78; 79; 80; 82; 85; 86; 87; 90; 94; 96; 97; 98; 101;
102; 103; 104; 118; 123; 141; 168.

BOA, Topkapı sarayı (TS.MA.e), no. 473/5; 650/32; 792/41; 808/8; 1073/2.

BOA, Topkapı Sarayı, Topkapı Sarayı Müzesi Arşivi Defterleri (TS.MA.d), no.
23520136; 23520063.

BOA, Yabancı Arşivler, Bulgaristan Arşivi (YB..04.), no. 3/15; 3/34.

B. Kitaplar

AGOSTON, Gabor, *Osmanlı'da Savaş ve Serhad*, (çev. ve haz., Kahraman Şakul)
Timaş Yay., İstanbul 2013.

ARPACIK, Rafet, *At Yetiştiriciliği*, Ankara Üniversitesi, Veteriner Fakültesi Yay.,
bs. 3, Ankara 2010.

ARSLAN, Hasan, *17. Yüzyılda Maraş Sancağı (Siyasi, İdari, İktisadi ve İçtimai
Tarihi*, Maraş Kültürü Tarih Yay., Kahramanmaraş 2014.

- Başbakanlık Osmanlı Arşivi Rehberi*, (haz. Hacı Osman Yıldırım vd.), bs. 2, İstanbul 2000.
- BEDİRHAN, Yaşar, *İslam Öncesi Türk Tarihi ve Kültürü*, Nobel Akademik Yay., bs. 3, Ankara 2011.
- BELGE, Murat, *Osmanlı'da Kurumlar ve Kültür*, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yay., bs. 2, İstanbul 2008.
- BIYIKLIOĞLU, Kemal, *Koyunculukta Yetiştirme, Bakım, Yemleme ve İdare İşleri*, Atatürk Üniversitesi Ziraat Fak. Ziraat Araştırma Enstitüsü Teknik Bülten no. 12, Ankara Üniversitesi Basımevi, Ankara 1967.
- BİÇER, Adil Aykut, *Klasik Dönem Osmanlı Kara Ordusunda Sefer Organizasyonu*, Yason Yay., Ankara 2014.
- BUSBECG, Ogier Ghiselin de, *Türk Mektupları Kanuni Döneminde Avrupalı Bir Elçinin Gözlemleri (1555-1560)*, (çev. Derin Türkömer), Türkiye İş Bankası Kültür Yay., bs. 4, İstanbul 2016.
- _____, *Türkiye'yi Böyle Gördüm*, (haz. Aysel Kurutluoğlu), Tercüman 1001 Temel Eser Serisi Kervan Kitapçılık, İstanbul.
- ÇALIŞKAN, Vedat, *Kültürel Bir Mirasın Coğrafyası: Türkiye'de Deve Güreşleri*, Selçuk- Efes Kent Belleği Yay., İstanbul 2010.
- ÇETİN, Cemal, *Ulak Yol Durak, Anadolu Yollarında Padişah Postaları (Menzilhaneler)1690- 1750*, Hikmetevi Yay., İstanbul 2013.
- D'OHSSON, M. De M., *XVIII. yüzyıl Türkiye'sinde Örf ve Adetler*, (çev. Zehran Yüksel) Tercüman Gazetesi Kervan Kitapçılık, İstanbul.
- DEMİR, Hıdır, *Koyun ve Keçi Yetiştiriciliği*, Teknik Yay., İstanbul.
- DEVELLİOĞLU, Ferit, *Osmanlıca- Türkçe Ansiklopedik Sözlük*, bs. 23, 2006.
- _____, *Osmanlıca- Türkçe Lügat*, Ankara 1995.
- EMİROĞLU, Kudret - Ahmet Yüksel, *Yoldaşımız At*, Yapı Kredi Yay., bs. 2, İstanbul 2003.

- EROĞLU, Cengiz – YARAR, Hülya- DEMİRÖZ, Göktüğ, *Osmanlı Ordu Teşkilatı*, TTK Yay., Ankara 1999.
- ERTAŞ, Mehmet Yaşar, *Sultanın Ordusu (Mora Fethi Örneği 1714- 1716)*, Yeditepe Yay., İstanbul 2007.
- FAROQHİ, Suraiya, *Osmanlı Şehirleri ve Kırsal Hayatı*, (çev. Emine Sonnur Özcan), bs. 2, Doğu Batı Yay., Ankara 2010.
- GARİP, Mustafa, “At Yetiştiriciliği”, *At Yetiştiricilik, Tedavi, Anestezi, Viral Aşılar, Klinik Beslenme*, (ed. Enver Yazar) Nobel Yay., İstanbul 2011.
- GENÇ, Serdar, *Lale Devrinde Savaş İran Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*, Kitap Yay., İstanbul 2013.
- GÖNCÜ, Serap, *Sığır Besiciliği*, Akademisyen Kitabevi, Ankara 2014.
- GÜÇER, Lütfi, *XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul Üniversitesi Yay., İstanbul 1964.
- GÜLEÇ, Ertuğrul, *Ardahan Atı (Malakan Atı)*, Ankara 1997.
- GÜLTEN, Sadullah, *XVI. Yüzyılda Bozok Türkmenleri*, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Pervane Yay., İstanbul 2015.
- GÜNDÜZ, Tufan, *Bozulus Türkmenleri (1540- 1640)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1996.
- HALAÇOĞLU, Ahmet, *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*, PTT Genel Müdürlüğü Yay., Ankara 2002.
- _____, *XIV- XVII. Yüzyıllarda Osmanlılarda Devlet Teşkilatı ve Sosyal Yapı*, TTK Yay., Ankara 2014.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, *XVIII. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nun İskan Siyaseti ve Aşiretlerin Yerleştirilmesi*, TTK Yay., bs. 5, Ankara 2014.
- HAMMER, J Von, *Osmanlı Tarihi*, (Yay. haz. Hüseyin Tekinoğlu), Kamer Yay., İstanbul 2015.
- İHSANOĞLU, Ekmeleddin, (ed.) *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, C 1, Yıldız Yay., İstanbul 1994.

- İNALCIK, Halil, *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi (1300-1600)*, C 1, bs. 1, Eren Yay., İstanbul 2001.
- İNBAŞI, Mehmet, Mehmet, *Ukrayna'da Osmanlılar Kamanıçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, Yeditepe Yay., İstanbul 2004.
- İŞİPEK, Ali Rıza, Oğuz Aydemir, *1770 Çeşme Deniz Savaşı 1668-1774 Osmanlı Rus Savaşları*, Denizler Kitapevi, İstanbul 2006.
- JORGA, Nicolae, *Kanuni ve Dönemi Yenilmez Türk*, (çev. Nilüfer Epçeli), Yeditepe Yay., İstanbul.
- KARA, Süleyman, *Sığır ve Koyun Besisi İçin Yem Reçeteleri*, Ankara Basım ve Ciltevi, Ankara 1962.
- KESİK, Muharrem, *At Üstünde Selçuklular, Türkiye Selçukluları'nda Ordu ve Savaş*, bs. 2, Timaş Yay., İstanbul 2014.
- KOÇKAR, Tekin, *At Irkları ve Dağılımı*, Eskişehir Osmangazi Yay., Eskişehir 2012.
- KORKMAZ, Nuray, *Kuranı Kerim'de Geçen Peygamberler, Kıssaları, Hikayeleri, Duaları*, Muallim Yay., İstanbul 2016.
- KUZUCU, Serhat, *Osmanlı Ordusu ve Sefer Lojistiği (1453-1789)*, Kitabevi Yay., İstanbul 2017.
- MURAT Sedat- ŞAHİN Levent, *Dünden Bugüne İstanbul'da Ulaşım*, İnter Basım Yay., (İstanbul Ticaret Odası), İstanbul 2010.
- MURPHEY, Rhoads, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş, 1500- 1700*, (çev. M. Tanju Akad), Homer Kitapevi, İstanbul 2007.
- ORTAYLI, İlber, *Türkiye Teşkilat ve İdare Tarihi*, bs. 3, Cedit Neşriyat, Ankara 2008.
- Osmanlı Belgelerinde Surre Alayları*, (Yay. Komisyonu Mustafa Budak vd.), Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, (Yay. no. 116), Ankara 2010.
- ÖZTÜRK, Temel, *Osmanlıların Kuzey ve Doğu Seferlerinde Savaş ve Trabzon*, Serander Yay., Trabzon 2011.

- PAKALIN, Mehmet Zeki, *Osmanlı Tarih ve Terimleri Sözlüğü I-II-III*, MEB Yay., İstanbul 1983.
- PAMUK, Şevket, *Osmanlı İmparatorluğunda Paranın Tarihi*, İstanbul 1999.
- POLAT, Süleyman, *IV. Murat'ın Revan Seferi Organizasyonu ve Stratejisi*, ATASE Yay., Ankara 2015.
- SCHWEİGGER, Salomon, *Ein neue Reyßbeschreibung auß Teutschland Nach Constantinopel und Jerusalem: Darinn die gelegenheit derselben Länder, Städt, Flecken, Gebew etc. d. innwohnenen Völcker Art, Sitten, Gebreuch, Trachten, Religion vnd Gotteßdienst etc. Insonderheit die jetzige ware gestalt deß H. Grabs, der Stadt Jerusalem vnd anderer heiligen Oerter...*, Lantzenberger, Nürnberg 1608.
- SERTOĞLU, Midhad, *Sofyalı Ali Çavuş Kanunnamesi, Osmanlı İmparatorluğu'nda Toprak Tasarruf Sistemi'nin Hukuki ve Mali Müeyyede ve Mükellefiyetleri*, Marmara Üniversitesi, (Yay. no.515), İstanbul 1992.
- SUBAŞI, Ebubekir, *Tarihin Kara Kutusu*, Mavi Lale Yay., İstanbul 2013.
- ŞAHİN, İlhan, *Osmanlı Döneminde Konar- Göçerler, İncelemeler- Araştırmalar*, Eren Yay., İstanbul 2006.
- ŞEHU, Adnan, *At Besleme*, Ankara 2002.
- TABAKOĞLU, Ahmet, *Türk İktisat Tarihi*, İstanbul 1994.
- TIFTIKÇI, Osman, *Osmanlı'dan Günümüze Ordunun Evrimi*, Sorun Yay., İstanbul 2006.
- TOK, Özen, "Osmanlı Askeri Teşkilatı", *Osmanlı Teşkilat Tarihi*, (ed. Tufan Gündüz), Grafiker Yay., Ankara 2012, ss.119-216.
- TUTEL, Eser, *At ve Atçılık*, İletişim Yay., İstanbul 1998.
- URQUHART, David, *Osmanlı'nın Askeri Gücü*, Kitabevi Yay., İstanbul 2014.
- UZUN, Ahmet, *İstanbul'un İaşesinde Devletin Rolü: Ondalık Ağnam Uygulaması 1783- 1857*, TTK Yay., Ankara 2006.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, *Osmanlı Devleti'nin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*, TTK Yay., Ankara 1988.

_____, *Osmanlı Tarihi*, C 1-2-3-4, TTK Yay., Ankara 1988.

ÜÇEL- AYBET, Gülgen, *Avrupalı Seyyahların Gözüyle Osmanlı Ordusu (1530-1699)*, İletişim Yay., İstanbul 2010.

ÜNAL, Mehmet Ali, *Osmanlı Devrinde Sinop, (XV. Yüzyıldan XVIII. Yüzyıla Sinop Kazası)*, TTK Yay., Ankara 2014.

_____, *Osmanlı Sosyal ve Ekonomik Tarihi*, Paradigma Yay., İstanbul 2012.

_____, *Paradigma Osmanlı Tarih Sözlüğü*, Paradigma Yay., İstanbul 2011.

ÜNAL, Uğur, *Sultan Abdülaziz Devri Osmanlı Kara Ordusu (1861- 1876)*, Genelkurmay ATASE Başkanlığı Yay., Ankara 2008.

VRATİSLAV, Baron V., *Baron Vratislav'ın Anıları, XVI. Yüzyıl Osmanlı İmparatorluğu'ndan Çizgiler*, (çev. M. Süreyya Dilmen) Milliyet Yay., bs. 3, AD Kitapçılık, İstanbul 1998.

YALÇINKAYA, Mehmet Alaaddin, “Uyanış ve Toparlanma Çabaları” *Osmanlı Tarihi El Kitabı*, (ed. Tufan Gündüz), Grafiker Yay., bs. 2, Ankara 2012, ss.345-450.

YARKIN, İbrahim, *Keçi- Deve- Domuz Yetiştirilmesi*, Ankara Üniversitesi Ziraat Fakültesi Yay., Ankara 1965.

YAŞARBAŞ, Vecihi Enver, *Uygarlık Tarihi*, Bakanlar Matbaacılık, Erzurum 2002.

YILDIZ, Hakan, *Haydi Osmanlı Sefere! Prut Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik*, Türkiye İş Bankası Yay., İstanbul 2006.

YÜKÇÜ, Süleyman, *İki Kültür İki Güreş, Deve Güreşi- Boğa Güreşi*, Altın Nokta Yay., bs.1, İzmir 2012.

C. Diğer Kaynaklar (Dergi, Makale, Madde, Tez vs.)

“At”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, C 1, Doğan Kardeşler Yay., İstanbul 1982.

“Deve”, *Yeni Hayat Ansiklopedisi*, C 2, Doğan Kardeşler Yay., İstanbul 1982.

- ABİK, A. Deniz, “Kutadgu Bilig’de Hayvan Adları”, *Türklük Bilgisi Araştırmaları, Cem Dilçin Armağanı I*, (Yay. Cemal Kafadar- Gönül A. Tekin), C 33/1, 2009, ss.1-32.
- AFYONCU, Erhan, “Sipahi”, *DİA*, C 37, TDV Yay., İstanbul 2009, ss.256-258.
- AGOSTON, Gabor, “Savaş” *DİA*, C 36, TDV Yay., İstanbul 2009, ss.196-200.
- AKTUĞ, Eyüp (der.), “Türk Tarih ve Kültüründe At”, *Anadolu Kitası, İslamiyet ve Türkler (Haftalık Fikir Dergisi)*, S 1, 2012.
- ALTUN, Sema, “XVII. Yüzyıl Sonlarında İstanbul- Edirne Arasındaki Menziller ve Bazı Menzilkeş Köyler”, *Tarih Araştırma Dergisi*, C 25, S 39, Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Yay., Ankara 2006.
- ARAZ, Turan, *Osmanlı- Avusturya Savaşı (1787- 1791)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu 2014.
- ARIÇ, M. Hilmi, *17. Asrın İkinci Yarısında Osmanlı Savaş Tekniği ve Tımarlı Sipahiler*, (Yüksek Lisans Tezi), Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih ABD, Sivas 2010.
- ASAL, Rahmi, “Destansı Devirlerde At”, ”, *Doğada Güç Birlikteliği; İnsan ve At Sergisi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., İstanbul 2003.
- AYDÜZ, Salim, “Osmanlı Silahları, Silah Üretim Merkezleri ve Literatürü Tarihi”, *Tarih Okulu*, S 10, 2011, ss.1-37.
- BAL, Faruk, *Osmanlı Devleti- İspanya İktisadi İlişkileri (16.- 18. Yüzyıllar)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İktisat Anabilim Dalı, İstanbul 2011.
- BALALAN, Ali, “Nef’i’nin Kasidelerinde Mübalağa Sanatındaki Ayrıntılar”, *Turkish Studies*, 7/3, 2012, ss.453-468.
- BARKAN, Ömer Lütfi, "H. 974-975 (M. 1567-1568) Mali Yılına Ait Bir Osmanlı Bütçesi", *İktisat Fakültesi Mecmuası*, XIX/1-4, İstanbul 1958, ss.277- 332.
- _____, “Avarız”, *İA*, MEB Yay., İstanbul 1979, ss.13-19.

_____, "Osmanlı İmparatorlu Bütçelerine Dair, *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XV/1-4, İstanbul 1960, ss.238-250.

_____, "Osmanlı İmparatorluğu'nda Kolonizatör Türk Dervişleri" *Türkler*, C 9, Yeni Türkiye Yay., Ankara.

_____, "1070-1071 (1660-1661) Tarihli Osmanlı Bütçesi ve Bir Mukayese" *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XVIII/1-4, İstanbul 1956, s. 304 - 347.

_____, "H. 933-934 (3-1. 1527-1528) Mali Yılına Ait Bütçe Örneği", *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XV /1-4, İstanbul 1954, s.251- 329.

_____, "H. 954-955 (1547-1548) Mali Yılına Ait Bir Osmanlı Bütçesi" *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, XIX/1-4, İstanbul 1958, s. 2 19- 276.

_____, İstila Devirlerinin Kolonizatör Türk Dervişleri ve Zaviyeler, *İnsan ve İnsan Bilim Kültür Sanat ve Düşünce Dergisi*, 2, S 5, 2015.

BELDİGEANU, N., "1484 Osmanlı Seferi Askeri Hazırlıkları ve Kronolojisi", *Bellekten*, (çev. Zeki Arıkan), C. 45, S 186, TTK Yay., Ankara 1984.

BELEK, Kayrat, "Eski Türklerde At ve At Kültürü (Dünden Bugüne Kırgız Kültürel Hayatı Örneği)" *Gazi Türkiyat*, bahar 2015/2016, ss.111-128.

BEYDİLLİ, Kemal, "Yeniçeri", *DİA*, C 43, TDV Yay., İstanbul 2013, ss.450-462.

BİLGİN, Feridun, "Kıbrıs'ın Fethi İçin Yapılan Hazırlıklar (Arşiv Belgelerine Göre)" *Mukaddime*, 6 (1), 2015, ss.78-100.

BOSTAN, İdris, "Azeb", *DİA*, TDV Yay., C 4, İstanbul 1991, ss.312-313.

_____, "Kapudan Paşa", *DİA*, C 24, TDV Yay., İstanbul 2001, ss.354-355.

_____, "Tersane-i Amire", *DİA*, C 40. TDV Yay., İstanbul 2011, ss. 513-516.

ÇELİK, Kürşat, "1722- 1723 (H. 1135) Tarihli Harput Menzil Defteri Üzerine Bazı Değerlendirmeler" *Fırat Üniversitesi Harput araştırmaları Dergisi*, C 4, S 2, Elazığ 2017.

- ÇERÇİ, Faris, “Haberleşme Hizmetleri ve Osmanlı Devleti’nde Ulak Organizasyonu (Gelibolulu Mustafa Ali’nin Bu Konudaki Görüşleri), *Atatürk Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, Erzurum 2010, ss.190- 221.
- ÇETİN, Cemal, “Anadolu İskeleleri ve Kara Yolu Bağlantıları (XVI. Yüzyıl Sonları), *International Journal Of Social Sciense*, no. 28, 2014, ss.349-367.
- _____, “Osmanlılarda Mesafe Ölçümü ve Tarihi Süreci”, *Prof. Dr. Nejat Göyünç Armağanı, Tarihçiliğe Adanmış Bir Ömür*, Selçuk Üniversitesi Matbaa, Konya 2013, ss.443-466.
- DEMİREL, Ömer, “Osmanlı Dönemi Sivas Menzilhane”, *Osmanlılar Döneminde Sivas Sempozyum Bildirileri*, (ed. Şeref Boyraz), C 1, Sivas 2007.
- DEMİRYÜREK, Mehmet (vd.), “Türkiye’de Merinos Koyunu Yetiştiriciliği ve Risale-i Ağnam” *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi*, S 55, 2017, ss.1-23.
- DEMLİKOĞLU, Uğur, “Osmanlı Devleti’nin 18. Yüzyılda Bazı Şark Kalelerinde Bulundurduğu Harp Malzemeleri” *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C 24, S 2, Elazığ 2014, ss.277- 294.
- DONBAZ, Veysel, “Çivi Yazılı Kaynaklar Işığında At”, ”, *Doğada Güç Birlikteliği; İnsan ve At Sergisi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., İstanbul 2003.
- EKİN, Ümit, *XVII.- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu’nda Ulaşım ve İletişim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2002.
- EKİNCİ, İlhan, “Osmanlı Deniz Ticaretinde Ölçü Birimlerinin Batılılaşmasına Bir Örnek: Kile’den Tonilatoya, Moorsom Usulü’nün Uygulanması”, *Uluslar arası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, C 4, S 17, 2011, ss.311-324.
- EMECEN, Feridun, “Yaya ve Müsellem” *DİA*, C 43, TDV Yay., İstanbul 2013, ss.354-356.
- ERDOĞAN, Meryem Kaçan, *II. Viyana Kuşatması*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2001.
- ERTAŞ, Mehmet Yaşar, “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu” *Osmanlı*, (ed. Güler Eren), C 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999.

_____, “Osmanlı Seferlerinde Olağandışı Bir Kışlak: Kastamonu” *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, S 18, Ankara 2010.

ETKİN, Ümit, “Osmanlı Ordusunda Moral Yükseltici Bir Kurum Olarak Ordu Şeyhliği”, *Sakarya Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Fen Edebiyat Dergisi*, C 10, 2008, ss.167-178.

GENCER, Ali İhsan, “Bahriye”, *DİA*, C 4, TDV Yay., İstanbul 1991, s.501-509.

GENÇ, Hacı Ali, *XVI- XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Ordularının Sefere Gidiş Merasimleri*, (Yüksek Lisans Tezi), Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İslam Tarihi ABD, Kayseri 2006.

GENÇ, Serdar, “III. Ahmet Dönemi İran Seferlerinde Nakliye’nin Sağlanması Ve Nakliye Vasıtaları (1722- 1725)”, *History Studies*, 4/1, ss.235-249.

GİRGİN, Çiğdem, “At ve İnsan: Birlikteliğin Binlerce Yıllık Öyküsü”, *Doğada Güç Birlikteliği; İnsan ve At Sergisi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., İstanbul 2003.

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

GÖMEÇ, Saadettin Yağmur, “Türk Kültüründe At”, *Uluslar arası Sempozyum: Geçmişten Günümüze Bozkır*, (Bildiri Kitabı), (Ed. Hasan Bahar vd.), Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Konya 2016, ss.819- 834.

GÖNÜLLÜ, Ali Rıza, “Milli Mücadele ve Cumhuriyet Döneminde Hayvanlar Vergisi (1920- 1962)”, *SÜTAD*, 2015 (38), ss.69-102.

GÜL, Abdülkadir, “Osmanlı Döneminde Erzincan Kazasında Ulaşım ve Haberleşme”, *History Studies*, 3/1, 2011, ss.113-129.

HALAÇOĞLU, Ahmet, “Humbaracı”, *DİA*, C 18, TDV Yay., İstanbul 1998, ss.349-350.

_____, “At”, *DİA*, C 4, İstanbul 1991, ss.28-29.

- _____, “Osmanlı İmparatorluğu’nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülâhazalar”, *Osmanlı Araştırmaları II*, (ed. Halil İnalçık vd.), İstanbul 1981.
- HALAÇOĞLU, Yusuf, “Fersah”, *DİA*, C 12, TDV Yay., İstanbul 1995, ss.412.
- HİLL, Donald Routledge, “İlk Arap Fetihlerinde Deve ve Atın Rolü”, (çev. Mehmet Nadir Özdemir), *Marife Dini Araştırmalar Dergisi*, S 12, Bahar 2012.
- HÜSEYİNKLİOĞLU, Ayşegül, *Karaman Beylerbeyliği’nde Konar-Göçer Nüfus (1500- 1512)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Elazığ 2008.
- IŞIK, Ahmet, “Avcı” *DİA*, C 4, TDV Yay., İstanbul 1991, ss.113-115.
- IŞIK, Orhan, “Osmanlı Sefer Organizasyonlarının Çevreye Etkileri” *Osmanlı İmparatorluğunda Çevre ve Şehir*, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve İstanbul Medeniyet Üniversitesi, İstanbul 2015.
- IŞIK, Rukiye, *Osmanlı- İran Seferlerinin Lojistik Hazırlıkları (1630- 1750)*, (Yüksek Lisans Tezi), Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas 2011.
- IVANİCS- RES, Maria, “Osmanlı- Habsburg Savaşlarında Kırım Tatarlarının Rolü (1593- 1606)” *Türkler*, C 10, Ankara 2002, ss. 456-464.
- İLGÜREL, Mücteba, “Acemi Oğlanı” *DİA*, C 1, TDV Yay., İstanbul 1988, ss.324-325.
- _____, “Osmanlı Devleti’nde Ateşli Silahlar”, *Osmanlı*, C 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999.
- İNALCIK, Halil, “Havale” *DİA*, C 16, TDV Yay., İstanbul 1997, ss.512-513.
- _____, “Timar”, *DİA*, C 41, TDV Yay., İstanbul 2012, ss.168-173.
- İNBAŞI, Mehmet, “Dördüncü Murad’ın Bağdad Seferi Masraf Defteri” *Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, S 12, Erzurum 1999, s.277- 287.
- İPCİOĞLU, Mehmet, *Bir Osmanlı Bütçesi Örneği: 1622 Tarihli Ruznamçe Defteri (XVII. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Kamu Ekonomisinin Tahlili Denemesi)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 1996.

- İPŞİRLİ, Mehmet, “Araba” *DİA*, C 3, TDV Yay., İstanbul 1991, ss.242.
- İŞBİLİR, Ömer, “Erzurum, Diyarbakır ve Van Kaleleri Mühimmatına Dair” *İslam Öncesinden Çağdaş Türk Dünyasına*, İstanbul 2008.
- _____, “Mekkare”, *DİA*, C 28, TDV Yay., İstanbul 2003, ss.554-555.
- _____, “Nüzül” *DİA*, C 33, TDV Yay., İstanbul 2007.
- _____, “Osmanlı Ordusunun İaşe ve İkmal: I. Ahmed Devri İran Seferleri Örneği”, (ed. Güler Eren), *Türkler*, C 10, Ankara 2002.
- , “Savaş ve Bölgesel Ekonomi: İran Savaşlarında Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu”, *Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi*, S 21, 2007, ss.19-40.
- _____, *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 1996.
- KAFESOĞLU, İbrahim, “At”, *DİA*, C 4, TDV Yay., İstanbul 1991, ss.26-28.
- KALLEK, Cengiz, “Mil”, *DİA*, C 30, TDV Yay., İstanbul 2005, ss.53-54.
- _____, “Okka”, *DİA*, C 33, TDV Yay., İstanbul 2007, s.338-339.
- _____, “Kile”, *DİA*, C 25, TDV Yay., İstanbul 2002, s.568-571.
- KARAGÖZ, Hakan, *1737- 1739 Osmanlı- Avusturya Harbi ve Belgrad’ın Geri Alınması*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Isparta 2008.
- _____, “Venedik (1716) ve Habsburg (1716- 1717) Seferlerinde Vidin Şehrinin Askeri ve Lojistik Önemi”, *Hacettepe Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Dergisi*, C 30, S 2, 2013, ss.83- 116.
- _____, “Petervardin Muharebesinde (1716) Habsburgların Osmanlılardan Ele Geçirdiği Silahlar ve Harp Teçhizatı”, *Tarih Dergisi*, S 59, 2014, ss.79-112.
- KAYA, Hakan, *Osmanlı- İran Sınırında Bir Serhad Sancağı: Bayezid (1578-1848)*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2018.

- KEMALOĞLU, Muhammet, “XI.- XIII. Yüzyıl Türkiye Selçuklu Devleti’nde Sosyal Zümreler” *Gümüşhane Üniversitesi, Sosyal Bilimler Elektronik Dergisi*, S 4, 2011, ss.145- 158.
- KESER, Bilge, “Geri Hizmet Kıtaları” *Osmanlı*, (ed. Güler Eren), C 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999, ss.598-604.
- KILIÇ, Metin, *Osmanlı Devleti’nin Batı ve Doğu Seferlerine Konya Kazasının Lojistik Katkısı (1700-1750)*, (Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya 2014.
- KILIÇ, Orhan, “1585 Yılında Tebriz Seferi’ne Çıkan Osmanlı Ordusunun İkmal ve İaşesi”, *Askeri Tarih Bülteni*, S 46, ATASE Yay., Ankara 1999, ss.109-135.
- KILIÇARSLAN, Yasemin, “Cebeci”, *DİA*, C 7, TDV Yay., İstanbul 1993, ss.182-183.
- KODAY, Arif, *Osmanlı Ordu Teşkilatında Akıncı Ocağı*, (Yüksek Lisans Tezi), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İşlam Tarihi ve Sanatları ABD, Elazığ, 2001.
- KONUK, Yunus Emre, *Sultan IV. Murad’ın Bağdad Seferi ve Kasrı şirin Antlaşması*, (Yüksek Lisans Tezi), Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilm. Enst. Tarih Bölümü, Afyonkarahisar 2005.
- KÖÇ, Ahmet, “Osmanlı Taşrasında Konargöçer- Devlet İlişkisi: Ankara’da Tabanlı Türkmen Aşireti’nin İşkanı” *Yenişikir*, S 9, 2012.
- KÖYMEN, Mehmet Altay, “Alp Arslan Zamanı Selçuklu Askeri Teşkilatı”, *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Araştırmaları Dergisi*, C 5, S 8-9, Ankara Üniversitesi Yay., Ankara 1967.
- KURTARAN, Uğur, “Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik”, *Turkish Studies*, C 7, S 4, Ankara 2012, ss.2269-2286.
- _____, *Osmanlı- Avusturya Diplomatik İlişkileri (1526- 1791)*, (Yüksek Lisans Tezi), Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat 2006.

- KUZUCU, Serhat, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Atların Yeri ve Önemi, 1768-1774 Osmanlı- Rus Savaşı Örneği” *Askeri Tarih araştırmaları Dergisi*, (ed. Rezzan Ünalp, Fatma İlhan), ATASE Yay., Ankara 2014.
- KÜTÜKOĞLU, Mübahat, “Osmanlı İktisadi Yapısı” *Osmanlı Devleti ve Medeniyeti Tarihi*, (haz. Ekmeleddin İhsanoğlu), C 1, İstanbul 1994, s.553-560.
- MAJER, Hans Georg, "XVII. Yüzyıl Sonlarında Avusturya ve Osmanlı Ordularının Seferlerdeki Lojistik Sorunları", *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul 1981, ss.185-194.
- MEMİŞ, Nuray, “Nef’i ve Urfi’de “At” Tasfirleri”, *Akademik Sosyal Araştırmalar Dergisi* 4, S 24, 2016, ss.177-185.
- MÜDERRİSOĞLU, Fatih, “Menzil kavramı ve Osmanlı Devleti’nde Menzil Yerleşimleri”, *Türkler*, C 10, Ankara 2002.
- OKCA, Ayşegül Koyuncu, “Geleneksel Deve Güreşleri ve Deve Donanımları”, *Deve Kitabı*, (ed. Emine Gürsoy Naskali- Erkan Demir), Kitabevi Yay., İstanbul 2014.
- ORTAYLI, İlber, “Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme” *Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Fakültesi Dergisi*, C 28, S 1, Ankara 1973.
- SAHİLLİOĞLU, Halil, “Esedî” *DİA*, C 11, TDV Yay., İstanbul 1995, ss.368-369.
- SÖYLEME, Memmet Mahfuz, “Vasit” *DİA*, C 42, TDV Yay., İstanbul 2012, ss.541-544.
- ÖĞÜT, Salim, “At” *DİA*, C 4, TDV Yay., İstanbul 1991, ss.32.
- _____, “Deve” *DİA*, C 9, TDV Yay., İstanbul 1994, ss.226- 227.
- ÖNKAL, Ahmet- BOZKURT, Nebi, “Deve” *DİA*, C 9, TDV Yay., İstanbul 1994, ss.222-226.
- ÖZCAN, Abdülkadir, “Akıncı”, *DİA*, C 2, TDV Yay., İstanbul 1989, ss.249-250.
- _____, “Atmacacıbaşı”, *DİA*, C 4, TDV Yay., İstanbul 1991, ss.82.
- _____, “Devşirme”, *DİA*, C 9, TDV Yay., İstanbul 1994, ss.254-257.
- _____, “Eşkinici” *DİA*, C 11, TDV Yay., İstanbul 1995, ss. 469- 471.

- _____, “Kapıkulu”, *DİA*, C 24, TDV Yay., İstanbul 2001, ss.347-349.
- _____, “Lağımçı Ocağı”, *DİA*, C 27, TDV Yay., İstanbul 2003, ss.49-50.
- _____, “Ordu”, *DİA*, C 33, TDV Yay., İstanbul 2007, ss.362-367.
- _____, “Osmanlılar” *DİA*, C 33, TDV Yay., İstanbul 2007, ss.509-512.
- _____, “Pencik” *DİA*, C 34, TDV Yay., İstanbul 2007, ss.226-228.
- ÖZDAL, Ahmet Nurullah, *Selçuklu Coğrafyasında Türklerin Savaş Sanatı (XI-XIV. Yüzyıl.)*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisan Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul 2005.
- ÖZDEMİR, Şenay, “Osmanlı Donanmasının Bir “Seyir Defteri” ve XVIII. Yüzyıl Osmanlı Denizciliğine İlişkin Bazı Gözlemler”, *Ankara Üniversitesi, Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Araştırmaları Dergisi*, C 24, S 37, Ankara 2004.
- ÖZEK, Halil, “Doğada Güç Birlikteliği; İnsan ve At Sergisi”, *Doğada Güç Birlikteliği; İnsan ve At Sergisi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yay., İstanbul 2003.
- ÖZER, Hasan- YASAN, Hazel, “Türkiye Türkçesinde Deve İle İlgili Atasözü ve Deyimler”, *Deve Kitabı*, (ed. Emine Gürsoy Naskali, Erkan Demir), Kitabevi Yay., İstanbul 2014.
- ÖZKAN, Selim Hilmi, “Türk Tarihinin Kırılma Noktası: Zenta Faciası”, *Turkish Studies*, 4/3, 2009.
- ÖZKUL, Ali Efdal, “Osmanlı İdaresinde Kıbrıs Adasında Deve ve Deveciler” *Deve Kitabı*” (ed. Emine Gürsoy Naskali- Erkan Demir), Kitabevi Yay., İstanbul 2014.
- ÖZVAR, Erol, “Osmanlılar”, *DİA*, C 33, İstanbul 2007, ss.521-525.
- PAMUK, Şevket, “Osmanlı İmparatorluğunda Para: 1326- 1914” *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi: 1600-1914*, (haz. Ayşe Berktaş vd.), C 2, İstanbul 2004, ss.1055- 1093.

POLAT, Süleyman, “Ankara Savaş’ında Osmanlı Ordusunun Sefer Organizasyonuna Dair Bazı Tespitler”, *1402 Ankara Savaşı Uluslararası Kongresi Bildiri Kitabı*, (ed. Mustafa Alkan), TTK Yay., Ankara 2014.

_____, “Kırım’dan Bağdat’a: 1638 Bağdat Seferinde Yardımcı Kırım Kuvvetlerinin Menzil ve İaşe Organizasyonu” *Karadeniz Araştırmaları*, S 42, 2014.

_____, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Pratik Çözümler: 1634- 1635 (H. 1044) Tarihinde Karahisar-ı Şarki’de “Mükellefiyet Şeklinde Yürütülen İştira” ile Zahire Temini”, *Akademik Bakış*, C 4, S 8, Ankara 2011.

_____, “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Pratik Çözümler: 1634- 1635 (H. 1044) Tarihinde Karahisar-ı Şarki’de “Mükellefiyet Şeklinde Yürütülen İştira” ile Zahire Temini”, *Akademik Bakış*, C 4, S 8, Ankara 2011.

SAK, İzzet- ÇETİN, Cemal, “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği”, *Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, S 16, Konya 2004.

SALİHLİOĞLU, Halil, “Avarız”, *DİA*, C 4, TDV Yay., İstanbul 1991, ss.108-109.

SARI, Arif, “Osmanlı Kara Taşımacılığında Deve ve Türkmen Deveciler”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C 21, S 1, 2019, ss.303-322..

SAYDAM, Abdullah, “Sultanın Özel Statüye Sahip Tebaası: Konar- Göçerler”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi, Sosyal Bilimler Dergisi*, S 20, 2009.

SELÇUK, Hava, “Osmanlı Devleti’nde XV. Ve XVII. Yüzyıllarda Konar-Göçer Aşiretlerin Sosyal ve İktisadi Hayatları”, *ICANAS 38*, Türkiye 10-15, C 6.

SEVİNÇ, Tahir, “1695 Sakız Seferinde Organizasyon ve Lojistik”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, S 21, 2010, ss.59-79.

_____, *1695 ve 1696 Avusturya Seferinde Organizasyon ve Lojistik*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yeniçağ Tarihi ABD, İstanbul 2010.

SİVRİKAYA, Ömer, “At Kültürü ve At Yarışları- Düzce Örneği” *Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, C 7, S 2, Karabük 2017.

SUNAR, M. Mert, “Hayvanlar”, *Osmanlı İmparatorluğu’nda Çevre ve Şehir*, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve İstanbul Medeniyet Üniversitesi, İstanbul 2015.

ŞAHİN, Şayan Ulusan, “Türk Kültüründe At Arabası”, *Bilig*, S 32, 2005, ss.165-178.

ŞENTÜRK, Hüdayi, “Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti’nin Ulaşım Teşkilatı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış”, *Türkler*, C 10, Ankara 2002.

TAŞKIN, Ünal, “Rise In Ağnam (Sheep) Tax In The Recent Years Of Ottoman State”, *Turkish Studies*, 8/5, Ankara 2013, ss.789-796.

TAŞKIRAN, Cemalettin, “Yükselme Döneminde Osmanlı Ordusu”, *Osmanlı*, C 6, Yeni Türkiye Yay., Ankara 1999.

TOKYÜREK, Hacer, “Eski Uygurcada Hayvan Adları ve Bunların Kullanım Alanları”, *TÜBAR*, C 33, 2013.

TUZTAŞ- HORMUNLU, A. Hilal “Sarıkeçili Yörük Yaşamında Deve” *Deve Kitabı*, (ed. Emine Gürsoy Naskali- Erkan Demir), Kitabevi Yay., İstanbul 2014.

TÜRKMEN, İlhan, *XVI. Yüzyılda Belgrad Kazası*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2014.

TÜRKMEN, Mustafa Nuri, “XVII. Yüzyıl Sefer Menzillerinin Ekonomik Yönü ve Esnafın Katkısı”, *Ankara Üniversitesi Dil Tarih Coğrafya Fakültesi Tarih Bölümü Tarih Araştırmaları Dergisi*, C 22, S 34, Ankara 2003.

_____, *Kamanıçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları*, (Yayımlanmamış Doktora Tezi), Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih ABD, Ankara 2002.

UZUNÇARŞILI, İsmail Hakkı, “Osmanlı Devleti Maliyesinin Kuruluşu ve Osmanlı Devleti İç Hazinesi”, *Bellekten*, S 65, Ankara 1978, ss.67- 93.

ÜNLÜ Eser, *Klasik Dönem Osmanlı Devleti Tımar Sisteminin Taşra İdaresine Etkisi*, (Yüksek Lisans Tezi), Abant İzzet Baysal Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bolu 2012.

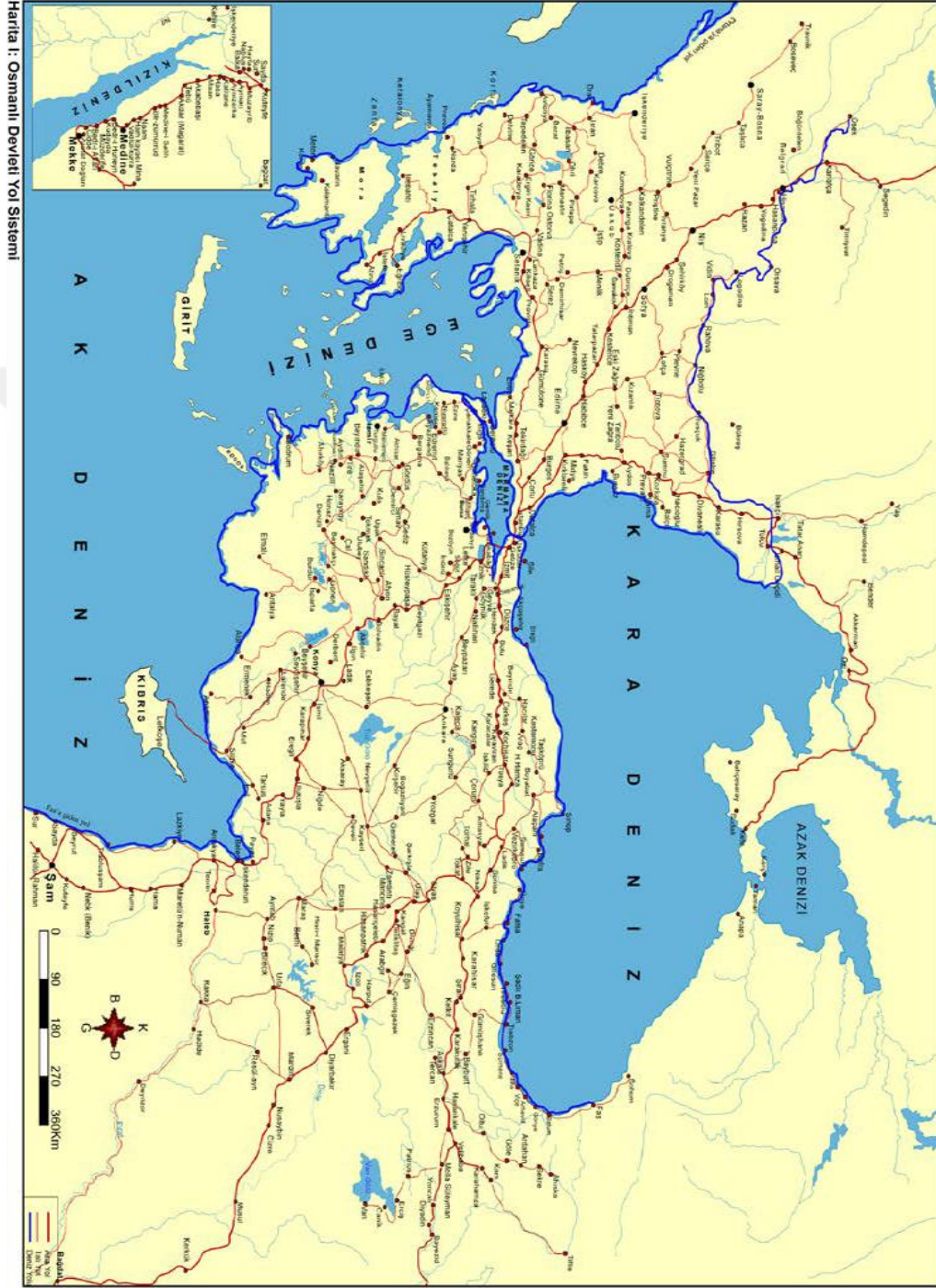
YILMAZÇELİK, İbrahim, “Yüzyılda Diyarbakır Şehrının Nüfus ve Nüfus Hareketleri” *Tüm Yönleriyle Diyarbakır 2. Sempozyumu, 16-17 Aralık 2010*, Efil Yayınevi, Ankara 2011.

YÜKSEL, Ahmet, *Osmanlı Sefer Organizasyonlarına Taşradan Bir Bakış: Sivas Şehrinde Sefer Hazırlıkları, (1787- 1850)*, (Yüksek Lisans Tezi), Cumhuriyet Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sivas 2009.

http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&arama=kelime&guid=TDK.GTS.5c879f21a894a2.56540413. (E.T. 12.01.2019).

EKLER

Ek 1: Osmanlı Devleti'nin yol güzergâhlarını gösterir harita¹²⁸²



¹²⁸²Yusuf Halaçoğlu'ndan alınarak geliştirilmiş bir haritadır. Bk. Cemal Çetin, "Anadolu İskeleleri ve Kara Yolu Bağlantıları (XVI. Yüzyıl Sonları)", *International Journal Of Social Science*, 2014, s.367.

Ek 2: Elçi ve maiyetinin İstanbul'a girişi¹²⁸³



Ek 3: Osmanlı Devleti'nde Has Ahır¹²⁸⁴



¹²⁸³ Salomon Schweigger, *Ein neue Reyßbeschreibung auß Teutschland Nach Constantinopel und Jerusalem : Darinn die gelegenheit derselben Länder, Städt, Flecken, Gebew etc. d. innwohnenten Völcker Art, Sitten, Gebreuch, Trachten, Religion vnd Gotteßdienst etc. Insonderheit die jetzige ware gestalt deß H. Grabs, der Stadt Jerusalem vnd anderer heiligen Oerter...*, Lantzenberger, Nürnberg 1608, s.50.

¹²⁸⁴ Schweigger, *Ein neue Reyßbeschreibung auß Teutschland*, s.151.

Ek 4: Osmanlı Devleti'nin zafer yürüyüşü¹²⁸⁵



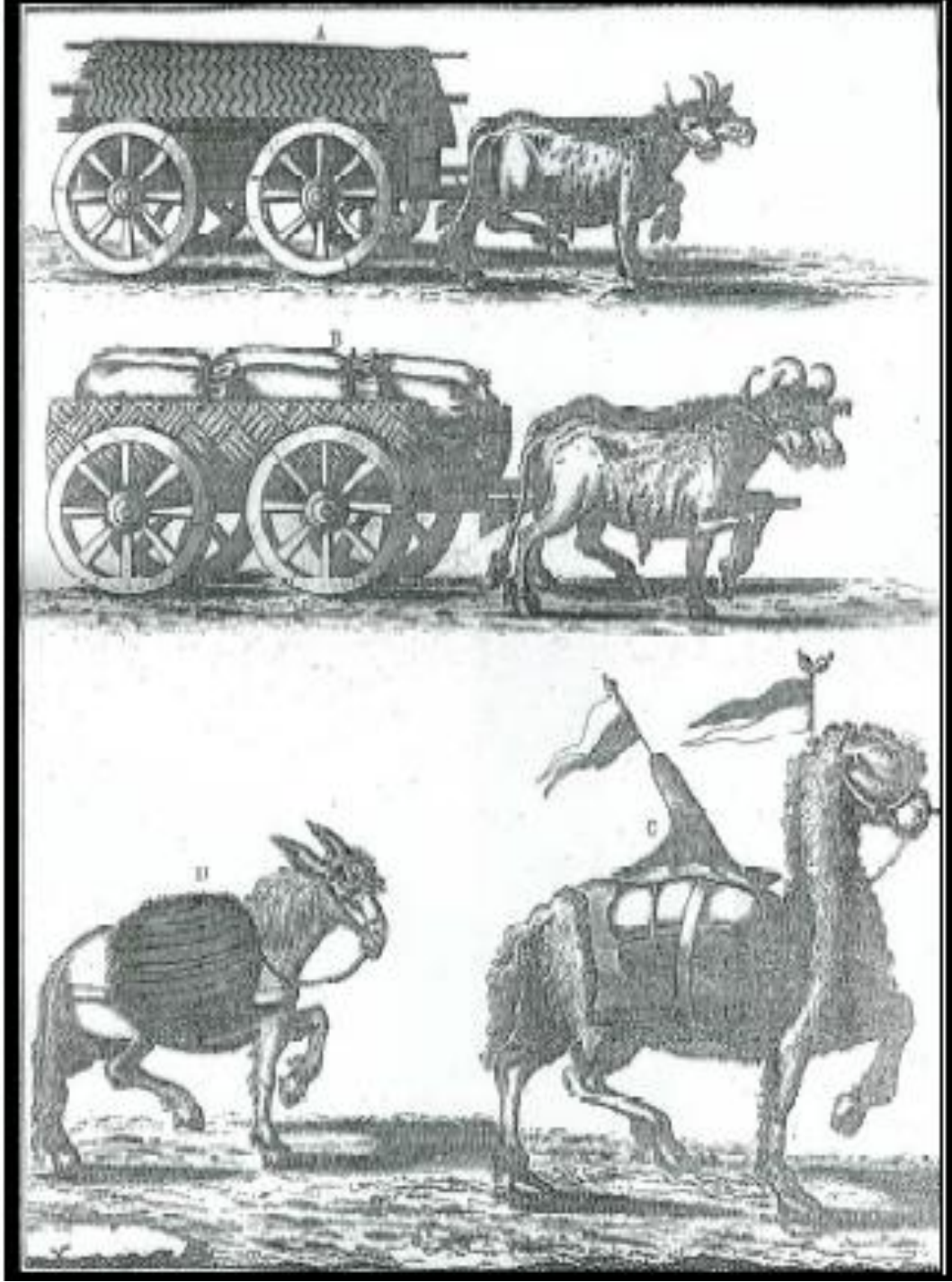
Ek 5: Osmanlı Devleti'nde kervan yürüyüşü¹²⁸⁶



¹²⁸⁵ Schweigger, *Ein neue Reyßbeschreibung auß Teutschland*, s.154.

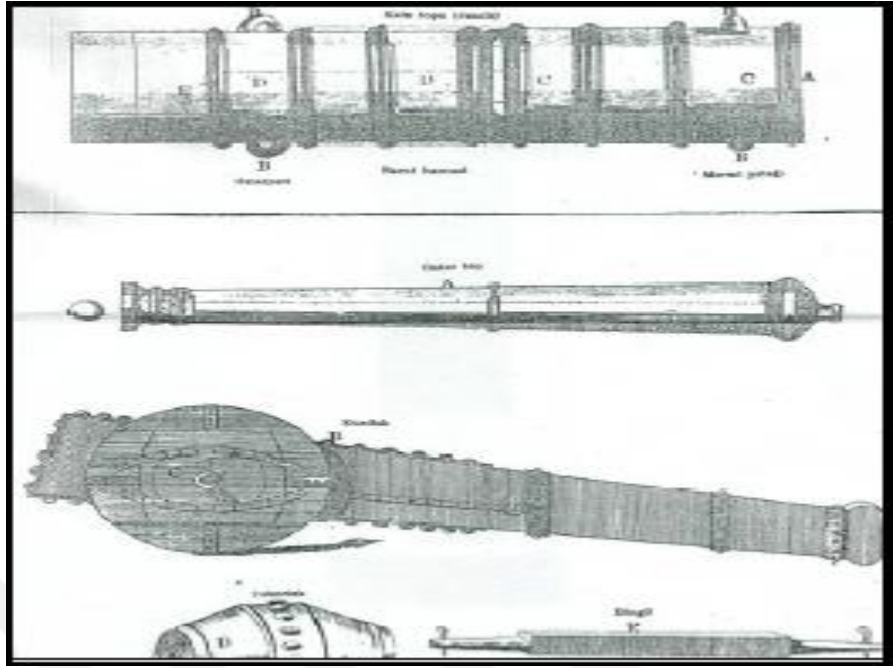
¹²⁸⁶ Schweigger, *Ein neue Reyßbeschreibung auß Teutschland*, s.285.

Ek 6: Osmanlı Devleti'nde yük hayvanları ve öküz arabaları¹²⁸⁷



¹²⁸⁷ Karagöz, *Belgrad'ın Alınması*, s.402.

Ek 7: Osmanlı topları (12 librelik) ve kundakları¹²⁸⁸



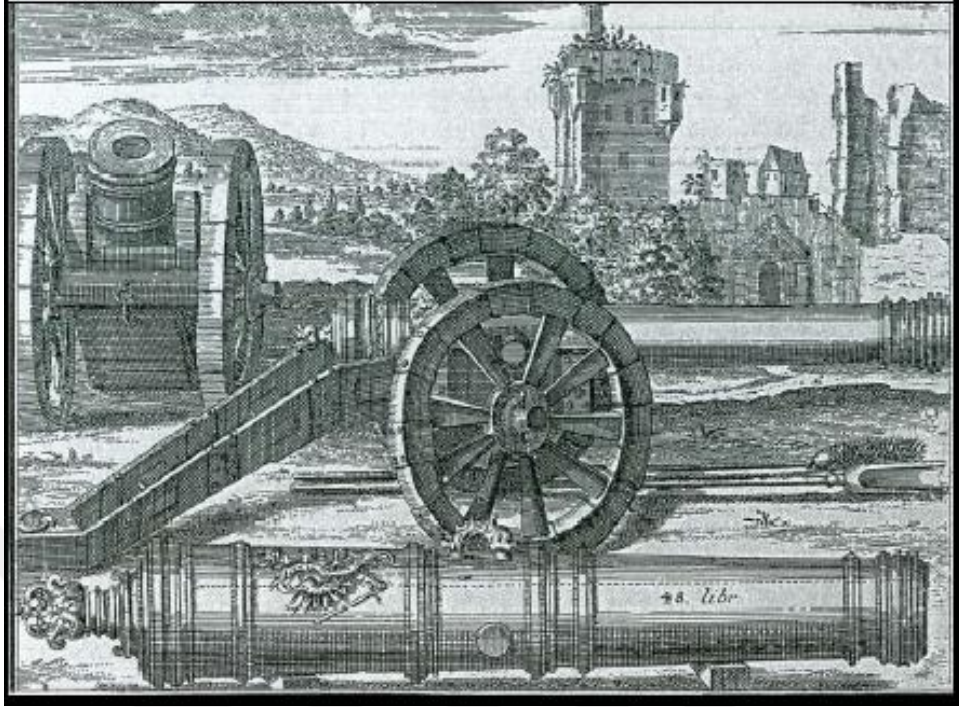
Ek 8: Beygırlerin yem ihtiyacını nakledenler¹²⁸⁹



¹²⁸⁸ Karagöz, *Belgrad'in Alınması*, s.401.

¹²⁸⁹ Karagöz, *Belgrad'in Alınması*, s.410.

Ek 9: Toplar¹²⁹⁰



Ek 10: XVI. yüzyılda et naklinde kullanılan bir yük beygiri¹²⁹¹



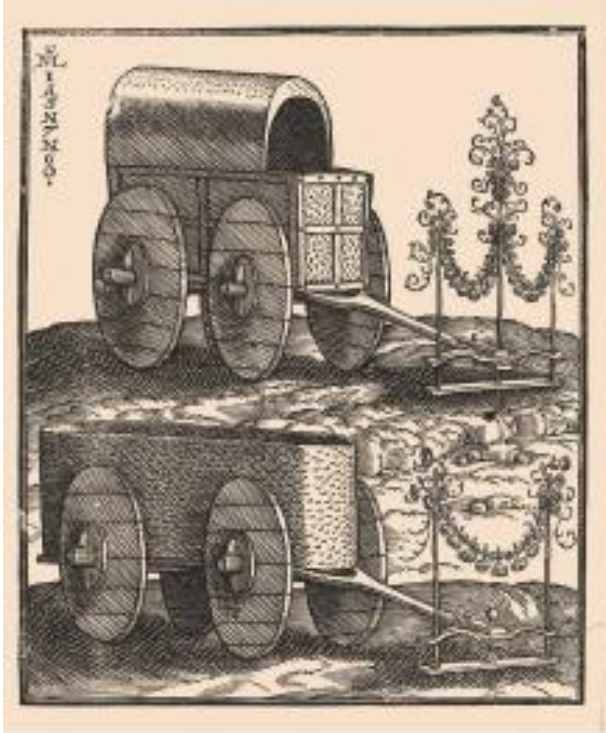
¹²⁹⁰ Karagöz, *Belgrad'ın Alınması*, s.416.

¹²⁹¹ Sunar, "Hayvanlar", s.197.

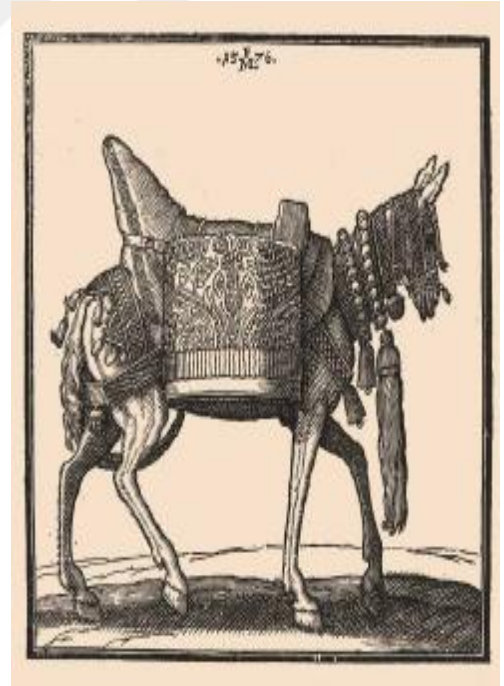
Ek 11: XVIII. yüzyılda Osmanlı'nın kırsal alanda hayvanları kullanması¹²⁹²



Ek 12: Dört tekerlekli nakliye arabaları¹²⁹³



Ek 13: Süslü koşumlarıyla bir yük katırı¹²⁹⁴



¹²⁹²Sunar, "Hayvanlar", s.195.

¹²⁹³Sunar, "Hayvanlar", s.201.

¹²⁹⁴Sunar, "Hayvanlar", s.203.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler	
Adı Soyadı	Ersin YILDIZ
Doğum Yeri ve Tarihi	AĞRI- 24.05.1993
Eğitim Durumu	
Lisans Öğrenimi	Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Fen- Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü (2012- 2016)
Yüksek Lisans Öğrenimi	Ağrı İbrahim Çeçen Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tarih Ana Bilim Dalı (2016-2019)
Bildiği Yabancı Diller	
Bilimsel Faaliyetler	
İş Deneyimi	
Stajlar	Ağrı Anadolu Lisesi (2016)
Projeler	
Çalıştığı Kurumlar	
İletişim	
E-posta Adresi	Ersin.yldz04@gmail.com
Yüksek Lisans Mezuniyet Tarihi	