



Yazar/Author

Erdal ÇİFTÇİ*

Makale Adı/Article Name

**Deve, Aşiret ve Devlet: Osmanlı Madencilik ve Ordu
Lojistiğinde Aşiret Develerinin Rolü**

*Camel, Tribe and the State: The Role of Tribal Camels in the Ottoman
Mining and Army Logistic*

ÖZ

Osmanlı Devleti'nde aşiretler ile ilgili yapılan çalışmalar çoğu zaman eşkıyalık ile sınırlı kalmıştır. Bu tartışmalar aşiretlerin dar bir perspektifle ele alınmasından neşet etmiştir. Fakat son dönem araştırmalar aşiretlerin Osmanlı sosyal, ekonomik ve siyasi gelişmelerinin uzağında olmadığını ortaya koymuştur. Bu çalışmada da aşiretlerin Osmanlı madencilik ve ordu lojistiğindeki yeri ve fonksiyonunu ele alarak onların bu iki önemli sahadaki kritik rolleri incelenmiştir. Aşiretlerin bu önemli fonksiyona sayıca yüksek sayıdaki develeri ile sahip oldukları anlaşılmaktadır. Osmanlı toplumunda yüksek sayıda deveye sahip olan zümreler aşiretler olduğundan madenlerden çıkarılan ham maddelerin kalhanelere ve Baruthane-i Amire'ye ulaştırılmasında ve burada üretilen mühimmatın da ordu ve cephelere aktarılmasında çoğunlukla aşiret develerinden yararlanılmıştır. Bunun yanı sıra zahire ve peksimet gibi yiyecek malzemelerinin de taşınmasında aşiret develeri kullanılmıştır. Osmanlı Devleti'nin sona erdiği dönemlere kadar aşiret develeri engebeli bölgelerde daha hızlı ve ekonomik taşımacılığı sağladığından sıklıkla istihdam edilmişlerdir. Bu çalışma Osmanlı arşiv kayıtlarından yararlanarak aşiretlerin bazı madenler ve Osmanlı kara ordusu lojistiğindeki taşımacılık faaliyetlerinde devamlık arz eden kritik faaliyetlerini analiz etmektedir.

Anahtar Kelimeler: Deve, Aşiret, Nakliye, Maden, Osmanlı Devleti.

ABSTRACT

Banditry was the main focus of the majority of studies on Ottoman tribes. These arguments stemmed from a limited understanding of the definition and history of the Ottoman tribes. However, recent researches have revealed that Ottoman tribes were connected to the Ottoman social, economic, and political life. The function and major contributions of Ottoman tribes to the Ottoman mining and army logistics were investigated in this study. Tribes had a vital role in the Ottoman mining and army logistics due to the abundance of their camels. Tribal camels were primarily utilized for moving mined raw materials to smelters and *Baruthane-i Amire*, as well as moving the munitions made there to troops and fronts. Tribal camels also transported food items like rusk and grains to the army in the front. Until the end of the Ottoman Empire, tribal camels were employed for transportation since they were faster and more cost-effective in rough terrains. Using Ottoman archival records, this study describes and analyzes the crucial roles played by the tribes in some mining and transportation operations related to the logistics of the Ottoman land army.

Keywords: Camel, Tribe, Transportation, Mining, Ottoman Empire.

Extended Abstract

The researchers of the Ottoman Empire mostly disregarded the roles of tribes in the Ottoman social, political and economic history. Most of the researchers focused only to the banditry activities of Ottoman tribes. Since tribes living in the territory of Ottoman Empire often migrated between their winter quarters and summer pastures for their transhumance animal husbandry, they took role in some clashes with either the settled societies or the governmental agents. Tribes many times escaped from state taxes, conscription and settlement because of their movable nature which were mode of their economic life. Since some Ottomanists narrowed their scope to the tribal banditries and did not elaborate the tribal life in the Ottoman Empire, tribes were only reflected as problem makers and primordial subjects. They were not seen as historical actors and they were reflected as closed and isolated communities.

However, some researchers within the last decades have shown that tribes and tribal animals were significantly integral part of the Ottoman political, social and economic life. While Cihanbeyli nomads supplied the meat consumption of the Ottoman capital, Anazha and Shammar tribes entered into the local political dynamics through having close patronage with the Ottoman sanjak rulers. Many of the tribal chiefs entered into the assemblies in the Ottoman sanjaks and they became district rulers (*kaza müdürü*) or tribal rulers (*aşiret müdürü*). Similarly this article approaches to the Ottoman tribes and their camels as history makers integrated into the Ottoman social, economic and political life.

This paper firstly investigates that tribes played a monopoly role in carriage of mine objects from mines to the smelters and then to the gunpowder factory in İstanbul or to the ports. Ammunition made in the Ottoman capital was again transported by the camels of tribes into the Ottoman military campaigns and fronts. Since tribes were the only groups of organizations who had high number of camels because of their transhumance activities, the Ottoman central government often turned their face to the tribes for transferring the mine objects, ammunition, grains and food to the strategic locations.

According to the sources, most of the time, tribal camels were hired from tribes for a determined amount mostly changed from 15 to 100 *kurush* during the nineteenth century. This amount was designated on distance and time spent. Since tribes earned much more money in free market economy arose during the Tanzimat era, tribes hesitated to employ their camels in state mines and army logistics. Nevertheless, tribes supplied their camels through with their freewill and sometimes by force especially when the Ottoman state officials were in the process of warfare. Yeniil Turcomans, Afshars, Cihanbeylis, Milli Kurds, Şikaks, İlyans, Anazha and Shammars Arabs, more or less supplied their camels into the state service without ethnic or geographic limitation when the Ottoman governmental agents necessitated and needed them. In some periods, when mine objects were produced highly or the state were in process of war, these tribes had to collect their camels and put them into the state service on a fixed price of transportation and they had no choice of opposition. However, it was understood that the Ottoman central government tried to satisfy the tribes with payments for the sake of keeping their good will in order to employ them in later periods again. It is possible to assert that rather than tribes, the Ottoman State officials actually needed tribes and their camels for transportations because tribal camels were already employed in the pilgrimage, free trade and voyages.

In order to employ thousands of tribal camels when it was necessitated urgently, the Ottoman central government communicated directly with tribal chiefs, Turcoman voivodes, Ottoman sanjak rulers or notables, who had direct and strong ties with the tribes at local level. Most of the Ottoman documents show that the Ottomans mostly requested 500 to 5.000 camels from a crowded tribe such as from Yeniil Turcoman tribes. Arab tribes had much more potential number of camels but since the Ottomans had lesser control over them, they employed lesser number of camels in the service of Ottoman State. Therefore, it is possible to assert that the Turcoman tribes were the prominent suppliers of the transportation in Ottoman mining and army logistics since their living spaces were much more in control of Ottoman bureaucracy.

In this paper the Ottoman archival records are mostly used for the elaboration of the discussion together with some secondary sources contributed the literature during the last decades. Since the tribes and animals were ignored, otherized and subordinated side of the Ottoman history, this paper signifies both the role of tribes and camels since the both had central role in Ottoman history as historical agencies and actors.

Giriş

Osmanlı Devleti'nde aşiretlerin önemli bir konumu ve fonksiyonu bulunmaktadır. Osmanlı, aşiret kökenli bir hanedan olmasından dolayı devletin kuruluşu meselesinde dahi çok sınırlı olsa da bazı araştırmacılar aşiretlerin rolüne odaklanmıştır (Lindner, 2000). Bunun yanı sıra aşiretlere Osmanlı arşivi vesikalarında sıklıkla eşkıyalık olayları çerçevesinde karşılaşıldığından, Osmanlı Tarihi çalışmalarının birçoğu aşiretleri yalnızca eşkıya veya sorun yaratan kitleler olarak ele almışlardır (Ertürk, 2012: 100; Demirci ve Arslan, 2019; Üner, 2010; Uçmaz, 2020). Eşkıyalık ile ilgili yapılan aşiret çalışmalarının genellikle antropolojik değerlendirmelerden yoksun olması aşiretlerin kan bağına dayalı, ilkel yaşam süren, iskan edilerek modernleştirilmesi gereken ve daima sorun üreten kitleler olarak ele alınmasına neden olmuştur. Dolayısı ile aşiretler daha çok sürü besleyiciliği için yaylak-kışlak göçleri esnasında dahil oldukları eşkıyalık olayları ile tanımlanmaya gelmiştir. Bu yaklaşım aşiretleri eşkıyalık tartışmalarına hapsedmekle birlikte aşiretleri kendi toplumlarının ekonomik, sosyal ve siyasal gelişmelerinden soyutlayan bir tarih yazımını ortaya koymuştur. Bu durumun ortaya çıkmasına araştırmacıların aşiretleri bütünsel değil, tematik olarak dar ve arka planı sınırlı derecede ele almaları sebep olmuştur. Bir diğer söylemle aşiretler tarih üreten bir aktör olarak görülmemiştir.

Fakat son dönemlerde yapılan çalışmalarda konar-göçer, yarı-göçer veya yerleşik aşiretlerin Osmanlı toplumunda sahip oldukları kritik fonksiyon daha etraflıca ele alınmaya başlamıştır. Bu çalışmalara göre aşiretler yaşadıkları sosyal, ekonomik ve siyasal ortamlardan izole ve kapalı toplumlar değildir. Birçok antropoloji araştırmacısının da ortaya koyduğu üzere, Batı ve Orta Asya ile Kuzey Afrika'da oluşa gelmiş aşiretler, kan bağından ziyade yarattıkları ortak ata miti ve ortak geçmişten beslenen, bu şekilde nüfus potansiyellerini artırarak büyüdükçe güçlenebilen ve Osmanlı, Akkoyunlu ve Karakoyunlu gibi siyasal teşekküllere dahi evrilebilen ve dolayısı ile bizatihi kendi yaşam sahalarının sosyal, ekonomik ve siyasal gelişmelerinin merkezinde bulunan cemaatlerdir (Khoury ve Kostiner, 1990; Tapper, 1997). Osmanlı bürokrasisi klasik dönem olarak isimlendirilen dönemde çok isabetli bir şekilde aşiretleri genellikle cemaat olarak tanımlamıştır. Zira cemaat tanımı itibari ile Osmanlı Devleti topraklarında yaşam süren aşiretlerin üretim ve güvenlik gibi ortak çıkarlar etrafında bir araya gelişlerini anlamlandırması açısından tutarlılık arz etmektedir (Aydın, 2020: 110-115).

Osmanlı Devleti'nde cemaat, il, yörük, Türkmen, aşiret, kabile, boy gibi farklı terimlerle isimlendirilebilmiş aşiret kitlelerinin ekonomik bir aktör oluşları son dönem çalışmalarda ortaya konmuştur. Ankara-Konya bölgesinde yaşam sürmüş Cihanbeyli Aşiretleri 19. yüzyılda İstanbul'un ihtiyaç duyduğu koyun tedarikini sağlamada artan bir rolü olmuş ve İstanbul'daki koyun ihtiyacının %20'sini Cihanbeyli Aşiretleri tedarik ederek İstanbul'a ulaştırmışlardır (Köksal ve Polatel, 2019: 103). Birçok Osmanlı arşivi kaydından da görülebileceği üzere Osmanlı ordusunun ihtiyaç duyduğu koyunları birçok defa aşiretler karşılayarak orduya ulaştırmıştır (T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri Başkanlığı, Osmanlı Arşivi (BOA), C.AS. 1065/46897, 1214/1799; BOA, C.AS. 565/23702, 1215/1801). Yine aynı dönemde Şam ve Suriye bölgesinde ihtiyaç duyulan küçük baş hayvan ihtiyacı büyük oranda Erzurum bölgesindeki aşiretler tarafından karşılanmaktaydı (Çiftçi, 2018: 83). Varsak Türkmenleri yarı-göçer olmalarına rağmen 20. yüzyıl ortalarına değin Antalya bölgesindeki ticaret mallarının nakliyesini develeriyle sürdürmüşlerdir (Köç, 2022).

Aşiretlerin ekonomik olarak Osmanlı iktisadi sistemine entegre olan yapılarının yanı sıra yerel siyasette Tanzimat döneminin modernleştirici ve merkezileştirici özelliğinin aracısı dahi oldukları çalışmalara yansımıştır. Tanzimat döneminde birçok aşiret beyi aşiret müdürü adıyla kendi

bölgelerinde yerel meclislere dahil olmuşlardır (Çiftçi, 2018: 201-205). Bu dönemde Aneze ve Şammar gibi Osmanlı Devleti topraklarındaki en büyük iki aşiret dahi şeyhü'l müşeyyih gibi unvanlar ile yerel siyasetin odağında bulunmuş ve sancak yöneticileri ile aralarında patronaj (*sahabet*) ilişkileri oluşmuştur (Çiçek, 2021). Çadircı'nın da belirttiği üzere bu dönemde birçok köy ve kazaların yöneticileri ağa unvanlı aşiret yöneticilerinden oluşmaktaydı (Çadircı, 1989: 237-238). Bu durum son dönem literatüründe aşiretlerin siyasi olarak da Osmanlı idari sisteminden kopuk bir yaşam sürmediklerini desteklemektedir.

Bu çalışmamızda ise aşiretlerin sahip oldukları develer üzerinden güncel literatüre katkı sunulması amaçlanmaktadır. Aşağıda tartışılacağı üzere aşiretler Osmanlı madencilik ve ordu lojistiğinde ihtiyaç duyulan önde gelen kesimler olduğu anlaşılmaktadır. Aşiretlerin yüksek sayıda sahip oldukları develer madenlerde üretilen ve ordunun ihtiyaç duyduğu tek malzemelerinin nakliyesinde öncelikli yararlanılan kitlelerdir. Başta Yeniil Türkmenleri olmak üzere Anadolu'daki birçok aşiret Ergani, Kayseri, Boğazlıyan gibi maden ocaklarından çıkarılan bakır, kurşun, güherçile gibi ordunun ihtiyaç duyduğu malzemelerin taşınmasında öncü rolleri bulunmaktadır. Maden sahalarında üretilen bu ham maddeler Baruthane-i Amire'ye veya deniz yolu ile ulaştırılacaksa en yakın iskelelere aşiret develeri ile ulaştırılmıştır. Bu maddelerin mühimmat halinde orduya sevinde de yine aşiret develeri kullanılmıştır. Ayrıca zahire ve peksimet gibi ordunun ihtiyaç duyduğu malzemeler çoğunlukla aşiretlerden tedarik edilen develer ile sağlanmıştır. Bu çerçevede ilk olarak maden nakliyatında aşiretlerin ve develerinin rolünden bahsedilecek ve sonrasında ise orduda istihdam edilen aşiret develerinin ne derecede devamlılık arz eden bir olgu olduğuna değinilecektir.

1. Aşiret Develerinin Maden Nakliyatındaki Merkezi Rolü

Aşiretler, 19. yüzyıl boyunca madenlerden ihtiyaç duyulan maddelerin naklinde sıklıkla ve öncelikle başvurulan kesim olmuştur. Madenlerde üretilen bakır, kurşun, güherçile, mürdeseng, şap gibi maddelerin üretiminden ziyade bu maddelerin kalhanelere ve baruthaneye nakli aslı problemlerdendi. Madenlerde üretilen bu maddeler taşınmaya hazır olmasına rağmen develere yükletilerek nakledilmesi çoğu zaman iki ya da üç yılı bulabiliyordu. İhtiyaç duyulan bu maddelerin kısa sürede istenilen yerlere taşınmasında deve sahibi olan konar-göçer, yarı-göçer veya yerleşik aşiretlere ihtiyaç duyulmaktaydı. Zira Osmanlı toplumu içerisinde en çok deveye sahip olanlar uzun veya kısa transhumans hareketlilik (yaylak-kışlak göçü) içerisinde olan aşiretlerdi. Aşiretler ihtiyaç duydukları sıcak para ihtiyacını yaylak-kışlak göçü dönemlerinden sonra develerini bu tür nakliye işlerinde istihdam ederek de sağlamaktaydılar (Faroqhi, 1982: 525; Ekin, 2022: 43). Aşiret örgütlenmesine sahip olmayan "ahali" de deve sahibi olup maden maddelerinin naklinde istihdam edildiği söz konusu olsa da, ihtiyaç duyulan fazla deve sayısı ve mir-i aşiretlerin (aşiret reislerinin) aşiret üyeleri üzerindeki kolektif örgütleyici nitelikleri sebebi ile aşiretler öncelikli olarak madenlerin nakliyesinde merkezi bir rol oynamışlardır. Bu maddelerin nakliyesinde yaşanacak sorunlar maden maddesi üretiminde de sorunlara neden olduğundan aşiret develerinin varlığı maden işletmelerinin üreticiliğinde kilit, merkezi ve kırtarıcı bir rol oynamıştır. Aşağıda farklı bazı maden sahalarında üretilen maddelerin, teslimat noktalarına taşınmasını ve nakliye işini üstlenmiş olan aşiretlerin 19. yüzyıl madencilik faaliyetleri ağındaki merkezi rolünü göstermektedir:

Madde	Maden	Teslimat	Aşiret
Bakır, Mürdeseng	Ergani	Tokat Kalhanesi	Yeniil Aşiretleri, İlyan Aşireti, Dalyan Aşireti
Bakır, Mürdeseng	Tokat Kalhanesi	Samsun İskelesi	“”
Kurşun	Keban	“”	“”
Kurşun	Bereketli	Tarsus İskelesi	Boynuinceli, Piri, Tacerli, Sofili Türkmen Aşiretleri
Güherçile	Kırşehir	?	“”
Güherçile	Konya, Aksaray, Ilgın, Akşehir	Karamürsel İskelesi	Hotamışlar, Kara Acem, Akçak Kürdi Aşiretleri
Güherçile	Boğazlıyan	Üsküdar	Abdalı Aşireti
Kurşun	Kayseri	Baruthane-i Amire	Karakoyunlu Aşireti
Güherçile	“”	“”	Beğdek? Aşireti
Şap	Gediz Şaphanesi	İzmit İskelesi	Aydın ve Saruhan Türkmen Aşiretleri
Şap	?	Mudanya İskelesi	Şehidli Aşireti

Tablo 1. Anadolu'daki Bazı Aşiretlerin Dahil Oldukları Maden Taşımacılık Ağı¹

Tablodan da görüleceği üzere bilhassa Ergani Madeni Baruthane-i Amire'nin ihtiyaç duyduğu bakırın üretildiği önemli madenlerden biriydi. Ergani Madeni'nden çıkarılan bakır öncelikle Tokat Kalhanesi'ne taşınır ve burada işlendikten sonra Samsun İskelesi'ne nakli yapılırdı. Bu nakliye işinden birinci derece sorumlu olan Bozok ve Sivas sancaklarına yayılmış olan Yeniil Türkmen Aşiretleriydi. Her yıl Yeniil Aşiretleri 5.000 civarındaki develerini bu bakırın naklinde istihdam etmişlerdir. Bu taşımacılık işleminde biriken bakırın fazlalığından dolayı bazen daha fazla deveye ihtiyaç duyulmuştur. Örneğin 1861 yılında 5.000 deveye ek olarak Yeniil Aşiretlerinden 3.000 deve daha istihdam edilmesi talep edilmiştir (BOA, A.MKT.UM. 522/27, 1278/1861). Ergani ve Keban Madenleri'nde üretilen bakır ve kurşuna duyulan ihtiyacın arttığı zamanlarda bazen Yeniil Aşiretleri de yeterli gelmediğinden Diyarbakir Eyaleti'nden ayrıca aşiret develeri istenmiştir. Fakat bu develer çoğunlukla bölgenin iklimi paralelinde sıcağa dayanıklı soğuğa dayanıksız tek hörgüçlü develer (Dromedary) olduğundan çok fazla istihdam edilememiştir (BOA, A.AMD. 94/34, 1277/1861). Bu sebeple Anadolu coğrafyasındaki madenlerde ağırlıkla Türkmen ve Ekrad cemaatlerinin develerinden faydalanılmıştır.

Osmanlı merkezi hükûmeti sıklıkla maden eminlerine ve aşiret reislerine verdiği emirlerde istihdamına ihtiyaç duyulan aşiret develerinin zamanında ve yeteri sayıda olması noktasında çokça uyarılarda bulunmuştur. Bu durum aşiret develerinin dahi maden ürününün nakliyesinde yetersiz kaldığını göstermektedir. Bu konuda birkaç örnek vermek gerekirse Ergani Madeni'nde 1865 yılında 1 milyon 400 bin kıyye ham bakırın nakli için 4.500 deve Yeniil Aşiretlerinden henüz gönderilmediğinden madenin nakli kışın yaklaşmasına rağmen beklemekteydi (BOA, A.MKT.MHM. 366/42, 1282/1865). Yine daha erken bir tarihte Bereketli Madeni'nden

¹Tabloda verilen bilgiler T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivlerinde bulunan birçok farklı Osmanlı arşivi vesikasından yararlanılarak hazırlanmıştır.

taşımacılık yapan Hotamışlar güherçilenin birikmesinden dolayı develeri yetersiz kalmış, Aksaray'daki Kara Acem ve Akçak Kürdi Aşiretlerine de 150'şer kantar güherçileyi Karamürsel İskelesi'ne nakletmeleri emri verilmiştir (BOA, C.AS. 85/3980, 1218/1804). Bir diğer örnekte de Boğazlıyan Madeni'nden güherçile taşıyan Abdallı ve Mamalu Aşiretleri ayrıca Kayseri'den de güherçile nakline memur edilmiştir. Fakat Bozok sancağı beyi aşiretlere yüklenen aşırı görevlerden dolayı aşiretlerin daha önceki nakliye görevlerinin dahi sekteye uğrayacağını belirterek Kayseri'den nakli istenen güherçilenin iptalini istemiştir. Her ne kadar Bozok sancak beyi bölgede başka aşiretin kalmadığını belirtse de Dersaadet bir şekilde diğer aşiretlerin de istihdam edilerek Kayseri'deki güherçilenin Baruthane-i Amire'ye naklini emretmiştir (BOA, C.AS. 405/ 16714, 1250/1834).

Maden taşımacılığında yolların engebeli ve zorluklar taşınması sebebiyle hayvan arabaları develere oranla daha az tercih edilmiş, develerin daha fazla yük taşınmasından dolayı da maden nakliyesinde develer tercih edilmiştir. Ekin'e (2017: 388) göre at ve katırlar 150 kg, develer ise 250 kg civarında yük taşıyabilmektedir. İnal'a (2021: 59) göre ise tek ve çift hörgüçlü develerin çiftleştirilerek daha güçlü deve cinsi sağlanmış ve bu develer 250-320 kg kadar yük taşıyabildiği vurgulanmıştır. 1827 yılına ait bir kayıta ise Kayseri'den Baruthane-i Amire için güherçile taşıyan Karakoyunlu Aşireti develerinin her birinin 1 kantar (=180 kıyye) taşıdıkları vurgulanmıştır (BOA, C.AS. 458/19112, 1242/1827).

Maden taşımacılığında aşiretlerden kira yöntemi ile alınan deve nakliyesi hizmetinin karşılığı olarak ödenen miktarlar yıla, taşınan mesafeye ve ortaya çıkan enflasyon değerlerine göre değişiklik göstermiştir (Sarı, 2019: 308). 1794 yılında Haremeyn Aşiretlerine bağlı develerle Ergani'den Tokat kalhanesine kadar yapılan taşımada deve başına 15 kuruş, Tokat'tan İznik'e aktardıklarından ise deve başına 25 kuruş ödeme yapılmıştır (BOA, C.DRB. 7/326, 1209/1794). 1804 yılında Hotamış Aşireti Konya bölgesinden Karamürsel İskelesi'ne deve başına/kantarı 15 kuruşa güherçile taşımaktaydı (BOA, C.AS. 85/3980, 1218/1804). Aynı yıl Beğdek Aşireti Kayseri'den aldıkları güherçileyi Üsküdar'a kadar deve başına yine 15 kuruşa taşımıştır (BOA, C.AS. 902/38867, 1219/1804). Pehlivanlı Aşireti ise 1831 yılında Ergani-Tokat arasındaki mesafe için deve başına 25 kuruş almıştı (BOA, TS.MA.e. 1182/28, 1246/1831). 1840 yılında Bereketli Madeni ile Tarsus İskelesi arasındaki mesafe için ise Türkmen aşiretleri deve başına üç kuruş karşılığında yine birer kantar kurşun taşımışlardır (BOA, C.DRB. 26/1251, 1255/1840). 1860 yılında ise Yeniil Aşiretleri son yirmi yıldır Ergani-Tokat arasındaki bakır taşımacılığı için bir kantar/deve başına 50 kuruş ödeme yapıldığını belirtmişler ve bu miktarın yükselen fiyatlardan dolayı artık yeterli olmadığını iddia etmişlerdir. Bu sebeple 1860 yılından itibaren ödemenin yüzde yüz arttırılarak bir kantar/deve başına 100 kuruş ödeme yapılmasını istemişler ve bu istekleri Dersaadetçe onaylanmıştır (BOA, İ.MVL. 430/18928, 1276/1860). Bu yapılan ödemelerin çoğu ilgili maden eminleri veya kalhaneler tarafından yani yerelden yapılmıştır.

Maden taşımacılığı karşılığında belirlenen kira ücreti üzerinden gelir elde eden aşiretler ayrıca kazançlarından ötürü devlete ödemekle yükümlü oldukları vergileri bulunmaktaydı. Aşağıdaki tabloda 1840 yılında bazı aşiretlerin ödemekle yükümlü oldukları vergi dilimleri gösterilmektedir. Bu tablo aşiretlerin gelir-vergi düzleminde ekonomik bir aktör olduklarını da göstermektedir:

Aşiret	Mal-ı Miri	Semere ve ikramiye	Ara Toplam	Ağa'ya ikramiye ve deve baha vs.	TOPLAM
Aşiret-i Pehlivanlı	80.565.50	32.321	112.887	42.340	155.227
Aşiret-i Bernek	15.062	2.000	17.062	13.750	30.812
Aşiret-i Akçakoyunlu	19.770	1.703	21.473	7.700	29.173
Aşireti-i Boynuboğunlu	3.475	803	4.278	5.305	9.583
Aşiret-i Çağrganlı	2.851.50	971.50	3.823	1.158	4.981
Aşiret-i Morcanlı	1.057.50	231	1.288.50	5.097	6.385.50
Nahiye-i Aşurer	2.343	-	-	2.360	4.703
Nahiye-i Tenus	6.632	812	7.444	2.787	10.231
Kasaba-i Gürün	13.115	-	-	6.655	19.770
Cemaat-i Haymeli	5.566.50	1.663.50	7.186	1.983	9.169
Cemaat-i Şampaparı	5.596.50	1.684.50	7.281	1.521	8.802
Cemaat-i Koyuncu Alamaşlı	2.000	1.173	3.173	1.274	4.447
Cemaat-i Karakoyunlu	6.976.50	2.097.50	9.074	2.014	11.088
Cemaat-i Güzkebir	3.630.50	971.50	4.602	1.002.50	5.604.50
Cemaat-i Karahasanlı	5.264	1.595.50	6.859.50	1.465.50	8.325
Cemaat-i Kara Arablu	2.725.50	813	3.538.50	1.010	4.548.50
Cemaat-i Neşlü	6.128	1.839,50	7.967.50	1.835	9.802.50
Cemaat-i Taycı Amaşlı	6.705	2.000.50	8.705.50	1.174	9.879.50
Cemaat-i Kargın	5.990	1.777	7.767	1.661	9.428
Cemaat-i Çalış	1.057,50	231	1.288.50	1.131	2.319
Cemaat-i Carbare-i Aksaray	5.819	1.975	7.794	2.075	9.869
Cemaat-i Topaklı	1.397	320	1.717	620	2.337
Cemaat-i Beylü	894	277	1.171	257	1.428.50
Cemaat-i Saliyanlı	1.027.50	313	1.340,50	383	1.723.50
Cemaat-i Durumcelü	696.50	214	910.50	206	1.116.50
Cemaat-i Kara ath	419	136	555	140	695

Cemaat-i Öztimurlu	437.50	137	574.50	130	704.50
Cemaat-i Kaya Neklü	323	103	436	105	531
Cemaat-i Gevher Silk	520.50	159.50	680	200.50	880.50
Cemaat-i Kerişviran-ı Ceridi	883	282	1.165	288	1.453
Cemaat-i Alıcı	690	221	911	243	1.154
Cemaat-i Hemsinlü	1.002.50	335	1.337.50	300	1.237.50
Cemaat-i Arablu	617.50	203	820.50	200	1.020.50
Cemaat-i Esekaranlı	430.50	137	567.50	140	707.50
Cemaat-i Deyriri	302.50	101	403.50	114	517.50
Cemaat-i Kurdlu ...?	1.697	518	2.215	428	2.643
Cemaat-i Bekirli	939	293	1.232	265	1.497
Cemaat-i Gaçar Aylı	2.178	653	2.831	576	3.407
Cemaat-i Zekeriyalı	364	111	475	110	585
Aşiret-i Gurcalı	209	48	257	300	557
Cemaat-i Yenice Güzeli	550	129	-	-	679
Carbare-i Avne	5.734.50	915	-	-	6.649.50
Aydın civarında sakın Aşiret-i Gündüzlü	15.000	-	-	-	-
Halep civarında sakın Aşiret-i Reyhanlı	10.395	-	-	-	-
Halep civarında sakın Aşair-i Milanlı Bahadır	1.200	-	-	-	-
Ayntab civarında sakın perakende aşair	23.249 (Ber mucib-i sabık)	-	-	-	-
Bedel-i iltizam nevahi-i Erbaa	15.000	-	-	-	-
Cemaat-i Civili	400	-	-	-	-
Cemaat-i Karabl Uclusu	500	-	-	-	-
Cemaat-i Bahşili	588.50	-	-	-	-
Nahiye-i Kanfal	1.507	-	-	-	-

TOPLAM 478.353.50		
Mal-ı miri ba pusula tevzi 300.090.50	Semere ve ikramiye ba pusula 64.874	Ağa'ya ikramiye ve mütesellimlik ve deve baha ve avaidat ve kürek baha ve saire 113.389

Tablo 2. 1840 yılında bazı Aşiretlerin Ödemekle Yükümlü Oldukları Vergiler (BOA, TS.MA.e 1324/76, 1255/1840).

Aşiretlerin ödemekle yükümlü oldukları yukarıdaki vergilerden yaptıkları taşımacılık karşılığında muaf olabiliyorlardı. Osmanlı merkezi hükûmeti madenlerden gelecek maddelerin sağlıklı bir şekilde İstanbul'a ulaştırılmasını sağlamak için aşiretleri teşvik etmek zorunda kalabiliyordu. Örneğin Yeniil Aşiretlerinden biri olan Pehlivanlı Türkmen Aşireti'nden alınması gereken 78 bin küsurluk vergi dilimi "afv-ı ihsan-ı birle" yani padişahın ihsanı üzere alınmamıştı (BOA, TS.MA.e. 1182/28, 1246/1831). Fakat bu miktarın Pehlivanlı Aşireti mensupları içerisindeki yalnızca bakır nakliyatında istihdam edilen aşiret mensuplarından alınmaması gerektiği belirtilmiş, diğerlerinin paylarına düşen vergi dilimlerini Darphane-i Amire'ye teslim etmeleri gerektiği vurgulanmıştı.

Osmanlı merkezi hükûmetinin maden taşımacılığında yaptığı bu teşvik bazen çok fazla işe yaramayabiliyordu. Zira Pehlivanlı Aşireti mensupları vergi affına rağmen develerini Ergani Madeni'ne göndermeyerek "develerini ticaret-i saireleri için etrafa" göndererek istihdam etmeyi tercih ettikleri olmuştur (BOA, TS.MA.e. 1182/28, 1246/1831). Zira aşiretler sahip oldukları develer ile kara ticaretindeki nakliyatta birincil bir role sahiptiler (Düzbakar, 2003: 67). Aşiretler yarı-göçer yada yerleşik yaşama geçseler de bilhassa engebeli bölgelerde develeri ile iskele ve ticaret merkezleri arasında taşımacılığa devam etmişlerdi (Köç, 2022).² Bu durumda merkezi hükûmetin yaklaşımı daha sert bir tavır takınmayı gerekli kılmış ve Pehlivanlı Aşireti mensupları eğer karara direnirlerse "tedibat" ile cezalandırabilecekleri bildirilmişti (BOA, TS.MA.e. 1182/28, 1246/1831).

Aşiret mensuplarının develerini tekel hizmetlerde istihdam etmek yerine gelir olarak daha fazla getirisi olan serbest ticarete kullanmayı tercih ettiklerini gösteren bu gibi kayıtlara rastlanmaktadır. Yine 1860 yılında Yeniil Aşireti mensuplarından bazıları Ergani Madeni'ne göndermekle yükümlü oldukları 5.000 deveden bazılarını zamanında gönderememişlerdi, çünkü tespit edildiği üzere bu kişilerin "develerini ticaret için aher mahale sevk etmiş olanları bulunduğu" anlaşılmıştır (BOA, TS.MA.e 1221/23, 1277/1860). Birçok Osmanlı arşiv kaydından anlaşıldığı üzere aşiret develerinin maden taşımacılığında yetersiz kalışları yukarıda bahsi geçtiği üzere fazla iş yükünün aşiretlere emredilmesinin yanı sıra, aynı zamanda serbest piyasadaki fiyatların daha cazip oluşunun da etkisi vardı. Bu durum sadece maden taşımacılığı konusunda gerçekleşmiyordu. Örneğin, daha erken tarihlerde 1578-1579 yılında Şam'dan Hicaz'a kadar kiralanan develer için devlet 28 altın öderken, hacı adayları 50 veya 55 altın ödemekteydi (Sarı, 2019: 310). Bu sebeple devlet aşiretlere maden nakliyatında daha fazla ihtiyaç duymakta iken aşiretler ise bu görevlere çok da istekli yaklaşmamaktaydı. Aşiretleri maden nakliyatına teşvik için Osmanlı merkezi hükûmeti bu yüzden yerel ayanı aracı olarak kullanabilmekteydi. Örneğin,

² Ahmet Köç'e göre 1940-50'lere değin Varsaklar yarı-göçer olarak develeri ile Antalya kazaları ve iskelesi arasında ticaret faaliyetlerine devam etmişlerdir. Ahmet Köç, kişisel görüşme, e-mail, 17 Ekim 2022.

Yeniil Aşiretlerinin örgütlenmesi için Cabbarzadeler'e, Tarsus bölgesinde yaylakta olan Türkmen Aşiretlerinin organize edilmesi için Tarsus Voyvodası naibi Turzade Hacı Ali Bey'e başvurulmuştu (BOA, C.DRB. 26/1251, 1255/1840; BOA, C.DRB. 7/326, 1209/1794). Bunu yanı sıra aşiretlerin yaylak ve kışlak dönemlerindeki hareketlilikleri de maden nakliyatını geciktiren etmenlerden bazıları olarak belirse de, Dersaadet taşımacılık faaliyetini genellikle aşiretlerin yaylak-kışlak hareketliliği öncesi veya sonrasına bırakan bir planlama yaparak nakliyatın hal edilmesine çalışmaktaydı (BOA, TS.MA.e. 618/26, 1226/1811; BOA, TS.MA.e 618/28, 1227/1813; BOA, C.DRB. 14/664, 1238/1823; BOA, C.DRB. 26/1251, 1255/1839).

Yukarıdaki tabloda da belirtildiği üzere madenlerde üretilen kurşun, bakır, güherçile gibi maddeler Osmanlı ordusunun ihtiyaç duyduğu mühimmat yapımında kullanılan maddelerdi. Bu maddelerin üretiminde yaşanacak gecikmeler Osmanlı mühimmat yapımında ve cepheye naklinde sorunlara neden olabilmekteydi. Osmanlı belgeleri bu durumu açıkça belirtmektedir. Aşiretlerin develeriyle istihdamında ortaya çıkabilecek sorun ve yaşanabilecek gecikmelerin doğrudan doğruya Osmanlı ordusunu etkilediği belirtilmektedir. Örneğin Konya ve çevresinden Hotamış, Kara Acem ve Akçak Kürdi Aşiretlerinin taşımaları gereken güherçilenin önemi ile ilgili olarak "barut hususi umur-u Devlet-i Aliye'nin akdesi olmak, cihadiyenin ehem ve elzemi olub bu emr-i müstesnaya dikkat" edilmesi gerektiği vurgulanmıştı (BOA, C.AS. 85/3980, 1218/1803). Yine Ergani madeninden taşınması gereken bakır ihtiyacı için benzer bir gereklilik ve aciliyet vurgusu yapılmıştır: "elhalet-i hinde Donanma-yı Hümayunum kalyonları ve Kala-i hakaniyem lüzumları için Devlet-i amal ve asafaneleri toplar için der aliyemde külliyyetli numasın (bakırın) vücudu lazımeden olmakla" (BOA, C.AS. 1177/52421, 1210/1796). Bu yüzden merkezi hükümet maden işlerinde aşiretlerin "serian ve acilen" istihdamını istemiştir. Bu durum aşiretlerin devlet açısından kilit bir önem ve konumda faaliyet yürüttüğünü göstermektedir. Aşiretlerin ve aşiret develerinin bir tarih aktörü olarak yaşadıkları dönemin siyasi, ekonomik ve sosyal yaşam ağlarından uzak ve kopuk bir fonksiyona sahip olmadığı bu şekilde anlaşılmaktadır. Aşağıdaki bölümde aşiretlerin bilhassa ordu levazımında ihtiyaç duyulan nakliyatındaki yine benzer merkezi rollerine dair bilgiler verilecektir.

2. Aşiret Develerinin Ordu Nakliyatındaki Merkezi Rolü

Osmanlı Devleti'nde devamlılık arz eden bir diğer konu da aşiretlerin daimi olarak ordu levazımının nakliyesinde birincil ve merkezi rol almalarıdır. Bu hiç kuşkusuz yine aşiretlerin sahip oldukları mekkari (kiralık) develerin varlığından kaynaklanmıştır (İşbilir, 2003: 554-55). Farklı dönemlerde birçok kez aşiretlerden yüksek sayıda deve tedarik edilmiş ve bu şekilde ordunun ihtiyaç duyduğu zahire ve mühimmat cephelere aktarılabilmiştir. Hayvan arabaları mühimmat naklinde "suubet" yani zorluk çıkardığından develerin kullanımı daha fazla tercih edilmekteydi. Bu konuda Osmanlı arşivi kayıtları durumu açıkça dillendirmektedir: "Zehair-i mezkurenin araba ile ordu-yu humayuna nakli mümkün olamayacağı amal-i işardan müsteban olmuş" (BOA, A.MKT.UM. 163/48, 1270/1854). Bir diğer kayıta da benzer duruma işaret edilmekte ve öküz gibi diğer hayvanlarla çekilen arabaların daha masraflı olduğu belirtilmektedir: "hayvan ve arabaları ile nakl olunmakta ise de bunun külliyyetli şey olmasına ve ordu-yu humayunun kuvve-i hayatiyesi ve azam levazımata bulunmasına nazaran iane-i münasib ve civar bulunan mahallerden ücretle develer tertib olunması lazım gelip" (BOA, A.MKT.UM. 225/46, 1272/1856). Sefer hazırlıkları veya sefer sırasında aşiret beyleri ve Türkmen voyvodalarından ve mir-i aşiretlerinden deve tedarik edilmesi gerektiği noktasında Dersaadet emirler çıkartmış ve bunların uygulanmasını da zorunlu kılmıştır (Usta, 2012: 51-53). Örneğin Sarıkeçili Aşireti Mîr-i Aşireti Ömer Bey'den her bir deve için 15 kuruş karşılığında Anadolu ordusuna peksimet

taşımak üzere 500 deve göndermesi emri verilmişti (BOA, C.AS. 764/32265, 1248/1832). Bu olağanüstü sefer durumları bizatihi serbest ticaret ve madencilik taşımacılıklarına eklenmiş olan aşiretlerin işleyen düzenini bozabildiğinden aşağıda görüleceği üzere aşiret develerinin ordudaki istihdamında çoğu zaman dikkatli davranılmaya çalışılmıştır. Örneğin Kırım Savaşı için Sivas'taki ordunun ihtiyaç duyduğu zahireyi taşımaları noktasında Yeniil ve Haremeyn'e bağlı aşiretlerin "maden umuruna (işlerine) sekte olmamak" şartıyla istihdam edilebilecekleri vurgulanmıştı (BOA, A.MKT.UM. 163/48, 1270/1854).

Aşiretlere ordu lojistiğinde ihtiyaç duyulmasında gerçekleşen devamlılığı farklı dönemlere ait kaynaklardan görebilmek mümkündür. Örneğin, 1568 yılında Yemen'e gönderilen askerler için Arap Aşiretlerinden deve tedarik edilmişti (7 Numaralı Mühimme Defteri, 1998: 426-427). 1574 yılında Bağdat'taki barutu Trablus iskelesine 200 deve ile Beni Rabia Aşireti taşımıştı (BOA, A.DVNSMHM.d. 26/336, 982/1574). 1585 yılında İran seferi için Bozulus Türkmenlerinden 1.500 deve istenmişti (Ekin, 2022: 43). 1630 ile 1638 yıllarındaki Bağdat seferlerinde ve 1635 Revan seferinde Dersaadet zahire ve ordu lojistiğini aşiretlerden sağlanan develerle sağlamıştı. Bağdat seferinde Mamalu, Danişmendli, Milli, Şikaki, Rişvan gibi Türkmen ve Ekrad aşiretlerinden 13.800, Arap Aşiretlerden de 1.200 adet deve kiralanmıştı (Polat, 2020: 692-694). 1724 yılında Ağçakoyunlu, Pehlivanlı ve Afşar gibi aşiretlerinden istihdam edilen 900 deve ile mühimmat ve zahire Trabzon İskelesi'nden Revan ve Tiflis kalelerine aktarılmıştı (BOA, AE.SAMD III 37/3577, 1137/1724). Aşağıdaki tabloda görüleceği üzere 1785 yılında Erzurum'a zahire nakliyesi için farklı aşiretlerin develerinden yararlanılmıştır. Yukarıda da bahsi geçtiği üzere mesafe ve hizmet süresi gibi değişkenlerden dolayı aşiret sahiplerine ödenen deve kiralama ücretleri de farklılaşmıştır (Kaya, 2018:149; BOA, C.AS. 896/38559, 1199/1785):

Aşiret	Deve Sayısı	Kuruş	Deve/ Kuruş
Aşiret-i Mamalı	1.000	8.500	8.5
Aşiret-i Cihanbeyli	200	1.500	7.5
Aşiret-i Vuslur? Semanlı	500	3.500	7
Aşiret-i İlbeyli	400	3.500	8.75
Aşiret-i Mamalı Arabi	200	1.500	7.5

Tablo 3. 1785 yılında Erzurum'a ordu için zahire taşıyan aşiretlerden bazıları, deve sayıları ve aldıkları ücretler

Ordunun deve ihtiyacı duyduğu bazı dönemlerde Dersaadet aşiretlerden deve tedarikini daha zorunlu bir söylemle aşiretlere yansıtmıştır. Örneğin 1799 yılında Mısır'ın Fransızlarca işgalinden dolayı Reyhanlı Aşireti'nin acilen 500 deveyi ordu zahiresini taşıması için Adana'ya göndermesini zorunlu kılmıştı. Eğer aşiretin karara uymaması söz konusu olursa aşiretin cezalandırılacağı ayrıca vurgulanmıştı: "Matlub olunan deve ve ağnamı ve hatta vermekte muhalefet eylemek ihtimallari olur ise ... te'diblerine ikdam ve mübaderet olunacağı" (BOA, C.AS. 1065/46897, 1214/1799).

Osmanlı merkezi hükûmeti madencilik faaliyetinde olduğu gibi aşiret develerini çoğu zaman kiralama yöntemi ile orduda istihdam etmiştir. Fakat bazen kiralama ücretlerinin yüksek olduğu ve sayıca fazla deveye ihtiyaç duyduğu zamanlarda mübaya yani satın alma yöntemine başvurmuştur. Örneğin 1861 yılında ordunun ihtiyaç duyduğu 1.000 adet deve kiralama

yönteminin daha fazlaya mal edilmesinden dolayı bazı develerin satın alınarak orduda istihdam edilmesi istenmişti (BOA, A.AMD. 94/34, 1277/1861). Develerin satın alınması çok arzu edilen bir durum değildi. Zira bazen yüksek sayıda devenin mübaya edilmesinden dolayı bazı bölgelerde deve kaynakları azalabiliyordu (Ekin, 2017:406). Bunun yanı sıra develerin düzenli bakım istemekte ve yaz mevsimlerinde yaylaya çıkartılarak kuvvetli hale getirilmeleri de gerekiyordu. Aksi halde kış mevsimlerinde orduda mühimmat ve zahire taşıyan develer telef oluyorlardı (BOA, HAT 1048/43240, 1245/1829). Bu sebeple Dersaadet çoğunlukla aşiretlerden deve kiralamayı daha pratik bir yöntem olarak kullanmaktaydı.

Yukarıda zikredilen daha erken yıllara ait deve istihdamı örnekleri 19. yüzyıla ait kayıtlarda da görülmektedir. 1811 yılında Vahhabi hareketini bastırmaya görevli Mısır valisi ordusunda istihdamı için için Aneze ve Bağdad devesi olarak isimlendirilen sıcağa dayanıklı tek hörgüçlü Arap devesine ihtiyaç duyulmuş, 30 bin deveye sahip olduğu düşünülen Anezelerden deve alınması emri verilmişti (BOA, HAT 344/19621, 1225/1811). 1832 yılında da Mısır Meselesi'nden dolayı Dersaadet birçok aşireti seferber ederek 11.600 gibi yüksek sayıda devenin ordu nakliyesinde kullanılmasını istemiş fakat bunun mümkün olamayabileceği düşünülerek sayının beş altı bin kadar makul bir seviyede tutulması salık verilmişti (BOA, HAT 356/19984, 1248/1832):

Aşiret	Deve Sayısı	Aşiret	Deve Sayısı
Yeniil Aşiretleri	2.000	Mamalu Aşiretleri	800
Boynuinceli Aşireti ve Hacı Ahmedli Cemaati	800	Beğdek Aşireti	400
Hotamış Aşireti	200	Esbkeşan	350
Arisun kazası Aşiretleri	200	Şeyhli ve Tabanlı Aşiretleri	500
Şeyh Bizinli Aşireti	450	Mikaili ve Atmanlı ve Milükanlı Ekradı	400
Kikal Aşireti	450	Cihanbeyli Ekradı	750
Rişvan Ekradı	2.000	Aydın ve Saruhan Sancaklarında mütemekkin Aşiretlerden	2.500
TOPLAM			11.600

Tablo 4. 1832 yılında Aşiretlerden toplanması beklenen deve sayıları

1838 yılında Sivas Müşiri Hafız Paşa'nın maiyetinde mühimmat ve zahire naklinde istihdam edilmek üzere Boynuinceli, Mamalu ve Tabanlı Aşiretlerinden 1.000 adet deve istenmiştir. Fakat yalnızca Mamalu Aşireti'nin istihdamında karar kılınmıştır, çünkü diğer iki aşiretin orduda görevlendirilmesi onların maden nakliyatındaki işlerini aksatacaktır. Zira madenden çıktıkları güherçilenin nakli de bir o kadar önemlidir: "Maden-i Humayun ve güherçile maslahatları dahi asıl ecza-yı mühimmat-ı cihadiyeden olmasıyla ... iki tarafın (işin) maslahatı gözetilerek hüsn-i tesviyesi lazımeden olmakla" (BOA, HAT 383/20607, 1254/1838).

Orduda görevlendirilen aşiretlerin başında Hassa sarbanları ve sarbanbaşlarının görevlendirildiği vurgulanmaktadır (Usta, 2012: 52). Fakat incelenen kayıtların çoğunda develerin başında görevlendirilenler genellikle aşirete mensup kişiler olmuştur. Örneğin, 1828-1829 Osmanlı- Rus Harbinde Pehlivanlı Mîr-i Aşireti Mustafa Bey sarbanbaşı olarak kendi develeri ile birlikte savaşa iştirak etmiştir. Hatta Soğanlı Dağında Rus komutan Paskeviç'in ordusunun Osmanlı ordusunu

bozguna uğrattığı zamanda ordudaki 382 deveyi Rusların ele geçirmesine sürpriz bir şekilde engel olmuş, develeri Karahisar-ı Şarki'ye çekerek burada imal edilen peksimet ve arpayı Hacı Hasan Paşa'nın ordusuna ayrıca naklettirmişti (BOA, HAT 1048/43240, 1245/1829; Boyacı, 2019: 53). 20. yüzyıl başında da aşiret develerine duyulan ihtiyaç devamlılık arz etmiştir. 1900 yılında Rişvan Aşiretlerinden ordu-yu humayun ihtiyacı için 250 adet deve istenmişti (BOA, C.AS. 378/15643, 1215/1900). 1913 yılında Halep, Bağdat, Urfa, Musul ve Diyarbakir yöneticileri kendi bölgelerindeki aşiretlerden deve tedariki için girişimde bulunmuşlardı. Suriye çölündeki Arap Aşiretleri ile Çöl ağzı olarak isimlendirilen Siverek ve Mardin gibi yerlerdeki aşiretlerden de deve tedariki için girişimde bulunulmuştu (BOA, DH.MTV. 29/49, 1331/1913). Verilen cevaplarda konar-göçer aşiretlerin olmadığı Ergani gibi sahalarda devenin de bulunmadığı da vurgulanmaktaydı. 1917 yılında Musul vilayetinden 2.651 deve ordu işleri için gönderilmiş, Şammar Aşiretinden 200, Düleym Aşiretinden 700, Hadidi Aşiretinden 300 ve Telafer Aşiretlerinden de 200 deve tedariki için aşiret şeyhlerinden sözler alınmıştı (BOA, DH.İ.UM.EK 73/57, 1333/1917). İmparatorluk çağının sona erdiği tarih olan Birinci Dünya Savaşına değin görüldüğü üzere Osmanlı Devleti'nde aşiret develerinin kullanımı ve bu develere duyulan ihtiyaç devamlılık arz etmiştir.

Aşiret reislerinin verdikleri sözlerden bazıları karşılık bulduğu gibi bazıları karşılıksız kalmıştır. Suriye ve Irak çölü içerisindeki en büyük ve kalabalık aşiret kitlesi olan Aneze Aşireti'nden 1915 yılında 2.000 deve orduya yardım olarak istenmişti. Fakat bu talep aşiret şeyhi tarafından bir müzakere unsuru olarak kullanılmış ve Aneze Şeyhi aşiretinin Halep Sancağı'na bağlanması şartını koşarak istenilen sayıda deveyi "ianeten" orduya teslim etmeyi önermişti (BOA, DH.İ.UM. 92/4, 1331/1915). Bu konuda yapılan karşılıklı iletişim ve müzakere sonrasında aşiretin 2.000 yerine 1.200 deve vermesinde karar kılınmıştır (BOA, DH.ŞFR. 478/31, 1331/1915). Aneze gibi kalabalık ve gerçek konar-göçer (true nomadism) özellikleri barındıran aşiretlerin devletin verdiği emirleri çölden aldıkları güç alternifi ile daha keyfi bir karar olarak kendi lehlerine kullanabilmekteydiler. Bu tür örneklerin istisnaî bir durum olmadığını yukarıda da vurgulandığı üzere aşiretlerin kendi çıkar ve faydacılıklarını merkeze oturtmalarından anlayabiliriz. Bir diğer örnek olarak Canpolatlardan bahsedilebilir. Zira Canpolatoğlu Ali Paşa voyvodalığın kendilerine verilmesi karşılığında Dersaadet'in talep ettiği 200 deveyi devlete vermeyi taahhüt etmiştir (Soyudoğan, 2011: 151).

Yukarıdaki zikredilen sebeplerden dolayı aşiretlerden ordu için sağlanan deve tedariki her zaman sorunsuz bir pratik olarak ortaya çıkmamıştır. Yukarıda bahsedildiği üzere aşiretler develerini serbest piyasadan maden ve tuzla gibi tekel işlerinden hacıların taşınmasına kadar birçok farklı sahada ekonomiye dahil etmekteydiler. Bunun yanı sıra talep edilen develer örneğin 1914 yılında Urfa'da toplananlar gibi gebe olduklarından orduya sevk edilemeyebiliyordu (BOA, DH.EUM.KLU. 5/26, 1330/ 1914). Veya Esbkeşan Aşiretinden gereğinden fazla deve istenmesi aşiret mensuplarının bölgelerini terk ederek deve vermekten kaçınmalarına neden olabiliyordu (BOA, C.ML. 99/4379, 1214/1799). Bu sebeple Dersaadet ve yerel sancak yöneticileri aşiretlerden talep ettikleri develerin sayısı, ücretleri ve iş yükleri gibi konularda orantılı emir ve kararlar vermek durumundaydı. Aşiret develerine olan ihtiyaçtaki devamlılık bu konuda esas bir rol oynamaktadır. Zira sonraki dönemlerde aşiretlerin daha az sayıda deveyi ordu emrinde istihdam etmelerine neden olmaktadır.

Sonuç

Osmanlı Devleti'nde yaşam sürdürmüş olan aşiretler Osmanlı toplumsal, ekonomik ve siyasi gelişmeleri ile bütünlük içerisinde olan cemaatlerdir. Bu zümreler genellikle konar-göçer veya

yarı-göçer yaşamın gerekliliği olan transhumans yaylak-kışlak göçleri esnasında ortaya çıkan sorunlara münhasır topluluklar değillerdir. Modernist yaklaşımların ortaya koyduğu aşiretlerin ilkel ve kapalı topluluklar olduğu faraziyesi, Osmanlı toplumunun önemli bir parçasını oluşturan aşiretler için geçerliliği kanıtlanır düzeyde bir iddia değildir. Yukarıda da izah edildiği üzere aşiretler Osmanlı madencilik sektörünün işleyişinde merkezi bir rol oynamışlardır. Ham maden maddelerinin farklı bölgelerde olan kalhanelere, kalhanelerden mühimmat elde edilen Baruthane-i Amire'ye ve buradan da ordu cephelerine aktarılmasında birincil olarak aşiretler istihdam edilmiş ve edilmek zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Bu fonksiyon aşiretlerin sahip oldukları develerden kaynaklanmıştır. Soğuk bölgelerde Türkmen aşiretlerin sahip oldukları develerden yararlanılırken, Hicaz ve Suriye gibi bölgelerde de buradaki aşiretlerin sıcağa dayanıklı develerinden yararlanılmıştır. Aşiretler ordu cephelerinde ihtiyaç duyulan mühimmatın yanı sıra hububat ve peksimet gibi maddelerin taşınmasında da öncelikli yararlanan kesimler olmuşlardır. Farklı dönemlerden verilen örneklerden de görüldüğü üzere Osmanlı Devleti'nin sona erdiği tarihe kadar aşiretler bu kritik ve önemli fonksiyonu sürdürmeye devam etmişlerdir. Bu sebeple aşiretler Osmanlı toplumunun sosyal, ekonomik ve siyasi gelişmelerinin dışında kalan kitleler olarak görülemeyeceği gibi tam aksine bu gelişmelerin önemli bir parçası olarak varlıklarını sürdürmüş cemaat ve zümrelerdir.

Kaynakça

T.C. Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşivleri, Osmanlı Arşivi (BOA):

A.MKT.UM. 522/27.

A.AMD. 94/34.

A.DVNSMHM.d. 26/336.

A.MKT.MHM. 366/42.

A.MKT.UM. 163/48; 225/46.

AE.SAMD III 37/3577.

C.AS. 565/23702; 1065/46897; 1177/52421; 378/15643; 405/ 16714; 458/19112; 764/32265; 85/3980; 896/38559; 902/38867.

C.DRB. 14/664; 26/1251; 7/326.

C.ML. 99/4379.

DH.EUM.KLU. 5/26.

DH.İ.UM. 92/4.

DH.İ.UM.EK. 73/57.

DH.MTV. 29/49.

DH.ŞFR. 478/31.

HAT 1048/43240; 344/19621; 383/20607; 430/18928.

TS.MA.e 1221/23; 1324/76; 1255/1840; 618/28; 1182/28; 618/26.

Diğer Kaynaklar:

7 Numaralı Mühimme Defteri (975-976/ 1567-1569)Özet-Transkripsiyon-İndeks I.(1998).

Haz.Hacı Osman Yıldırım vd. T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü, Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Divân-ı Hümâyûn Sicilleri Dizisi: V.

- Arif, S. (2019). Osmanlı Kara Taşımacılığında Deve ve Türkmen Deveciler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21(1), 303-322.
- Aydın, S. (2020). Aşiret. *Antropoloji Sözlüğü*. Işık Yayınları. 110-115.
- Boyacı, N. K. (2019). *1828-1829 Osmanlı-Rus Savaşı Doğu Cephesinde İnsan Kaynakları Seferberliği*. [Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi], İstanbul Üniversitesi.
- Çadırcı, M. (1989). Türkiye’de Kaza Yönetimi (1840-1876). *Belleten*, 53, 237-257.
- Çiçek, M.T. (2021). *Negotiating Empire in the Middle East: Ottomans and Arab Nomads in the Modern Era, 1840-1914*. Cambridge University Press.
- Çiftçi, E. (2018). *Fragile Alliances in the Ottoman East: the Heyderan Tribe and the Empire*. [Yayınlanmamış Doktora Tezi], Bilkent Üniversitesi.
- Demirci, S. ve Arslan, H. (2019). *Osmanlı Türkiyesi’nde Eşkıya, Devlet ve Siyaset*. Yalın Yayıncılık.
- Düzbakar, Ö. (2003). Hüdavendigâr Sahasında Konar-Göçerler. *Uludağ Üniversitesi Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4, 61-74.
- Ekin, Ü. (2017). Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu’nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkiyelen Faktörler (1500-1800). *Belleten*, 291, 387-418.
- Ekin, Ü. (2022). Osmanlı İmparatorluğu’nda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi. *Kadim*, 3, 31-52.
- Ertürk, V. (2012). XVI. Yüzyılın İkinci Yarısında Vize Sancağında Eşkıyalık Faaliyetleri (1553-1574). *Çanakkale Araştırmaları Türk Yılığ*, 12, 97-107.
- Faroqhi, S. (1982). Camels, Wagons, and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries. *International Journal of Middle Eastern Studies*, 14-4, 523-539.
- İnal, O. (2021). One-Humped History: The Camel as Historical Actor in the Late Ottoman Empire. *International Journal of Middle Eastern Studies*, 53, 57-72.
- İşbilir, Ö. (2003). Mekkâre. *Türkiye Diyanet Vakfı Ansiklopedisi*, 28, 554-555.
- Kaya, H. (2018). *Osmanlı-İran Sınırında Bir Serhad Sancağı: Bayezid (1578-1848)*. [Yayınlanmamış Doktora Tezi], Hacettepe Üniversitesi.
- Khoury, P. ve Kostiner, J. (1990). *Tribes and State Formation in the Middle East*. University of California Press.
- Köç, A. (2022). XIX. Yüzyılda Göçebe Hayatının Temsilcisi Olarak Varsak Köyü. *Osmanlı Medeniyeti Araştırmaları Dergisi*, 14, 119-137.
- Köç, A. Kişisel Görüşme, e-mail, 17 Ekim 2022.
- Köksal, Y. ve Polatel, M. (2019). A Tribe as An Economic Actor: The Cihanbeyli Tribe and the Meat Provisioning of İstanbul in the Early Tanzimat Era. *New Perspectives on Turkey*, 61, 96-123.
- Lindner, R.P. (2000). *Ortaçağ Anadolu’sunda Göçebeler ve Osmanlılar*. İmge Kitabevi.
- Polat, S. (2020). IV. Murat Dönemi Osmanlı Seferlerinde Konar-Göçerlerin Et Temini ve Taşımacılık Hususundaki Rollerini. *Türkiyat Mecmuası*, 30 (2), 671-698.
- Soyudoğan, M. (2011). Aşiretlerin Ekonomi Politigi ya da Olağan Şiddet: Osmanlı Ayıntab’ında Aşiret Eşkiyaları Üzerine. “*Ta Ezelden Taşkıdır...*” *Antep*. Haz. Mehmet Nuri Gültekin. İletişim Yayınları. 125-154.

Tapper, R. (1997). *Frontier Nomads of Iran: A Political and Social History of the Shahsevan*. Cambridge University Press.

Uçmaz, A. (2020). *Devlet-Aşiret İlişkileri Miranlı Mustafa Paşa: Aşiret- Eşkiya-Hamidiye Alayları*. Akademisyen Kitabevi.

Usta, O. (2012). Celâliliğin Türkmen Cephesi: 17. Yüzyıl Anadolu Kırsalında Türkmen Voyvodası ve Türkmenler. *Kebikeç*, 33 49-86.

Üner, M.E. (2010). *Aşiret, Eşkiya ve Devlet*. Yalın Yayıncılık.

Çatışma beyanı

Makalenin yazarı, bu çalışma ile ilgili taraf olabilecek herhangi bir kişi ya da finansal ilişkisi bulunmadığını dolayısıyla herhangi bir çıkar çatışmasının olmadığını beyan eder.

Destek ve teşekkür

Çalışmada herhangi bir kurum ya da kuruluştan destek alınmamıştır.