



SUİTDER

SDÜ İNSAN VE TOPLUM BİLİMLERİ DERGİSİ

Süleyman Demirel University Journal of Humanities and Social Sciences

Sayı/Issue	63-Haziran 2025/ 63-June 2025
Makale Bilgisi/ Article Info	Araştırma Makalesi / Research Article
Başvuru Tarihi/ Submitted Date:	8 Ocak 2025 / 8 January 2025
Kabul Tarihi/ Accepted Date:	25 Şubat 2025 / 25 February 2025
Atıf/Citation:	Gökçe, E. (2025). XVIII. Yüzyıl Sonlarıyla XIX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Sefer Lojistiği Kapsamında Hamid Sancağı'ndan Deve Alımı. <i>Süleyman Demirel Üniversitesi İnsan Ve Toplum Bilimleri Dergisi</i> (63) 287-308
DOI:	10.35237/suitder.1615781
Benzerlik / Similarity:	%4

XVIII. Yüzyıl Sonlarıyla XIX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Sefer Lojistiği Kapsamında Hamid Sancağı'ndan Deve Alımı

Camel (Şütürân) Procurement from Hamid Sanjak within the Scope of Ottoman Campaign Logistics in the Late Eighteenth and Early Nineteenth Centuries

Evren GÖKÇE* 

Öz

XVIII. yüzyılın son çeyreğine geldiğinde bitmek bilmeyen iç ve dış sorunlarla uğraşmak zorunda kalan Osmanlı İmparatorluğu açısından en önemli hedef, toprak bütünlüğünü devam ettirebilmek hâline gelmiştir. Bu doğrultuda reform ve ıslahat çabaları sürdürülürken geleneksel yöntemler izlenerek ülke kaynaklarının kullanımıyla savaş ve isyanların üstesinden gelinmeye çalışılmaktadır. Önceki asırlarda olduğu gibi bu yöntemler arasında en çok başvurulanlardan biri, ordu personeli başta olmak üzere gıda, mühimmat ve çeşitli malzemeler gibi birtakım lojistik ihtiyaçların halktan tedarik edilmesidir. Bu ihtiyaçlar arasında nakliyat hizmetlerinde kullanılacak çeşitli hayvanların sağlanması önem arz eden bir konudur. Dağlık ve engebeli bir coğrafyada bulunan Hamid Sancağı'nın merkezi Isparta ve diğer kazalarda taşımacılıkta kullanılan hayvanlar arasında develerin önemli bir yeri vardır. Kazalarda yaşayan halkla birlikte sancağın çeşitli yerlerine dağılmış konargöçer kitlelerin nakliyat ihtiyaçlarının karşılanması açısından ciddi bir taşıma kapasitesine sahip olan develerin bu özelliği, devlet tarafından göz önünde bulundurulmaktadır. Bu doğrultuda sefer zamanlarında imparatorluğun diğer yerlerinden olduğu gibi, sancak kazalarından çeşitli miktarlarda deve tedariki yapılarak orduya gönderilmektedir. Bu çalışmada, XVIII. yüzyılın sonlarıyla XIX. yüzyılın ilk çeyreğinde imparatorluğun giriştiği bazı savaşlar sırasında Hamid Sancağı'ndan Osmanlı ordusu için yapılan deve alımları mercek altına alınmış, bu doğrultuda sefer lojistiği araştırmalarına katkı sağlamak hedeflenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı İmparatorluğu, Sefer, Lojistik, Hamid Sancağı, Deve.

* Dr., Isparta/TÜRKİYE, E-Posta: evren1839@hotmail.com, ORCID: 0000-0001-5930-3020.



Abstract

By the last quarter of the XVIIIth century, the most important goal for the Ottoman Empire, which had to deal with endless internal and external problems, became to maintain its territorial integrity. In this direction, while reform and reform efforts continued, traditional methods were followed to overcome wars and rebellions by utilizing the country's resources. As in previous centuries, one of the most commonly used methods was the procurement of certain logistical needs such as food, ammunition and various materials from the people, especially army personnel. Among these needs, the provision of various animals to be used in transportation services is an important issue. Camels have an important place among the animals used for transportation in Isparta, the center of Hamid Sanjak, which is located in a mountainous and rugged geography, and in other districts. This feature of camels, which have a serious carrying capacity in terms of meeting the transportation needs of the nomad groups (Yörük) scattered in various parts of the sanjak along with the people living in the districts, was taken into consideration by the state. Accordingly, in times of campaigns, camels were procured in various quantities from the districts of the sanjak, as well as from other parts of the empire, and sent to the army. This study examines the procurement of camels from Hamid Sanjak for the Ottoman army during some of the wars fought by the empire in the late XVIIIth and first quarter of the XIXth centuries, and aims to contribute to the research on campaign logistics.

Keywords: Ottoman Empire, War Campaign, Logistic, Hamid Sanjak, Camel

GİRİŞ

Osmanlı ordusu yüzyıllar boyunca üç kıtaya yayılan imparatorluk topraklarında giriştiği seferlerde çeşitli lojistik ihtiyaçlarının karşılanması, muharip ve yardımcı sınıfları oluşturan personelin alımı gibi hususlarda devletin geliştirdiği sistem sayesinde ciddi başarılar kazanmıştır. Temelde imparatorluk kaynaklarının kullanılmasına dayanan bu sistem doğrultusunda savaş hazırlıkları alabildiğine hızlı biçimde yapılmakta, Balkanlardan Kafkaslara, Kuzey Afrika'dan Arap yarımadasına kadar geniş bir coğrafyada büyük çaplı askerî harekâtlar gerçekleştirilmektedir. Özellikle imparatorluğun güçlü olduğu yüzyıllarda sistemin işlerliğini etkileyecek önemli sorunlara rastlanmamıştır. Ancak XVI. yüzyılın sonlarından itibaren görülen iç ve dış gelişmeler neticesinde sistemde ciddi aksaklıklar meydana gelmiş, imparatorluk geniş sınırlarını korumak ve isyanları bastırmakta eskisi kadar etkili olamamaya başlamıştır.

Askerî olduğu kadar imparatorluğun ticari ve sosyal hayatında da önemli bir yeri olan nakliyat ihtiyacının karşılanmasında geçmişten beri en çok kullanılan araçlardan birisi, develerdir. Başta geniş bir coğrafyaya yayılan imparatorluğun kara ticaretinin en temel unsurları olan kervanlarla birlikte uzun mesafeli seferlerde develer vasıtasıyla geniş miktarda yük taşınabilmekte, personel nakli sağlanabilmektedir. Bu sebeple imparatorluk yönetimi ülkede taşımacılık sektöründe söz sahibi olan Yörükler başta olmak üzere diğer gruplar ve devcilerle geçimini sağlayan kişilerden yukarıda bahsedilen sistem doğrultusunda alımlar yapmıştır. Böylece imparatorlukta yolların sahip olduğu bütün olumsuz şartlara rağmen ulaşım problemi önemli oranda çözülebilmektedir. Batı Anadolu'da bulunan Hamid Sancağı Malazgirt Savaşı'nı takiben bölgeye yerleşen geniş bir konargöçer nüfusu barındırmaktadır. Yaşam tarzlarının yanı sıra geçim faaliyeti olarak develerden yararlanan konargöçer gruplar, bu konuda köklü ve geleneksel bir karakter kazanacak derecede uzmanlığa sahiplerdir. Bu doğrultuda imparatorluk yönetimi erken dönemlerden itibaren sancaktan seferlerde ve diğer gerek duyulan zamanlarda deve alımı yapmıştır.

Hamid Sancağı'nın Osmanlı ordusuna yaptığı lojistik ve askerî katkılar hakkında örnek çalışmalar mevcuttur.¹ Ancak her ne kadar bazı makale, bildiri ve kitaplarda sefer lojistiği açısından önemli bir konu olan deve tedariği hususunda sancağın yaptığı katkılara dair detaylara yer verilmişse de bu konuda detaylı bir çalışmanın mevcut olmadığı görülmektedir. Bu bakımdan siciller başta olmak üzere diğer kaynaklardan elde edilen bilgi ve veriler vasıtasıyla Batı Anadolu'da devecilik kültürüyle ön plana çıkan yerlerden Hamid Sancağı'nın XVIII. yüzyılın sonlarıyla XIX. yüzyılın başlarında Osmanlı ordusu için yaptığı deve tedariği mercek altına alınmıştır.

1. Osmanlı Seferlerinde Nakliyatı Olumsuz Etkileyen Faktörler

İnsanlık tarihi boyunca sahip olduğu önemi koruyarak yaşanan teknolojik gelişmeler sayesinde günümüz dünyasında yeni bir boyuta evrilen lojistik kavramı, askerî açıdan seferdeki bir ordu için kaynakları seferber etme ve örgütlenme işlevlerini tanımlamaktadır. Zamanla meydana gelen bazı deyim ve terim değişikliğine karşın, lojistik teşkilatları ve kurumların aynı amaca hizmet ettikleri bilinmektedir. Osmanlı İmparatorluğu'nda asırlar boyunca hizmet veren menzilhâneler, zahire ve mühimmat depoları ve yardımcı hizmet kolları gibi lojistik teşkilatları ve tesislerinin kurulmasında lojistik planlamanın büyük payı vardır. Bu planlama kapsamında bir ordunun gereksinim duyduğu ikmal maddelerinin sağlanması, temini, ulaştırılması, nakledilmesi tahliye ve tedavi kurumlarının kurulması, bakımı, işletilmesi hizmetlerin sağlanması gibi konular ele alınmaktadır (Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri III. Cilt, 7. Kısım, 1995, s. 21, 22.)

Tarihin gördüğü en başarılı ordulardan birine sahip olan Osmanlılar açısından kazanılan zaferler, temelde iyi örgütlenmiş bir lojistikle ilişkilendirilmiştir. Zira kaynakların belirttiği üzere Osmanlılar, devirlerine göre ileri bir lojistik sistemi tesis etmişlerdir. (İnalcık, 2014, s. 141). Osmanlı seferleri söz konusu olduğunda günümüzde modern silahlarla yapılan savaşlarda lojistik desteğin yeterliliği uygulanacak strateji ve taktiğe ne oranda katkı yapıyorsa, bu destek aynı öneme sahiptir. Fakat kuruluş döneminde yapılan savaşlar modern çağlardaki gibi yıllarca sürmeyip çok kez bir günde (nadiren II. Kosova Savaşı gibi birkaç günlük zaman zarfında) sona ermiştir. İlerleyen tarihlerde Yavuz Sultan Selim döneminden itibaren savaşların uzun süre devam ettiğine rastlanılsa da sürenin uzaması ve ordu mevcudunun artışı, idari faaliyetlerle birlikte lojistik desteğin aksamasına neden olmamıştır (Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri III. Cilt, 7. Kısım, 1995, s. 20).

Osmanlılarda bir sefere karar verildiğinde öncelikle seferin yapılacağı bölgedeki lojistik ve stratejik imkânlar ön plana alınmıştır. Ordunun tüm hazırlıklarını tamamlaması ise ortalama altı ay gibi bir sürede gerçekleşmiştir. Ancak sistemdeki başarıya rağmen bu hazırlıklar, geniş topraklara sahip olan devlet için büyük bir sorun teşkil etmektedir. Kaynaklara göre, Osmanlı ordusu Anadolu'da yürüyüşteyken günlük 1.110 kile un (bir kile 20 okka), 700 kile has un, 800 kile arpa, 2.000 kantar saman, (bir kantar 44 okka), 600 okka kömür (1 okka 1282 gr), Rumeli'deki yürüyüşte ise 850- 1.900 kile un, 800-1000 kile has un, 5.000-8.000 kile arpa, 150 araba ot, 300 araba odun ve 600 okka kömüre ihtiyaç duymaktadır. Bununla birlikte, söz konusu malzemelerle mühimmatın ve hazırlanmış gıda stoklarının uzun mesafeler boyunca güvenli ve alabildiğince hızlı bir biçimde taşınması, nakliyatın önemini ortaya koymaktadır. Bu konuda imparatorluk coğrafyasına yayılmış olan menziller, yani konaklama noktalarının rolü oldukça büyüktür. Nitekim seferin başlangıcından bir yıl öncesinde ordunun konaklayacağı yerler tespit edilmekte, hangi cins malzemenin hangi menzillere getirilmesi gerektiği bildirilmektedir. Ayrıca zahire, hayvan ve bazı maddeler menzil eminleri tarafından *sürsat* olarak adlandırılan uygulamayla köylülerden satın alınarak tedarik edilmektedir (Yıldırım 2002, s. 142; Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri III. Cilt, 7. Kısım, s. 66; Halaçoğlu 2014, s. 17-18).²

¹ Bu çalışmalar hakkında bk. Gökçe, 2022, s. 168

² Sürsat uygulaması hakkında detaylı bilgi için bk. Sarı, 2019, Sarı, 2020.

XVIII. Yüzyıl Sonlarıyla XIX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Sefer Lojistiği Kapsamında Hamid Sancağı'ndan Deve Alımı

Oluşum açısından Asya ve Avrupa kıtaları arasında doğal bir köprü gibi duran Anadolu'nun topografik yapısı ulaşımı güçleştirmektedir. Zira Anadolu coğrafyasında orta kısımdaki stepler doğuya doğru yükselirken iç kısımların denizle ilişkileri, yüksek dağ silsileleriyle kesilmiştir. Fakat Ege Bölgesi kıyıları, Orta Anadolu'nun içlerine kadar uzanan ve kıyıya dik dağ silsileleri arasında kalan vadilerle ulaşım daha uygun bir topografyaya sahiptir. Sanayi çağı (modern-endüstri) öncesi toplumlar da ulaştırma sorunları yollar ve konaklama tesisleriyle ulaşımın sağladığı araçlar olmak üzere iki noktada toplanmaktadır. Askerî birliklerin yanı sıra savaş malzemelerinin hızlı biçimde intikali, organik enerjiye dayanan lojistik altyapının sistematik olarak işlemesine bağlı olduğundan büyük zaferlerin askerî stratejilerden çok hayvancılık sayesinde kazanıldığı öne sürülmektedir. Bununla birlikte, askerî ve sivil taşımacılıkta kullanılan hayvanların bakımı çok pahalı ve zaman alıcı bir sorundur. Bu sorunun çözümü amacıyla beslenme için devlet tarafından özel otlaklar tahsis edildiği gibi, bütçede önemli miktarlara ulaşan paralar ayrılmıştır. Barındırılma için ise hanlar ve ahırlar inşa edilmiştir. Ancak, binlerce hayvanın sadece kapasiteleri sınırlı olan bu tür binalarda barındırılmaları yeterli olmadığı için bulundukları bölgelerin halklarına emirler gönderilerek bakımları sağlamıştır (Ortaylı, 1973, s. 181; Ekin, 2004, s. 327, 328, 330; Özbilgen, 2010, s. 327).

Osmanlı döneminde Anadolu ve Rumeli'de bulunan yollar sağ, sol ve orta kol olmak üzere üç ana güzergâh ve bunlara bağlı olan ikincil yollardan oluşmaktadır. Haberleşmenin kolaylıkla sağlanması ve bu görevi yerine getirmekle yükümlü ulakların sıkıntı çekmemeleri için yollar üzerindeki menzillerden yararlanılmaktadır. Bunlardan Anadolu'da bulunan yol ağlarında sağ kol Üsküdar'dan başlayıp Şam'a, orta kol Üsküdar'dan Bağdat'a, sol kol yine Üsküdar'dan Erzurum'a uzanmaktadır. Rumeli'de ise sağ kol İstanbul-Özi, orta kol İstanbul-Belgrad, sol kol İstanbul-Gördüs hatlarından oluşmaktadır (Halaçoğlu, 2014, s. 50-113).

Anadolu coğrafyasının ulaşımı zorlaştıran koşullarıyla birlikte imparatorluğun genelindeki yolların durumu, birtakım olumsuz özelliklere sahiptir. Şehirlerarası yollar, düzeltilmiş veya inşa edilmiş olmaktan çok yolcu, hayvan ve araçların sık kullandığı güzergâhlarda toprağın ezilmesiyle ortaya çıkmıştır. Bunlar, özellikle ormanlık, çalılık bataklık ve sarp arazilerde âdeta izlerden ibarettir. Her ne kadar padişahın ve ordunun geçiş güzergâhındaki yollarda bakım yapıyorsa da sonrasında kendi hâline terk edildiklerinden kısa sürede eski hâllerine dönmektedir. İstanbul'dan Belgrad'a giden batı yollarıyla başkent İstanbul'u Suriye, Bağdat ve Basra'ya bağlayan doğu yönündeki ana yollar askerî ve ticarî niteliklere sahip olmaları nedeniyle için kısmen düzgün vaziyettedir. Ayrıca İstanbul-Mekke arasındaki hac yoluyla İstanbul ve taşra arasındaki iâşe nakliyesi yapılan yollar, işlekliği sayesinde kısmen diğerlerinden iyi durumdadır. Ancak, bu yollar dahi tekerlekli ulaşım için uygun olmadığından nakliyatın hayvanla yapılmasını zorunlu kılmaktadır. Devlet, yol meselesine daha ziyade sefer zamanlarında ehemmiyet vermiş, özellikle top ve benzeri ağır silahların geçişinde açık tutulmalarına gayret gösterilmiştir. Bu nedenle, seferlerin öncesinde menziller hakkında raporlar hazırlanmıştır (Sarı, 2019, s. 305; Ekin, 2004, s. 390).

Topografya ve alt yapıdan kaynaklanan sorunlarla birlikte iklim koşulları nedeniyle ortaya çıkan zorluklar, ulaşım ve nakliyatı olumsuz etkileyen, hatta durmasına yol açan bir başka faktördür. Hava şartları nedeniyle lojistik ihtiyaçları için hayati öneme sahip hayvanlar ilerleyemediği gibi, bazen telef olmaları ordu yürüyüşünün yavaşlamasına, zaman zaman seferin durmasına sebebiyet vermiştir. (Ekin 2004, s. 402). İklim koşullarının bu durumu, esasen dünyada Küçük Buzul Çağı adlandırılan dönemin yaşanmasıyla ilgilidir. XVI-XX. yüzyılları arasında kalan 1570-1900 yıllarını kapsayan Küçük Buzul Çağı, Osmanlı topraklarını oldukça etkilemiştir. Nitekim bu dönem boyunca Rumeli'de soğuk ve yağışlı iklim görülürken Anadolu'da sürekli kuraklıklar meydana gelmiştir. Hatta Tuna Nehri'nin Macaristan'daki kısmının donmasıyla, 1620 veya 1621 yılında Haliç'le İstanbul Boğazı'nın donması gibi ciddi iklimsel olaylar meydana gelmiştir. Yaşanan kıtlık ve hastalıkların yanı sıra ulaşım ve askerî harekâtlar açısından ciddi sıkıntılar meydana gelmiştir. Örneğin Kanûnî Sultan Süleyman, 1526 tarihinde Mohaç Seferi'ne giderken ordu şiddetli yağmurlar ve taşkınlarla uğraşmak zorunda kalmış, bazı çadırlar sürüklenmiş, sel nedeniyle boğulan askerler olmuştur. Aynı

şekilde, sefer dönüşünde hayvan telefaları yaşanmıştır. 1529 tarihli Viyana Seferi'nde ise şiddetli yağmurlar ve soğuklar, sorunlara sebebiyet vermiştir. Ordu, Meriç nehrinden geçerken suyun boyu köprüyü aşmış, hayvanlar ve bazı insanlar boğulmuştur. Pek çok asker, kendilerini kurtarmak üzere ağaçlara tırmanmak zorunda kalmıştır. Ösek'e gelindiğinde ise çıkan fırtına nedeniyle beklenilmiş, dokuz kişi yıldırım çarpması nedeniyle vefat etmiştir (Lu, 2018, s. 222, 225, 234; Hammer 1992, s. 256-260, 263-265).

Osmanlı sefer lojistiğine olumsuz etki yapan başka bir unsur, nakliye vasıtalarının ilkelliğidir. Nitekim her arabanın ulaştırmada kullanıma elverişli olmaması nedeniyle taşımanın hayvan sırtında yapılması tercih edilmektedir. Ancak, karayolu vasıtasıyla yapılan ulaşım, deniz yolu ulaşımına göre daha masraflıdır ve hazineye ciddi bir yük getirmektedir. Örneğin, 1578 tarihinde Rumeli'den Trabzon'a nakledilen zahire için 6 akçe, 1606 yılında yine aynı hatta yapılmış nakil için 12 akçe navlun belirlenmiştir. Hâlbuki Diyarbekir'den 1577 tarihinde Van'a nakli istenen zahire 4 İstanbul kilesi ölçeğiyle belirlenmiş, bir at yükü için 60 akçe nakliye alınması uygun görülmüştür. XVII. yüzyıl sadrazamlarından Ciğalazâde Sinan Paşa'nın 1604 tarihli şark seferinde ise yük hayvanı alımı için beygirlere 406.840, mandalara (camus) 25.120 ve develere 108.000 akçelik harcamanın yapıldığı görülmektedir (İşbilir, 1996, s. 65, 124).

XVIII. yüzyıla gelindiğinde Osmanlı sefer lojistiği, eski işlerliğini ve disiplinini kaybetmiştir. Bu nedenle, yüzyılın ilk yarısında III. Ahmed döneminde yapılan ve 1724-1727 tarihleri arasında süren İran seferi hazırlıkları çok geniş ve kompleks bir husus olup seferle ilgili hazırlıkların halledilmesi büyük ve önemli bir mesele olarak ortaya çıkmıştır. Devletin içinde bulunduğu durum sebebiyle ilk zamanlarda işlerin düzenli bir şekilde yapıldığı görünmekle birlikte, sonradan ciddi aksaklıklar yaşanmıştır. Kapıkuluyla eyalet askerlerinin yazımı, cepheye sevkleri, cephedeki askerlere zahire ve mühimmat temini çok önemli hâle gelmiş ve bu hususlarda önemli sıkıntılar yaşanmıştır. Tımarlı sipahilerin önemini yitirmesi, yerlerine vilayet yöneticilerinin *kapuhalkı* adı verilen maiyetlerinin ordunun önemli bir kısmını oluşturması ve halktan ücretli asker toplanması gibi hususlar, ordunun toparlanma faaliyetlerinin karmaşık hale gelmesine sebebiyet vermiştir. Bütün bu olumsuzluklar, temelde görevlilerin vazifelerini iyi yapmamalarının yanı sıra savaşlar nedeniyle halkın içinde bulunduğu ekonomik durumdan kaynaklanmaktadır. Ayrıca cephe gerisindeki Doğu Anadolu'nun durumu, İran coğrafyasının topografik özellikleri gibi hususlar, nakliye sürecini doğrudan etkilemiş; bu nedenle ulaşım kara yoluyla yapılmıştır. Bu doğrultuda diğer hayvanlarla birlikte özellikle develer, zahire ve mühimmat naklinde geçmişteki seferlerdeki gibi yine önemli rol oynamıştır (Yıldırım, 2002, s. 150, 153; Genç, 2012, s. 236, 237).

Anadolu coğrafyasının engebeli şeklinin etki ettiği yerler arasında Batı Anadolu'da dağlık bir bölgede yer alan Hamid Sancağı da bulunmaktadır. Bu durum, özellikle sancağın ekonomik ve ticari hayatı açısından olumsuz bir faktör olarak ön plana çıkmaktadır. Nitekim XVIII. yüzyılın sonlarıyla ile XIX. yüzyılın ilk yarısına ait bazı belgelerde sancağın *sengistân*, yani engebeli bir fiziksel yapıyı içerdiği, merkez kaza Isparta'nın kervan geçer bir yer olmadığı gibi hususlar ifade edilerek devlet tarafından karşılanması istenen birtakım yükümlülüklerin affı veya azaltılması istenmiştir (İŞS.178-180/1-2, 182/140-1, BOA.C..AS...216/9222). Bununla birlikte, aşağıda vurgulanacağı üzere, orduda istihdam edilmek üzere sancaktan talep edilen develer hakkında da halk tarafından yapılmış olan af veya yükümlülük azaltma isteklerini, coğrafi yapının ekonomik yapı üzerindeki olumsuz etkisinden ziyade merkez-taşra ilişkilerinde sıkça rastlanılan yükümlülüklerin karşılanması doğrultusunda halkın sergilediği isteksiz tavra bağlanabilir.

Lojistik sisteminin içinde bulunduğu bu durum, XVIII. yüzyılın ilerleyen yıllarında da Osmanlı seferlerini olumsuz biçimde etkilemeye devam etmiştir. Örneğin, dönemin tarihçilerinden Ahmet Resmî Efendi, 1769-1774 tarihli Osmanlı-Rus Savaşı hakkında kaleme aldığı eserinde sefer için yapılan hazırlıklardaki eksikliklere detaylı olarak değinmektedir. Ahmet Resmî Efendi'ye göre esasen 30-40 bin kişi yeterliyken 100 bin asker tedarik olunmuş, bu nedenle alınan askerlere verilecek paralarla lojistik ihtiyaçlar gereksiz yükler hâline gelmiştir. Nitekim 40 veya 50 bin asker bir yere

XVIII. Yüzyıl Sonlarıyla XIX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Sefer Lojistiği Kapsamında Hamid Sancağı'ndan Deve Alımı

toplandığında bunlar için 10 bin çadır, her çadıra 3 veya 5 akkâm, yani deveciyle 50 bin kişi için 50 bin deve, katır ve beygirin hazırlanmasıyla yem ve yiyecek ihtiyaçları karşılanması gerekmektedir. 100 bin kişinin iâşesi bu gibi nedenlerle son derece zor bir iştir. Fakat bu sayı fazlalığına rağmen seferde askerin iâşesi yeterince karşılanmamış, kıtlık ve veba gibi durumlar yaşanmıştır. Ambarlarda kırk elli yıldır bekleyen unlarla taze unlar karıştırılarak peksimet yapılmış, hatta içlerine toprak bile katılmıştır. Ayrıca deniz nakliyatı ve diğer bazı hususlarda ciddi sorunlar meydana gelmiştir (Ahmed Resmî Efendi, 2011, s. 55-59).

2. Osmanlı Sefer Lojistiği Açısından Develerin Önemi

Osmanlı kara taşımacılığında yük hayvanı olarak at, katır ve öküzlerden de yararlanılmakla birlikte en fazla develerden istifade edilmiştir. Esasen geçmişten gelen bir özellik olarak Türklerde yük taşımaya mahsus at cinslerinin bulunmaması, at ve katırın beslenme ve donanım masraflarının deveye nazaran yüksek olması gibi hususlar bu tercihin temel sebepleri arasındadır. Ancak sürat açısından bakıldığında at ve katırla yapılan nakliyat, deveye nazaran daha hızlıdır. Örneğin, Halep-Lazkiye arasını develer 5-9 günde, katır ve atlar 4-5 günde almaktadır Deve katarlarından oluşan kervanlar, Halep'ten Bağdat'a 25-28, Selanik'ten Viyana'ya 50, İskenderiye'den Diyarbakır'a 16 ve Diyarbakır'dan Erzurum'a 9 günde ulaşırken at ve katır kervanlarında bu süre 9 güne inmektedir. XIX. yüzyılda Osmanlı iç ticareti sahillerdeki iskeleler arasındaki hafif yelkenlilerle, demiryolu gelene kadar iç kısımlarda deve kervanlarıyla yapılmıştır. Her iki hâlde iç ticaretin temelde kısa mesafeli olduğu ancak lüks ticaretin uzun mesafeli bir karakterde olduğu söylenebilir. XIX. yüzyılın sonlarına gelindiğinde kervan yolları demiryollarıyla bütünleşince develer ikincil yolların demiryollarına bağlanmasında vazgeçilmez ulaşım araçları olmuş, böylece kısa mesafelerde kullanılan taşıma araçları hâline gelmişlerdir. Develerden oluşan kervanların uzun mesafe ulaşım araçları olması, otarşik (kendi kendine yeterli) tarımsal bünyeli sistemlerde görülen bir durumdur (Sarı 2019, s. 305).³

Yavaş hareket eden, ancak açlığa doğa koşullarına dayanıklı olan ve taşıdığı yük 40-60 kilogram arasında değişen merkeplere orduda fazla ihtiyaç duyulmamaktadır. Genelde savaş ve ulaşım aracı olan atlar taşımacılık amacıyla kullanıldıklarında 80-100 kilogram arası yük taşıyabilmektedir Atlardan daha çok yük taşıyabilen ve engebeli arazide daha verimli iş yapan katırların kapasitesi ise 100-130 kilogram arasında değişmektedir Hâlbuki develer; açlığa, susuzluğa bunlardan çok daha dayanıklı ve yük taşıma yeteneği daha fazla olan hayvanlardır. Nitekim bir deve, uzun mesafede 200-250, bazı kaynaklara göre 300 kilogram miktarı yük taşıyabilmektedir. Kısa mesafelerde bu oran daha da artmaktadır. Bu nedenle, ticari ve ekonomik hayatta olduğu gibi, Osmanlı ordusunda da yük taşıma aracı olarak geniş ölçüde develerden faydalanılmıştır Top ve cephe naklinde, ağır yük hayvanı olarak, süvari alaylarının teşkilinde, posta hizmetlerinde, hasta ve yaralıların tahliyesinde develer kullanılmıştır. Taşımacılık açısından aynı kategoride değerlendirilen öküzler ve mandalar, daha ziyade araba çekmekte istihdam edilmiştir. Mandalar, aynı zamanda ağır toprakların nakliyle bataklık ve engebeli arazilerde kullanılmıştır (Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri III. Cilt, 7. Kısım, 1995, s. 126, 127; Polat, 2004, 275).⁴

Osmanlı ordusunda Yeniçeri ortalarından biri *deveciler* ismiyle siper hizmetinin yanı sıra taşımacılıkta istihdam edilmiştir. Deveciler, sefere gidiş dönüşte Yeniçeri Ağası'nın develerini yükleyip ağırlıklarını taşımıştır Ayrıca padişahın, serdâr-ı ekremin (sadrazam), seraskerin ve ocağın ağırlıklarını, teşkil ettikleri katarlarla nakletmiştir. Bu nedenle deveciler ortası, daha ziyade ulaştırma sınıfı gibi görülmüştür. Yeniçeri Ocağı'ndaki devecilere şütürbân ağalar denmekte olup ortalarının zaman zaman sayıları artırılmıştır. XVII. yüzyıl ortalarında cemaat ortalarından 25'i

³ Esasen Osmanlı'da deve ve nakliye ilgili fazla çalışma bulunmamaktadır. Mevcut olanlar ise konuya daha ziyade kültürel açıdan yaklaşmakta ve genelde konargöçerlerle ilgili çalışmaların içinde bulunmaktadır. Polat, 2024, s. 275; Tabakoğlu, 2009, s. 283; Ortaylı, 1973, s. 189, 190.

⁴ Bazı araştırmalara göre, bir devenin taşıdığı yük 3-5 kantardır -70-130 kg. Bir atlı araba üç dört devenin yükünü daha çabuk nakletmektedir. Ortaylı, 1973, s. 189, 190.

devecilerden oluşmaktadır. Deveci ortası kumandanlığına yayabaşılıktan geçilmektedir. Deveciler, yaya ortalarının en itibarlı subaylarından olup sorguçlarına balıkçık tüyü takmakta, divana geldiklerinde ocak ileri gelenleri arasındaki Kethüda Bey'in elbisesine benzer şekilde giyinmektedir XVI. yüzyıl ortalarında devecilere 28.000 akçelik zeamet verilmiştir. XVII. yüzyılda ise aldıkları yevmiye 24-28 akçe arasında değişmektedir (Uzunçarşılı, 1988, s. 213).

Türkler, eski tarihlerden beri deve yetiştirmekte olup bu konuda özellikle Yörükler, yeni deve türleri elde edecek kadar uzmanlık kazanmışlardır. *Türkmen develeri* olarak isimlendirilen develer, Anadolu'nun yanı sıra Türkistan ve İran gibi coğrafyalarının değişken iklimlerine ve sert kışlarına son derece uyum sağlamalarıyla bilinmektedir. Yörük kültürü açısından devecilik son derece önemlidir. Bu bakımdan kirayla yük taşıma, tüccarlara yük hayvanı satma gibi ticari faaliyetlerde uğraşmışlar, ancak ana sermaye olarak gördükleri develerini kesmemişlerdir. (Sarı 2019, 305, 306). Yörükler, Türkmen develerini tek hörgüçlü olan ve yoz deve ismini verdikleri Arap develeriyle, çift hörgüçlü Asya develerini birleştirerek üretmişlerdir. Develerin at veya katırdan daha kullanışlı olması, bunların iki katı kadar yük taşımaları tercih edilmelerine sebebiyet vermiştir. Bu bağlamda, orduya ait silah, cephan ve ikmal malzemesi, hantal ve hacimli ticarî mallar da dâhil olmak üzere, her çeşit ağır yük develerle kolayca taşınabilmektedir. Özellikle Osmanlı ordusu, deve taşımacılığı sayesinde mevcut bütün ağırlıklara rağmen, tek mevsimde oldukça geniş bir alanı kat edebilmektedir. Bu açıdan devlet, sancaklardan deve talep ederken konunun uzmanı olan ve köklü geleneklerini sürdüren Yörükleri tercih etmektedir (Ak, 2022, s. 236, 237, 238).

Nakliyatın yanı sıra askerî bir taktik olarak düşmanın önünde karşı engel olarak develerin nadiren kullanıldığı bilinmektedir. Yıldırım Bayezid zamanında Osmanlılar'a esir düşen *Schiltberger*, Osmanlılar'ın Antalya'yı 1399 veya 1400 yıllarındaki fetihlerinden sonra on bin adet deve ele geçirdiklerini belirtmektedir. 1446 tarihinde Korint kalelerini ele geçirmek için develerle bakırlar nakledilmiş ve top dökülmüştür. İnalçık, söz konusu on bin devenin Antalya seferinden sonra Sultan Bayezid tarafından getirildiğini belirtmektedir. Yine İnalçık'a göre nereye götürüldüklerine dair herhangi bir detay yoktur. Bu develere anlaşıldığı kadarıyla Tuna'dan Doğu Anadolu'ya kadar olan bir alanı kapsayan uzun seferlerde ordu ağırlıkları ve sefer için gerekli malzemeleri taşımak için ihtiyaç duyulmuştur. En azından bir kısmı Antalya'yla aynı iklime sahip olan Batı Anadolu'ya götürülmüş olmalıdır. 1397'de fethedilen Karaman bölgesinin de develerin yeni ikamet yeri olması mümkündür (Taneri, 1981, s. 194-195; İnalçık, 2021, s. 486).

2.1. Osmanlı Ordusuna Sefer Hizmetleri İçin Deve Alımı

Osmanlı İmparatorluğu'nda sefere çıkılması ve ağırlıkların taşınması için ihtiyaç duyulan yük hayvanı sayısının fazla olması gibi sebeplerle tedarik meselesi, içerdiği zorluklar bakımından kara taşımacılığının en büyük organizasyonu sayılmıştır. Bu bağlamda, devlete ait yük hayvanı sayısını artırmak için mîrî (devlete ait olmak üzere satın alma mübayaâ) veya kira (icâr-icâre, ücretini vererek geçici olarak kullanma) yöntemleri sıklıkla tercih edilmiş, tedarik için önce lazım olan deve sayısı bunların hangi sancak, kaza ve konargöçer gruptan alınacağı belirlenmiştir. Alım işini yönetmek üzere ilgili yerlere mübaşir gönderilmiştir. Mîrî alım yöntemi doğrultusunda tayin edilen görevli vasıtasıyla tedarik yerlerinde tellal çıkarılarak ordunun deve, at, katır gibi hayvanlara ihtiyacı olduğunu, bölgedeki rayiç pazar fiyatı üzerinden hayvanlarını satmak isteyenlerin belirtilen mahallere getirmeleri istenmiştir. Alımlarda öncelikli şart, devenin 5-6 yaşlarında, yük taşımaya elverişli, sağlıklı ve nakliyat için gerekli donanımlarının tam olmasıdır. Mîrî alım fiyatları yıllara ve bölgelere göre farklılık göstermekle birlikte hükûmetin verdiği rakamlar, her zaman piyasadaki fiyatlardan biraz düşük olmuştur. Bu nedenle ahali, devlete deve tedarik etmek açısından gönüllüğe değil, âdeti bir zorunluluğa tabi gibidir (Sarı, 2019, s. 310-312).

Halkın durumunu ve konuya yaklaşımını fazla dikkate almayan imparatorluk yönetimi, taşımacılık ihtiyacı için daha ziyade ikinci yöntem olan kiralama seçeneğini kullanmış, mîrî alımla tedarik edilen deve sayısı böylece sınırlı tutulmuştur. Bu durumun temel sebebi, develerin bakım masraflarının fazla olması, yani saman, yem, barınma ve hizmetlerine yapılan harcamaların yüksek

XVIII. Yüzyıl Sonlarıyla XIX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Sefer Lojistiği Kapsamında Hamid Sancağı'ndan Deve Alımı

rakamlara ulaşabilmesidir. Nitekim temel ihtiyaçların yanı sıra *raht* adı verilen havut, koşum takımı, çuval, çul, kilim keçe, urgan ve deve çanları gibi gerekli malzemeler, ayrı gider kalemidir. Örneğin, 1600 tarihli bir satış mukavelesine göre bir devenin 7.900 akçe tutarında olan fiyatının 1.400 akçesini raht bedeli oluşturmaktadır. Bu rakam, deveye ödenen paranın %17'sine tekabül etmektedir. Gider kalemlerine ayrıca devenin bakım masrafları ve bilhassa havut kolanlarının sürtünmesi sonucu üzerinde çıkan yaralarla, sineklere karşı kullanılan merhemler eklenmektedir. Mîrî alım yapıldığı zaman meydana çıkan başka bir masraf ise deve katarlarının başında görevlendirilen sarbanlar ve idarecileri olan sarbanbaşlarının ücretleridir. Örneğin, 1722-1725 İran Seferi'nde devlet tarafından istenilen develerin gönderilmesi için birer başbuğla sürünün yol kontrolünü sağlamak üzere her katarla birer sarban ve çoban tayin edilmiştir. Bir katar 6 deveden meydana gelmekle birlikte 500 devenin bulunduğu bir sürüde 83 sarban görev yapmıştır. Bu sayının ortaya çıkması, yani sarban sayısının fazla tutulmasında, yol boyunca kontrolün daha sıkı sağlanması düşüncesi etkili olmuştur (Sarı, 2019, s. 312-313).

Yukarıda vurgulandığı üzere devlet tarafından alınan mîrî develerin bakımlarının masraflı olmasına rağmen, bazı hanlar ve binalar inşa edilerek buralara görevliler tayin edilmiştir. 80 ila 100 katar arasında kapasiteye sahip olan hanlar ve ahırlar, bu binalar arasında ilk akla gelenlerdir. Ayrıca hayvanların beslenmesi için özel otlaklar bulunmaktadır. Böylece, ortaya çıkan bütün masraflar için bütçeye önemli rakamlara ulaşan ödenekler ayrılmaktadır. Mîrî alım yöntemiyle tedarik edilen develere tahsis edilmiş bina ve çayırların bulunduğu yerlerden biri Hamid Sancağı'dır. Nitekim H. 1406-1048/M.1636-1638 tarihleri arasında kayda geçmiş bir mühimme defterine göre Karahisar-ı Sahib ve Hamid Sancağı'nda bulunan çayırlarla deve ahırlarının binasının mübaşiri Koca Bey vefat ettiğinden muhallefâtının (geride bırakmış olduğu mal varlığı) zaptedilmesi emri verilmiştir (BOA. A.DVNS.MHM.d...87/88; Ekin, 2004, s. 327, 328).

Deve sahipleri, her devede birer ikişer çift çuvalın yanı sıra urgan, yular, semer ve havut bulundurmakla yükümlüdürler. Develerle birlikte malzemelerin bulundurulması araştırmacılara göre sefer gibi olağanüstü bir durumda zaman kaybedilmek istenmemesi olarak yorumlanabilir. Sarbanların yanı sıra, kirayla deve taşımacılığı yapan kişiler istihdam edilmekte olup bunlara daha önce belirtildiği üzere *akkâm* denilmektedir. Bu kavram, aynı zamanda bazı arşiv belgelerinde deveci anlamında kullanılmaktadır. Akkâm, ücret karşılığı develerle şehirlerarası her türlü mal ve eşyayı taşımakta, hacca giden sürre alaylarında görev yapmaktadır. Ayrıca, savaşlarda lojistik ihtiyaçların cepheye ve ordunun gittiği yere naklinde çalışmaktadır XIX. yüzyılın ilk yarısına gelindiğinde dahi akkâmın Osmanlı ticari ve ekonomik hayatında özel rolü ve önemi vardır. Hatta, bazı şehirlerde akkâmın oluşturduğu mahalleler bulunmaktadır (Genç, 2012, s. 239, 240; Yıldırım, 2011, s. 103).

Devlet adına deve tedariki görevini üstlenen ve mübaşir olarak isimlendirilen vazife sahibi, aynı zamanda satın alma yoluyla deve temin edilecekse *mübayaâ devesi ağası*, alım kiralama yöntemiyle yapılacaksa *mekkâri* veya *mehhâri deve ağası* isimleriyle adlandırılmıştır Yola çıkmadan önce kendisine alım hakkındaki detayları belirten padişah emri verilmiş, ayrıca *deve emri* denilen söz konusu emir, ulaklarla ilgili bölgeye yollanmıştır. Emirde mülkî amirler, kadılar, subaşılar, Türkmen voyvodaları ve aşiret beylerinin kendisine yardım etmeleri istenmiştir. Bunların yanı sıra ordunun sefere başlamasının nakliyat için kullanılacak yük hayvanlarının tedarikine bağlı olduğu hatırlatılarak sefer zamanı olan ilkbaharın başında develerin yollanması ifade edilmiş, mübaşirin yanı sıra yerel idareciler ve aşiret yöneticileri olan mîrlere (aynı zamanda varsa diğer ilgili kişilere) işin istenilen zamanda yapılması sıkıca tembihlenmiştir. Hatta aralıklarla *isti'câl*, yani acele edilmesi ve bir an önce gerekenin yapılması için *tekîd*, yani uyarı olarak nitelendirilen diğer emirler de yollanmıştır (Sarı, 2009, s. 311).

Deve tedarikinden sorumlu görevli tayin edildiği kazaya giderek develeri topladıktan sonra bir sonraki kazaya geçmektedir. Görevlinin ilgili yerde bulunma süresi, satın alınacak veya kiralanacak deve sayısı ile birlikte yerel idarecilerin kendisine karşı sergilediği yardımın derecesine göre birkaç gün ila bir hafta arasında değişmektedir. Görevli, alınan develerin sayısının yanı sıra

bedellerini, yaptığı şahsi masrafları ve diğer bazı gider kalemlerini kazanın mahkeme sicillerine kaydettirmektedir. Aynı işlemler tedarik yapılan diğer kazalar için de geçerlidir (Sarı, 2019, s. 311).

Kiralama yöntemi söz konusu olduğunda tayin edilen görevliler arasındaki sarbanbaşı, develerin taşıma sonrasında sahiplerine iadesiyle sorumludur. Sarbanbaşının görevi kabul etmesi kefilleri ve şahitleriyle birlikte mahkeme sicillerine kaydedilmekte, kendisine develer yüklerini aldığı anda yükün cinsi, miktarı, yola çıkış vakti ve kira bedelini içeren mühürlü bir hüccet verilmektedir. İki kıt'a, yani suretten oluşan hüccetin ilki develerin kiralandığı yerde kalmakta, daha sonra kaydedilmek üzere merkeze yollanmaktadır. İkincisi ise ordu defterdarına yollanmak üzere sarbanbaşına verilmektedir. Orduya varıldığında ilk menzilden itibaren taşınan yük, söz konusu hüccet kontrol edilerek teslim alınmakta, taşıma bedeli bu kontrolden sonra ordu defterdarı tarafından yapılmaktadır. Yine ordu defterdarı tarafından görevin tamamlandığı ve kira bedellerinin ödendiğine dair kaydın düşüldüğü hüccet deve mübaşirinin bilgisiyle İstanbul'a yollanmaktadır. Böylece, iki farklı koldan gelen kayıtlar vasıtasıyla devlet merkezinde daha sağlam kontrol yapılmaktadır. Kiralama usulünde yevmiye, yani günlük ücret taşınacak yükün miktarı üzerinden belirlenmektedir. Bedel aynı zamanda yol güzergâhı, mevsim ve devcilerle hükûmet arasında yapılacak pazarlığa göre değişmektedir. Örneğin, 1744 tarihli İran seferi için Adana'dan kiralanan 200 devenin her birinin yevmiyesi 76 gurus tutarındadır. Kiralanan develer için bedelin deve sahibine veya yahut temsilciye yüke girildiği andan itibaren peşin verilmesi genel bir kuraldır (Sarı 2019, 314, 315). Benzer bir şekilde, Hamid Sancağı kazalarından kiralama yöntemiyle tedarik edilen develerin bedeliyesinin vergi olarak halka tarhından sonra toplanan meblağ ordu hazinesine iletilmek üzere mübaşirlere teslim edilmektedir. Örneğin, H.27 Receb 1215/ M.14 Aralık 1800 tarihli bir belgeye göre, sancaktan talep edilen 250 mehhârî şütürândan sülüs-sülüsân (1/3-2/3) oranıyla Terkemiş-i Hass'a isabet eden 83 devenin bedeliyesini teşkil eden 1.500 gurusluk meblağ, mübaşire teslim edilmiştir (BOA.C..AS..1115/49403; 373/15436).

Bütün bunlarla birlikte daha önce vurgulandığı üzere, taşradan deve alımları esnasında merkez ve taşra arasında cereyan eden bazı sıkıntılar yaşanmıştır. Nitekim mükellefler, deve toplamak için görevlendirilen kadı, naip, subaşı gibi idarecilerle diğer görevlilere rüşvetler vererek tedarik emrinin uygulanmasını engellemeye çalışmıştır. Rüşvet alan vazifeliler, böylece halkın deve tedariki sebebiyle perişan olacağı bahanesini öne sürerek devlet tarafından gönderilen mübaşiri ikna etmeye, böylece merkeze deve affı için bir arzuhâl yollamasını sağlamak için gayret göstermişlerdir. Ayrıca, mübaşirler arasında rüşvet ağı içinde giren kişiler olmuş, bu kişiler kendilerine verilecek bir miktar para karşılığında develerin sayısını azaltabileceklerini söylemişlerdir. Böylece, halktan deve affı bedeli adıyla alınan rüşvet veya kira bedeli görevliler arasında paylaşılmıştır. Ancak merkeze yollanan arzılara verilen cevaplar hükûmetin hem halkın hem görevlilerin gerçek amaçları açısından tecrübeli olduğunu ortaya koymaktadır. Zira cevapların hemen hepsinde deve tedarikine zarar verecek veya çıkar sağlanacak yolların bilindiği ifade edilmekte, görevlilerin vazifelerini yapmaları için hatırlatmada bulunmaktadır. Ayrıca, görevini layıkıyla yapmayanların başına gelecekler belirtilerek istenilenlerin hemen tedarik edilmesi emredilerek son uyarı yapılmaktadır (Sarı, 2019, 316).⁵

Mîrî alım ve kiralamayla birlikte devletin deve tedarik etmede kullandığı üçüncü bir yöntem daha mevcuttu. Bu yöntem, önemli kabul edilen bazı yükümlülüklerin karşılanması için başvuru avarız uygulamasıdır. Nitekim ihtiyaç karşılanmadığı surette, avarız yöntemiyle her sekiz haneden bir deve alınarak eksik giderilmeye çalışılmaktadır. Her sekiz haneye bir deve tarhı, esasen her on nefere bir deve hesabı üzerinde yapılmaktadır. Hane başına yapılan bölüşümün yanı sıra bir sancağın avarız ve nüzul vergilerinden elde edilen meblağın deve alımı için tahsis edildiği

⁵ Bilhassa sık yaşanan savaşlar nedeniyle devletin artan araba ve taşıma talepleri, arabaların bolca bulunduğu kazaların ahalilerinin yanı sıra konar-göçerler arasında sıkıntıların yaşanmasına sebebiyet veriyordu. Ekin, 2004, 408; İncelediğimiz sicillerde bu tür problemlere rastlanmamış, daha önce belirtildiği gibi merkeze yapılan başvurular yükümlülüklerin affı veya azaltılması üzerinde yoğunlaşmıştır. Bu istekler develer için de söz konusudur

XVIII. Yüzyıl Sonlarıyla XIX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Sefer Lojistiği Kapsamında Hamid Sancağı'ndan Deve Alımı

görülmektedir. Örneğin, H.21 Receb 1107/M.25 Şubat 1696 tarihli bir belgeye göre, Sultan II. Mustafa'nın Avusturya üzerine yaptığı seferde, ağırlık tahmil olunacak, yani yük yüklenecek olan 500 mîrî devenin ücretlerinin aynı yıl Hamid Sancağı'na isabet eden avarız ve nüzulden karşılanması kararlaştırılmış, toplamda 2.000 gurusu tutan bu meblağın 500 gurusu sarbanbaşı Abdullah Ağa tarafından alınmıştır (BOA. AE.SMST.II.134-14853; Polat, 2024, s. 277).

Yukarıda vurgulandığı üzere sanayi öncesi toplumlarda mevcut olan temel ulaşım güçlükleri, Anadolu ve Rumeli'nin engebeli topografik yapısı, Küçük Buzul Çağı'nın sebebiyet verdiği iklim koşulları ve Osmanlı yol sistemiyle sefer organizasyonu açısından yaşanan zafiyetlerle birlikte, XIX. yüzyılın ilk yarısından itibaren başlayan teknolojik gelişmeler, kara ve deniz taşımacılığını geçmişte görülmeyecek derecede gelişmiş seviyeye çıkarmıştır. Bununla birlikte, kara taşımacılığında hayvan kullanımı azalmasına rağmen devam etmektedir (Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri III. Cilt, 7. Kısım, 1995, s. 54, vd).⁶

3. Hamid Sancağı'nda Devecilik Geleneği

Malazgirt Savaşı'ndan sonra Anadolu'ya gelen Türkmenlerin yerleştikleri Pisidia'da bir süre sonra Hamidoğulları Beyliği kurulmuştur. Beylik halkını oluşturan gruplar arasındaki konargöçer kitlelerin sosyal ve ekonomik hayatlarının önemli bir parçasını, diğer bölgelerdeki konargöçerler gibi devecilik oluşturmaktadır.⁷ Günümüzde Isparta civarında bulunan bazı Yörük grupları, devecilik kültürünü yaşatmayı sürdürmektedir. Yörükler, sahip oldukları develerin etinden, sütünden ve derisinden yararlandıkları gibi, ayrıca yavrularının ticaretini yapmaktadır. İki üç yılda bir yavrulayan develerin hamilelik süreleri bir yıl olmakla birlikte, bir deve on gün su içmeden yaşayabilmektedir. Köklü ve asırlara dayanan tarihî bir geleneğin devamı olan devecilik kültüründe katarların başındaki develere *ön devesi* adı verilmektedir. Ön devesinin yularının iki tarafında yanağında yüz çanı denilen alt çan bulunmaktadır. Öbür develerin boğazlarına sarı çan, en arkadaki devenin karnının altına ise yedek çanı denilen çanlar takılmaktadır (Bu hususta detaylı bilgi için, Isparta'nın Somut Olmayan Kültür Mirası, 2020, s. 74, 78).

Devecilik için vazgeçilmez bir ihtiyaç özelliğine sahip havutlar, bir nevi semer anlamına gelmekle birlikte, yük sararken kullanılmakta ve özel ustalar tarafından yapılmaktadır. Havutların üzerinde dört ağaçtan oluşan bir çatı mevcut olup bu çatıya *hatap* denmektedir. Üç kolan (ip) ile bağlanan havutlarda söz konusu kolanlara *kasık*, *döş* ve *gövde* kolanları isimleri verilir. Bunlardan döş ve kasık kolanları, şeker ipi adlı başka bir ipe bağlanır. Bunlar, havutun devenin üzerinde oynamasını engeller. Yük sarıldıktan sonra develerin yular ve dizgini arasında ince bir ip daha bağlanır. Bu ince ipe *tel ipi* denilir. Göç sırasında develer katar hâlinde giderken birbirlerine yularlarından bağlanırlar. Zira bir devenin düşmesi, önünde yürüyen deveyi düşürebileceğinden bu durumda dizgin ve yular arasındaki ince tel ipi kopar ve tökezleyen devenin diğer deveyi düşürmesi önlenmiş olur (Isparta'nın Somut Olmayan Kültür Mirası, 2020, s. 77).

Yörükler arasında develer yaş ve cinslerine göre çeşitli isimler almaktadır. Bunlardan dişi ve erkek ayırt edilmeksizin deve yavrusuna bir yaşına kadar *köşek*, iki yaşına kadar *dorum* adı verilir. Develer, aynı zamanda yoz ve tülü olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Yoz deve tek hörgüçlü olup yoz erkek devenin *lök cinsi* deveyle çiftleşmesinden doğan yavru dorumluk aşamasından sonra kirinci, dişi ise kayalık olarak isimlendirilir. Kirinci, beş yaşından sonra hadım edilirse *hadım*, edilmez ise *lök* olarak tanımlanır. Bunların yanı sıra diğer bir tür ise *buhurdur*. Buhur, Türklerin Asya'dan beri kullandıkları ve eskiden *buğra* adını verdikleri çift hörgüçlü damızlık erkek devedir. Buhurla *ile* yoz cinslerinin birleşmesiyle *tülü* isimli cins elde edilir. Eğer doğan *köşek*, yani bir yaşındaki deve erkek ise iki yaşına kadar devam eden dorumluk süresinden sonra beş yaşına kadar *daylak*, beş yaşından

⁶ Örneğin, 1876 yılının Ağustos ayının sonlarında Hamid Sancağından mürettep 49 mekkâri yani yük taşıma hayvanı İzmir'e gönderilmiş ve her birine bakım için nefer tayin edilmişti. ATASE. OSK.13/44-44.

⁷ Hamid Yörüklerinin mensup oldukları boylar ve sancak dâhilinde yerleştikleri yerler için, Koç, 1983, 14.

sonra *beserek*, dişi ise *maya* olarak adlandırılır. Bunlara aynı zamanda *tülü maya* ve *tülü beserek* denirken daylak iğdiş edilirse *hadım* adını almaktadır (Ak, 2022, s. 234).

Batı Anadolu'nun önemli Yörük gruplarından olan Teke Yörüklerinin yük taşıma amacıyla kullandıkları maya cinsi deve genellikle çiftleştirilmemekle birlikte, beserekle mayanın çiftleşmesi sonucunda nacır adlı cins elde edilmektedir. Dişisinin üreme yeteneği olmayan nacır, Teke yörükleri arasında pek makbul tutulan bir cins değildir. *Melez*, *çandır*, *karışık* ve *inatçı* anlamında kullanılan isim olan kükürt ise beserek ve kayalığın çiftleşmesi sonucu elde edilir. Bu cinse Şer'îye Sicilleri'nde küküran ismi verilmektedir. Ayrıca, topalak olarak isimlendirilen diğer bir deve cinsi mevcut olup bu cins dişi ve erkeğiyle birlikte oldukça pahalı fiyata alınıp satılır. Teke Yörükleri arasında makbul olan topalak, muhtemelen ufak yapılı ve doğa şartlarına dayanıklılığı sebebiyle bu ismi almıştır. Bunların yanı sıra hamile dişi deveye botlacı, yaşlı ve yük taşıyamayacak durumda ise resmî ifadeyle amel-mande, halk diliyle koca denmektedir. Yoz ve tülü develer, aynı zamanda renklerine göre, *ak*, *boz*, *kara*, *gök*, *mor*, *yağız*, *kula*, *ala*, *sarı*, *kızıl* ve *kırmızı* olarak isimlendirilir. Bunlardan kula, sarı beyaz ve boz renklerin karışımından oluşmakla birlikte, bozun biraz daha kırmızıyı andıran bir şekli olarak tarif edilmektedir (Ak, 2022, s. 234-235).

Osmanlı yönetimi diğer yerlerde olduğu gibi sefer lojistiği açısından vazgeçilmez bir ihtiyaç olan nakliyat konusunda Hamid Sancağı Yörüklerine de zaman zaman müracaat etmiştir. Örneğin, XVI. yüzyılın ikinci yarısına tekabül eden 1577 tarihinde sancak sınırları içinde bulunan Karagöz Yörükleri, kendilerinden İstanbul'a zahire nakli için talep edilen develerin kışlağa inecekleri esnada lazım olduğunu ifadeyle deve tedarik edemeyeceklerini merkeze bildirdikleri için bir anlaşmazlık yaşanmıştır. Bunun üzerine devlet, yerleşik ahaliye ait develeri tedarik etmekle sorunu çözebilmiştir (Sarı 2009, 317). Aynı durum, Teke Sancağı için de söz konusudur. Devlet, her dönemde Hamid Yöresi gibi Teke'deki konargöçerlerden deve talebinde bulunmaktadır. 1810 yılında Teke'den Osmanlı-Rus Savaşı sebebiyle 300 baş deve talep edilmiştir. Ancak, salgın ve muafiyet gibi sebeplerle istenilen develerin tamamı yollanamamıştır. Devletin taşrada taşımacılık için Yörüklere bağımlılığı devam ederken 1832 tarihinde bu kez zahire nakli için yöreden deve talep edilmiş ve muhtemelen yine Yörüklerden alınanlarla taşınmıştır. Başka bir sefer ise Anadolu ordusu için Antalya iskelesine gelen arpa ve pirinç kuzeye, yani Kütahya'ya Yörüklerden temin edilen develerle taşınmıştır (Ak 2022, 238). Söz konusu işeyi taşıyan Yörükler arasında Hamid Sancağı'nda sakin olanlar da bulunmaktadır. Isparta Şer'îye Sicilleri'ne H.17 Cemazülahır 1252/M.29 Eylül 1836 tarihiyle kaydedilmiş bir belgeye göre Anadolu ordusu için Teke Sancağı'nın merkezi olan Antalya kazasında hazırlatılan zahireler, Anadolu ordusu devecilerinin yanı sıra Teke, Hamid, Sandıklı, Terkemış-i Hass (Burdur) gibi kazaların devecileriyle Sarıkeçili ve Kitişoğlu cemaatlerine mensup diğer deveciler tarafından Kütahya'ya taşınmıştır (İŞS.183/5-1).⁸

Osmanlı Arşivi'nde bulunan Maliyeden Müdevver Defterler Koleksiyonu'nda yer alan H.9 Ramazan 1138/M.11 Mayıs 1726 tarihiyle kayıtlı bir deftere göre, Hamid Sancağı dâhilinde sakin olan bazı Yörük cemaatleriyle sahip oldukları deve ve koyun sayıları şunlardır: Pavlu kazasında Eski Yörük, 15 deve 1190 koyun, Eğirdir'de Saçı Karalı, 170 deve 4.342 koyun, Kötekli, 11 deve 140 koyun, Karaağaç'ta Sendel, 48 deve, 1.242 koyun, Şeyhlü, 56 deve 3116 koyun, Afşar'da Tutar, 45 deve 2.013 koyun. Bu cemaatlerden Eğirdir'de sakin olan Kötekli cemaatine mensup İsmail veled-i Ali ile Halil veled-i İbrahim Halife'nin 11'er devesinin varlığı görülmektedir. XIX. yüzyılın sonlarına ait H. 29 Zilkaade 1300/M.1 Ekim 1883 tarihli başka bir deftere göre ise bu tarihte sancak dâhilinde bulunan Kötekli Yörükleri, 42 deve 1.236 koyun, Meliklül 60 deve 1.921 koyun, Püseli veya diğer ismiyle Tumanoğlu Yörükleri ise 102 deve ve 3.157 koyuna sahiplerdir (BOA. MAD.d...6890/66, 68, 69, 71, 72, 74; 16126/27, 28).

⁸ Hamid devecilerinin uzak mesafelere önceki dönemlerde de taşımacılık yaptıkları görülmektedir. Örneğin H. Evâil-i Rebîülevvel 1157/M. Nisan ayı başları 1744 tarihli bir belgeye göre, Anadolu valisi ve Kars seraskeri eski sadrazam Ahmed Paşa'nın maiyetinde bulunmak üzere Sivas'tan Kars tarafına zahire naklinde kullanılmak üzere Hamid Sancağından 55 meharî şütürân talep edilmiştir. BOA.C..AS..1107/48993.

XVIII. Yüzyıl Sonlarıyla XIX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Sefer Lojistiği Kapsamında Hamid Sancağı'ndan Deve Alımı

Hamid Sancağı'nda devecilikle uğraşan kişilere ait develerin cinsleri ve fiyatlarıyla nakliyat hizmeti neticesinde kazandıkları gelirlere dair bazı verilere ulaşabilmektedir. Örneğin, Isparta'ya bağlı Hacılar-Kebir köyünden Veyis (Veys) Ali bin Abdullah'ın H.4 Zilkaâde 1265/M.21 Eylül 1849 tarihiyle Isparta Şer'îye Sicillerine kaydedilen terekesinde, bir yoz devesinin fiyatının 500 guruş olduğu görülmektedir. Aynı köy sakini olan Mehmed b. Abdurrahman'ın H. 7 Zilhicce 1267/M.3 Eylül 1851 tarihli terekesine gelindiğinde dört tülû devesi, 4.000 guruş değerindedir. Bu bakımdan bir tülû devesinin 1.000 guruş değerinde olduğu anlaşılmaktadır. Karağaç-Yalvaç (Şarkikaraağaç) kazasına bağlı Karayaka Çiftliği sakinlerindenken vefat eden Sarıkeçili aşiretinden Hacı Ahmed b. Abdullah'ın H. Gurre-i Cemazîyülevvel 1270/M.30 Ocak 1854 tarihli terekesinde ise cinsleri açıkça belirtilmemekle birlikte, kebir ve sağır, yani büyük ve küçük olarak 6.150 guruş tutarında 12 devesi bulunmaktadır (İŞS.184/9-1, 253-2; 185/ 201-1).

Terekesinde develer ve develerde kullanılan eşyalara dair önemli detaylar bulunan başka bir kişi, Yılaldı (Yelaldı) aşireti mensuplarından İrle kazasında Sapaca Boğazı'nda yol keserek eşkıyalık yaparken öldürülen Danacı Ali'dir. Danacı Ali, H.18. Rebîülevvel 1266/ M. 1 Şubat 1850 tarihli ilk terekesine göre adedi 250 guruş olmak üzere 2.100 guruş değerinde 6 tülû deve, adedi 300 guruştan 4.400 guruş değerinde 18 yoz deveye sahiptir. H. 9 Şaban 1266/ M. 20 Haziran 1850 tarihinde kayda geçen ikinci terekesinde ise 3 guruş değerinde bir köhne yün deve çulu ve 1 guruş değerinde deve teknesi gibi eşyaları bulunmaktadır (İŞS.184/68-3, 118-3). Temettuât Defterleri'ne gelindiğinde H.1261/M.1845 tarihli Isparta kazasına ait defterde mesleği deveci olarak belirtilen bazı mükelleflere rastlanmaktadır. Bunlardan biri, Ali Köyü'nün 34 numaralı hanesine kayıtlı olan Deveci Bekir'dir. Deveci Bekir'in 8 re's, yani baş erkek 2 re's dişi olmak üzere 10 devesi bulunmaktadır. Odun ve çalıcılık işleriyle birlikte hamûle nakli, yani deve taşımacılığından bir yılda 1.905 guruş gelir elde etmiştir. Aynı köyün 58 numaralı hanesinde kayıtlı diğer deveci Eyüboğlu Mehmed, 4 re's devesiyle yaptığı taşımacılıktan çalı ve odun işiyle birlikte 1.800 guruş kazanmıştır. Hacılar Sağır Köyü'nden deveci Kel Ağaoğlu Mehmed ise 4 re'sle birlikte diğer ikisi taylak ve dorum olmak üzere 6 deveye sahiptir. Odunculuğun yanı sıra taşımacılıktan bir yıllık zaman zarfında 2.000 guruş gelir elde etmişti (BOA.ML.VRD.TMT.d...10119/ 466-1, 472-1, 489-39).

Hamid Sancağı ve Isparta tarihinin temel kaynaklarından olan Böcüzâde XIX. yüzyılın sonlarında kaleme aldığı eserinde, merkez kaza Isparta'da üç yüz hanenin taşıyıcılık ve kiracılıkla geçindiğini ifade etmekte, sancak kazalarından Uluborlu'da at katır, merkep, manda ve devenin çok bulunduğunu, halkın aynı zamanda deve güreşine merakı olduğunu belirtmektedir. Besim Zühdi tarafından kaleme alınan 1922 tarihli eserde ise sancak dâhilinde bu tarihte Saçkaralı, Karakoyunlu, Sarıkeçili, Eski Yörük, Fettahlı, Gebiz, Karatekeli ve Aksıgırlı olmak üzere, 670 çadır bünyesinde 5.360 kişilik Yörük nüfusu mevcuttur. Besim Zühdi'ye göre sancak Yörüklerinde çok miktarda keçi, deve, at ve kısrak gibi hayvanlar mevcut olup develer vasıtasıyla kiracılık yapılmakta, yani nakliyat hizmetleri görülerek gelir elde edilmektedir. Devecilik, Cumhuriyet'in ilanı sonrasında da bir süre geçim faaliyeti olarak varlığını sürdürmüştür. Nitekim yerel tarih araştırmacılarından Katırcıoğlu, 1958 tarihli eserinde Isparta ilinde 1.861 Anadolu ırkına mensup devenin olduğunu belirtmektedir. Katırcıoğlu'na göre, bu develerin donları (renkleri) açık ve koyu kestane ve boyları 1.60 ila 2.00 m. arasında değişmektedir. Az yem yiyen develer, yazın yaylalara götürülmekte, kışın ise nakliye de kullanılmaktadır (Böcüzâde, 2012, s. 48, 79, 80; Besim Zühdi, 1922, s. 21, 22; Katırcıoğlu, 1958, s. 69).

4. XVIII. Yüzyıl Sonlarıyla XIX. Yüzyıl Başlarında Hamid Sancağı'ndan Deve Tedariki

Osmanlı İmparatorluğu, XVIII. yüzyılın sonlarına doğru ciddi problemlerle yeni bir yüzyıla girmek üzereyken beklenmedik bir biçimde Fransa'nın Napoleon Bonaparte öncülüğünde Mısır'a yaptığı ani çıkarmayla karşı karşıya kalmıştır. Devlet, Avusturya ve Rusya gibi düşmanların yanı sıra, isyanlarla uğraştığı sıkıntılı bir zamanda beklenmedik bir şekilde ortaya çıkan bu işgal girişimi üzerine hemen harekete geçmiş, sadrazam Yusuf Ziya Paşa serasker tayin edilerek Osmanlı Mısır'a gönderilmiştir. Mısır ordusunun çeşitli ihtiyaçlarıyla birlikte nakliye hizmetinde kullanılacak

develerin tedarik edildiği yerlerden biri Hamid Sancağı'dır. Sefer nedeniyle aşağıdaki örneklerde görüleceği üzere, bedeliyeleri vergi olarak bölüştürülerek kira yöntemiyle deve tedarik edilmiştir.⁹

H.1 Zilkâde 1213/M. 8 Mart 1799 tarihiyle Isparta Şer'îye Sicilleri'nde kayıtlı bir ferman suretine göre, Fransa'nın Mısır'dan çıkarılması için sadrazam Yusuf Ziya Paşa seraskerliğinde ordu Mısır'a gönderildiği için nakliye hizmetlerinde kullanılacak mehhârî (mekkârî) şütürânın birkaç gün içinde tedarik edilmesi emri verilmektedir. Ücretleri "*esfâr-ı sâbıkada olduğu misillü*", yani önceki seferlerde yapıldığı üzere, yüke girdikleri günden itibaren yevmiye usulüyle ordu sarbanbaşısı tarafından verilmek üzere 250 mehhârî şütürân sancak kazalarına tevzi edilmiştir. Toplanmaları için Isparta ileri gelenlerinden Çelikpaşazade Mehmed Bey mübaşir olarak görevlendirilmiştir. İstenilen develerin mükemmel havut ve bisat¹⁰ ve diğer takımlarıyla birlikte sancak tarafından tayin edilen sarban ve Çelikpaşazade Mehmet Bey'le birlikte hızlı bir biçimde üç beş gün içinde gönderilmesinin üzerinde durulmuştur. Fermanda aynı zamanda standart uyarılara yer verilerek Mısır'a karşı girişilecek harekâtın "*esfâr-ı sabıkaya mukayyes*" olmadığı, olası bir gecikme ortaya çıkarsa "*bundan sonra isti'câle dikkat olmayub her kim bu bâbda kusûr ve rehâvet ider ise gadr u galet ve şefaât müsmîr olmadığı*" şeklinde sorumluların af taleplerinin kabul edilmeyeceği vurgulanmaktadır. Bu fermanı takiben H. Evâsıt-ı Zilhicce 1213/M. Mayıs ayı sonları 1799 tarihinde sancak kadısına yollanan ikinci ferman suretinde, mübaşir Çelikpaşazade Mehmet Bey'e Mısır ordusu seraskeri Yusuf Ziya Paşa'nın maiyetinde görevli olduğu için acele etmesi gerektiği hususunda emir verildiği, Mehmet Bey'in İstanbul'a gönderdiği arzda birkaç gün içinde Yusuf Ziya Paşa'nın maiyetine katılacağını ifade ettiği görülmektedir. Bununla birlikte, emirde Mehmet Bey şimdiye kadar yola çıkmamış ise "*tekîden ve isti'câlen ve mahsûsen*" fermanın yollandığı, bundan sonra "*dakika-i vahîde tehrîr ve tevakkûfu bir vechle câiz olmadığı*" hatırlatılarak eğer hâlâ harekete geçmemiş ise hemen yola çıkarılması ve durumun İstanbul'a bildirilmesi talimatı verilmektedir (İŞS.178-180/98-1, 99-2).

Beklenmedik bir biçimde patlak veren Mısır meselesinin çözümü doğrultusunda girişilen askerî müdahale için devletin önemle üzerinde durduğu uyarılara rağmen, konuyla ilgili diğer belgelerden anlaşıldığı kadarıyla, Hamid Sancağı'ndan istenilen develerin gönderilmesinde hızlı hareket edilmediği anlaşılmaktadır. Zira H. 4 Muharrem 1215/M.28 Mayıs 1800 tarihiyle sicillere kaydedilmiş bir fermana göre, Yusuf Ziya Paşa ordusunda bulunacak askerlerin zahirelerinin nakli ve diğer benzer nitelikli hizmetlerde kullanılmak üzere sancaktan talep edilen 250 devenin acele yola çıkarılarak Rebûlevvel ayının başında (Rebûlevvel gurre-i Temmuz ayı sonları) Yafa sahrasında orduya katılmaları istenmektedir. İlk emirde olduğu gibi, develerin üç beş gün içinde mükemmel havut ve bisatlarıyla "*cümlesi yük alır ve tûvânâ*", yani iyi yük taşıyan, genç ve güçlü olanlardan seçilmeleri tekrarla belirtilmiştir. Fermanda diğerlerinde olduğu gibi, standart uyarı ve hatırlatmalar yapılarak bu seferin öncekilere benzemediği, Yusuf Ziya Paşa'nın Fransa'dan intikam almak için Rebûlevvel ayı içinde Yafa sahrasından harekete geçeceği vurgulanmakta, develerin mutlaka birkaç gün zarfında sahrada mevcut olmaları gerektiği hatırlatılmaktadır. Aksi durumda sorumluların mesul tutulacağı, özür ve bahaneye bakılmayacağının yanı sıra şefaât ve aracılığın kesinlikle kabul edilmeyeceği ifade edilmektedir. (İŞS.178-180/33-1) Bu doğrultuda, sancaktan istenilen 250 mehhârî şütürân toplanarak bedeliyeleri halka vergi olarak tarh edilmiş, diğer bazı resmî masraflarla birlikte mahalle ve köyler arasında bölüştürülmüştür. Bedeliye miktarları -diğer yükümlülüklerde olduğu gibi- Hamid Sancağı ile Terkemîş-i Hass (Burdur) arasında sülûs-sülûsân (1/3-2/3) oranlarında paylaştırılmış, bu paylaşımdan Terkemîş'e 84, Hamid'e 166 deve bedeliyesi isabet etmiştir. H.1 Muharrem 1215/ M.25 Mayıs 1800 tarihli bir tevzi defterine göre ise sancak merkezi olan Isparta kazasının mahalle ve köylerine 11,5 devenin bedeliyesi olarak 1.300 gurus tutarında meblağ isabet etmiştir. Ancak, H.6 Muharrem 1215/M.30 Mayıs 1800 tarihli başka bir tevzi defterinde bedeliyenin

⁹ Fransa'nın İngiltere'ye karşı giriştiği mücadele neticesinde gerçekleştirmiş olduğu işgal hareketi ve yaşanan savaşlar için Karal, 1938.

¹⁰ Bisat, halı, kilim, keçe ve minder gibi yere veya başka bir yere örtülen eşyaya verilen isimdir. Aynı zamanda yaygı anlamına gelmektedir. Kubbealtı Misallı Büyük Türkçe Sözlük, 2010, s. 155.

XVIII. Yüzyıl Sonlarıyla XIX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Sefer Lojistiği Kapsamında Hamid Sancağı'ndan Deve Alımı

1.380 guruş tutarında olduğu görülmektedir. Ayrıca, mübaşir Mehmed Bey'e verilen 300 guruş ile esb-bahâ ve kahve-bahâ olarak 224 guruş giderlere eklenmiştir (İŞS.178-180/34-1, 104-1).

Sancaktan tedarik edilen develerin toplanıp mübaşir öncülüğünde sarbanbaşı ve diğer görevlilerce istenilen yere götürülmeleri esnasında zorluklar yaşanmış ve bazı develer zayi olmuşlardır. H.27 Muharrem 1214/M.1 Temmuz 1799 tarihli bir kayda göre, Hamid Sancağı'ndan alınan 250 mehhârî şütürândan Yalvaç'a isabet eden 22 devenin sayısı 2'si zayi olarak 20'ye inmiştir. Daha sonra 4'ü marîz, yani hastalığa yakalanınca sayı 16'ya düşmüştür. Yine iki defa da marîz olan 3'er deveden sonra geriye sadece 10 deve kalmıştır. Aynı tarihlerde Isparta, Eğirdir, Keçiborlu ve diğer bazı kazalardan yollanan 79 deveden çeşitli defalarda "*marîz ve amelmande*" yani hasta ve iş göremez olarak belirtilenlerle birlikte develerin sayısı 51'e düşmüştür (BOA. D.MKF.d...31126/2).

Mısır seferini takiben başlayan XIX. yüzyılın ilk yıllarında imparatorluğun giriştiği diğer bir savaş, 1806-1812 tarihleri arasında cereyan eden Osmanlı-Rus savaşıdır. Avrupa'da Napolyon savaşları olarak bilinen dönemin yaşandığı bu yıllarda, Osmanlı yönetiminin Rus yanlısı olan Eflak beyleri Muzuri ile İpsilanti'yi görevden alması, iki ülke arasında ciddi gerginliğe sebebiyet vermiş ve bu doğrultuda meydana gelen diğer gelişmeler nedeniyle 1806'da savaş başlamıştır. (Kuzucu, 2023, s. 193). Bu doğrultuda, H.10 Şevvâl 1221/M.21 Aralık 1806 tarihiyle Hamid Sancağı'na gönderilen bir emirde, Rusların imparatorluk topraklarına yaptıkları ani hücum nedeniyle savaşın başladığı ifade edilmiş, bu nedenle İstanbul'dan hareket edecek orduya katıldıkları günden itibaren hizmette bulundukları süre boyunca yevmiyeleri ordu sarbanbaşı tarafından verilmek üzere "zâd u zahîreleri ve mühimmât nakli ve hidmed-i saîrede istihdâm olunmak için", yani yiyecek, zahire ve mühimmatın taşınmasının yanı sıra diğer hizmetlerde kullanılmak üzere sancak kazalarından 250 mehhârî şütürân alınacağı belirtilmiştir. Alım süreci için ise deve mübâşiri olarak dergâh-ı muallâ gediklilerinden Süleyman Ağa tayin edilmiştir. Emirde ayrıca, söz konusu develerin tûvânâ, yani genç ve sağlıklı olanlar arasından seçilmesiyle nevrûz-ı firûz, yani Mart ayında Davut Paşa sahrasında hazır bulunmalarının üzerinde durulmuştur. Bütün bunları takiben ferman, acele edilerek develerin bir an önce hazırlanmaları, bu konuda rehabet ve yavaş hareketten kaçınılması, aksi bir durumun meydana gelmesiyle neticenin vehamet olacağı gibi çeşitli uyarıları içermektedir (İŞS.179/102-1).

Sancağa tarh edilen 250 adet devenin bedeliyeleri fermanın yollanmasından hemen sonra kazalar arasında bölüştürülmüştür. Isparta Şer'îye Sicilleri'nde H.1221/M.1806 tarihiyle kaydedilen ancak ay ve gün içermeyen bir tevzi defterine göre bu rakam, Hamid ve Terkemîş-i Hass'a sülûs-sülûsân oranlarında paylaştırılmıştır. Böylece, 250 devenin 1/3'ü olarak Terkemîş-i Hass'a 84, Hamid'e ise 166 devenin bedeliyesi isabet etmiştir. Mübaşir Süleyman Ağa'ya verilen deftere göre, kazalara bedeliyeleri karşılanmak üzere bölüştürülen develerin sayısı şunlardır: Isparta, 11.5, Yalvaç 22.5, Karaağaç 20, Afşar 12.5, Barla 5.5, Uluborlu 17.5, Hoyran 5.5, Ağlasun 10, İncir 5, Eğirdir 17, Pavlu 16, Keçiborlu 7.5, Ağros 10.5, Gönen, 5. (İŞS.179/102-2). Bunlarla birlikte H. 17 Muharrem 1221/M.6 Nisan 1806 tarihli başka bir tevzi defterine göre, sancağın merkez kazası Isparta'ya tarh edilen 11.5 adet devenin bedeliyesi 1.782,5 guruş tutarındadır. Burada, Mısır seferinde istenilen aynı deve sayısına rağmen bedeliye oranının yükselmiş olması dikkat çekicidir. Ayrıca, söz konusu rakamın tevzi defterindeki diğer kalemler arasında Anadolu valisine zahîre-bahâ olarak gönderilen 2.079 guruştan sonra gelen en yüksek oran olduğu görülmektedir (İŞS.179/110-1; Savaşın son yılına denk gelen H.1226/M.1812 tarihinde sancağa tarh edilen 250 mehhârî şütürânın bedeliyesi toplamda 37.500 guruş tutmuştur. BOA. C..AS..1115/49403).

1806-1812 yılları arasında cereyan eden Osmanlı-Rus Savaşı esnasında Sultan III. Selim'in giriştiği Nizâm-ı Cedîd programı yarıda kalarak Kabakçı Mustafa ayaklanmasıyla padişah tahtını kaybetmiş, böylece 1808 tarihinde II. Mahmut'un saltanatı başlamıştır. Padişahın tahta geçmesinden birkaç yıl sonra 1812 tarihinde Osmanlı-Rus Savaşı yapılan antlaşmayla sona ermişse de devlet iç isyanlar ve savaşlarla uğraşmaya devam etmiştir. Bunlardan birisi, 1821-1823 tarihli Osmanlı-İran Savaşı'dır. Bu tarihte, bir taraftan Yunan meselesiyle uğraşan imparatorluk, İran'ın doğu sınırını

geçerek bölgede yaşayan bazı aşiretlerle bu aşiretlerin bulunduğu yerlerdeki kaleleri koruma altına aldığını ilan etmesiyle yeni bir savaşa girmek zorunda kalmıştır. Bu hamle, Rusya tarafından desteklenince İran, birçok koldan imparatorluk topraklarına saldırmış ve 1821 yılında imparatorluk, askerî harekâta başlama kararı almıştır (Tekdemir, 2009, s. 83). Mısır ve Rus seferlerinde olduğu gibi, H.17 Cemâziyülevvel 1237/M.9 Şubat 1822 tarihinde Isparta Şer'îye Sicilleri'ne gönderilen bir fermanla *"Îrânlu bilâ-mucîb bağtenen nakz-ı ahd ve ilân-ı harbe iktidâr ve hudûd-ı hakâniyeme tecâvüz etmiş ve şark ve Aras tarâflarında envaî' fezayîhe ictisâr etmiş ve bunlar bir müddeden berû memâlîk-i mahrûseme i'sâl-zihn ve hasârı i'tiyâd etmiş olduklarına binâen bi-mennihi-teâlâ evvel-bahârda tedârikât-ı kavîyye ve tertîbât-ı küllîye ile...şunlara gereği gibi hadleri bildirilmek..."* şeklinde seferin sebepleri belirtilmekte, Erzurum valisi ve maden-i hümayûn emîni Mehmet Emîn Raûf Paşa'nın şark seraskeri tayin edildiği bildirilmektedir (İŞS.182/12-1).

Fermanın devamına göre Mehmet Emîn Raûf Paşa maiyetinde toplanacak ordunun zahire ve mühimmatlarının taşınmasıyla diğer hizmetlerde kullanılmak üzere Hamid Sancağı'ndan 50 mehhârî şütürân alımına karar verilmiştir. Bu doğrultuda, şark ordusuna katıldıkları andan itibaren hizmette bulundukları süre boyunca mahiye, yani aylık 1.000'er akçeden lazım gelen ücretleri ordu defterdarı tarafından tayin edilen sarbanbaşı tarafından ödenecektir. Bu sebeple, Nevruz'dan önce develerin şark ordusuna teslim edilmeleri gerekmektedir. Ayrıca her zaman olduğu gibi, yine olası bir gecikmenin yaşanmaması için uyarılar yapılmaktadır. Önceki seferlerin aksine, günlük ücret yerine devcilerle aylık ücretin verileceği ve miktarın açıkça belirtildiği söz konusu mükellefiyet, hemen sancağın kazalarına tevzi edilmiştir. Ancak önceki tedarik örneklerinin aksine bu seferde kazalara isabet eden bedeliyelere develere takılacak çanların masrafı *"be-çan"* ifadesiyle eklenmiştir. H.15 Cemâziyülevvel 1237/M. 9 Mart 1821 tarihli tevzi defterine göre Isparta kazasına 2 deve bir çan, Eğirdir'e 3 deve 1.5 çan, Afşar'a 2.5 deve, Keçiborlu'ya 1.5 deve, Pavlu'ya 3 deve 1 çan, Karaağaç'a 4 deve, Yalvaç'a 4.5 deve, Barla'ya 1 deve 1 çan, Hoyran'a 1 deve 1 çan, Ağlasun'a 2 deveyle nim (yarım) çan, İncir ve Gönen'e çanları olmadan 1'er deve bedeliyesi isabet etmiştir. Bu tevzinin ardından Isparta mahalle ve köylerine yapılan ikinci bir tevziye göre sancağın merkez kazasına isabet eden oran *"37 senesi bâ-fermân-ı alî Îrân canîbine matlûb buyrulan deve r'es be-çan kıymetleri"* ifadesiyle 787.5 guruş (kuruş) olarak tahakkuk etmiştir (İŞS.182/12-1-2, 16-1).

Yapılan bu tevzilere rağmen Mısır seferi örneğinde görüldüğü üzere sancak halkı, develeri hemen tedarik edip yollayamadığı için merkezden acele edilmesi hususunda ikinci bir ferman daha gönderilmiştir. H.10 Ramazan 1237/M.31 Mayıs 1822 tarihinde sancağa gönderilen bir emre göre, sancaktan mürettep olan 50 devenin henüz gönderilmediği, bu nedenle tedarik edilerek bir an önce hangi yolla olursa olsun şark ordusuna gönderilmesi belirtilmektedir (İŞS.180/20-2). Bu isteğin yanı sıra sicillerdeki diğer belgelerde savaşın devamı esnasında sancaktan ikinci bir alımın yapıldığı ve bu kez 150 devenin talep edildiği görülmektedir. H.26 Rebûlevvel 1238/M.11 Aralık 1822 tarihiyle Isparta Şer'îye Sicilleri'ne kayıtlı bir belgeye göre, Ramazan ayı ortalarında (Evail-i Ramazan/ Mayıs ayı ortaları 1823) yine şark seraskeri Mehmet Emîn Raûf Paşa maiyetinde bulunmak üzere tedarik edilmesi gereken 5.000 mehhârî şütürândan Hamid Sancağı hissesine 150 adet deve isabet etmiştir. Bu develerin ücretleri, ilk alımda olduğu gibi, hizmete girdikleri andan itibaren mahiye 1.000 guruş ücretleri ordu sarbanbaşısı tarafından verilecektir. H. 3 Cemâziyülâhir 1238/M.15 Şubat 1823 tarihinde yapılan bir sancak tevzisinde söz konusu 150 mehhârî şütürândan sülüs-sülûsân itibarıyla Hamid hissesine 100 deve düşmüştür. Sancak dâhilinde yapılan ikinci tevzi neticesinde ise Isparta'ya 7, Eğirdir'e 10, Ağros'a 6, Afşar'a 7.5, Keçiborlu'ya 4.5, Karaağaç'a 12, Yalvaç'a 12.5, Ağlasun'a 6, Barla'ya 4, Uluborlu'ya 10, Hoyran'a 3.5, İncir'e 3, Gönen'e 3, Pavlu-maâ Çepel'e 6.5 ve Kartoz maâ Kesme'ye 3.5 devenin bedeliyesi isabet etmiştir (İŞS.182/39-1, 41-2). Aynı gün yapılan diğer tevzide Isparta'ya isabet eden 7 mehhârî şütürânın bedeliyeleri deve başına 375 guruştan 2.625 guruşa tekabül etmişti. Bu meblağın tevzi defterindeki en yüksek oranı teşkil ettiği görülmektedir. Ayrıca, aynı tarihli başka bir sancak tevzisine göre sarbanbaşına hilat-bahâ olarak 150 guruş, çadır-bahâ 100 guruş, elden verilen bahşişât ismiyle 350 guruş, deve mübaşirine 1.000 guruş, hizmetçilerine 200 guruş ve konak masrafı için 1.000 guruş verilmiştir (İŞS.182/40-1).

SONUÇ

Osmanlı İmparatorluğu'nda coğrafi koşulların etkisi başta olmak üzere teknik imkânların izin verdiği ölçüde uzak mesafeli taşıma ihtiyacının karşılanmasında demiryolları ve deniz taşıtlarının geliştiği tarihlere kadar develer önemli bir rol oynamıştır. Anadolu topoğrafyasının engebeli yapısı da bu durumu zorunlu kılan etkenlerdendir. Bu sebeple ekonomik yaşamın temelini oluşturan kervan ticaretinin yanı sıra imparatorluğun giriştiği seferlerde zahire, mühimmat, harp levazımı ve diğer ihtiyaçların taşınması develer vasıtasıyla gerçekleştirilmiştir.

İmparatorluk tarihinde geçmişte önemli galibiyetler alınan kısa süreli savaşlar görülmekle birlikte, uzun sürelere yayılan maliyetli savaşlar dönemine girilmesiyle sefer organizasyonlarında planlama ve lojistik unsurlar ön plana çıkmıştır. Özellikle lojistiği ilgilendiren hususların taşıdığı önem sebebiyle devlet, birtakım uygulamalar geliştirmiştir. Bu uygulamalar sayesinde çeşitli askerî ihtiyaçlar halktan vergi karşılığında toplanmıştır. Bunlar arasında yukarıda belirtildiği üzere nakliyat hizmetinde kullanılacak develerin önemli bir yeri bulunmaktadır. Devlet, başta mîrî, yani satın alma yöntemi olmak üzere kiralama yöntemlerini kullanarak deveciliğin yaygın olduğu yerlerden alımlar yapmıştır. Ayrıca klasik avarız ve nüzûl bedelleri karşılığında da deve tedarik edilmiştir. Billhassa Anadolu'da Ege ve Akdeniz bölgelerinde yaşayan Yörükler, gelişmiş bir devecilik kültürüne sahip oldukları için deve alımlarında kendilerinden istifade edilmiştir. Batı Anadolu sancakları arasındaki Hamid Sancağı, geniş Yörük potansiyeli barındırmakla birlikte, bir yaşam tarzı ve geçim kaynağı olarak bu kültürü mevcut olduğu en önemli yerlerdendir. Bu sebeple imparatorluk yönetimi, nakliye hizmetinde kullanılmak üzere sancaktan zaman zaman deve alımı veya kiralaması yapmıştır. XVIII. yüzyılın ikinci yarısına gelindiğinde imparatorluk, taşrada zayıflayan merkezî otoritenin etkisiyle sık sık ortaya çıkan iç isyanların yanı sıra, Avusturya ve Rusya gibi düşmanlarla yapılan savaşlarla uğraşmıştır. Ancak yüzyılın sonlarında bunların arasına beklenmedik bir biçimde Mısır'ı işgal eden Fransa da katılmıştır. İlk şaşkınlığı atlaman imparatorluk yönetimi, hemen harekete geçerek Mısır'a sefer düzenlemiştir. Bu sefer dolayısıyla ordunun taşıyacağı ağırlıklar için deve tedarik edilen yerlerden biri yine Hamid Sancağı'dır. Mısır seferini takiben, 1806-1812 Osmanlı-Rus Savaşı ve 1821-1823 Osmanlı-İran savaşlarında sancaktan deve alımları yapılmıştır.

XVIII. yüzyılın sonlarıyla XIX. yüzyılın ilk yarısında cereyan eden savaşlar kapsamında Hamid Sancağı'ndan alınan develer için kiralama yöntemine başvurulduğu görülmektedir. Bu doğrultuda merkezden gönderilen mübaşirin elindeki emirle birlikte develer, önce sancak kazalarına, daha sonra kazaların mahalle ve köylerine bölüştürülmüştür. Bu bölüşüme, mübaşire, sancaktan tayin edilen sarbanbaşı, sarbanlar ve diğer görevlilere verilecek ücretlerin yanı sıra çeşitli kalemler eklenmekte, ortaya çıkan meblağ bedeliye şeklinde halka vergi olarak tarh edilmektedir. Toplanan meblağlar, seferin yapıldığı yerde ordu defterdarının yönetimi altındaki hazineye gönderilmekte, ücretleri ordu sarbanbaşı tarafından verilmektedir. İncelenen sicillerdeki belgelere göre sarbanbaşı, sarbanlar ve develerden sorumlu kişiler, hizmete girdikleri andan itibaren yevmiye, yani günlük ve İran seferinde görüldüğü üzere mahiye, yani aylık üzerinden ücretlerini almışlardır. Bununla birlikte, merkezden gönderilen emirlerde develerde kullanılan bazı araçların ve takımların hazırlanması istenmiştir. İran seferinde görüldüğü üzere, develerde kullanılan önemli bir eşya olan çanlar da halka tarh edilen bedeliye meblağına eklenmiştir.

İncelenen tarihlerde Hamid Sancağı'ndan tedarik edilen develerin sayısının istisnalar hariç 250 adet olduğu görülmektedir. Bu sayı, bu tarihlerde Hamid Sancağı'na bağlı olan Terkemîş-i Hass ile sülüs-sülüsân oranlarıyla bölüştürülmektedir. Bu doğrultuda, develerin 1/3'ü Terkemîş, 2/3'ü Hamid'e isabet etmektedir. Böylece, incelenen dört alım örneğinde sancağa 166, 100 ve 50 gibi üç farklı rakam içeren deve sayıları karşılığında bedeliyeler tarh edilmiştir. Sancak çapında yapılan bölüşümler neticesinde bedeliye oranlarında istisnalar hariç, ilk sırada Yalvaç, ikinci sırada Karaağaç, üçüncü sırada Uluborlu kazaları gelmektedir. Sancağın merkez kazası Isparta'ya ise yine istisnalar hariç Eğirdir, Afşar, Pavlu kazalarından daha az bedeliye-tarh edilmiştir.

İmparatorluğun diğer yerlerinde olduğu gibi, devletin yaptığı alımlarda sürekli hızlı hareket edilmesi ve develerin istenilen vakitte belirlenen mahalde bulunmalarının hatırlatılmasına, hatta uyarı ve tehditler yapılmasına rağmen birtakım gecikmeler yaşanmıştır. Bu gecikmelerde görevliler ve diğer sorumlular arasında yaşanan birtakım suistimallerin varlığı mümkün olabileceği gibi, sicillere kaydedilmiş belgelerden anlaşıldığı kadarıyla halkın ekonomik açıdan iyi bir durumda olmaması önemli bir etkidir. Nitekim Osmanlı-Rus Savaşı'nın devam ettiği H.1223/M.1808 tarihinde merkezden gönderilmiş bir fermanda bazı yükümlülüklerle ilgili yapılan af talebi, bir kısmının karşılanması şartıyla kabul edilmiştir. (İŞS. 178-180/1-1) Bu bakımdan, incelenen tarihlerde develerin bedeliyelerini vergi olarak karşılayan halkın zorlandığını söylemek mümkündür.

Extended Summary

In terms of Ottoman expeditionary organizations, the provision of certain needs from the population in return for taxes or a certain fee was a frequently used method. Accordingly, various regions of the empire were obliged to meet the demands of the state according to their potential. Among these demands, the need for soldiers, personnel to serve in various units and classes, ammunition, and supplies were at the forefront. However, one of the most important matters in terms of expeditionary organizations was to meet the need for transportation, which was an extremely vital problem due to the existing conditions and circumstances. Camels have been one of the most widely used vehicles to meet transportation needs since the past eras. Especially in long-distance expeditions, camels were used to transport large amounts of cargo and personnel. For this reason, the Ottoman administration procured camels (şütürân) from other places, especially from the nomads (Yörüks) who had been in the transportation sector in the country, through some standardized methods. Thus, despite all the negative conditions of the roads in the empire, the transportation problem was solved to a significant extent.

Hamid, one of the Sanjak of the Anatolian Province within the borders of the Aegean and Mediterranean regions, was home to a large population of nomads who settled in the region following the Battle of Malazgirt. In addition to their lifestyle, the nomadic groups utilized camels as a livelihood activity and had expertise in this field. Due to the frequent occurrence of wars and rebellions in the late eighteenth and early nineteenth centuries, procurement from Hamid Sanjak continued as in the past. In this regard, the state preferred renting as one of its main methods. The rental method was carried out under the leadership of a mukbaşir (mübaşir-bailiff) sent from the center. The mukbaşirs procured camels in quantities determined by the central administration, mostly through nomadic groups. The wages were to be paid to the sarbans, (camel drivers) to whom a sarbanbashi (chef of camel drivers) was appointed, and some other necessities were collected and levied as a tax on the population. Thus, an extremely important need was met as quickly as possible. However, as with any tax or obligation, there were often abuses in this matter. Most of the time, the requested camels could not be collected immediately or were withheld under various pretexts. For this reason, messages were exchanged between the government and the provinces, and the government sent orders with warnings and threats to ensure swift action.

The first serious problem the empire had to deal with as it entered the nineteenth century was France's sudden invasion of Egypt. Upon the unexpected invasion, the government overcame the initial surprise and immediately began preparations for a campaign to liberate Egypt. Among the preparations, as mentioned above, was the provision of certain military needs from various parts of the empire. For this reason, Hamid Sanjak was asked to prepare camels to be used for transportation along with soldiers and supplies. Accordingly, a mukbaşir was sent to the sanjak from the center and the camels were purchased. However, the central administration had to send warnings several times as the people had difficulties meeting their obligations due to their situation. Following the Egyptian campaign, camels were purchased with the same methods during the Ottoman-Russian War between 1806-1812 and the Ottoman-Iranian War between 1821-1823. However, despite the warnings issued by the center, there were various delays in the delivery of

XVIII. Yüzyıl Sonlarıyla XIX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Sefer Lojistiği Kapsamında Hamid Sancağı'ndan Deve Alımı

camels. In the late eighteenth and early nineteenth centuries, the method of providing camels from the people for the expeditions in the Hamid Sanjak continued. Since the determined number of camels were purchased through leasing, the rates determined for the necessary fees were first divided among the districts of the sanjak, and then a second division was made among the quarters and villages of the districts.

KAYNAKÇA

a-Arşiv Belgeleri

Isparta Şer'îye Sicilleri (İŞS.)

Nr.178-180, 179, 180, 182, 183, 184, 185.

Devlet Arşivleri Başkanlığı Osmanlı Arşivi (BOA.)

Bâb-ı Asafî Divân-ı Hümayûn Kalemi Mühimme Defterleri (A.DVNS.MHM.d...)

Nr.87

Ali Emirî Mustafa II (AE.SMST.II.)

Nr. 134-14853.

Maliyeden Müdevver Defterler (MAD.d...)

Nr.6890, 16126.

Cevdet Askeriye (C..AS..)

Nr.216/9222, 373/15436, 1115/49403, 1107/48993.

D.MKF.d...(Mevkûfât Kalemi Defterleri)

Nr.31126

Temettuât Defterleri (ML.VRD.TMT.d...)

Nr.10119

Milli Savunma Bakanlığı Askeri Tarih Arşivi (ATASE.)

Osmanlı-Sırp-Karadağ Harbi (OSK.)

Nr.13/44-44.

b-Kitap, Makale ve Tezler

Ahmed Resmî Efendi (2011). *Hulâsatü'l-İ'tibâr*. (Osman Köksal, Haz.). Gazi Kitabevi.

Ak, M. (2022). *Teke Yörükleri*. TTK. Yayınları

Besim Zühdi (1922). *Türkiye'nin Sıhî İctimâî Coğrafyası Hamûd-abâd (Isparta) Sancağı*. TBBM. Umûr-ı Sıhîye ve Muâvenet-i İctimâîye Vekâleti.

Böcüzade Süleyman Sami (2012). *Isparta Tarihi*. (Hasan Babacan, Haz.). İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü Yayınları,

Ekin, Ü. (2004). Osmanlı İmparatorluğunda Nakliye Hayvanlarının Bakımı ve Masrafları. *Kebikeç*, 17, 327-334.

Genç, S. (2012). III. Ahmed Dönemi İran Seferlerinde Nakliyenin Sağlanması ve Nakliye Vasıtaları (1722-1725). *Turkish Studies* 4 (1), 235-249.http://dx.doi.org/10.9737/hist_475

- Gökçe E. (2022) III. Selîm Döneminde Isparta'nın Osmanlı Ordusuna Askerî ve Lojistik Katkısı. *SDÜ. Fen-Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 56, 167-201.
- Halaçoğlu, Y. (2014). *Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)*. İlgi Kültür-Sanat.
- Hammer, J.V. (1992). *Büyük Osmanlı Tarihi-3 (Beşinci Cilt)*. Üçdal Neşriyat.
- Isparta'nın Somut Olmayan Kültür Mirası-Isparta ve Çevresi Yörük Kültürü (2020). İl Kültür Müdürlüğü Yayınları.
- İnalçık, H. (2014). *Devlet-i Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-II, Tagayyür ve Fesad (1603-1656) Bozuluş ve Kargaşa Dönemi*. Türkiye İş bankası Kültür Yayınları.
- İnalçık, H. (2021). *Devlet-i Aliyye Osmanlı İmparatorluğu Üzerine Araştırmalar-V*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.
- İşbilir, Ö. (1996). XVII. Yüzyıl Başlarında Şark seferlerinin îâşe, İkmâl ve Lojistik Meseleleri (Doktora Tezi). İstanbul.
- Karal, E.Z. (1938). *Fransa-Mısır ve Osmanlı İmparatorluğu*. Milli Mecmua Basımevi.
- Katırcıoğlu, N. (1958): *Bütün Isparta*. Bereket Matbaası.
- Koç, M. (1983). *Baris-Hamit-Hamitâbât, Tüm Yönleri İle Isparta*. Türk Köyü Yayınları
- Kuzucu, S. (2023). 1806-1812 Osmanlı-Rus savaşında Faş kalesi. *Gaziantep Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 22 (1), 189-200.<https://doi.org/10.21547/jss.1196892>
- Lu, V.A (2018). XIV ve XVIII. Yüzyıllarda İklimsel ve Doğal Şartların Osmanlı İmparatorluğuna Etkisi. *Pesa Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi*, 4/2, 216-240. <https://doi.org/10.25272/j.2149-8385.2018.4.2.01>
- Kubbealtı Misallı Büyük Türkçe Sözlük (2010). Kubbealtı Yayınları.
- Ortaylı, İ. (1973). Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme. *Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Dergisi*, 28 (1), 181-190.https://doi.org/10.1501/SBFder_0000000989
- Özbilgen, E. (2010). *Bütün Yönleriyle Osmanlı Âdâb-ı Osmânîye*. İz Yayıncılık.
- Polat, M. (2024). Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı Devletinde Develerin Kullanım Alanları (16-18. Yüzyıllar). *Korkut Ata Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, (17), 274-284.DOI: 10.51531/korkutataturkiyat.221
- Sarı, A. (2019). Osmanlı Kara Taşımacılığında Deve ve Türkmen Deveciler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 21 (1), 303-322.<https://doi.org/10.16953/deusosbil.527854>
- Sarı, S. (2019). Yapılmamış Bir Rus Seferi İçin Sürsat Bedeli Tahsili (1712 Sürsat Bedeli Tahsili). *II. Uluslararası Türk-Rus Dünyası Akademik Araştırmalar Kongresi (UTRAK)*. Gazi Üniversitesi.
- Sarı, S. (2020). Anadolu ve Rumeli Canibinde Bir Sürsat Uygulaması 1712 (H. 1124) Örneği. *Tarih Biliminde Akademik Çalışmalar, Cetinje-Montenegro*. (ISBN 978-9940-46-010-5).
- Taneri, A. (1981). *Osmanlı Deniz ve Kara Kuvvetleri Kuruluş Devri*. Kültür Bakanlığı Kültür Eserleri.
- Tekdemir, A. (2009). XIX. Yüzyılın İlk Çeyreğinde Osmanlı-İran İhtilafları ve 1821-1823 Savaşı. *Karadeniz Uluslararası Bilimsel Dergi*, 4, 77-95.

XVIII. Yüzyıl Sonlarıyla XIX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Sefer Lojistiği Kapsamında Hamid Sancağı'ndan Deve Alımı

Uzunçarşılı, İ.H. (1988). *Osmanlı Devleti Teşkilâtından Kapıkulu Ocakları-I, Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı*. TTK. Yayınları.

Yıldırım, M.Z. (2002). 1724-1727 İran Seferleri Sırasında Askeri Hazırlıklar ve Aksaklıklar. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 4 (1), 139-153. Doi: 10.31795/baunsobed.1119193

Yıldırım, M.Z. (2011). 1835 Tarihli Jurnal Defterine Göre Karahisâr-ı Sâhibin Ekonomik Hayatından Bir Kesit. *Türk İslam Medeniyeti Akademik Araştırmalar Dergisi*, 6/11, 97-120

Tabakoğlu, A. (2009). *Türkiye İktisat Tarihi*. Dergâh Yayınları.

Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi Osmanlı Devri III. Cilt, 7. Kısım, (Osmanlı İmparatorluğu Kara Kuvvetlerinin İdari Faaliyetleri ve Lojistik). (1995). Genelkurmay Basımevi ATASE Yayınları.

EK-I Transkript

İŞS.179/102-1

1806-1812 Osmanlı Rus Savaşı İçin Hamid Sancağı Kazâlarına Mehhârî Şütürân Tevzisi

Mefâhîr'ül-emasıl ve'l-hükkâm, ma'den-i fezaîl ve'l-ke'lâm Hamîd Sancağında vakî' kazâların kazîleri ve naîbleri zîde fazlühûm ve kidved'ül-emaçid ve'l a'yân Hamîd Sancağı mütesellimi Es-Seyyîd Mehmed Saîd zîde mecdûhu ve mefâhîr'ül emâsil ve'l a'yân ve zabîtân ve iş erleri ve bu husûsa mübâşîr tayîn olunan dergâh-ı muallâm gediklilerinden kidved'ül-emaçid ve'l a'yân Süleymân zîde kadrûhuma tevki-i refi-i hümayûn vâsıl olıcak malûm ola ki: Bu günlerde Rusyalunun hudûd-ı İslâmîyeye bağteten tahattî ve tecâvüz itmesi ve sulh u salâha riâyet itmemesi takarrübüyle hasb'el-şer'ül-envâr def'-i saîl hususlarına mütevekkel al-allâh Dersââdetimden musammem olan ordu-yı hümayûnumda mevcûd bulunub zâd ve zahîreler ve mühimmât nakli ve hidmed-i saîrede istihdâm olunmak için ordu-yı hümayûnuma ilhâk oldukları günden hidmedde olduklarıncâ lâzım gelen ücretleri sarbanbaşı yedinden verilmek şartıyla mevkûfâtıdan ihrâc ve derûn-ı emr-i şerîfime mevzu'ân irsâl olunan sûret-i defterde nâtik olduğu üzere Hamîd Sancağında vakî' kazâlardan tertîb olunan iki yüz elli mehhârî şütürânı tûvâna şütürândan olmak üzere bi-mennî-tealâ nevrûz-ı firûzda Davûd Paşa sahrâsında bulunmak üzere i'sâl olunmak fermânım olmağın hassaten işbû emr-i celîl'ül-kadrîm isdâr ve mübâşîr-i merkûm ile irsâl olunmuştur. İmdi vusûlünde siz ki kuzât ve nüvvâb ve a'yân ve zabîtân ve saîr mûmâileyhim ve saîrlersiz. Zikr olunan şütürânı fermânım olduğu vechle bir an akdemce tedarîk ve vakt-i mezkûrede sahrâ-i mezbûrda mevcûd bulunmak üzere ihrâc ve irsâl husûsuna bi'l-ittihâd sa'y ve gayret ve hilâf-ı emr-i şerîfim va'z u tecvîz ile mübtelâ-yı vahâmet olmakdan mücânebet eyleyesiz. Ve sen ki mübâşîr-i mûmâileyhsin sen dahi müceb-i emr-i şerîfimle amel ve harekete ve me'mûr-ı ihrâcı olduğun ol-mikdâr mehhârî şütürânı vakt-i mezkûrede Davûd Paşa sahrâsında mevcûd bulunmak üzere i'sâle mübâderet ve beyhûde meks ve hilâfından mücânebet ve emr-i mübâşeretini icrâya mezîd-i i'tinâ ve dikkât itmen bâbında fermân-ı alîşânım sadr olmuştur. Buyurdum ki, emr-i şerîfimle vardıkda bu bâbda vech-i meşrû' üzere şeref-yafte-i sūdûr olan işbû emr-i şerîf-i vacib'ül-imtisâlimin mazmûn-ı münîfi üzere âmil olasın. Şöyle bilesin alâmet-i şerîfe itimâd kılâsın. Tahrîren fî el'yevm'ül a'sher Şevvâl'ül-mükerrrem sene ihdâ ve işreyn ve mieteyn ve elf.

Kad vusûle ileynâ fî 1221 Konstantiniyye El-Mahrûse

Mucîbince sadr-ı a'zâm mektûbı sadr olmuştur.

İŞS.179/102-1

1806-1812 Osmanlı Rus Savaşı İçin İstenen 250 Mehhârî Şütürânın Hamîd Kazâları ve Terkemiş'e Yapılan Bölüşümü

Baîs-i defter oldur ki

İşbû bin ikiyüz yirmi bir senesi Moskov keferesi üzerine müretteb olan asakîrin mühimmât nakliyesi-çün bâ-emr-i celîl'üş-şân Hamîd Sancağı kazâlarından matlûb buyrulan iki yüz elli mehhârî ve mekkârî cümle ahâlî ve a'yân marifetleri ve marîfet-i şer'le ve mübâşîr marifetiyle ber-mut'âd-ı kadîm Terkemişin bedel-i kazâsına sülûs ve yalnız Hamîd kazâlarından on dör kazâyâ sülûsân olan va'z-ı kadîmi sicîll-i mahfûzdan ihrâc seksen dört deve Terkemiş kazâlarına tarh olunub on dört malikâne kazâlarına yüz altmış altı mehhârî deve tevzî' ve taksîm olunub mübâşîr-i dergâh-ı alî gedüklerinden kidved'ül-emâsil ve'l-akrân Süleymân Ağa yedine verilen defter müfredâtı ber vech-i âtî zikr olunur

Kazâ-i Isparta-Mehhârî Şütürân: 11.5

Kazâ-i Yalvaç-Mehhârî Şütürân: 22.5

Kazâ-i Karaağaç-Mehhârî Şütürân: 20

Kazâ-i Afşar- Mehharî Şütürân: 12.5

Kazâ-i Barla- Mehharî Şütürân: 5

Kazâ-i Uluborlu-Mehhârî Şütürân: 17.5

Kazâ-i Hoyran-Mehhârî Şütürân: 5.5

Kazâ-i Ağlasun-Mehhârî Şütürân: 10

Kazâ-i İncir-Mehhârî Şütürân: 5

Kazâ-i Eğırdır-Mehhârî Şütürân: 17
 Kazâ-i Bavlu Mehhârî Şütürân:16
 Kazâ-i Keçiborlu-Mehhârî Şütürân: 7.5
 Kazâ-i Ağros-Mehhârî Şütürân:10.5
 Kazâ-i Gönen-Mehhârî Şütürân: 5
Cem'an yekûn mehhârî şütürân: 166

Ek-II/ Belge

Hamid Sancağından 1821-1823 Tarihli İran Savaşı İçin Deve Tedarik Emri
Alınacak 50 Mehhârî Şütürânın Sancak Kazâlarına Tevzîsi
İŞ.182/12-1, 12-2 (H.1227/M.1821)

[illegible]

**XVIII. Yüzyıl Sonlarıyla XIX. Yüzyıl Başlarında Osmanlı Sefer Lojistiği Kapsamında Hamid
Sancağı'ndan Deve Alımı**

 SUITDER SDÜ İNSAN VE TOPLUM BİLİMLERİ DERGİSİ Sakarya University Journal of Humanities and Social Sciences	
Makale Bilgileri:	
Etik Kurul Kararı:	<i>Etik Kurul Kararından muaftır.</i>
Katılımcı Rızası:	<i>Katılımcı yoktur.</i>
Mali Destek:	<i>Çalışma için herhangi bir kurum ve projeden mali destek alınmamıştır.</i>
Çıkar Çatışması:	<i>Çalışmada kişiler ve kurumlar arası çıkar çatışması bulunmamaktadır.</i>
Telif Hakları:	<i>Çalışmada kullanılan görsellerle ilgili telif hakkı sahiplerinden gerekli izinler alınmıştır.</i>
Article Information:	
Ethics Committee Approval:	<i>It is exempt from the Ethics Committee's Approval</i>
Informed Consent:	<i>No participants.</i>
Financial Support:	<i>The study received no financial support from any institution or project.</i>
Conflict of Interest:	<i>No conflict of interest.</i>
Copyrights:	<i>The required permissions have been obtained from the copyright holders for the images and photos used in the study.</i>