

# Savaş ve Bölgesel Ekonomi: İran Savaşlarında Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu

## War and Regional Economy: Eastern Black Sea and East Anatolia during the Iranian Wars

Ömer İşbilir<sup>1</sup>

### Özet

Savaşlarla ekonomiler arasında çok yakın bir ilişki olduğu bilinmektedir. Savaşın getirdiği olağanüstü harcamaların yükünü bütün ülke çeker. Ancak, özellikle savaşın cereyan ettiği bölge, bu tesiri daha yakından hisseder. Bununla birlikte, bazan savaşlar, bir takım yeni fırsatların da doğmasına vesile olur. Özellikle savaşla alakalı sektörlerde bir genişleme meydana gelir. Dolayısıyla bu sektörlerde hizmet veren esnaf ve sanayiciler, savaş dönemlerinde daha fazla iş hacmine ulaşırlar. Bu çalışmada, 17. yüzyıl başlarındaki İran seferlerinin Doğu Anadolu ve Doğu Karadeniz bölgelerine olan olumlu katkılarında sadece bir sektörde meydana gelen genişleme üzerinde durulmuştur. İstanbul ve Rumeli'den Trabzon'a gönderilen harp malzemesi ve zahirenin Erzurum'a nakli, bölgede bulunan mükâri esnafının yoğun bir faaliyet içerisine girmesine sebep olmuştur. Nakliye organizasyonu içerisinde yer alan mükâri esnafının sayıları, kazaları, taşıdıkları yük miktarları, nakliye ücretleri ve zahire sevkiyatının ne kadar bir nüfusun geçimine katkıda bulunduğu gösterilmeye çalışılmıştır. Ayrıca bu faaliyetlerin etkilediği yan sektörlerle de işaret edilmiştir.

**Anabtar Kelimeler:** Nakliye, nakliye ücretleri, mekkare, mükâri, savaş ve ekonomi, Doğu Karadeniz, Doğu Anadolu, Trabzon, Erzurum, Bayburt, İran savaşları.

### Abstract

It's known that there is a rigid relation between wars and economies. The burden of expenditures coming from wars are carried by all country. However some wars causes emerging of new opportunities. Especially sectors related with war are boomed. Therefore tradesmen and industrialists servicing in these sectors achieve more business

---

\* Yrd. Doç. Dr. Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü,  
İstanbul, omarisbilir@gmail.com

capacity in the war times. In this paper only one sectors is talked about the positive contributions of Iran campaign at the beginning of the XVII. century into the Eastern Anatolia and Eastern Black Sea. Transportation of war material and grain sent by Istanbul and Rumeli to Trabzon and then Erzurum increased sharply activities of mükâri tradesmen. Numbers, districts, portion of burden, wages of transportation of mükâri tradesman, the contribution of from grain transportation into incomings of people are tried to express. Subsidiary sectors impacted by transportation are also referred.

**Keywords:** Transport, wages of transport, mekkare, mükâri, war and economy, Eastern Black Sea, Eastern Anatolia, Trabzon, Erzurum, Bayburt, Iran wars.

### *Giriş*

Savaşların ekonomiyle çok yakından alakalı olduğu bilinmektedir. Ekonomik nedenler, bazan savaşın sebebi olabildiği gibi devam etmekte olan bir savaşın seyrine tesir edebilen veya harbe son verebilen önemli unsurlardandır. Savaş sayesinde ekonomide canlanma görülebilir. Özellikle savaşla ilgili sektörlerde bir gelişme ve genişleme meydana gelir. Bunun tam aksine, savaş dışı sektörlerde de bir daralma olması kaçınılmazdır<sup>2</sup>. Özellikle savaşın cereyan ettiği ya da savaş alanına yakın bölgelerde, harbin ekonomiye olumlu ve olumsuz tesirleri aynı anda hissedilebilir.

Sefer sırasında ordunun geçtiği güzergahdaki halk, gıda maddelerini ve askerlerin ihtiyaç duydukları diğer her türlü malzemeyi orduya getirip burada kurulan pazarda satabilirdi. Ayrıca seferde ihtiyaç duyulan maddeler, civar kazalardan ve şehirlerden devlet eliyle satın alınırdu. Gıda maddeleri, askeri maksadla kullanılacak malzemeler, hayvanlar için yem ve ot, yük hayvanı alımları ve bunların koşum takımları ilk akla gelen ihtiyaçlar olarak sıralanabilir. Bütün bunlar, savaşın bölge ekonomisine yaptığı olumlu tesirler cümlesinden sayılabilir.

Olumsuz etki olarak, bütün memleketle birlikte yöre halkına da yüklenen avarız türünden aynî (meselâ nüzü'l, sürsat) ve nakdî (meselâ avarız akçesi, bedel-i nüzü'l, bedel-i sürsat vs.) vergiler, bedenî olarak (yol yapımı, erzak ve cephan nakli vs.) istenen hizmetler ve kışlak mükellefiyeti gibi unsurlar sayılabilir. Ayrıca, Osmanlı hükümeti, her ne kadar titizlikle üzerinde dursa ve faillerini şiddetle cezalandırsa da, ordunun geçtiği yerlerde yağma, çapul gibi bir takım olumsuzluklar meydana gelebiliyordu.

---

<sup>2</sup> Mehmet Genç, "18. Yüzyılda Osmanlı Ekonomisi ve Savaş", *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000, s.215 vd.

Aslında savaş bölgesinin, hem ekonomisine hem de sosyal hayatına tesir eden unsurların her birisi ayrı bir tedkik mevzuudur<sup>3</sup>. Bu çalışmada, I. Ahmed dönemindeki İran seferleri sırasında, sadece nakliye sektöründe meydana gelen genişlemeden ve harp malzemesi nakliyatının Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu Bölgelerine yaptığı ekonomik katkıdan bahsedilecektir.

Osmanlı Devleti, XVI. yüzyıl boyunca doğu, batı ve güneyde kazandığı topraklarla genişlemiş ve devlet merkezi ile sınırları arasındaki mesafe oldukça açılmıştı. Artık Osmanlı Devleti, Géza Perjes'in "tesir sahası" olarak adlandırdığı nihâi hududa ulaşmıştı ve bundan daha fazla genişlemesi güvenlik açısından uygun değildi. Bir sefer mevsiminde ordunun cepheye gidiş ve dönüşü, bu sınırlar içinde ancak mümkün olabilmekteydi<sup>4</sup>. Nisan ayında sefer hazırlıklarına başlayan Osmanlı ordusu, genelde Haziran'da ancak hareket etmekteydi. Ana unsuru İstanbul'da toplanan ve her menzilde katılımlarla büyüyen ordu, asıl operasyon mahalline ancak 3-3,5 ayda varabilmekteydi. Bu da, işini bitirip askerlerini terhis etmesi ve devlet merkezine dönmesi için Osmanlı ordusuna ancak 1-1,5 aylık bir zaman bırakıyordu. En geç Ekim sonunda, ordu dönüş yoluna girmek zorundaydı. Sefer dönüşü gecikirse, orduya en az düşman kadar zayiât verdirecek olan kış mevsiminin olumsuz şartlarına maruz kalırdı.

XVI. yüzyılın son çeyreğinden itibaren hem değişen savaş teknik ve taktikleri hem de yukarıdaki sebeplerin zorlamasıyla, bir sefer mevsimi içinde hedeflenen amaca ulaşamadığından, uzun savaşlar dönemine girilmiştir. 1578-1590 İran, 1595-1606 Avusturya ve 1603-1618 İran seferleri bu uzun savaşların ilk uygulamalarıdır denilebilir. Bu tür savaşlarda, askerleri cepheye yakın güvenli bölgelerdeki kışlaklara dağıtan devlet, ertesi bahar hududa yakın bir yerde orduyu daha erken toplayabiliyor ve operasyon için daha geniş bir zamana sahip oluyordu. Ancak bu yeni uygulama bir takım zorlukları da beraberinde getirmişti: Sürekli cephede kalan bir ordunun olağanüstü masraflarının finansmanı, askerler ve orduda bulunan hayvanlar için iâşe, barınma ve yem temini, savaş gücünü devam ettirebilmek için, sürekli cephe ve harp mühimmatı gibi lojistik takviye bunların en başta gelenleriydi.

### ***Zabire nakli***

Osmanlı Devleti, XVI. yüzyıl boyunca yapmış olduğu seferlerin tecrübesiyle, doğuda ve batıda ordu güzergâhı üzerinde belli başlı merkezlerde

---

<sup>3</sup> Meselâ, uzun savaşlarda, harp mevsiminin geçmesi neticesinde asker terhis edilmez, hududa yakın güvenli bölgelerdeki yerleşim birimlerine tahammüllerine göre dağıtılır; kışı buralarda geçirdikten sonra ordu, baharda savaş alanına yakın bir bölgede daha erken toplanırdı. Bir nevi mükellefiyet olan bu usul uygulanırken, özellikle köylerde bir takım olumsuzlukların meydana geldiği görülmektedir. Uzun savaşlardaki kışlak uygulamasına dair bir çalışma ayrıca tarafımızdan hazırlanmaktadır.

<sup>4</sup> Géza Perjes, *Mohaç Meydan Muharebesi* (Şerif Başstav tanıtması), Ankara 1998, s. 14 vd.

askerî maksatlı zahire ambarları inşâ etmiş ve bu sayede ordusunu rahat ve hızlı bir şekilde yürütebilmiştir. Ancak özellikle düşman bölgelerinde erzak ve yem temini müşkilât arz ettiğinden, aynı zamanda Anadolu'nun muhtelif yerlerinden sürekli olarak zahire nakliyâtı yoluna da mürâcaat edilmiştir. Karadan deve, araba, at ve katır gibi vasıtalarla yapılan nakliye oldukça pahalıdır. Meselâ 1621 tarihinde Manisa'dan Diyarbekir'e nakledilen 574 kile nüzül zahiresine kile başına 800 akçe gibi yüksek kira ücreti ödendiği bilinmektedir<sup>5</sup>. Buna mukabil deniz taşımacılığındaki navlun ücretleri çok daha uygundur. Meselâ, 1025/1616 tarihinde Eflak-Boğdan'dan tahsil edilen 170.000 kile zahire 12 akçe sefine navlunu ödemek suretiyle Trabzon'a nakledilmişti<sup>6</sup>. Yine Kara Mehmet Paşa'nın Revan seferi sırasında, Selanik ve Siroz'dan Payas'a getirilen zahire için kile başına 16 akçe navlun ödenmişti<sup>7</sup>.

1578 yılında Lala Mustafa Paşa serdarlığında başlayan İran seferleri sırasında ilk defa Rumeli'den Trabzon'a zahire nakliyâtı yapılmıştır. Bunda, Doğu ve Güneydoğu Anadolu'da o sene çekilen zahire sıkıntısının tesiri varsa da, muhtemelen kara nakliyâtının hem uzun hem de yukarda zikredildiği gibi pahalı olması daha etkili olmuştur. 1578 yılındaki bu ilk sevkîyâtta Tuna kıyılarından ve Memleketeyn'den zahire yükleyen 15 gemi Trabzon'a gelerek yüklerini boşaltmışlardır. Zahireye duyulan aşırı ihtiyaçtan dolayı ayrıca Silistre, Varna ve Samsun'dan da toplanabildiği kadar hububât toplanması ve Trabzon'a nakli istenmiş, bundan başka Eflak ve Boğdan'dan haraca mahsûben 10'ar bin kile arpa ve un istenmiştir<sup>8</sup>. 1580 yılında Rumeli'den 50.000 kile un ve 100.000 kile arpa istenmiş, daha sonra havalideki kıtlık münâsebetiyle arpa 50.000 kile tenzil edilerek bu ikisinden 50'şer bin kile talep edilmiştir<sup>9</sup>. 1585 yılında ise Ahyolu, Burgaz, Varna, Köstence, Balçık, Karaharman, Kili, Akkirman ve İbrail iskelelerinden Trabzon'a zahire nakline devam edilmiştir<sup>10</sup>.

1609 senesinde yine Boğdan'dan 20.000 kilesi buğday ve 30.000 kilesi arpa olmak üzere 50.000 kile zahire tahsil edilmiş; bu yükün Trabzon'a nakli için de İstanbul'dan Balıkcızâde Mustafa Çavuş görevlendirilmiştir. Ayrıca toplanan zahirenin gemilere yüklenmesine yardım için Yeniçeri çavuşlarından Ali Çavuş gönderilmiştir<sup>11</sup>. Bu sevkîyât için gerekli olan gemilerin de İstanbul'dan

<sup>5</sup> Lütfü Güçer, *XVI-XVII asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul 1964, s. 139; ayrıca diğer örnekler için bk. Rhoads Murphey, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1570* (çev.: M. Tanju Akad) Ankara 2007, s. 105.

<sup>6</sup> *Topçular Katibi Abdülkâdir (Kadrî) Efendi Tarihi (metin ve tabli)*, I, (hz.: Ziya Yılmaz), Ankara 2003, s.635-636.

<sup>7</sup> Bk. Aşağıda not 14.

<sup>8</sup> Bekir Kütükoğlu, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri (1578-1612)*, İstanbul 1993, s. 33-34

<sup>9</sup> *Mühimme* nr. 43, s. 71; 18.06.1580 tarihli hükümden naklen Güçer, *a.g.e.*, s. 44.

<sup>10</sup> Güçer, *a.g.e.*, s. 32-33.

<sup>11</sup> *Mühimme* nr. 78, s. 848 (22 Nisan 1609 tarihli hüküm)

gönderildiği anlaşılmaktadır. Ancak bu gemilerin kifâyet etmemesi üzerine, boş bulunan gemileri, gerektiğinde görevlilere teslim etmeleri için Karadeniz kıyılarındaki kadınlara hükümler gönderilmiştir<sup>12</sup>. Kara Mehmed Paşa'nın 1615'teki İran Seferi için yine Rumeli'den başta Vidin, Niğbolu ve Silistre olmak üzere 170.000 kile un ve arpa tahsil edilerek Varna iskelesinden Trabzon'a nakl edilmiştir<sup>13</sup>.

Doğudaki sefer bölgelerine zahire sevkiyatında, bu dönemden itibaren önemli merkezlerden biri olarak en başta Trabzon limanı gelmektedir. Ancak nadiren başka iskelelerin de kullanıldığı anlaşılmaktadır. Nitekim, Osmanlı Arşivi *Maliyeden Müdenver Defterler* serisinden 2011 numaralı defterdeki bir kayda göre, Doğu Karadeniz'deki diğer iskelelere de Rumeli'den zahire getirilir ve buralarda ambarlandıktan sonra Erzurum'a gönderilirdi<sup>14</sup>. Ayrıca güneyde Payas İskelesi de önemli bir sevkiyat merkezi idi. Payas İskelesi'ne hem Rumeli'den hem de Mısır ve Kıbrıs'tan zahire nakledilirdi<sup>15</sup>.

### *Cephane Nakli*

Zahirenin yanı sıra İstanbul'daki Tophâne-i Amire ve Cebehâne-i Amire'de sefer için hazırlanan mühimmât da yine gemilere yüklenerek Trabzon'a gönderiliyordu. İstanbul'daki Tophâne'nin dışında ülkenin değişik yerlerinde olduğu gibi Erzurum, Birecik, Van, Basra ve Mısır gibi doğu ve güney seferlerinin önemli merkezlerinde top dökümhâneleri<sup>16</sup>, ayrıca yine muhtelif vilâyetlerde baruthâneler bulunmaktaydı<sup>17</sup>. Sefer sırasında bu gibi yerlerde top, gülle, barut gibi savaş malzemelerinin hazırlanması istenmekle beraber

<sup>12</sup> Aynı defter s. 638; Osmanlı Devleti'nin zahire sevkiyatını nasıl titizlikle takip ettiğinin görülmesi açısından Rumeli'de ve Karadeniz'de bulunan kadınlara 1609 senesi nakliyatı ile ilgili gönderilen hükümler için bk. Ömer İşbilir, *XVII. yy. Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri* (İ.Ü., S. B. E. Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1997, s. 57-58.

<sup>13</sup> Bu zahirenin bir kısmı iştirâ yoluyla temin edildiği, bir kısmının da avâız olarak tahsil edildiği anlaşılmaktadır. Avâız olarak tahsil edilen zahire her bir avâız hânesinden İstanbul kilesi ile 10 kile arpa ve 5 kile buğday olarak istenmiş ve her kile başına 12 akçe sefine navlunu talep edilmiştir: *Topçular Katibi* I, s. 635-636.

<sup>14</sup> BOA, *MAD*, nr. 2011, s. 27.

<sup>15</sup> Meselâ, Kara Mehmed Paşa'nın Revan seferi sırasında ordu Halep'te kışlakta iken Selanik, Siroz ve Yenişehir'den 22.521,5 kile buğday ve 28.678,5 kile arpa toplam 51.200 kile zahire dokuz gemicinin gemileri ile kile başına 16 akçe sefine navlunu ödenerek (toplam 819.200 akçe) Payas'a nakledilmişti: BOA, *MAD* nr. 2508, s. 15-16; 1578 yılı İran seferi için ise Mısır'dan 50.000 irdeb (=250.000 kile) buğday, 40.000 irdeb (=200.000 kile) arpa ve 20.000 irdeb (=100.000 kile) baklanın gemilerle Trablus iskelesine ve oradan Erzurum'a nakli emredilmiş; Kıbrıs'tan da 10'ar bin müd buğday ve arpanın Payas'a nakli istenmişti. Kütükoğlu, *Osmanlı-İran*, s. 35

<sup>16</sup> Salim Aydüz, *Tophâne-i Amire ve Top Döküm Teknolojisi*, Ankara 2006, s. 66 vd.

<sup>17</sup> Semâvi Eyce, "Baruthâne", *DİA*, V, İstanbul 1992, s. 94-96

İstanbul'dan da mühim miktarda cephâne sevkiyatı yapılırdı. Lala Mustafa Paşa'nın İran seferi sırasında zahire gemilerinden başka 9.500 tüfenk, 200 darbuzen, kazma, kürek, tüfenk fıncığı, top kundağı, 7.000 kantar barut, yine gemilerle Trabzon'a nakledilmişti. Ayrıca bölgedeki imalathânelere alet-edevât da gönderilmekteydi. Meselâ yukarıdaki cephâne ile birlikte Ünye'deki güherçile kârhânesinde kullanılmak üzere 14 havan ve 15 dibek gönderilmiş, Trabzon'a gelen bu malzeme Bayburt yoluyla Ünye'ye taşınmıştır<sup>18</sup>.

1578'den sonra sürekli olarak Karadeniz yoluyla Trabzon'a cephâne sevkiyatı yapılmıştır. Sevkedilen malzemelerin çeşidi hususunda en ayrıntılı bilgiler *Topçular Kâtibi Tarîhi*'nde bulunmaktadır<sup>19</sup>. Genel bir fikir vermesi açısından, aşağıda Kara Mehmed Paşa'nın İran seferi için yapılan cephaneye sevkiyatının bir listesi verilmektedir:

**Kara Mehmed Paşa'nın 1615-1616 Revan Seferi Mühimmatı Olarak  
İstanbul'dan Trabzon'a Gönderilen Malzeme**

10 aded	kal'akûb badaloşka
20 "	kundak (mühimmâtıyla birlikte)
40 "	kundak tekerleği
40 "	toplar için ön tekerlek
20.000 "	badaloşka yuvalağı
15 kantar	komena palamarı
20 "	salya palamarı
1.000 aded	resen-i Tire
10 "	demir dingil
3.000 kantar barut	(X56,443=169.329 kg)
200 "	rişte-i penbe (=11.288,6 kg)
5.000 aded	kazma
5.000 "	kürek

<sup>18</sup> Kütükoğlu, *a.g.e.*, s. 37, n. 17.

<sup>19</sup> Misal için bkz. I, s. 382-383, 563, 659; II, 1007.

100 “	döşeme tahtası
200 “	meteris tahtası
14 sandık	neccar aleti (matkap, kemâne, küskü, balta vs.)
36 sandık	Yeniçeri fıncığı
10 “	kumbara
1.000 aded	tüfeng
200 “	Rumeli kalkanı
100 kantar	ham demir (=5644,3 kg)
10 sandık	çeşitli ebatlarda çivi

Zeytinyağı, beziryağı, neft, revgan-ı şîr ... güğümler dolusu.

Ayrıca yukarıda zikredilen malzemelerle birlikte aynı gemilerde, demirciler, mimarlar, taş yontucular da gönderilmiştir<sup>20</sup>.

### ***Trabzon-Erzurum Arası Nakliye***

Buraya kadar değişik tarihlerde Rumeli'den Karadeniz yoluyla Trabzon'a yapılan sevkiyat ve bunların müfredatlarından birkaç örnek üzerinde durularak genel bir çerçeve çizildi. Bu kısımda ise Trabzon'a ve Doğu Karadeniz'de bulunan diğer iskelelere getirilen zahirenin Erzurum Kalesi'ne nakli üzerinde durulacaktır. Bunun için de öncelikle nakliye vasıtalarına (yük hayvanı-araba), onların teminine ve nakliye usûllerine temas etmekte fayda vardır.

Osmanlı Devletinde kara nakliyatı araba ve yük hayvanları ile olmak üzere iki şekilde gerçekleştirilirdi. Yük hayvanları olarak önem sırasına, arazi ve iklim şartlarına göre deve, at, katır ve nadiren eşek kullanıldığı görülmektedir. Manda ve öküz ise daha çok arabalara koşulmakta ve özellikle de top arabası çekiminde kullanılmaktaydı<sup>21</sup>.

Nakliye işi ise usûl olarak üç şekilde gerçekleştirilirdi: Devletin kendi sahip olduğu mîri hayvan ve arabalarla, kiralama usûlüyle ve bir çeşit vergilendirme diyebileceğimiz mükellefiyet olarak reâyâya yüklemek suretiyle<sup>22</sup>.

<sup>20</sup> *Topçular Katibi*, I, s. 634-635

<sup>21</sup> Camus ve öküzler arabalara koşulmalarının yanında en çok ağır ekipmanların (kuşatma topu gibi) çekilmesinde kullanılırlardı. Meselâ Badaloşka gibi topları yirmi camus ancak çekebilirdi: Rhoads Murphey, *The Functioning Of The Ottoman Army Under Murad IV (1623-1639/1032-1049)*, Chicago, Illinois 1979, s. 113.

<sup>22</sup> Meselâ, 1019/1610 senesinde Sağ Gurebâ Ağası Mehmed Ağa Trabzon'dan

Belgelere bakıldığında, devletin her üç usûlü uygularken de hakkaniyet ölçülerine riâyet etmeye çalıştığını söylemek mümkündür.

Kara ulaşımı için gereken yük hayvanı tedârikinde ise iki yol vardır: Satın alma ve kiralama. Burada da devlet, genellikle maliyet ve kolaylık faktörlerini göz önünde bulundurarak hareket etmekteydi. Satın alma veya kiralamanın avantajları ve dezavantajları da söz konusuydu.

Deve fiyatları maliyet açısından devlete daha cazip gelebilmekteydi. Ancak 5-6 aylık bir sefer mevsiminin haricinde kullanılmayıp atıl durdukları gibi oldukça masraflı olan bakımları, barınmaları ve beslenmeleri sebebiyle bunların satın alınmaları ilk andaki maliyet avantajlarını tersine çevirebilmekteydi.

Diğer taraftan kiralama usûlündeki kara nakliye ücretleri oldukça pahalıydı. Ancak bu usûl, sefer halindeki bir ordunun hareket kabiliyetini artırmakta ve icab ettiğinde orduya güzergah değişikliği yapabilme esnekliği kazandırmaktaydı. Ayrıca bu usûlde, sadece ihtiyaç duyulan zamanlarda hayvan kiralananmaktaydı. Böylelikle devlet, sefer harici dönemlerde ya da ihtiyaç duyulmadığı zamanlarda yük hayvanlarının barınma, bakım, yem ve ot masraflarından ve bu işle vazifeli personel giderlerinden kurtulmaktaydı<sup>23</sup>. İşte bu durum taşıma maliyetleri yüksek olmasına rağmen, genellikle kiralama usûlünü daha avantajlı kılıyordu. Şu kadar var ki, devlet her dönemde zarûrî ihtiyaçlarını karşılamak için, parasını ödeyerek belli miktarda yük hayvanı satın almakta (mîrileştirmekte) ve zaten bunları sürekli elinin altında bulundurmakta idi. Meselâ 1611 yılında satın alma, taahhüt ve muhalefât yoluyla 4.530 aded deve mîrileştirilmişti<sup>24</sup>. Dolayısıyla, deve ya da diğer yük hayvanlarının alımında ya da kiralama usûlüne mürâcaatda, devletin optimum faydayı göz önünde bulundurduğunu ve lüzumundan fazla alım yapmamaya özen gösterdiğini söyleyebiliriz<sup>25</sup>.

---

Erzurum'a naklettiği 52.258 kile zahirenin 37.186 kilesini kiralama usûlüyle, 15.186 kilesini ise Trabzon ve Canik livalarının zuamâ ve erbâb-ı tımarına yükleyerek taşıttırmıştır. Böylece hazineye 1.500.000 akçelik bir menfaat temin etmiştir: İşbilir, *a.g.t.*, s. 62.

<sup>23</sup> Murphey, *Ordu ve Savaş*, s. 98-99.

<sup>24</sup> Ömer İşbilir, "Erzurum, Diyarbakır ve Van Kaleleri Mühimmatına Dair", *İslam Öncesinden Çağdaş Türk Dünyasına Prof. Dr. Gülçin Çandarhoğlu'na Armağan* (ed.: Hayrunnisa Alan vd.), İstanbul 2008, s. 424. Bu develerin 1.602 adedi 1.626 akçe ile 5.264 akçe arasında değişen fiyatlardan satın alınmış, 1.920 adedi muhalefattan gelmiş ve 1.008 adedinin parası henüz ödenmemiştir. Aynı dönemde 1.970 aded yük atı ve 51 aded de katır satın alınmıştır.

<sup>25</sup> Seferler sırasında nakliye için yapılan masraflara (satın alma-kiralama vs.) misal olması



Nakliye işlemleri hakkındaki bu kısa bilgilerden sonra, bu dönemde Trabzon-Erzurum arasındaki nakliye ücretlerine göz atmakta fayda vardır. Trabzon'a gelen malzeme her zaman doğrudan Erzurum'a nakledilmezdi. Çoğunlukla Trabzon-Erzurum arasında önemli bir ara istasyon olan Bayburt'a getirilir ve daha sonra buradan Erzurum'a götürülürdü. Zahirinin doğrudan Erzurum'a götürülmeyip önce Bayburt'a nakledilmesi, bölgenin coğrafi yapısı ve arazi şartlarından kaynaklanıyor olsa gerektir. Oldukça dağlık bir yapıya sahip olan Doğu Karadeniz sahilleri, daha çok katır vasıtasıyla yapılacak taşımacılığa müsaittir. Bu sebeple Trabzon'a gelen malzeme katırlarla önce Bayburt'a getirilir, sonra da develerle Erzurum'a ve başka yerlere taşınırdı. Kaynaklarda Trabzon-Erzurum, Trabzon-Bayburt, Bayburt-Erzurum arasındaki nakliye ücretleri ayrı ayrı gösterilmektedir. Aşağıdaki tablo 1610 yılında Trabzon'dan Bayburt'a yapılan arpa sevkiyatı ve nakliye ücretlerini göstermektedir.

Tablo 1. 13 Haziran 1610-1 Eylül 1610 Tarihlerinde Trabzon'dan Bayburt'a Arpa Sevkiyatı ve Nakliye Ücretleri

Birim Nakliye Ücreti Akçe/Kile	Zahire Mikdarı (Kile)	Toplam Ödenen Nakliye Ücreti
40	3.273	130.930
41,25	24	990
41,66	24	1.000
42	212	8.904
44,23	26	1.150
44,76	43	1.925
45	3.417	153.765
46	133	6.125
47,5	20	950
50	8.252	412.600
52,98	67	3.550
<b>Toplam:</b>	15.491	721.879

**Kaynak:** BOA, *MAD*, nr. 2011, s, 120-130.

için I. Ahmed dönemindeki dört İran seferinin harcamaları ve bu meblağların Ordu Hazinesi umumi giderlerine nispetleri aşağıdaki gibidir:

Cığalazâde Sinan Paşa	843.885 akçe	% 1,13
Kuyucu Murad Paşa	6.183.469 akçe	% 3,82
Nasuh Paşa	3.715.790 akçe	% 3,22
Kara Mehmed Paşa	16.159.430 akçe	% 5,56

bk. İşbilir, *a.g.t.*, s, 118-119; 122-124; 126-128; 132-135.

Buna göre Trabzon Bayburt arası nakliye ücreti, kile başına 40 akçe ile 53 akçe arasında değişmektedir. Aynı yıl Trabzon'dan Erzurum'a yapılan bir başka sevkıyatta 37.186 kile zahire kile başına 91,68 akçe ödenmek suretiyle taşıtılmıştır<sup>26</sup>. 23 Ağustos 1610 – 19 Eylül 1610 tarihlerinde 1.779 kile arpa yine Trabzon'dan Erzurum'a 85-110 akçe arasında değişen fiyatlardan nakledilmiştir. 30 Haziran 1610-8 Ağustos 1610 tarihli bir başka sevkıyatta, 5.953 kile buğdayın Erzurum'a naklinde kile başına 100 akçe ödeme yapılmıştır<sup>27</sup>. 1635 senesinde ise, 7.000 kantar peksimet, kile hesabıyla her bir kilesine 72,72 akçe ödenerek, Bayburt'tan Erzurum'a sevk edilmiştir<sup>28</sup>.

Bu örneklerden anlaşıldığına göre, Trabzon-Bayburt arası 40-55 akçe/kile, Bayburt-Erzurum arası 55-70 akçe/kile<sup>29</sup>, Trabzon-Erzurum arası ise 85-110 akçe/kile<sup>30</sup> arasında değişmektedir. Aynı mesafede ve hemen hemen aynı dönemlerde aynı ağırlıkta yük için bu şekilde değişik ücret ödenmesi, fiyatların devlet ve taşıma işini yapan devciler arasında (mükâri esnafı) karşılıklı pazarlıklar sonucu belirlendiği ve sözleşmelerin bu pazarlıklara göre yapıldığı intibaini vermekte ve muhtemelen ortaya çıkmış bazı nakil zorluklarına işaret etmektedir.

Trabzon-Bayburt-Erzurum arası zahire nakliyatı için çok değişik kazalardan mükâri esnafı temin edilmekteydi. Aşağıdaki tabloda, kazaların çıkardıkları devci ve katırcı esnafının sayıları, taşıdıkları yük miktarı ve bunlara ödenen nakliye ücretleri gösterilmektedir.

<sup>26</sup> İşbilir, *a.g.t.*, s. 62; Bu sevkıyatın 37.186 kilesi (5/7) ücreti ile 15.186 kilesi (2/7) mükellefiyet usulü ile yapılmıştır. Vergilendirme usulüyle bir başka nakliye Trabzon'dan Van'a yapılması emredilen cephanesevkıyatıdır. Buna göre Trabzon'da bulunan 216 himl cephanesevkıyatının her üç hanesine 2 himl yüklenmek suretiyle 1610 senesi nüzülüne mahsûben taşıtılmak istenmiştir: BOA, *MAD*, nr. 3260, s. 116; Trabzon ve Maçka'nın toplam 324 avâz hânesinin her üç hanesine 2 himl olarak yüklenen bu sevkıyatta, eğer ücret ödenmiş olsaydı Trabzon-Van arası için himl başına 1.338 akçe, Trabzon-Erzurum arası için ise himl başına 898 akçe ödeneceği belirtilmiştir. Ancak bu cephanenin Van'a götürülmemek üzere Erzurum'da bırakıldığı anlaşılmaktadır: (BOA, *MAD*, nr. 2030, s. 4).

<sup>27</sup> İşbilir, *a.g.t.*, s. 62.

<sup>28</sup> Murphey, *a.g.e.*, s. 105; 7.000 kantar peksimet (kile hesabıyla 15.400 kile veya 395.101 kg) 2.800 at yüküne bölünmüş (1 at yükü= 5,5 kile) ve her at yüküne 400 akçe ödenmiştir. Böylece kile başına (400/5,5=) 72,72 akçe ödenmiş oluyordu.

<sup>29</sup> 1.717 kileye kile başına 55 akçe ödendiğine dair bk., BOA, *MAD*, nr. 2011, s. 132.

<sup>30</sup> Bazen kile başına 160 akçeye kadar nakliye ücreti verildiğine dair .bk. BOA, *MAD*, nr. 3260, s. 125 ( 7 Haziran 1611 tarihli hüküm)

Tablo 2. Haziran 1610-Eylül 1610 tarihleri arasında Trabzon-Bayburd, Trabzon-Erzurum ve Bayburd-Erzurum arasında zahire nakleden esnaf sayısı, kazaları, taşıdıkları yük miktarı ve bunlara ödenen ücretler.

Kaza ismi	Mükâri esnafı sayısı	Mükâri esnafı yüzdesi	Toplam taşıdıkları zahire miktarı (kile)	Taşınan zahire yüzdesi	Toplam ödenen ücret (akçe)	ödenen ücret yüzdesi
Askeri zümre	60	12,17	5.316	14,92	303.840	14,30
Bayburd	181	36,71	14.043	39,42	799.172	37,60
Diyarbakir	3	0,61	1.100	3,09	102.500	4,82
Erzurum	10	2,03	974	2,73	80.540	3,79
Görece	1	0,20	20	0,06	900	0,04
İspir	6	1,22	379	1,06	25.400	1,20
Kelkid	7	1,42	463	1,30	21.900	1,03
Kovans	38	7,71	3.617	10,15	213.042	10,02
Maçuka	4	0,81	140	0,39	8.000	0,38
Of	2	0,41	136	0,38	13.600	0,64
Palu	2	0,41	390	1,09	39.000	1,84
Sürmene	24	4,87	1.339	3,76	63.650	2,99
Tebriz	1	0,20	177	0,50	17.700	0,83
Tercan	6	1,22	392	1,10	22.900	1,08
Tokad	1	0,20	56	0,16	5.600	0,26
Trabzon	54	10,95	2.537	7,12	139.320	6,56
Kazaları belirtilmeyen mükâri esnafı	93	18,86	4.541	12,75	268.275	12,62
<b>TOPLAM</b>	<b>493</b>	<b>100,00</b>	<b>35.621</b>	<b>100,00</b>	<b>2.125.339</b>	<b>100</b>

**Kaynak:** BOA, *MAD*, nr. 2011, s. 105-132.

Bu tabloya göre, taşıma işini gerçekleştiren mükâri esnafının, çoğunlukla bölge şehir ve kazalarından temin edildiği anlaşılmaktadır. Ancak nadiren de olsa -Diyarbakir ve Tebriz örneğinde olduğu gibi- oldukça uzak şehirlerin mükâri esnafının da taşıma yaptıkları görülür. Ayrıca, şehirleri belirtmemekle beraber, isimlerinin yanına “acem” oldukları yazılan, muhtemelen İranlı üç kişi, 368 kile buğdayı, 36.800 akçe nakliye ücreti olarak Trabzon’dan Erzurum’a taşımışlardır<sup>31</sup>. Bundan başka, yine kazaları tesbit edilemeyen ve Türkmen taifesinden oldukları belirtilen beş kişi de taşıma faaliyetine katılmıştır<sup>32</sup>. Bütün bunlardan anlaşıldığına göre, Trabzon-Erzurum arasındaki zahire ve harp malzemesi taşımacılığında sadece yöre esnafı değil, uzak bölgelerin esnafı da istifade etmektedir. Bu durumun, bölgedeki nakliye hayvanlarının kifayetsizliğinden mi, yoksa mükâri esnafının sayılarının azlığından mı

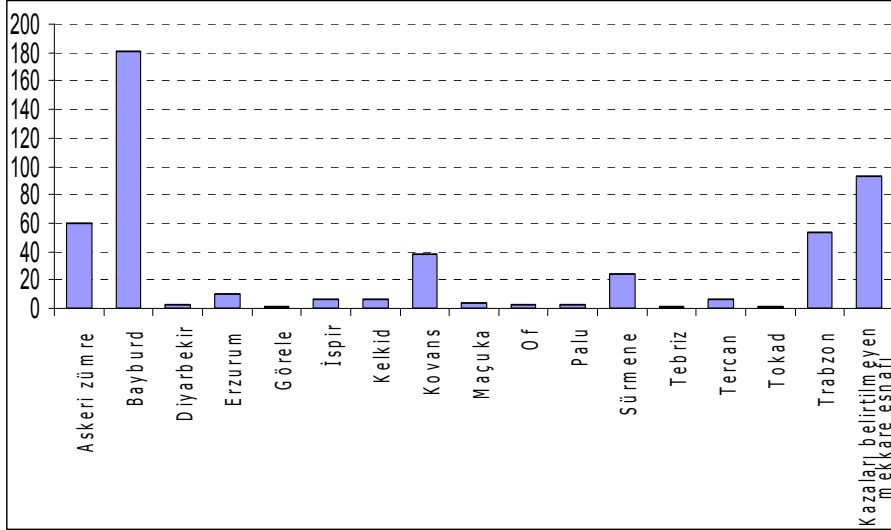
<sup>31</sup> BOA, *MAD*, nr. 2011, s.105.

<sup>32</sup> *Aym defter*, s. 113.

kaynaklandığına dair, vesikalarda bir sarahat yoktur. Her ne olursa olsun, Haziran 1610-Eylül 1610 tarihleri arasında yapılan zahire sevkiyatında, batıda Tokat, doğuda Tebriz, güneyde Diyarbakir ve kuzeyde Doğu Karadeniz sahillerinde yer alan bazı kazalar olmak üzere oldukça geniş bir alanın mükâri esnafına iş imkanı doğduğu açıktır.

Yukarıdaki tabloya göre, bu dönemdeki nakliye işine katılan esnaf sayısı 493'tür. 181 mükâri ile nakliyede en büyük pay, Bayburt esnafına aittir. İkinci sırada, defterde kazaları belirtilmemiş esnaf yer almaktadır ki, bunların sayısı 93'tür. Bu esnaf da muhtemelen yine Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu'nun çeşitli kazalarından olmalıdır. Ancak, eğer bunlar o bölgenin kazalarına dağıtılsa, her halde ilk sırayı yine Bayburt, Trabzon ve Erzurum kazaları alsa gerektir. Daha sonra ise, sipah, silahdar, ulufeciyan-ı yemin ve yesar, gureba-i yemin ve yesar, yeniçeri, çavuş, müteferrika vs. askeri zümre mensupları yer almaktadır. Askeri zümre mensuplarının da kazaları belirtilmemiştir. Muhtemelen bu zümrenin de bir çoğunu, Trabzon ve Erzurum gibi önemli merkezlerde görev yapan kimseler oluşturmaktaydı. Zikredilen zümrelerin ücret mukabili taşımacılık yapmaları ise calib-i dikkattir. Bu üç gruptan sonra en çok mükâri esnafı çıkaran kazalar, sırasıyla Trabzon, Kovans, Sürmene ve Erzurum'dur. Diğer kazaların çıkardıkları mükâri esnafı sayıları 10'un altındadır. Aşağıdaki grafik, kazaların çıkardıkları mükâri esnafı sayılarını daha bariz bir şekilde ortaya koymaktadır.

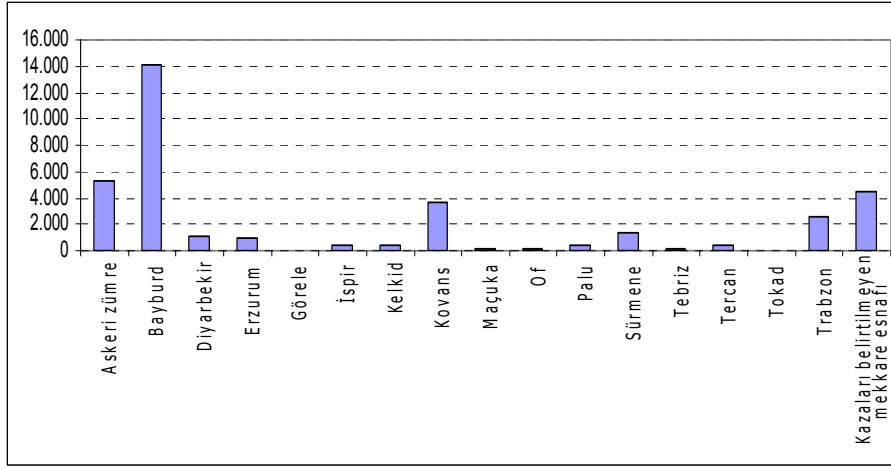
Grafik 1. Haziran 1610-Eylül 1610 tarihleri arasında Trabzon-Bayburt, Trabzon Erzurum ve Bayburt-Erzurum arasında zahire nakleden esnaf sayısı ve kazaları



Kaynak: BOA, MAD, nr. 2011, s. 105-132.

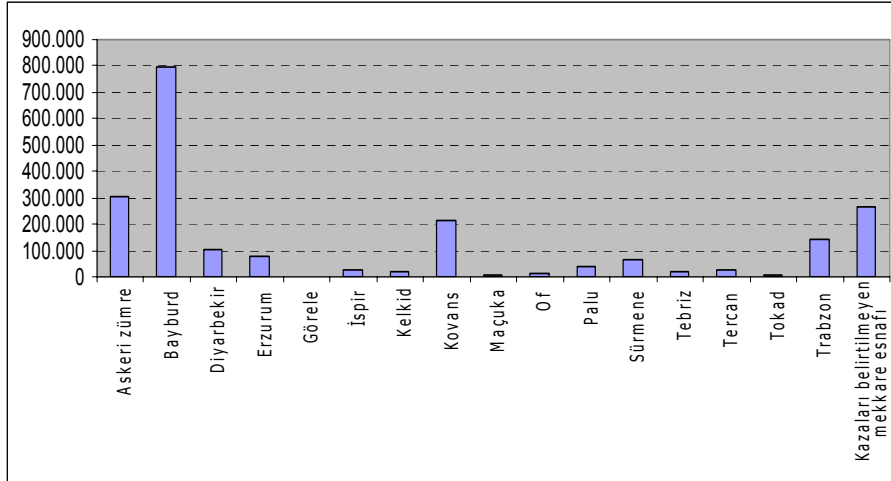
Bayburd mükâri esnafı, taşıdıkları yük miktarı ve bunun karşılığı aldıkları ücretle de ön plana çıkmaktadır. Aşağıdaki iki tablodan birincisi, kazaların taşıdıkları yük miktarlarını, ikincisi ise bunlara ödenen ücretleri grafik olarak göstermektedir.

Grafik 2. Haziran 1610-Eylül 1610 tarihleri arasında Trabzon-Bayburd, Trabzon-Erzurum ve Bayburd-Erzurum arasında kazaların taşıdıkları yük miktarı (kile)



Kaynak: BOA, MAD, nr. 2011, s. 105-132.

Grafik 3. Kazalarına göre Haziran 1610-Eylül 1610 tarihleri arasında Trabzon-Bayburd, Trabzon- Erzurum ve Bayburd-Erzurum arasında taşımacılık yapan esnafa ödenen ücret (akçe).



Kaynak: BOA, MAD, nr. 2011, s. 105-132.

Kazalara göre nisbetleri değişmekle beraber, genel toplamda mükâri esnafının 1/4'e yakın bir kısmını zimmî reaya oluşturmaktadır. İster müslüman isterse gayr-ı müslim olsun, taşımacı esnafından mutlaka kefil istenmektedir. Kefiller, hem müslümanlardan hem de zimmî reayadan olabilirdi. Genelde askerî zümre mensuplarının kefalette ön plana çıktıkları görülür. Askerî zümre mensubu veya bölgede tanınmış bir esnaf olmanın, kefillikte tercih edildiği anlaşılmaktadır. Taşıma esnafı, tek tek ya da birkaç kişinin bir araya gelmesiyle oluşturulan ortaklıklarla yük alabiliyorlardı. Bu ortaklıkların tamamı müslüman veya gayr-ı müslim reayadan olabildiği gibi müsmümanlarla zimmî esnafın bir araya gelerek ortaklık teşkil ettikleri ve birlikte yük taşıdıkları da görülmektedir. Bu da, taşımacılık faaliyetinin sosyal yapı üzerindeki tesirini göstermesi bakımından önemli bir ayrıntı olarak dikkat çekicidir.

Şimdi, 1610 yılındaki bu örnekten hareket ederek, 1615 yılındaki zahire ve cephaneye sevkiyatının bölgeye nasıl bir canlılık ve ekonomik katkı sağladığı hususunda bir değerlendirme denemesi yapılabilir. Yukarıda, Trabzon-Bayburt arasında arazi şartlarından dolayı daha ziyade katırla taşımacılık yapıldığı üzerinde durulmuştu. Ancak, genele bakıldığında, nakliye işinde deve taşımacılığının daha ön plana çıktığı görülür. Bu bakımdan burada, 1615 yılındaki sevkiyatı, katır ve deve olarak ayrı ayrı değerlendirmek yerine deve yükü esas alınarak bir hesaplama yapılmaya çalışılmıştır.

Bu sene Rumeli'den Trabzon'a 170.000 kile zahire nakledilmiştir. Öncelikle bu zahireyi Trabzon'a taşımak için ne kadar gemiye ihtiyaç duyulduğunu tesbit etmek gerekir. Gemiler için, at, katır ve devede olduğu gibi standart bir yük faktöründen söz etmek mümkün değildir. Bir gemi, büyüklüğüne göre 4.000-14.000 kile (=103-360 ton) yük taşımaktadır<sup>33</sup>. Ortalama bir değer olarak bir geminin 8.000 kile zahire taşıdığı varsayılarak hesaplanırsa, 170.000 kile zahirenin Rumeli'den Trabzon'a sevki için 22 gemi gerekmektedir. Bir o kadar geminin de yukarıda müfredatı verilen cephaneyi taşımak için geldiği düşünülürse, bir dönemde Trabzon iskelesine sadece askerî maksatlı olarak elliye yakın gemi yanaşmıştır denilebilir.

<sup>33</sup> Yine Kara Mehmet Paşa'nın Revan seferi sırasında, ordu Halep'te kışlakta iken Selanik, Siroz ve Yenişehir'den Payas'a zahire sevk edilmiştir. Bu nakliyatı, Yorgi Reis'in gemisine 14.000, Ahmet Reis, Ali Reis ve Yeniçeri Hacı Ali Reis'in gemilerine 5'er bin, Cevher Yahudi'nin gemisine 1.177, diğer Ali Reis'in gemisine 3.803, Yani Reis'in gemisine 5.050, Mosko Reis'in gemisine 13.050 ve Reis Mustafa Ağa'nın gemisine 5.200 olmak üzere, 51.200 kile zahire dokuz nefer reisin gemisiyle taşınmıştır: (BOA, *MAD*, nr. 2508, s. 15-16). 1715 yılındaki Mora Seferi sırasında da İnöz'de depolanan 10.000 kile unun Eğriboz'a nakli için İstanbul'dan, 10.000 kile taşıyabilen bir adet veya 5.000 kile taşıyabilen iki adet gemi gönderilmesi istenmişti: (M. Yaşar Ertaş, *Sultanın Ordusu*, İstanbul 2007, s. 110, n. 483). Bütün bu kayıtlar, gemilerin yük kapasitelerinin çok çeşitlilik arzettiğini göstermektedir.

Limana indirilen bu malzemeler derhal taşınamayacağından, olumsuz hava şartlarından korunmaları için bunların depolanacağı anbarlar inşa edilmesi zaruridir.

Bu malzemenin Erzurum'a arabayla nakline bölgenin arazi yapısı uygun değildir. At, katır veya devenin taşıma kapasiteleri ise, taşıdıkları yükün cinsine, arazi ve iklim şartlarına ve mesafenin uzunluğuna göre değişmektedir. Buna göre at ve katır 4-5,5 kile, deve ise 7-10 kile arası yük taşıyabilir<sup>34</sup>. Nitekim, bir deveye en fazla 10 kile yük vurulabilir ve bundan daha fazlasının yüklenmesi tasvip edilmezdi. Mesafeyi<sup>35</sup> ve arazi şartlarını göz önünde bulundurarak bu sevkiyatta bir deve yükü için 8 kile esas alındığında,  $170.000/8=21.250$  deve yükü elde edilir. Katırla taşındığı kabul edilirse,  $170.000/5 \text{ kile}= 34.000$  katır yükü sonucuna ulaşılır.

#### Trabzon-Erzurum Arasındaki Arazi Yapısı ve Kullanılan Yol



**Kaynak:** Kâtip Çelebi, *Cibân-nümâ*, s. 437-438.

Bu sonuçlara ulaştıktan sonra şimdi Trabzon-Erzurum arasının kaç gün çektiğini hesaplamakta fayda vardır. *Cibân-nümâ*'da, Trabzon-Bayburt arası üç merhale, Bayburt-Erzurum arası ise iki merhale olarak gösterilmektedir<sup>36</sup>. Ayrıca aynı eserde, Trabzon-Erzurum arasının yüksek dağlar, geçilmesi zor geçitler ve kayalıklarla kaplı olduğu ve Erzurum'a kadar sürekli yokuş tırmanıldığı

<sup>34</sup> Murphey, *Ordu ve Savaş*, s. 100 vd.

<sup>35</sup> Mesafe ve zamanın devenin taşıma maliyetine tesiri hakkında bk. İlber Ortaylı, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *Osmanlı'da Değişim ve Anayasal Rejim Sorunu*, Seçme Eserler II, İstanbul 2008, s. 112 vd.

<sup>36</sup> Kâtip Çelebi, *Cibân-nümâ*, İstanbul 1245, s. 424.

belirtilmektedir<sup>37</sup>. Bu verilere göre, Trabzon-Erzurum arasının 7-10 günde alınabileceği, yoldaki gecikmeler ve hava durumuna bağlı olarak gidiş-dönüşün ortalama 20 günlük bir zaman alacağı söylenebilir. Bu iki merkez arasındaki zahire ve mühimmat nakline dair vesikalara göre, taşıma işlemi, genellikle Haziran-Eylül dönemine denk getirilmektedir. Zaten mantıken, Trabzon'a zahire nakli ancak Rumeli'de buğday ve arpa hasadı yapıldıktan sonra gerçekleştirilebilir. Dolayısıyla 3,5-4 aylık yani en fazla 120 günlük bir dönem içerisinde sevkiyat yapılabilmektedir. Gecikmeler ve aksaklıklar da hesaba katıldığında bir deveci bir dönemde en fazla 4 veya 5 defa yük alabilir<sup>38</sup>. Böylece  $21.250 \text{ deve yükü} / 5 = 4.250 \text{ deve yükü}$  rakamına ulaşılır. Bu rakama yollarda herhangi bir aksaklık yaşanmaması ve yükün sâlimen yerine ulaştırılması için %10 civarında bir yedek ilave edilirse, aynı anda 4.675 aded deve çalıştırıldığı tahmin edilebilir.

Bir katar deve 6 deveden meydana geldiğine göre  $4.675 / 6 = 780$  katar deve sonucuna ulaşılır. Her katar iki refakatçi nezaret etmektedir<sup>39</sup>. Buna göre,  $780 * 2 = 1.560$  deveci bu işte çalışmıştır denilebilir. Bu aynı zamanda 1.560 hane anlamına da gelmektedir. Her bir hane 5 kişi hesabıyla ele alınacak olursa ortalama 7.800 kişilik bir nüfusun geçimini taşımacılıktan elde ettiği söylenebilir. 170.000 kile zahirenin taşınmasına, kile başına 100 akçeden 17.000.000 akçe nakliye ücreti ödenmesi gerekir. Bu meblağ, bölge esnafı arasında paylaşılacaktır. Bu rakam, taşımacılığın bölge ekonomisi ve halkına doğrudan katkısını çok açık bir biçimde ortaya koymaktadır.

Bunun yanı sıra dolaylı katkılarından da söz etmek mümkündür. Her bir katar deveye günde bir kile arpa (bir deveye günde 5,5 kg. arpa) bir çuval saman verilmektedir<sup>40</sup>. Dolayısıyla taşıma işinde çalışan develer günde 780 kile arpa 780 çuval da saman tüketmektedirler. Ayrıca, yine develerin bakımı için belli aralıklarla yağlanmaları icab ederdi. Bu yağlama esnasında katran ve revgan-ı zift olmak üzere iki değişik madde kullanılırdı. Bir katar devenin yağlanmasında 9 kıyye katran ve 9 kıyye revgan-ı zift kullanılmaktadır. 780 katar devenin

<sup>37</sup> *Aynı eser*, s. 429.

<sup>38</sup> Yukarıda dökümleri verilen Haziran-Eylül 1610 yılındaki sevkiyat esnasında, mükâri esnafının bir kısmı birkaç defa yük almışlardır. Birincisi ile ikinci yüke giriş tarihleri arasında 7 günden 50 güne kadar bir aralık var ise de, genelde ikinci defa yüke girişleri birincisinden 15-20 gün sonra gerçekleşmektedir. 7 gün içinde ikinci defa yüke girenler, Trabzon-Bayburt veya Bayburt-Erzurum arasında taşıma yapan esnafıdır. (BOA, *MAD*, nr. 2011, s. 105-132 arasında muhtelif kayıtlar). Bu kayıtlara göre, yukarıda verilen bir devecinin bir sezonda en fazla dört veya beş sefer yapabileceği hesabı oldukça iyimser bir tahminle ortaya çıkarılmıştır.

<sup>39</sup> BOA, *MAD*, nr. 2508, s. 57.

<sup>40</sup> Kara Mehmed Paşa Halep kışlağında iken Seyfoğlu Yusuf Paşa'nın Trablus'dan Hama'ya gönderdiği 51 katar mîri devenin her katarına günde bir kile arpa ve bir harar saman verilmiştir. *Aynı yer*.



yağlanması için bir defada (780\*9=) 7.020 kıyye katran ve 7.020 kıyye revgan-ı zift gerekmektedir. Katran ve revgan-ı ziftin fiyatları 14'er akçe/kıyye olduğuna göre<sup>41</sup> 780 katar devenin yağlanması için bir defada  $\{(7.020*2)*14\}$  196.560 akçe sarf edilmesi icab eder. Bundan başka, refakatçilerin iâşesi de önemli bir yekun tutmaktadır. Mîri hayvanlarla yapılan taşıma esnasında, devlet bu işte görevlendirdiği refakatçilere, günde kişi başına 256 gr et, 256 gr pirinç ve 0,4 batman ekmek vermektedir<sup>42</sup>. Buna göre hesaplanacak olursa, devcilerin günlük iâşe sarfiyatı 400 kilo et, 400 kilo pirinç, 624 batman ekmek tutmaktadır.

Bütün bu ve benzeri ihtiyaç maddelerinin civardan temin edilmesi taşımacılığın bölge ekonomisine dolaylı olarak katkı sağlaması demektir.

Yukarıdaki rakamlar deve başına 8 kile yük ve bir sezonda beş sefer üzerinden hesaplanmıştır. Deve başına taşıma kapasitesi 7 ve 9 kile, bir sezonda 4 ve 6 sefer üzerinden ve ayrıca katır yükü (5 kile) esas alınarak bu hesaplar revize edilebilir.

### **Sonuç**

Yukarıda verilen bilgilerin ışığında, taşımacılığın bölge ekonomisi üzerindeki ekonomik katkıları şu başlıklar altında toplanabilir:

- Malzeme getiren gemiler münasebetiyle Trabzon limanında yaşanan hareketlilik. Malzemeler için depo, ambar vs. yapımı; gelen mühimmatın boşaltılması, ambarlanması, muhafazası ve tekrar hayvanlara yüklenerek Erzurum'a sevki için liman işçi ve hamallarının ve bu işlerin düzgün yürütülmesi için nezaretçilerin istihdamından doğan katkı.

- Savaş malzemesi sevki için sürekli açık ve güvenli tutulan yolların bölge şehir ve kazaları arasında sivil ticaretin gelişmesine olan katkı.

- Devletin ödediği ve doğrudan katkı sağlayan kira ücretlerinin dışında bu hayvanların alım-satımından doğan canlılık<sup>43</sup>.

- Yük hayvanlarının koşum takımlarını (nal, mih, eğer, semer, raht, yular,

<sup>41</sup> BOA, *Kamil Kepeci*, nr. 1902, s. 268.

<sup>42</sup> BOA, *MAD*, nr. 2508, s. 57.

<sup>43</sup> Murphey, Osmanlı Devleti'nin, 17. yüzyıl boyunca bir deveye kabaca 8.500 akçe ödeyerek satın alabildiğini söylerse de (*Ordu ve Savaş*, s. 98) aslında deve fiyatları, özellikle 17. yüzyılın ilk yarısında cinslerine ve satın alındıkları dönemlere göre farklılıklar arz etmektedir. Meselâ, 1019 yılında, 1.625 akçe ile 5.260 akçe arasında değişen fiyatlarla deve satın alınmıştır (BOA, *BEO Sadaret Defterleri*, nr. 435, s. 17-18). 1615 yılında, 80 adedi 3.150, 80 adedi 3.500 akçeden deve alındığına dair bk., *K. Kepeci*, nr. 1902, 156.

dizgin vs.) temin<sup>44</sup> ve tamir için ilgili sektörlerde meydana gelen canlılık<sup>45</sup>.

- Yük hayvanlarının ve bunlara refakat eden yedekçilerin yem ve iâşe malzemelerinin temini dolayısıyla meydana gelen katkı.

- Hem hayvanların korunması hem de nakledilen malzemenin zarar görmemesi için gerekli örtü ve çuvalların alım-satımından kaynaklanan canlılık vb.

---

<sup>44</sup> Bir giyim at nalı, mihlalarıyla birlikte 9 akçeye satın alınmaktadır. BOA, *K. Kepeci*, nr. 1902, s. 214.

<sup>45</sup> Meselâ *Kiğı Madeni*'nde yeteri kadar nal ve mih yapılmasına dair bk. Kütükoğlu, *a.g.e.*,

### Kaynakça

#### a. Arşiv Kaynakları:

- 1- *Başbakanlık Osmanlı Arşivi, Mühimme* nr. 43.
- 2- *BOA, Mühimme* nr. 78.
- 3- *BOA, MAD*, nr. 2011.
- 4- *BOA, MAD* nr. 2508.
- 5- *BOA, MAD*, nr. 3260.
- 6- *BOA, MAD*, nr. 2030.
- 7- *BOA, Kamil Kepeci*, nr. 1902.
- 8- *BOA, BEO Sadaret Defterleri*, nr. 435.

#### b. Basılı Kaynaklar:

- 1- Kâtip Çelebi, *Cihân-nümâ*, İstanbul 1245.
- 2- *Topçular Katibi Abdülkâdir (Kadrî) Efendi Tarihi (metin ve tabli)*, I, (hz.: Ziya Yılmaz), Ankara 2003.

#### c. Araştırma ve İncelemeler:

- 1- Aydın, Salim, *Tophâne-i Amire ve Top Döküm Teknolojisi*, Ankara 2006.
- 2- Ertaş, M. Yaşar, *Sultanın Ordusu*, İstanbul 2007.
- 3- Eyice, Semâvi, "Baruthâne", *DİA*, V, İstanbul 1992.
- 4- Genç, Mehmet, *Osmanlı İmparatorluğunda Devlet ve Ekonomi*, İstanbul 2000.
- 5- Güçer, Lütfü, *XVI-XVII asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul 1964.
- 6- İşbilir, Ömer, *XVII. yy. Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri* (İ.Ü., S. B. E. Basılmamış Doktora Tezi), İstanbul 1997.
- 7- İşbilir, Ömer, "Erzurum, Diyarbakır ve Van Kaleleri Mühimmatına Dair", *İslam Öncesinden Çağdaş Türk Dünyasına Prof. Dr. Gülçin Çandarhoğlu'na Armağan* (ed.: Hayrunnisa Alan vd.), İstanbul 2008.
- 8- Kütükoğlu, Bekir, *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri (1578-1612)*, İstanbul 1993.
- 9- Murphey, Rhoads, *The Functioning Of The Ottoman Army Under Murad IV (1623-1639/1032-1049)*, Chicago, Illinois 1979.
- 10- Murphey, Rhoads, *Osmanlı'da Ordu ve Savaş 1500-1570* (çev.: M. Tanju Akad) Ankara 2007.
- 11- Ortaylı, İlber, "Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme", *Osmanlı'da Değişim*

ve Anayasal Rejim Sorunu, Seçme Eserler II, İstanbul 2008.

12- Perjés, Géza, *Mohaç Meydan Muharebesi* (Şerif Başstav tanıtması), Ankara 1998.

Ekler:

