

## 1734 - 1735 İran seferlerinin organizasyon ve lojistiğinde Rusçuk örneği The example of Ruse in the organization and logistics of the Iranian campaigns of 1734 – 1735

Gönderim Tarihi / Received: 20.05.2022

Kabul Tarihi / Accepted: 07.12.2022

Doi: [10.31795/baunsobed.1119193](https://doi.org/10.31795/baunsobed.1119193)

Alpay BİZBİRLİK\*\*1

Seçkin ŞENTÜRK<sup>2</sup>

**ÖZ:** Osmanlı Devleti, I. Selim döneminde Çaldıran Muharebesi sonucu Doğu Anadolu coğrafyasını ele geçirmiştir. Osmanlı'nın, XVI. Yüzyılın sonunda Azerbaycan bölgesini ele geçirmesi ile devam eden Osmanlı-İran mücadelesi dahilinde, İran tarafının kaybettiği topraklardan vazgeçmemesi sebebiyle sürekli savaşlar yaşanmıştır. Bu süreç içerisinde İran'da Safevi hanedanının iç karışıklıklar sebebiyle zayıflamış olması ile Osmanlı Devleti'nin ordu ve savaş kabiliyetinin üstünlüğü savaşlardan Osmanlı tarafını galip çıkarmıştır. XVIII. yüzyılda Osmanlı I. Mahmut saltanatının ilk yıllarında Patrona Halil'in sebep olduğu isyanın etkileri ile uğraşırken, İran tarafında iç karışıklıklara son vererek Safevi hanedanını yönetimden uzaklaştırıp idareyi eline alan Nadir Şah, kaybedilen topraklara tekrar hakim olmak amacıyla harekete geçmiştir. Bu süreç içerisinde Osmanlı Devleti'nin 1734-1735 İran Seferi hazırlıklarının Rusçuk şehri özelindeki kısmı R52 Rusçuk Şer'iyye sicilindeki belgeler ışığında incelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** İran seferleri, Lojistik, İaşe, Rusçuk, Kale

**ABSTRACT:** The Ottoman Empire captured the Eastern Anatolian geography as a result of the Battle of Çaldıran during the reign of Selim I. There were constant wars due to the fact that the Iranian side did not give up the lost lands within the scope of the Ottoman-Iranian struggle, which continued with the Ottoman capture of the Azerbaijan region at the end of the sixteenth century. In this process, with the weakening of the Safavid Dynasty in Iran due to internal turmoil, the superiority of the Ottoman Empire's army and war capability made the Ottoman side victorious in the wars. However, in the eighteenth century, the first years of the reign of Mahmut I in the Ottoman Empire passed with the effects of the revolt caused by Patrona Halil. On the Iranian side, Nadir Shah, who put an end to the internal turmoil and removed the Safavid dynasty from the administration, took action in order to dominate the lost lands again. In this process, the preparations of the Ottoman Empire's 1734-1735 Iranian Campaign in the light of the documents in the R52 Rusçuk sharia registry book in the city of Rusçuk were examined.

**Keywords:** Iran expeditions, Logistics, Subsistence, Rusçuk, Castle

\*\* Sorumlu Yazar / Corresponding Author

<sup>1</sup>Doç. Dr. Manisa Celal Bayar Üniversitesi/Fen Edebiyat Fakültesi/Tarih Bölümü/Yeniçağ Tarihi ABD, [alpay.bizbirlik@cbu.edu.tr](mailto:alpay.bizbirlik@cbu.edu.tr), <https://orcid.org/0000-0002-7619-4257>

<sup>2</sup>Tarih Uzmanı, Manisa Celal Üniversitesi/ Sosyal Bilimler Enstitüsü/Tarih Anabilim Dalı, [senturksekin@gmail.com](mailto:senturksekin@gmail.com), <https://orcid.org/0000-0003-1724-4637>

## EXTENDED ABSTRACT

### Literature review

The subject of this study is the preparations made within the Ruse City within the scope of the preparations for the Iran campaign of 1734-1735. When the literature on the organization of the expedition, subsistence, supply and logistics is examined, it is seen that there are articles and thesis studies, but very little work has been done about Ruse City. In this context, the main source of our study has been the R52 Ruse sharia register. In addition, theses and articles on voyage preparations, subsistence, supply and logistics were used. The preparations of the Ottoman Empire before the expedition, how it equipped its army and prepared it for the expedition, how the food and ammunition needed by the army were provided during the expedition, and the functions of the cities in the provinces in this regard were examined. In addition, the repair and reinforcement activities in the castles on the banks of the Danube and in the other castles that secure the western border were also examined. In addition, by giving a short history of the Ottoman-Iranian relations, the issues that caused the conflict between the two states were tried to be revealed in general terms.

### Methodology

At the beginning of this study, first of all, the internal turmoil in Iran in the first half of the eighteenth century and the studies about Nadir Shah's ascension to the Iranian throne, his struggle against the Ottoman Empire and the negotiations that followed are given. In the second part of the study, the studies we determined as a result of the literature review related to the expedition organization, subsistence, supply and logistics, and the documents determined in the R52 Ruse sharia registry, which constitute the main source of this study. Then, the data obtained from these documents were carefully classified and interpreted in an open and impartial way using the criticism and context method.

### Findings and discussion

The aim of this study is to understand how the Ottoman Empire prepared the food items needed by the army for the war situation and the function of the city of Ruse and its port in relation to this. In addition, it is to understand the methods of obtaining foodstuffs and how the state acts in terms of transporting them and how it creates a method to provide food and supply for the army during the campaign. It is also to examine the measures taken by the Ottomans to keep their army extremely organized and healthy for centuries. In addition, it is to deal with the repair and reinforcement activities in the border forts in order to secure the borders while the army is on the campaign. In addition to all these, he sees how the coordination between the capital and the countryside is from the correspondence between Istanbul and Ruse judges.

### Results and recommendations

As a result, in this study, the short histories of the two states, whose relations and conflicts have been going on for more than two hundred years, are included. It was seen that especially Nadir Shah gave importance to the negotiation process even though he was fighting with the Ottomans. In fact, it is understood that he is making an effort to eliminate the segregation caused by the sectarian difference. In the war environment that took place in a time when both states were in trouble, rusks were made for the consumption of the soldiers within the scope of the war preparations of a state like the Ottoman Empire, which came to the fore with its state and army order, and grain was provided for the needs of the soldiers and their riding animals. The edicts and warrants sent to the qadi of Ruse, related to the transportation of this grain, which was procured by way of gruel and negotiation, were examined. Some of the castles in the western lands of the state, Vidin, which is on the banks of the Danube River, and Niş castles, within the scope of the repair and reinforcement works, it has been seen that the state also used local facilities in the supply and transportation of ammunition and labor. In addition, considering the conditions of the time, in a period when transportation techniques were not good and sufficient, the state's efforts to send soldiers to a mountainous geography such as Eastern Anatolia and to ensure the continuation of the material flow for the supply of soldiers brought the sea route and accordingly the port cities to the fore.

## Giriş

Osmanlı Devleti, kuruluş safhasından itibaren sürekli savaş ve mücadele içinde bulunmasından dolayı teşkilatlanmasını, taşra idaresini ve ordu düzenini savaşa her daim hazır olmak üzerine kurgulamıştır. Osmanlı ordusunun seferlerinde, Anadolu ve Rumeli askerlerinin küçük bir kısım hariç tamamına yakınının katılımı söz konusu olup, XVI. yüzyılda Sultan I. Selim'in düzenlediği İnan Seferi'nde de bu durum aynen devam etmiştir. Sefer sonucunda Safevi ordusunun hezimetini takiben, Osmanlı Devleti bu günkü Doğu Anadolu topraklarının büyük bir kısmını fethetmiş, bilahare yüzyılın sonlarında Kuzey ve Güney Azerbaycan topraklarının da ele geçirilmesiyle sınırlar genişlemiş ancak Safevilerin topraklarını geri alma mücadelelerinden hiç vazgeçmemeleri her iki devletin uçlarında sürekli problem ve çatışma ortamı oluşmasına sebep olmuştur. Sınırların bu denli genişlemesi, Osmanlı Devleti'ni, savaş hazırlıklarında, orduyu savaş bölgesine sevkinde ve ikmal konularında aksaklık yaşanmaması için sorunsuz işleyen bir sistem kurmak durumunda bırakmıştır.

## Rusçuk şehri ve sefer organizasyonundaki rolü

Niğbolu Sancağı'na bağlı kazalardan biri olan Rusçuk'un (İnciciyan, 1976: 127) doğusunda Silistre, kuzeydoğusunda Hezargrad Kazaları, güneyinde Tırnova, batısında Zıştovi Kazaları ve kuzeyinde Tuna Nehri bulunmaktadır (Fidan, 2014: 41). Rusçuk şehri, güneyden akarak Tuna Nehri'ne dökülen Lom Nehri'nin doğu kısmında yüksekte bulunan düz bir arazi üzerine kurulmuştur (Babinger, 2009: 784-787; Özkan, 2006: 28; Karahan, 2021: 1-34). Nehrin karşı kıyısında Yergöğü şehri ve iskelesi bulunmakta, Rusçuk şehri ve kalesi ise, bu iskele ile Lehistan, Transilvanya ve Vlaşko topraklarından geçerek İstanbul yönüne giden güzergahın korumasında önemli yeri olan askeri ve ticari merkez olarak tebarüz etmiştir. (Topal, 2008: 232-234). Rusçuk şehrinin Bükreş ile İstanbul arasındaki ulaşımın sağlandığı hat üzerinde bulunması, önemli bir tersanesinin olması, kara ulaşımının ve su yollarının kesiştiği bir konumda yer alması, çevresindeki şehirlere göre daha çabuk gelişim göstermesini sağlamıştır (Özkan, 2006: 28-29). Lom Nehri ile Tuna'nın birbirine bağlandığı noktada yer alan tersanesi, Tuna Nehrindeki Osmanlı donanmasının inşa edildiği yer olması bakımından önem arz etmektedir. "Tuna Tersanesi" olarak adlandırılan tersanede kış aylarında gemiler konaklarlar, bahar aylarında da bakımları yapılırdı (Kiel, 2008: 246). Arazilerinin verimliliği ve ticarete faal olduğu bilinen bir şehir olan Rusçuk (İnciciyan, 1976: 130) için 18.Yüzyılda İbrahim Hamdi Bey, "Rumeli'nin bundan ma'mür şehri ma'lüm değildir" ifadesini kullanmaktadır. (Fidan, 2014: 41).

Rusçuk iskelesi, Orta Avrupa içlerinden Karadeniz'e değin var olan iskeleler içinde en faal olanlarından biriydi. Tuna Nehri üzerindeki konumundan ötürü asker ve mühimmat sevki ile sefer levazimatının temin edilmesi ve taşınması konularında mühim bir fonksiyonu üstlenmekte, aynı zamanda İstanbul ile Varna arası sefer yapan at ve arabacıların görevlendirilmesi, Kladovo ile İsakçı arasında nehir yolu üzerinde işleyen kayık ve gemilerin temini ile bunların eğitimli personelinin istihdamı konularında önemli bir liman kenti haline geldiği görülmekteydi. Bunların yanı sıra 18. Yüzyıl'da vuku bulan savaşlar Rusçuk'u ön plana çıkarmış, şehirdeki askeri personel sayısında bir artışa da sebebiyet vermişti (Topal, 2008: 232-234).

Uluslararası ticaret içerisinde önemli bir yer edinen Rusçuk şehri, İbrail iskelesinde de olduğu gibi doğusundaki ülkelerden gelen ticaret gemilerinin uğrak noktası olan önemli bir merkezdi. (Fidan, 2014: 42). Ayrıca Rusçuk, hububat temini konusunda da önde gelen bir liman şehriydi. Bu nitelikleri sebebiyle savaş hazırlıkları sırasında da devletin sıklıkla tercih ettiği bir lojistik merkezi halini almıştı. Barış döneminde ise tahıl üretiminin çok olduğu zamanlarda stoklarda fazla bulunan ürünler, Maçın iskelesi ile İbrail iskelesine gönderilerek oradan da gemilere yüklenip İstanbul'a ulaştırılmaktaydı (Fidan, 2014: 42).

## XVIII. Yüzyılın ilk yarısında Osmanlı-İnan ilişkileri

1694'te tahta çıkan Şah Hüseyin'in devlet yönetimindeki bilgisizliği ve ilgisiz tavrı İnan'da otorite boşluğu meydana getirmiş, bu durum yaşanan halden yararlanmak isteyen devletlerin politikalarını değiştirmelerine sebep olmuş, rakip devletler, doğal olarak toprak elde etme gayreti içerisinde girmişlerdir. Şah Hüseyin'in etkisiz yönetimi sonucu ülkede karışıklıklar meydana gelmiş ve otorite boşluğu oluşmuştur (Taşağıl, 1999: 1). Bunun neticesinde Abdalî Afganlar isyan başlatmış, Şah Hüseyin bu durumla başa çıkamamıştır. Abdalî Afganlarının baskısı karşısında tek başına etkili olamayınca Şah

Hüseyin, başkent İsfahan'ı terk ederek devletin merkezini Kazvin'e taşımış, Gılzay Afganları'nın lideri Mahmud Han'ın da desteğini sağlayarak Abdalileri itaat altına almıştır. Ancak tüm bunlar olurken Şah Hüseyin'in zayıflığını fırsat bilen, durumu lehine kullanıp güç ve nüfûzunu artırma niyetinde olan Mahmud Han, Şah'a isyan ederek 8 Mart 1722'de karşı karşıya geldiği Şah ordusunu bozguna uğratarak İsfahan'da bulunan Şah'ı kuşatma altına aldı. Altı aylık çetin bir kuşatma sonucunda artan açlık, sefalet ve ölümlerin etkisiyle Ekim 1722'de Şah Hüseyin teslim olmak ve tahttan çekilmek zorunda kaldı. Şubat 1725'de Şah Hüseyin'in oğlu Mirza Safi'nin İsfahan'dan firar etmesi sonucu Mahmud Han Afganî, Şah Hüseyin ve yaşları küçük olan iki şehzadesi haricindeki hanedan üyelerinin tamamının öldürülmesini emretti. Bu emir ile birlikte on sekiz şehzade katledildi (İşbilir, 2020: 240).

Safevî Devleti içerisinde yaşanan bu iç karışıklıklar Osmanlı Devleti'nin dikkatini İran tarafına çevirmesine sebep oldu. Pasarofça Antlaşması'nın (1718) imzalanması sonrasında Osmanlı ile Safevî Devleti ilişkilerinde gerginlikler yaşanmış, bazı devlet adamları da batıda elden çıkan toprakların doğu yönünden alınacaklarla telafi edilmesine yönelik tekliflerde bulunmuşlardı. Bölgede meydana gelen hadiseleri, İran coğrafyasına yakınlığından dolayı Erzurum, Van, Bağdad ve diğer valilikler üzerinden yakinen izleyen Osmanlı, İran'daki bu gelişmeleri Sadrazam Damad İbrahim Paşa'nın liderliğinde gerçekleştirilen divan toplantılarında değerlendirmiş ve Osmanlı Devleti'ne sınırı bulunan Safevî kontrolündeki vilayetlerin ele geçirilmesine karar vermişti. Bu kararın sonrasında Kafkasya, Azerbaycan ve Irak cepheleri olmak üzere üç koldan İran'a karşı sefer başlatılmıştı (Yıldırım, 2002: 140).

Bu arada İran'dan Kazvin'e kaçan Şehzade Tahmasb, II. Tahmasb ünvanıyla tahta çıkarak şahlığını ilân etmişti. İran, Afganların hâkimiyetinde olsa da, Tebriz, Kazvin ve Yezd başta olmak üzere diğer şehirler direnişe devam ediyorlardı. Mîr Mahmûd Han, 1725'te yeğeni Eşref Han tarafından devrildi. Osmanlı tarafı ise, İran'daki bu gelişmeleri yakından takip etmiş ve kayıtsız kalamayarak Safevî Şahını tekrar tahta çıkarmak niyetiyle Afganlılar'ın üzerine yürümüştü (Adıgüzel, Yıldırım, 2017: 62). Nisan 1725'de Osmanlı Devleti'nin eski şahı tekrar tahta çıkarmak amacıyla İran üzerine gelmesi Eşref Han'ı korkutarak Şah Hüseyin'i öldürtmesine sebep oldu (İşbilir, 2020: 240). Bunun üzerine Osmanlı Devleti, İran'a Eyüplü Hasan Paşa komutasında bir ordu gönderdi. Ancak Hasan Paşa, Kirmanşah'ı almasından bir süre sonra vefat etti. Bunun üzerine sefer oğlu Ahmed Paşa tarafından tamamlandı. Ahmed Paşa komutasındaki Osmanlı ordusu, ellisekiz günlük kuşatma ile Hemedan'ı ele geçirdi (1724) (Ateş, 2001: 38). Ancak bir müddet sonra Afganî Eşref Şah, Ahmed Paşa'yı Hemedan Şehri'nden çıkarmayı başardı (1727). Yine de Ahmed Paşa'nın toparlanıp daha güçlü bir ordu ile gelmesinden endişe ederek savaşa devam etmeye cesaret gösteremeyip, İran'ın batı ve kuzeybatı bölgelerinin bir bölümünü Osmanlılar'a bırakmak zorunda kalarak barış imzaladı. 22 Eylül 1728'deki Hemedan Barışı ile Osmanlı Devleti'nin hak iddialarının tümünü tanımış oldu (Uzunçarşılı, 2002: 512).

Bu anlaşmadan sonra İran'da kısmi bir toparlanma başlamıştı. Avşar Boyu'nun Kırıklı ya da Kırıklı olarak anılan obasına mensup olan Nâdir Han'ın (Özcan, 2002: 51-82) 1726'da Esterâbâd bölgesine yerleşmiş bulunan II. Tahmasb'a katılmasıyla bu cephe kısmen güçlenmiş, ilk olarak kabileler arasında yaşanan çatışmalara son verilmişti. Nadir Han, 1727-1729 yılları arasında Herat'taki Abdâlî Afganlılar ile savaşından sonra İsfahan'a yönelerek şehre hakim oldu. Ardından Aralık 1729'da Eşref Han'ı Şîraz yakınlarında vuku bulan savaşta mağlup ederek İran'dan sürdü. Böylece İran'da süre gelen Afgan hâkimiyeti son buldu (Ateş, 2001: 66).

İran Şahı II. Tahmasb, Osmanlı Devleti'nden işgal etmiş olduğu toprakları teslim etmelerini istemiş, Osmanlı tarafı ise, bu isteği yaptıkları masrafların karşılanması koşuluyla kabul edebileceklerini belirtmiştir. Osmanlı'nın şartını kabul etmeye yanaşmayan İran tarafı, Osmanlı Devleti'ne savaş ilanı ile karşılık vermiştir. Nadir Han'ın idare ettiği İran ordusu, Erdelan ve Kirmanşah'ı ele geçirerek, Temmuz 1730'da Azerbaycan topraklarını Osmanlı'dan geri almak amacıyla harekete geçmiş ve Ağustos 1730'da Tebriz'i ele geçirmiştir. Patrona Halil isyanıyla birlikte ülkede baş gösteren iç karışıklıklar Osmanlı Devleti'nin, İran'a karşı yürüttüğü bu savaş politikasını kesintiye uğratmasına sebep olmuştur. (Adıgüzel, Yıldırım, 2017: 65).

İstanbul'da meydana gelen Patrona Halil İsyanı'nı fırsat bilen Nadir Han, harekete geçerek, Hemedan ve Tebriz'in dahil olduğu Azerbaycan ve İrâk-ı Acem'i Osmanlı Devleti'nin elinden alarak yeniden

Safevî topraklarına kattı. Bir süre sonra doğuya yönelerek Abdâlîler elinde bulunan Herat'ı ele geçirdi. Bu sırada Osmanlıların, karşı harekât başlatarak Hemedan ve Kirmanşah'ı ele geçirmeleri, Şark Seraskeri olan Ahmed Paşa'nın Şah II. Tahmasb'ı mağlup etmesi ve Hekimoğlu Ali Paşa'nın Urmiye ile Tebriz'i ele geçirmesinden dolayı, İnan'ın isteği ile 10 Ocak 1732'de iki taraf arasında antlaşma (Ahmet Paşa Antlaşması) yapılmıştı. Bu antlaşma ile Tebriz, Hemedan ve Kirmanşah şehirleri Safevîler'de; Tiflis, Gence, Revan, Şirvan ve Dağistan Osmanlılar'da kalmış ancak, bu anlaşma beklentileri daha büyük olan Osmanlı hükümdarı Sultan I. Mahmud'u memnun etmemiş, ayrıca İsfahan'a dönmüş olan Nâdir Han tarafından da kabul görmemişti. Nâdir Han antlaşmayı bozarak Şah II. Tahmasb'ı tahttan hal edip yerine birkaç aylık olan oğlu III. Abbas'ı Şah ilan etmiş, kendisi de 7 Eylül 1732'de "vekîlü'd-devle" ve "nâibü's-saltana" ünvanlarıyla yönetime hâkim olmuştu (Özcan, 2006: 276).

Nadir Han, ülke genelinde meydana gelen isyanları bastırıp, karışıklıklara son vererek, 1732 yazında Bağdat'ı ele geçirmek amacıyla Irak-ı Acem'e doğru ilerleyip, Dicle Nehri'nin batısı istikametinden harekete geçerek, Bağdat'a yaklaşık 80 km. mesafede bulunan Osmanlı ordusunu yapılan savaşta mağlup etmişti. Bu savaş neticesinde Serasker Ahmed Paşa esir edilmiş olduğundan seraskerlik görevi eski Vezir-i azam Topal Osman Paşa'ya verilmişti (Adıgüzel, Yıldırım, 2017: 69).

Nadir Han, Ocak 1733'te Bağdat'a yürüyüp şehri kuşattı. Ancak Erzurum Valisi Topal Osman Paşa komutasındaki Osmanlı ordusu yardıma geldiğinden, yapılan savaşta Osmanlı karşısında mağlup olarak yaralı bir şekilde 20 Temmuz 1733'te Hemedan'a döndü (Ateş, 2001: 90). Aynı senenin Aralık ayında tekrar Irak üzerine sefere çıkarak, Kerkük'ün kuzeyinde yer alan Akderbend mevkiinde Osmanlı ordusunu yenilgiye uğratarak Bağdat'ı kuşattı. Ancak İnan'da kendisi aleyhine bir girişimin başlatıldığını haber almasıyla kuşatmayı neticelendirmeden geriye döndü. Bu sırada İnan'ın güneydoğusunda faaliyete geçmiş olan Mahmud Han isyan çıkarmıştı. Nâdir Han, Şubat 1734 tarihinde bu isyanı bertaraf ederek Şirâz'ı hakimiyeti altına aldı. Sonrasında İsfahan'a geçip Ruslar ile Osmanlı Devletine karşı ittifak kurdu. Mart 1735'te müttefiki olan Ruslar'ın da destek vermesiyle Gence'yi kuşatmış ancak ele geçiremeyerek Kars'a yürümüştü. Buradaki bir günlük çarpışmanın ardından da Arpaçayı'nı geçerek Kars'ın güneydoğusuna çekildi. Kendisini takip eden Abdullah Paşa'nın ordusunu yenilgiye uğrattıktan sonra, 9 Temmuz 1735'te Gence'yi, 12 Ağustos 1735'te Tiflis'i ve 3 Ekim 1735'te Revan'ı ele geçirdi. Tüm bunların neticesinde İnan'ı, Osmanlı ile Ruslar'ın tehdidinden kurtardı (Adıgüzel, Yıldırım, 2017: 71-72).

Nadir Han, 1736'da Mugan'da bir kurultay düzenlenmesine karar vererek katılımları için valileri, ulemayı, önde gelen eşrafi, aşiret reislerini ve oba beylerini davet etmişti. Osmanlı Devleti'yle olan mücadelesinde Irak ve Kafkasya'da elde ettiği askeri başarılar ile İnan genelinde konumunu güçlendirdiğinden kendisini şah ilan etmek için hazırlık içerisindeydi. Toplanan kurultayda Nadir Han'a Şah olması önerilmişse de, bu isteği Caferilik mezhebinin ön plana çıkarılması, diğer mezheplerin etkinliklerinin azaltılması şartları ile kabul edebileceğini belirtmişti. Bu şartların kabul edilmesinin ardından Nadir Han, İnan şahı olmuştu. Böylece, Safevî şahı ile giriştiği mücadele sonucunda, İnan'da bu hanedanın saltanatına son vererek, 1736 yılında iktidarı ele almış ve diğer bir Türk boyu olan Afşarların teşkil ettiği hanedanın saltanatını başlatmıştı (Kimya, 2018: 53).

Safevî Hânedanı'nın son bulmasıyla Nâdir Şah, Müslümanlar arasındaki mezhep farklılığından vukua gelen düşmanlığı sona erdirmek ve İnan'ı İslâm dünyasındaki yalnızlığından kurtarmak amacıyla harekete geçmiştir. Başlatmış olduğu bu hareketin etkisiyle ülkesinde Nadir Şah, Sünnî mezhebini kabul etmekle itham edilmiştir. Osmanlılar'la yapılan barış müzakerelerinde mezhep konusuna da değinilmiş, diğer konuların yanı sıra bu durum da bildirilerek şartlar içerisine Osmanlılar'ın Caferî mezhebini beşinci hak mezhep olarak kabul etmeleri istenmiş, ayrıca Mekke'de Caferîler adına da bir rükün açılması ve İnanlı hacıların tayin ettikleri Hac Emiri'nin kabul edilmesi istenmiştir. Aylarca devam eden görüşmelerin ardından 24 Eylül 1736'da Osmanlı tarafı İnanlıların hacıları için istedikleri Hac Emiri şartını kabul etmiş, ancak Caferîliğin beşinci hak mezhep olarak kabulüne dair istek şer'î ve siyasî sakıncalar sebep gösterilerek reddedilmiştir. Bunun yanı sıra Caferîliğin yalnızca İnan'a has bir mezhep olarak tanınması hususunda bir mahsur görülmemiştir. Bu görüşmeler sonrasında da Nâdir Şah'ın Şii ve Sünnî tarafların yakınlaştırılması için çabaları devam etmiş, Osmanlı ve İnan ulemasının katı-

İmlarıyla 1746'da Necef'te bir toplantı tertip edilmiştir. Bu toplantı sonucunda karşılıklı uzlaşma metni imzalanarak, İranlılar'ın Hz. Peygamber'in sahabelerine kötü sözler sarfetmemeleri, Osmanlılar'ın da İran Şii inancını İslâm inanç dairesi içerisinde kabul etmeleri konusunda anlaşmaya varılmıştır. 1746 tarihli anlaşma metni içerisinde İranlılar'ın dört halifeyi hayırla anacakları ve dua edecekleri ibaresi de yer almıştır. Netice itibari ile Nadir Şah, benimsediği mezhep anlayışında Şii'likten uzaklaşmamakla birlikte, Şah İsmail zamanında bazı tefrik edici anlayış ve ifadeleri kaldırılarak İslam dünyası içerisinde yalnızlıktan kurtulmaya çabalamış gibi gözükmektedir (Ateş, 2001: 183).

### **Osmanlı İmparatorluğu'nda sefer hazırlıkları**

Osmanlı İmparatorluğu, kuruluş döneminden itibaren, bulunduğu coğrafyanın XIII. Yüzyıla birlikte Moğol baskısının etkisiyle Anadolu'ya göç etmiş olan diğer Türk hanedanlarının mücadele sahası ve Bizans'a sınır komşusu olması gibi sebeplerle harbe hazırlık seviyesini sürekli arttırma çabası içinde olmuştur. Bu sebeptir ki Osmanlılar, yerleştikleri Bizans sınır coğrafyasında kısa süre içinde önemli bir siyasî ve askerî güç hâline gelmişlerdir (Emecen, 2008: 267-275).

Temelde idarî ve malî yapılanmasını sürekli devam eden savaş durumunun meydana getirdiği ihtiyaçları karşılamaya yönelik şekilde teşkilâtlandırmış olan Osmanlı Devleti, böylece sefer organizasyonlarını başarılı bir şekilde yürütür hale gelmiştir (Ertaş, 1999: 690-697). Kuruluş döneminden itibaren elde ettiği birikimin oluşmasında muharip kuvvetlerin donanımı, talimi ve disiplinlerinin sürekliliği yanında, sefer arefesinde yapılan hazırlıkların da etkileri büyük olmuştur. Bilhassa günümüz şartlarına göre ulaşım ve haberleşme araçlarının gelişmediği, her şeyin tamamen insan ve hayvan gücüne bağımlı kalınarak yürütüldüğü bu dönemde, hareketin başarıya ulaşmasında sefer öncesi hazırlıkların iyi olması çok önem verilen bir durum olmuştur (İşbilir, 2002: 151-163).

Osmanlı Devleti, tarihi boyunca doğu ve batı sınırlarındaki devletlerle yapmış olduğu savaşlar sırasında, ordusunun sınır bölgeleri ile düşman toprakları içerisindeki sefer faaliyetlerini sorunsuz bir şekilde başarıyla yürütebilmesi için, gereken silah, erzak, cephane ve diğer ihtiyaçlarının temini ve hızlıca nakledilmesi hususuna fevkalade ehemmiyet vermiştir.

Ele geçirilen toprakların artmasıyla genişleyen Osmanlı, XVI. ve XVII. yüzyıllarda, batıda Avusturya, kuzeyde Rusya ve doğuda İran gibi büyük devletlerle komşu olmasının getirdiği zorunlulukla doğu tarafındaki seferler için Rumeli'deki kuvvetlerinin, Rumeli tarafındaki seferler için de Anadolu kuvvetlerinin tamamını sefere çağırılmayarak bir kısmını sınır muhafazası için serhat kalelerinde bırakmıştır. Sefer güzergâhının uzun olması, seferlerin peş peşe gerçekleşmesi ve yaşanan mali sıkıntılar da bu şekildeki bir uygulamaya devleti mecbur bırakmış olmalıdır (Yıldırım, 2002: 141).

Osmanlı'da sefer için karar alınma aşamasında, ilk olarak sefer hakkında divan-ı hümayunda görüşmeler yapılır, akabinde sefer açılması uygun görülür ise şer'iat hükümlerine uygunluğu hakkında Şeyhülislam'dan fetva alınır (Yıldız, 2006: 12-22; Kurtaran, 2012: 2281). Divan-ı Hümayun'dan sefer kararı çıktıktan sonra hazırlıkların yapılması yönünde hizmeti beklenen bölgelere sırasıyla Padişah tarafından ferman, Sadrazam, Yeniçeri Ağası, beylerbeği ve sancakbeği gibi hiyerarşinin üst kademesindeki makamlardan buyruldu ve mektuplar gönderilmeye başlanırdı.

Osmanlı Devleti'nin, sefer kararı alınmasından sonraki süreçte hazırlıklar kapsamında ilk olarak lojistik imkânlarını devreye sokmaya dikkat ettiği görülür. Savaş halindeki ordunun ihtiyaç duyduğu mühimmat ve iaşenin teminini de içeren gerekli tüm hazırlıkların tamamlanarak bu malzemelerin savaşın vukuu bulacağı coğrafyaya ulaştırılmasında nakil vasıtalarının ibtidai olması yanında, devletin çok geniş coğrafyalara yayılması da oldukça önemli bir sorun teşkil etmekteydi. Bu vaziyetin farkında olan Osmanlı yönetimi, ordunun savaşın gerçekleşeceği yere ulaşması için geçecek sürede düşman tarafın saldırma ihtimaline karşı bazı önlemler alıyordu. Bu bağlamda sefer arefesinde asker sevkiyatı hususunda coğrafi uzaklıkları göz önünde bulunduran yönetim, güvenlik zafiyetini gidermek maksadıyla sınırlarda kalelerin tamir (Ruşçuk Şer'iyye Sicili, R52, 16b-2) ve bakım çalışmalarının yaptırılması, istihkâmın takviye ettirilmesi, sınıra yakın mahallerdeki güvenli bölgelere mühimmatın ve erzakın depolanması gibi tedbirler almaktaydı (Ertaş, 1999: 590).

### 1734-1735 İnan seferi öncesi Rusçuk'taki sefer hazırlıkları

Rusçuk kadısına gönderilen emirlerde, genellikle hazırlıkların önemli bir kısmını teşkil eden zahire mübaya'ası, toplanan zahirenin nakli için hayvan tedariki ile nakilde kullanılmak üzere gerekli olan gemilerin yapımı ya da eskimiş gemiler varsa onların tamir edilmesi ve tamirde kullanılacak malzemelerin temin edilmesi gibi konular ile bu konuların bir kaçının birlikte yer aldığı da olurdu. Bu yazışmaların içeriğinde idarecilere yönelik olarak, halktan usulsüz vergi tahsilâtı yapmamaları ve halkı zorlayacak davranışlardan kaçınmaları ile ilgili uyarılar yer alırdı. Bunların yanı sıra seferler ile ilgili yapılması emredilen hususların yapılıp yapılmadığının sorulduğu, zafiyet görülen konuların tekrar bildirildiği ve çalışmalarını ihmal edenler hakkında gereken ceza ne ise bu cezaya çarptırılacakları gibi konular da belgelerde geçmekte idi (Yıldırım, 2002: 142).

### *Seferlerdeki başlıca iaşe maddeleri*

Osmanlılar, Avrupalı rakiplerine kıyasla erzak ve yem tedariki hususunda daha tecrübeli ve gelişmiş bir sisteme sahiptiler. Ordunun yürüdüğü güzergâhta ve büyük sınır kalelerinde sefer süresince ihtiyacı olan malzemenin karşılanması için kurulmuş iaşe depoları vardı. Bölge kadılarının bu depoları kontrol etmeleri vazifeleri dahilindeydi. Devlet, kalelerin ve ordunun her zaman yeterli miktarda erzak ve mühimmatının bulunmasına dikkat ederdi. Tüm bunlara bakarak Osmanlı idaresinin sefer esnasında lojistik hizmetlerini öncelikli hizmetlerden gördüğü söylenebilirdi (Majer, 1981:192-193).

İaşe konusunda devletin en dikkat ettiği husus askerin günlük yemek ihtiyacının karşılanmasıydı. Ordunun savaş gücü silah teknolojisinin yanı sıra, neferlerin beden kuvvetine de bağlı olduğundan zayıf düşmemeleri için yeterli beslenmelerine dikkat edilirdi. Askerin protein ihtiyacını karşılamada en önemli besin kaynağı koyun eti olup, orduda her nefere günde yaklaşık olarak 200 gram (60 dirhem) et verilmekteydi (Türkmen, 2002: 152-153). Bu konuda ihtiyaç, çoğunlukla seferin yapıldığı cihete göre Anadolu ve Rumeli'den sağlanan canlı hayvanların satın alımıyla karşılanmaktaydı.

Orduda önem verilen bir diğer iaşe maddeleri ekmek, hububat ve peksimettir. Ekmek, sefere hazırlık sürecinde menzillerdeki depolara konulmuş olan unlardan fırıncı esnafına ücretleri ödenip pişirilerek temin edildiği gibi, çeşitli kazalara konulan sürsat mükellefiyetiyle de elde edilmekte idi. Pişirtilme olanağının bulunmadığı zamanlar için ise, önceden pişirilip kurutulan peksimetler ekmek yerine kullanılmaktaydı (Türkmen, 2002: 151). Sefer durumuna geçmiş olan ordunun temel besin maddelerinden biri olan hububat ise, buğday, arpa ve pirinç gibi tahıl maddelerinden oluşmakta, devlet bunlara duyduğu ihtiyacı daha çok nüzül ve sürsat gibi yükümlülüklerle ya da mübaya'a usulüyle gidermekte idi (Sevinç, 2010: 216).

Tüm bunlarla birlikte ordunun yanı sıra hareket eden at, katır, öküz ve manda gibi yük ve binek hayvanı olarak kullanılan hayvanların yemleri, menzillere hazırlık kapsamında daha önceden depolanmış arpa, saman ve ot gibi yem maddelerinden karşılanmaktaydı (İşbilir, 1996: 2).

### *Ordu iaşesi için zahire ve peksimet temini*

Zahire tanımı içinde yer alan arpa, buğday ve pirinç gibi hububatlar, Osmanlı Devleti'nde şehir ve kazaların iaşesi konusunda temel unsurlardı. Devletin, sınırları içerisinde kıtlık yaşanmamasına azami ölçüde dikkat etmesi hububat konusuna ayrı bir önem atfetmesine sebep olmuştu. Daha da önemlisi hububat türünden yiyecekler seferdeki ordunun beslenmesinde de hayati derecede öneme sahipti. Bu nedenle devlet, "ihracı memnu' meta" olarak kabul ettiği hububatın yabancı devletlere ihracını ve satışını yasaklamıştı. Hatta devletin sınırları dahilinde hububatın bir yerden başka bir yere nakledilmesi ve satılması da yalnızca izin verilmesi halinde mümkündü. Devletin temel anlayışı, hububatın yöre halkının ihtiyacı giderildikten sonra, fazlası varsa ihtiyaç duyulan başka yerlere gönderilmesi idi. Diğer durumda hububat, fazla kazanç elde etme isteğiyle, üretim merkezi olan kaza ahalisinin ihtiyaçları karşılanmadan, kaza veya ülke dışına satılabiliyor, bu suiistimal nedeni ile hububat darlığı meydana gelebiliyor, yöre halkının iaşe ihtiyacı için devlet, daha uzak yerlerden hububat sevk etmek zorunda kalıyordu (Güçer, 1952: 79-98). Ayrıca herhangi bir bölgede hububat darlığı veya kıtlığı ortaya çıktığında devletin ihtiyat ambarları devreye giriyor ve burada stoklanmış miri hububat ihtiyacı karşılamak için kullanılıyordu (Kaçan Erdoğan, 2001: 112).

Devlet bahsi geçen ihtiyat ambarlarından mal çıkışını, sefer dönemlerinde ordunun iaşesi konusunda halkın ticarî ve zirâî yaşamına da en az müdahalede bulunmak anlayışı ile itinalı bir şekilde organize etmek yoluna gitmişti. Bu anlayış neticesinde Osmanlı ordusu, seferleri sırasında taşıyabildiği miktarda malzemeyi yanında getiriyor, getiremediği veyahut tükenen malzemeyi ise ordunun geçiş güzergâhı üzerindeki ahalden zor kullanmadan karşılıyordu. Osmanlı yönetimi, askerlerin halka ait tahıl stoklarını yağmalamasına izin vermiyor, savaş bölgelerine en yakın bölge ile nakliyenin kolay sağlanabildiği vilâyetlerin halkından önceden ayarlanmış düzenli mübaya'alarla iaşenin teminini sağlıyordu (Murphey, 2007: 89-104).

Devlet sefer kararı aldığı zaman yönetimin karşı karşıya kaldığı en önemli sorunlar, ordunun iaşesinde gerekli olan zahire ve hayvanların ihtiyacı olan yemin tedariki ile bunlara harcayacağı parayı temin etme meselesi idi (İşbilir, 1996: 11). Bu durumda çoğunlukta devlet, bir taraftan sefer masraflarının bütçeye getirdiği maliyet yükünün hafifletilmesi, diğer taraftan da askerlerin erzağı ile ordunun teçhizatını taşıyan hayvanların yem tedariki meselesini düzenli aksatmadan aynı anda çözmek durumunda kalmaktaydı.

Ruşuk'ta bu mübaya'alar için Şehit Ali Paşa'nın mühürdarlığını yapmış Mustafa isminde bir zat görevlendirilmişti. Mübaya'alar buğday, arpa, un ve peksimet gibi ürünleri kapsamaktaydı. Rusçuk Kadısına gönderilen fermanla seferde kullanılmak üzere dörtbin kantar peksimetin ambarda mevcut olduğu bildirilmekle birlikte mahzenler açılıp sayım yapılması ve ne kadarının yemeğe uygun olduğunun rapor edilmesi istenmişti. Bazı çuvallarının tamamen çürüdüğü, ayrıca geçmiş senelerde yaşanan kıtlık sebebiyle halka satış yapılmasından mevcutta meydana gelen eksikliğin giderilmesi ve içlerinden çuvalları çürütenlerin yenilenmesi ile satılanların parasının, satıldığı değer üzerinden tahsil edilip Mühürdar Mustafa'ya teslim edilmesi istenmiş sonrasında İskâkçı iskelesine nakledilmesi emredilmişti (R.Ş.S., R52, 9b-1). Ayrıca Mühürdar Mustafa'ya Rusçuk, Silistre, Niğbolu ve çevresinden zahire alımı yapması, Rusçuk iskelesine alınan buğdayı arabacıların ücretini ödeyip naklettirmesi, hubbas taifesinden de fiyat alarak un yaptırıp, peksimet pişirttirmesi için emir verilmiş (R.Ş.S., R52, 15a-1), yapılan unların konulması için çuvalları Rusçuk ve havalisinden alarak ücretini devlet bütçesinden ödemesi istenmişti (R.Ş.S., R52, 38a-2, 44a-1). Bu unlardan pişirilecek peksimetler için fırın sahiplerinin çoğunun askeri taifeye dahil olmalarından kaynaklı mükellefiyetleri bulunmamasından dolayı işlerini yapmaktan kaçındıkları görülmüştür. Bu sebeple işlerin aksamaması için üzerlerine birer adam tayin edilerek pişirmeleri gereken peksimet sayısı tamamlanmadıkça fırınlarından dışarı çıkarılmaması tembih edilmiştir (R.Ş.S., R52, 33a-1). Ayrıca belgelerde meselelerle ilgili olarak doğacak sorunlara sebep olanlarla peksimetin pişirilmesini yavaşlatacak davranışta bulunanlara haklarından gelineceği de hatırlatılmıştır (R.Ş.S. R52, 38b-1).

Devlet, yukarıdaki örneklerde de görüldüğü gibi ordunun beslenmesinde sıkıntıya düşmemek için stokları ile ihtiyat ambarlarını kontrol ederek gerektiğinde alımlar yaparak ihtiyacı karşılama yoluna gitmiştir. Bunun dışında iaşe ihtiyacının karşılanması için başka yol, yöntem ve usuller de kullanılmıştır. Ancak bunlardan bilhassa iki tanesi çok öne çıkmıştır. İlki; iaşe tedariki masrafları merkezî hazinenin yükünü azaltmak amacıyla savaş, kıtlık ve benzeri olağanüstü şartlarda Divan'dan alınan kararlar çıkarılan "Avârız-ı Divaniye" olarak adlandırılan vergi uygulamasıdır. İkincisi ise, ziraattan elde edilen mahsullerin hem üretim hem de dağıtım sürecini takip etmek amacıyla oluşturulmuş devlet mekânizmasıdır.

Osmanlı belgeleri içerisinde "avârız-ı divaniye" ve "tekâlif-i örfiye" adıyla geçmekte olan bu vergiler çok yönlü ve çeşitlidir (Ortaylı, 2008: 140-141). Bu vergilerin talebi ile maksat, ordunun ihtiyaç duyduğu savaş malzemesi ile arpa, saman gibi yem maddelerini tedarik etmek ve ulaşımını sağlamak, gerekirse de amele, araba, hayvan bulmak, kürekçi, cerahor ve kavas isimleri ile anılan ordunun yardımcı sınıflarını temin etmek, hisar inşaatı ile tamirini yapmak gibi istihkâma yönelik hazırlıkları da içine alan hizmetleri sağlamaktır. Devlet, sefer durumu söz konusu olduğunda ordunun iaşesi için gereken maddelerin teminini ise, avârız mükellefiyetlerinin içinde sayılan nüzül, sürsat ve işira yöntemleri ile karşılamıştır (İşbilir, 1996: 15-23).

### **Nüzül**

Sözlüklerde nüzül kelimesi, "inme, konma" şeklinde açıklanmaktadır. Askeri ve mali tabir olarak nüzül, türü ile miktarı önceden belirlenmiş zahirenin, ordunun sefer güzergâhı üzerindeki menzillere iaşede



sürekliği sağlamak için götürülmesi “indirilmesi” manasında kullanılmaktadır. Nüzülün tahsilinde avarız hane sistemi esas alınmakta olup, bölgenin mahsul verimliliği ile şehir, kasaba veya köy oluşuna bakılarak alınması gereken miktar belirlenmektedir. Başlangıçta mal ve hizmet olarak tahsil edilmekle birlikte, zaman içerisinde nakit olarak da toplanabilen bir vergiye dönüşmüş olduğu anlaşılmaktadır (BOA, Cevdet Askeriye, nr. 381-15756). Bu durum genellikle sefer bölgesine uzak olan yerler için uygulanmaktadır. Nüzül kapsamında aynî olarak toplanan zahirenin çuvallara konularak menzillere taşınması ve nüzül eminine (BOA, Cevdet Askeriye, nr.885-38048; Cevdet Askeriye, nr.420-17411) ya da mirî zahire ambarlarına teslimi kadıların vazifelerinden olup, (İşbilir, 1996: 16) bu konuda zaman zaman mütesellimlerin de görev aldıkları belgelerden anlaşılmaktadır (BOA, Cevdet-Maliye, nr.669-27418).

### **Sürsat**

Ordu iaşesi için gerekli olan emtianın temininde kullanılmış olan bir diğer yöntem ise sürsattır. 1500’lerin son çeyreğinde avâız vergisinin ve nüzülün nakit ödeme şekline dönüşmesi ile mala duyulan ihtiyaçtan dolayı ortaya çıkmıştır. Sürsatta, ihtiyaç duyulan emtia miktarının ve türünün, kadılar tarafından kendilerine emredildiği gibi menzillere getirilmesi, belirlenen fiyatlardan alınarak ambarlarda depolanıp, muhafaza altına alınması esastır (BOA, Cevdet-Maliye, nr. 751/ 30615; Cevdet Askeriye, nr. 1219-54689; Kurtaran, 2012: 2273).

### **İştira**

İştira, devletin esnaftan ya da çiftçiden serbest piyasa fiyatlandırması ile yaptığı satın alımların genel adıdır. Devletin bu yöntemle başvurduğu sebepleri ise nüzül ve sürsat toplamanın mümkün olmaması veya toplanmış olan zahirenin yeterli gelmeyip ihtiyacı karşılamamasıdır (BOA, Cevdet-Askeriye, nr.343-14240; Cevdet-Askeriye, nr. 1123-49799; Halaçoğlu, 1991: 57; Kurtaran, 2012: 2273).

### **Yol ve menzil sistemi ile iaşenin sefer alanına taşınması**

Yollar, tarih boyunca bugün de olduğu gibi bütün devletler için ticari ve ekonomik faaliyetlerin sürekliliği, haberleşme, savaş dönemlerinde iaşe ve asker nakli gibi hususlar bakımından önemli olmuştur (Halaçoğlu, 1981: 123). Ortaçağdan itibaren uzun mesafe ticaretinin yapılabilmesini sağlayan büyük kervanların kullandığı düzgün bir kara yolundan bahsetmek mümkün değildi. Bu dönemde yollar kendiliğinden oluşan daha ziyade arazi şartlarının belirlemiş olduğu rotaları takip etmekteydi. Bu şekilde oluşan yolların küresel ve bölgesel bir şebeke meydana getirebilmesi için güvenlik, her türlü seyahati kolaylaştıran fiziki altyapı, konaklama imkânı ve bu tesislerin yakınlarında zamanla oluşan yerleşimin devamlılığı gibi birçok hususta yeterli olması gerekmektedir (Ertaş, 2011: 626-627). Bu bakımdan, çok geniş bir coğrafyaya hâkim olan Osmanlı İmparatorluğu’nda da gerek Anadolu’da, gerekse Rumeli’de ana yollar ile bunlara bağlı lüzumu kadar tali yollar yapılmış ve bunların bakımı ve korunması işlerine önem verilmişti (Miroğlu, 1997: 243).

Anadolu, Suriye, Mısır, Arabistan, Rumeli ve Balkan şehirlerine giden bu yolların başlangıç yeri İstanbul’du. Yollar İstanbul’dan Anadolu ve Rumeli’ye sağ kol, orta kol, sol kol olmak üzere üçer kol halinde yayılmaktaydı (Miroğlu, 1997: 241).

Bu yollar üzerinde, emirlerin ve diğer haberleşme unsurlarının yerlerine çabuk ve emin bir şekilde ulaştırılması ve tebliği için “menzil” adı verilen konak yerleri tesis etmiş ve bu noktalar ordunun iaşesinin temininde, ticari nakliyatla ve özel haberleşmelerde de kullanılmıştı. Bu bakımdan menzillerin ve menzil teşkilâtının, Osmanlı İmparatorluğu’nun, askeri olduğu kadar sosyal ve ekonomik hayatında da ne derece önemli olduğu ortaya çıkmaktaydı (Halaçoğlu, 1981: 123; Miroğlu, 1997: 243). Sefer güzergâhları üzerinde kurulan bu menzillerde daha önce belirtildiği gibi yöre kadısının yetkisi ve gözetiminde getirilen zahire askerî kullanım amacıyla inşa edilen zahire ambarlarına depolanırdı. Bu ambarlarda depolanan erzak, barış dönemlerinde, yörede vukua gelen ciddi kıtlık gibi acil durumlarda halka dağıtılır ya da bozulması ihtimaline karşı satılırdı (R.Ş.S., R52, 9b-1).

Sefer hazırlığında, ordu iaşesinin temini ve depolara taşınması, toplanmış olan erzakın orduya hangi mevkide ve coğrafyada olursa olsun sürekli akışının sağlanması, her zaman devletin dikkatle ele alması gereken konulardan olmuştur. Erzak nakliyesi için kara vasıtalarının yanı sıra, olanak sağlayan bazı coğrafyalarda zaman zaman gemiler de kullanılmıştır. Gemi taşımacılığında sadece denizler değil,

Rumeli’de Tuna, Anadolu’da Fırat ve Dicle nehirleri su miktarının müsait olduğu zamanlarda, sıklıkla erzak ve mühimmat ile ticarî malların nakliyesinde kullanılan güzergahlardan olmuşlardır (İşbilir, 2002: 154).

Sefer için gerekli olan malzemelerin naklinde ihtiyaç duyulan gemiler başlıca iki kaynak tarafından karşılanıyordu. İlki donanma dâhilindeki kalyonlar ve diğer gemiler, ikincisi de kiralanarak hizmete alınan ticaret gemileriydi. Miri gemiler yetersiz kaldığında tüccar gemilerinden faydalanılıyordu. İç bölgelerden iskelelere taşınan zahire, buradan savaş bölgesine naklediliyordu. Genel olarak sefer zamanı seyr ü seferde yoğunluk meydana geldiğinden güvenlik hem donanma ile hem de taşımacılık yapan gemilere asker yerleştirilerek sağlanıyordu (Türkmen, 2002: 62).

Ruşuk ve civar kazalardan toplanan zahire ve pişirtilen peksimetin doğu cephesine nakledilmesi hususunda Tuna Nehrine kıyısı olan ya da nehre ulaşım kolaylığı bulunan kazaların iskelelerinden faydalanılmıştır. Belgelere göre toplanan zahire Tuna Nehri’nin Karadeniz’e döküldüğü konumda bulunan İbrail İskelesi, İsmail İskelesi ve ana toplanma noktası olması hasebiyle İsakçı İskelesi ambarlarına konulmuştur. Daha sonra İsakçı’dan Karadeniz yoluyla Trabzon’a ulaştırılmıştır. Ulaşım ve nakliyatada denizde ve nehirlerde kullanılmış olan bu gemiler için genellikle “sefine” tabiri geçmekle birlikte, bazı belgelerde kalite, fırkate, borazan, üstüaçık şeklinde gemi türlerinin isimlerine de rastlanmaktadır. (R.Ş.S., R52, 19b-2, 19b-3, 43b-1, 38b-2, 39b-1, 18a-1, 19a-2, 19b-1).

Devlet bilhassa doğu yönüne yapacağı seferlerde arazi şartlarının zorluğundan dolayı arabalardan ziyade yük hayvanlarını tercih ediyordu. Arabaların bozulması, tamirleri esnasında zaman kaybedilmesi gibi sebepler de hayvanların, özellikle kapasitesinin fazlalığından dolayı develerin, dayanıklılıklarından dolayı da yük atları ve katırların kullanılmasına sebep teşkil ediyordu (İşbilir, 1996: 65).

Bu dönemde beygirler için gördükleri işlere göre çeşitli isimler ortaya çıkmıştı. “Mekkâri beygiri”, zahirenin ve mühimmatın taşınması ile askerlerin eşyalarının naklinde kullanılanlara (R.Ş.S., R52, 35b-1), “topkeşan beygiri”, topların cepheye taşınmasında, “saka beygiri” ordunun ihtiyacı olan suyun taşınmasında, “menzil beygiri” ise ulakların kullandıklarına verilen isimler olmuştu. Katırlardan da kayıtlarda esterân olarak bahsedilmektedir. Osmanlıda tarım faaliyetlerinin temel mekanizasyonunu oluşturan hayvanlardan öküz ve mandalar da sefer esnasında diğer hayvanların yanı sıra mühimmatın ve zahirenin nakledilmesinde kullanılmışlarsa da, asıl işlevlerinin daha fazla güç gerektiren ağır topların nakliyesi olduğu görülmektedir (Genç, 2012: 241-242).

Ayrıca nakliye işinde karşılaşılan önemli sorunlardan biri de çok büyük miktarlar tutan zahire ve mühimmatın konulacağı çuvalların kısa zaman içerisinde temin edilememesi ve çuval fiyatlarının da bir hayli fazla olmasıdır (R.Ş.S., R52, 9b-1, 38a-2). Bu nedenle Osmanlı Devleti bazen nakliye işini, tımar ve zeamet tasarruf edenlere yükleyerek, nakliyenin maliyeye getirdiği yükü hafifletmeye çalışmış aksatanları ise cezalandırmıştır (BOA. Cevdet -Askeriye, nr. 1107/48963; Kurtaran, 2012: 2276).

### **Serhad kalelerinde tamir ve takviye çalışmaları**

Vidin, 1400’lerde Osmanlı’nın sahip olduğu Avrupa’daki en önemli sınır kaleleri arasındaydı. Ancak daha sonra sınırların Macaristan’a kaymasıyla serhat olma özelliğini yitirmiş, içerlerde kalmış ve askerî önemi azalmıştı. 1700’lerin başında Vidin, Temeşvar Eyaleti’nin bir sancağı olarak, Rumeli coğrafyasının Tuna’daki kapılarından birisiydi. Bu kalenin askeri olarak tekrar değerlendirilmesi, 1683-1699 tarihleri arasında yaşanan savaşlarda kısa bir müddet Habsburg’ların işgali altında kalıp, bilahare tekrar Osmanlı hâkimiyetine girmesinden sonra olmuştur. Bu işgalden sonra Vidin, tekrar tahkim edilmiş ve içine bir garnizon yerleştirilerek korunmaya başlanmıştır. Avusturya işgalinin yaşandığı on aylık periyot içerisinde Habsburg askerî mühendislerinin tahkimatla alakalı çalışmaları, Vidin’de modern askerî mimari çalışmaların ilk örneklerinden biri olmuştur. Esasen Vidin Kalesi, etrafında inşa edilmiş palankalarla beraber bir savunma hattı oluşturuyordu. Sayılarının dokuzu bulunduğu bilinen bu palankalardakilerle birlikte, Vidin kalesi muhafız askerlerinin çok fazla olmadığı, ancak muhafızların içinde yeniçeri birliklerinin de bulunduğu görülmekteydi (Gezer, 2016: 43-45).

Sefer hazırlıkları çerçevesinde ele alınan diğer bir husus da, bu kalelerin ve palankaların saldırıya uğramaları ihtimalinden dolayı tamirlerinin yapılmasıydı. Buna göre kalelerin cebehane, ambar ve tabyaları tamir edilip elden geçirilirdi. Bu işlerde çalıştırılmak üzere amele alımı da yapılarak gerekli iş gücünün temini yoluna gidilirdi.

Bu konu ile alakalı İran seferinden hemen önce Rusçuk Kadısına çeşitli emirler gönderilmiştir. Bunlarda Vidin kalesinin Tuna Nehri tarafındaki seyirdim duvarlarının kargır olmak üzere inşa edilmesi ve gerekli görülen binalarında da hizmet etmeleri için yevmiyesi yirmişer akçeden adamların temini konuları vurgulanmaktadır (R.Ş.S., R52, 16b-2). Bu konu ile ilgili diğer bir belgede araba gereksiniminin karşılanması ile temin edilmesi istenilen adamların işten kaçmayıp firar etmeyeceklerine dair mutemet kişilerden kefil istenmiştir (R.Ş.S., R52, 25b-1). Ayrıca başka bir belgede bu binaların yenilenmesi hizmetinde malzeme taşımak üzere kullanılacak olan yirmi beş parça üstü açık sefine tabir edilen Tuna gemilerinin on parçasının altı seneden beri elden geçmediği belirtilerek, Ahmet Kaptanın sorumluluğunda olmak üzere işin Yergöğü'nde, Eflâk vilayetinden getirilecek keresteler ile marangoz, demirci ve ameleler temin edilerek ücreti mukabilinde yapılması emredilmiştir (R.Ş.S., R52, 26b-1).

Balkanların elde tutulması ve Avusturya'dan gelebilecek herhangi bir saldırının engellenmesinde çok önemli bir rolü olacağı değerlendirilen Niş Kalesi, çağının askerî mühendislik tekniklerine göre yeni baştan inşa edilmek istendiyse de, bu kapsamlı proje, Avusturya ile girilen savaşlar neticesinde akamete uğramıştır. Niş Kalesi ile garnizonunun, tekrar hayatî bir mesele haline gelmesi, Temeşvar ve Belgrad kalelerinin 1716-1717 yıllarında Habsburg hakimiyetine girmesinden sonrasına rastlar (Gezer, 2016: 43-45). 1734-1735 senelerinde İran savaşı hemen öncesinde devletin serhad kalelerinden olan Niş kalesinin cebehanesine ikmal maksadıyla İstanbul'dan mühimmat gönderilmiş, bunların suyollarından yararlanılarak İsakçı İskelesinden Tuna'nın ocaklık şaykaları ve üstü açık tombaz gemileriyle Rusçuk'a, bilahare Vidin üzerinden Niş Kalesi'ne getirilmeleri emredilmiştir. (R.Ş.S., R52, 38b-2). Yine bu konu ile alakalı başka bir fermanında, Niş kalesine gönderilen kırk parça top ve mühimmatın bir an evvel ulaştırılması maksadıyla cerahorlar tutularak işin hızla bitirilmesi istenmiştir (R.Ş.S., R52, 39b-1). Bu dönemde benzer bir şekilde Bosna Eyaleti'nde ki kaleler için de hazırlıklar yapıldığı ve görev için Dergâh-ı âli gediklilerinden Abdullah Ağa ile bir takım çorbacıların tayin edilmesinden işe büyük önem verildiği anlaşılmaktadır. Bu hazırlıklar süresince kullanılan gemilerin yeterli olmadığı zamanlarda sivil kaynaklardan borazan (Bolazan) sefinesi ve cerahor tutulduğu da görülmektedir (R.Ş.S., R52, 18a-1).

Bu hazırlıklar esnasında Tuna Nehrinin suyunun azalmasından dolayı İsakçı, İbrail ve Rusçuk güzergahında yapılan taşımacılığın sekteye uğradığı bildirilmekte, nakil ile alakalı bir çözüm bulunması, gerekirse cerahorlardan yararlanılarak bu sıkıntının giderilmesi zaman zaman tehdit dili de kullanılarak (selamet-i halleriniz lazım ise) sıkıca tenbih edilmiştir (R.Ş.S., R52, 19a-2). Bu bahsedilen konu ile alakalı buyruğunda kalelere gönderilen topların ve mühimmatın taşınmasında kullanılan gemilerin eskiliğinden bahsedilerek, taşıma için ek olarak gemi kiralanması istenmektedir. Buradan da Tuna'da seyr ü sefer eden devlet gemilerinin ihmal edildiği anlaşılmaktadır (R.Ş.S., R52, 19b-1). Ayrıca sınır güvenliği maksadıyla aynı şekilde Akkerman Kalesinin tamirinin yapılması (R.Ş.S., R52, 27b-1) ve Azak Kalesine de Özi Eyaletindeki sancaklarda bulunan zeamet ve tımar sahiplerinin "bayrak açub" asker toplayarak derhal gitmesi emredilmiştir (R.Ş.S., R52, 39b-2).

1718 yılından sonra Vidin, 1739 yılına değin Habsburg tehdidine karşı Osmanlı savunmasının merkezi olacak, 1739 sonrasında da bir sınır kalesi ve garnizonu olma önemini korumaya devam edecektir.

## Sonuç

Araştırmada, başta ana hatlarıyla bahsedilen Osmanlı-İran savaşlarının 1734-1735 yılındaki sefer hazırlıkları, sefer öncesi ve sefer süresince lojistik faaliyetleri ve sefer organizasyonlarının Rusçuk özelindeki gelişmesi ele alınmıştır.

Bu konu ile alakalı olarak Rusçuk'da, tüm Osmanlı taşrasında olduğu gibi iaşe depolama fonksiyonu ile depolanan iaşenin askere ulaştırılması faaliyetlerini içeren bir süreç olduğu, ayrıca nakliyenin hızlı ve sorunsuz olarak gerçekleştirilebilmesi maksadıyla devletin, uygun bölgelerde deniz taşımacılığını kullandığı görülmektedir.

Ruşçuk şehri ve iskelesi ile Yergöğü şehri ve iskelesinin oluşturduğu işbirliği örüntüsünün, hem Tuna Nehri'ne kıyısı olan kalelere yapılacak sevkiyatlarda, hem de kara yoluyla gönderilecek emtianın naklinde kilit bir rol oynadığı görülmektedir.

Ruşçuk şehrinin, Tuna Nehri'ne göre konumu ve verimli topraklara sahip olması özellikleri ile lojistik ve işe temininde farklı boyutlarda hizmet ettiği de yine belgelerden anlaşılmaktadır. Şöyle ki, belgelere göre İran seferleri için gerekli ürünlerden olan arpa, buğday ve peksimetin bir kısmının buradan temin edildiği yani şehrin bu durumda tedarik merkezlerinden biri olma rolünü üstlendiği anlaşılmaktadır. Rusçuk, sadece temel ihtiyaçların karşılanması açısından değil, kale tahkimatları ile tamirati konularında da bir merkez görünümündedir. Vidin kalesinin mühimmat olarak güçlendirilmesi ve takviyesi ile Niş kalesinin tamirati için malzemeler de buradan temin edilmektedir.

Ayrıca devletin, işe temini ve nakliyesi hususunda hazinenin yanı sıra yerel ekonomiyi de korumanın önemini kavradığını ve ahaliyi incitmeyecek şekilde tedbirler almaya gayret ettiğini Rusçuk özelinde görmekteyiz. Bunu da ihtiyaç duyulan işe mallarını serbest piyasadan alımlar yaparak ya da taşımacılıkta angarya yerine gemi kiralama yolunu tercih ederek göstermekteydi.

Belgelere göre Rusçuk, savaş öncesi hazırlıklar kapsamında işe temini ve nakli konusunda başkentle birçok yazışma yapmıştır. Bu yazışmaların bir kısmı da serhat kaleleri hüviyetindeki çevre kalelere top ve mühimmat nakli, kalelerin tamiri ve asker takviyesi konularını içermekte idi. Bu durumdan anlaşılmaktadır ki devlet, savaş öncesi hazırlıklarını sadece doğudaki sefer yapacağı güzergaha yönelik değil, aynı zamanda saldırı gelebileceği endişesiyle batı sınırlarında da yapmakta idi. Bu durum devletin en azından 18. Yüzyılın ilk yarısında düşman algısını göstermek açısından önemli bir durumdur.

## Kaynakça

- Adıgüzel, A., Yıldırım, A. (2017). I. Mahmud dönemi (1730-1754) Osmanlı-İran ilişkileri. *Eskişehir Osmangazi Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, S.VIII., C.4.
- Ateş, A. (2001). *Avşarlı Nadir Şah döneminde Osmanlı-İran ilişkileri*. Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, [Doktora Tezi].
- Emecen, M. F. (2008). *İlk Osmanlı savaşları ve taktikleri üzerine bazı tespitler. eski çağ'dan modern çağ'a ordular*, (Ed. M. Feridun Emecen), Kitabevi Yayınları.
- Ertaş, M. Y. (1999). *Osmanlı Devleti'nde sefer organizasyonu*, Osmanlı, C.VI. Yeni Türkiye Yayınları,
- Ertaş, Mehmet Y. (2011) Savaşlarla şekillenen yollar: Osmanlı Devleti'nde yol sistemi. *CIEPO Uluslararası Osmanlı Öncesi ve Osmanlı Tarihi Araştırmaları 6. Ara Dönem Sempozyum Bildirileri*, C. I, İzmir, ss. 625-652.
- Fidan, F. (2014). *18. Yüzyılda İstanbul'un ve Ordu'nun işesinde tuna iskelelerinin rolü (1711-1768)*. Kafkas Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, [Doktora Tezi].
- Franz B. (2009), *Ruşçuk, İA*, C. IX, İstanbul, MEB.,
- Genç, S. (2012). III. Ahmed dönemi İran seferlerinde nakliyenin sağlanması ve nakliye vasıtaları (1722-1725). *History Studies*, S. 4/1.
- Gezer, Ö. (2016). *Kale ve nefer: Habsburg sınırında Osmanlı askerî gücünün yeniden örgütlenmesi (1699-1715)*. Hacettepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, [Doktora Tezi].
- Güçer, L. (1964), *XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu'nda hububat meselesi ve hububattan alınan vergiler*, Simurg Kitabevi.
- Güçer, L. (1952). XVI. Yüzyıl sonlarında Osmanlı İmparatorluğu dahilinde hububat ticaretinin tabii olduğu kayıtlar. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 13,1-4.
- Halaçoğlu, Y. (1991). *XIV-XVII. Yüzyıllarda Osmanlı Devlet teşkilâtı ve sosyal yapı*. Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Halaçoğlu, Y. (1981). Osmanlı İmparatorluğu'nda menzil teşkilatı hakkında bazı mülâhazalar. *Osmanlı Araştırmaları*, II, İstanbul, ss. 123-132.
- İnciciyan, P.L. (1976). Osmanlı Rumelisi'nin tarih ve coğrafyası, (Çev.Hrand Andreasyan). *Güney-Doğu Avrupa Araştırmaları Dergisi*. 4-5, 1975-1976.

- İşbilir, Ö. (1996). *XVII. yüzyıl başlarında şark seferlerinin iâşe, ikmâl ve lojistik meseleleri*. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, [Doktora Tezi].
- İşbilir, Ö. (2002). Osmanlı ordularının iâşe ve ikmâli: I. Ahmed devri İran seferleri örneği. *Türkler*, C.X,
- İşbilir, Ö. (2020). Osmanlı ülkesinde son safevî şehzâdeleri: Sam Mirzâlar. *İstanbul Üniversitesi Tarih Dergisi - Turkish Journal of History*, S.71.
- Kaçan E. M. (2001). *II. Viyana kuşatması*. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, [Doktora Tezi].
- Karahan, A. (2021) ,Tuna Nehri ve kıyılarındaki yerleşim yerleri hakkında XVIII. yüzyıl sonlarında kaleme alınan bir risale (değerlendirme ve çeviri metin). *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*, 45.
- Kiel, M. (2008). Rusçuk, *DİA*, C. XXXV.
- Kimya, O. (2018). Nadir Şah Afşar Dönemi Osmanlı-İran münasebetleri ile ilgili Türkiye’de yapılan akademik çalışmalar. *Akademik Tarih ve Düşünce Dergisi*, S.14.
- Kurtaran, U. (2012). Osmanlı seferlerinde organizasyon ve lojistik. *Turkish Studies, International Periodical for The Languages, Literature And History Of Turkish Or Turkic*, Volume 7/4 .
- Majer, H. G. (1981). 17. yüzyılın sonlarında Avusturya ve Osmanlı ordularının seferlerdeki lojistik sorunları. *Osmanlı Araştırmaları Dergisi*, S.2,C.2.
- Miroğlu, İ. (1997), Osmanlı yol sistemine dair. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi, Prof. Dr. Münir Aktepe’ye Armağan*, Sayı: 15, ss. 241-252.
- Murphey, R. (2007). *Osmanlı’da ordu ve savaş 1500-1700*. (M. Tanju Akad, çev.) Kitap Yayınevi,
- Ortaylı, İ. (2008). *Türkiye teşkilât ve idare tarihi*. Cedit Neşriyat.
- Özcan, A. (2002). Nadir Şah ve Afganistan, *Afganistan üzerine araştırmalar*. (Yay.Haz. Ali Ahmetbeyoğlu ). Tarih ve Tabiat Vakfı Yayınları.
- Özkan, E. E. (2006). *R-20 Numaralı Rusçuk kadı sicili transkripsiyon ve tahlili (H.1244-1247/M.1828-1831)*, Osmangazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, [Yüksek Lisans Tezi].
- Sevinç, T. (2010). *1695 ve 1696 Avusturya seferlerinde organizasyon ve lojistik*. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, [Doktora Tezi].
- Taşagıl, A. (1999). Hüseyin Mirza, *DİA*, C.19.
- Topal, M. (2008). II. Mustafa’nın Avusturya seferlerinde Rusçuk şehri ve limanı’nın önemi. *Türklük Araştırmaları Dergisi, Mücteba İlgürel Armağanı II Özel Sayısı*.
- Türkmen, M. N. (2002). Kamanıçe seferinin lojistik hazırlıkları. Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, [Doktora Tezi].
- Uzunçarşılı, İ. H. (2002). *XVIII. Asırda Osmanlı-İran münasebetleri*, Türkler. C.12, Yeni Türkiye Yayınları.
- Yıldırım, M. Z. (2002). 1724-1727 İran seferleri sırasında askeri hazırlıklar ve aksaklıklar. *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, C. IV, S. 1.
- Yıldız, H. (2006). *Haydi Osmanlı sefere: Prut seferi’nde lojistik ve organizasyon*. İş Bankası Yayınları, R52 numaralı Rusçuk Şeriyeye Sicili
- BOA, Cevdet- Askeriye, nr. 381-15756
- BOA. Cevdet -Askeriye, nr. 1107/48963.
- BOA. Cevdet- Askeriye, nr.885-38048
- BOA. Cevdet- Askeriye, nr.420-17411
- BOA. Cevdet-Askeriye, nr. 876/ 37606.
- BOA. Cevdet- Askeriye, nr. 1219-54689
- BOA. Cevdet-Maliye, nr. 751/ 30615.
- BOA. Cevdet-Maliye nr.669-27418