

Yayın Geliş Tarihi: 15.02.2019
Yayına Kabul Tarihi: 22.02.2019
Online Yayın Tarihi: 20.03.2019
<http://dx.doi.org/10.16953/deusosbil.527854>

Dokuz Eylül Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi
Cilt: 21, Sayı: 1, Yıl: 2019, Sayfa: 303-322
ISSN: 1302-3284 E-ISSN: 1308-0911

Araştırma Makalesi

OSMANLI KARA TAŞIMACILIĞINDA DEVE VE TÜRKMEN DEVECİLER

Arif SARI*

Öz

Osmanlı göçerleri, yerleşikliğe bütünüyle uzak veya buna muhalif guruplar olarak tarif edilemezler. Aksine onlar, başta ticaret olmak üzere pek çok alanda şehir ve kasaba ahalisiyle karşılıklı ve daimî bir münasebet içerisindeydiler. Tacirlerin, ülke sathında veya uluslararası ölçekte işleyen kervanlar için gerekli yük hayvanlarını göçerlerden temin etmeleri, yerleşikler ile göçerler arasındaki ticarî ilişkinin profesyonel kurallara göre işleyen safhasını oluşturuyordu. Türkmen ve Yörük obaları sahip oldukları çok sayıda deve ve ihdas ettikleri nakliye kurallarıyla Osmanlı ticarî transit taşımacılığında o derece hâkim durumdaydılar ki; nakliye sektörü neredeyse onların tekellerinde bulunuyordu.

Osmanlı hükûmeti açısından da göçebeler yalnızca zengin bir vergi kaynağı değildi. Onlar, sair reaya gibi buldukları bölgelere ve ihtisaslarına göre merkezî hükûmet tarafından talep edilen mal ve hizmetleri üretiyorlardı. Bilhassa hükûmet adına yapılan taşımacılık işlerinde ilk olarak konargöçerlere müracaat edilirdi. Orman, maden ve tuzla hasılatı, büyük şehirlerin iaşesi için gerekli olan zahire ile özellikle sefere çıkan ordunun ağırlıklarının onlardan temin edilen develer olmaksızın taşınması neredeyse imkânsızdı. Bu itibarla Osmanlı ordusu, lojistik ve taşıma hizmetleri bakımından göçer devecilerle bağlıydı. Resmi nakliye işlerinin büyük oranda aşiretler vasıtasıyla yürütülmesi, Osmanlı merkezî hükûmeti ile aşiretler arasındaki münasebetin önemli bir boyutunu oluşturuyordu.

Bu makalenin ana konusunu konargöçerlerin taşımacılık sahasındaki faaliyetleri oluşturmaktadır. Göçebelerin, Osmanlı ticarî ve resmi taşımacılığında yerlerini tayin etmeyi amaçlayan bu çalışmada aynı zamanda yerleşikler ve Osmanlı hükûmetiyle aşiretler arasındaki ilişkinin şekillenmesinde kara taşımacılığının etkisi değerlendirilmeye gayret edilmektedir. Bu karşılıklı münasebet, Türkmen devecilerin tüccar sınıfı ve devlet namına yaptıkları kira karşılığı nakliye hizmetlerindeki benzerlik ve farklılıklar üzerinden izah edilmeye çalışılmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Taşımacılık, Kervan, Göçebeler, Deveciler, Osmanlı Nakliye Sistemi.

Bu makale için önerilen kaynak gösterimi (APA 6. Sürüm):

Sarı, A. (2019). Osmanlı kara taşımacılığında deve ve Türkmen deveciler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21 (1), 303-322.

* Dr. Öğr. Gör., Gazi Üniversitesi, Atatürk İlkeleri ve İnkılap Tarihi Bölümü, ORCID: 0000-0002-5820-7296, arifsari.gazi@gmail.com

CAMEL AND TURKMAN CAMEL DRIVERS IN OTTOMAN LAND TRANSPORTATION

Abstract

Ottoman nomads cannot be described as group of people who were totally stranger to sedentary life style or those against it. On the contrary, they were in mutual and constant relationship with the residents of towns and cities, particularly in trading activities. Tradesmen used to obtain pack animals from the nomads for the caravans operating both within the empire and in international trade and this formed the professionally operating part of the relationship between the settled people and nomads. As Turkman and Yoruk groups had a great number of camels and they created some transport rules, they dominated the trading transmit transport to such a level that transportation sector was almost totally in their control.

For the Ottoman government, these nomads were not only a rich source of tax. Like other subjects of the empire, they also produced the goods and services demanded by the central government depending on their location and expertise. Especially in the transportation operations carried out by the demand of the state, these nomads were the first to be appealed by the rulers. Without these Turkman camel drivers, it was almost impossible to carry forest, mineral and salt products, the cereals necessary for the consumption of city residents, and particularly the military cargo of the army on expedition. In this respect, Ottoman Army was dependent on the nomadic cameleers in terms of logistics and transportation services. A great part of the state transport was conducted by these tribes and this formed the important part of the relationship between Ottoman Government and tribes.

The main subject of this article is the activities of the nomads in the field of transportation. In this study, which aims to determine the role of Turkman nomads in Ottoman trading and formal transport, the effects of land transport on the shaping of the relationship between settled people, nomads and Ottoman government were tried to be evaluated. This mutual relationship was tried to be explained on the basis of similarities and differences in transport services conducted by the nomads for tradesmen and the government in return for money.

Keywords: *Transport, Caravan, Nomads, Camel Drivers, Ottoman Transportation System.*

GİRİŞ

Sanayileşmenin nakliye alanında olumlu etkilerinin görülmeye başlandığı XIX. yüzyıl ortalarına kadar kara taşımacılığı bütünüyle hayvan gücüne dayanmıştır. Bu döneme kadar taşımacılıkta at arabaları ve kağnılar da kullanılmakla birlikte yolların tekerlekli vasıtaların işlemesine uygun olmadığı bölgelerde bu iş büyük ölçüde hayvan sırtında yapılabilmektedir (Bulliet, 1975). Osmanlı kara taşımacılığına da hâkim olan bu nakliye usûlü demiryollarının yaygınlaşmasına kadar neredeyse değişmeksizin varlığını korumuştur.

Osmanlı Devleti'nde ulaştırma işlerini düzenleyerek yol yapım ve tamiriyle ilgilenen özel bir kurum bulunmadığı gibi Tanzimat dönemine kadar bu alanda belli

başlı kanunî bir düzenleme de görülmez. Yol inşa ve tamiri, kısa mesafeler arasında veya meskûn mahaller dâhilinde yürüyen sınırlı bir hizmet olarak kalmıştır. Taş döşeli yollar, yüksek inşa bedeli nedeniyle şehirlerin yalnızca bazı mahallerinde yapılabilmektedir. Şehirlerarası yollar ise düzeltilmiş veya inşa edilmiş olmaktan çok yolcu, hayvan ve araçların sık kullandığı güzergâhlarda toprağın ezilmesiyle ortaya çıkmıştır. Bunlar özellikle çalılık, ormanlık, bataklık veya sarp arazilerde bir izden ibaretti (Ekin, 2017:393; Ertaş, 2011:626). Her ne kadar padişahın ve ordunun geçiş güzergâhında yol bakımı yapılıyorsa da sonrasında kendi haline terk edilen bu yollar hızla eski vaziyetini alıyordu (Ekin, 2017:390). Bununla birlikte, İstanbul'dan Belgrat'a giden Batı yönündeki ile payitahtı Suriye, Bağdad ve Basra'ya bağlayan doğu yönündeki ana yollar, hem askerî hem de ticarî olduklarından kısmen düzgündü. İstanbul ile Mekke arasındaki hac yoluyla başkentin iâşesi için Anadolu'dan nakliye yapılan yollar ise işlekliliği sayesinde daha iyi durumdaydı (Ertaş, 2007a:1-24; Miroğlu, 1995-1997:251). Ancak bunlar bile tekerlekli vasıta kullanımına tam olarak uygun sayılmazdı. XVI. yüzyıl ortasında Budin üzerinden İstanbul'a ulaşan anayolu kullanan Avusturya elçilik heyeti, bu bozuk yollar nedeniyle sık sık arabalarının devrilmesi veya tekerleklerin parçalanması yüzünden meşakkatli bir yolculuğa katlanmak zorunda kalmışlardı (Tebly, 1988:94-95). Kara yollarının bu durumu, Osmanlı Devleti'nde nakliyenin araba yerine hayvan sırtında yapılmasını zorunlu kılan esas sebepti.

Osmanlı kara taşımacılığında yük hayvanı olarak at, katır ve öküzlerden de yararlanılır ancak bu sahada en fazla deveden istifade edilirdi. Türklerin yük taşımaya mahsus at cinslerinin bulunmaması, at ve katırın beslenme ve donanım masraflarının deveye nazaran yüksek olması ve devenin taşıma kapasitesinin fazlalığı nakliyede bu hayvanın tercih edilme sebepleriydi (İşbilir, 2013:47; Güçer, 1964:29). At veya katırla yapılan taşımacılığın deveye nazaran avantajlı olan tarafı ise daha hızlı olmasıydı. Örneğin, Halep ile Lazkiye arasındaki mesafeyi develer 5-9 günde, katırlar ve atlar 4-5 günde alıyordu. Deve kervanları, Halep'ten Bağdat'a 25-28, Selanik'ten Viyana'ya 50, İskenderiye'den Diyarbakır'a 16 ve Diyarbakır'dan Erzurum'a 9 günde ulaşırken at ve katır kervanlarında bu süre yarıya inmekteydi (Quartern, 2004:937).

Türkler, tarihlerinin en eski dönemlerinden itibaren devecilikle meşgul olmuşlar, Oğuzlara gelindiğinde artık yeni bir deve türü yetiştirecek derece bu alanda ihtisaslaşmışlardı (Ögel, 2003:17,20; Ögel, 1971:538-540). Oğuzların yetiştirdiği ve Türkmen devesi olarak adlandırılan bu yeni deve türü, çift hörgüçlü Orta Asya develerinin buhur denilen erkeği ile tek hörgüçlü Arap develerinin dişisinin mahsulüydü. Türkmen develeri Türkiye, Türkistan ve İran gibi değişken iklim koşullarının ve sert kış şartlarının hâkim olduğu bölgelere son derece iyi uyum sağlamaktaydı. Gelişmiş gövde, kemik, kas yapısı sayesinde dayanıklılık ve iş verimi bakımından iki ata türe üstünlük gösteren bu melez develerin en önemli özelliği daha fazla yük taşıyabilmeleriydi (Cahen, 2012:106; Eröz, 1991:145-147). Anadolu'daki konargöçerlerin sahip olduğu develerin ekseri de bu güçlü Türkmen develerindendi.

Türkmen ve Yörük obalarının deve yetiştirmeleri onların göçerlikleriyle yakından ilgilidir. Sürülerini beslemek gayesiyle yaylak ve kışlaklar arasında göçer hayat süren Türk obalarının yükünü develer çekerdi. Konargöçerler, çadırdan dokuma tezgâhına kadar ihtiyaç duydukları tüm malzemeyi yaylaya götürürlerdi. Dönüş yolunda bu yük, yaz boyunca üretilen süt ürünleri, yün, yapağı ve dokumalar nedeniyle daha da artmış olurdu. Yaylaya veya kışlağa ulaşılmasıyla yük hayvanlarına ihtiyaçları azalan aşiret mensupları, bu kez develerini taşımacılık için kiraya vererek ayrıca bir kazanç elde edebiliyorlardı (Sarı, 2018:65-69; Şahin, 2006:203-205).

Osmanlı göçerleri arasında Devecili, Deveyanlı, Deveciyân, Buhucuyân, Lök, Beserek gibi adlarla anılan çok sayıda aşiret görülmektedir. Aşiretlerin isim almalarında işgal alanlarının belirleyici olduğu dikkate alınırca bu isimler onların devecilikle tanındıklarına delâlettir. İsimleri doğrudan deveciliklerini yansıtmayan ancak Osmanlı mâli kayıtlarından çok sayıda deveye sahip oldukları tespit edilen aşiretler de hayli fazladır (Gülten, 2016:117). Nitekim Maraş, Kadirli ve Bozok havalisini yurt tutmuş olan Kürt Mihmadlı aşireti, XVII. asırda Mamalı Türkmenlerine bağlı Kâfir Kıran, Yahyalı, Kılı, Arefe Gazili, Karaca, Ali Beyli, Hacı Mihmadlı, Yakuplu, Süleyman Gazili aşiretleri ve Yeni İl Türkmenlerinden Tatar İlyaslı, Keçili Elci, Koyunlu Elci, Musa Hacı, Çimeli Afşar ve bilhassa Ağcakoyunlu oymakları bunlardan bazılarıydı (BOA.MAD/679:24-26; BOA.MAD/6022:22). Danişmendli Türkmenlerinin 1658-1659 yıllarında 1246, Halep Türkmenlerinin 1642 yılında 6322, Bozulus aşiretlerinin 1653 yılında 4273 ve XVIII. asrın hemen başında Bozdoğan Yörüklerinin toplam 7865 adet devesi vardı (Gündüz, 2005:68; Gündüz, 2007:59; Demir, 2012:101; Çakar, 2006:175). Göçebe teşekküllerin sahip oldukları deve sayılarına dair burada verilen örnek mahiyetindeki rakamlar hem ticarî taşımacılık hem de devlet adına yapılan nakliyatta öncelikle konargöçerlere müracaat edilmesinin nedenini de bir bakıma izah etmektedir.

OSMANLI TİCARİ TAŞIMACILIĞI VE TÜRKMEN DEVECİLER

Ticaretin yerleşikler arasında süregelen bir faaliyet olarak kabul edilmesi göçebelerin bu alandaki etkinliğinin fark edilmesini bir miktar zorlaştırmaktadır. Oysaki Osmanlı göçebeleri ticarete aracılık ederek veya bizzat tacir olarak bu işin merkezinde yer almışlardır. Kira ile yük taşımak, tüccara yük hayvanı satmak, mal pazarlamak veya kervanları bedeli mukabili eşkıyadan korumak göçebelerin ticarî hayatta yer edindikleri alanlardı (Khazanov, 2015:328). Hatta onlar arasında ticareti temel iktisadî faaliyet olarak sürdürenler bulunuyordu. Bu aşiretler çok sayıda deve beslerler, ana sermaye olarak kabul ettikleri develerini asla eti için kesmezlerdi (Güngör, 1941:75). Bunlar koyunculuktan da tamamen vazgeçmezler, parayla tuttıkları çobanlarla sürü beslemeye devam ederlerdi (Orhonlu, 1987:21; İnalçık, 2000:77).

Ticarî hayata katılmak yalnızca Osmanlı göçerlerine mahsus değildi. Antik

çağın önemli ticaret yollarının göçebeler tarafından yahut onların yardımıyla oluşturulduğuna bakılırsa göçebeler ticarete daima söz sahibi olmuşlardır (Khazanov, 2015:328). Osmanlı Devleti'nde de ticarî yolların geçiş güzergâhına yakın yerleri yurt tutan göçebeler arasında çok sayıda deveci aşiret bulunması bu anlamda dikkate değerdir.

Osmanlı Devleti'nde, Bursa veya İzmir'den başlayarak İran'a ulaşan doğu güzergâhı ile İstanbul-Belgrad arasında işleyen Batı güzergâhındaki uluslararası yollar yüksek ticari hacme sahipti (Bozkurt & Yüksel, 2002:299). Osmanlı-İran ticaretinde temel emtia ipekti. 1570 yılında İran'da üretilen yıllık 22.000 yük ipeğin üç bin yükü, her biri üç yüz ila dört yüz hayvandan meydana gelen çok sayıda kervan ile Osmanlı topraklarına ulaştırılıyordu (İnalçık, 1986:212). Her iki ayda bir mutlaka Bursa'dan İran'a bir kervan yola çıkar; İstanbul, İzmir veya Halep'ten de Tebriz ve İsfahan'a kervanlar kalkardı (Tavernier, 2006:43,47; Moltke, 1969:176). Halep ile İsfahan arasındaki bir diğer ticarî yol, yine kalabalık kervanların yürütüldüğü işlek güzergâhlardan idi (Tavernier, 2006:179; Sahillioğlu, 1968:64). Tacirler mallarını, Halep'ten Birecik'e kervanlarla gönderir, oradan gemilerle Bağdat'a sevk ederdi. Hindistan üzerinden gelen mallar ise Basra'ya ulaşır buradan ya Kahire ve İskenderiye limanlarına nakledilerek Akdeniz'e çıkarılır yahut Basra'dan nehir yolu veya kervan vasıtasıyla Halep'e götürülerek imparatorluğun diğer kısımlarına dağıtılırdı (Orhonlu, 1984 :127). Ticarî emtianın hem limanlara ulaştırılarak uluslararası ticarete katılması hem de iç piyasaya dağıtımını kısa veya uzun mesafeli taşımacılık yapan kervanlarla sağlanıyordu. XVII. yüzyılda Bursa'dan İzmir'e her hafta Perşembe günleri kalkan ticarî kervan kısa mesafeli ancak daimi olanlardan yalnızca biriydi (Thevenot, 2014:115).

Kervanlar, ticaret yollarının güzergâhındaki şehir merkezlerinde kurulurdu. Örneğin Tokat, İran kervanlarıyla gelen malların Diyarbakır, Bağdat, İstanbul, İzmir, Sinop ve diğer Osmanlı şehirlerine ulaştırılması için çok sayıda yeni kervanın kurulduğu merkezlerden biriydi (Tavernier, 2006:53). Deveciler, çoğunlukla deveci hanı olarak anılan hanlarda toplandıklarından, tacirler kiralık yük hayvanını nereden temin edeceklerini bilirlerdi. Kervanlar, tüccarların kendi aralarından seçtikleri kervanbaşılar tarafından bu hanlarda kurulurdu (Faroqi, 1982:526; Faroqi, 2000:59; Orhanlu, 1984:114).

Develerini kiraya vermek isteyen aşiret mensuplarının hepsi bu hanlara gelmez, kervanlara katılmazlardı. Develeri hanlara getirip kervana katılanlar, aşiret içerisinden seçilen bir vekil ile altı deveden oluşan her bir katarın başında bir kişi olacak sayıdaki deve sürücüleriydi. Kervanbaşıyla pazarlık ederek kira konusunda anlaşan aşiret vekili, taşımacılık ücretinin toplamı üzerinden kendi payını ayırır, kalan parayı deve sahiplerine hisseleri nispetinde bölüştürdü. Sarbanbaşı da denilen bu kimse, develere yük bulan, konak ve yaylım yerlerini iyi bilen, diğer devecilerin kendisine tam bağlı oldukları, meslekte saç ağartmış biri olurdu (Eröz, 1991:158).

Sarbanbaşı, tacirle nakliye konusunda anlaşma yapar ve deveciler namına

tüm sorumluluğu üzerine alırdı. Yapılan anlaşma kadı siciline kaydedilerek resmiyet kazanırdı. Böylece sarbanbaşı, nakliye esnasında devecilerin hatasıyla mala herhangi bir zarar gelmesi durumunda bunun tazmin ve telafisini mahkeme önünde taahhüt etmiş olurdu (Faroqhi, 1982:526). Ancak ticarî kervanlarda taşımacılık yalnızca tacirin belirlediği şartlar üzerinden yürümezdi. Esasen bu iş, devecilerin ihdas ettikleri profesyonel nakliye kurallarına uygun olarak gerçekleşirdi. Bu kurallara göre, kervanda develer yedişerli guruplar halinde hareket eder, ilk altı deve ticarî malları, yedinci deve erzakı taşırdı. Deveciler, altı develik yükü olan tüccara özel eşya ve erzaklarını taşımak üzere yedinci deveyi ücretsiz verirlerdi. Eğer tüccarın üç develik ticarî yükü varsa kendisine şahsî eşyaları için yarım develik taşıma hakkı bedelsiz tanınır, bu hak yüke oranla genişletilirdi. Tavernier'in aktardığına göre, devecilerin uyguladıkları ve asla taviz vermedikleri bir diğer nakliye kuralı onların peygambere adanmış kabul ettikleri develerine şarap yükletmemeleri idi (Tavernier, 2006:146).

Türkmen devecilerin, taşımacılığı daha kârlı hale getirebilecek başka yöntemleri de vardı. Develerin uzun mesafeli bir güzergâhın tamamı üzerinden değil, yolun belli bölümleri için kiraya verilmesi bunlardan biriydi. Belirlenen menzile ulaşılmaya başlanırsa taşıdıkları yükü indiren deveciler buradan tekrar yük alarak yurtlarına dönerlerdi. Böylece develerini kısa mesafede ikinci kez kiraya verebiliyorlardı. Deveciler, özellikle ilkbaharda başlayan kervan yolcuğuna katılmayı tercih ederdi. Bahar mevsimi, boy atmış otlar ve bollaşan su kaynakları sayesinde hayvanların besleme maliyetini azaltıp kazancı artırma imkânı sunuyordu (Tavernier, 2006:56). Göçebe devecilerin katıldıkları kervanlar sayesinde halı ve kilimler başta olmak üzere imal ettikleri ürünleri pazarlayabilmeleri ve dışardan mal alıp satma imkânına kavuşmaları ise onlar açısından taşımacılığın bir diğer kazançlı tarafıydı.

Kervanlara deve veren Türkmenler, kira bedeli için mesafe, malın miktarı ve niteliği ile taşımının yapılacağı mevsime göre değişen farklı tarifeler uygulardı (Broqui re, 2000:145-148,187; İnalçık, 1986:212). Devecilerin taşımacılık bedelini nakdi almaları gerekmiyordu. Onlar, bedele karşılık tacirden aşiretlerinin ihtiyaç duyduğu maddeleri alabildikleri gibi taşıdıkları maldan verilen payı da kiraya sayabiliyorlardı. Örneğin şap taşıyan bir kervana deve veren Türkmenler, kira bedeli olarak şap alıp bunu kendi bölgelerinde yoğunlaşan tabakhanelere yüksek fiyatlara satabiliyorlardı (Faroqhi, 1982:527). Bu yöntem kimi zaman kiranın nakit alınmasından daha kârlıydı.

Öte yandan bir ticari yolculukta birkaç kez kervan düzülmesi tüccarın zararına gibi görünse de esasen tacir için kârlılığı artıran bir uygulamaydı. Çünkü ürünün yol boyunca hiçbir takas yahut satış olmaksızın nihai pazara ulaştırılması son derece yüksek olan nakliye masrafının ürünün satış fiyatına eklenmesine, neticede malı pazarlamada zorluğa neden oluyordu. Malın ilk alındığı yerden nihai pazara doğrudan ulaştırılması yükün ipek, baharat, değerli taşlar gibi kıymetli emtia olması veya hazır alıcısının bulunması durumunda tercih edilirdi. Hububat, işlenmemiş maden ürünleri, temel tüketim maddesi benzeri yükte ağır pahada hafif emtianın son

satış fiyatı, taşıma maliyeti nedeniyle rayiç değerinin kat kat üzerine çıkıyordu. Bu nedenle tüccarlar, kervanları yalnızca uluslararası transit taşımacılık için kullanmazlar, kervan nihai menzile varıncaya kadar uğranılan merkezlerde alışverişe devam ederlerdi. Tüccar, bazı konaklarda elindeki malları satıp yerine uygun fiyatla yeni mallar alarak bir sonraki menzile taşır, burada malını paraya çevirerek yeniden ürün tedarik edip yoluna devam ederdi (Ortaylı, 1973:181-190). Böylece yol boyunca yaptığı ticaretle bir taraftan kazancını artırma imkânı bulurken bu süreçte kiraladığı deve için ayrıca bedel ödemekten kurtulurdu. Bu kazanç, tüccarın yeni yük oluştuğunda tekrar kervan kurulmasını tercih etme nedeniydi (Polonyalı Simeon, 2007:109).

Devecilerin taşımacılık hizmetinden kazanç elde ettikleri bir diğer ticari faaliyet hac kervanlarına deve kiralamaktı. I.Selim döneminden itibaren Osmanlılar tarafından organize edilen hac yolculuğu, Osmanlı kara taşımacılığında deveye fazlaca ihtiyaç duyulan işlerden biriydi. Hayvan sırtında geçen uzun ve meşakkatli bu yolculuk, kafilenin oluşturulması, yol güvenliğinin sağlanması ve kervana nezaret edecek vazifelilerin görevlendirilmesinden başka hacılar için hayvan tedarikini içeren büyük bir nakliye faaliyeti idi.

XVI. ve XVII. yüzyıllarda Kahire, Şam, Mağribi, İran ve Hint yahut Moğol kervanı olmak üzere beş farklı kabile Haremeyn'e doğru hac yolculuğuna çıkmaktaydı (Thevenot, 2014:197). Bunlardan Kahire ve Şam kervanları, Osmanlı hükümeti tarafından tesis edilen iki resmi hac kervanıydı. İstanbul ve Rumeli'den yola çıkan hacı adayları, deniz yoluyla Kahire'ye gelip buradaki kabileye dâhil olabildikleri gibi Anadolu'daki diğer hacı adaylarıyla birleşerek Şam kervanına da katılabiliyorlardı (Faroqhi, 1995:35; Thevenot, 2014:197). Yıllık kırk ila altmış bin kişinin yolculuk yaptığı hac kervanlarında ihtiyaç duyulan deve sayısı da yaklaşık aynı miktardaydı (Özcan, 1996:402; Schweigger, 2014:215).

Hacı adayları binek hayvanlarının bedellerini kendileri öder, fakir hacı adaylarından bir kısmının masraflarını ise vakıflar karşılardı (Akyıldız, 2001:96). Osmanlı hükümetinin buradaki rolü, hacı adaylarının hayvan teminini kolaylaştıracak tedbirler almaktı. Hac kabileleri için kiralık veya satılık deve tedarikinde sıkıntı yaşanan yıllarda merkezî hükümet duruma müdahale ederdi. Halep başta olmak üzere Türkmen aşiretlerinin ve Arap kabilelerinin yoğun olduğu bölgelerin yerel idarecilerinden, pazara getirilen ne kadar deve varsa hac kervanına tahsis edilmesi istenirdi. Bulunan develerin Şam'a gönderilmesine ve öncelikle hacı adaylarına satılmasına nezaret etmek yine bu idarecilerin vazifesiydi (BOA.MD/9:35). Şam'dan hareket eden kervanlar için deve daha çok Türkmenler ve Bedevilerden sağlanırdı (Özcan, 1996:403). Deve ihtiyacı büyük miktarlara ulaştığında hükümet, tedbiren taşıma hizmetini tüccar sınıfına havale edebiliyordu (Faroqhi, 2004:670).

Hac kervanlarına deve kiralyanlar bu iş sayesinde büyük bir servet sahibi olmalıydılar. Zira deveciler, hac mevsiminde sair zamanlara göre daha kârlı bir anlaşma yapabiliyorlar, taşımacılık ücretini peşinen tahsil edebiliyorlardı (Faroqhi,

1995:52). Hacı adaylarının yolcuğun başında yüksek bedellere aldıkları develeri dönüşte yine devecilere, bu kez çok düşük fiyatlarla satabilmeleri ise bu işteki kazancı daha da artırıyordu (BOA.MD/66:68).

Hac kervanlarında çeşitli görevler üstlenen resmi vazifeliler bulunur, bunlar için kiralanan yük hayvanlarının bedelleri hazineden ödenirdi. Ancak deveciler resmi görevlilere deve kiralamayı istemezlerdi. Osmanlı yönetimi, 1578–1579 yılında Şam ile Mekke arasında kiralanan bir deve için 28 altın öderken bir hacı adayını aynı hizmete karşılık 50–55 altın veriyordu (Faroqhi, 1995:52). Aradaki bu fiyat farkı devecilerin müşterisi olarak hacı adaylarını tercih etme nedenini açıklamaktadır. Deveciler yalnızca hükümet tarafından teklif edilen kira bedelinin düşüklüğünden değil aynı zamanda resmi kiralamalarda develere istiap haddinden fazla yük vurulmasından da şikâyetçiydi. Aşırı yük altındaki devenin ölmesi veya artık yük taşıyamaz hale gelmesinde bile vazifeliler sorumluluk almazlar, aksine ölen devenin ikamesini isterlerdi (Özcan, 1996:403). Görevlilerin kendilerine binit olarak tahsis edilen kiralık develere, Mekke’de satmak üzere haddinden fazla ticarî mal yüklemelerinden kaynaklanan deve zayıyatı, anlaşıldığı kadarıyla tedbir alınması yönünde sürekli emirler verilen fakat önüne geçilemeyen bir suiistimaldi (BOA.MD/29:6).

OSMANLI RESMÎ TAŞIMACILIĞINDA DEVE TEDARİKİ

Osmanlı Devleti’nde maden, tuzla ve orman istihsalinin, büyük şehirlerin iaşesi için gereken malların, padişahların sayfiye olarak Edirne’ye gidiş dönüşlerinde harem, hazine, mutfak ve bunların hizmetlilerinin nakliyesi ile sefer halindeki ordunun ağırlıklarının taşınması hükümet nezaretinde yürütülen resmi taşımacılık işlerindendi. Bu nevi taşımacılık, genel olarak üç farklı yöntemle yapılıyordu. Bunlar; devlete ait yük hayvanlarıyla yine devlet görevlileri tarafından yapılan nakliye, taşımacılığın mükellefiyet olarak reayaya bilhassa Yörük ve Türkmen obalarına havale edilmesi ve taşımacılık için yük hayvanı veya araba kiralınması usûlleriydi (Önkol & Bozkurt, 1994:225; Emecen, 2013:139; Barkan, 1943:12).

Osmanlı Devleti’nde ordunun sefere çıkması, ordu ağırlığının naklinde ihtiyaç duyulan yük hayvanı sayısının fazlalığı ve bunların temininin zorluğu bakımından kara taşımacılığının en büyük organizasyonuydu (İnalçık, 1998:407; Busbecq, 2011:120; Emecen, 2013:609). Osmanlı hükümeti bu durumda bahsi geçen üç taşımacılık yönteminden aynı anda istifade edebiliyordu. Ancak sefer durumunda, devlete ait yük hayvanı sayısını artırmak için mîrîleştirme ve kiralama yöntemlerine daha çok müracaat edilirdi.

Hükümetin, mîrîleştirme ve kiralama yöntemleriyle yük hayvanı, bilhassa deve tedarikinde izlediği yol benzerdi. Tedarik işi için öncelikle ihtiyaç duyulan deve sayısı ve bunların hangi sancak, kazâ ya da göçer teşekkülden temin edileceği belirlenirdi. Belirlenen yerlerde deve alım veya kiralama işlerini yürütmek üzere merkezden bir kişi vazifelendirilir, kendisine deve mübaşiri veya deve ağası denirdi.

Bu görevli, eğer yalnızca satın alma yoluyla deve temin edecekse mubayaa devesi ağası, kiralama yapacaksa mekkâri deve ağası olarak da anılırdı. Mübaşire, yola çıkmadan deve tedarikinin yapılacağı bölge veya göçer teşekküllere taksim edilen deve sayılarını bildiren padişah emri verilirdi. Deve emri denilen bu belge aynı zamanda mübaşirin gideceği bölgelere de ulaklar vasıtasıyla gönderilirdi. Bu emirde yük hayvanı temininde beylerbeyleri, sancakbeyleri, subaşılar, kadılar, nâibler, Türkmen voyvodaları ve aşiret beylerinin mübaşire yardımcı olmaları istenirdi. Ordunun sefere başlayabilmesi yük hayvanlarının zamanında toplanmasına bağlı olduğundan deve temininin bahardan önce tamamlanması, develerin ilkbahar başında ordu hizmetine verilmesi gerekirdi (Adana ŞS/129:12). Bu nedenle hem mübaşire hem de yerel idareciler ve aşiret ileri gelenlerine hitaben gönderilen emirlerde, bu işin belirtilen zaman içerisinde eksiksiz yapılması sıkı sıkıya tembih edilirdi (Adana ŞS/6:16). Deve mübaşirinin temin bölgesine ulaşmasından önce ve mübaşirle birlikte gönderilen emirlerle yetinilmeyerek, deve tedarikinde yaşanabilecek ihmaller ve eksikliklere karşı hükûmet tarafından aralıklarla deve fermanı, deve emri, mekkâri devesi isti'cal fermanı veya mubayaa devesi isti'cal fermanı başlıklarında tekiden birkaç emir daha gönderilirdi (Adana ŞS/6:16).

Deve mübaşiri, kendisine bildirilen sancak ve kazâ merkezlerine giderek o bölgeye taksim edilen deveyi alır, bir sonraki kazâyâ geçerdi. Mübaşirin her kadılık dairesinde kalış süresi mubayaa yahut kiralamaya bahis deve sayısına ve deve tedarikinde yerel idarecilerin kendisine gösterdiği yardımın derecesine göre birkaç gün ile birkaç hafta arasında değişirdi. Bir kadılıkta deve tedarikini tamamlayan mübaşir bir başka kazâyâ geçmeden önce topladığı deve sayısını, bunlara ödenecek bedeli hem satın alma hem de şahsi ihtiyaçları için yapılan harcamaları mahkemede detaylı olarak sicil ettirir, aynı işlemi sırasıyla tüm kadılıklarda yapardı (Adana ŞS/6:68,104; Adana ŞS/17:37).

Mîrî deve alımlarında mübaşir tellal çıkararak ordunun deve, at, katır gibi hayvanlara ihtiyacı olduğunu, bölgedeki rayiç pazar fiyatları üzerinden hayvanlarını satmak isteyenlerin bunları belirtilen mahallere getirmelerini duyururdu. Mîrî alımlarda öncelikli şart, develerin 5-6 yaşlarında, yük taşımaya elverişli, sağlıklı, donanımlarının tam ve yeni olmasıydı (Adana ŞS/30:170; Adana ŞS/6:16). Resmi mubayaa fiyatları yıla ve bölgeye göre farklılık göstermekle beraber hükûmetin uyguladığı alış fiyatları serbest piyasa fiyatından her zaman bir miktar düşüktü. XVI. ve XVII yüzyılda Anadolu vilayetlerinde mîrî deve alımlarında ödenen bedel ortalama 60-70 kuruştur (Faroqhi, 1982:528). Ancak savaş dönemlerinde yük hayvanı fiyatlarında belirgin artışlar yaşanır. 1730-1731 senesinde Adana'da bir deve, hükûmet tarafından 60 kuruşa alınırken (Adana ŞS/129:3) bu bedel 1788 yılında 150 kuruşa yükselmişti. Aynı yıl öküz 150, beygir 25, kırat 75, merkep 10 kuruştan satılmıştı (Adana ŞS/65:1,55). Arap coğrafyasında ise deve, daima daha ucuzdu. Nitekim 1613-1614 yılında Halep ve Şam'da 30 kuruş olan bir deve Mısır'da 10 kuruşa alınabiliyordu (Polonyalı Simeon, 2007:134).

Resmi nakliyatla gerekli develer için kendilerine müracaat edilen ahali, deve

satışı ve kiralamasında gönüllülükten ziyade zorunluluk esasına tabiydi (Şahin, 1982:227-236). Devlet adına taşımacılık yapmaları istenenler buna yanaşmadıklarında develerine el konulur, sakalları kesilir veya başka ağır cezalara çarptırılırlardı (Gülten, 2016:117-118). Konargöçerler de bu yükümlülüğten hâli değillerdi. Ordunun hareketi ilkbahar başlarında olduğundan Türkmenlerden deve alımı onlar kışlakta bulunduğu sırada gerçekleşirdi. Ancak seferin uzun sürmesi veya sefer esnasında yeniden deveye ihtiyaç duyulması halinde deve mübaşirleri aşiretlerin yaylaklarında da alım yapıyorlardı (Adana ŞS/30:155). Bu işte Türkmen voyvodaları, mübaşir kadar sorumlu tutulur, onlardan bağlı aşiretlerinden develeri alıp mübaşire teslim etmeleri beklenirdi. Toplanan deve sayısı fazla olduğunda Türkmen voyvodalarıyla boybeyleri bunları mübaşirle birlikte ordugâha kadar iletmekle de görevlendirilebilirlerdi (Adana ŞS/30:60).

XVI. yüzyılın sonundan itibaren fasılalarla sürüp giden İran ve Avusturya muharebelerinde olduğu gibi, uzun savaş dönemlerinde Osmanlı ordusunun yük hayvanı ihtiyacı daimî bir hal alıyordu. Bu durumda yılda birkaç kez deve tedariki yapılması gerekiyor, kimi zaman istenen deve sayısı çok yüksek olabiliyordu. Böyle zamanlarda develerin eksiksiz toplanması deve mübaşirleri açısından hayli zor bir iş halini alıyordu (Adana ŞS/17:89). Deve teminiyle ilgili yolsuzluklar da bu dönemde artış gösteriyor, hükûmet buna karşı sert tedbirler alıyordu. Deve temininde ihmali görülen ve yolsuzluğa bulaşan deve mübaşiri ve diğer görevliler; kapı halkından iseler dirliklerini kaybederler, kadı veya nâib olanlar azil ve tenkil edilirler, halkın ileri gelenleri ise sürgün, müsadere veya kalebentliğe müstahak olurlardı. Suçun büyüklüğüne göre idam, vazifelileri bekleyen en ağır cezaydı (Adana ŞS/6:16). Ordunun sefere çıkmasına imkân sağlayacak miktarda deveyi temin ederek vazifesini hakkıyla yapanlar ise taltif edilirdi. Deve mübaşiri Zağarcıbaşı Ali Ağa, IV. Murad'ın İran seferi için Halep ve Yeni İl Türkmenlerinden 4200 baş deveyi toplamayı başarınca böyle bir taltife mazhar olmuş, Kapıcıbaşılığa yükseltildiği (Topçular Kâtibi, 2003:716).

Resmi Nakliyat Mîrî veya Kiralık Deve Tercih

Osmanlı resmi taşımacılık işlerinde mîrî deve sayısı daima mahdut tutulmuş, taşımacılıkta daha çok kiralama yöntemine başvurulmuştur. Mîrî deve sayısının sınırlı tutulmasının nedeni devenin satın alma bedelinin yüksekliğinden ziyade bunların bakım masraflarının büyük külfet oluşturmasıydı. Zira mîrî develerin yem, saman, barınma ve hizmetlilerine yapılan harcamalar önemli meblağlara ulaşabiliyordu. Esasen Osmanlı hükûmeti, XVI. yüzyıl sonuna kadar mîrî develerden kaynaklanan masrafı azaltmaya yönelik bazı tedbirler uygulamıştır. Mîrî develer için ahır yapmak yerine kış aylarında boş hanların bu develere tahsisi yahut develerin, bahara kadar Türkmen aşiretlerine ve yerleşiklere birer ikişer dağıtılması bu tedbirlerdendi (Ankara ŞS/13:79). Böylece hükûmet, mîrî develerin en azından barınma harcamalarını en alt seviyede tutmayı amaçlamıştır. Ancak ahali, kendilerine bakabileceklerinden fazla deve verildiği ya da bunların yem ve saman giderlerinin karşılanmadığı gerekçesiyle yerel idarecilerden hayli şikâyetçiydi

(BOA.MD/66:154). Tüccarlar ise kervansaraylarda kışlatılan develer nedeniyle hanlara giremediklerinden yakınmaktaydı. Kervansaray ahırları mîrî develere, odalar deve bakıcılarına ayrıldığında tüccarlar, açık arazide can ve mal güvenliğinden emin olmadan geceleme zorunda kalıyordu (Miroğlu, 1995-1997:245).

XVII. yüzyılda, uzun süren savaşlar nedeniyle ordu taşımacılığında kullanılan mîrî deve sayısı hızla artınca bunların kışlatılmasında hanlar ve ahali ahırları yetersiz kaldı. Bu durumda hükûmet, bedeli hazineden yahut tespit edilen bölgelerin mukataa gelirlerinden karşılanmak üzere mîrî deve ahır inşasına girişti. Ahırlar; Sivas, Kayseri, Malatya, Bozok, Ankara, Musul, Aydın, Saruhan, Amasya, Tokat, Edirne gibi birçok vilayetin çeşitli kazâ ve nahiyelerinde yapıldı (BOA.MD/86:9,41; Topçular Kâtibi, 2003:1038; Ekin, 2004:327-328). Bu develikler, hayvanların yem masrafını azaltmak maksadıyla otlu ve sulu bölgelerde inşa edilen, ahır üzerinde sarban odaları, kapı yanlarında arpa ve saman ambarları bulunan binalardı (BOA.MD/86:9). Ancak bu devirde de mîrî develerin kışlatılmak üzere ahaliye dağıtılmaya devam edildiğine bakılırsa ahır ihtiyacı bütünüyle ortadan kalkmamıştır. Muhtemelen ahır sayısı bunların inşa, onarım ve istihdam giderlerine ayrılacak bütçenin makul seviyede kalması için sınırlı tutulmuştur.

Mîrî develerle ilgili en büyük harcama kalemini develik inşasından çok yem ve saman masrafı oluşturmaktaydı. Altı deveden müteşekkil her bir deve katarına günde bir kile arpa ve bir kantar saman verilirdi. Bu durumda bir deve günlük 4,6 kilogram arpa ve 9,4 kilogram saman tüketmekteydi. Arpanın kilesinin 8 akçe, samanın kantarının 6 akçe olduğu pazar fiyatları üzerinden yapılan hesaba göre, bir devenin yem masrafı günlük 2,4 akçeyi bulmaktaydı (BOA.MD/86:9,41; Ankara ŞS/13:79; Ekin, 2004:330; Faroqhi, 1982:529). Bu hesap üzerinden bir devenin yalnızca yıllık yem ve saman masrafı 875 akçeye baliğ oluyordu. Bu bedel, devenin XVII. yüzyıl başındaki pazar satış fiyatının yaklaşık 1/5'ine tekabül etmekteydi. Her deve katarına verilen yaklaşık 25 kilogram tuz ise besleme masrafını bir miktar daha artırmaktaydı (Ekin, 2004:331-332).

Devenin raht denilen havut, koşum takımı, çuval, çul, kilim, keçe, urgan ile deve çanlarından ağızlığına değin çok sayıda elemandan oluşan donanımı bir başka gider kalemiydi. 1620 yılına ait bir satış mukavelesine göre, bir devenin 7900 akçe olan fiyatının 1400 akçelik kısmını raht bedeli oluşturuyordu. Bu miktar deveye ödenen paranın %17'si gibi yüksek bir orana denkti (Ekin, 2004:333). Devenin bakım masraflarına, bilhassa havut kolanlarının sürmesiyle ortaya çıkan yaraların iyileştirilmesi ve hayvanı rahatsız edici sineklere karşı koruması için kullanılan merhemi eklemek gerekir. Bu merhem, bir katar deve için 18 vukıyye (23 kg) zeytinyağıyla aynı miktarda katran karışımına bir miktar kükürt ilavesinden mürekkepti (Faroqhi, 1982:530).

Mîrî develer için yapılan bir diğer harcama, her deve katarının başında bulunan bir sarban ile bunların idarecisi durumundaki sarbanbaşına yapılan ödemelerdi. Tokat'taki ahırlarda görevli sarbanların masraflarına dair bir belgeye

göre, her sarbana bir İstanbul kilesi un, bir buçuk kile buğday, bir vukiyye yağ aylık olarak; yüz dirhem et ve mum akçesi adıyla otuz akçe, günlük olarak veriliyordu. Tokat'taki ahırda görevli yüz sarban için tayin edilen bu gidere, sarbanlara vazife karşılığı ödenen ücret dâhil değildir (BOA.MD/86:35).

Mîrî develerin bakımıyla ilgili giderlere gebe develere on üç ay yük vurulamadığından yaşanan hizmet kaybı (Ankara ŞS/13:85), yavru develerin işe yarar kabul edilmesi için geçen 5-6 yaşına kadarki bakım masrafları ile yük altında ölen ve sefer haricinde çoğu zaman âtil kalan develerden doğan mâli kayıplar da eklenmelidir. Tüm bu harcama kalemleri Osmanlı Devleti'nde mîrî deve sayısının sınırlı tutularak gerekli hallerde kiralama ile taşımacılık hizmeti alınmasının gerekçelerini oluşturmaktadır.

Resmî Taşımacılıkta Kira Devesi Usûlü

Resmî taşımacılık hizmetleri için yapılan kiralamalar, ticarî kervanlar için yapılan kiralama usûlleriyle büyük benzerlik taşımaktaydı. Sarbanbaşı, devlet adına taşınan mallar üzerinden hükûmete karşı sorumlu iken ticarî kervanlarda olduğu gibi kiralanan develerin taşıma sonrasında kira bedelleriyle iadesinde deve sahiplerine karşı sorumluydu. Sarbanbaşının görevi kabul ettiği, kefilleri ve şahitleriyle birlikte mahkemece kayıt altına alınarak görev ve yükümlülükleri resmileşmiş olurdu (Adana ŞS/30:232).

Sarbanbaşına, develerine yükü aldığı anda yükün cinsi, miktarı, yola çıkış vakti ve kira bedelinin yazılı olduğu mühürlü bir hüccet verilirdi. İki kıtadan oluşan bu evrakın ilk nüshası yükün verildiği yerde kalır, daha sonra kaydedilmek üzere merkeze gönderilirdi. Diğer nüsha ise ordu defterdârına ulaştırılmak üzere sarbanbaşına verilirdi. Sarbanbaşının ordugâha götürdüğü yük ilk menzilden aldığı evraktaki kayıtlara göre kontrol edilerek teslim alınır, taşımacılık bedeli burada ordu defterdârı eliyle yapılırdı. Ordu defterdârı tarafından taşımacılığın tamamlandığı ve kira bedellerinin ödendiğine dair kaydın düşüldüğü bu evrak, deve mübaşiri marifetiyle İstanbul'a ulaştırılırdı. Böylece iki koldan merkeze gelen belgelerin mukayesesıyla mâli kontrol sağlanırdı (Adana ŞS/129:173).

Resmî taşımacılık hizmetlerinde kiralama yevmiye usûlü veya taşınacak yükün miktarı üzerinden yapılabilirdi. Kira bedeli taşınan metanın cinsi, yol güzergâhı, mevsim ve deveçilerle hükûmet arasında yapılan pazarlığa göre değişirdi. Mesafeye göre yük üzerinden yapılan kiralamada 1610 yılında Trabzon'dan Bayburt'a nakliye ücreti kile başına 40-55 akçe, Bayburt ile Erzurum arası 55-70 akçeydi (İşbilir, 2003:554; İşbilir, 2007:28). 1733 yılında Payas iskelesinden yüklenen mühimmatın Kerkük'e nakledilmesi karşılığında deve başına 55 kuruş (Adana ŞS/129:161), aynı yıl yine Payas iskelesinden Diyarbakır'a yapılan nakliye için 40 kuruş ödenmişti (Adana ŞS/129:173). 1744 yılı baharında İran seferi için Adana'dan 200 deve, her biri 76 kuruş bedelle kiralananmıştı (Adana ŞS/17:37). 1715 yılındaki Mora seferinde develerin günlük kiralama bedeli 24 akçeydi (Ertaş, 2007b:103). 1743 yılında İran seferi hazırlığı için Sivas ve Zara'dan yükledikleri

zahire ve peksimetin Erzurum'a nakledilmesinde kiralanan develerin yevmiyesi de aynıydı (Adana ŞS/17:89).

Taşımacılıkta kiralama yöntemi hububat, tuz, kereste gibi yükte ağır pahada hafif ürünlerin özellikle uzun mesafeli naklinde son derece masraflıydı. 1577 yılında 1.200.000 akçe bedelle Diyarbakır'dan satın alınan 100.000 İstanbul kilesi buğdayın Van'a nakledilmesi için ödenmesi öngörülen ücret 1.500.000 akçeydi. Hububat, Kâtip Çelebi'nin iki şehir arasında tarif ettiği on üç günlük Bitlis-Tatvan-Adilcevaz-Erciş yolu kat edilerek Van'a ulaştırıldığında, yollarda vereceği fire ve uğrayacağı zararlar hariç 2.700.000 akçeye mal olacaktı. Böylece buğdayın sırf nakil ücretinden dolayı fiyatı %125 nispetinde artmış oluyordu (Güçer, 1964:29-30). 1570-1571 yıllarında Payas'tan Erzurum'a bir deve yükü buğdayın taşınması için Osmanlı mâliyesinin ödediği bedel 432 akçeydi. Kilogram başına yaklaşık 2 akçe olan bu taşıma bedeli, 1585-1586 yılında bir kilogram buğdayın pazar fiyatının 1 akçenin çok az altında olduğu düşünüldüğünde buğdayın nihai fiyatını iki-üç katına çıkarmıştı (Faroqhi, 1982:531). Benzer şekilde, 1621 yılında Manisa'dan Diyarbakır'a nakledilen 574 kile zahireye kile başına 800 akçe gibi yüksek bir taşıma kirası ödenmişti (İşbilir, 2007:22).

Resmi taşımacılıkta kiralanan develer için bedelin deve sahibine yahut temsilcisine yüke girildiği an itibariyle peşinen verilmesi genel kural olarak uygulanırdı (Topçular Kâtibi, 2003:901). Ancak ödemelerin zamanında yapılmaması, kiranın eksik ödenmesi ya da ödenmemesi devlet görevlilerinin suiistimalleri arasındaydı. Bu durumda deveciler, ordu defterdârına başvurabildikleri gibi şikâyetlerini doğrudan divana iletme hakkına da sahiplerdi. IV. Murad'ın İran seferinde taşımacılık yapan Yeni İl ve Halep Türkmenleri, anlaşmaya göre Halep defterdârı eliyle ödenmesi gereken kira bedellerinin verilmemesi ordu defterdârına şikâyet ettiklerinde kira ordu hazinesinden ödenmişti. Akabinde Halep defterdârına, kiranın ödenmeme gerekçesi sorulmuş, bedellerin daha evvel verildiği yönündeki yalan cevabı onun katline sebep olmuştur (Topçular Kâtibi, 2003:902).

Devlet adına yapılacak taşımacılıkta hükûmet ile deveciler bedel konusunda bir pazarlık yapsalar da çoğunlukla bu pazarlık daha önce hükûmetin önerdiği bedelde karar kılınarak neticelenirdi. Devecilerin kiralama ücretinin artırılması yolunda hükûmete müracaat etmeleri de sonucu değiştirmezdi. Nitekim 1579 senesinde Ramle'den Kudüs'e hububat taşıyan deveciler, eskiden beri kendilerine ödenen 10 para ücreti az bularak yük taşımak istememişler, hükûmetten ücretin artırılmayacağı yönünde cevap alınca nakliyata mecbur kalmışlardı (BOA.MD/36:135; BOA.MD/21:121-122). 1748 senesinde Zağra'dan Burgaz iskelesine kile başına 10 para kira üzerinden hububat nakleden devecilerin 20 ila 30'ar para ücret talepleri de kabul görmemişti (Güçer, 1964:32).

Düşük kiralama bedelleri nedeniyle kazanç kaybına uğradıklarını düşünen deveciler, resmi taşımacılık için deve vermemeye gayret ederlerdi. Resmi taşımacılığa deve kiralama işi bir zorunluluk biçiminde uygulandığından, Türkmenler bundan kurtulmak için ellerindeki develeri gizlemek, develerin

hastalıktan kırıldıklarını ileri sürmek, güçlü develer yerine yaşlı olanları vermeye çalışmak gibi çeşitli hilelere başvuruyorlardı. Bazı aşiretler, has veya vakıf reayası olarak deve vermeye yükümlü olmadıklarını iddia ediyorlardı (Adana ŞS/129:71). Bilhassa deve toplamaya memur kadı, nâib, subaşılara rüşvet vererek deve emrinden kurtulmaya uğraşmak çok yaygındı (Adana ŞS/129:71-72; Ertaş, 2007b:104). Bu vazifeliler, rüşvet karşılığında deve mübaşirini Türkmenlerin, develerinin alınması halinde perişan olacaklarına ikna etmeye uğraşırdı. Böylece mübaşirin merkeze deve sayısının azaltılması yolunda arzuhâl yollamasını sağlamaya çalışırlardı. Deve mübaşirleri arasında da rüşvet ağına dâhil olanlar vardı. Bunlar, deve sahiplerine kendisine verilecek bir bedel mukabilinde talep edilen deve sayısını azaltabileceğini vaat ederlerdi. Halktan, deve affı bedeli adıyla alınan bu rüşvet veya kira bedeli adıyla alınan haraç, görevliler aralarında pay edilmekteydi (Adana ŞS/6:64). Rüşveti alan mübaşirler, Türkmenlerin develerinin çok az olduğu, hastalıktan kırıldığı veya eşkıyanın gaspına uğradığı gibi türlü bahaneler ileri sürerek merkezden deve sayısının azaltılması yahut bütünüyle affını talep ederdi (Adana ŞS/30:219; Adana ŞS/6:64). Deve mübaşirlerinin istenen sayıda deveyi bulabilecekken rüşvet karşılığında yaşlı, iş göremez, bakımsız, donanımları eski ve eksik develeri devşirmeleri de usulsüzlüklerdendi. Hayvan sahipleri arasından mübaşire rüşvet verenler ile nüfuzlu olanlar sahte kefiller göstererek önce hayvanları teslim edip sonra bir şekilde geri alabiliyorlardı. Görevlilerin hem satın alma hem de kiralama da ehl-i hibre tarafından belirlenen parayı deve sahiplerine tam olarak vermeyip bundan kendilerine pay ayırmaları, devenin çalıştırıldıktan sonra sahibine iade edilirken sakat veya yüke yarar olmadığı için kullanılmadığını söyleyip kira bedelini ödememeleri de yaşanan yolsuzluklardandı (BOA.MD/21:121). Yerel idareciler arasında, ordu taşımacılığı için ahaliden yük hayvanı kiralamak yerine deve akçesi adıyla bir bedel alan ve kendi yük hayvanlarını kiralanmış gibi göstererek haksız kazanç elde etmeye çalışanlar da vardı (BOA.MD/59:34). Bu durumda hükûmet, kendi hayvanlarını kira hayvanı gibi gösteren sipahi ve zâimlerin bu işe dahilini önlemek için anlaşmaların bizzat kadılar tarafından yapılmasını tedbir olarak uyguluyordu (BOA.MD/59:40).

Deve mübaşirlerinin deve affı konusundaki arzuhallerine merkezden verilen cevaplardan hükûmetin, türlü bahanelerle deve emrinden kurtulmaya çalışan hem ahalinin hem de görevlilerin asıl maksatları konusunda tecrübeli olduğu anlaşılmaktadır. Cevabi emirlerin hemen hepsinde, deve tedarikine zarar verecek ve görevlilerin çıkar sağlayabilecekleri yolların hükûmet tarafından bilindiği ifade edilmektedir. Deve emirlerinde mutata olan bir diğer husus ise deve teminiyle görevlilerin hükûmet tarafından çeşitli biçimlerde denetlendiklerinin hatırlatılması ve işlerini layıkıyla yapmayanların başlarına gelebilecekler konusunda ihtar edilmesidir. Bu cevabî hükümler, hayvanların ne suretle olursa olsun alınması emredilerek tamamlanmaktadır (Adana ŞS/6:4,16).

Türkmen deveciler arasında orduya deve kiralamaya ve hükûmetin belirlediği kira bedelini kabule istekli olanlara dair nadir örnekler de vardır. Mesela Yeni İl Türkmenlerinin Bozok sancağındaki Karacalar ve Harbendeli aşiretlerinden

on kadar deveci, pamuk tüccarına deve kiralamak için Adana'ya gelip müşteri bulamayınca ordu taşımacılığına talip olmuşlardı. Adana kadısına müracaat eden deveciler, Sivas tarafına yük almak için 15-20 gündür şehirde beklediklerini ancak iş alamayınca memleketlerine eli boş dönmek yerine Payas İskelesi'nden ordu mühimmatı taşımak üzere kendilerine iş verilmesini istemişlerdi. Böylece hükûmet tarafından belirlenen taşıma tarifesi olan deve başına 25 kuruş kirayı peşinen kabul etmişlerdi (Adana ŞS/129:55).

Öte yandan deve mübaşirlerinin sefer için ahalinin elindeki tüm develeri almaları sair taşımacılık işleri sekteye uğrayabiliyordu. Nitekim 1595 yılına ait bir kayda göre, saray için Bursa'dan İstanbul'a un taşımakla görevli develerin sefere memur edilmesi sarayda un sıkıntısına neden olmuştu. Bunun üzerine Bursa kadısına un taşıyan develerin sefere memur edilmemesi emredilmiştir (Güçer, 1964:31). Bazen mübaşirlerin talep ettikleri deve sayıları konargöçerlerin yaylak kışlak göçlerini kesintiye uğratabilecek derecede büyük yekûnlara ulaşabiliyordu. Deve mübaşirlerine göçerlik için develerinin bir kısmına dokunulmamasını rica eden aşiretler olumlu karşılık almadıklarında sert şekilde mukabele edebiliyorlardı. 1577 yılında İstanbul'a zahire nakli için çok sayıda deve talep edilen Hamid İli'nin Karagöz Yörükleri kışlağa inmek için develerin elzem olduğundan deve veremeyeceklerini bildirmişlerdi. Ancak deve talebi devam edince kadının bu iş için gönderdiği vekilini ve Anadolu çavuşlarından birini darp etmişler, istenen develeri de vermemişlerdi (Altınay, 1989:24). Neticesinde hububatın İstanbul'a nakli ancak Hamit sancağındaki yerleşiklerin araç ve hayvanlarıyla yapılabiliyordu (Eröz, 1991:226; Güçer, 1964:30). Mayıs 1715'te Balıkesir'den satın alınan ve Çandarlı iskelesine nakledilmesi istenen on beş bin kile buğday ve arpanın kaza merkezinde depolanması ve ardından Gündeşli Türkmenleri tarafından iskeleye nakli istenmişti. Gündeşlilerin bu sırada yaylada olması sebebiyle taşıma Balıkesir'deki deveci esnafıyla ahalinin elindeki deve ve arabalarla yapılabiliyordu (Su, 1938:63-65).

OSMANLI KARA TAŞIMACILIĞINDA DÖNÜŞÜM

Osmanlı kara taşımacılığında bilhassa ticarî nakliyatta deveden istifade edilme zorunluluğu XIX. asra kadar devam etmiş ancak bu süreç içerisinde taşımacılığı etkileyen bazı değişimler de yaşanmıştır. Bu değişimlerden ilki, XVII. yüzyılın ortalarında başta İngiliz ve Hollandalı şirketlerinin ticarî faaliyetlerini deniz yoluna kaydırmalarından İran, Hindistan ve Osmanlı Devleti arasındaki uluslararası kervan ticaretinin olumsuz etkilenmesiydi. XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Avrupalıların Akdeniz üzerinden Hindistan'a ulaşmalarına imkân tanıyan Süveyş Kanalı'nın açılması, akabinde buharlı gemilerin faaliyete geçmesi uluslararası ticarî kervanlara darbe vuran ikinci gelişme oldu. Ancak bu gelişmelerin Osmanlı Devleti dâhilinde işleyen ticarî kervanlara etkisi daha sınırlıydı. Osmanlı kara taşımacılığında deveye olan ihtiyacı büyük oranda ortadan kaldıran gelişme XIX. asrın ortalarından itibaren Anadolu'da demiryollarının hayata geçmesiydi (As, 2013:52-53). Demiryolu, taşıma kapasitesinin yüksekliği, nakliye süresinin kısalığı

ve özellikle maliyetin kara taşımacılığına göre son derece düşük olmasıyla kervan taşımacılığı hacmini büyük ölçüde azalttı. Bir örnek vermek gerekirse, Eskişehir'den Haydarpaşa'ya nakledilen 1 ton hububatın demiryolunun faaliyete başlamasından hemen önceki taşıma maliyeti 300 kuruş iken aynı miktar hububatın demiryoluyla 70 kuruşa nakledilebilmesiyle taşıma masrafları %80 oranında düşmüştü (Efe, 2002:168).

Demiryolu şebekesinin gelişmesine bağlı olarak taşımacılıkta deveye olan ihtiyacının giderek son bulması Anadolu'daki deve nüfusunun da yirminci yüzyılda hızlı bir seyirle azalmasına neden oldu (İnalçık, 2000:77-78). Bu süreçte, büyük oranda yerleşikliğe geçen aşiretlerin deveye ihtiyaçlarının kalmaması da etkilidir. Balkan Savaşları, I. Dünya Savaşı ve Kurtuluş Savaşı'nın Anadolu'nun hayvan varlığına olumsuz etkileri Anadolu'daki deve varlığının hızla kaybedilmesinin bir diğer sebebidir. 1937'de 120 bine yaklaşan deve sayısı 1980'de 12 bine 1984'te 3 bine kadar düşmüştür.

SONUÇ

Yol organizasyonun gelişmediği ve yolların atlı arabalar için uygun olmadığı sanayileşme öncesi toplumlarda hem dayanıklılığı hem de yüksek yük taşıma kapasitesi sayesinde taşımacılık sahasının en önemli vasıtası deveydi. Osmanlı ticari nakliyatında, kervanların taşımacılık hizmeti çok sayıda deveye sahip olan Türkmen aşiretlerince sağlanırdı. Türkmenler ticarî kervanlara deve kiralarken mesafe, yükün niteliği, hizmetin verileceği mevsim, bedelin aynı veya nakdî olması gibi birçok unsura göre değişen tarifeler uyguluyorlardı. Deve sürücüsü olarak kendileri de kervanlara katılan Türkmenler doğrudan ticarete dâhil oluyorlar, bu yolla ikinci bir kazanç elde edebiliyorlardı. Konargöçerler, taşımacılık sahasında o derece uzmanlaşmışlardı ki; XIII. asırdan itibaren Anadolu'da transit ticarî taşımacılık neredeyse onların tekelinde bulunuyordu. Türkmenlerin kervanlara deve kiralarken ihdas ettikleri kurallar ve kendilerinin de ticaretin bir parçası olmaları onların iktisadî hayata ellerindeki imkânlarıyla etkin şekilde dâhil olduklarının göstergesidir. Bu husus konargöçerlerin pek çok sahada olduğu gibi yerleşikliğin tamamlayıcısı olduklarına dair örnek teşkil eder.

Kerestenin tersanelere, madenlerin dökümhanelere, zahirenin şehirlere ve limanlara, resmî kurumlar ya da vakıflar için bina yapımında gerekli inşaat malzemelerinin icap eden mahallere götürülmesi gibi devlet işleri de Osmanlı hükümetinin Türkmenlerden kiraladığı develerle yapılmıştır. Osmanlı Devleti'nde ordunun ikmal ve lojistik taşımacılığı büyük oranda göçebelerden temin edilen yük hayvanlarıyla gerçekleşmiştir. Bu anlamda konargöçerler, Osmanlı askeri faaliyetlerinin önemli unsurlarından biri olmuşlardır. Bu yönüyle resmi taşımacılıkta konargöçerlerden taşımacılık hizmeti alınması, Osmanlı merkezi hükümeti ile aşiretler arasındaki ilişkinin yalnızca onların zengin bir vergi kaynağı olarak görülmediğinin delilleri arasında yer almaktadır.

KAYNAKÇA

Yayınlanmamış Arşiv Vesikaları

Adana ŞS., (Şer'iyye Sicilleri), nr. 6, 17, 30, 65, 129.

Ankara ŞS., (Şer'iyye Sicilleri), nr. 13.

BOA, MD., (Başbakanlık Osmanlı Arşivi Mühimme Defteri), nr. 9, 21, 29, 36, 59, 66, 86.

BOA, MAD., (Başbakanlık Osmanlı Arşivi Maliyeden Müdevver Defterler), nr. 679, 6022.

Yayınlanmış Eserler

Altınay, A. (1989). *Anadolu'da Türk aşiretleri (966-1200)*. İstanbul: Enderun Kitabevi.

Akyıldız, A. (2001). Kadınefendi. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* içinde (Cilt XXIV, ss. 94-96). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.

As, E. (2013). *Cumhuriyet dönemi ulaşım politikaları (1923-1960)*. Ankara: Atatürk Araştırma Merkezi Yayınları.

Barkan, Ö. L. (1943). *XV ve XVI'nci asırlarda Osmanlı imparatorluğunda ziraî ekonominin hukukî ve malî esasları, I, kanunlar*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınları.

Bozkurt, N., & Yüksel, A. (2002). Kervan. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* içinde (Cilt 25, ss. 298-299). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.

Broquiére, B. d. (2000). *Bertrandon de la Broquiére'nin denizaşırı seyahati*. C. Schefer (Haz.). İ. Arda, (Çev.) İstanbul: Eren Yayıncılık.

Bulliet, R. W. (1975). *The camel and the wheel*. New York: Columbia University Press.

Busbecq, O. G. (2011). *Türk mektupları, Kanuni döneminde Avrupalı bir elçinin gözlemleri (1555-1560)*. D. Türkömer, (Çev.) İstanbul: Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Cahen, C. (2012). *Osmanlılardan önce Anadolu*. E. Üyepazarcı, (Çev.) İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Çakar, E. (2006). *17. Yüzyılda Haleb eyaleti ve Türkmenleri*. Elazığ: Fırat Üniversitesi Orta-Doğu Araştırmaları Merkezi Yayınları.

Demir, A. (2012). *XVIII. yüzyılın ilk çeyreğinde Anadolu'da Bozdoğan Yörükleri*. Ankara: Berikan Yayınevi.

Dernschwam, H. (1992). *İstanbul ve Anadolu'ya seyahat günlüğü*. Y. Önen, (Çev.) Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.

Efe, A. (2002). XIX. yüzyılda Eskişehir'e demiryolunun gelişi. *Anadolu'da Tarihi Yollar ve Şehirler Semineri (21 Mayıs 2001) Bildiriler*. İstanbul: Globus Dünya Basımevi.

Ekin, Ü. (2004). Osmanlı İmparatorluğu'nda nakliye hayvanlarının bakımı ve masrafları. *Kebikeç*, (17), 327-340.

Ekin, Ü. (2017). Klasik dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda karayolu ulaşımı ve nakliyatı etkileyen faktörler (1500–1800). *Belleten*, LXXXI (291), 387-418.

Emecen, F. (2013). *XVI. yüzyılda Manisa kazâsı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Eröz, M. (1991). *Yörükler*. İstanbul: Türk Dünyası Araştırmaları Vakfı Yayınları.

Ertaş, M. (2007a). İstanbul-Şam hac güzergâhındaki menzil külliyelerinin bakım ve onarımı (1729-1732). *Türk Kültürü İncelemeleri Dergisi*. (S.15), 1-24.

Ertaş, M. (2007b). *Sultanın ordusu (Mora fethi örneği 1714-1716)*. İstanbul: Yeditepe Yayınevi.

Ertaş, M. (2011). Savaşlarda şekillenen yollar; Osmanlı Devleti'nde yol sistemi. *CIEPO 6. Ara Dönem Sempozyumu*, 1, s. 625-652. İzmir.

Faroqhi, S. (1982, November). Camels, wagons, and the Ottoman state in the sixteenth and seventeenth centuries. *International Journal of Middle East Studies*, 14(4), 523-539.

Faroqhi, S. (1995). *Hacılar ve sultanlar (1517-1638)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Faroqhi, S. (2000). *Osmanlı'da kentler ve kentliler*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Faroqhi, S. (2004). Krizler ve değişim 1590-1699. *Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik ve sosyal tarihi*. (Cilt II). H. İnalcık, & D. Quartert (Haz) içinde, İstanbul: Eren Yayıncılık.

Güçer, L. (1964). *XVI.-XVII. asırlarda Osmanlı İmparatorluğunda hububat meselesi ve hububattan Alınan Vergiler*. İstanbul.

Gülten, S. (2016). *Atayurttan anayurda Yörükler*. Ankara: Gece Kitaplığı Yayınları.

Gündüz, T. (2005). *XVII. ve XVIII. yüzyıllarda Danişmendli Türkmenleri*. İstanbul: Yeditepe Yayınevi.

Gündüz, T. (2007). *Anadolu'da Türkmen aşiretleri Bozulus Türkmenleri 1540-1640*. İstanbul: Yeditepe Yayınevi.

Güngör, K. (1941). *Cenubi Anadolu Yörüklerinin etno-Antropolojik tedkiki*. Ankara: Dil ve Tarih-Coğrafya Fakültesi Yayınları.

İnalcık, H. (1986). Harir (The Ottoman Empire). *The Encyclopedia of Islam*. içinde (Cilt III, ss. 211-218). London: Brill.

İnalcık, H. (1998). *Essays in Ottoman history*. İstanbul: Eren Yayıncılık.

İnalcık, H. (2000). *Osmanlı İmparatorluğu'nun ekonomik ve sosyal tarihi 1300-1600* (Cilt 1). H. Berktaş, (Çev.) İstanbul: Eren Yayıncılık.

İşbilir, Ö. (2003). Mekkâre. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. içinde (Cilt 28, ss. 554-555). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.

İşbilir, Ö. (2007). Savaş ve bölgesel ekonomi: İran savaşlarında Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu. *OTAM Dergisi* (21), 19-40.

İşbilir, Ö. (2013). Yük. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. içinde (Cilt 44, ss. 46-48). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.

Khazanov, A. M. (2015). *Göçebe ve dış dünya*. Ö. Suveren, (Çev.) İstanbul: Doğu Kütüphanesi Yayınları.

Miroğlu, İ. (1995-1997). Osmanlı yol sistemine dâir. *İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Enstitüsü Dergisi Prof.Dr. Münir Aktepe'ye Armağan* (15), 241-252.

Moltke, H. V. (1969). *Moltke'nin Türkiye mektupları*. H. Örs, (Çev.) İstanbul: Remzi Kitabevi.

Orhanlı, C. (1984). Kervan ve Kervan Yolları. *Osmanlı'da şehircilik ve ulaşım üzerine araştırmalar*. içinde (ss. 140-147). İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.

Orhonlu, C. (1984). Dicle ve Fırat nehirlerinde nakliyat. *Osmanlı imparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım Üzerine Araştırmalar*. içinde (ss. 116-139). İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Yayınları.

Orhonlu, C. (1987). *Osmanlı İmparatorluğu'nda aşiretlerin iskânı*. İstanbul: Eren Yayıncılık.

Ortaylı, İ. (1973). Devenin taşıma maliyeti eğrisi üzerine bir deneme. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 28(1), 181-190.

Ögel, B. (1971). *Türk mitolojisi (kaynakları ve açıklamaları ile destanlar* (Cilt II). Ankara: Selçuklu Tarihi ve Medeniyeti Enstitüsü Yayınları.

Ögel, B. (2003). *İslamiyetten önce Türk kültür tarihi*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Önkol, A., & Bozkurt, N. (1994). Deve. *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi* içinde (Cilt 9, ss. 222-223). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.

Özcan, A. (1996). Hac (Osmanlı Döneminde). *Türkiye Diyanet Vakfı İslâm Ansiklopedisi*. içinde (Cilt 14, s. 400-408.). İstanbul: Türkiye Diyanet Vakfı.

Polonyalı Simeon. (2007). *Polonyalı bir seyyahın gözünden 16. asır Türkiyesi*. (H. D. Andreasyan, Çev.) İstanbul: Kesit Yayınları.

Quartert, D. (2004). 19. yüzyıla genel bakış: ıslahatlar devri 1812-1914. *Osmanlı İmparatorluğu'nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi* (Cilt II) içinde. H. İnalcık, & D. Quartert (Haz.) İstanbul: Eren Yayıncılık.

Sahillioğlu, H. (1968). Bir tüccar kervanı. *Belgelerle Türk Tarihi*, 63-69.

Sarı, A. (2018). *XVI. yüzyılda Dulkadirli Türkmenleri*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Schweigger, S. (2014). *Sultanlar kentine yolculuk (1578-1581)*. T. Noyan, (Çev.) İstanbul: Kitap Yayınevi.

Su, K. (1938). *Balıkesir ve civarında Yürük ve Türkmenler*. İstanbul: Balıkesir Halkevi Yayınları.

Şahin, İ. (1982). 1638 Bağdat seferinde zahire nakline memur edilen Yeni-il ve Halep Türkmenleri. *Tarih Dergisi* (33), 227-236.

Şahin, İ. (2006). *Osmanlı döneminde konar-göçerler*. İstanbul: Eren Yayıncılık.

Tavernier, J.-B. (2006). *Tavernier seyahatnamesi*. S. Yerasimos (Haz.). T. Tunçdoğan (Çev.) İstanbul: Kitap Yayınevi.

Tebly, K. (1988). *Dersaadet'te Avusturya sefirleri*. S. Ünlü, (Çev.). Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.

Thevenot, J. (2014). *Thevenot seyahatnamesi*. A. Berktay, (Çev.) İstanbul: Kitap Yayınevi.

Topçular Kâtibi. (2003). *Topçular Kâtibi Abdülkâdir (Kadrî) Efendi Tarihi*. Z. Yılmaz, (Haz.) Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.