

Avusturya Seferinde Anadolu'dan Yapılan Katkılar: Yük ve Binek Hayvanları (1716)*

Contribution From Anatolia for the Austrian Campaign: Riding and Draft Animals (1716)

Dr. Bekir GÖKPINAR¹

Öz

Osmanlı Devleti'nde sefer organizasyonu yüzyılların tecrübesiyle olağanüstü bir planlama ile yapılırdı. Bu bakımdan dönemdeki Avrupa devletlerine göre üstün olduğu bilinmektedir. Osmanlı Devleti, geniş sınırlarını gerek batı gerekse doğu cephelerinde savunmak ve güven altında tutmak için yoğun gayret sarfetmiş, bu amaçla sık sık seferlere çıkmıştır. Seferlerde şüphesiz askerlere iye ve mühimmatın zamanında ulaştırılmasının önemi büyüktür. Savaşa gidecek ordunun toparlanması, sıcak savaş mahalline yürüyüşü, yolda ve cephede her türlü ihtiyacının karşılanması çok önceden ve merkezden planlanmaktaydı. Bir sefer hazırlığında tüm ülkede yoğun bir faaliyet yaşanmaktaydı. Bu minvalde 1716 yılında yapılan Avusturya seferi için Anadolu ve Balkanlardan ordu için birçok malzeme ve bunları taşımak için yük ve binek hayvanı tedarik edilmiştir. Yük ve binek hayvanları seferlerdeki her türlü zahire, mühimmat gibi ağırlıkların taşınmasında kullanılmaktadır. Sefer Avusturya istikametine yapıldığı için Balkanlardan daha çok araba ve arabayı çekmek için camus tedarik edilmiştir. Bunun yanında topkeşan beygiri ve bir miktar deve de alınmıştır. Anadolu'dan ise yük ve binek hayvanları olarak deve, at ve katır tedariki yapılmıştır. Özellikle at ve katır sadece Anadolu'dan alınmıştır. Bunlar ya satın alma ya da kiralama yoluyla tedarik edilerek İstanbul'a gönderilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Avusturya, deve, at, katır

Makale türü: Araştırma

Abstract

The organization of campaigns in the Ottoman Empire was made with extraordinary planning with the experience of centuries. In this respect, it is known to be superior to the contemporaneous European states. The Ottoman Empire has made intense efforts to defend and keep its wide borders on both western and eastern fronts. Certainly that the timely delivery of food and ammunition to the soldiers is of great importance. The recovery of the army going to war, the march to the seene of the hot war, meeting all the needs on the road and the front were planned a long time before from the . In the preparation of an expedition there was an intensive activity in the whole country. In thisregard, for the campaign to Austria in 1716, many materials for the army from Anatolia and the Balkans, and for the transportation of them were provided. Draught and mount animals are used to transport all kinds of foods, ammunition. Since the campaign was made in the direction of Austria, horses were provided to attract more carts than the Balkans. In addition to this, a group of and artillery horses a fair amount of camels were also taken. From Anatolia, camels, horses and mules were supplied as draught animals and mount animals. In particular, horses and mules were taken only from Anatolia. They were either purchased or rented and sent to Istanbul.

Keywords: Ottoman, Austria, camel, horse, mule

Paper type: Research

* Bu makale Türk Tarih Kurumu ve Nevşehir Hacıbektas Veli Üniversitesi tarafından 9-12 Kasım 2017 tarihleri arasında düzenlenen "Uluslararası Lale Devrinde Osmanlı Devleti ve Damat İbrahim Paşa Sempozyumu"nda sözlü tebliğ olarak sunulmuş olup, "Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)" adlı doktora tezinden üretilmiştir.

¹ İstanbul Büyükşehir Belediyesi, bgokpinar@gmail.com, Orcid ID:0000-0003-1017-6037

Atf için (to cite): Gökpınar, B. (2019). Avusturya Seferinde Anadolu'dan Yapılan Katkılar: Yük ve Binek Hayvanları (1716). *Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 21(2), 479-494.

Giriş

Seferde çıkan ordunun başarısı için iyi planlanmış bir organizasyonun her zaman önemli bir faktör olduğu bilinmektedir. Osmanlı Devleti'nde savaşın maliyetinin azaltılabilmesi gayesiyle hazine tedarikinin yanında, askerin iâşesi, hayvanların yemleri ve ordunun ağırlıklarının taşınması amacıyla kullanılan hayvan tedariki sefer kararı alınmasından itibaren karşılaşılan en büyük problemdi. Zaten savaş kararı alan bir devletin ilk yapacağı iş ordunun ve birlikte götürülecek hayvanların ihtiyacı olan maddelerin sefer menzillerinde tedarik edilmesi için gerekli olan organizasyonu yapmaktır (İşbilir, 1996:11). Gerek eğitim gerekse teçhizat bakımından ordunun mükemmel olması yeterli değildir. Seferde çıkan ordu için yeterli miktarda iâşe ve mühimmat ile bunları taşıyan hayvanlar için yiyecek tedarik edilmesi gereklidir. Keza karada nakliyat kolay değildir. Bunun yanı sıra hububatın kendisi ucuz ancak nakliyatı zor ve pahalı bir maddedir. Bunların her şeye rağmen istenilen zamanda istenilen noktada hazır edilmesi elzemdir (Güçer, 1964:28-29). Bunun için ordunun geçeceği noktaya ulaşmasından çok zaman önce ihtiyaç olan her türlü iâşenin yeterli miktarda hazır bulundurulması gerekmektedir. Bu amaçla Osmanlı Devleti herhangi bir yöne sefer hazırlıklarına başladığı zaman, askerin ihtiyaçlarını dikkate alarak ülkenin her tarafına planlı ve sistemli bir şekilde emir ve fermanlar gönderirdi. Ordunun iâşe ve ikmalinin ya mahallinden ya da geniş imkanlara sahip bölgelerden büyük ölçüde sevkiyatlarla temin edildiği bilinen bir durumdur (Kütükoğlu, 1993: 32-33).

Batı yönlü seferlerde deniz taşımacılığının kolaylığından yararlanmanın yanında Tuna nehrinin sağladığı avantajlar önemli bir faktör olarak karşımıza çıkmaktadır. Özellikle kara yoluyla yapılan sevkiyatta zorunluluk olmakla birlikte yolların bakımsızlığı, fiziki durum dikkate alındığında araba yanında yük ve binek hayvanlarından istifade edilmektedir (İşbilir, 1996: 65). Bir sefer esnasında istenilen miktarda yük hayvanı bulmak da kolay değildir. Sonuçta sadece hububat, askerin ağırlıkları, savaş malzemelerinin hepsinin hayvanlarla çekildiği dikkate alınır, bunun önemi daha da iyi anlaşılacaktır (Kütükoğlu, 1993: 32-33).

Bu çalışmada 1716 yılında Osmanlı ordusunun İstanbul'dan Avusturya istikametine sefere çıkıp Varadin'de yapılan muharebeden sonra tekrar dönüşüne kadar olan 203 günlük sürede Anadolu'dan tedarik edilen yük ve binek hayvanları ele alınmıştır. Genel olarak bunların tedarik edildiği sancak ve kazalar, ödemeler, nakliye masrafları ve yaşanan problemler arşiv belgeleri ve araştırma eserlerinden istifade edilerek incelenmeye çalışılmıştır.

1. Avusturya Seferi İçin Anadolu'dan Temin Edilen Yük ve Binek Hayvanları

Osmanlı kara ulaştırma sistemleri hayvan gücüne dayanmaktaydı. Öyleki bunların bir kısmı devletin mülkiyet ve kontrolünde, diğer kısmı ise askerî seferlerin genel çerçevesine bağlı olarak belirli amaçlar için temin edilirdi. Seferlerde kullanılan hayvanların ve bunların temin edildiği kaynakların çeşitliliği sebebiyle kara ulaştırmasının organizasyonu karmaşık bir yapıya sahiptir (Murphey, 2007: 98). Devlet binek hayvanı temininde maliyet ve kolaylık faktörlerini dikkate alarak ya satın alma veya kiralama yöntemlerinden birini tercih etmekteydi. Satın almak maliyet açısından uygun olmakla birlikte, bakım ve besleme faktörleri dikkate alındığında kiralama işinin daha avantajlı hale geldiği açıktır. Bu nedenle devlet taşıma maliyetlerini de dikkate alarak kiralama yönetimini daha çok tercih ediyordu (İşbilir, 2007: 26). Osmanlı'da XVII. yüzyıldan itibaren taşıma işiyle uğraşan deveci ve katırcı gibi esnaf zümreleri ortaya çıkmıştı. Bunlara "mükârî" ismi verilmekte ve devlet tarafından bunlara yazılan çok sayıda hüküm bulunmaktadır. Söz konusu esnaflardan taşıdıkları mallara zarar gelmesi halinde karşılayacaklarına dair mutlaka bir kefil bulmaları istenirdi. Kiralanan hayvanların her türlü ihtiyaçları yanında deveci, katırcı, arabacı gibi kişilerin yiyecekleri için yapılacak harcamalar, mükellefiyet olarak bölge halkından tahsil edilen paralarla karşılanmaktaydı (İşbilir, 2003: 554).

Seferlerde kara yoluyla yapılan taşıma; ya hayvan sırtında ya da hayvanlar tarafından çekilen arabalarla yapılmaktaydı (Ertuş, 1999: 594). Arabaların daha fazla yük taşıma kapasitesi olmasına rağmen hayvanların tercih edilmesi yolların fiziki durumu ile ilgilidir. Hayvanlar yollarda kar, çamur vs. durumunda arabalara göre daha kolaylıkla yol alabilmekte, hatta istisnai

durumlarda güzergâh dışında da rahatlıkla yürüyüşlerine devam edebilmekteydi (Ekin, 2002: 76). Seferler sırasında taşıma ve seyahat amacıyla istifade edilen hayvanlardan öküz ve camus gibi ağır yük taşıyanların yanında at, katır ve deve cinsi hayvanlardan da büyük ölçüde yararlanılırdı. Belgelerde at, bargir, katır ve deve çok sık kullanılmakta ve bu hayvanlar kara taşımacılığının temelini teşkil etmekteydi. Nitekim top arabalarının çekimi görevi, at, öküz ve camuslar tarafından sağlanmaktaydı. Katırlar daha dayanıklı hayvanlar olduklarından kısa mesafede hafif yüklerin taşınmasında, develer ise uzun yolculukta kullanılırdı (İnbaşı, 2004: 81). Yine sefere katılan yeniçerilerin ağırlıkları, gemiler için kereste taşınması ve ordunun iase ve ikmal işleri de yük ve binek hayvanları ile yapılmaktaydı (Güçer, 1964: 30).

Yük ve binek hayvanlarının taşıma kapasiteleri de önem taşımaktadır. At ve katırın taşıma kapasitesi birbiriyle neredeyse aynı olmakla birlikte deve, doğal olarak daha fazla yük taşımaktadır. Mesela İstanbul kilesi esas alınarak zahire taşıma miktarı dikkate alındığında deve 180-256 kg, at ve katır ise 102-141 kg arasında değişen miktarlarda yük taşıyabilmektedir. Bununla birlikte taşıdığı yükün çeşidi de farklılık arz etmektedir. Diğer taraftan uzak yerler, mevsim şartları ve fiziki yapılar da yükün miktarını etkileyen faktörlerdendir (İşbilir, 2013: 48).

Seferlerde ordunun yükünü çeken hayvanların başında deve gelmektedir. Bunu camus, beygir ve katır takip etmektedir. Konunun esasını teşkil eden 1716 Avsutura seferinde Anadolu'dan temin edilen yük ve binek hayvanları ise deve, katır ve beygirdir.

1.1. Deve

Osmanlı kaynaklarında deve için Farsça'dan alınan “*şütür/üştür*” kelimesi kullanılmıştır. Yeniçeri Ocağı'nda bulunan 196 ortanın 29.su “*deveci*” adı ile anılmaktadır. Bu ortanın komutanına ve diğer deveci ortalarının kademlisi olarak “*Baş Deveci Ağa*”, deveciler için “*şütürbân/şütürban ağa*” tabiri kullanılırdı. Deveci ortaları savaşlarda siper hattında yer alan hizmetlerinin dışında sefer gidiş ve dönüşünde yeniçeri ağasının develerinin yükü ile ilgilenmek, ağırlıklarının sevkiyatını takip etmek gibi görevleri de bulunmaktaydı (Uzunçarşılı, 1988: 213; Pakalın, 1983: 434). Osmanlı sarayının develerine bakan kimselere “*sârbân*”, bunların reislerine de “*sârbânbaşı*” denilirdi. Deve yüke, soğuğa, sıcağa, açlık ve susuzluğa uzun süre tahammül etmesi sebebiyle tercih edilirdi (Önkal ve Bozkurt, 1994:225-226). Deve Anadolu'da uzun ve kısa mesafe taşımalarında kullanılmaktadır. Ancak özellikle uzun mesafeli taşımalarda ve buna paralel uzun zamana yayılan durumlarda kullanılması çok daha ekonomiktir. Kısa mesafede zorunlu malların taşındığı görülmekle birlikte ancak bunun pahalıya geldiği de bilinmektedir (Ortaylı, 2000: 99-102).

Deve, seferlerde ise ordunun top, cephâne, mühimmat ve zahire gibi ağırlıklarını taşımak için kullanılmaktaydı (MAD, nr: 6549/531). Seferler asgari altı ay kadar sürdüğünden ve mesafeler çok uzun olduğundan yük taşımada kullanılacağı için bazı hususiyetlere dikkat edilirdi. Develerin güçlü, kuvvetli, genç ve sağlıklı olması istenirken özellikle yaşlı ve alçak boylu olmaması hususunda tenbihat yapılırdı (KK. nr: 2847/ 134; 2851/356; MAD. nr:8461/8). Develerin satın alındığı veya kiralandığı yerden orduya hizmet için getirildiği noktaya teslimiyle görevli olan sarbanlarda da bazı şartlar aranmaktadır. Öncelikle bunların sipah, yeniçeri, cebeci, topçu gibi dirlik sahibi olmaması, yarar, bahadır ve etrafında güvenilen, herkesçe bilinen kişiler olması, sefer dönüşüne kadar hizmet edebilecek kimselerden seçilmesine özen gösterilirdi. 1715 seferinde bazı sarbanların taahhüt ettikleri hizmeti yerine getirmediği, ücretlerini aldıktan sonra develeri satıp firar ettikleri, başkalarının hizmetine geçtikleri, bunun sonucunda da naklolunacak zahire ve mühimmatın gecikmesine sebep oldukları görülmüştü. 1716 yılındaki sefer hazırlıklarında bu gibi olaylar yaşanmaması için ikaz mahiyetinde fermanlar gönderilmişti (KK. nr: 2847/180; 2851/400; MAD. nr: 8461/32-33).

Bir deve günlük 4 kg arpa ve 9,4 kg saman tüketmekteydi. Böylelikle bir devenin sahibine aylık masrafı 3.000 akçeyi bulmaktaydı (Özkul, 2014: 111). Develerin masrafları arasında arpa ve saman dışında başkaca harcamalar da yapılmaktaydı. Develerin tüyleri dökülürken sinek ve hayvanların kendi kendilerine zarar vermesini önlemek için özel karışım

hazırlanarak derilerine sürülmesi gerekmekteydi. Bu karışım zeytinyağı, katran ve kükürtten oluşur, hatta bunlara tuz da ilave edilebilirdi. Bu kalemlerin her biri değişik yerlerden tedarik edilmekte ve genelde bu işlem çayır vaktinde uygulanmaktaydı (Ekin, 2004: 331-332).

Develerin sefere gidişinde başlarında deveciler (şütürbân) bulunurdu. Deveciler, genelde Cısr-i Mustafa Paşa, Dimetoka ve Hayrabolu kazalarındaki deveci kethüdaları tarafından tedarik edilmekteydi. Deveciler, sefer dönüşüne kadar istihdam edilmek üzere Edirne'ye gelerek buradan ordu ile birlikte sefere katılırdı (D.BŞM. nr: 1906/45). Nitekim Rakka, Rişvan ve Aksaray taraflarından gelen 306 deve Edirne'ye getirilip damgalanmış ve her bir katar deve için bir deveci tayin edilip bunlara günlük 6 akçe ödenmişti (D.BŞM. APE. nr: 25/101).

Anadolu'nun muhtelif yerlerinden alınan develer; İstanbul'a getirilip sârbânlar tarafından "*nevrûz-ı firûz*"dan² önce (21 Mart) ordunun sefere hareket noktası olan Davud Paşa sahrasında hazır edilirdi. Burada mutemet sarbânbaşına teslim edilerek sefer dönüşüne kadar izinsiz dönmeleri istenirdi (KK. nr: 2847/176, 180; MAD. nr: 8461/32-33). Mesela Bolu sancağının kaza ve köylerindeki Türkmen ve Yörük taifesinden 50 deve kiralanarak "*nevrûz-ı firûz*"dan önce Davud Paşa sahrasına getirilip sarbanbaşına teslim edilmişti (D.MKF. nr:790/153; MAD. nr: 8461/61,126). Yine aynı şekilde Sığla Sancağı'ndan kiralanması istenen 600 devenin de aynı şekilde hazır edilmeleri istenmişti (MAD. nr: 8461/32-33).

Sefer hazırlıkları yapılırken öncelikle İstabl-ı Amire'de bulunan develer tercih edilir, yetmediği takdirde Anadolu veya Rumeli'den satın alınması yoluna gidilirdi. Buralardan develer ya kiralama (mükârî) ya da satın alma (mübayaa) yöntemiyle temin edilirdi. Develer devlet tarafından satın alınıp ve sefer başından sonuna kadar kullanılabilirdiği takdirde maliyet olarak uygun olurdu. Ancak kiralama yöntemi ise deveye en çok ihtiyaç duyulan zamanda ve mahalde yapıldığı için hem esneklik sağlamak hem de faal olarak kullanılmadığı zamanlarda otlatma ve bakım yükümlülüğü olmaması gibi nedenlerle maliyeti düşürmekteydi (Murphey, 2007: 98-99; Faroqhi, 1982: 527).

Osmanlı'da genellikle "*mükârî*" veya "*mükârî ashâbı*" denilen ve çoğunlukla deveci, atçı, katırcı ve arabacıardan oluşan esnaf teşekkülleri olduğu bilinmektedir (Ekin, 2002: 40). Devlet sefer zamanlarında ihtiyacı olan yük ve binek hayvanlarını bunlardan satın almakta veya kiralamaktadır. 1716 seferi hazırlıkları kapsamında Anadolu ve Rumeli kazalarından, Türkmen ve Yörük taifelerinden kaza kadılarına, ayan-ı vilayet ve iş erlerine "*tüccardan*" ve "*mükârî deve ashâbından*" deve tedariki için fermanlar gönderilmişti. Anadolu tarafına gönderilen fermanla her bir deve için aylık kiralama ücretinin 6 kuruş (720 akçe) olduğu tespit edilmişti (KK. nr: 2847/176, 180). Yine Ankara Sancağı'ndan sefer için kiralama suretiyle 200 deve talep edilmiş, bunların kazalara dağılımının ahalinin gücüne göre yapılması istenmişti. (MAD, nr: 8461/179). Yine Ereğli'den aylık 6 kuruş kiralama ücretlerinin devlet tarafından ödenmesi şartıyla 30 adet deve talep edilmişti (MAD. nr: 8461/196). 1716 yılında Anadolu'nun muhtelif sancaklarından 6.300 deve kiralanmıştı (KK. nr: 2847/176-179; D.MKF. nr:799/84, 105). Söz konusu sancak ve deve miktarları aşağıda verilmektedir.

² Nevrûz; eski takvimlerde gece ile gündüzün eşit olduğu, yılın ve ilkbaharın başlangıcı olan 21 Mart günü. Farsça'da yeni gün anlamındadır. Bkz. Ayverdi, 2005: 2342.

Tablo 1. Anadolu'dan talep olunan mekari deve miktarları

Eyalet/Sancak	Adet	Sancak	Adet
Kütahya Eyaleti	400	Kırşehir	100
Hüdavendigar	400	Beyşehir	100
Saruhan	200	Niğde	100
Aydın	400	Sivas Eyaleti	200
Ankara	200	Amasya	150
Kangırı	200	Divriği	50
Bolu	50	Arapkir	50
Kastamonu	200	Bozok mea-Mamalü	350
Teke	300	Canik	50
Hamidabad	250	Çorum	50
Karaman	200	Adana Eyaleti	150
Menteşe	100	Sis	50
Karahisar-ı Sahib	100	İçili	200
Sultanönü	50	Alanya	50
Konya Eyaleti	300	Tarsus	100
Kayseri	500	Maraş Eyaleti	300
Akşehir	100		
Aksaray	300	Toplam	6300

1716 seferi hazırlıkları kapsamında deve satın alınmasını ile ilgili ilk hüküm 8 Ekim 1715 tarihinde Konya sancağına gönderildiği görülmektedir. Söz konusu hükümde sefer için İstabl-ı Amire'de bulunan develerin kifayet etmediği, Konya Sancağı'ndan 297 deve satın alınması talep edilmişti. Devenin katari 300 kuruş olup, satın alınması talep olunan 297 deve için havale yoluyla 14.850 kuruş (1.782.000 akçe) ödenmişti (KK. nr: 2847/134). Bunu müteakip Anadolu'nun muhtelif sancak ve kazalarından deve satın alma faaliyetleri başlamıştır. Anadolu'da bulunan Türkmen aşiretlerinden önemli miktarda deve alınmıştır. Bunlardan biri Bozok'ta bulunan Mamalı Türkmen taifesi olup (Orhonlu, 1987: 81-87) bunlardan 120 deve satın alınmış ve bu develerin her bir katari için Tokat malından 300 kuruş ödenerek devlete maliyeti 6.000 kuruş olarak belirlenmişti (D.MKF. nr: 789/54). Yine aynı şekilde Tokat'ta bulunan Mamalı Türkmen taifesinden 120 (MAD. nr: 8461/118), Aksaray sancağından 300 devenin tahsil ve tedarik olunması istenmiştir. Bu faaliyet esnasında yerli halkın Türkmen ve Yörük taifesini, Türkmen ve Yörük taifesinin de yerli halkı bahane etmemesi konusunda uyarılmıştır (MAD. nr: 8461/109). Türkmenlerde yörüklerden farklı olarak yaylak ve kışlak arasındaki sahaların sınırları belirli olup, devlet tarafından idari ve mali düzene tatbi tutulduğu için sancak ve kaza statüsünde yönetilmekteydi. Bunlara daha çok hayvansal ürün tedarikinde ihtiyaç duyulmaktaydı. XVI.yüzyılın sonlarına kadar Anadolu'nun doğu yarısında bulunurlarken devlet nizamında olan değişimlerden dolayı bu yüzyıldan sonra batıya doğru da göç edenler olmuştur (Gündüz, 1997: 41). Bu kapsamda Adana, Halep, Ayntap, Maraş, Ankara, Kırşehir, Aksaray yakınlarında olan Türkmen cemaatlerine 420 deve tevzi edilmişti. Ancak 420 deve hazır olmasına rağmen “*voyvodamız gelmedikçe develeri ihraç etmeyiz*” diyerek mükellefiyetin gecikmesine sebebiyet vermişlerdi (KK. nr: 2851/411).³ Yeni-il Türkmenleri cemaatlerinden tahsil olunacak develerin ücretlerinin 1716 senesi voyvodalık malından karşılanması istenmişti (KK. nr: 2851/ 390; D.MKF. nr: 788/21).

Osmanlı'larda devlet ile halk arasında işleri yürüten ayanların vergi tahsili, sefer sırasında halktan hayvan tedariki başta olmak üzere çok çeşitli görevleri bulunmaktaydı. Özellikle XVIII. yüzyılda merkezi otoritenin zayıflayıp ayanların güçlendiği dönemlerde bu

³ Voyvoda; Osmanlı'da reis, ağa ve subaşı gibi anlamları bulunmaktaydı. XVII. yüzyıldan itibaren kullanılmaya başlanmıştır. Valiler veya mutasarrıflar halkın ileri gelenlerinden birini voyvoda olarak tayin ederdi. Zamanla kaza kaymakamlığı da yapmaya başlamışlardır. Tımar ve zemat usulü olan yerlerde mukataa ve has gelirlerini toplama yetkisi olup, tahsil memuru vazifesi de görmüşlerdir. Pakalın, 1983; 598.

işleri yaparken keyfi uygulamalar da olabilmekteydi (Mert, 1991: 195-196). Nitekim Kayseri kadısına buradan 72 devenin satın alınması ve 500 devenin de kira yoluyla temini hususunda ferman gönderilmişti. Ancak bazı deve sahipleri “*ayân-ı vilâyet*”ten olduğundan her deve için reayadan 30 kuruş (3600 akçe) talep ettikleri görülmüş ve bunların yasaklanması gerektiği bildirilmişti (MAD. nr. 8461/180; KK. nr. 2851/396).⁴

Sancaklardan tedarik edilen develerin koşum takımlarının tam olması gerekmektedir. Koşum takımları içinde semer, çuval, harar, ip, urgan, keçe vb. yer almakta ve bunların hepsine “*raht*” denilmektedir ki birçok hükümde rahtlarının noksansız olması emredilmektedir. Söz konusu koşum takımları satın alma veya kiralama fiyatına dahil edilmektedir (Ekin, 2004: 332-333). Mesela Sivas, Tokat, Zile taraflarından Halil Efendizâde İbrahim tarafından tahsil olunan 177 (D.MKF. nr: 795/170), Kilis'ten Gedikli Mehmed Ağa tarafından mübayaa olunan 42 (D.MKF. nr: 793/23), Aksaray, Kayseri, Adana, Niğde taraflardan İvaz Ağa tarafından satın alınan 333 deve rahtlarıyla birlikte İstabl-ı Amireye teslim edilmişti (MAD. nr: 8461/351; D.MKF. nr: 797/128). Yine Anadolu'nun muhtelif yerlerinden Mehmed Ağa tarafından satın alınan 309 deve de rahtlarıyla damgalanarak İstabl-ı Amireye gönderilmişti (MAD. nr: 8461/333).

Anadolu'dan sefer için tahsil olunan develer peyderpey mübaşirler vasıtasıyla İstanbul'a getirilerek İstabl-ı Amireye teslim edilirdi. Mübaşirlerin satın aldığı develerin ücreti bazen peşin olarak verilmekle birlikte bazen de avâriz ve nüzül bedellerinden havale suretiyle ödenmekteydi. Bunlarla ilgili uygulamaları sefer için deve tahsilindeki belgelerden anlaşılmaktadır. Mesela Bozok, Danışmendlü ve Mamalı Türkmenlerinden dergah-ı ali müteferrikalarından Ahmed Ağa tarafından satın alınan 390 deve için ortaya çıkan 23.558 kuruş (2.826.960 akçe) masraf, develerin tamamı teslim edildiğinde peşin ödenmiştir (KK. nr: 2847/143). Yine aynı tarihlerde ise Konya kazalardan satın alınması ferman olunan 294 devenin 10.000 kuruş (1.200.000 akçe) olan ücretleri 1716 senesi Kütahya sancağı avâriz ve nüzül bedelinden karşılanmıştı (D.MKF. nr: 790/204). Daha sonra tekrar Konya'dan Gedikli çavuşlardan Mehmed Ağa tarafından 471 deve satın alınarak 24.803 kuruş (2.976.360 akçe) verilmişti. Ancak deve ücreti olarak 24.640 kuruş (2.956.800 akçe) masrafı olmuştu. Bu develerden 406 adedi teslim edilmiş kalan 65 deve henüz İstabl-ı Amireye getirilememişti (KK. nr: 2847/138). Benzer şekilde Kırşehir tarafından satın alınan 48 devenin ücretleri olan 2.400 kuruşun (280.000 akçe) 1716 yılı Karaman eyaleti kazalarının (İE. ML. nr: 8227), Niğde sancağından satın alınan 126 devenin ücreti olan 6.300 kuruşun (756.000 akçe) ise 1716 yılı Karaman eyaletinin avâriz ve nüzül bedellerinden verilmesi istenmişti (D.MKF. nr: 793/111).

⁴ “Ayân-ı Vilâyet”; Anadolu'nun sancak ve kazalarında seçkin kişilerden oluşan zümrelere verilen isimdir. Bu kişiler devletin çeşitli taleplerini yerine getirmekte yardımcı olmaktadır. Sefer zamanlarında asker toplamak, hayvan tedarikine yardımcı olmak gibi birçok konuda rolleri olmaktadır. Bkz. Özkaya, 1994; 11.

Tablo 2. Anadolu'dan satın alınması talep olunan deve miktarı ve ücretleri

Kaza	Deve Sayısı	Ücreti (Kuruş)	Nakliye Ücreti (Kuruş)
Konya	297	14.850	742,5
Niğde	126	7.560	350
Beyşehir	76	3.900	195
Kırşehir	48	2.400	120
Akşehir	48	2.400	113,40
Aksaray	78	3.900	162,5
Kayseri	90	4.500	250
Adana	94	4.700	294,5
Sivas	240	12.000	666,5
Danışmendli Türkmenleri	131	6.550	218,40
Mamalı Türkmenleri ve Bozok Sakinleri	120	6.000	333,40
Bozok Türkmenleri (Ankara)	120	6.000	200
Bozulus Türkmenleri (Karaman)	120	6.000	333,40
Bozulus Türkmenleri (Aydın)	120	6.000	300
Dulkadir	90	4.500	285
Yeni-il	600	30.000	2.000
Rakka	300	15.000	1.666,5
Kilis	60	3.000	333,1
Rışvan	120	6.000	666,5
Toplam	2880	145.260	9.231,40

D.MKF.d. nr: 28179/ 2-3; KK. nr: 2847/149-154

Yukarıdaki tabloda olduğu gibi Anadolu sancak ve cemaatlerinden seferde istihdam edilmek üzere 2.880 deve talep edilmiş, İstanbul'a ise 2.760 devenin teslimi gerçekleşmişti. Buna göre talep edilen develerin % 96 'sının karşılandığı görülmektedir. Bunlara sadece satın alma ücreti olarak 145.260 kuruş ödenmişti. Develer için talep edildikleri yerlerden İstanbul'a kadar nakliye ücreti de ödenmektedir. Nakliye ücreti standart olmayıp, sancakların İstanbul'a mesafesine göre değişmekteydi. Mesela Kilis, Rakka ve Rışvan'dan İstanbul'a her bir deve için 4.000 akçe nakliye ücreti ödenmekte iken Ankara'dan tahsil dilen develer için 1.200 akçe ödenmekteydi. Söz konusu develerin nakliye ücreti 9.231,40 kuruş olarak gerçekleşmişti. Develerin alım ve nakliye ücreti birlikte hesap olduğunda bu meblağ 153.231,40 kuruş (18.387.768 akçe) ulaşmaktaydı (KK. nr:2847/149-154).

Seferlerde Anadolu'daki konar-göçer cemaatlerden önemli miktarda deve temin edilmekteydi. Konar-göçerlerin uzun yolculuklarda ekseriyetle yüklerini develerle taşırlardı. Bundan dolayı Anadolu cemaatlerinde bol miktarda deve bulmak mümkün olabiliyordu (Orhonlu, 1987: 21-22). Söz konusu cemaatlerden develer satın alma usulü ile tedarik yoluna gidilmişti. Bu kapsamda Bozulus Türkmen cemaatinden 120, Bozok Türkmen cemaatinden 420 ve Çorum ektradından 485 olmak üzere toplam 965 deve satın alınması emredilmişti. Anadolu'nun diğer sancaklarından olduğu gibi cemaatlerden alınacak develer yine 50 kuruştan (6.000 akçe) alınması istenmişti (KK. nr: 2851/356).

Tablo 3. Anadolu cemaatlerinden satın alınacak develer

Cemaat	Deve Miktarı/katar	Adet
Yeni-il	100 katar	600
Bozulus Sakinani	20 katar	120
Türkmanan-ı Bozulus Sakinani	20 katar	120
Türkmanan-ı Danışmendli	21 katar 5 mehar	131
Cemaat-ı Mamalı sakinan-ı Bozok	20 katar	120
Toplam/Her biri 50 kuruş	181 katar 5 mehar	1091

Yukarıdaki tabloda da görüldüğü üzere Anadolu cemaatlerinden her biri 50 kuruştan olmak üzere (6.000 akçe) 1091 deve satın alınması istenmişti. Söz konusu develerin ücretleri olan 23.558 kuruş (2.826.960 akçe) voyvodalık malından havale olunmuştu (KK. nr: 2847/140). Ancak Anadolu cemaatlerinin bu kadar deve teminine imkanları olmadığı gerekçesiyle bir miktar indirim talebinde bulunulmuş, bunun üzerine 66 deve indirim yapılmıştı (MAD. nr: 8461/ 69).

Sefer için talep olunan develerden ahalinin ekonomik durumlarının iyi olmamasından dolayı zaman zaman indirim yapılmaktaydı. Nitekim sefer için Tokat'tan kiralama usulü ile 67 deve istenmişti. Ancak burada ahalinin imkânlarının uygun olmaması sebebiyle ancak 50 deve tedarik edebildikleri, kalan 17 devenin mahallerinden alınmaması talep etmişlerdi. Söz konusu talep uygun bulunmuş, mübaşirin ahaliden bu 17 deveyi isteyerek rencide etmemeleri istenmişti (MAD. nr: 8461/37, 148; D.MKF. nr: 791/103). Ancak Zile'de bazı aşiretlerin de hisselerine düşen develeri herhangi bir sebep olmadan vermek istememeleri üzerine Zile kadısı ve voyvadasına hüküm gönderilerek söz konusu develeri tedarik ederek mübaşire teslim etmeleri gerektiği bildirilmişti (KK. nr: 2851/381; D.MKF. nr: 788/2). Kayseri sancağından 300 deve istenmiş bunun 100 adedinin satın alınması ve 200 adedinin ise kiralama usulü ile alınması ferman olunmuş iken sefer sebebiyle bu sayı 200 daha arttırılarak 500 deveye çıkarılmıştı. Ancak ahalinin bu kadar deveyi tedariklerinin mümkün olmadığı anlaşılacak benzer gerekçeyle bu sayıdan indirim yapılması talep edilmiş ve buradan 250 deve tedarik edilmesi uygun bulunmuştu (MAD. nr: 8461/339; D.MKF. nr: 796/253). Yine aynı şekilde Simav kazasından istenen 24 deveden 14 deve indirim yapılmış (MAD. nr: 8461/35), Karesi sancağından kiralama yoluyla istenen 200 deveden Manyas kazasına isabet eden 12 adet devenin kazalarında deve bulunmamasından dolayı alınmaması istenirken, Bigadiç ve Sındırgı kazalarında deve bulunmadığı, şimdye kadar da buralardan hiç deve istenmediği bildirilmişti (MAD. nr: 8461/148; D.MKF. nr: 792/123, 793/12). Kastamonu sancağı Yörük ve Türkmen taifesi tüccardan olduğu ve mükari deve sahiplerinden 202 katır ve 200 kiralık deve tedarik etmeleri konusunda ferman gönderilmişti. Ancak Kastamonu sancağının fiziki ve coğrafi yapısının ekseriyetle taşlık ve sarp olması, bunun doğal sonucu olarak ahalinin durumlarının iyi olmaması, buna ilave olarak Türkmen ve Yörük taifelerinin ise tüccar olmaması sebebiyle istenen develeri gönderemeyeceklerini bildirmişlerdi. Ayrıca buradan tedariki beklenen 202 katırdan da sadece 50 katırı kiralayarak gönderebileceklerini bildirmişlerdi (MAD. nr: 8461/10; KK. nr: 2851/405).

Deve bulunmaması durumunda bunların yerine bazen katır ve beygir gönderilerek mükellefiyetin yerine getirildiği görülmektedir. Bu durum Maraş sancağında görülmüş olup, söz konusu sancaktan mübaşirler vasıtasıyla 300 deve kiralanması istenmiş ancak sancaklarında deve bulunmadığından bunun yerine 100 katır gönderilerek bu mükellefiyetlerini yerine getirmişlerdi (KK. nr: 2847/179; İE.ML. nr: 36653). Bunun gibi Sultanönü sancağından da 50 kiralık deve talep edilmiş ancak ahalinin vilayetlerinde deve bulunmadığını arz etmeleri üzerine bunun yerine İstabl-ı Amireye 30 beygir teslim etmeleri istenmişti (MAD. nr: 6549/203).

Sefer için istenen develer bazen hiç bulunmaması durumunda bu talepten merhameten vaz geçilmesi veya başka bir mükellefiyet yüklenmesi şeklinde olabilmekte, bazen de mübaşirlerin bu durumu suiistimal ederek ahaliden deve ücreti istedikleri görülmekteydi. Aslında bu durum devlet yönetimi tarafından yasaklanmıştı. Buna Amasya sancağından ücreti mürden verilmek üzere 40 katır ve 150 kiralık deve talep edilmesi iyi bir örnek olarak karşımıza çıkmaktadır. Zira bu talebe karşılık bugüne kadar Amasya'dan hiç deve istenmediği gibi kazalarında da deve bulunmadığı, bundan dolayı tedariklerinin mümkün olmadığı ve ahalinin hallerine merhamet edilmesi istenmişti. Bunun üzerine ahaliden tersane-i amire için satın alınan telin mübaşire teslim etmeleri bildirilmişti. Bu arada Amasya Şehir Kethüdası ve Köprülü Mirahur oğlunun deve bulunmaması sebebiyle onun yerine 150 kuruş talep ederek ahaliyi rencide etmelerinin engellenmesi istenmişti (MAD. nr: 8461/153; D.MKF.789/130; 793/74). Ortaköy Kazası'ndan 18 deve kiralanması istenmiş ancak ahaliye deve bulunmadığı sadece

ayandan Seyyid Derviş'te 18 deve bulunduğu bildirilmişti. Söz konusu 18 devenin İstanbul'a kadar harcırahlarını vermek istemelerine karşın Seyyid Derviş'in bunu kabul etmediği, ahalden iki senede 36 deveden mîrî için alacağından başka 1.340 kuruş daha aldığı, bunun geriye verilmesi ferman olunmuştu (MAD. nr: 8461/128).

Bu durum bazen deve tahsiline memur kimselerin kasdi hareketlerinden ve bunlara nezaret eden kimselerden de kaynaklanabilmekteydi. Daha önce Kayseri sancağından istenen 500 deveden 196 deve tahsil olunup İstabl-ı Amireye teslim edilmişti. Deve tahsiline memur olanların mal hırsıyla hareket ettikleri, kalan develerin tahsilinin mümkün olmadığı, Kayseri kadısının da bu konuda gereken özeni göstermediği hatta bunların buradan uzaklaştırıp Kıbrıs adasına sürülmedikçe kalan 304 devenin tahsilinin imkân olmadığı bildirilmişti. Ancak her şeye rağmen söz konusu 304 deveden vaz geçilmemiş, bunların sefer için elzem olduğu ve ordu Davud Paşa'dan hareket etmeden önce sarbanbaşına teslim edilmesi istenmişti (KK. nr: 2851/418; D.MKF. nr: 790/208).

Sefer için istenen develerin zamanında getirilip teslim edilmemesi de ayrı bir problem olarak ortaya çıkmaktadır. Sefer organizasyonun planlanan şekilde ilerleyebilmesi için istenen deve, katır, at, beygir hemen hepsinin "*rûz-ı hızır*"dan önce Davud Paşa sahrasında hazır olması gerekirdi. Aksi durumda sefer için sevkiyatı yapılacak zahire ve mühimmatın gecikmesine neden olmaktadır. Bunu önlemek için de istenen hayvanların mutlaka zamanında teslim edilmesi ve tedarikte kusuru olmaması için fermanlarda tenbihatlar yapılmaktaydı. Buna rağmen bazı gecikmeler yaşanabilmekteydi. Nitekim Biga sancağına bağlı Ezine, Kazdağı ve Çan kazalarından 100 deve istenmiş ancak kaza ahalsinin develeri gününde getirip teslim etmeyerek seferin gecikmesine yol açtıkları belirtilmişti. Bunun üzerine tekrar tekrar söz konusu sancaklara fermanlar gönderilerek ordunun hareketinden önce Davud Paşa sahrasında develeri teslim etmeleri hususunda ikaz yapılmıştı (KK. nr: 2847/177, 2851/405; D.MKF.790/78, 793/12). Develerin istenen vakitte teslimi yanında seferde istihdamına uygun vasıflarda olması da ayrı bir ehemmiyet arz etmektedir. Aydın'da sakin Bozulus Türkmenlerinden tanesi 50 kuruştan 120 deve satın alınarak İstanbul'a gönderilmesi istenmişti. Ancak Aydın'dan getirilen develerin yük taşımaya ve kullanıma uygun olmadığı bildirilmiş, ancak Aydın'da bundan başka deve olmadığı ifade edilmiş ve kendilerine sefer başladıktan sonra gelecek devenin de gereği olmadığı bildirilmişti (KK. nr: 2847/153).

1716 seferi için Anadolu ve Rumeli'den talep edilen develerin tahsil edilip İstabl-ı Amireye tesliminde gecikmeler yaşandığı anlaşılmaktadır. Terkos kadısına 29 Mart 1716 (5 R.1128) tarihinde gönderilen bir hükümde; cebeci, topçu, yeniçeri vesair askeri sınıfların ağırlıklarını taşımak için deve ihtiyacı olduğu, Anadolu ve Rumeli'den kiralanan develerin hala gelmediği, hâlbuki padişahın sefer için hareketinin de çok yakın olduğu bildirilmişti. (D.MKF. nr: 791/27). Ordunun hareketinden önce Anadolu'dan sefer için satın alınıp İstanbul'a getirilen mîrî develer İstabl-ı Amireye teslim edilip hazır bekletilmekte iken ordunun hareketinden sonra gelenler doğrudan ordunun bulunduğu mahalle gönderilmektedir. 20 Haziran 1716 tarihinde İstanbul'a gelen 1.188 deve önce Korfu tarafına gönderilmesi ferman olmuşken bu tarafa gerek görülmeyip, bunlar ve bundan sonra gelecekler de dahil olmak üzere bekletilmeden Belgrad istikametine gitmekte olan orduya yetiştirilmesi istenmişti (MAD. nr: 6549/438).⁵ Yine bunları takiben Rakka, Rişvan, Aksaray taraflarından satın alınan 364 mîrî deve Edirne'de orduya yetiştirilmiş, geçtikleri menzillerde her bir katarına bir kile arpa verilmesi emr edilmişti (D.MKF. nr: 795/132; DBŞM.APE. nr: 25/96).

Develerin eksik teslim edilmesi durumunda ödenen ücretlerin hazineye iadesi söz konusu olmaktadır. Anadolu Türkmen cemaatlerinden sefer için satın alınıp İstabl-ı Amireye 1.091 devenin teslimi istenmişti. Ancak bunlardan 66 deve indirim yapılmıştı. Böylelikle İstabl-ı Amireye 1025 devenin teslim olunması gerekmektedir. Ancak sadece Çorum ekraadlarından ve

⁵ Ordu 17 Ca.1128(9 Mayıs 1716) da Davud Paşa sahrasından ayrılmış, Belgrad istikametine doğru hareket etmiş ve bu tarihte Soyfa menzilinde istirahat halindedir. Ahmed b.Mahmud, vr.272a.

Mamalı cemaatinden 390 deve teslim edilmiş, diğer cemaatlerden alınması gereken 635 deve gelmemiştir. Bu durumda talep edilen develerin ancak % 38'i teslim edilebilmiştir. Bunların tamamı için 51.250 kuruş (6.150.000 akçe) gönderilmiştir. Diğer cemaatlerden teslim edilmeyen 635 devenin ücreti olan 31.750 kuruşun (3.810.000 akçe) hazineye iade edilmesi istenmiştir (MAD. nr: 8461/346; D.MKF. nr: 797/74).

Belirli mükellefiyetlerden muaf olan ahaliden deve alınmamaktaydı. Sultanönü sancağından istenen 50 deveden Seyidgazi kazasına isabet eden kısmı için Seyidgazi evkafı fukaralarının bütün tekalifden muaf olduğu gerekçesiyle (D.MKF. nr: 789/32), Aksaray sancağından istenen 300 deve için ise ahalinin Türkmen, Yörük taifeleri ve tüccar taifesi burada sakin olanların Türkmen olduklarını ve deve vermeyeceklerini ifade etmişlerdi (D.MKF. nr: 790/117).

Osmanlı'da batı yönlü seferlerde Anadolu'dan getirilen develer öteden beri İstanbul Boğazından kayıklarla Rumeli tarafına geçirilmektedir. Bunun ilk örneklerinden birine Kanuni'nin 1521 yılında çıktığı Macaristan seferinde rastlamaktayız. Söz konusu sefer için Anadolu'dan getirilen 30 bin kadar deve boğazdan Rumeli tarafına geçirilmiştir (Yurdaydın, 1961: 19-20). Anadolu'dan gelen develer Üsküdar'dan kayıklarla her biri için 5 akçe ödenerek İstanbul tarafına geçirilmektedir. Mesela, Tosya, Kastamonu taraflarından gelen 215 deveyi Üsküdar'dan İstanbul tarafına geçirmek için kayıklara 1.075 akçe (MAD. nr: 2826/149), Anadolu, Sivas, Kayseri taraflarından gelen 465 deve için kayıklara 2.325 akçe ödenmişti (MAD. nr: 2826/149, 6266/209). Yine Kilis taraflarından satın alınan 540 deve Üsküdar'dan her biri 5 akçe ödenerek kayıkla Beşiktaş tarafına geçirilmiştir (MAD. nr: 2826/149).

1716 seferi için yeniçeri, cebeci ve topçulara ve divan ahalisine verilmek üzere 3.500 adet deve kiralanmıştır. Bunların her birinin aylık kira ücreti 6 kuruş olup, bu miktar develerin tamamına verilecek aylık ücret 21.000 kuruştur (2.520.000 akçe). Söz konusu develerin üç aylık kiralama ücreti ise 63.000 kuruş (7.560.000 akçe) olmaktadır. Bu meblağın sefer yolunda herhangi bir suiistimale sebebiyet verilmesini önlemek için üç eşit taksitte verilmesi istenmiştir. İlk taksit olan 21.000 kuruşun İstanbul'da, diğer bir taksidin Edirne'de ve kalan kısmının ise sefer yolunda verilmesi ferman olunmuştur (MAD. nr: 2854/54, 293).

Sefer için istenen develerden 190 tanesi İstanbul'dan Edirne'ye Göç-i Hümayun için padişah emrine verilmiş, 933 deve sadrazam, şeyhülislam, kaymakam, yeniçeri, cebeci, topçu ve divan ahalisinin hizmeti için istihdam olunmuştur (DBŞM.d. nr: 1224/7-12; D.MKF. nr: 799/23). 400 deve de Yeniçeri ocağında Belgrad'dan Edirne'ye gelinceye kadar hizmette kullanılmıştır. Bir başka kayıta ise hareket-i hümayun için 1.480 mîrî ve 892 mükari olmak üzere 2.372 deve tahsis edildiği belirtilmektedir (KK. nr: 7128/11). 1716 seferi için Anadolu eyaletlerinden 6.300 deve, Rumeli sancak ve kazalarından 3.800 deve olmak üzere toplam 10.100 deve kiralanmıştır. Görüldüğü üzere sefer için kiralanması istenen develerin % 62,3'ü Anadolu'dan, geri kalan %37,7 ise Rumeli tarafından talep olunmuştur.

1.2. Katır

Katır ayak tırnağı yapısı nedeniyle atın ulaşmasının ya da geçmesinin mümkün olmadığı dağ ve sarp yerlerde yük taşıma ve binek hayvanı olarak kullanılmakta olup ata göre açıklık, susuzluk ve zor iklim şartlarına daha dayanıklı idi. Yine katır için uygun besin bulma kolaylığı ve diğer hayvanlara göre uzun ömürlü oluşu da tercih edilmesinde etkili (Yüksel, 2004: 309). Seferlerde yük taşımak için kullanılan katırlar genel olarak Anadolu'dan tedarik edilmektedir. II. Viyana seferinde 1.100 katırın tamamı Adana ve civarından satın alınmıştır (Erdoğan, 2001: 91). Hakeza 1716 yılında Avusturya üzerine yapılan seferde de katırların tamamı Anadolu'dan talep edilmiştir. Bunların tedariki kiralama ve satın alma şeklinde olmuştur. Sefer hazırlıkları başlaması ile birlikte öncelikle İstabl-ı Amire'de bulunan katırların mevcudu tespit edilmiş ve burada olan 930 katırın 1716 seferi için mühimmatlarının bakımı yapılarak 1.300 kuruş hazine-i amireden verilmiştir (AE. nr: 2365). Seferlerde kullanılmak üzere istenen katırların da bazı özelliklerinin olması gerekmektedir. Bunlar; katırların 4-5 yaşlarında, güçlü ve kuvvetli, yüke

uygun, hasta ve yaşlı olmamasıydı. Ayrıca katırların her katarı 5 adet olup, 1716 seferinde katarı 125 kuruşa satın alınmıştı. Bu durumda her bir katırın ücreti 25 kuruş (3000 akçe) olmaktadır. Sancak ve kazalardan satın alınan katırların ücreti genellikle havale yoluyla ödenmekteydi (KK. nr: 2847/156, 2851/336). Bir önceki yıl çıkılan Mora seferi için de katırların 25 kuruşa (3.000 akça) satın alındığı göz önüne alınırsa (Ertaş, 2007: 102) fiyatların aynı kaldığı anlaşılmaktadır.

Sancak ve kazalardan temin olunan katırlar İstanbul'da İstabl-ı Amireye teslim edilmekteydi. Nitekim Kastamonu sancağından kiralanan 205 (MAD. nr: 8461/10), Kütahya'dan Gedikli Mehmed Ağa tarafından 97 (D.MKF. nr: 793/14), Amasya'dan da Halil Efendizâde İbrahim tarafından 103 katır tahsil olunup İstabl-ı Amireye teslim edilmişti (D.MKF. nr: 795/171). Anadolu'dan sefer hazırlıkları kapsamında ilk başta 1.528 katır satın alınmış, bunlara nakliye dahil 41.878,5 kuruş (5.025.420 akçe) ödenmişti. Katırların nakliye ücreti sancağın mesafesine göre değişmekteydi. Mesela Bolu'dan İstanbul'a nakliye için 750 akçe ödenirken Aydın, Menteşe gibi uzak sancaklardan gelen katırların nakliyesi için 1.600 akçe, daha uzak noktalar olan Ankara, Amasya taraflarından ise 1500 akçe ödenmişti (KK. nr: 2847/156-174).

Tablo 4. Sefer için Anadolu'dan satın alınan katır miktarları

Sancak	Adet	Ücreti (Kuruş)	Nakliye Ücreti	Genel Toplam (Kuruş)
Amasya	104	2.600	260	2.860
Ankara	152	3.800	380	4.180
Kütahya	103	2.575	257,5	2832,5
Kastamonu	206	5.150	515	5.665
Bolu	213	5.325	266	5.591,30
Aydın	220	5.500	586,5	6.086,5.20
Saruhan	155	3.925	418,5	4.343,5.20
Menteşe	143	3.575	381,40	3.959,40
Hamidili	230	5.750	613,40	6.363,40
Toplam	1528	38.200	3.678,5	41.878,5

D.MKF.d. nr: 28179/4; KK. nr: 2847/156-174

Anadolu'ya 19 Kasım 1715 tarihinde yeni bir ferman daha gönderilerek muhtemelen daha önce talep edilen 1.528 katırın yetersiz kalacağı öngörüldüğünden 701 katır daha talep edilmişti. Bu ikinci istenen katırların da aynı fiyattan yani 25 kuruştan (3.000 akçe) satın alındıkları görülmektedir. Söz konusu 701 katırın alım ücreti ise 17.525 kuruşa (2.103.000 akçe) tekabül etmekteydi (KK. nr: 2851/336).

Tablo 5. 1716 Seferi için Anadolu'dan 2.defa talep edilen katır miktarları

Sancak	Katır(Adet)	Fiyat	Toplam
Aydın	146	25	3.650
Hamid-ili	154	25	3.850
Saruhan	100	25	2.500
Magnisa	51	25	1.275
Kastamonu	100	25	2.500
Bolu	100	25	2.500
Ankara	50	25	1.250
Toplam	701		17.525

Anadolu'dan gelen katırlar Rumeli tarafına Üsküdar'dan kayıklarla geçirilmektedir. Boğazdan kayıkların İstanbul tarafına katırların geçiş ücreti deve ile eşit olup yani deve olduğu gibi her bir katır için 5 akçe ödenmekteydi. Mesela, Anadolu'dan sefer için tahsil olunup

İstabl-ı Amireye teslim edilmek üzere ilk etapta gelen 620 adet mîrî deve ve katırlar Üsküdar'dan İstanbul tarafına her biri 5 akçeden mavnalarla geçirilmişti. Bunların taşıma ücreti 3.100 akçe, tekrar gelen 675 mîrî deve ve katırların taşıma ücreti 3.375 akçe tutup, bu ücretler hazine tarafından ödenmişti (KK. nr: 2847/175; MAD. nr: 2826/148). Yine sefer-i hümayun için Üsküdar'a getirilen 98 baş deve ve katır her biri beş akçeden Beşiktaş tarafına kayıklarla geçirilmiş ve kayık ücreti olarak 490 akçe ödenmişti (MAD. nr: 2826/11). Anadolu'dan alınan 316 deve ve 195 katır da Üsküdar'dan Beşiktaş'a kayıklarla 2.555 akçe karşılığında taşınmıştı (MAD. nr: 2854/290).

Katırların alımı ve tahsili esnasında bazı görevlilerin suiistimallerinin de olduğu görülmektedir. Hâlbuki sefer için Anadolu'dan katır satın alımı esnasında reayadan fazla ücret alarak rencide edilmemesi konusunda ikazlar da yapılmıştı (KK. nr: 2851/336). Buna rağmen Ayaş Kazası'ndan sefer için katarı 125 kuruştan 15 katır satın alınması ferman olunmuş iken mübayaa memuru Ali Ağa tarafından Ayaş tarafına götürülen Seyyid Mehmed "*hizmet*" namıyla verilen 51 kuruşla iktifa etmeyip Ankara ahalisinden 65 kuruş almıştı. Hatta bazı kazalardan katır alırken her bir katar katır için 10-11 kuruş almadıkça katırları kabul etmemişti. Mübaya memuruna zamanında gerekli katırları teslim etmeyen ve sefer hizmetinin gecikmesine neden olan Seyyid Mehmed, hapis cezasına çarptırılmıştı (D.MKF. nr: 789/40).

Anadolu'dan sefer için satın alınan katırlar farklı dairelerde istihdam olunmaktaydı. Nitekim Anadolu'dan satın alınan 1.528 katırdan 1.015 adedi hareket-i hümayun esnasında kullanılmıştı (KK. nr: 7128).

1.3. At (Beygir)

Atın ehlileştirilmesi ve binek hayvanı olarak kullanılmaya başlanması yani insanlığın hizmetine sunulması dünya tarihinde ilk defa Türkler tarafından gerçekleştirilmiştir. Atın binek hayvanı olarak kullanılması dünya ve medeniyet tarihi açısından önemli bir merhaledir. İlk Türklerin at yetiştirdikleri, etini yedikleri, kurban ettikleri ve Çinlilere karşı okçu süvari birlikleri teşkil ettikleri bilinmektedir (M.Ö.4.yy). Hatta Türkler savaş atları yetiştirerek Çinlilere satmaktaydılar. Atın Türk insanı hayatında o kadar önemli bir yeri vardır ki "*Türkler at üstünde doğar, yaşar ve ölür*" anlayışı ortaya çıkmıştır. Eski Türk ordusunun eskeriyetini atlı süvari birlikleri oluşturmaktaydı (Kafesoğlu, 1997: 212-213, 271). Osmanlı döneminde de askeri teşkilatın önemli unsurlarından olan kapıkulu süvarileri ve tımarlı sipahiler atlı askerlerden teşekkül etmekteydi. Kapıkulu süvarileri hükümdar ile birlikte sefere giderken padişahın sağında ve solunda bulunur, savaş sırasında da padişah çadırını korurlardı. Tımarlı sipahi de Osmanlı Devleti'nin büyümesinde en önemli savaş gücünü oluşturan atlı askeri teşkilatından idi (Uzunçarşılı, 1994: 514-517).

Görüldüğü üzere Orta Asya'da ilk Türklerden başlayarak Osmanlı'ya kadar savaşlarda at kullanımı önemini her zaman korumuştur. At savaş güçleri tarafından kullanıldığı gibi sefer ağırlıklarını kara yolu ile sevkியatta da rolü büyüktü. Osmanlı Devleti'nde at taşıma özelliği yanında hem askerî hem de idarî kararların yerine ulaştırılması ve tebliği amacıyla kullanılmaktaydı. Nitekim at, her zaman sürati temsil etmekte, yakın uzak mesafeleri birleştirmede, yollar üzerinde ticaret, haberleşme, sevkியatta kullanımında yer almaktaydı. Özellikle de ulakların acil haberleşmede at kullandıkları bilinmektedir (Dingeç, 2011: 514-515). At ve araba deveye göre daha çok ve hızlı yük taşıyabilmektedir. Yalnız atın donanımı pahalı olduğu için eşya taşıma için uygun bir hayvan değildir. Hatta bir yerde at lüks bir binek hayvanı olduğu söylenebilir (Ortaylı, 2000: 189-190).

Osmanlı'da atlar özellikle haberleşme ve kısa taşımacılıkta ana vasıta olmuştur. Savaşlarda ve haberleşmedeki değeri dolayısıyla nakliye işlerinde çok yaygın olarak görülmemektedir. At, Anadolu ve Rumeli'de baştan başa uzanan menzillerin temel ulaşım vasıtası olarak kullanılmıştır. Menzillerde devletin resmi memurları ve haberleşmeyi yürütmekte olan ulakların tercihi ve bu işte kullanılması için beslenen atlar sebebiyle devlet önemli masraflar yapmaktaydı (Halaçoğlu, 1991: 30). Osmanlı döneminde kullanılan savaş atlarının

özelliği batıdakilerin aksine büyük adımlar atabilen ve uzun zaman koşabilen atlardan oluşmaktaydı. Diğer bir özelliği de çevik olmalarıdır (Emiroğlu ve Yüksel, 2002: 108-109).

Atlar menzillerde ve seferlerde muhtelif yük taşımacılığında kullanılan hayvalardan biri olup “bârgîr” ile aynı anlamdadır. Şu kadar ki “bârgîr” daha çok nakliye amaçlı veya kamu hizmetleri için kullanılan hayvanları nitelemekte olup, at ise çoğunlukla özel binek olarak kullanılan, soylu, cins ve pahalı hayvanları nitelendirmektedir (Çetin, 2013: 71). Genelde top taşımada kullanılan beygirlere “topkeşan beygiri” (KK. nr: 2851/342, 2847/186.), su taşımada kullanılan beygirlere “saka beygiri”, hem hafif yük ve hem de seyisin kullandığı beygirlere “seyishane beygiri” (DBŞM.d.1232-A/225) ve seferde askerin her türlü eşyasını taşımakta kullandığı beygirlere “mükârî beygir” adı verilmekteydi (MAD.nr: 8461/22; D.MKF. nr: 789/6). Seferde istihdam olunacak beygirlerin sıradan olmaması ve bazı özelliklere sahip olması önem arz ederdi. Bu özellikler arasında genç, güçlü, sağlam, araba çekmeğe dayanıklı (KK. nr: 2851/342) olmaları, iş göremez, zayıf ve güçsüz olmamaları yer alırdı (D.MKF. nr: 789/6; KK. nr: 2847/181).

Seferlerde top çekmekte kullanılan “topkeşan beygiri” genel olarak Rumeli tarafından ve özellikle Eflak-Boğdan taraflarından temin edilirdi. Daha çok askerin yükünü taşımak için kullanılan “mükârî beygir”ler ise Anadolu tarafından tedarik edilirdi (KK. nr: 2847/180-186). Seferlerde atlarla taşınan yükün miktarı türüne göre değişmektedir. Buna göre bir beygire 225 kg zahire yüklenebilirken, cephanе mühimmatında ise 154 kg’a kadar düşebilmektedir (Erdoğan, 2001: 92). Bir diğer taraftan seferde atlar ortalama olarak 7-11 askerin eşyasını taşıdığı görülmektedir. Hatta yüklerini taşımak üzere 11 yeniçeriye bir at verildiği de bilinmektedir (Ertaş, 2007: 99). Atların koşumunun develerin aksine hafif donanımlı olması, atın hızını engelleyecek unsurların mümkün mertebe az olmasına özen gösterilirdi (Çınar, 1993: 35). İster satın alma usulü ile ister kiralama yoluyla tedarik edilen beygirler olsun tıpkı diğer yük ve binek hayvanlarında olduğu gibi “nevruz-ı firuz”dan önce (21 Mart’tan önce) İstanbul’da Davud Paşa sahrasında hazır edilmeleri genel kuraldı. Beygirlerin talep edilen bölgelerden satın alınıp yola çıkarıldığında yanlarına boyarlar tayin olunup gereği gibi gözetilmesi / korunması istenirdi (KK. nr: 2847/186).

Anadolu’dan sefer için kiralama yoluyla temini istenen 1.350 beygirin mükârici esnafından tedarik edilip ordu hareket etmeden önce İstanbul’da hazır edilmesi ferman olunmuştu. Beygir temini ile ilgili 6 Şubat 1716 tarihinde İzmir kadısına ve kaza yetkililerine gönderilen hükümde yapılması gerekenler açıkça zikr edilmişti (MAD. nr: 8461/22; KK. nr: 2847/181; D.MKF. nr: 789/6). Avusturya seferi için Anadolu’dan kiralama yoluyla temin edilenlerin ücretleri, yüke girdikleri günden itibaren “mükâribaşı” tarafından ödenmişti.

Tablo 6. Anadolu’dan talep edilen mekari beygir ve adetleri (1716)

Kaza	Beygir(Adet)
İzmir	150
Manisa	150
Tire	150
Güzelhisar	150
Akhisar	100
Balıkesir	100
Bursa	150
Yenişehir	100
Beypazarı	150
Denizli	150
Toplam	1.350

D.MKF. nr: 799/84,105

1715 yılında çıkılan Mora seferinde atların günlük kiralama bedelinin 20-25 akça aralığında olduğu görülmektedir (Ertaş, 2007: 103. 1716 seferi için at kiralama fiyatları hemen hemen aynı düzeyde gerçekleştirildiği aşağıda verilen hesaptan anlaşılmaktadır. Beygir sahiplerine ücretler devede olduğu gibi peyderpey değil genellikle götürü usulü ödenmişti. Varadin seferi için beygirlerin kiralınması, nakliyesi ve istihdamı ile ilgili Mekkâribâşı Ali görevlendirilmişti. Ordunun Davud Paşa sahrasında toplanmaya başladığı 23 Mart 1716 tarihinden sefer yürüyüşüne başladığı 8 Mayıs 1716 tarihine kadar geçen 47 günde kiralanmış olan 1.198 beygir için yem alımı ve bakımı için nafaka bedeli olarak günlük 12 akçe ödenmişti. Söz konusu beygirlerin 47 günlük bakım masrafı ise 5.247,5 kuruş olarak gerçekleşmişti. Yine İstanbul'dan Edirne'ye kadar daire-i hümayun, şeyhülislam vs. için 647 kiralık beygir istihdam edilmiş ve bunlara da Edirne'ye geldiklerinde her biri için nafaka bedeli olarak 3 kuruştan (360 akçe) 1.941 kuruş bakım ücreti ödenmişti. Yine sadrazam dairesi, yeniçeri, cebeci, topçu, arabacıyan-ı top ve ahali-i divanın 9 Mayıs 1716-28 Kasım 1716 tarihleri arasında 1.329 kiralık beygir istihdam olunmuştu. Bunlara yaz günleri için 25, kış günleri için 30 akçeden olmak üzere toplam 49.955 kuruş (5.994.625 akçe) ödenmişti. Böylece sefer süresince kiralanmış beygirler için yapılan masraf 57.143,5 kuruş (6.857.220 akçe) olarak gerçekleşmişti (KK. nr: 2854/43).

Sonuç

Osmanlı sefer organizasyonunda yük ve binek hayvanlarının katkısı büyüktür. Özellikle kara yoluyla yapılan nakliyat tamamıyla hayvanlarla gerçekleştirilmektedir. 1716 yılında Avusturya üzerine çıkılan seferde Rumeli'de ve Anadolu'dan yük ve binek hayvanı tedarik edilmişti. Özellikle seferde istihdam edilen at ve katırların tamamının Anadolu'dan tedarik edildiği görülmektedir. Söz konusu yük ve binek hayvanları ya satın alma ya da kiralama yoluyla temin edilmişti. Develer yoğun olarak Sivas'tan başlayarak neredeyse tüm Anadolu'dan, at daha çok Batı Anadolu'dan, katır ise Ege ve Kuzey Anadolu'dan alınmıştı.

Anadolu'dan tedarik edilen yük ve binek hayvanları seferden altı ay kadar önce toplanmaya başlanmıştı. Develer daha çok Anadolu'daki konar-göçer aşiretlerden alınmıştı. Bu faaliyet yapılırken zaman zaman problemler de yaşanmıştı. Bazı mahallerin ekonomik durumundan dolayı istenen hayvanlar gerektiği kadar temin edilememişti. Deve tahsili ile memur mübaşirlerin süistimalleri de bunda etkili olmuştu. Bazı sancaklarda deve bulunmaması durumunda bu mükellefiyet katır ve beygir gibi başka bir yük hayvanı gönderilerek karşılanma yoluna gidilmişti. Develerin zamanında tahsil edilip teslim edilmesi sefer için önemlidir. Ancak Anadolu'dan İstanbul'a develerin ulaştırılmasında çeşitli sebeplerle gecikmeler yaşanmıştı. Bunun başında ücretlerin geç ödenmesi gelmektedir. Osmanlı yönetimi gecikmeleri asgariye indirebilmek için defalarca fermanlar göndermek zorunda kalmıştı.

Katır ve beygir de tamamen Anadolu'dan temin edilmişti. Bunların temininde pek fazla güçlük yaşanmamıştı. Katırların temininde genellikle satın alma usulü tercih edilirken beygirlerde ise kiralama tercih edilmişti.

Kaynakça

- Ahmed b.Mahmud (Göynüklü), *Tarih*, Berlin, Staatsbibliothek, Ms.or.quart, nr.1209.
- Ayverdi, İ. (2005). *Misalli Büyük Türkçe Sözlük*, İstanbul: Kubbealtı Yayınları.
- Çetin, C. (2013). *Ulak Yol Durak, Anadolu Yollarında Padişah Postalar (Menzilhaneler, 1690-1750)*, İstanbul: Hikmetevi.
- Çınar, A.A.(1993). *Türklerde At ve Atçılık*, Ankara: Kültür Bakanlığı.
- Dingeç, E. (2011). Osmanlı'da Ulaşım ve İletişimde At'ın Yeri, *CIEPO 6.Ara Dönem Sempozyumu* (14-17 Nisan 2011 Uşak), ss. 511-522.

- Ekin, Ü. (2002). *XVII.-XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğunda Ulaşım ve İletim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, Ankara.
- Ekin, Ü. (2004). Osmanlı İmparatorluğunda Nakliye Hayvanlarının Bakım ve Masrafları, *Kebikeç*, S.17, s. 327-334.
- Emiroğlu, K.-Yüksel, A.(2002). *Yoldaşımız At*, İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- Erdoğan, M.K.(2001). *II. Viyana Kuşatması*, Marmara Üniversitesi TürkiyatAraştırmaları Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Erkan, N. (2017). “18. Yüzyıl Mahkeme Kayıtlarında Binek ve Nakliye Aracı Olarak Kullanılan Atlar”, *At Kitabı*, (Ed. Emine Gürsoy Naskali), İstanbul: Kitabevi.
- Ertaş, M.Y.(2007). *Sultanın Ordusu (Mora'nın Fethi Örneği, 1714-1716)*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- Ertaş, M.Y. (1999). “Osmanlı Sefer Organizasyonu“, *Osmanlı*, (Ed.Güler Eren), C.VI, Ankara: Yeni Türkiye Yayınları.
- Faroqhi, S.N.(1982). Camels, Wagons and the Ottoman State in the Sixteenth and Seventeenth Centuries, *International Journal of Middle East Studies*, S.14, s. 523-539.
- Güçer, L. (1964). *XVI.-XVII.yy da Osmanlı İmparatorluğunda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler*, İstanbul: İktisat Fakültesi Yayınları.
- Gündüz, T. (1997). *Anadolu'da Türkmen Aşiretleri “Bozulus Türkmenleri 1540-1640”*, Ankara: Bilge Yayınları.
- Halaçoğlu, Y. (1991) “At (İslami Devir)”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.4, s. 28-31.
- İnbaşı, M. (2004). *Ukrayna'da Osmanlılar, Kamaniçe Seferi ve Organizasyonu (1672)*, İstanbul: Yeditepe Yayınevi.
- İşbilir, Ö. (2003). “Mekkâre”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.28, s. 554-555.
- İşbilir, Ö. (2007). Savaş ve Bölgesel Ekonomi: İran Savaşlarında Doğu Karadeniz veDoğu Anadolu, *OTAM*, Sayı: 21, s. 19-40.
- İşbilir, Ö. (2013). “Yük”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.44, s. 46-48.
- İşbilir, Ö. (1996). *XVII.yy Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul.
- Kafesoğlu, İ.(1997). *Türk Milli Kültürü*, İstanbul: Boğaziçi Yayınları.
- Kütükoğlu, B. (1993). *Osmanlı-İran Siyasi Münasebetleri*, İstanbul: İstanbul Fetih Cemiyeti.
- Mert, Ö.(1991). “Ayan”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.4, s. 195-198.
- Murphey, R. (2007). *Osmanlılarda Ordu ve Savaş 1500-1700*, (Çev.Tanju Akad), İstanbul: Homer Kitabevi.
- Orhonlu, C. (1987). *Osmanlı İmparatorluğunda Aşiretlerin İskanı*, İstanbul: Eren Yayınları.
- Ortaylı, İ. (2000). Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme, *Osmanlı İmparatorluğunda İktisadi ve Sosyal Değişim, Makaleler I*, s. 99-102.
- Önkal, A.-Bzokurt, N. (1994). “Deve”, *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi*, C.9 s. 222-226.
- Özkaya, Y.(1994), *Osmanlı İmparatorluğunda Ayanlık*, Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Özkuş, A.E. (2014). "Osmanlı İdaresinde Kıbrıs Adasında Deve ve Deveciler", *Deve Kitabı*, (Ed. Emine Gürsoy Naskali-Erkan Demir), s. 65-122.

Pakalın, M.Z. (1983). *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, İstanbul: Milli Eğitim Basımevi.

Uzunçarşılı, İ.H. (1988). *Osmanlı Devleti Teşkilatından Kapı Kulu Ocakları*, C. I, Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Uzunçarşılı, İ.H. (1994). *Osmanlı Tarihi*, C.I, Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Yurdaydın, H.G. (1961). *Kanûni'nin Cülûsu ve İlk Seferleri*, Ankara: Türk Tarih Kurumu.

Yüksel, A. (2004). Anadolu'nun Eşegi, Katır, Atı, *Kebikeç*, Sayı 17, s. 295-325.

Devlet Arşiv Başkanlığı, Osmanlı Arşivi:

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)*, nr. 2826; 2854; 6266; 6549, 8461.

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Kamil Kepeci (KK.d)*, nr. 2847, 2851, 7128.

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Bab-ı Defteri, Başmuhasebe Defterleri (DBŞM.d)*, nr. 1224; 1232-A.

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Bab-ı Defteri, Mevkufât Kalemi Defterleri (D.MKF.d)*, nr. 28179.

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Ali Emiri Tasnifi(AE)*, nr. 2365; 12777.

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Bab-ı Asaî Mevkufât Kalemi(D.MKF)*, nr. 788/2; 788/21; 789/6, 32, 40, 54, 130; 790/78, 117, 153, 204, 208; 791/103, 27; 792/123; 793/12, 14, 23, 74, 111;795/132, 170, 171; 796/253; 797/74, 128; 799/23, 84, 105.

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *Bab-ı Asaî Başmuhasebe Kalemi (DBŞM)*, nr. 1906/45.

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), DBŞM.APE 25/96, 101.

Başkanlık Osmanlı Arşivi (BOA), *İbnül Emin, Maliye Evrakı (İE. ML)*, nr. 8227, 36653.