



1172 VE 1191 (HİCRİ) TARİHLİ DEFTERLERE GÖRE İSTANBUL'DAN KARS'A ERZAK VE MÜHİMMAT İKMALİ

Ali Apalı¹

İsmail Bekçi²

Ahmet Uyaniker³

Özet

Osmanlı Devleti'nde sefer ve savaşların kazanılmasında savaş öncesi hazırlık çalışmalarının yani lojistik faaliyetlerinin önemi büyüktür. Kars şehrinin stratejik konumunun yanı sıra doğu cephesinden gelen saldırıların iç bölgelere ulaşmasını önleyici kaleleri barındıran Kars, şehir savunmasında kullanılan mühimmat ve zahire sevkiyatının nasıl yerine getirildiğinin ortaya konması açısından Osmanlı Devleti için stratejik öneme sahip bir vilayettir. Bu nedenle Kars ve çevresine yapılan bu lojistik faaliyetlerin incelenmesi çalışmanın konusu olarak belirlenmiştir. Bu konu ele alınırken Başbakanlık Osmanlı Arşivi kataloglar üzerinden taranmış ve belirli bir sistemsel akış sağladığı için XVIII. yüzyılının ikinci yarısında Kars bölgesine yapılan sevkiyatların muhasebe kaydı ve yazışmaları ile ilgili 48068 ve 4721 gömlek nolu belgeler tercüme edilmiş ve bu belgeler konuya dayanak yapılmışlardır. Bu belgelerden ikisi muhasebe defteri dördü ise ferman ve yazışma belgesi şeklindedir. Çalışma sonucunda yapılan lojistik faaliyetinin hangi malzemelerin sevkiyatının nasıl, hangi miktarda ve hangi şartlarda yapıldığına dair kanıtlara ulaşılmıştır.

Anahtar Kelimeler:

Kars, ikmal, Lojistik, Muhasebe Tarihi.

1 Yrd.Doç.Dr., Ardahan Üniversitesi, İ.İ.B.F, İşletme Bölümü, aliapali@ardahan.edu.tr

2 Prof.Dr., Nevşehir Üniversitesi, İ.İ.B.F, İşletme Bölümü, ismailbekci@nevsehir.edu.tr

3 Yrd.Doç.Dr., Ardahan Üniversitesi, İ.İ.B.F Uluslararası İlişkiler Bölümü, ahmetuyaniker@ardahan.edu.tr

THE SHIPMENTS OF PROVISION AND AMMUNITION FROM ISTANBUL TO KARS ACCORDING TO THEY INVENTORIES DATED 1172 AND 1191 (OF THE HEGIRA)

Abstract

Logistics activities which are preparation operations to wars are critically important at the Ottoman State. City of Kars has a strategic importance for the Ottoman State because of its strategic position, its castles that prevent the attacks coming from the eastern front lines, and how to implement the shipments of ammunition and provision that are used in the cities' defenses. As a result, the purpose of this study is to examine the logistics activities made in the city of Kars and its neighborhood. For the examination of this issue, the Ottoman Achieves of Turkish Prime Ministry were analyzed from the classified indexes, the documents numbered 48068 and 4701 which are related to the official accounting records and correspondences of the shipments at the second half of the XVIII century in the Kars Region and these documents were made baseline to the issue discussed in this study. Two of these documents are the books of accounting and four of them are the firman (edict) and correspondence documents. At the end of this study, it was found the inducements related to how the logistics activities were implemented, which materials were to ship, at what amount and in which conditions.

Key Words:

Kars, Supply, Logistics, Accounting History.



Giriş

Kafkasya, Karadeniz ile Hazar denizi arasında yer alan, uzunluğu 1.100 kilometreyi bulan, genişliği 110–160 kilometre arasında değişen yüksek sıra dağların genel adıdır. Eskiden Karadeniz'in kuzeydoğusundan, Hazar Denizi'nin batısındaki Apseron (Apcheron) Yarımadası'na kadar devam eden dağlık bölgeye Kafkasya denilirken; günümüzde Astrahan eyaletinin güneyi ve Don Irmağından başlayarak Türk ve İran sınırlarına kadar uzanan toprakları içine alan coğrafyaya bu isim verilmektedir. Güney Kafkasya, literatürde Maverayı Kafkasya, Trans Kafkasya, Za kafkasya, Cenübi Kafkasya, Kafkas-ötesi, Kafkas-berisi, Kafkas-ardı gibi farklı isimlerle anılmıştır (Bakan, 2008:734).

Kars ve Ardahan şehirleri, tarih boyunca Anadolu'nun Kafkaslara ve iç Asya'ya açılan kapısı ve kilit noktası konumunda olmuştur. Anadolu'yu ele geçirerek Akdeniz'e inmek isteyen devletlerin ilk hedefleri, bu şehirleri ele geçirmek olduğu için sürekli istilalara uğramış, sık sık el değiştirmiştir. Türklerin Anadolu'yu fethinden sonra İran ve Rusya gibi güçlü devletlerin ardı arkası kesilmeyen saldırılarına karşı önlem almak amacıyla Ardahan ve Kars illeri birçok defa tahkim edilerek, savunmaları güçlendirilmiştir (Ülkü, 2006: 11).

XI-XIII. yüzyıllarda Ardahan ve çevresi, Saltuklu-Gürcü ve Anadolu Selçuklu Devleti arasında çekişmelere neden olmuş, 1232'de Moğol Hükümdarı Ogeday Kağan'ın kumandanlarından Çurmagun tarafından bölge zapt edilmiş, ardından Gürcü, Celayirli ve Timurlu imparatorluğu hâkimiyetine girmiştir. Timur öldükten sonra bölge, Karakoyunlu ve Akkoyunlular'ın elinde kalmıştır. 1502 yılında Şah İsmail' in kurduğu Safavi Devleti'ne dâhil olan Ardahan ve çevresi, 1514 Van–Çaldıran savaşı sonrasında Osmanlı Devleti'ne geçmiş (Halaçoğlu, 1995: 350).

1534 yılından itibaren Kanuni Sultan Süleyman döneminde Kars, tamamen feth edilmiştir (Kırzioğlu,1953:331). Sultan Murad III (1574–1595) döneminde Kıbrıs fatihi, Gürcistan ve Şirvan'ın fethiyle doğunun serdari unvanını alan Erzurum Beylerbeyi Lala Mustafa Paşa tarafından Çıldır ve çevresi fethedilerek eyalet merkezi haline getirilmiştir (Kırzioğlu, 1998: 286-291).

Osmanlı Devleti'nin Kars ve Ardahan bölgesine hâkim olmasından sonra uzun bir süre bölge sükûnet içerisinde yaşamıştır. Şehirler ve çevresi devlet eliyle bizzat imar ve iskân edilmiş, kentler ve kaleler yeniden onarılmış, asker ve gerekli malzemelerle donatılmışlardır. İran'ın, 16. yüzyılın ikinci yarısından itibaren Osmanlı Devleti'ne karşı izlediği düşmanca tutum yüzünden bölge sık sık saldırılara ve işgallere uğramış, birçok defa yakılıp yıkılmışlardır. Her işgal ve saldırı sonrasında bölge, Osmanlı Devleti'nin yüz binlik orduları tarafından yeniden kurulup mamur hale getirilmiştir (Ülkü, 2006: 11). Kars, Osmanlı-Rus savaşlarının başlangıcına kadar İran'la yapılan mücadelede ve Osmanlı –Rus savaşlarından itibaren Ruslarla yapılan savaşlarda önemli bir askeri üs olmuştur (Kırzioğlu, 1953: 456). Osmanlı Devleti'nin özellikle doğu sınırlarında birçok kez büyük ve düzenli Rus ordusuna karşı Anadolu topraklarının savunulmasının gerçekleştirildiği Erzurum, Kars ve Ardahan ka-

leleri ve tabyaları, Türk askerinin ve halkının dillere destan, şanlı direnişlerine sahne olmuştur (Ülkü, 2006: 11).

Özellikle savaş ve seferberlik anlarında ihtiyaç duyulan zahire ve harp malzemeleri her ne kadar bölgeden karşılanmaya çalışılsa da 18. Yüzyıldan itibaren savaşların vazgeçilmez haline gelen barut gibi özellikli askeri mühimmatların ihtiyaç öncesinde sevk edilmesi savaşın kazanılması için önem arz etmiştir. Osmanlı topraklarının genişliği, sürekli savaş halinde olması ve dönemin ulaşım araçları göz önünde bulundurulduğunda devlet teşkilatının sürekli bir sevk ve organizasyon içerisinde olduğundan söz etmek yerinde olacaktır. Osmanlı Devleti'nde başlayacak olan sefer ve savaşlar için sürekli lojistik faaliyetlerine konu olan zahire ve savaş mühimmatının ihtiyaç duyulan bölgelere ulaştırılmasıydı. Anadolu'da özellikle Kafkas bölgesi gibi dağlık yerlere bazen sadece karadan bazen de kara ve deniz araçları ile ulaşım sağlanmıştır.

Kafkas bölgesinde yer alan Kars kalelerinin ihtiyacı olan zahire ve savaş mühimmatının ulaşımı bazen İstanbul başlangıç noktası olmak üzere Bolu, Niksar, Kelkit, Erzurum ve Kars'a uzanırken bir diğer ulaşım şekli de İstanbul ve Rumeli'den Trabzon'a deniz yolu ile oradan da kara yolunu takip ederek Erzurum ve Kars'a ulaşım sağlanırdı. Osmanlı Devleti'nde karayolu taşımacılığında at, katır, deve gibi hayvanlar kullanılırken, bunların maliyetleri fazla olması ve hedeflenen noktaya ulaşmalarının da daha uzun sürelerde olmasından dolayı eğer imkânlar el veriyorsa suyollarının kullanımı tercih edilen bir ulaşım kanalı olmuştur. Bu bağlamda, incelenen dönem ile ilgili ulaşılan belgelerde de önce Trabzon'a deniz yolu ile gelen sevkiyatın karayolu ile Erzurum'a ulaştırıldığı ve devamında da dağıtım merkezi niteliği taşıyan Erzurum'dan Kars'a ihtiyaçlar doğrultusunda sevkinin yapıldığını arşiv belgelerinden tespit etmek mümkündür.

1) Osmanlı Devleti'nde Lojistik Faaliyetleri

Küçük bir uç beyliğinden zamanla büyük bir cihan imparatorluğu kuran Osmanlı Devleti'nde bunu sağlayan temel unsurlarından birisi ordularının sefer öncesi ve sefer sırasındaki lojistik hazırlıklarına tarih boyunca büyük önem verilmesidir (Kurtaran, 2012: 2283)

Osmanlı Devleti'nin, herhangi bir sefere karar verdiğinde öncelikle o bölgedeki lojistik ve stratejik imkânlarını devreye soktuğu görülür. Bir savaş halinde ordunun tüm hazırlıklarını tamamlayarak savaş bölgesine ulaşmasının ortalama altı aylık bir süre alması, geniş topraklara sahip olan Osmanlı Devleti için büyük bir sorun idi. Bu durumun bilincinde olan Osmanlı yönetimi, ordunun savaş alanına ulaşmasına kadar geçen sürede düşmanın muhtemel saldırılarına karşı bazı tedbirler almaktaydı. Bu duruma örnek olarak sefer öncesinde sınırlarda kalelerin tamir ve bakımlarının yapılması, istihkâmların güçlendirilmesi, sınıra yakın güvenli bölgelere mühimmat ve erzak depolanması zikredilebilir (Ertaş, 1999: 590; Yıldırım, 2002: 141).



Osmanlı Devleti'nde özellikle uç bölgelerin nakliyesi sorun haline gelebilmekte idi. Osmanlı Devleti deniz yolunu lojistik faaliyetler için oldukça sık kullansa da karayolu güzergâhları da fazlaca kullanılmıştır. Osmanlı Devletinde karayolu güzergâhları şu şekilde belirlenmiştir; Anadolu ve Rumeli'de sağ, sol ve orta kol olmak üzere üç ana güzergâhtan oluşan bu ana yollar ayrıca, tali yollarla da birbirlerine bağlanmıştır. Buna göre, Anadolu'daki sağ kol Üsküdar-Gebze-Eskişehir-Akşehir-Konya-Adana-Antakya yoluyla Halep ve Şam üzerinden Mekke ve Medine'ye; orta kol Üsküdar-Gebze-İznik-Bolu-Tosya-Merzifon-Tokat-Sivas-Hasan Çelebi-Malatya-Harpüt-Diyarbakır-Nusaybin-Musul ve Kerkük'e; sol kol ise orta kolla Merzifon'a kadar aynı güzergâhı takip edip, buradan Lâdik-Niksar-Karahisar-ı şarki-Kelkit-Aşkale-Erzurum yoluyla Hasankale üzerinden bir kolu Kars'a, diğer bir kolu da Tebriz'e ulaşırdı. (Sak ve Çetin, 2004: 182).

Osmanlı Devleti'nin doğu cephesinin özellikle Erzurum-Kars-Ardahan gibi coğrafyasının dağlık olduğu bölgelerde ulaşım faaliyetleri oldukça maliyetli olmaktaydı. Bu bölgelere ulaşabilmek için karayolunun kullanılması yanında, deniz yolunun kullanımı da bir yöntem olarak tercih edilmiştir. İşte bu noktada, bahsi geçen yerleşim birimlerinin doğrudan deniz ile bağlantısı olmadığından Trabzon limanı sevkiyat güzergâhında bir toplama veya aktarma merkezi olarak ziyadesiyle kullanılmıştır.

2) İstanbul'dan Trabzon'a Deniz Yolu İle Erzak ve Mühimmat Sevkiyatı

Osmanlı Devleti'nde birçok bölge arasında zahirenin, askeri mühimmat ve cephanenin taşınması zorunluluk halini almıştı. Özellikle sefer hazırlıkları sırasında zahire, bölgeden toplanan vergiler sayesinde veya satın alma yoluyla temin edilebilse bile, askeri ihtiyaçların temin edilmesi çoğu zaman İstanbul'dan sevkiyatla gerçekleşebiliyordu. Bu nedenle İstanbul'dan uzak bölgelere gönderilmesi gereken özellikle ağır askeri malzemeler Trabzon gibi depolama merkezlerinde toplanıyordu.

Karadeniz ve sahil kesiminin coğrafi durumu göz önüne alınacak olursa Trabzon'un Kuzeye, Doğuya, Kafkaslara ve Anadolu içlerine yapılacak ulaşımında tam bir giriş-çıkış kapısı olduğu görülür. Bölgede Trabzon gibi bu yerlere ulaşım açısından rahat ve stratejik geçiş imkânı sağlayan başka bir mahal yoktur. Bu sebeple yıllarca deniz yoluyla gelen yolcu ve her türlü nakliye malzemesi gemilerle buraya ulaştırılmıştır. Sefer zamanında, sefer yönüne göre Karadeniz'in her bölgesinden buraya gemiler geliyordu. İstanbul'dan Boğazı geçerek Karadeniz'e çıkan gemiler daha çok cephane mühimmatı taşıyarak Sinop, Samsun ve sahil kesimindeki yerleşim merkezlerinin açıklarından ilerleyip Trabzon'a varıyordu (Öztürk, 2007: 150).

1578'den sonra sürekli olarak Karadeniz yoluyla Trabzon'a cephane sevkiyatı yapılmıştır. Sevkedilen malzemelerin çeşidi hususunda en ayrıntılı bilgiler "Topçular Katibi Tarihi"nde bulunmaktadır. Genel bir fikir vermesi açısından, Kara Mehmed Paşa'nın İran seferi için yapılan cephane sevkiyatının bir listesi verilmiştir; 10 aded kal'akübbadaloşka, 20 aded kundak (mühimmatıyla birlikte), 40 aded kundak tekerleği, 40 aded toplar için ön tekerlek,

20.000 adet badaloşka yuvalağı, 15 kantar komena palamarı, 20 kantar salya palamarı, 1.000 adet resen-i Tire, 10 adet demir dingil, 3.000 kantar barut (3.000 x 56,443 = 169.329 kg), 200 kantar rişte-i pnebe (= 11.288,6 kg), 5.000 adet kazma, 5.000 adet kürek, 200 adet meteris tahtası, 14 sandık neccar aleti (matkap, kemane, küskü, balta vs.), 36 sandık Yeniçeri fıncığı, 10 adet kumbara, 1.000 adet tüfeng, 200 adet Rumeli kalkanı, 100 kantar ham demir (= 5644,3 kg), 10 sandık çeşitli ebatlarda çivi, zeytinyağı, beziryağı, neft, revgan-ı şir...güğümler dolusu” (İşbilir, 2007: 24) sevki yapılan mühimmat incelendiğinde, çeşitli yağlardan, teknik malzemelere, baruttan topa, tüfeğe kadar geniş bir yelpazenin olduğu görülmektedir. Bu örnek olarak sunulan veriler bile Trabzon’un nasıl bir toplama ve dağıtım merkezi olduğunun iyi bir göstergesidir.

Trabzon limanının sadece bahsedilen defter kaydından değil, devam eden yıllarda da bir toplama ve aktarma merkezi olduğunu Miladi 1758, (Hicri 1172) Kars Abdullah Reis Gemisiyle Trabzon Cebhanesi’ne gönderilen barut ve mühimmatın defter kaydından da anlamak mümkündür. Bu defterin ilk giriş kaydında “*Dergah-ı Ali Cebhane-i Amireden bermuceb-i defter ihraç olunup barut-ı siyah ve sair mühimmat kulluğu Mustafa Çavuş mübaşeretıyla Trabzon kalesi cebhanesine teslim olunan mühimmatın defteri budur ki, zikr olunur. Fi 27 N sene 1172*” ifadeleri yer almakta ve bunun da sonunda tam tarih atılmaktadır. Defterin her ne kadar başındaki kayıta bu cebhane ve mühimmat Trabzon kalesine gönderilmiş gibi görünse de Osmanlı arşiv belgelerinden özellikle fermanlardan, doğu kalelerinin ihtiyacı durumunda buradan sevkiyatın yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu yönü ile kaydedilen barut, silah ve cephane mühimmatının icmalî Tablo 1’deki gibidir.

Tablo. 1: 1758 (1172 H.) Tarihinde Trabzon Cebhanesi’ne Sevkedilen Barut ve Askeri Mühimmatın İcmali

Malzeme	Miktar	Ölçü
Barut-ı Siyah	400	Kantar
Kurşun	50	Kantar
Fitil-i Mısri	15	Kantar
Tüfenk karatimur	150	Adet
Kılıç	150	Adet
Ayıntabi kılıç	150	Adet
Döğme? silah	150	Adet
Güherçile	50 (...)	Kıyye
Kükürd	50 (...)	Kıyye
Kalib Kurşun	25	Adet
Kurşun Sah?	15	Adet

Kaynak: Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, (1172 H.), Dosya No: 1089, Gömlek No: 48068 Fon Kodu: C. AS..



Tablo 1’de de görüleceği üzere 1172 (H.) yılında İstanbul’daki hangi baruthaneden çıktığı tespit edilemeyen askeri malzemenin icmalinde, siyah barutun 400 kantar, kurşunun 50 kantar, mısır fitilinin 15 kantar, kara timur cinsi tüfek, kılıç, ayıntabi menşeli kılıç, ve döğme silahtan, 150’şer adet, güherçile olarak adlandırılan potasyum nitrat ve kükürten 64,1 kg (50 kıyye), kurşun kalıbından 25 adet, kurşun sah ise 15 adet sevk edilmiştir.

İstanbul’dan aynı yıl sevkiyatı yapılan diğer malzemelerin icmali ise Tablo 2’de gösterilmiştir.

Tablo. 2: 1758 (1172 H.) Tarihinde Trabzon Cebhanesi’ne Sevk edilen Malzeme ve Diğer Mühimmatın İcmali

Malzeme	Miktar	Ölçü
Deste-i İhlamur	36	Adet
Kuzine	150	Adet
Ahen-i Kazma	300	Adet
Kabze-i Kazma	350	Adet
Ağaç Kürek	800	Adet
Tobra	500	Adet
Harar-ı (Garar-ı olması ihtimal) seklem	100	(...)
Kilim-i Sayishane	25	Adet
Sadağı (...)	100	Adet
Urgan-ı Salar	25	Adet
Urgan-ı Sayishane	100	(...)
Frenji Sicim	50	Top
Sancak Bezi	25	Top
Muşamma’ (...)	10	Çeki
Koğa-yı saka	10	Adet
Maslak	10	Adet
Kıbra-ı Ok	10	Adet
Sim-i Saka	10	Adet
Meşin Kise	100	Adet
Kavsale	5	Adet
Teberha	300	Adet
Keser-i dest	10	Adet
Kabze-i keser		
Burgu-yımütenevvia	30	Adet
Destere	10	Adet
HatabÇekücü	10	Adet
Kağıd-ı hartuc	50	Deste
Termenti	10	Kıyye
Çam Sakızı	10	Kıyye
(...)		
Kilid-ı Mahzen	5	Adet
Kilid-i Asmagir-i sagir	10	Adet
Sandık-ı Mühimmat	1	Adet
Ahen Kürek	15	Adet
Kabze-i Kürek	15	Adet
Meş’aleok	20	Adet
Kabze-i meş’ale	20	Adet

Kaynak: Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, (1172 H.), Dosya No: 1089, Gömlek No: 48068 Fon Kodu: C. AS..

Seferlerde kullanılan diğer mühimmat ise daha çok kale kuşatmasında, lağım kazmada ve siper almada kullanılan çeşitli araç ve gereçlerdi. Bu mühimmat ile güzergâh üzerinde bulunan yol ve geçitlerde fiziki düzenlemeler yapıldığı gibi düşman karşısında siper kazma, lağım tünellerinin açılması ve düşmana karşı meteris almada kullanılmıştır. Çeşitli usuller ile Cebehane-i amirede toplanan bu mühimmat, sefer öncesinde gerekli yerlere teslim edilmiştir (Uzunçarşılı; 1988: 366; Sevinç, 2010 :65). Bunlardan humbaracılara; bıçak, el keseri, testere ve burgu, lağımçılara; lağım kazması, külünk (sivri ve uzun demirli taşçı kazması), çapa, kürek, destere, lağım burgusu, neccarlara; çivi, burgu, testere, el keseri, taşçılara; küskü (taş kırmak ve duvar delmek için sivri demir), ikiyüzlü balta, keser baltası, çatal çekiç verilmiştir (Kaçan, 2001: 19-20; Sevinç, 2010: 65). Ayrıca tedarik olunan harar, torba ve çuvalar cephane mühimmatını taşımak; meşk, maslak, kırba ve güğümler ordunun su ihtiyacını gidermek; bakır fanus, sade yağ, zeytin yağı ve vezir yağı aydınlatma ihtiyacını görmek için kullanılmıştır (Sevinç, 2010: 65).

Deniz taşımacılığı bütün risklere rağmen gerek devlet gerekse tüccarlar tarafından yoğun bir şekilde kullanılıyordu. Deniz taşımacılığında, karayolu ile gerçekleştirilen taşımacılığa oranla hem maliyetler daha düşük, hem de yolda geçirilen zaman daha kısa idi (Bulunur, 2014: 100). Örneğin on yedinci yüzyılda J. B. Tavernier, İstanbul'dan Trabzon'a gemi ile ulaşımı hakkında "*İstanbul'da gemiye binilerek, uygun bir rüzgârla dört ya da beş günde Trabzon'a gelinebilir*" (Tavernier, 1980: 29) şeklinde bir açıklama yapmış olmasına rağmen, dönem itibari ile özellikle devlet elinde bulunan gemilerin rüzgâr gücüne bağlı olduğu da dikkate alınırsa devam eden yüzyılda⁴ bu zamanın buharlı gemiler⁵ sayesinde daha kısaltıldığını belirtmek yanlış olmayacaktır.

3) Trabzon-Erzurum ve Kars Menzili

Osmanlı Devletinde kara nakliyatı, araba ve yük hayvanları ile olmak üzere iki şekilde gerçekleştirilirdi. Yük hayvanları olarak önem sırasına, arazi ve iklim şartlarına göre deve, at, katır ve nadiren eşek kullanıldığı görülmektedir. Manda ve öküz ise daha çok arabalara koşulmakta ve özellikle de top arabası çekiminde kullanılmaktaydı (İşbilir, 2007: 25).

Gemilerle Trabzon'a gelen cephane mühimmatı buradan karayolu takip edilerek hayvanlarla Erzurum, Kars ve Van'a ulaştırılırdı. Ücretleri de gümrük emini malından verilirdi. Sevkiyat Değirmendere, Hoşoğlan, Cevizlik, Hoca Mezan ile Zigana Dağı'na varıp buradan Gümüşhane ve Bayburt'a ulaşırdı. Bu sevkiyatta Trabzon'dan hareket eden birlikler Erzurum'a kadar ulaşır ve buradaki gümrük eminine mühimmat teslim edilerek geri dönülürdü.

4 Çalışmanın kapsamı dahilinde on sekizinci yüzyıl ortalarında.

5 Osmanlı Devleti'ndeki birçok teknolojik yenilik gibi buharlı gemilerin girişi de önce askeri merkezli (donanmayla) başlamıştı. Osmanlı devletinde ilk buharlı gemi 1828 yılında İngilizler tarafından getirilerek padişaha satılmıştır. "Sürat" ismi verilen gemiye halk, "buğu gemisi" ismini takmıştır (Ekinci, 2006: 45)



Şayet mühimmat Erzurum'dan daha ileri devam edecekse Erzurum gümrük malından yapılan finansman ve organizasyon ile diğer yerlere ulaştırılırdı.⁶ Nakil esnasında hayvanlardan yararlanılırdı. Ancak top naklinde, hayvan işlemeyen yerlerde kazalardan temin edilen ve topkeşan neferleri denilen adamlar mühimmatı taşırlardı (Öztürk, 2007: 160-161)

Dönemin ulaşım imkânları dâhilinde hem hayvan hem de insan gücü ile önce Erzurum, sonra da Kars kalelerine kadar ulaştırılan mühimmat ve erzak icmaline 1191 (H.) yılında ulaşmak mümkündür. Bu icmal defterinin başında *“Bera-yı irsal şode mühimmat-ı mezkure lazime-i mevcudşode der maiyyet-i vezir-i mükerrem Ali Paşa vali-i Erzurum ve serassker-i cânib-i kars ki an mevcud-ı cebehane-i amire ifraz ve be-mübaşeret-i Salih Çavuş ve İsmail Çavuş an-oçağ-ı cebeciyan-ı dergah-ı ali be-sefain-i İbrahim ve Mustafa Reis vaz’ ve tahmil ve ahz u kabz-gerdebermuceb-i memhur defter-i müfredat-ı mübaşir Mehmed ve rüesa-yımerkuman el-müverrih fi 23 Zilhicce sene 1191 ve ba-ferman-ı şerif”* kaydı bulunmakla birlikte burada, Erzurum valisi ve Kars canibi serasker Ali Paşa Hazretlerinin maiyetinde bulunan asker için İbrahim ve Mustafa reislerin gemileriyle gönderilen erzak ve mühimmatın defteri şeklinde bir ifade bulunmaktadır. Bu defterin ilk olarak doğrudan askeri mühimmat olan kısmı Tablo 3’de gösterilmiştir.

Tablo. 3: 1777 (1191 H.) Tarihinde İstanbul’dan Erzurum ve Kars’a Gönderilen Askeri Mühimmatın İcmali

Malzeme	Miktar	Ölçü
Barut-ı Siyah	150	Kantar
Kurşun	50	Kantar
Kılıç ma’agılaf	100	Adet
Tüfenk	50	Adet
Mızrak-ı mükemmel	50	Adet
Meşuk ma’a ok	20	Adet
Kubur-ı ok	30	Adet
Kükürd	50	Kıyye
Güherçile	50	Kıyye

Kaynak: Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, (1191 H.) Gömlek No: 4721, Fon Kodu: D.BŞM.d.

İstanbul’dan, önce Erzurum’a sonra da Kars kalelerine intikal ettirilmesi için barut 150 kantar, kurşun 50 kantar, kılıç 100 adet, tüfek 50 adet, mızrak 50 adet, çeşitli oklardan 50 adet ve topların ateşlenmesinde barut ile birlikte kullanılan kükürd ve güherçileden 50’şer kıyye gönderilmiştir. Bu askeri mühimmatın yanında gönderilen yardımcı malzeme ve mühimmat icmali ise tablo 4’te gösterilmektedir.

6 Doğuya gidecek cephane Erzurum, Kars ve Van’a gönderilmektedir. 1183 yılında Kars Kalesi için İstanbul’dan gemi ile Trabzon İskelesine 22 şahi Top arabaları mükemmel takım ve tekerlekleriyle gönderildi ve bunlara Trabzon’dan da 7 kıta büyük Topeklenerak kaleye sevk edildi. 1185 yılında ise yine Kars Kalesi için 20 şahit Top arabaları demir takımlarıyla Rizeli İsmail Reis ile İstanbul’dan Trabzon’a gönderildi. 57 mühimmatın sevkiyatında muhtemelen tamirciler de gönderildi. Ayrıca çıldır seraskeri olan Vezir Numan Paşa’nın hizmetinde olmak üzere İstanbul’dan gemi ile Trabzon’a cephane gönderildi. Doğuda tahkimat için Erzurum’a da cephane nakledilmiştir. Bu cephane mühimmat, çadır, çerge ve diğer malzemeyi içermektedir. Bunların yanında tophane-i amireden de toplar gönderilmiştir (Öztürk, 2007: 160).

Tablo. 4: 1777 (1191 H.) Tarihinde İstanbul'dan Erzurum ve Kars'a Gönderilen Yardımcı Malzeme ve Mühimmatın İcmali

Malzeme	Miktar	Ölçü
Mesamir	100	Kıyye
Maslak	20	Adet
Koğa-yısaka	30	Adet
Yamak	30	Adet
Kısve-i saka	20	Adet
Şalvar-ı saka	20	Adet
Meşin Kise	200	Adet
Kavsale	5	Adet
Ahen Kazma	1000	Adet
Kabze-i Kazma	1500	Adet
Torba	1000	Adet
Garrar-ı Çalpar	50	Çift
Garrar-ı Sayishane	100	Çift
Garrar-ı Seklem	200	Çift
Kilim-i Sayishane	70	Adet
Çuval-ı dakik	70	Çift
Urgan-ı salar	100	Adet
Urgan-ı Sayishane	200	Çift
Sadağı Kiçe	200	Adet
Frengi Sicim	50	Top
Sancak Bezi	50	Top
Teberha	1000	Adet
Keser-i dest	10	Adet
Kabze-i Keser		
Burgu-yımütenevvia	30	Adet
Destere	20	Adet
Hattabçekücü	5	Adet
Denk	5	Adet
Küştere	5	Adet
Yekdeste	5	Adet
Nişankeş	5	Adet
Tırpanma'akabze	50	Adet
Mükemel ebat Ferace	1	Takım
Şem-i Asel	3	Kıyye
Kardeşkanı	2	Kıyye
Mürr-ı Safi (Saf zamk)	2	Kıyye
Mumya	1	Kıyye
Hinna-i Mekki	2	Kıyye
İstifdac	2	Kıyye
Sülümen	0,5	Kıyye
Süphan otu	1	Kıyye
(...)	1	



Şab	1	Kıyye
Zaç-ı Kıbrıs	2	Kıyye
(....)	2	Kıyye
Kiriş	2	Kıyye
Kılar-ı (....)	2	Kıyye
Sakız-ı Çam	10	Kıyye
Traş(....)	30	Kıyye
Mustaki	1	Kıyye
Termenti	10	Kıyye
(.....)	1	Kıyye
Kırpas	2	Kıyye
Kağıt-ı hartuç	200	Deste
Hattab Balta	50	Adet
Macari baltama'a kabze	30	Adet
Kazgan	15	Adet
Tencere ma'a kapak	20	Adet
Lengeri	50	Adet
KefgirKefçe (Kevgir Kepçe)	15	Adet
GökçeOcak	10	Adet
Leğen Çamaşuy	5	Adet
Ibrık-ı (...)	10	Adet
Maşraba	5	
Fenar-ı Nühas	40	Adet
Meşin sofra	50	Deste
Kaşık	50	Deste
Kalıbkurşun	20	Adet
Seng-i çakmak	2000	Adet
(...)	3	Kantar
Kırba-yı Yeniçeri ma'açoban	100	Adet
Kabza-yı Kırba	200	Adet
(....)-i sekban ma'a (...)	150	
(.....)Kazık	5	Adet
(.....)	3	Adet
Zeyt (...)	16	Adet
Sandık-ı Mühimmat	4	Adet
Sabun-ı (...)	14	Adet
Kutu	3	Adet
Deste-i Ihlamur	3	Adet
Varul	1	Adet

Kaynak: Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, (1191 H.) Gömlek No: 4721, Fon Kodu: D.BŞM.d.

Kepçeden kazmaya kadar çeşitli malzeme kalemlerinden oluşan icmalin sonuç yazısı şu şekildedir; “*Vech-i meşruh üzere hala Erzurum valisi ve Kars seraskeri vezir-i mükerrerem Ali Paşa hazretlerinin maiyyetlerindemevcud bulunmak üzere Asitane-i Saadetinden irsali ferman olunan mühimmat-ı cebehane reis-i merkumanın sefinelerine tahmil ve ocak*

tarafından tayin olunan mübaşirleri Salih Çavuş ve İsmail Çavuş ve rüesa-yı merkumlar tamamen ahz u kabz ve mahalline irsal eylemeleri üzere memhur defter verilmesiyle baş muhasebeye kayd ve musaf? veriledeyü ferman buyurulmağın mucebince kaydolunub iş bu musaf? verilmiştir". Ayrıca defterin sonuna da "Fi 4 Ca [Cemaziyelahir] sene 1191" tarihi atılmıştır.

Sonuç

Osmanlı Devleti, sınır hatlarına ve kalelerine ihtiyaç halinde kullanılmak için ya da büyük seferler öncesinde hazırlıkların yapılması için aylar öncesinden lojistik faaliyetlerine başlamaktaydı. Özellikle Kafkasya gibi bölgelere ulaştırılması gereken erzak, cephane ve diğer mühimmat malzemeleri öncelikle Trabzon limanına gemilerle getirilip, oradan kara yolu ile Kars gibi stratejik konumdaki kalelere intikali sağlanıyordu. Ancak, özellikle teknolojik yeniliklerle birlikte sefer ve savaşlarda kullanılmaya başlanan büyük top gibi savaş mühimmatlarının kara yolu ile gönderilmesi oldukça önemli hale gelmekteydi. Bu durumlarda askeri teşkilatlar ulaşımın imkanı dahilinde katır ve deve gibi hayvanlardan faydalanırken, sarp, dar ve hayvanların hareket kabiliyeti ile mümkün olmayan durumlarda da insan gücünden faydalanmaktaydılar.

İstanbul'dan deniz yolu ile önce Trabzon lojistik merkezine, oradan da karayolu ile önce Erzurum lojistik merkezine sonra da Kars'a gönderilen mühimmat, erzak ve cephane ile ilgili 1172 ve 1191 tarihli iki icmal defteri bu sevkiyatlara örnek mahiyetinde incelenmiştir. 1172 tarihli defter, İstanbul'dan Trabzon'a sevk edilen cephane ve diğer malzeme ve mühimmatı gösterirken, 1191 tarihli defterin hem içeriği daha geniş hem de istikameti daha uzun olduğu ortaya çıkmıştır. Bu icmal defterindeki cephane ve diğer mühimmat ve malzemelerin intikali, önce Trabzon'a gemilerle oradan da Erzurum ve Kars'a karayolu ile yapılmıştır.

Her iki defter de Osmanlı Devleti'nde yapılan her işlemin kaydedildiği, parasal ve miktar olarak kayıtlarının tutulduğu ve daha sonra bu bilgilerin gerektiğinde denetime tabi tutulduğu görülmektedir. Bu anlamda Osmanlı Devletinde hem muhasebeye dair işlemlerin hem de lojistik faaliyetlerinin ne derece önemsendiğinin göstergesi çalışmaya konu olan söz konusu belgelerden anlaşılmaktadır. En küçük malzemenin dahi kayıt altına alınarak sevkiyatının sağlanması muhasebeleştirilmenin ciddiyetle uygulandığını gösterirken, icmal defterlerinin başında ve sonunda bahsedilen ferman niteliğindeki bilgilerin de lojistik faaliyetlerinin ne derece önemsendiğini göstermektedir.



Kaynakça

- Bakan, Mustafa (2008), Turkish Studies International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic, Volume 3/7 Fall.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, (1172H.), Dosya No: 1089, Gömlek No: 48068 Fon Kodu: C. AS..
- Başbakanlık Osmanlı Arşivleri, (1191 H.), Gömlek No: 4721, Fon Kodu: D.BŞM.d.
- Bulunur, Kerim İlker (2014), "16. Yüzyılda Osmanlı İmparatorluğu'nda Deniz Taşımacılığı: Navlun ve İşkerçe Sözleşmeleri" History Studies, Vol. 6, I. 3, pp.89-102.
- Ekinci, İlhan (2006), "XIX. Yüzyılda Osmanlı Deniz Ticaretinde Değişim ve Tepkiler" Tarih İncelemeleri Dergisi, C. XXI, S. 2, ss. 35-76.
- Erdoğan, Meryem Kaçan (2001), II. Viyana Muharasası, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Yayınlanmamış Doktora Tezi.
- Ertaş, Mehmet Yaşar (1999), "Osmanlı Devletinde Sefer Organizasyonu", Osmanlı, C. VI, ss.590-597.
- Genç Serdar, (2014), "III. Ahmed Dönemi İran Seferlerinde Nakliyenin Sağlanması ve Nakliye Vasıtaları" (1722-1725), History Studies, Vol. 4/1, pp. 235-249.
- Halaçoğlu Yusuf (1995), "Ardahan" Maddesi, DİA, III, İstanbul 1995,s. 350
- İşbilir, Ömer (2007), "Savaş ve Bölgesel Ekonomi: İran Savaşlarında Doğu Karadeniz ve Doğu Anadolu" Ankara Üniversitesi Osmanlı Tarihi Araştırma ve Uygulama Merkezi Dergisi, S. 21, ss.19-40.
- Kızıoğlu M. Fahrettin (1953), "Kars Tarihi", Işıl Matbaası, İstanbul. (1998), "Osmanlıların Kafkas Elleri Fethi", TTK, Ankara.
- Kurtaran, Uğur (2012), Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik, Turkish Study, Vol. 7/4, pp. 2269-2286.
- Öztürk, Temel (2007), Osmanlı-Rus Savaşının (1768-1774) Lojistik Desteğinde Trabzon'un Yeri, Osmanlı Araştırmaları Dergisi S. 29, ss. 147-172.
- Sak, İzzet, Cemal, Çetin (2004), "XVII. Ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti'nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzili Örneği", Türkiyat Araştırmaları Dergisi, S. 16, ss. 179-221.
- Sevinç, Tahir (2010), "1695 Sakız Seferi'nde Organizasyon ve Lojistik" SDÜ Fen Edebiyat Fakültesi Sosyal Bilimler Dergisi, S. 21, ss. 59-79.
- Tavernier, Jean Baptiste, (1980), VII. Yüzyıl Ortalarında Türkiye Üzerinden İran'a Seyahat, çev. Ertuğrul Gültekin, Kervan Kitapçılık Basın Sanayi ve AŞ, İstanbul.
- Uzunçarşılı, İsmail Hakkı (1988), Osmanlı Devleti Teşkilatı'nda Kapıkulu Ocakları (Acemi Ocağı ve Yeniçeri Ocağı), Ankara.
- Ülkü, Osman (2006), Kars ve Ardahan Tabyaları, Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Sanat tarihi Anabilimdalı, Basılmamış Doktora Tezi, Erzurum.
- Yıldırım, Mehmet Zahit (2002), 1724-1727 İran Seferleri Sırasında Askeri Hazırlıklar ve Aksaklıklar, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, C. IV., S. 1, ss.139-153.

