



OSMANLI SEFERLERİNDE ORGANİZASYON VE LOJİSTİK

Uğur KURTARAN*

ÖZET

Osmanlı Devleti'nin temel dinamiklerinden birisi olan ve sayıları bazı dönemlerde yüz binleri geçen ordusunun sefer öncesinde ne şekilde organize edildiğini ve ihtiyaçlarının nasıl karşılandığını anlamak, devletin kuruluş ve yükselişindeki temel sebeplerin yanı sıra, yıkılışının sebeplerinin de daha iyi anlaşılması bakımından oldukça önemlidir. Çünkü tarih boyunca kurulmuş olan diğer devletler gibi Osmanlı Devleti'nin de siyasi tarihi ve gelişimi askerî operasyonlarına bağlı olarak şekillenmiştir. Askerî operasyonlarının başarılı olması ise sefer öncesi uygulanan lojistik faaliyetleri, yapılan hazırlıklar ve organizasyonlarına bağlıdır. Nitekim Osmanlı Devleti herhangi bir savaşa karar verdiğinde yurt içindeki idari ve lojistik teşkilâtın daha etkin bir düzeye çıkarılması için önemli hazırlıklar yapmıştır. Günümüzde lojistik olarak isimlendirilen bu sefer öncesi hazırlıklar ve uygulanan stratejiler Osmanlı Devleti'nde yapılan seferlerin başarılı olmasını sağlamıştır. Bu noktada devletin büyümesinde ve sınırlarının genişlemesinde seferler öncesinde uygulanan bu hazırlıkların büyük bir etkisi vardır. Yani Osmanlı Devleti'ne tarih boyunca savaşları kazandıran ya da kaybettiren temel unsur çağdaş diğer devletlerden çok daha iyi uyguladığı savaş öncesi hazırlıklar ve organizasyonlardır. Bu hazırlıkların Osmanlı Devleti tarafından nasıl ve şekilde uygulandığı bilmek Osmanlı seferlerine olan bakış açımızı genişleterek Osmanlı zaferlerinin altında yatan temel sebepleri daha iyi anlamamızı sağlayacaktır. Bu çalışma bu hedef ve amaçlar doğrultusunda hazırlanmıştır. Çalışmada Osmanlıların savaş öncesi ve savaş sırasındaki hazırlıklarını ne şekilde yaptığını ortaya koymak ve bu konudaki mevcut bilgi ve birikimlere yeni kaynakların ışığında farklı bir bakış açısı kazandırmak amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler: Osmanlı, Sefer, Hazırlık, Lojistik, Ordu.

THE ORGANIZATION AND LOGISTICS OF THE OTTOMAN FLIGHTS

ABSTRACT

Understanding how the army, one of Ottoman Empire's main dynamics and whose number reached over hundreds of thousands on occasions, was organized and how its needs were taken care of is not only important in better understanding the founding and the rising of the state but also important in better understanding the reasons for its downfall. Because just like other states founded throughout history,

* Yrd. Doç. Dr., Karamanoğlu Mehmetbey Üniv. Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, El-mek: www.ukrtn@hotmail.com

the political history and development of the Ottoman State has been shaped in connection to its military operations. The success of the military operations is dependent on logistics activities, the preparations and organizations before the military campaign. Indeed, when the Ottoman State decided to go in to war, it has made important preparations in elevating the administrative and logistical organization in the country to a more effective level. These preparations before military campaigns and strategies implemented called today as logistics have led to the success of the military campaigns carried out in the Ottoman State. At this point, the preparations implemented before the campaigns play a big role in the growth of the state and expansion of the boundaries of the empire. So the key element that won or lost the wars for the Ottoman State throughout history was the far better pre-war preparations and organizations they applied much more successfully than their contemporaries. Knowing how and in what ways these preparations were implemented in the Ottoman State will broaden our perspective and help us better understand the underlying causes in Ottoman victories. This study has been prepared in accordance with these goals and objectives. In this study, it is intended to put forth how the Ottomans did their preparations before and during the war and to give a different perspective to the current knowledge and experience in the light of new resources.

Key Words: Ottoman, Military Campaign, Preparation, Logistics, Army.

Dünya tarihi içerisinde kültür ve harp sanatı açısından dikkat edilecek önemli devletlerden birisi olan Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren savaş hâlinde olması nedeniyle harp yeteneğini arttırarak, idarî yapısına askerî bir özellik kazandırmıştır. Özellikle idarî ve malî kurumlarını sürekli olarak savaş ihtiyaçlarının karşılanması için teşkilâtlandıran Osmanlı Devleti, sefer organizasyonlarının başarılı bir şekilde yürütülmesini sağlamıştır (Ertaş, 1999: 950). Nitekim XIII. yüzyılda Moğol baskısıyla Anadolu'ya göç eden Türkmen beylikleri arasında yer alan Osmanlıların yerleştikleri Bizans sınırında kısa bir süre içerisinde önemli bir siyasî ve askerî güç hâline gelmelerinde onların “savaşçı birlikler” şeklinde teşkilâtlanmış olmalarının etkisi büyüktür (Emecen, 2008: 277).

Tarih sahnesine çıkmasından itibaren sürekli savaşan, gaza ve cihad politikası ile hareket eden Osmanlı Devleti, asırlar boyunca elde ettiği birikim sayesinde iâşe ve ikmal konularında bir hayli tecrübe kazanmıştır (İşbilir, 2002; 151; İnalçık, 2006: 12-13).

Nitekim askerî operasyonların başarıya ulaşmalarında muharip güçlerin teknik donanımı, talim ve disiplinlerinin yanı sıra sefer öncesi yapılan hazırlıkların da etkisi vardır. Özellikle, günümüze göre nakil ve haberleşme araçlarının çok daha ilkel ve tamamen insan ve hayvan gücüne dayalı olarak yürütüldüğü dönemlerde bu tür savaş öncesi hazırlıklar daha da önem kazanmıştır (İşbilir, 2002: 151). Bu noktada tarih boyunca gücünü ordusundan ve bu ordunun savaşlarda sergilediği performanstan alan Osmanlı Devleti, varlığının ve gücünün sürekliliğini sağlayabilmek için yapacağı savaşlarda ordusunu seferlere en iyi şekilde hazırlamıştır (Yüksel, 2009: 1).

Bu çerçevede Osmanlı Devleti sınırlarındaki devletlerle yaptığı savaşlar sırasında, ordusunun sınır bölgelerinde ve düşman topraklarındaki askerî faaliyetlerini başarılı bir şekilde yürütebilmek için, gerekli silah, cephane, erzak, yem ve malî kaynakların temini ve ihtiyaç duyulan bölgelere hızlı bir şekilde ulaştırılması konusuna son derece önem vermiştir. Günümüzde lojistik

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 7/4, Fall, 2012

olarak adlandırılan, sefer öncesi ve sefer sırasında yürütülen bu tür faaliyetlere Osmanlı literatüründe *iaşe*, *ikmal* denilmektedir (İşbilir, 1996: 5).

Osmanlı Devleti bir sefere karar verdiğinde öncelikle o bölgedeki lojistik ve stratejik imkânlarını devreye sokmuştur. Herhangi bir savaş hâlinde ordunun tüm hazırlıklarını tamamlayarak savaş bölgesine ulaşmasının ortalama altı aylık bir sürede gerçekleşmesi, geniş topraklara sahip Osmanlı Devleti için büyük bir sorun teşkil etmektedir. Bu durumun bilincinde olan Osmanlı yönetimi ordunun savaş alanına ulaşmasına kadar geçen sürede düşmanın muhtemel saldırılarına karşı bazı tedbirler almıştır. Bu çerçevede sefer öncesinde sınırlardaki kalelerin tamir ve bakımlarının yapılması, istihkâmların güçlendirilmesi, sınıra yakın güvenli bölgelere mühimmat ve erzak depolanması bu tür hazırlıklar arasında yer almaktadır (Yıldırım, 2002: 141).

Osmanlı Devleti'nin küçük bir beylikten büyük bir cihan imparatorluğu hâline nasıl geldiğini anlamak için onun askerî yapısını ayrıntılı bir şekilde incelemek gerekmektedir. Bu çalışma bu amaç ve istekler doğrultusunda hazırlanmıştır. Osmanlı askerî tarihi ile ilgili günümüze kadar pek çok yerli ve yabancı araştırmacı tarafından değişik çalışmalar kaleme alınmıştır. Özellikle XVII. yüzyıldaki sefer organizasyonları ve lojistiği üzerine Roads Murphey, Caroline Finkel, Gabor Agoston, Ömer İşbilir, Ersin Gülsoy, Mehmet İnbaşı ve Meryam Kaçan'ın çalışmaları bulunmaktadır. Yine Mehmet Yaşar Ertaş ve Hakan Yıldız'ın XVIII. yüzyılda Osmanlı Devleti'nin lojistik faaliyetleri ve organizasyonlarına yönelik doktora çalışmaları bulunmaktadır. Osmanlı harp tarihi ile ilgili bu çalışmalarda belirli bir dönem ve konu üzerinde yoğunlaşmış ve herhangi bir Osmanlı seferi sırasında ve öncesinde ortaya çıkan lojistik faaliyetleri ve hazırlıklar üzerinde durulmuştur. Biz bu çalışmamızda ise "Osmanlı Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik" adı altında bir genelleme yaparak, Osmanlı Devleti'nin doğuda ve batıda yaptığı seferlerde ordunun seferlere nasıl hazırlandığını ve sefer esnasındaki organizasyon ve lojistik faaliyetlerini bir bütün halinde incelemeye aldık.

Böylesine geniş ve kapsamlı bir konunun bir makaleye sığdırılmasının bir hayli güç olduğunu bilincindeyiz. Çalışmamızda bu alanda yapılan diğer çalışmaların yeniden yorumlanması ve farklı dönemlere ait arşiv vesikalarının kullanılması suretiyle Osmanlı sefer lojistiği üzerine yeni ve farklı bir bakış açısı kazandırılmak istenmiştir.

Araştırmamızda genel olarak askerî tarih için olduğu kadar iktisadî tarih açısından da son derece önemli olan, Osmanlı ordularının sefer öncesi ve sefer sırasındaki lojistik faaliyetleri ve sefer organizasyonları üç başlık hâlinde incelemeye alınmıştır;

1. Ordu *iaşesinin* temin edilmesi
2. Savaş için gerekli malî kaynağın bulunması.
3. Askerî organizasyon ve seferberlik

1. Ordu *İaşesinin* Temin Edilmesi

1.1. *İaşenin* Toplanması

Osmanlı Devleti herhangi bir sefere karar verdiği zaman karşılaştığı en büyük problem, seferin devlet maliyesine yüklediği ağır maliyetin hafifletilmesi için hazine temininin yanı sıra, asker için erzak ve ordunun ağırlıklarını taşıyan hayvanlar için yem hazırlanması olmuştur (Murphey, 2007: 108-109; İşbilir, 1996: 11; Ertaş, 1999: 592). Osmanlılar tarafından ordunun *iaşesi*, normal sivil ve ziraî yaşama en az müdahale göz önüne alınarak, dikkatli bir şekilde organize edilmiştir. Buna göre Osmanlı ordusu seferler esnasında taşıyabildiği kadar malzemeyi yanında getiriyor, yanında getiremediği malzemeyi ise, yerel kaynaklardan zor kullanmadan karşılıyordu. Yine bunun için askerlerin sivil tahıl stoklarını yağmalamasına izin vermeyen devlet,

savaş bölgelerine en yakın vilâyetlerin halkı ile önceden ayarlanmış düzenli mübayaalar¹ (Develioğlu, 2001: 700) yoluyla işeyi temin ediyordu² (Murphey, 2007: 89-104).

Bu çerçevede Osmanlı Devleti'nde işenin temini için tarih boyunca değişik yollar ve usullere müracaat edilmiştir. Fakat bunlardan özellikle iki tanesi çok sık kullanılmıştır. Birincisi; İşe daha çok merkezî hazinenin masraflarını düşürmek amacıyla savaş, kıtlık vs. gibi olağanüstü durumlarda divanın aldığı kararlar çıkarılan “Avâriz-ı Divaniye”³ (Ortaylı, 2007: 124-134; Halaçoğlu, 1999: 65-66) mükellefiyeti ile yürütülmüştür (BOA. MAD. nr. 18408; Ertaş, 1999: 592; Murphey, 2007: 109). İkinci yöntem ise, ziraî mahsullerin üretim ve dağıtımını takip edebilmek amacıyla oluşturulan devlet mekanizmasıdır (Sevinç, 2010: 189).

Osmanlı belgelerinde avâriz-ı divaniye ve tekâlif-i örfiye diye geçen bu vergiler çok yönlü ve oldukça çeşitlidir. Askerin geçeceği yollar boyunca tesis edilen menzillere belirlenen çeşit ve miktarda zahire satmak, ordunun ihtiyacı olan harp malzemesini ve arpa, saman gibi ihtiyaç maddelerini tedarik etmek ve nakletmek, gerekirse amele, araba, hayvan bulmak, küreği, azap, cerahor, kavas isimleri altında orduya yardımcı sınıflar temin etmek, hisar yapmak ve avâriz akçesi ya da avâriz bedeli akçe ile seferin masraflarına iştirak etmek avâriz vergilerinin başlıcalarındandır (Barkan, 1997: 14). Buna göre sefer durumunda ordu işesi için gerekli maddelerin temini avâriz mükellefiyeti dâhilinde geliştirilen nüzül⁴ (Ertaş, 1999: 592; Halaçoğlu, 1999: 661-66; Güçer, 1964: 69) sürsat⁵ (Sertoğlu, 1986: 222; Güçer, 1964: 93) ve işira⁶ (Güçer, 1946: 115; İşbilir, 1996: 29) yöntemleri ile karşılanmıştır⁷ (İşbilir, 2002: 151; Yıldız, 2002: 53).

1.1.1.Nüzül

Askerî-malî bir terim olarak menzillerde askerlerin işesi için hazırlanan erzak anlamındaki nüzulün tahsilinde avârizhaneleri⁸ (Sahillioğlu, 1991: 108) esas alınarak, bölgenin

¹ Satın alma anlamına gelir.

² Örneğin, 29. Z. 1129 (4 Aralık 1717) tarihli vuku bulan sefer için gerekli zahire mübayaası defteri için bkz: BOA. MAD. nr. 3522.

³ Avâriz veya Avâriz-ı Divaniye; Osmanlı Devleti'nde Tanzimat'ın ilânına kadar, olağanüstü durumlarda ve özellikle savaş masraflarını karşılamak üzere, divanın kararı ve hükümdarın emriyle halkın doğrudan doğruya devlete vermeye mecbur tutulduğu her türlü hizmet, eşya ve para şeklindeki tekâlife verilen isimdir, Avâriz ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Halil Sahillioğlu, “Avâriz”, **DİA**, C. IV, İstanbul 1991, s. 108-109; Ömre Lütfi Barkan, “Avâriz”, **İA**, C. II, İstanbul 1997, s. 286-333; Ayrıca avâriz ve uygulanması ile ilgili güncel bir kaynak için bkz: Jülide Akyüz Orat, “Avâriz Vergisi Üzerine Bir Çalışma: 18. Yüzyıl Başlarında Ankara Uygulamaları”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, C. 5, S. 22, Yaz 2012, s. 219-232.

⁴ Lügati olarak inme, konma manalarını ifade eden nüzül kelimesi, askerî ve malî ıstılah olarak, cins ve miktarı önceden tespit edilmiş olan zahirenin ordunun geçeceği menzillere götürülerek hazırlanması anlamına gelmektedir. Olağanüstü zamanlarda, özellikle savaş zamanında alınan nüzül, ordunun ihtiyacı olan mal ve hizmet taleplerinin karşılanması için ihdas edilen avâriz vergisinin XVI. yüzyılda artık nakit olarak tahsil edilen bir vergiye dönüşmesi neticesinde ortaya çıkmıştır.

⁵ Kelime olarak belirli miktardaki erzakın tayin edilen yere sürülmesi, nakledilmesi anlamına gelen Avâriz-ı divaniye mükellefiyetlerinden birisi olan sürsatın Osmanlı malî literatüründeki anlamı, hareket hâlinde bulunan orduların yol boyunca işesini sağlamak üzere devletçe halktan alınan un, ekmek, arpa, koyun, yağ, bal, odun ve saman gibi maddelerin ordunun geçeceği belirli güzergâhlarda yeterli miktarda bulundurulması yükümlülüğüdür.

⁶ İşira, alış-verişte esas olan icap ve kabulün şartlarına uygun olarak geçerli fiyat üzerinden zahirenin bedeli ödenmek suretiyle yapılan satın alımlardır. Bu yolla ordunun geçeceği mevkiilerdeki askerî ambarlara zahire depolanarak, ordunun gidiş-gelişlerinde sıkıntı çekmesi engellenmektedir.

⁷ Avâriz ve Nüzül ile ilgili makalesinde Mc. Gowan, Osmanlı Devleti'nde avâriz-ı divaniyeden avâriz, tekâlif-i örfiyeden ise nüzül ve sürsatın uygulandığını ifade eder, Mc. Gowan, “Osmanlı Avâriz- Nüzül Teşekkülü”, **VII. Türk Tarih Kongresi**, II, Ankara 1981, s. 1327-1330.

⁸ Osmanlı Devleti'nde avâriz-ı divaniyenin tahsilinde uygulanan bir yöntem olan avârizhane, gerçek bir hane değil, itibari bir vergi hanesi olup, vergi verebilecek durumda olan hanelere verilen isimdir, Mustafa Nuri Türkmen, “Osmanlı Devleti'nde XVII. Yüzyılın Son Çeyreğinde Halkın Üzerindeki Olağanüstü Vergi Yükü”, **Nüsha**, S. 9, 2003, s. 193-202; Bu konuyla ilgili yapılan çalışmalar için bkz: Jülide Akyüz Orat, “Avâriz Vergisi Üzerine Bir Çalışma: 18. Yüzyıl Başlarında Ankara Uygulamaları”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, C. 5, S. 22, Yaz 2012, s. 219-232; Rifat

zenginlik, fakirlik durumuna, şehir, köy ya da kasaba oluşuna göre miktarı belirlenmektedir. Başlangıçta aynı ve bedenî olarak alınan avâriz vergisinin zamanla nakdî vergiye dönüşmesi ile un ve arpadan aynı olarak toplanan nüzül vergisi ortaya çıkmıştır. Genellikle un ve arpa şeklinde aynı olarak tahsil edilen nüzül sefer bölgesine uzak bölgelerden nakit olarak alınmıştır (BOA. Cevdet Askeriye, nr. 570/ 23961; İşbilir, 2002: 151). Nüzül için gerekli zahirenin toplanması, çuvalanarak menzillere taşınıp, Ordu Emîni'ne ya da mirî zahire ambarlarına teslim edilmesi genellikle kadıların vazifesidir (İşbilir, 2002: 151).

1.1.2. Sürsat

Ordunun iâşesinin temini için müracaat edilen ikinci yöntem, XVI. yüzyıl sonlarında avâriz ve nüzülün nakde dönüşmesi sonucunda ortaya çıkan sürsat vergisidir. Sürsatta da nüzülden olduğu gibi miktar ve türü önceden belirlenmiş olan malzemeler, kendilerine emr olunan menzil ve konaklara kadılar aracılığıyla gönderilmiştir (BOA. Cevdet-Maliye, nr. 751/ 30615). Sürsat uygulaması nüzül kadar eski ve askerî maksatlarla halka yüklenmiş olmasına rağmen, nüzülden farklıdır (İnalçık, 2004: 139; Ertaş, 1999: 592).

Avâriz ve nüzülün muafiyetlerinin geçerli olmadığı sürsat ile nüzül arasındaki başlıca farklar şunlardır:

1. Nüzül un ve arpa şeklinde toplanmasına rağmen, sürsat un ve arpanın yanında bal, yağ, koyun, ekmek, ot, saman, odun gibi iâşe maddelerinden oluşmakta ve devletin belirlediği bir fiyat üzerinden halktan talep edilmektedir (BOA. Cevdet-Askeriye, nr. 876/ 37606).

2. Nüzül tam anlamıyla belirli bir mükellefiyet olmasına karşılık, sürsat, ihracı ferman olan zahirenin devlet tarafından belirlenen bir fiyat üzerinden, karşılığı ödenerek satın alınmasıdır. Sürsatta belirlenen fiyat piyasa fiyatının altında olmasına rağmen halk istenilen malzemeyi satmak ve nakletmek zorundadır (İşbilir, 1996: 17)

3. Nüzülün tahsilinde avârizhaneleri esas alınırken, sürsatın tahsilinde avârizhaneleri ve muafiyetlerine dikkat edilmez (Güçer, 1964: 94-95). XVII. asrın başlarında sürsat vergisi devletin içine düştüğü durumdan dolayı nakit olarak tahsil edilmeye başlanmıştır (Ertaş, 2000; 84-85).

Aslında bir vergi olmayan sürsat, bir nevi yükümlülüktür. Fakat halka ağır gelen aynı yükümlülük zamanla bedel hâline dönüşerek vergi şekline gelmiştir (Türkmen, 2003: 195). Her iki usulde de halk talep edilen malları, daha önceden tespit edilmiş menzillere kadar nakletmek ve görevlilere teslim etmek zorundadır (İşbilir, 2002: 151).

1.1.3. İştira

Osmanlı Devleti'nde nüzül ve sürsat toplamanın mümkün olmadığı ya da bu yolla toplanan zahirenin ihtiyaçları karşılamadığı durumlarda ise, iştira denilen serbest piyasa şartları ile zahire alımı yapılmaktadır⁹ (Halaçoğlu, 1999: 67).

Yine muharebe zamanlarında harp masraflarını karşılamak, sulh zamanında da bütçe açıklarını kapatmak için halktan alınan imdadiye denilen örfî vergiler de vardır. Bunlardan harp için alınanlara "imdadiye-i seferiye" açığı kapatmak için alınanlara da "imdadiye-i hazariye"

Özdemir, "Avâriz ve Gerçek-Hâne Sayılarının Demografik Tahminlerde Kullanılması Üzerine Bazı Bilgiler", **X.Türk Tarih Kongresi, Ankara, 22-26 Eylül 1986, Kongreye Sunulan Bildiriler**, IV, Ankara, 1993, s. 1581-1613; Oktay Özel, "Avarız ve Cizye Defterleri", **Osmanlı Devleti'nde Bilgi ve İstatistik**, (Der. Halil İnalçık, Şevket Pamuk), T.C.Başbakanlık Devlet İstatistik Enstitüsü, Ankara, 2000, s. 35-50; Enver Çakar, "XVII. Yüzyıl Halep Eyaleti Avarız-Hane ve Cizye Defterleri", **Birinci Orta Doğu Semineri (Kavramlar, Kaynaklar ve Metodoloji)**, (Elazığ, 29-31 Mayıs 2003), **Bildiriler**, Elazığ, 2004, s. 337-344.

⁹Örneğin bu konu ile ilgili 1146 (1734) senesi mubayaası ferman buyrulup mirî ambara teslim edilen zahire tediye bedeli için bkz: BOA. MAD. nr. 16193.

denilmiştir (Pakalın, 2004: 89). Yine bazı dönemlerde açığı kapatmak için imdadiye-i seferiyenin vaktinden önce tahsil edildiği de olmuştur (BOA. Cevdet-Maliye, nr. 112/ 4999, 29, Ş. 1147-24 Mart 1735).

1.2. İaşenin Sefer Alanına Taşınması ve Menzil Sistemi

Nüzül, sürsat ya da işira yoluyla toplanan zahireler, seferin yönüne göre belli menzillerde orduya teslim edilir, ya da mirî zahire ambarlarına dâhil edilirdi (BOA. MAD. nr. 5311). XVI. yüzyılda kurulan menzil sistemi¹⁰ (Halaçoğlu, 1999: 166) sefer zamanlarında işe organizasyonlarının temelini oluşturmaktadır. Ancak sefer organizasyonlarındaki menziller ile ulak menzilleri birbirine karıştırılmamalıdır. Ulak menzilleri sadece elinde ulak hükmü bulunan görevlilere hizmet veren mekânlar iken sefer menzilleri, on binlerce askerin çadırlarının kurulduğu, işe ve ibatesinin sağlandığı sahralardır (Türkmen, 2002: 135; Sak-Çetin, 2004: 180). Osmanlı tarihi boyunca menziller, sefere çıkmış olan orduya işe temini ile ticaret ve haberleşme sağlama amaçlı kullanılmış ve Osmanlı askeri hayatında önemli bir konuma sahip olmuşlardır (Sevinç, 2010: 123). İmparatorluğun belli başlı yolları üzerinde kurulan bu menzilhanelerde kadınlar gözetiminde getirilen hububat vb. askerî ihtiyaçların depolandığı zahire ambarları vardır (BOA. Cevdet-Maliye, 331/ 13592). Menzil eminlerince yönetilen bu ikmal merkezlerinin ihtiyaçları, menzillerin bağlı bulunduğu kadı, âyân, mütesellim ve voyvodalara verilen emirler ve menzil eminlerine gönderilen ödenekle dışarıdan satın alınmak suretiyle tamamlanırdı (BOA. MAD. nr. 23217; Sak- Çetin, 2004: 93). Menzillerin temel görevlerinden biri sefer bölgelerinde bulunan ordu birlikleri ile limanlarındaki donanmanın temel ikmal maddeleri ile hayvan yemini tedarik etme, depolama ve dağıtmaktır (Zengin, 2008: 127). Bu stoklama sürekli savaş hâlinde bulunan devletin ileriki yıllarda zahire ihtiyacını tedarik edememe durumu göz önüne alınarak yapılmıştır. Buna göre ordunun belirlediği güzergâh boyunca kullanacağı zahire mirî zahire ambarlarına depolanırdı. Osmanlı Devleti gerek Anadolu'da gerekse Rumeli'de sağkol, ortakol ve solkol olmak üzere üç koldan ilerlerken, fetihlerini ve yol teşkilâtını buna göre belirlemekteydi¹¹. Bütün bu yollarda belli menziller tayin edilerek buralarda askeri maksatlı zahire ambarları bulunduruldu. Anadolu bölgesinde başlıca zahire ambarları bulunan şehirler, Erzurum, Bayburt, Batum, Karahisar-ı Şarkî, Van, Diyarbakir, Haleb, Payas, Sivas, Samsun, Niğde, Çorum, Karahisar-ı Sahip, Konya ve Tokat'tır (İşbilir, 2002: 152). Savaşın yönüne göre gerek Anadolu'da, gerekse Rumeli'de bulunan bu zahire ambarları her zaman dolu bulunurdu. Bu durum ani bir savaş durumunda ordunun hareket ve savaş kabiliyetini artırıyordu (Sevinç, 2010: 200). Bu ambarlarda biriktirilen erzak orduya gerekli olmadığı durumlarda, bozulmaması için satılır ya da acil durumlarda halka dağıtılırdı (BOA. Cevdet-Nafia, nr. 21/ 1019; Bozkurt,1988:6-7).

Osmanlı Devleti'nde ordunun geçeceği menzillerde yapılan harcamalar ile ilgili kayıtlar Nüzül Eminleri tarafından tutuluyordu (İnbaşı, 1999: 278). Yine ambarlara depolanan zahire için emin ve kâtipler tayin edilerek, gelen zahire düzenli bir şekilde defterlere kaydedilirdi (İşbilir, 2002: 152).

¹⁰ Kelime olarak, konak, iki konak arası, bir konak yol, merhale, tatar konağı, posta ve posta tatarları, beygirlerin bulunduğu mahal anlamına gelen menzil, coğrafi şartlara göre değişen mesafelerde, haberin yerine bir an önce ulaşması amacıyla tesis edilen yerlerdir. Ayrıca menzil sistemi ile ilgili bkz: Yusuf Halaçoğlu, **Osmanlılarda Ulaşım ve Haberleşme (Menziller)**, Ankara 2002; Sema Altunan, "Osmanlı'da Haberleşme Ağı Menzilhaneler, **Türkler**, X, Ankara 2002, s. 913-920; Fatih Müderrisoğlu, "Menzil Kavramı ve Osmanlı Devleti'nde Menzil Yerleşmeleri", **Türkler**, X, Ankara 2002, s. 920-934; M.Yaşar Ertaş, " XVIII. Yüzyıl Başlarında Rumeli'deki Menzillerin Askeri Menzillerin Fonksiyonları", **Celal Bayar Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Dergisi**, S. 1, Manisa 1997, s. 91-98; Rıza Bozkurt, "Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Hareket Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmâl ve İlaş İşleri, Haberleşme Sistemleri", **Askerî Tarih Bülteni**, S. 25, İstanbul 1988, s. 45-55.

¹¹ Osmanlı Devleti'ndeki yol sistemiyle ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Yusuf Halaçoğlu, "Anadolu'da (Ulaşım ve Yol Sistemi), **DİA**, III, 1977, s. 127-128.

1.3. İaşenin Orduya Ulaştırılması (Nakliye)

Sefer esnasındaki bir ordunun beslenmesini temin etmek için iaşe maddelerinin bulunup, zahire ambarlarına depolanması yeterli değildir. Bu malzemelerin savaşın yapılacağı mahalle ve ordu güzergâhında bulunan menzillere ulaştırılması gerekmektedir. Bu miktardaki zahirenin hazır bulundurulması, aynı zamanda önemli bir maliye organizasyonunu da gerektirmiştir. Osmanlı Devleti'nde bunun için kara ve deniz yolu kullanılmaktadır (İşbilir, 2002: 154). Yine derinlik ve genişlik açısından seyr ü sefere müsait olan bazı nehirler de iaşenin nakliyesinde kullanılmıştır. Bu konuda Rumeli'nde Tuna ve Anadolu'da Fırat ve Dicle Nehirleri'nden devlet zaman zaman erzak, mühimmat ve ticarî emtia naklinde istifade etmiştir¹² (İşbilir, 1996: 62).

Kara yoluyla yapılan nakliyat hem çok zaman aldığı için hem de pahalıya mal olduğu için, zahirenin naklinde daha ziyade deniz yolu yada nehir nakliyatının mümkün olduğu yerlerde bu yöntem kullanılmıştır (BOA. Cevdet-Askeriye, nr. 251/10484). Örneğin Macaristan üzerine icra edilen seferlerde Tuna Nehri'nden istifade edildiği gibi, şark seferleri için gerekli olan ve Eflak ve Boğdan'dan tahsil edilen zahirenin Karadeniz ve Trabzon'a ulaştırılması için de bu nehir kullanılmıştır (İşbilir, 1996: 62).

Ulaşım ve nakliye vasıtalarından deniz ve nehirlerde kullanılan gemilere “sefine” denilmekle birlikte yine bu gemilere fırkate, kalite, üstüaçık ve miri borazan denilmektedir. Yine seferler sırasında mirî gemilerin yanı sıra tüccar gemileri de kullanılmıştır (Sevinç, 2010: 141).

Osmanlı Devleti erzak ve mühimmatın naklinde bu deniz ve nehir taşımacılığının yanı sıra kara taşımacılığını da kullanmıştır. Devlet kara taşımacılığında ise top arabacıları birliği dışında yolların bakımsızlığından dolayı daha ziyade hayvan sırtında nakliyatı tercih etmiştir (İşbilir, 1996: 65).

Kara taşımacılığında özellikle topların ve bazı sefer mühimmatının nakli arabalarla gerçekleştirilmiştir. Osmanlı seferleri üzerine yapılan çalışmalar incelendiğinde arabaların batı yönlü seferlerde daha sıklıkla kullanıldığı görülmektedir. Bu durum yolların daha düzgün olmasından kaynaklanmaktadır. Arabalar, develer ve beygirlere nazaran çok daha fazla yük taşıma kapasitesine sahiptir. Dönemin şartlarında bir arabaya 600 ila 1.000 kg yük yüklenebilmektedir¹³ (Genç, 2012: 244).

Fakat Osmanlı Devleti özellikle doğuya yapacağı seferlerde arabalardan ziyade diğer yük hayvanlarını daha çok kullanıyordu. Bunun temel sebebi; Öküzlerle çekilen her bir arabayı idare etmek için bir kişi görevlendirilirken altı deve veya beygir için de bir kişinin görevlendirilmesidir. Yine yollarda arabaların bozulması ve bakımı gerekirken devenin yolda beslenmesi daha kolaydır ve deve uzun süre susuzluğa dayanabilmektedir (Genç, 2012: 244).

Ancak gerek sürsat, avâriz ya da nüzül karşılığı, gerekse satın alınma yoluyla temin edilmiş olsun büyük miktardaki iaşenin taşınması oldukça masraflı olup, bu durumda mekkârî sınıfına büyük iş düşmüştür¹⁴ (Türkmen, 2002: 136). Yük hayvanı olarak ise genellikle deve, at¹⁵ ya da katır kullanılmıştır (İşbilir, 1996: 65). Ancak kara yolu ile taşımacılıkta zorlu koşullara

¹²Ayrıca Osmanlı Devleti'ndeki nehir nakliyatı ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Cengiz Orhonlu-Turgut Işıksal, “Osmanlı Devrinde Nehir Nakliyatı Hakkında Araştırmalar, Dicle ve Fırat Nehirlerinde Nakliyat”, *Tarih Dergisi*, 17-18, İstanbul 1963, s. 77-103.

¹³ Ayrıca konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Mehmet İpşirli, “Araba”, *DİA*, III, İstanbul, s. 243-245.

¹⁴Bu konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Ümit Ekin, *XVII. XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı İmparatorluğu'nda Ulaşım ve İletişim Örgütlenmesi Üzerine Bir Araştırma*, Gazi Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2000, s. 112-126.

¹⁵ Osmanlı döneminde atın kullanımı için bk. Yusuf Halaçoğlu, “At İslâmî Devir”, *DİA*, IV, İstanbul, 1991, s. 28-31.

dayanıklılığı ve yük taşıma kapasitesinin daha fazla olması sebebiyle daha ziyade deve tercih edilmiştir¹⁶ (Genç, 2012: 236-237).

Sefer boyunca ulaşımın sağlanmasında kullanılan diğer yük hayvanları beygir ve katırlardır. Beygir ve katırların sarp arazilerde yük taşıyabilmeleri rağbet görmelerinde etkili olmuştur. Beygirler ihtiyaç duyulan alanlara göre çeşitli adlarla tanımlanmaktaydılar. Mekkâri beygiri zahire, mühimmat ve askerlerin eşyalarının naklinde topkeşan beygiri topların cepheye naklinde saka beygiri ordunun su hizmetinde ve menzil beygiri ulaştırmada kullanılmıştır. Katırlar ise kayıtlarda esterân olarak geçmektedir¹⁷. Osmanlı tarımsal yapısının temel unsurlarından olan öküz ve mandalar da seferberlik söz konusu olduğunda diğer hayvanlarla birlikte mühimmat ve zahirenin naklinde kullanılmışlardır. Bunlar genellikle muhasaraların en önemli ayağını oluşturan büyük toplarla şâhilerin ve mühimmatın naklinde top arabalarına koşulmuşlardır (Genç, 2012: 241-243).

Ayrıca nakliye işinde zaman zaman bir mansıp karşılığında nakil yaptırıldığı gibi, nüzül bedeli karşılığında da mühimmat sevki yapılmıştır. Yine nakliye sırasında karşılaşılan problemler konulardan birisi de çok büyük yekûnlar tutan zahire ve sair mühimmatı koyacak çuvalların kısa sürede temininin mümkün olmaması ve yine çuval fiyatlarının oldukça yüksek olmasıdır (İşbilir, 1996: 68-69).

Osmanlı Devleti nakliyenin maliyeye getirdiği yükü hafifletmek amacıyla bazen nakliye işi, tımar ve zeamet tasarruf edenlere yüklenerek, aksatanlar cezalandırılmıştır (BOA. Cevdet-Askeriye, nr. 1107 /48963). Bu şekilde nakli yapılan işe maddelerinin orduya dağıtılması da yine belirli kurallar dahilinde gerçekleştirilmiştir.

1.4. İaşenin Orduya Dağıtılması

Osmanlı Devleti, değişik yollar ve sıkıntılar ile askerî amaçlar dâhilinde ambarlara doldurduğu zahireleri yine belirli kurallar çerçevesinde orduya dağıtıyor ve zahirenin maksatları dışında kullanılmasına, gereksiz yere satılmasına ya da halka dağıtılmasına müsaade etmiyordu (Ertaş, 1999: 592; İşbilir, 2002: 152). Devlet bunun için askerî güzergâhlar ve büyük hudut kalelerinde ordunun ihtiyacını karşılayacak şekilde depolar tesis etmiştir. Nüzül, sürsat veya mübayaa yoluyla temin edilen işe ürünleri menzillerde veya menzillere yakın bölgelerdeki ambarlarda korunarak, sefer sırasında askere dağıtılıyor veya ücret karşılığında veriliyordu (Sevinç, 2010: 215). Yeniçeri, cebeci, topçu ve diğer ücretli askerlerden oluşan merkez ordusunun erzak ihtiyacı devlet tarafından karşılanırken, eyalet askerleri ise, gerekli zahireyi kendileri temin ediyorlardı (Halaçoğlu, 1999: 44-57).

Osmanlı Devleti'nde sefer esnasında dağıtılan başlıca erzak maddeleri; et, un, pirinç, bulgur gibi temel besin maddelerinden oluşmaktadır (Uzunçarşılı, 1943: 39). Ancak bunların miktarı değişmekle birlikte, tespit edilmesi de oldukça güçtür (Bostan, 1992: 244). Menzillerde bulunan un, çorbalık olarak dağıtıldığı gibi daha çok ekmek yapımında kullanılıyordu. Ekmek, savaş alanından uzak ve pişirilmesi mümkün yerlerde yapılıyor ve sıcak bir şekilde tüketiliyordu. Bunun yanı sıra orduyla birlikte sefere katılan orducu esnafı¹⁸ (Türkmen, 2002: 137-138) arasında

¹⁶Deve ile ilgili olarak bkz: Ahmet Önkâl-Nebi Bozkurt, "Deve", *DİA*, IX, İstanbul, 1994, s. 222- 226.

¹⁷Ayrıntılı bilgi için bkz: Pars Tuğlacı, "Katır", *Okyanus Ansiklopedik Sözlük*, İstanbul 1972.

¹⁸Ordunun levazım hizmetlerini görecek olan bu kişiler, ülkenin çeşitli bölgelerinden ihtiyaç dâhilinde tespit edilmekte olup, bu işlerden ilgili yerlerin kadıları sorumlu idi. İstanbul, Bursa ve Edirne'nin orducu esnafı çıkarması kanun gereği olmakla birlikte, ihtiyaç hâlinde başka bölgelerden de orducu çıkarılabildi. Orducu çıkan esnaf malzemeleriyle birlikte orduya katılırken, bu kişilerin sanatlarında ehil kişiler olmasına dikkat edilirdi. Yine seçilen esnafın orducu başının maiyetinde orduya katılırken, belirli bir süre hizmet ettikten sonra geri dönerlerdi. Eğer sefer devam ediyor ise yerlerine yenileri gönderilirdi, Ayrıntılı bilgi için bkz: Bülent Çelik, *Osmanlı Seferlerinin Lojistik Sorunlarına Kentli Esnafın*

ekmekçilerde vardı ve ekme bu şekilde seyyar fırınlar aracılığı ile ordu içinde de pişiriliyordu (Çelik, 2008: 355). Eğer ekme imali mümkün oluyorsa askerlere peksimet dağıtılıyordu. Yine pilav için başta bulgur olmak üzere, pirinç kullanılıyordu. Osmanlı seferlerinde bir günde ortalama 750 koyunun kesildiği ve her askerin günlük çift ekme yediği ve bunların dışında daha birçok mal ve hizmete ihtiyaç duydukları düşünülürse orducu esnafının ne kadar gerekli olduğu ortaya çıkmaktadır (Türkmen, 2002: 138). Osmanlı tarihinde ne zaman kurulduğu kesin olarak bilinmeyen orducu esnafı arşiv belgeleri ve vekâyinâmelerde genellikle “orducu”, “orducu esnafı” (BOA. MAD. nr. 2821, s. 376) ve “ordu esnafı” (BOA. Kâmil Kepeci, nr. 2761, vrk. 131b) şeklinde kaydedilmiştir (Çelik, 2008: 356).

1.5. Osmanlı Seferlerindeki Başlıca İaşe Maddeleri

Osmanlı seferlerindeki en önemli konulardan birisi ordunun iaşe ihtiyacının karşılanmasıdır. Ordudaki en önemli besin kaynaklarından birisi koyun ve sığır etidir. Bu noktada et ihtiyacı, daha ziyade seferin yapıldığı yöndeki Anadolu ve Rumeli’den canlı hayvan alımıyla sağlanmaktadır. XVI. ve XVII. yüzyıllarda sürsat ve maktu sistemi ile temin edilen, koyun ve sığırlar, XVIII. yüzyılda tamamen parası ile satın alınarak, sefer esnasında ordu ile birlikte sürüler halinde götürülmüştür (İşbilir, 2002: 152). Koyunların kesimi işini kasaplar yapar iken, debbağlar derisini, haffaflar ise yünlerini değerlendirirdi. Yine her askere günde verilen bir çift ekme için ise fırıncılara görev düşerken, askerin elbise tamirinde terzilere ve ayakkabı tamirinde kunduracılara, sebze meyve ihtiyacında bahçıvanlara ve yemişçilere, aydınlanma ihtiyacı için ise mumcu ve şamdancılara iş düşüyordu (Türkmen, 2002: 138).

Osmanlı ordusundaki diğer önemli iaşe maddeleri ise, ekme, hububat ve peksimettir. Sefer öncesinde menzillere depolanan unlardan fırıncılara parası ödenerek ekme pişirtildiği gibi, çeşitli kazalardan sürsat olarak alındığı da olmuştur. Yine sefer hâlindeki ordunun temel besin maddelerinden birisi olan hububat ise, arpa, buğday, un, bulgur ve pirinç gibi tahıl ürünlerinden oluşmaktadır. Osmanlı Devleti’nde hububat daha ziyade nüzül, sürsat gibi tekalifler yoluyla ya da mübayaa suretiyle temin edilmiştir (Sevinç, 2010: 216). Ayrıca çok daha uzun süre dayanabilen ve genellikle deniz seferlerinde kullanılan peksimete de özellikle savaş alanlarına yakın bölgelerde ihtiyaç duyulmaktadır (Yıldız, 2000: 137-139; İşbilir, 1996: 56).

Ordunun iaşesi için kullanılan maddeler arasına revgan-ı sade (tereyağı) bal, çavdar, darı ve tavuk gibi şeylerde ilave edilebilir. Ruznamçe Defterlerinde¹⁹ (Başbakanlık, 2000: 296-297; İşbilir, 1996: 1) bu maddeler çoğu yerde miktar belirtmeksizin gösterilmiştir. İçme ve temizlik için gerekli suyun temini ise, saka neferleri tarafından yapılmaktadır (İşbilir, 2002: 152).

Bunların yanı sıra orduyla birlikte hareket eden at, katır, manda ve öküz gibi yük ve binek hayvanlarının yiyeceklerinin temini ise, yine menzillere daha önceden depolanan arpa, saman ve ot gibi iaşe maddelerinden karşılanmaktadır (İşbilir, 1996: 2).

2. Savaş İçin Gerekli Malî Kaynağın Bulunması

Kuruluş sürecinden bu yana sürekli savaş içerisinde olan Osmanlı Devleti’nde savaşların malî kaynaklarına çok önem verilmiş ve çağdaşı diğer devletlerden farklı olarak, Osmanlı Devleti,

Getirdiği Çözümler: Orducu Esnafı, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara 2002.

¹⁹ Osmanlı maliyesinde, Hazine-i Amire dairesine bağlı olarak çalışan ve mukataa, mevkufat, cizye ve sair kalemlerden gelen gelirlerle, maaş, mübayaa, iştirâ vb. için yapılan masrafların gün gün kayıtlarının tutulduğu defterlerdir. Ayrıca bu konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: F. M. Emecen, “Sefere Götürülen Defterlerin Defteri”, **Prof. Dr. Bekir Kütükoğlu’na Armağan**, İstanbul 1991, s. 241-268; Yine Hazine Ruznamçe Defteri için bkz: Halil Sahillioğlu, “Ruznâme”, **Tarih Boyunca Paleografya ve Diplomatik Semineri, (30 Nisan-2 Mayıs 1986), Bildiriler**, İstanbul 1988, s. 113-139.

Turkish Studies

International Periodical For the Languages, Literature and History of Turkish or Turkic
Volume 7/4, Fall, 2012

savaşı dışarıdan ekonomik yardım ve destekler ile değil bizzat kendi öz kaynakları ile devam ettirmiştir (İnalçık, 2004: 596-598).

Savaşlar sırasında birçok ekonomik kaynak seferber edilerek, tükenme durumuna geldiği için, savaşlarla ekonomi oldukça yakından ilgilidir. Herhangi bir savaşta kullanılan maddî finansmanın ve kaynakların telafisi ise, ancak savaşların zaferle sonuçlanmasına bağlıdır (Genç, 2007: 215-216). Bu sebeple gerek savaş öncesi askerî lojistiğin tamamlanması ve gerekse savaş esnasında savaşın başarılı bir şekilde devam ettirilerek, zaferle sonuçlanması için devletin malî kaynakları temin ederek, bu kaynakları organize bir şekilde kullanması gerekmektedir.

Nitekim Osmanlı maliye organizasyonu, geniş anlamda devlet, dar anlamda ise ordu ve savaş finansmanın gereklerine göre şekillenmiş ve zaman içerisinde hem devlet hem de savaş organizasyonlarında meydana gelen gelişmelere paralel olarak gelişme göstermiştir (Özvar, 2003: 10).

Bu bölümde Osmanlı Devleti'nde seferler için, sağlanan gelir kaynakları ile seferler esnasında yapılan harcama ve giderler üzerinde durulmuştur.

2.1. Ordu Hazinesinin Gelir Kaynakları

Osmanlı Devleti'nde padişahın bizzat katıldığı seferlere devletin esas hazinesi olan, Hazine-i Âmirî götürülür, padişahın katılmadığı seferlere ise, ordu hazinesi tayin olunurdu. Savaş esnasında her türlü maddî ihtiyacın karşılandığı bu ordu hazinesine sefer için devlet merkezinden verilen hazinenin yanı sıra değişik eyaletlerden de yardımda bulunmaları istenirdi (Uzunçarşılı, 1948: 370).

Bunların dışında ordu hazinesine tahsil edilen gelirler, birçok vilâyetten ve çok değişik kalemlerden sağlanan paraların ordu hazinesine teslimi ile sağlanırdı (Murphey, 2007: 73; İşbilir, 2002: 155).

Osmanlı Devleti'nde ordunun gelir kaynaklarını gösteren Hazine Ruznamçe Defterleri bulunmasına rağmen, bu defterler ordu hazinesinin gelirlerini ve savaş için yapılan masrafları tam olarak göstermezler. Bunun temel sebebi; bu defterlerin ordunun İstanbul'dan hareketi anından itibaren günlük olarak tutulması ve hudutlara yığınak yapılması, menzillerin düzenlenmesi, zahire ve mühimmat nakli gibi masrafları içermesidir. Yine sefer sırasında pek çok işin aynî ve bedenî vergilendirme sistemiyle yapılmasından dolayı, bu masraflar hazineye yansıtılmadığı için savaşların gerçek maliyetinin hesaplanması oldukça zordur (İşbilir, 2002: 156).

Osmanlı Devleti'nde ordu hazinesinin gelir kalemleri mukataa, nüzül, sürsat ve kürekçi bedelleri, muhallefat²⁰ (Sertoğlu, 1986: 228), cizye²¹ (Ortaylı, 2007: 134-135) askere dağıtılan zahireden elde edilen para, koyun eti satışından gelen para, istikraz²² (Develioğlu, 2001: 458) vs. gibi unsurlardan oluşmaktadır. Bunların içerisinde en fazla meblağı mukataa²³ teşkil etmektedir²⁴ (İşbilir, 2002: 158-1059).

²⁰ Muhallefat; Ölen bir insanın para, eşya, mal ve alacak gibi terk ettiği şeyler olup, Osmanlı Devleti'nde ölen devlet ricalinin padişahın kulu olmasından dolayı kalan mallarının devlet namına zapt olunarak, varislerine padişahın uygun gördüğü miktarda verilmesi sistemidir.

²¹ Osmanlı Devleti'nde alınan şer'i vergilerden birisi olup, gayrimüslimlerin askerlik hizmetini yapmamaları karşılığında korunmalarının bedeli olarak devlete ödedikleri baş vergisidir. Ayrıntılı bilgi için bknz: (İnalçık, 2004: 105-112).

²² Ödünç ve faizle para alma.

²³ Osmanlı mukataa sistemiyle ilgili çalışmasında Baki Çakır, "Mukataa" kavramı için tek bir tanımın yapılamayacağını ve bu kavramın birden fazla anlamda kullanıldığını belirtmiştir. Buna göre mukataa: İltizam, kesim, maktu ve maktua kavramlarını kapsamakta olup, icare /bedel, mali birim, yöntem, götürü ve sözleşme anlamlarında kullanılmaktadır, Baki Çakır, **Osmanlı Mukataa Sistemi (XVI-XVIII. Yüzyıl)**, İstanbul 2002.

2.1. Seferin Masrafları

Osmanlı seferlerinin hazine masrafları kısmını ise, genel olarak mevâcib, tayinat, mubayaa, inam, âdât, edâ-yı düyûn ve diğer harcamalar oluşturmaktadır (Yüksel, 2005: 103).

Bu harcamalar içerisinde en büyük payı her zaman yeniçeri, kapıkulu askerlerinin ödemeleri anlamına gelen mevâcibler teşkil etmektedir (BOA. MAD. nr. 4370). Bunun temel sebebi mevâcibin zamanında ve eksiksiz olarak dağıtılmasındaki önemdir (İşbilir, 2002: 153)²⁵.

Mevâcibden sonra en büyük payı askerin ekmeği manasına gelen tayin kelimesinin çoğulu olan tayinatlar almaktadır (Yüksel, 2005: 93). Osmanlı Devleti'nde askerlere verilen tayinatlar, maaş dışındaki arpa, un, buğday, peksimet, tereyağı, koyun vb. yiyecek maddeleri; at, deve, katır, sığır gibi yük hayvanları ile bunların yem ve koşum takımları, top arabaları ve top mühimmatı, hazine, defterhane, cephane levazımı, nakliye ücretleri vs. gibi çok çeşitli konular için yapılan masraflardan oluşmaktadır²⁶. Örneğin IV. Murad'ın Bağdat Seferi için Otağ-ı Hümayun'un Üsküdar'a dikildiği 15 Şevval 1047 /2 Mart 1638 tarihinden yaklaşık 6,5 ay önce 28 Rebiyü'l-evvel 1047/ 20 Ağustos 1637 tarihinden itibaren 10 Ramazan 1047 /26 Ocak 1638 yani Sultan IV. Murad'ın Bağdat'tan ayrılmasından 2 gün sonrasına kadar olan süre içerisinde ordunun ihtiyacı olan arpa, ekmek, un, bal, tereyağı, pirinç ve diğer zahire için 2. 829.950 akçe sarf edilmiştir (İnbaşı, 1999: 279). Osmanlı tarihi boyunca her dönemde askerlerin tayinatının eksiksiz temini için ordunun geçeceği bölge kadılarına padişahlar tarafından hükümler yazılmıştır (Cevdet- Askeriye, nr. 752/ 30615; Yüksel, 2009: 50).

Mubayaa için yapılan harcamalar hilat ve çeşitli kumaş alımlarına ödenen paralardan oluşurken, sefer esnasında yararlılık gösterenlere dağıtılan paralara ise inam denilmektedir (BOA. MAD. d. nr. 23288). Yine başta sadrazama olmak üzere rütbelerine göre devlet adamlarına, acemi oğlanlara ve yeniçerilere dağıtılan paralar ise, âdât adı altında toplanmaktadır (BOA. MAD. d. nr. 6118). Hazinesinin malî açıdan zor duruma düştüğünde gerek ordudaki devlet adamlarından ve gerekse vilayetlerin esnaf ve ileri gelenlerinden daha sonra tekrar ödenmek şartıyla alınan paralara ise, edâ-yı düyûn denilmektedir (İşbilir, 2002: 157).

Bunların yanı sıra Osmanlı askerlerinin savaş esnasında moral ve motivasyonunu arttırmak amacıyla uygulanan terakki²⁷ tevcihi adı altındaki maddî güdüler de vardır. Tımar ve zeamet sahipleri için verilen bu zamlar, sipahinin devlet için göstereceği yararlılıklarıyla orantılı bir şekilde tasarruf ettikleri dirliklerine yeni ilaveler yapılmak suretiyle gerçekleştirilirdi (Öznlü, 2010: 238-239).

Ayrıca Osmanlı Devleti'nin askerî harcamaların da dikkat çeken önemli unsurlardan birisi de savunma için yapılan harcamalardır. Bu çerçevede en çok üzerinde durulan konu ise, kale inşası ve bakımı için yapılan giderlerdir (BOA. MAD. d. nr. 6949; Murphey, 2007: 77-78; Keser, 2002: 598-601). Yine Osmanlı Devleti'nde ordunun silah ve mühimmat ihtiyacının karşılanması

²⁴ Osmanlı seferlerindeki başlıca gelir kaynakları ile ilgili bkz: Tahir Sevinç, **1695-1696 Avusturya Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik** Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 2010.

²⁵ Örneğin, I. Ahmet Dönemi Osmanlı-İran savaşlarında, mevâcib ödemeleri sırasıyla ordu hazinelerinin genel masraflarının, %76, %65, %87 ve %65'ini oluşturmuştur. Bu seferlerde toplam 303.7771 akçe mevâcib dağıtılmıştır, Yine 29. Z. 1143 (5 Temmuz 1731) senesi mevâcibleri için bkz: BOA. MAD. d. nr. 17038.

²⁶ 29. Z. 1168 (6 Ekim 1755) tarihli bu konulara ait muhasebe-i evvel kalemine tabi olan müteferrika defteri için bkz: BOA. MAD. d. nr. 3338.

²⁷ Arapça bir kelime olan "terakki" kelimesi "artma, çoğalma, ilerleme, ileriye gitme" anlamına gelir. Osmanlı kaynaklarında yeniçeri efradı ile tımar ve zeamet sahiplerine verilen zam anlamında kullanılır, Mehmet Zeki Pakalın, **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, III, İstanbul 1993, s. 458.

yenicherilere ait ehl-i hiref defterleri yoluyla askerî birimlere ait masraflar ve kayıtların tespiti yapılabilmektedir (BOA. MAD. d. nr. 17131; nr. 17163).

3. Askerî Organizasyon ve Seferberlik

Kuruluş döneminde düzenli bir ordusu bulunmayan Osmanlı Devleti'nde savaşlar, gerektiğinde gazilerden ve tamamı atlı aşiret kuvvetlerinden oluşan birliklerin dellâllar aracılığıyla bir yerde toplanması ile sağlanırdı (Halaçoğlu, 1999: 35; Taneri, 1998: 91-96; Özcan, 2002: 107; İlgürel, 2003: 386; Uzunçarşılı, 1943: 2). Ancak toprakların genişlemesi ile birlikte Osmanlı ordusu büyümüş ve kara ordusu, kapıkulu askerleri, tımarlı sipahiler olmak üzere iki temel askeri güç olarak teşkilâtlanmıştır (Ortaylı, 2007: 240-241). Bunlara birde savaş zamanlarında orduya katılan yardımcı birlikler dahil edilebilir.

Bu bölümde Osmanlı seferlerinde kullanılan askeri birlikler ile sefer öncesi son hazırlıklar, seferberlik hâli ve ordunun sefer alanına yürüyüşü üzerinde durulmuştur.

3.1. Kapıkulu Askerleri

Osmanlı Devleti'nin kuruluş yıllarında devletin düzenli askeri birliklere ihtiyacı sonucu kurulmuş olan kapıkulu askerleri, yaya ve atlı askerlerden oluşmaktadır (Uzunçarşılı, 1984: 144; Özcan, 2002: 107-108; Taneri, 1998: 97-104; Murphey, 2007: 66-77). Bunlardan yayalar; yeniçeriler, cebeci, topçu, top arabacı, humbaracı ve lağımçı ocaklarından meydana gelirken, süvari kuvvetleri ise, sipah, silahtar, sağ ve sol ulufeciler ile sağ ve sol gariplerden oluşmaktadır (Yüksel, 2005: 19-20).

Kapıkulu ocağının en kalabalık grubunu oluşturan yeniçeriler, Osmanlı ordusunun daîmi ve hazineden ulufe alan askerî zümresidir (İlgürel, 1986: 385-395). Top imal eden ve bunları kullanan topçu ocağının yanı sıra, top arabacıları ocağı, büyük topların nakliyle uğraşırdı. Humbaracı sınıfı, el bombasını andıran humbara silahını imal eden ve kullanan kişilerdir. Lağımçılar ise, teknik bir sınıf olup, kale kuşatmalarında toprak altından tüneller kazarak fetihleri kolaylaştırırlardı²⁸ (Sevinç, 2010: 42). İstanbul'daki kışalarında ikamet eden kapıkulu askerleri III. Murad zamanına kadar padişahın bizzat katılmadığı seferlere gitmezlerdi. Ancak bu tarihten sonra, bu usulden vazgeçilerek, sadrazam ve serdar-ı ekrem maiyetinde seferlere katılmaya başladılar (Taneri, 1998: 98-99).

Osmanlı ordusunun iki temel biriminden birisi olan kapıkulu askerleri devlet merkezindeki karargâhlarında buldukları için savaş durumunda herhangi bir zorlukla karşılaşmadan sefer düzenine girebiliyorlardı. Oysa ülkenin değişik bölgelerine dağılmış olan tımarlı sipahilerin toplanması bir hayli zor gerçekleşiyordu²⁹ (Sevinç, 2010: 33-34).

3.2. Eyalet Askerleri

Osmanlı ordusunun asıl savaş gücünü oluşturan eyalet askerlerinin³⁰ (İnalçık, 2006: 111-112; Halaçoğlu, 1999: 56-58; Murphey, 2007: 59-66) seferlere katılımları, ülkenin değişik yerlerine dağılmış oldukları için oldukça güçtür (Ertaş, 1999: 591). Bu sebeple, eyalet askerleri seferberlik emriyle kış aylarından itibaren eyalet valilerine, sancak beylerine gönderilerek belirtilen yerde merkez orduya katılmaları istenirdi. Böylece İstanbul'dan yola çıkan ordu yol boyunca

²⁸ Ayrıntılı bilgi için bkz: Abdülkadir Özcan, "Osmanlı Askerî Teşkilâtı", **Osmanlı Devleti Tarihi**, (Ed. Ekmeleddin İhsanoğlu), İstanbul 1999, s. 337-370.

²⁹ Ayrıca bu konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Mehmet Yaşar Ertaş, "Osmanlı Savaş Organizasyonunda Zorlu Bir Süreç: Ordunun Toparlanması", **Türklük Araştırmaları Dergisi**, 19, İstanbul 2008, s. 211-233.

³⁰ Klasik dönemde Osmanlı eyalet kuvvetleri, tımarlı sipahi, yaya, müselleme, yörük, canbaz, cerahor, akıncılar, deliler, azaplar, gönüllüler ve beşliler denilen birliklerden oluşmaktadır.

yapılan bu katılımlarla giderek kalabalıklaştırdı. Tımarlı sipahiler sefer harici zamanlarda buldukları bölgelerin amirleri olup, güvenliği sağlardı (Ortaylı, 2007: 124-134).

Devlet her türlü tehdit ve cezaya rağmen sipahileri sefere götürmede problemler yaşamaktaydı. Bunun için farklı yöntemler uygulayan devlet, öncelikle sefere götüremediği sipahileri yerlerinde bırakarak, onlardan bedel akçesi almıştır. İlerleyen yıllarda seferlerden sonra ölen veya sefere katılmayan askerin tımarları merkez hazineye aktarılarak, nakit sıkıntısı giderilmiştir. Yine devlet bozulan ekonomiyi düzenlemek için toprakları ve gelirleri iltizam usulü ile mukataalaştırarak nakit para temin etme yoluyla, tımar kadrolarının sayısını azaltmıştır (Sevinç, 2010: 46-48).

3.3. Yardımcı Kuvvetler

Sefere çıkan Osmanlı ordusu yalnızca kapıkulu askerleri ve tımarlı sipahilerle sınırlı değildir (Barkan, 1979 286-333). Bu muharip kuvvetlerin yanı sıra orduya lojistik desteğin sağlanmasında yardımcı birlikler de savaş zamanında ordunun ulaşım ve beslenme ihtiyaçları ile silah ve teçhizat ikmalinin sağlanması gibi önemli görevleri üstlenmişlerdir (İnbaşı, 2005: 121-125). Bunlar, Kırım Hanlığı'na ve salyaneli eyaletlere bağlı askerler, Fransız, Ulah, ve Moldovalı askerler, top arabacıları, cebeciler, mehteran-ı âlem, mehteran-ı hayme, ıstabl-ı amire hademeleri, divan-ı hümayun kâtibi, şagird, meşaleci ve sakaları, saraçlar, cerrahlar, delâllar ve münadilerden oluşmaktadır (Yüksel, 2005: 43-44).

Bunların yanı sıra, sefer sırasında ordunun ihtiyaçlarını karşılamak üzere çeşitli meslek gruplarına mensup ve sanatkârlarda orduyla birlikte götürülürdü. Sefer esnasında kapıkulu ordusuyla birlikte hareket eden bu esnafın yolda ve ordugâhlarda gıda, sağlık, teçhizat ve ulaşım alt yapısının hizmet ve ihtiyaçlarını karşıladıkları. Orduca esnafı ordunun ihtiyaç duyacağı erzak ve diğer malzemeyi yanlarında bulundurarak, ayakkabı, kılıç, yay, ok, çadır, kilim, cam, nal gibi malzemelerin tamir ve yapımının yanı sıra, ordunun en önemli besin malzemesi olan ekmek pişirme ve et temininde bir nevi seyyar levazım görevi ile ordunun her türlü ihtiyacını karşıladıkları (Sevinç, 2010: 72). Yine askerin manevî ihtiyaçlarının karşılanması için ise, fakih ve şeyh gibi dinî kimlikleri ön planda olan şahıslarda sefere katılırlardı³¹ (İşbilir, 2002: 156).

3.4. Sefer Öncesi Hazırlıklar ve Ordunun Sefere Yürüyüşü

Osmanlı seferleri, önceden hazırlanmış bir plânın uygulaması olmamakla birlikte, tamamen tesadüfî ve yüzeysel sebeplerle meydana gelmiş de değildir. Genellikle olayların tahmin edilemeyen gelişmeleri veya ani tehlikeler, devletin temel siyasî amaçları doğrultusunda değerlendirilmiş ve ona göre sefer kararı alınmıştır (Zengin, 2008: 113).

Osmanlı Devleti'nde sefer kararları genellikle harp meclislerinde verilmiş ve seferlerin İslâm hukukuna uygunluğu konusunda Şeyhülislâm'dan fetva alınmıştır (Yıldız, 2006: 12-22). Sefere karar verildikten sonra sırasıyla bölgeye Padişah'tan ferman ve emr-i âliler, Sadrazam ve Yeniçeri Ağasından buyruldu ve mektuplar gönderilmeye başlanırdı. Gönderilen emirlerde, zaman zaman asker yazımı, zahire mübayaası, zahire nakli için nakil hayvanı tedariki, yine nakil için gemi yapımı, bunların malzemesinin temini gibi konular, kimi zaman da bu konuların bir kaçını bir arada yer alırdı. Bu yazışmalarda idarecilerin yaptıkları yolsuzluklar, halktan usulsüz olarak vergi tahsilâtı yapmaları, seferlerle ilgili yapılması emredilip de yerine getirilmeyen hususların tekrar bildirilmesi ve ihmal edenlerin gereken cezaya çarptırılacakları gibi konular da yer alırdı (Yıldırım, 2002: 142). Ardından ordunun hazırlanması için seferberlik ilân edilirdi ki, Osmanlı tarihinde buna

³¹Bunlar yaptıkları vaaz ve nasihatlerle askeri savaşa hazırlarlar, gaza ve cihad ruhunu canlı tutarak, orduda bazı dinî görevlerin yerine getirilmesini sağlardı. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz: Ümit Ekin, "Osmanlı Ordusunda Moral Yükseltici Bir Kurum Olarak Ordu Şeyhliği", *Sakarya Üniversitesi, Fen Edebiyat Dergisi*, S. I, 2008, s. 167-178.

devlet tarafından bütün memleket halkının herhangi bir iş için vazifeye davet edilmesi anlamına gelen “nefir-i âm” denilmiştir (Sertoğlu, 1986: 237). Öncelikle diplomatik yolları deneyen Osmanlılar, bu arada sefer hazırlıklarını da sürdürürdü. Yine savaş öncesi yapılan mutad merasimler ile savaş kararı alındığını gösteren tuğ-ı hümayun dikilirdi (Yüksel, 2005: 5-8). Buna göre seferin istikametine göre ordunun toplanacağı yer belirlenirken, seferler genellikle Ekim ve Kasım aylarında plânlanırdı (Zengin, 2008: 113). Ordunun hareketinden önce seferin yönü kararlaştırılır ve ordunun gideceği yöne göre yolların tamiri ve bakımı yapılırdı³² (Ertaş, 1999: 590; Taneri, 1998: 227-229; Keser, 2002: 599-600).

Ayrıca sefer hazırlıklarının başlaması ile birlikte stratejik sınır kaleleri olmak üzere düşman topraklarına sınır olan kalelerin ve palangaların³³ tamiri yapılırdı³⁴. Buna göre kalelerin cephe, ambar ve tabyaları tamirden geçirilirdi. Bunun için lağımcı, suyolcu, mutemet, marangoz, demirci ve kireççiler çalıştırılırdı (Sevinç, 2010: 27-28). Yine yapılacak seferin niteliğine göre asker, silah, mühimmat ve erzak temin edilirdi (Zengin, 2008: 114).

Sefer amacıyla toplanan Osmanlı ordusunun sefer alanına yürüyüşü başlıca iki safhadan oluşurdu: Birincisi, ülke içerisinde yapılan tehlikelerden uzak serbest yürüyüş; ikincisi ise, sınır bölgelerinde veya düşman topraklarında yürütülen askerî bir düzen halindeki yürüyüş (Murphey, 2007: 89). Birinci yürüyüşte biraz daha serbest ve harp nizamına bağlı kalmadan hareket edilirken, ikinci yürüyüşte gerek yürüyüş, gerekse konaklama sırasında savaş düzeninin bozulmamasına özen gösterilirdi (İnbaşı, 2005: 55).

Yürüyüş hazırlıkları gün ağarmadan meşale ışıkları ile başlar ve sabahın ilk ışıkları ile birlikte harekete geçen ordu, öğle saatlerine gelindiğinde istirahatata çekilirdi. Yürüyüş oldukça sessiz ve disiplinli gerçekleştirilirdi (Uzunçarşılı, 1943, 259)³⁵. Ancak her ne kadar seferberlik ile ilgili fermanların hepsinde yürüyüşle ilgili çok sert uyarılar bulunmasına rağmen, bazı zamanlarda askerlerin yağmacılık faaliyetleri yaptıkları görülmektedir³⁶ (Yüksel, 2005: 17). Konaklama mekânı için ise, hayvanlara otlak ve ordu efradı için suyun bulunduğu yerler tercih edilirdi³⁷ (Ertaş, 1999: 592; Zengin, 2008: 120).

Savaş alanına yakın yerlerde ordu esas yürüyüş düzenine geçerek, önde akıncılar, esas ordunun hemen önünde azaplar, merkezde yeniçeriler ve kapıkulları, kanatlarda ise, tımarlı sipahiler yer alırlardı. Savaş malzemeleri ve zahire ordunun arkasında kalır, orducu esnafı ve diğer zümrelerce muhafaza edilirdi. Hamis denilen bu yürüyüş sistemi arazi güçlüklerini engellemek ve düşman saldırılarını karşılayabilmek için tertip edilmiştir. Buna göre ordu, bir öncü (mukaddema/pişdar), bir merkez (kalp), bir sağ kanat (meymene), bir sol kanat (meysere) ve bir artçıdan (saka/ dümdar) meydana gelen bir düzenle hareket ederdi (Zengin, 2008: 118). Ordunun yürüyüş sırasındaki temel prensibi “çabuk toparlanmak, mümkün olabilecek süratle yürümek, düşmanı hemen bulmak ve hemen muharebe ederek imha etmek” tir (Yüksel, 2005: 17).

³²Kadıllardan gönderilen hükümlere göre bu konuda yapılan işler, yolların temizlenmesi ve genişletilmesi, köprülerin tamiri, yeni köprü yapılması ve ordunun kolaylıkla bulabilmesi için üzerine işaretler konulması gibi faaliyetlerdir, BOA. Cevdet-Askeriye, nr. 1048/ 8327; Ayrıca bu konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz: Hüdaî Şentürk, “Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti’nin Ulaşım Teşkilâtı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış”, *Türkler*, X, Ankara 2002, s. 904-912.

³³Etrafı hendeklerle çevrilmiş ağaç ve topraktan yapılmış istihkâmlara verilen isimdir, Mehmet Zeki Pakalın, “Palanka”, *Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü*, II, İstanbul 1983, s. 752.

³⁴Osmanlı’da kale ve kale tamirleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Semavi Eyice, “Kale”, *DİA*, XXIV, İstanbul, 2006, s. 230-238.

³⁵Yürüyüş sırasında, kanunlara aykırı olarak halktan parasız zahire talep edilmesi, yük ve binek hayvanlarının köylülere ait ekinlerde otlatılması, ana yoldan ayrılarak sağa sola sapılması yasaklanmış ve kurallara uymayanlar şiddetle cezalandırılmıştır, Örnek için bkz: BOA. Cevdet-Askeriye, nr. 766/ 7444.

³⁶Örnek için bkz: BOA. Cevdet-Askeriye, nr. 844/ 91111.

³⁷Ordu sefer güzergâhında daha önceden belirlenerek, konaklama hizmeti için hazırlanan menzillerde istirahatata çekilirdi. Bu sebeple hem menzillerde hem de yollarda izdiham olmaması için askerî birlikler birer gün aralıklarla yürürlerdi.

Ayrıca yürüyüş düzeninin bozulmaması ve savaş öncesi ve savaş sırasında firari olaylarını engellemek için bazı tedbirler alınmıştır. Seferin bir yılda bitmeyip uzaması durumunda ise, ordu dağıtılmadan savaş mahalline yakın bölgelerde kışlamaları sağlanırdı. Ancak, burada da sorunların çıkmaması için çok yoğun tedbirlerin alınması gerekiyordu. Yine bu konuda sorun çıkarıncı gününde ve saatinde istenilen mevkide belirli sayıda ve vasıftaki birliği ile bulunmayan askerlerin başbuğları, serdarlar vs. herkese ibret olsun diye ağır cezalara çarptırılmışlardır (BOA. Cevdet-Askeriye, nr. 676/ 831, 16. Safer 1154). Devlet bu sayede aldığı sıkı tedbirler sayesinde seferler sırasında en az hatayla işleri yürütmüştür.

SONUÇ

Sonuç olarak, küçük bir uç beyliğinden zamanla büyük bir cihan imparatorluğu kuran Osmanlı Devleti'nde bunu sağlayan temel unsurlarından birisi olan ordularının sefer öncesi ve sefer sırasındaki lojistik hazırlıklarına tarih boyunca büyük önem verilmiştir. Osmanlı Devleti bunun için dışarıdan yardım almamış ve hazırlıkları kendi kaynakları ile temin etmiştir. Bu çerçevede başta ordunun iâşesi olmak üzere, sefer için gerekli bütün maddî ve manevî hazırlıklarını eksiksiz bir şekilde yapan Osmanlı Devleti, bunun sonucunda yaptığı savaşlarda başarılı neticeler almıştır. Buna göre öncelikle savaş için gerekli iâşe maddelerini çeşitli yollardan temin eden devlet, savaş zamanlarında bunların eksiksiz bir şekilde askerle ulaştırılmasını sağlamıştır. Bunun için menzil sistemi etkin bir şekilde kullanan Osmanlı Devleti, yine seferin masraflarını devlet hazinesinin dışında halktan talep edilen bazı vergi yükümlülükleri ile karşılamıştır. Bu şekilde seferin hazırlıklarını eksiksiz bir şekilde yapan devlet, seferin niteliğine göre asker sayısını belirleyerek, sıkı bir disiplin altında sefer bölgesine ulaşırdı. Buna göre Osmanlı orduları batılıların sürekli üzerinde durduğu gibi insanüstü varlıklar değildir. Osmanlı Devleti'ne savaşları kazandıran temel güç devletin herhangi bir savaş için uyguladığı başarılı stratejilerdir. Bu stratejileri çok iyi bir şekilde kullanan Osmanlı Devleti yaptığı savaşlarda başarılı neticeler elde etmiştir. Bu çalışmada bu stratejiler ve Osmanlı ordularının lojistik ve organizasyon faaliyetleri üzerinde durulmuş, devletin bu sistemi ne şekilde uyguladığı tespit edilmiştir.

KAYNAKLAR

A. ARŞİV KAYNAKLARI

1. Maliyeden Müdevver Defterler (MAD)

nr. 3522, 18408, 5311, 23217, 2821, 4370, 23288, 6118, 6949, 17131, 17163.

2. Cevdet Tasnifi (C)

a. Cevdet Askeriye

nr. 570/ 23961, 876/ 37606, 251/ 10484, 1107/ 48963, 752/ 30615, 1048/ 8327, 676/ 831.

b. Cevdet Maliye

nr. 51/ 30615, 112/ 4999, 331/ 13592.

c. Cevdet Nafia

nr. 21/ 1019.

B. KAYNAK ESERLER

- BARKAN, Ö. Lütfi (1979). “Tımar”, **İA**, C. XII, 286-333.
- BARKAN, Ö. Lütfi (1997). “Avârız”, **İA**, C. II, 286-333.
- Başbakanlık Osmanlı Arşivi Araştırma Rehberi (2000). (Haz. Komisyon), İstanbul: Başbakanlık Osmanlı Arşivi Yayınları.
- BOZKURT, Rıza (1988). “Osmanlı İmparatorluğu Döneminde Ülkenin Hareket Bakımından Bölgelere Ayrılması, İkmâl ve İâşe İşleri, Haberleşme Sistemleri”, **Askerî Tarih Bülteni**, S. 25, s. 45-55.
- ÇAKIR, Baki (2002). **Osmanlı Mukataa Sistemi (XVI-XVIII. Yüzyıl)**, İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- ÇELİK, Bülent (2002). **Osmanlı Seferlerinin Lojistik Sorunlarına Kentli Esnafın Getirdiği Çözümler; Orducu Esnafı**, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.
- ÇELİK, Şenol (2008). “Osmanlı Sefer Organizasyonunda Orducu Esnafı ve İstanbul Ordularını”, **Eski Çağ’dan Modern Çağ’a Ordular**, (Ed: M. Feridun Emecen), s. 354-386.
- DEVELİOĞLU, Ferit (2001), **Osmanlıca-Türkçe Ansiklopedik Lûgat**, Ankara: Aydın Kitabevi Yayınları.
- EMECEN, M. Feridun (2008). “İlk Osmanlı Savaşları ve Taktikleri Üzerine Bazı Tespitler”, **Eski Çağ’dan Modern Çağ’a Ordular**, (Ed. M. Feridun Emecen), s. 267-275.
- ERTAŞ, M. Yaşar (1999). “Osmanlı Devleti’nde Sefer Organizasyonu”, **Osmanlı**, C. VI, (Ed: Güler Eren), s. 690-697.
- ERTAŞ, M. Yaşar (2000). **Mora’nın Fethinde Osmanlı Sefer Organizasyonu (1714-1716)**, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Lisans Tezi, İstanbul.
- GENÇ, Mehmet (2007). **Osmanlı İmparatorluğu’nda Devlet ve Ekonomi**, İstanbul: Ötüken Neşriyat.
- GENÇ, Serdar (2012), “III. Ahmed Dönemi İran Seferlerinde Nakliyenin Sağlanması ve Nakliye Vasıtaları (1722-1725)”, **History Studies**, S. 4/1, s. 235-249.
- GOWAN, Mc. (1981). “Osmanlı Avârız Nüzül Teşekkülü”, VII. **Türk Tarih Kongresi**, II, s. 1327-1330.
- GÜÇER, Lütfi (1964), **XVI- XVII. Asırlarda Osmanlı İmparatorluğu’nda Hububat Meselesi ve Hububattan Alınan Vergiler**, İstanbul: Simurg Kitabevi.
- HALAÇOĞLU, Yusuf (1999). **XIV-XVII, Yüzyıllarda Osmanlı Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İDRİS, Bostan, (1992). **Osmanlı Bahriye Teşkilâtı; XVII. Yüzyılda Tersane-i Âmire**, Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- İLGÜREL, Mücteba (1967). “Yeniçeriler”, **İA**, C. XIII, s. 385-395.
- İNALCIK, Halil (2004). **Osmanlı İmparatorluğu’nun Ekonomik ve Sosyal Tarihi**, C. I-II, İstanbul: Eren Yayınları,

- İNALCIK, Halil (2006). **Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)**, (Çev: Ruşen Sezer), İstanbul: Yapı Kredi Yayınları.
- İNBAŞI, Mehmet (1999). “Dördüncü Murad’ın Bağdat Seferi Masraf Defteri”, **Atatürk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, S. 12, 277-287.
- İNBAŞI, Mehmet (2005). **Ukrayna’da Osmanlılar: Kamanıçe Seferi ve Organizasyonu (1672)**, İstanbul: Yeditepe Yayınları.
- İŞBİLİR, Ömer (1996). **XVII, Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İâşe, İkmâl ve Lojistik Meseleleri**, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- İŞBİLİR, Ömer (2002). “Osmanlı Ordularının İâşe ve İkmâli: I. Ahmed Devri İnan Seferleri Örneği”, (Ed: Güler Eren), **Türkler**, C. X, s. 151-163.
- KESER, Bilge (2002). “Geri Hizmet Kıtaları”, (Ed: Güler Eren), **Türkler**, C. X, s. 598-601.
- MURPHEY, Rhoads (2007). **Osmanlı’da Ordu ve Savaş 1500-1700**, (Çev: M.Tanju Akad), İstanbul: Kitap Yayınevi.
- ORTAYLI, İlber (2007). **Türkiye Teşkilât ve İdare Tarihi**, İstanbul: Cedit Neşriyat.
- ÖZCAN, Abdülkadir (2002). “Osmanlı Devleti’nin Askeri Yapısı, (Ed: Güler Eren), **Türkler**, C. X, s. 619-626.
- ÖZÜNLÜ, Emine Erdoğan, (2010). “Osmanlı Ordusunda Bir Motivasyon ve Terfi Kaynağı: Terakki Tevcihi”, **Uluslararası Sosyal Araştırmalar Dergisi**, C. 11, Sayı. 3, 238-244.
- ÖZVAR, Erol (2003). **Osmanlı Maliyesinde Malikâne Sistemi**, İstanbul: Kitabevi Yayınları.
- PAKALIN, Mehmet Zeki (2004). **Osmanlı Tarih Deyimleri ve Terimleri Sözlüğü**, C. II-III, İstanbul: Milli Eğitim Bakanlığı Yayınları.
- SAHİLLİOĞLU, Halil (2004). “Avarız”, **DİA**, C. IV, s. 108-109.
- SAK, İzzet- Cemal Çetin (2010). “XVII. ve XVIII. Yüzyıllarda Osmanlı Devleti’nde Menziller ve Fonksiyonları: Akşehir Menzilleri Örneği”, **Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi**, Sayı. 16, 179-221.
- SEROĞLU, Mithat (1986). **Osmanlı Tarih Lûgati**, İstanbul: Enderûn Kitabevi.
- SEVİNÇ, Tahir (2010). **1695 ve 1696 Avusturya Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik**, Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul.
- TANERİ, Aydın (1998). **Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri**, Ankara: Kültür Bakanlığı Yayınları.
- TÜRKMEN, Mustafa Nuri (2002). **Kamanıçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları**, Ankara Üniversitesi Basılmamış Doktora Tezi, Ankara.
- TÜRKMEN, Mustafa Nuri (2003). “Osmanlı Devleti’nde XVII. Yüzyılın Son Çeyreğinde Halkın Üzerindeki Vergi Yüğü”, **Nüsha**, S. 9, s. 193-202.
- UZUNÇARŞILI, İ.Hakkı (1943). **Osmanlı Devleti’nde Kapıkulu Ocakları**, C. I, Ankara: TTK. Yayınları.
- YILDIRIM, Mehmet Zahit (2002). “1724-1727 İnan Seferleri Sırasında Askeri Hazırlıklar ve Aksaklıklar”, **Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, C. IV, S. 1, Haziran, s. 139-153.

-
- YILDIZ, Hakan (2000). **Prut Seferi'nin Lojistik Hazırlıkları**, Marmara Üniversitesi Basılmış Doktora Tezi, İstanbul.
- YILDIZ, Hakan (2006). **Haydi Osmanlı Sefere: Prut Seferi'nde Lojistik ve Organizasyon**, İstanbul: İş Bankası Yayınları.
- YÜKSEL, Ahmet (2005). **Osmanlı Sefer Organizasyonlarına Taşradan Bir Bakış: Sivas Şehrinde Sefer Hazırlıkları (1787-1850)**, Cumhuriyet Üniversitesi Basılmamış Yüksek Lisans Tezi, Sivas.
- ZENGİN, Sabri (2008), **Osmanlı'nın Fetih Yöntemleri**, İstanbul: Nesil Yayınları.