



KORKUT ATA TÜRKİYAT ARAŞTIRMALARI DERGİSİ

Uluslararası Dil, Edebiyat, Kültür, Tarih, Sanat ve Eğitim Araştırmaları Dergisi

The Journal of International Language, Literature, Culture, History, Art and Education Research

Sayı/Issue 17 (Ağustos/August 2024), s. 274-284.

Geliş Tarihi-Received: 31.05.2024

Kabul Tarihi-Accepted: 30.07.2024

Araştırma Makalesi-Research Article

ISSN: 2687-5675

DOI: 10.51531/korkutataturkiyat.221

Arşiv Belgelerine Göre Osmanlı Devleti'nde Develerin Kullanım Alanları (16-18. Yüzyıllar)

Uses of Camels in the Ottoman Empire According to Archive Documents (16th-18th Centuries)

Murat POLAT*

Öz

Develer, ulaşım teknolojisinin gelişmediği sanayi devrimi öncesinde önemli ulaşım aracı olarak işlev görüyorlardı. Bu hayvanların gündelik hayatın birçok alanında iş görmeleri nedeniyle edebiyattan, yer isimlerine kadar pek çok sahada kendilerinden söz edilmesini sağlamıştır. Devenin ağır yükler taşıyabilmesi bu hayvanların kullanımında tercih sebebi olmuştur. Develere taşıyabileceklerinden fazla ağır yük yüklenmemiştir. Tahammüllerinden fazla yük konulması bu hayvanların eziyet çekmelerine ve telef olmalarına neden olmuştur. Bu çalışmayla arşiv belgelerine göre Osmanlı Devleti'nde bir ulaşım aracı olarak deveden nasıl faydalandığı konusunun açıklanması hedeflenmiştir. Bununla beraber Osmanlı'da devenin diğer fonksiyonlarından da bahsedilmektedir.

Osmanlı Devleti çeşitli amaçlar için ihtiyaç duyduğu develeri mirî deve adı verilen bir sistemle karşılamaya çalışmıştır. Mirî deve sisteminde deve yetiştiricileri ve besicileri işin öneminden dolayı bazı vergilerden muaf tutmuştur. Devlet mirî deve sistemi ile karşılayamadığı deve ihtiyacını konargöçerlerden kiralamak suretiyle karşılamaya çalışmıştır. Deve ihtiyacının kiralanma yöntemiyle karşılanmasında devlet kimi zaman deve kiralarını düşük tutmuştur. Deve kiralarının düşük tutulması, deve sahiplerinin develerini kiralamamasına neden olmuştur. Osmanlı Devleti hacca giden fakir hacılara ücretsiz deve tahsis etmiştir. Fakir hacılara tahsis edilen develerin hac kervanının en başında gitmesi sağlanarak fakir hacılar şereflendirilmiştir. Osmanlı Devleti ihtiyaç duyduğu deve yağlarını bazı merkezlerden karşılamıştır. Deve yağı tedarikinde yaşanan gecikmelerde ilgili yerlerin idarecileri uyarılmıştır.

Anahtar kelimeler: Deve, Deve arabası, Nakliye, Taşımacılık, Ulaşım.

Abstract

Camels served as a significant mode of transportation before the development of transportation technology during the industrial revolution. Their utility in various aspects of daily life led to their mention in many fields, from literature to place names. The ability of camels to carry heavy loads made them a preferred choice for transportation. They were not loaded with more than they could carry; overloading caused these animals to suffer and even perish. This study aims to explain how camels were utilized as a means of

* Dr. Öğr. Üyesi, Kahramanmaraş İstiklal Üniversitesi, İnsan ve Toplum Bilimleri Fakültesi, Tarih Bölümü, Kahramanmaraş/Türkiye, e-posta: murat.polat@istiklal.edu.tr, ORCID: 0000-0001-8089-5876.

transportation in the Ottoman Empire based on archival documents. Additionally, the other functions of camels in the Ottoman context are discussed.

The Ottoman Empire sought to meet its camel needs through a system called "miri deve." In this system, camel breeders and caretakers were exempted from certain taxes due to the importance of their work. When the state could not meet its camel needs through the miri deve system, it sought to rent camels from nomads. At times, the state kept camel rental prices low, which discouraged camel owners from renting them out. The Ottoman Empire allocated free camels to poor pilgrims going on Hajj, ensuring that these camels led the Hajj caravan, thereby honoring the less fortunate pilgrims. Additionally, the state sourced camel oil from certain centers and addressed delays in procurement by warning the relevant authorities.

Keywords: Camel, Camel cart, Transportation, Shipping, Transport.

Giriş

Sanayi devriminden önce, ulaşım araçlarının hızı ve yük taşıma kapasiteleri sınırlıydı. At ve katırın taşıyabildiği yük miktarı ortalama 150 kilogram iken, develerin taşıyabildiği yük miktarı bazı kaynaklara göre 250 kilogram (Ekin, 2017, s. 387), bazı kaynaklara göre ise 300 kilogram olarak belirtilmiştir (Şahin 2006, s. 202). Bu miktarlar develerin uzun mesafelerde taşıyabildiği yük miktarlarını ifade etmektedir. Kısa mesafelerde, develer 300 kilogramdan daha fazla yük taşıma kapasitesine sahiptir (Şahin 2006, s. 202). Kısa mesafelerde bu kapasiteler daha da artabiliyordu.

Osmanlı Devleti'nde develer, kara taşımacılığının temel araçlarından biriydi ve üretim ile tüketim merkezleri arasında önemli bir bağlantı sağlıyordu (Ortaylı, 1973, s. 181). Develer, zorlu iklim koşullarına dayanıklılıkları ve ağır yükleri taşıyabilme kapasiteleri nedeniyle tercih ediliyordu (Şahin 2006, s. 202). Eskiçağın yol sistemlerinde katır kervanlarına göre düzenlenmiştir (Ortaylı 1973, s. 181). Milattan önce 1200 yılında develerin kervancılıkta yaygın olarak kullanılmasıyla birlikte taşıma maliyetleri yarı yarıya düşmüştür (Önkal ve Bozkurt, 1994, s. 298). Ortaçağ'ın yol sistemleri develere uyumlu şekilde düzenlenmiştir (Ortaylı, 1973, s. 182). Deve kervanları düz arazi ve çöllerde iş görürdü (Orhonlu 1984, s. 140). Özellikleri itibarıyla kıtalar arası ticaretin yapılmasına katkı sağlamış varlıklardır (Şahin 2006, s. 202).

Osmanlı Devleti'nde, sefer organizasyonlarında ve madenlerde ulaşım aracı olarak kullanılan develer önemli ölçüde yörükler tarafından temin ediliyordu (İnalıcık, 2014, s. 467; Sarı, 2019, s. 303). Aşiretler ve konargöçerler develeri yoğun bir şekilde kullanmıştır (Çiftçi, 2022, s. 148). Ergani Madeni'nden çıkartılan ham bakırların Tokat'a ulaştırılması Bozok sancağında yaşayan Pehlivanlı Aşireti'nin develeri vasıtasıyla gerçekleşiyordu (Tızlak, 1997, s. 167). 1790-1791 tarihinde Keban-Ergani madenlerinde üretilen cevherlerin başka yere nakledilebilmesi için 4.200 kuruşa Arapkir sancağından da develer kiralanmıştır (Tızlak, 1997, s. 56). Osmanlı Devleti ihtiyaç duyduğu develeri satın alma ve kiralama yoluyla temin etmiştir (Polat, 2020, s. 686, 690). Bu hayvanlar madencilik sektörünün vazgeçilmez araçlarıydılar (Tızlak, 1997, s. 13, 56, 167-168). Osmanlı'da deve ve nakliye ile ilgili yeterli miktarda çalışma yoktur. Deve ve yük taşıma ile ilgili az sayıda olan çalışmalar konuya genelde kültürel açıdan yaklaşmışlardır. Develerle ilgili birtakım bilgiler konargöçerlerle ilgili yapılan çalışmaların içerisinde bulunmaktadır. Dolayısıyla bir ulaşım aracı olarak deve ile ilgili bazı çıkarımlarda bulunabilmek mümkündür. Bu çalışma Osmanlı'da deve ve ulaşım konusunda literatüre katkı sağlamak amacıyla hazırlanmıştır.

Yeniçeri Ocağı'nda deveçiler şütürban ağaları olarak bilinmektedir (Şahin, 2006, s. 203). Deveçilik ya da şütürbân denilen bir meslek vardı ki bu meslek sahipleri develerini kiraya vererek geçimlerini sağlardı (Şemseddin Sami, 1989, s. 635). Osmanlı

toplumunda konargöçer taife arasında; Devecili, Deveciyân, Deveyıkanlı gibi aşiret adları olması deveye verilen önemden ziyade devenin konargöçerlerin hayatının merkezi rolündeki yeriyle ilgili olsa gerek bir nevi göstergesidir (Sarı, 2019, s. 306). Deve ve devecilik günlük hayatın bir parçası olması nedeniyle birçok sahada karşımıza çıkar. Deve ve devecilik kelimeleri, Türk şiirinde ve atasözlerinde de sıklıkla kullanılmıştır (Gökçimen, 2016, s. 221). Bu hayvanları işlerinde sıklıkla kullanan yörükler “Ne deve kalsın ne çan ötsün” atasözünü bir sorun çıkartmamak anlamında kullanırlar. Cevdet Paşa'ya göre problem çıkartmamak anlamındaki bu atasözü Araplara aittir (Ahmet Cevdet Paşa, 1976, s. 607). Develerin günlük hayatın bir parçası olması yer adlarına da yansımıştır. Dimetoka nahiyesine bağlı Deve Köyü (BOA. A. DVNSM. d. 4.182) ve Devebağırdağ'da Derbendi'nde (BOA. TS. MA. e. 968. 68) olduğu gibi içinde deve sözcüğü geçen yer adlarının kullanıldığı görülür (Kılıç, 2018, s. 173).

Çalışmada ağırlıklı olarak arşiv belgelerinden yararlanılmıştır. Arşiv belgelerinin dışında develerin uzun mesafe, kıtalar arası ve uzun zamanı alan yolculuklarının avantajlı ve dezavantajlı yönlerinin incelendiği İlber Ortaylı'nın “Devenin Taşıma Maliyeti Eğrisi Üzerine Bir Deneme”, Ümit Ekin'in Osmanlı klasik döneminde nakliye ve kara ulaşımını etkileyen faktörleri ortaya koyduğu “Klasik Dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda Karayolu Ulaşımını ve Nakliyatı Etkileyen Faktörler (1500-1800)” çalışması, İlhan Şahin'in yörükleri anlattığı ve yörüklerin hayatlarının önemli bir parçası olan develerden bahsedildiği “Osmanlı Döneminde Konar-Göçerler: Nomads in the Ottoman Empire” adlı eserlerinden öncelikli olarak yararlanılmıştır.

Osmanlı İmparatorluğu'nda Deve

Develer özellikle yük taşıma işinde kullanılan hayvanlardır. Develerin yük taşıma özelliğinin dışında etinden, yağından, sütünden faydalandığı bilinen bir gerçektir. Develerin tüylerinden devetüyü kumaşlar da üretiliyordu (Braudel, 1989a, s. 316). Bazı konargöçer aşiretler develeri birbirleriyle güreştirmek suretiyle eğlence amacıyla da develerden yararlanmışlardır (Şanlı, 2019, s. 34-42). Develeri işlevsellikleri açısından iki kısma ayırmak mümkündür. Bunlardan bir tanesi Asya devesi, diğeri Hecin Devesi'dir. Türkler çıktıkları seferlerde Asya devesini kullanırlarken Araplar sıcak iklime alışmış Hecin Devesi'ni kullanmışlardır (Braudel, 1989a, s. 47-53).

Deve, hediyeleşilen önemli metalar arasındaydı (BOA. TS. MA. E. 705.60). Bu bilgi develerin sosyal ve ekonomik hayatta ne kadar değerli ve önemli olduğunu göstermektedir. Osmanlı Devleti'nde develer, sadece bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda sosyal ilişkilerde önemli bir yere sahipti. Develerin önemli kişilere hediye olarak verilmesi develerin önemini ve prestijini göstermektedir.

Osmanlı Devleti'nin Rakka (Ruha) eyaletinde tüylü ve güçlü develer bulunuyordu (BOA. C. DH. 9. 432. 1. 1). Rakka eyaletinin paşa sancağı olan Ruha'da zemberek develeri de mevcuttu (BOA. A. DVNS. MHM. d. 137.19). Zemberek develeri sipahilerin üzerine küçük toplar yerleştirerek kullandıkları develerdir (<https://tr.wikipedia.org/wiki/Zamburak>). İki kişinin bindiği develere merdufe deniliyordu (Güner, 2012, s. 108). Türkmen devesi adı verilen develerle yük taşıyordu (Gündüz, 1996, s. 131). Kervana katılmak kervan emininin iznine bağlıydı (Ortaylı, 1973, s. 185). Deve sahiplerine deveci deniliyordu. Bahar ayları, otların boy atması nedeniyle kervana çıkmış devecilerin masraflarının azaldığı zamanlardır (Tavernier, 2006, s. 56). Kuraklık yıllarında develerin cılızlaşması bu hayvanların güçsüz düşmesine ve yük taşıyamamasına sebep oluyordu (BOA. A. DVNS. MHM. d. 14. 1443). Ayrıca yaz mevsimleri develerin karınlarının doyurulmasının maliyetleri arttırdığı dönemlerdir (Mann, 2012, s. 168-73). Kuraklık zamanı yalnızca develer değil deve sahipleri de sıkıntı

yaşayabiliyordu. Çölde Osmanlılarla savaşa tutuşan Vehhabiler, çölde yaşadıkları su kıtlığını mecbur kaldıkları için devenin kanını içerek gidermeye çalışmışlardır (Güner, 2012, s. 46).

Deve beslemeyi özendirmek isteyen devlet, mirî deve bakıcılığı yapan köylüleri avarız-ı divaniye ve tekalif-i örfiyeden muaf tutmaktaydı. Selanik-Vardar arasında bulunan üç köy halkı 700 deveyi beslemeleri karşılığında bu vergilerden muaf olmalarına rağmen köylüler bu develeri beslememiş ve 700 deveden altı yüz on beş tanesi ölmüş ve geriye seksen beş deve kalmıştır (BOA. A. DVNSMHHM. d. 27.373). Urban-ı Buğurcuyân denilen Halep civarındaki Türkmen cemaatleri de deve yetiştiriciliği yaptıklarından dolayı tekalif-i örfiyeden muaf tutulmuşlardır (Emecen, 2013, s. 139). Görüldüğü gibi Osmanlı Devleti'nde deve nakliye ve yük taşımakta önemli bir hayvan olmasından dolayı devlet kendisine ait develerin beslenmesi karşılığında bazı vergilerden muaf tutuyordu.

Osmanlı Devleti, deve ihtiyacını; deve kiralama ve mirî develerle karşılayamadığı durumlarda hane-i avarız vergisi ile her sekiz haneden bir deve talep ederek karşılamaya çalışıyordu. Trablus İskelesi'ndeki zahirenin nakli bu yolla yapılmıştır (BOA. A. DVNSMHHM. d. 42. 2016). Her sekiz haneden bir deve hesabı; seferde her on nefere bir deve hesabı üzerinden yapılarak deve ihtiyacı hane-i avarız vergisi ile karşılanmaya çalışılmıştır (BOA. A. DVNSMHHM. d. 38. 178).

Mirî develere ihtiyaç duyulduğunda deve sarbanlarına yazı gönderilerek develerle taşınması gerekli metalar uzaklara taşınıyordu (BOA. A. DVNSMHHM. d. 27. 937). Mirî deve tedarikinin zor olması durumunda yörüklerden deve kiralanıyordu. Osmanlı Devleti birçok önemli işin tamamlanabilmesi için yukarıda da ifade edildiği gibi aşiretlerden deve kiralama yoluna gitmiştir (Akis, 2004, s. 28; Şahin, 2006, s. 203-204). Kiralanan develerle taşınan önemli metarlardan bir tanesi zahire (BOA. AE. SSÜL. I. 5. 305; BOA. A. DVNSMHHM. d. 31.809; BOA. A. DVNSMHHM. d. 38.308), diğer bir tanesi tuzdur (BOA. A. DVNSMHHM. d. 41. 399). Develerle nakledilen zahireler çuvallarda taşınması gerektiği için devlet zahireler için civardaki beylerden çuval tedarik etmelerini de isteyebiliyordu (BOA. A. DVNSMHHM. d. 38.344; BOA. A. DVNSMHHM. d. 38.344). Devlet bazı zamanlarda kiralamak istediği develeri rayiç bedelin altında düşük miktarlarla kiralamıştır. Düşük bedellerle kiralanma işi zaman zaman şikâyetlere konu olmuştur (BOA. A. DVNSMHHM. d. 36. 3). Yörük taifesi devletin deve kiralama işlerine her zaman olumlu bakmamıştır. Hamidili sancağında Karaöz adındaki yörükler, İstanbul'a zahire taşımak amacıyla kendilerinden deve kiralamak isteyen görevliyi döverek yaralamıştır (BOA. A. DVNSMHHM. d. 27.57). Zahire dışında Kayseri Kalesi'ndeki güherçilelerin İstanbul'a deve kiralanarak gönderilmesi istenmiştir (BOA. A. DVNSMHHM. d. 24.862).

Osmanlı Devleti hükümet merkezinde çeşitli hizmetleri karşılamak amacıyla zaman zaman taşrada belirli yerlerden çeşitli taleplerde bulunuyordu. Devlet, taşradan yük çekebilecek tüylü, güçlü develeri Rakka eyaletinden (Ruha) talep etmiştir. Ancak bu dönemde Rakka eyaletinde emniyet ve asayiş sorunları bulunuyordu. Osmanlı Devleti, Rakka eyaletinden İstabl-ı Amire'ye yük çekecek tüylü ve güçlü develerin gönderilmesini istemiş ancak bu bölgede Millili Timur'un karışıklık çıkartması nedeniyle hükümet merkezinin talep ettiği develerin Ruha'ya yakın olan Halep, Malatya ve Behisni'den tedarik edilmesi kararlaştırılmıştır (BOA. C. DH. 9. 432. 1. 1). Develerin yük taşıma kapasiteleri yüksek olduğu için Abdi Paşa, askerlerin levazımını taşıyabilmesi için Ruha ahalisinden üç adet deve talep etmişti (BOA. HAT. 14.530.1). Diyarbakır'dan Halep'e yük götürmek amacıyla develeri kiralanan deveci taifesinden Es-Seyyid Gedik Ahmet'in iki katar devesi ve bir atı zorla elinden alınmıştır. Es-Seyyid

Gedik Ahmet'in 25 Kasım 1755 tarihinde hükümet merkezine yapmış olduğu şikâyet ile el konulan develer mevcutsa develerin verilmesi mevcut değilse develerim fiyatının Es-Seyyid Gedik Ahmet'e ödenmesine hükmedilmiştir (BOA. A. DVNS. AKH. CZRK. d. 24.58). Belgede deveci taifesi ibaresinin geçmesi bu dönemde develeri kiraya veren ya da satan geniş bir meslek grubu olduğunu göstermesi açısından önemlidir.

Develerle yapılan ticarete uzun mesafe ve uzun zamana ihtiyaç duyuluyordu (Ortaylı, 1973, s. 186). Suyolu taşımacılığının kara yolu taşımacılığına göre daha ekonomik olması (Mann, 2012, s. 169-173; Polat, 2020, s. 578) develerle yük taşınmasını cazip kılmıyordu. Bu nedenle Kervanda bulunan yükler fırsat bulunduğu zaman gemilere yüklenirdi. Örneğin kervan yükleri Balkanlar tarafında Köstence-Tuna, İzmir'de İzmir Körfezi, Güneydoğu Anadolu'da ise Dicle Nehri suyoluna ulaşıldığında gemilere yüklenirdi (Ortaylı, 1973, s. 185).

Ticaret, Ulaştırma, Güvenlikte Develer

Osmanlı İmparatorluğu döneminde develer, özellikle taşıma kapasiteleri nedeniyle, birçok lojistik faaliyet için vazgeçilmez hayvanlar arasında yer almaktaydı. Develerin uzun mesafeler boyunca ağır yükleri taşıma yetenekleri hem askeri hem de sivil alanda büyük bir avantaj sağlıyordu. Ulaşım ve nakliyat işlerinde sıkça kullanılan develer, sadece ulaşım aracı olarak değil, aynı zamanda taşımacılıkta da önemli roller üstlenmişlerdir. Osmanlı İmparatorluğu'ndaki çeşitli projelerde ve günlük yaşamda, develerin bu özelliklerinden nasıl faydalandığına dair birçok örnek bulunmaktadır.

Develerin fazla yük taşıyabilme özelliğinden dolayı Samako'ya inşa edilen köprü için gerekli olan çivilerin arabalarla gönderilmesi arabalarla göndermek mümkün değil ise her deveye üç kantar kadar yüklenerek gönderilmesi istenmiştir. Bu durum develerin arabalardan sonra avantajlı yük taşıma özelliği olduğunu göstermektedir (BOA. A. DVNSMHM. d. 5. 535).

Osmanlı İmparatorluğu'nun geniş coğrafyasında, özellikle zorlu arazi ve iklim koşullarında, ulaşım ve yük taşımacılığı için en uygun araçların seçilmesi hayati öneme sahipti. Develer, yüksek taşıma kapasiteleri ve zorlu koşullara dayanıklılıkları nedeniyle, birçok durumda arabalar ve atlardan daha avantajlı hale gelmiştir. Dağlık ve çamurlu arazilerde, ağır yüklerin güvenli ve verimli bir şekilde taşınabilmesi için develer sıkça tercih edilmiştir. Bu durum, develerin yalnızca ulaşım aracı olarak değil, aynı zamanda stratejik ve diplomatik görevlerde de önemli roller üstlendiğini göstermektedir.

Bazı durumlarda develer arabalardan avantajlı olabiliyordu. İran tarafından İstanbul'a deve çadırları gönderilmesi kararlaştırılmıştı. Bu iş için Revan hâkimi Muhammedî Sultan görevlendirilmişti. Muhammedî Sultan'ın kafilesinde bulunan arabalar, Erzurum'a yakın Kaplantı Derbendi'nde çamura batmış ve çamurdan çıkamamışlardır. Arabalar devler yardımıyla çıkartılmıştır. Bazı zamanlarda deve taşımacılığının araba taşımacılığından önemli olduğu bu olayda kendisini göstermiştir. İran elçisi Muhammedî Sultan'ı taşıyan arabanın çamura saplanması sonrası Erzurum beylerbeyine yazılan 1 Ocak 1576 tarihli belgeye göre arabanın yola devam etmesi durumunda Erzurum civarındaki derbentlerde tekrar çamura batması ihtimaline karşı elçinin yoluna deve tahtı revanı ile devam etmesi uygun görülmüştür (BOA. A. DVNSMHM. d. 27.414). Bu olay develerin bazı durumlarda arabalardan, atlardan önemli olduğunu göstermesi açısından önemlidir. Çamura saplanan arabanın kurtarılmasında develerin kullanılması ve arabaların çamura batması riskine karşı deve tahtı revanı kullanılması bu hayvanların imkân ve kabiliyetlerini göstermesi açısından önemlidir.

Develerin yüklerini ulaştırmak için tespit edilmiş birçok güzergâhları bulunuyordu. Bu güzergâhlardan bazıları yüksek kapasiteli ticaret hacmine sahipti. Uzun mesafeli yük taşıma işi kervanlarla yapılırken kısa mesafeli taşıma işlemleri mekkari denilen küçük kervanlarla yapılırdı (Orhonlu 1984, s. 144). Bursa'dan başlayarak İran'a ulaşan doğu güzergâhı İstanbul ve Belgrat arasındaki batı güzergâhı yüksek ticaret hacmine sahiptiler (Sarı, 2019, s. 307). Bu güzergâhlardan birkaç tanesi Hindistan'dan Basra'ya gelen ticarî mallar Birecik'e nehir yoluyla sevk ediliyordu. Birecik'e gelen bu ticarî mallar deve kervanlarıyla Halep, İskenderun ve Trablus'a ulaştırılıyordu (Göyünç, 2001, s. 655). Ergani'de üretilen bakır develerle eski bir hat olan Bağdat, Harput, Kırkgöz Köprüsü, Malatya, Hasan Çelebi, Alacahan, Sivas hattıyla naklediliyordu (Tızlak, 1997, s. 167).

Osmanlı Devleti, yalnızca postacılıkta kullanılan tatarların güvenliğini değil kervanların da güvenliğine önem veriyordu (Faroqhi 1982, s. 523). Osmanlı Devleti'nde yol güvenliği ve konaklama olanakları tüccarlar tarafından değil merkezî hükümetçe sağlanıyordu (Ortaylı, 1973, s. 183). Yol güvenliğinin devletçe sağlanmasına rağmen deve sahipleri için çeşitli tehlike ve riskler bulunuyordu. Deve sahiplerini olumsuz etkileyen bazı olaylar; develerinin gasp edilmesi (BOA. A. DVNSMHM. d. 35.766; BOA. A. DVNSMHM. d. 39.151) ya da kervanların soyulmasıydı. Osmanlı Devleti'nde farklı zamanlarda birçok devenin gasp edildiği görülür (BOA. A. DVNSMHM. d.5.263; BOA. A. DVNSMHM. d. 5. 289). Rakka civarında bulunan Urban'ın (çölde yaşayan Arap kabileleri) Rakka sancağı beyi Nimetullah'ın develerini gasp etmesi bu olaylardan bir tanesidir. Nimetullah Bey'in durumu hükümet merkezine bildirerek develerinin iade edilmesini talep etmiştir. 8 Haziran 1574 tarihinde Diyarbakır beylerbeyi, Rakka ve Ruha kadılarına bir hüküm gönderilerek Urbanın el koyduğu develerin verilmesi emredilmiştir (BOA. A. DVNS. MHM. d. 26.4). Develer, önemli yük ve yolcu taşıma kapasitesine sahip nakil aracı olması nedeniyle değerli hayvanlardı. Develerin değerli olması bu hayvanların sık sık sahiplerinden gasp edilmesi, çalınması gibi olayların yaşanmasına sebep olmuştur.

Develerin etinden, sütünden, yağından yararlanmaktan çok bu hayvanların güçlerinden ve yükü uzun mesafelere taşıma özelliklerinden yararlanılıyordu. Taşıma kapasiteleri at, eşek gibi diğer yük hayvanlarından fazla olması nedeniyle tercih ediliyordu. 1533 tarihinde Kanuni Sultan Süleyman İran seferi sırasında uğradığı Halep'te 6.000 zırhlı at, 1.000 acemi oğlanı, 16.000 yeniçeri süslü elbiselerle padişaha refakat ediyordu. Sultan Süleyman'ın İran seferinde; üç yüz binden fazla asker ve yük taşımaları için iki yüz bin deveden yararlanılmıştır (Braudel, 1989b, s. 191-92) Sultan Süleyman 1566 tarihinde Macaristan seferine çıktığında ordunun ağırlıklarını taşıyan 30-40.000 deve bulundurulmuştu (Braudel, 1989a, s. XXXVII). İran seferinde (1585), Bozulus Aşireti'nden 1500 deve talep edilmesi hem sefer sırasında develere olan ihtiyacı hem de aşiretlerden deve temin edilmesini göstermesi bakımından önemlidir (Gündüz, 1996, s. 131). Develerin teslim edilmesi seferin yönüne göre değişiklik gösterebiliyordu. Genellikle Edirne Sahrası'nda ya da Erzurum yakınlarında develer orduya teslim ediliyordu (Gündüz, 1996, s. 132). Görüldüğü gibi kalabalık bir ordunun silah, mutfak, kıyafet, çadır, yiyecek malzemeleri gibi tüm yükü develer sayesinde naklediliyordu. 1638 Bağdat seferinde zahire Birecik'ten Bağdat'a nehir yolu ile nakledilmiştir. Ayrıca Yeniil ve Halep Türkmenlerine bağlı bulunan yirmi bir cemaatte bulunan Camus, at, deve ve katırlardan da yararlanılmıştır (Şahin, 2006, s. 206-207).

Sefere çıkan Kiler-i Amire, tatlıcı ve aşçılara develer tahsis edilirdi. Bir katar yedi deveden oluşuyordu (Önkal ve Bozkurt, 1994, s. 225). Eylül 1566 tarihli bir belgeye göre Matbah-ı Amire'ye 19 katar, has ekmekçilere 10 katar, ekmek harcı yapanlara 25 katar,

tavukçulara 2 katar, sebze ve yoğurtçulara 1 katar, Kiler-i Amire hizmetkârlarına 1 katar, Matbah-ı Amire'ye 1 katar, buzhaneye 5 katar deve tahsis edilmiştir (BOA. A. TS. MA. e. 10176.) ki toplamda 1106 deve sadece seferde gıda maddeleri ve bu sektörde faaliyet yürütenler için tahsis edilmişti.

Payas İskelesi Osmanlı Devleti'nin önemli lojistik merkezleri arasında yer alıyordu. İstanbul'dan Bağdat'a gönderilen barut ve çeşitli cephaneye Payas İskelesi'ne getirilirdi. Payas İskelesi'ne gönderilen barut ve çeşitli cephaneye civar sancakların yöneticileri tarafından tedarik edilen hammallar vasıtasıyla kalyonlardan develere yüklenirdi. Develer kiralama ve satın alma yöntemiyle sağlanıyordu. Deve kiralamaları kabile ve aşiretler için önemli bir gelir kapısıydı (Faroqhi, 1982, s. 523). Yolda bu hayvanların yemleri ve taşıyıcıların masrafları civar sancakların idarecileri tarafından karşılanıyordu. İstanbul'dan deve kiralamakla görevlendirilen mübaşirler kiralanan ve temin edilen develerin masraflarını üstleniyorlardı. Deve için tayin olunan mübaşirler yalnızca Payas İskelesi'nden başka yere yükleri taşımak için değil devletin her yerindeki uygulama bu şekildeydi (BOA. A. DVNSMHHM. d. 31.818). Payas'tan Bağdat gibi uzak noktalara taşınan bu tarz önemli yükler için güzergâhtaki tüm vali, sancak beyi ve kadırlara bir yazı gönderilerek develerin taşıdığı barut ve cephanenin sağ salım Bağdat'a ulaştırılması için titizlik göstermeleri sağlanıyordu (BOA. C. AS. 653. 2744; BOA. C. AS. 1147.50982). Payas'tan Bağdat'a nakledilen barut ve cephaneler için kullanılan güzergâhta Diyarbakır'a uğranmazdı (BOA. C. AS. 58. 2745). Payas'tan Bağdat'a nakledilen barut ve cephaneyi taşıyacak develeri tedarik etmekle görevli civar vali, bey, kadı ve zabitanın bu develeri fahiş fiyattan kiralamalarının sorumluluğu yerel yöneticilere yüklenmişti (BOA. C. AS. 1164. 51826). Develerin Payas limanına yakın bölgelerden kiralınması münasip görülüyordu (BOA. C. AS. 653.27449). Payas'tan Bağdat'a gönderilen cephaneye ve çeşitli mühimmat; her bir Halep kantarına 15 kuruş hesabıyla taşınmıştır (BOA. C. AS. 58. 2745). Payas'tan taşınması planlanan yükün bir sancak ya da eyalette sorun yaşamaması durumunda sorun yaşanan yerin idarecileri sorumlu görülmüştür (BOA. C. AS. 1164. 51826). Devletin develerle barut nakli yalnızca Payas'tan Bağdat'a olmuyordu. Osmanlı Devleti barutu birçok yere develerle nakletmiştir (BOA. A. DVNSMHHM. d. 27.781; BOA. A. DVNSMHHM. d.30.801). Barut dışında üretilen güherçile de develerle naklediliyordu (BOA. A. DVNSMHHM. d. 35.426).

Osmanlı Devleti hac zamanı fakir hacıların binmesi için develer tahsis etmiş (BOA. A. DVNSMHHM. d. 7.2414), Hicaz'a Surre Alayları develerle gönderilmiştir (Şahin, 2006, s. 203). Fakirlere tahsis edilen develerin kervanın sonunda değil önünde gitmesi kuraldı. Ancak kervan sahipleri fakirlere tahsis edilen develeri ya zenginlerin binmesi için vermişler ya da önde gitmesi gereken develeri sonda ya da ortada gitmelerini istemişlerdir (BOA. A. DVNSMHHM. d. 5. 944). Sanayi devrimi öncesi develerin önemi yadsınamaz bir gerçektir. Yeterli sayıda deve bulunamaması çeşitli mağduriyetlerin yaşanmasına sebebiyet verebiliyordu. 27 Haziran 1571 tarihli bir belgeye göre Mısır'da gemiye binemeyen fukaranın yüklerini ve peksimetlerini yeterli miktarda deve olmaması sebebiyle yanlarına alamamaları bu türden bir mağduriyettir (BOA. A. DVNSMHHM. d. 12.710).

Develerin yük taşıma kapasiteleri fazla olmasına rağmen hayvanın tahammülünden fazlasının hayvana yüklenmesi durumunda hayvanın yolda kalma olasılığı bulunuyordu. 30 Ekim 1568 tarihli belgeye göre develere taşıyabileceklerinden fazla yük konulmuş ve hayvanların yükü taşıyamadığı tecrübe edilmiştir (BOA. A. DVNSMHHM. d. 7.2414).¹ Develere zaman zaman tahammüllerinden fazla yük

¹ Söz konusu hüküm şu şekildedir: "Emir-i hacca hüküm ki: Hâliyâ huccâc-ı zevî'l-ibtihâc ile giden yeniçeri ve sipâhî tâifesinden ba'zı tuttukları develerine ve davarlarına mütehammil olduğu mikdârdan ziyâde yük

konulması devletin bu hususta hükümler yazmasıyla önlenmeye çalışılmıştır (BOA. A. DVNSMHHM. d. 29.12). Mirî develer ya da kiralanan develer yukarıda da belirtildiği gibi yük taşıma işlemi sırasında telef olabiliyordu (BOA. A. DVNSMHHM. d. 39.665). Develerin hayatlarını kaybetmelerini asgariye indirmek için hayvanlara taşıyabilme kapasitelerinden fazla yük yüklenmesine yasak getirilmiştir. Develere fazla yük yasağı bu hayvanların ölümlerini engellemek amaçlıdır. Çünkü develer taşımacılık ve ulaşımda önemli vazifeler icra ediyorlardı. Telef olan devenin temini kolay bir iş değildir. Maddî noktada; ölen bir devenin, sahiplerine maddi açıdan kayıp yaşatmaları kaçınılmazdı. Develerin güçlerinden fazla yüke maruz kalmaları kara taşımacılığında maliyeti azaltarak belli sayıdaki hayvanlara daha fazla yük yerleştirmek düşüncesinden kaynaklanmaktadır. Bu durum yalnızca develerin maliyetinin fazla olmasından kaynaklanmayabiliyordu. Yüke göre, deve sayısının sınırlı olması da bu hayvanlara konulan yükün ağırlığını arttırabiliyordu.

Develerin üzerinden yolsuzluk yapanlar olabiliyordu. Hassa saraçlarından İbrahim ve Ahmet Bolvadin ve Şuhud'da kışlaması gerekli 50 kadar deve için büyük kile ile arpa almışlardır. Bu kişiler büyük kile ile aldıkları arpayı küçük kile olarak dağıtmışlardır. Bu kişiler ayrıca reayadan kile hakkı adında kanunsuz para almışlardır (BOA. A. DVNSMHHM. d. 12. 443). Görüldüğü gibi gelen yükün ölçeğinde hile yapılarak insanlar kendilerine çıkar sağlamaya çalışmışlardır.

Devenin Ulaşım ve Taşımacılık Dışındaki Fonksiyonu

Deve, ulaşım dışında etinden, sütünden, yağından yararlanan bir hayvandır. Develer etlerinden tüylerinden yararlanan hayvanlardı. Develer kurban bayramlarında kurban edilebilen hayvanlar arasında bulunuyordu. Bu hayvanların derisi ve tüyünden yararlanılıyordu.

Devletin deve yağına ihtiyacı olduğunda deve yağı temin edilen bölgelere ihtiyaç belirtilerek yağ talebinde bulunuluyordu. Hükümet merkezinde deve yağına ihtiyaç duyulmuştu. İhtiyaç duyulan deve yağı bir hükümlerle Aydın beyinden ve Urla kadısından istenmişti. Ancak Aydın beyi ve Urla kadısı istenilen deve yağını göndermemişlerdir. Gönderilmeyen deve yağının tedarik edilip gönderilmesi için 5 Mayıs 1574 tarihinde Aydın beyi ve Urla kadısına tekrar bir hüküm gönderilerek daha önce de istenilen deve yağının geciktirilmeksizin gönderilmesi istenmiştir (BOA. A. DVNSMHHM. d. 24.483).

Konar - göçerler bazı ticarî mal ve eşyaları ücreti karşılığında taşıyarak ticaretin gelişmesine de katkı veriyorlardı. Ticarî eşya taşıyan deve kervanları bir merkezden başka bir merkeze gediğinde yükünü indirir ve farklı bir yük olarak başka merkeze doğru yola çıkardı (Şahin, 2006, s. 203).

Sonuç

Develer, Osmanlı İmparatorluğu'nda ticaret, ulaşım, güvenlik ve askeri lojistik alanlarında kritik bir rol oynamıştır. Develer, yüksek yük taşıma kapasiteleri sayesinde büyük ölçekli mal taşımacılığında tercih edilmiştir. Çamurlu arazilerde arabaların

tahmil idüp yolda kalduğundan gayri fukarâ tuttukları develerin cebr ile ellerinden alup ve ulak tâifesi yolda huccâcun davarların alup zulm ve te'addî olunduğu istimâ' olunmağın buyurdum ki: Vusûl buldukda, mezkûrlara muhkem tenbîh eylesesin ki, min-ba'd tuttukları develerine ve tavarlarına mütehammil olduğu mikdârdan ziyâde yük tahmil eylemeyüp develeri kaldukda fukarâyı bu vehile rencîde eylemeyeler ve huccâcın tavarların yolda ulak tâifesine aldurmayup kimesneye zulm ü te'addî olmakdan hazer eylesesin. Ba'de't-tenbîh eslemeyüp mâd idenleri isimleri ile yazup Südde-i Sa'âdetüm'e arzeyesin."

saplandığı durumlarda develerin kurtarma işlevi görmesi, bu hayvanların zorlu koşullarda bile avantajlı olduğunu göstermektedir. Develerin aşırı yüklenmesi ve bu durumun hayvanların sağlıklarına zarar vermesi, devletin yük sınırlamaları ve düzenlemeler getirmesine yol açmıştır. Bu, devletin hayvan refahına ve ekonomik verimliliğe verdiği önemi gösterir. Payas İskelesi gibi lojistik merkezler, develer aracılığıyla iç bölgelere mal taşımada kritik rol oynamıştır. Bu, Osmanlı Devleti'nin ticaret yollarının ve lojistik stratejilerinin develerle entegre olduğunu gösterir. Develerin eşkıya tarafından gasbedilmeleri bu hayvanların değerlerini gösteriyordu. Devletin bu tür olaylarla mücadele etmek için aldığı önlemler, merkezi otoritenin güvenlik ve adalet konularında aktif olduğunu gösterir. Kışladıklarında beslenmeleri için tahsis edilmiş yemlerinin azaltılarak develer üzerinden kendilerine menfaat sağlamaya çalışan kişiler de olmuştur.

Devletin deve besiciliğini teşvik etmek amacıyla vergi muafiyetleri sağlaması, ekonomik faaliyetlerde develerin ne kadar önemli olduğunu ve bu hayvanların üretiminin stratejik olarak desteklendiğini göstermektedir.

Develer, fakir hacıların Hicaz'a ulaşmaları için ve kurban bayramlarında kurban olarak kullanılmaları gibi sosyal ve dini görevlerde de önemli bir yer tutmuştur. Bu, develerin sadece ticaret ve taşımacılıkta değil, aynı zamanda sosyal ve dini hayatta da önemli bir rol oynadığını gösterir.

Develer, Hindistan'dan Basra'ya, oradan Halep, İskenderun ve Trablus'a kadar geniş ticaret ağlarında kullanılmıştır. Bu, Osmanlı İmparatorluğu'nun ticaret hacminin büyük ölçüde deve kervanlarına dayandığını gösterir. Bütün bu veriler ışığında şu sonuca varmak mümkündür: Osmanlı Devleti'nde develer sadece bir ulaşım aracı değil, aynı zamanda ekonomik, askeri, sosyal ve kültürel açılarından da önemli roller üstlenmiştir.

Kaynakça

Arşiv Belgeleri

Cumhurbaşkanlığı Devlet Arşiv Başkanlığı Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı (BOA)

BOA. A. DVNS. AKH. CZRK. d. 24. 58.

BOA. A. DVNS. MHM. d. 12. 443.

BOA. A. DVNS. MHM. d. 12.710.

BOA. A. DVNS. MHM. d. 137. 19.

BOA. A. DVNS. MHM. d. 14. 1443.

BOA. A. DVNS. MHM. d. 24. 483.

BOA. A. DVNS. MHM. d. 26. 4.

BOA. A. DVNS. MHM. d. 27. 937.

BOA. A. DVNS. MHM. d. 27. 373.

BOA. A. DVNS. MHM. d. 27. 414.

BOA. A. DVNS. MHM. d. 27. 781.

BOA. A. DVNS. MHM. d. 29. 12.

BOA. A. DVNS. MHM. d. 31. 809

BOA. A. DVNS. MHM. d. 31. 818.

- BOA. A. DVNS. MHM. d. 35. 426.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 35. 766
BOA. A. DVNS. MHM. d. 38. 178.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 38. 308.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 38. 344
BOA. A. DVNS. MHM. d. 39. 151.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 39. 665.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 4. 182.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 41. 399.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 42. 2016.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 5. 289
BOA. A. DVNS. MHM. d. 5. 535.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 5. 944.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 7. 2414.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 7. 2414.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 30. 801
BOA. A. DVNS. MHM. d. 5. 263
BOA. A. DVNS. MHM.d. 24. 862.
BOA. A. DVNS. MHM. d. 27. 57.
BOA. A. DVNS. MHM.d. 36. 3.
BOA. A. TS. MA. e. 10176.
BOA. AE. SSÜL. I. 5. 305
BOA. C. AS. 1147. 50982.
BOA. C. AS. 1164. 51826
BOA. C. AS. 58. 2745.
BOA. C. AS. 653. 2744.
BOA. C. AS. 653.27449.
BOA. C. DH. 9. 432. 1. 1.
BOA. HAT. 14. 530. 1
BOA. TS. MA. e. 705. 60.
BOA. TS. MA. e. 968. 68.

Kitap, Makale ve İnceleme Eserler

- Ahmet Cevdet Paşa. (1976). *Kıyas-ı Enbiya ve Tevârih-i Hulefâ*. C. 1. İstanbul: Bedir Yayınevi.
- Akis, M. (2004). Tahrir defterlerine göre 16. yüzyılda Kilis sancağındaki aşiretlerin idareleri, nüfuzları ve yaşam tarzları. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 23(35), 9-30.

- Braudel, F. (1989a). *Akdeniz ve Akdeniz dünyası*. C. 1. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Braudel, F. (1989b). *Akdeniz ve Akdeniz dünyası*. C. 2. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Çiftçi, E. (2022). Deve, aşiret ve devlet: Osmanlı madencilik ve Ordu lojistiğinde aşiret develerinin rolü. *Iğdır Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 12(32), 148-63.
- Ekin, Ümit. (2017). Klasik dönemde Osmanlı İmparatorluğu'nda karayolu ulaşımını ve nakliyatı etkileyen faktörler (1500-1800). *Bellekten* 81(291), 387-418.
- Emecen, F. M. (2013). *XVI. asırda Manisa kazâsı*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.
- Faroqhi, S. (1982). Camels, wagons, and the Ottoman state in the sixteenth and seventeenth centuries. *International Journal of Middle East Studies*, 14(4), 523-39.
- Gökçimen, A. (2016). Türkmen kültüründe deve ve develerin piri Veyis Baba. *Türk Kültürü ve Hacı Bektaş Veli Araştırma Dergisi*, (80), 219-30.
- Göyünç, N. (2001). Dicle ve Fırat nehirlerinde nakliyat. *Bellekten*, 65(243), 665-660.
- Gündüz, T. (1996). Bozulus Türkmenleri (1540-1640). [Doktora Tezi]. Gazi Üniversitesi, Ankara.
- Güner, S. (2012). *Osmanlı Arabistanı'nda Kıyam ve Tenkil Vehhâbî-i Suûdîler (1744-1819)*. İstanbul: Tarih Vakfı Yurt Yayınları.
- İnalcık, H. (2014). Yörükler: kökenleri, yayılmaları ve ekonomik rolleri. *Cedrus The Journal of Mcri*, 2, 467-95.
- Kılıç, M. (2018). Klasik Türk şiirinde Şürür-i Çarh ile Avesta'ya yolculuk. *Akademik Dil ve Edebiyat Dergisi*, 2(8), 172-86.
- Mann, M. (2012). *İktidarın tarihi başlangıcından 1760'a kadar toplumsal iktidarın kaynakları*. C. I. (ed. G. Salman ve Torlak). Ankara: Phoenix Yayınları.
- Orhonlu, C. (1984). Kervan ve kervan yolları. ss. 140-46 içinde *Osmanlı İmparatorluğunda Şehircilik ve Ulaşım*. İzmir: Ege Üniversitesi Edebiyat Fakültesi.
- Ortaylı, İ. (1973). Devenin taşıma maliyeti eğrisi üzerine bir deneme. *Ankara Üniversitesi SBF Dergisi*, 28(1), 181-90.
- Önkal, A. ve Bozkurt, N. (1994). Deve. *Türkiye Diyanet Vakfı İslam Ansiklopedisi* (C. 9, s. 222-26). İstanbul: TDV Yayınları.
- Polat, S. (2020). IV. Murat Dönemi Osmanlı seferlerinde konar-göçerlerin et temini ve taşımacılık hususundaki rolleri. *Türkiyat Mecmuası*, 30(2), 671-98.
- Sarı, A. (2019). Osmanlı kara taşımacılığında deve ve Türkmen deveçiler. *Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 21(1), 303-22.
- Şahin, İ. (2006). *Osmanlı döneminde konar - göçerler nomads in the Ottoman empire*. İstanbul: Eren Yayıncılık.
- Şanlı, S. (2019). Devecilik kültürü ve deve güreşleri üzerine antropolojik bir analiz. *Artuklu İnsan ve Toplum Bilim Dergisi*, 1(4), 34-42.
- Şemseddin Sami. (1989). *Kâmûs-ı Türkî*. 3. bs. İstanbul: Çağrı Yayınları.
- Tavernier, J.-B. (2006). *Tavernier seyahatnamesi*. İstanbul: Kitap Yayınevi.
- Tızlak, F. (1997). *Osmanlı döneminde Keban Ergani yöresinde madencilik (1775-1850)*. Ankara: Türk Tarih Kurumu Yayınları.