



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Tolga Seçkin ZAFER

OSMANLI ORDUSUNUN LOJİSTİK SİSTEMİ:
16 - 19'UNCU YÜZYILLAR AĞIRLIKLI BİR İNCELEME

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2019



AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ



Tolga Seçkin ZAFER

OSMANLI ORDUSUNUN LOJİSTİK SİSTEMİ:
16 - 19'UNCU YÜZYILLAR AĞIRLIKLI BİR İNCELEME

Danışman

Prof. Dr. Ramazan ERTURGUT

Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2019

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Tolga Seçkin ZAFER'in bu çalışması, jürimiz tarafından Uluslararası Ticaret ve Lojistik Ana Bilim Dalı Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Dr. Öğr. Üyesi Sezai ÖZTOP (İmza)

Üye (Danışmanı) : Prof. Dr. Ramazan ERTURGUT (İmza)

Üye : Prof. Dr. Gözde YİRMİBEŞOĞLU (İmza)

Tez Başlığı: Osmanlı Ordusunun Lojistik Sistemi: 16-19'uncu Yüzyıllar Ağırlıklı Bir İnceleme

Onay: Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 20/06/2019

Mezuniyet Tarihi : 01/08/2019

(İmza)
Prof. Dr. İhsan BULUT
Müdür

AKADEMİK BEYAN

Yüksek Lisans Tezi olarak sunduğum “Osmanlı Ordusunun Lojistik Sistemi 16 - 19’uncu Yüzyıllar Ağırlıklı Bir İnceleme” adlı bu çalışmanın, akademik kural ve etik değerlere uygun bir biçimde tarafımda yazıldığını, yararlandığım bütün eserlerin kaynakçada gösterildiğini ve çalışma içerisinde bu eserlere atıf yapıldığını belirtir; bunu şerefimle doğrularım.

(İmza)

Tolga Seçkin ZAFER



T.C.
AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU
BEYAN BELGESİ



SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ'NE

ÖĞRENCİ BİLGİLERİ	
Adı-Soyadı	Tolga Seçkin ZAFER
Öğrenci Numarası	20155265002
Enstitü Ana Bilim Dalı	Uluslararası Ticaret ve Lojistik
Programı	Tezli Yüksek Lisans
Programın Türü	<input checked="" type="checkbox"/> Tezli Yüksek Lisans () Doktora () Tezsiz Yüksek Lisans
Danışmanın Unvanı, Adı-Soyadı	Prof. Dr. Ramazan ERTURGUT
Tez Başlığı	Osmanlı Ordusunun Lojistik Sistemi: 16 - 19'uncu Yüzyıllar Ağırlıklı Bir İnceleme
Turnitin Ödev Numarası	1146940184

Yukarıda başlığı belirtilen tez çalışmasının a) Kapak sayfası, b) Giriş, c) Ana Bölümler ve d) Sonuç kısımlarından oluşan toplam 88 sayfalık kısmına ilişkin olarak, 25/06/2019 tarihinde tarafımdan Turnitin adlı intihal tespit programından Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Uygulama Esasları'nda belirlenen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan ve ekte sunulan rapora göre, tezin/dönem projesinin benzerlik oranı;

alıntılar hariç % 13

alıntılar dahil % 14 'tür.

Danışman tarafından uygun olan seçenek işaretlenmelidir:

Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşmıyor ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylarım.

Benzerlik oranları belirlenen limitleri aşıyor, ancak tez/dönem projesi danışmanı intihal yapılmadığı kanısında ise;

Yukarıda yer alan beyanın ve ekte sunulan Tez Çalışması Orijinallik Raporu'nun doğruluğunu onaylar ve Uygulama Esasları'nda öngörülen yüzdelerle sınırların aşılmasına karşın, aşağıda belirtilen gerekçe ile intihal yapılmadığı kanısında olduğumu beyan ederim.

Gerekçe:

Benzerlik taraması yukarıda verilen ölçütlerin ışığı altında tarafımda yapılmıştır. İlgili tezin orijinallik raporunun uygun olduğunu beyan ederim.

25/06/2019

(imza)

Prof. Dr. Ramazan ERTURGUT

İ Ç İ N D E K İ L E R

TABLOLAR LİSTESİ	iv
FOTOĞRAFLAR LİSTESİ	v
KISALTMALAR.....	vi
ÖZET	vii
SUMMARY	viii
ÖNSÖZ	ix
GİRİŞ.....	2

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK VE ASKERİ LOJİSTİK KAVRAMLARININ KURAMSAL ANALİZİ

1.1 Lojistik Kavramı	4
1.1.1 Bilimsel Öncesi Dönem.....	5
1.1.2 Bilimsel Dönem.....	6
1.2 Askeri Lojistik Kavramı.....	8
1.2.1 Askeri Lojistiğin Gelişimi	10
1.2.2 Askeri Lojistik ve Sivil Lojistik	11
1.3 Osmanlı Ordusundan Türk Silahlı Kuvvetlerine Miras: Lojistik Prensipler.....	11

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI İDARİ TEŞKİLATI VE ORDU YAPISI

2.1 Osmanlı Devleti İdari Yapısına Genel Bir Bakış.....	14
2.1.1 Merkez Teşkilatı	14
2.1.1.1 Padişah	14
2.1.1.2 Şehzade	15
2.1.1.3 Saray Teşkilatı.....	15
2.1.2 Taşra Teşkilatı.....	16
2.1.2.1 Eyalet.....	16
2.1.2.2 Sancak	17
2.1.2.3 Kaza.....	17
2.1.2.4 Köy	17

2.2	Osmanlı Devleti'nde Toprak Sistemi ve Lojistik Organizasyona Katkısı	17
2.2.1	Tımar Sistemi	18
2.2.2	İltizam Sistemi	19
2.3	Osmanlı Ordusu Teşkilatlanması	19
2.3.1	Kara Ordusu	20
2.3.1.1	Merkeze Bağlı Birlikler	20
2.3.1.1.1	Kapıkulu Ocağı	20
2.3.1.2	Eyalet Birlikleri	21
2.3.2	Donanma	21
2.3.1.3	Yardımcı Sınıflar	22

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI ORDUSUNUN LOJİSTİK SİSTEMİNİN İNCELENMESİ

3.1	Araştırmanın Yöntemi	24
3.2	Araştırmanın Sınırlılıkları	25
3.3	Araştırmanın Problemi	25
3.4	Genel Hususlar	25
3.5	I. Sınıf İkmal Maddeleri ve Temini	26
3.5.1	Nüzül	27
3.5.2	Sürsat	29
3.5.3	İştira (Mübayaa)	29
3.6	II. Sınıf İkmal Maddeleri ve Temini	30
3.6.1	Ateşsiz Silahlar	30
3.6.2	Ateşli Silahlar	31
3.6.2.1	Top	31
3.6.2.2	Humbara	34
3.6.2.3	Tüfek	35
3.7	III. ve IV. Sınıf İkmal Maddeleri ve Temini	35
3.8	V. Sınıf İkmal Maddeleri ve Temini	36
3.8.1	Barut	36
3.8.2	Diğer Mühimmat	40
3.9	Nakliye Yöntemleri	40
3.9.1	Karayoluyla	40
3.9.2	Suyollarıyla	43

3.10	Menzil Teşkilatı ve Edirne Örneği.....	44
3.11	Diğer Faaliyetler.....	51
3.11.1	Kara ve Su Yollarının Bakım ve Tadilat Faaliyetleri	52
3.11.2	Kalelerin Tahkimi	52
3.11.3	Köprü İnşası ve Tadilatı.....	53
3.12	Orducu Esnafı.....	55
3.13	Lojistik Faaliyetlerin Sınıflandırılması Açısından Osmanlı Ordusunun Lojistik Sisteminin Değerlendirilmesi	57
3.13.1	Ulaştırma Yönetimi	57
3.13.2	Depolama Yönetimi.....	58
3.13.3	Dağıtım Yönetimi	60
3.13.4	Stok Yönetimi.....	61
3.13.5	Satın Alma Yönetimi	62
3.13.6	Üretim Yönetimi.....	63
3.14	Osmanlı Ordusunun Lojistik Sistemini Yansıtmaya Bakımından Çeşitli Dönemlerdeki Seferlerin Lojistik Faaliyetleri.....	64
3.14.1	Otlukbeli Savaşı	64
3.14.1.1	Sefer Hazırlıkları	65
3.14.1.2	Lojistik Faaliyetler.....	67
3.14.1.3	Sonuç	70
3.14.2	Ejderhan Seferi	70
3.14.2.1	Sefer Hazırlıkları ve Lojistik Faaliyetler	71
3.14.2.2	Sonuç	75
3.14.3	Kıbrıs Seferi.....	76
3.14.3.1	Sefer Hazırlıkları	77
3.14.3.3	Lojistik Faaliyetler.....	78
3.14.3.4	Sonuç	84
	SONUÇ	86
	KAYNAKÇA.....	88
	EK-1 Osmanlı ve Akkoyunlu Ordularının Yığınak ve İleri Harekâtı	96
	EK-2 Otlukbeli Meydan Muharebesi Öncesinde Osmanlı Ordusunun Kuruluşu	97
	EK-3 Kıbrıs Seferi Kararı.....	98
	EK-4 Kıbrıs Seferi I. Sınıf İkmal Maddeleri Temini (5 nolu Sefer Cüzü)	99
	ÖZGEÇMİŞ	104

TABLolar LİSTESİ

Tablo 1.1 Lojistik Olgusunun Tarihsel Süreç İÇerisindeki Gelişimi.....	6
Tablo 1.2 Modern Bakış Açısıyla Lojistiğın Gelişim Aşamaları	8
Tablo 3.1 Edirne’de Hazır Bulundurması İstene Arpa ve Un Miktarları	48
Tablo 3.2 Konaklanacak Menziller ve İstene Şa’ir ve Dakik Miktarları.....	49
Tablo 3.3 Kazalara Göre İstene Zahire ve Hububat Miktarı	50
Tablo 3.4 Menzillerden İstene Zahire ve Hububat Miktarı	50
Tablo 3.5 Depolar ve Dağıtım Merkezi Arasındaki Farklar.....	60
Tablo 3.6 Kıbrıs Seferinde Menziller ve Menzillerin Mesafeleri	80
Tablo 3.7 Menzillerden İstene Zahire ve Odun Miktarı.....	80

FOTOĞRAFLAR LİSTESİ

Fotoğraf 3.1 Manastır vilayeti dahilinde nakliye vasıtası.....	41
Fotoğraf 3.2 Manastır vilayeti dahilinde nakliye vasıtası.....	42
Fotoğraf 3.3 Kurtkulağı Menzili.....	46
Fotoğraf 3.4 Büyükçekmece Menzili	47
Fotoğraf 3.5 Devebağırından - Palanka yolu üzerinde yol açma çalışmaları	52
Fotoğraf 3.6 Saça Deresi Köprüsü.....	53
Fotoğraf 3.7 Eğridere'nin Çiftehanlar Köprüsü.....	54



KISALTMALAR

A. MKT. MHM.	Sadaret Evrakı Mühimme Kalemî Evrakı
A. MKT.NZD.	Sadaret Evrakı Nezaret ve Devair Evrakı
AE. SMHD.	Ali Emiri Tasnifi
AE.SMMD.	Ali Emiri Tasnifi
AE.SABH.	Ali Emiri Tasnifi
AE. SAMD.	Ali Emiri Tasnifi
AE. SMST.	Ali Emiri Tasnifi
AE.SSLM.	Ali Emiri Tasnifi
ATASE	Genelkurmay Askerî Tarih ve Stratejik Etüt ve Denetleme Başkanlığı Arşivi
B.	Belge
bkz.	bakınız
BOA	Başbakanlık Osmanlı Arşivi
C..AS	Cevdet Tasnifi Askerî
C..HR	Cevdet Tasnifi Harici
C.SM.	Cevdet Tasnifi Saray Evrakı
C..NF.	Cevdet Tasnifi Nafia
HAT	Hatt-ı Hümayun Evrakı
HR.İD.	Hariciye Nezareti İdare
İ.HUS	İrade Hususi
İ.MMS	İrade Meclis-i Mahsus
İE.AS	İbnülemin Tasnifi Askeriye
İE.BH.	İbnülemin Tasnifi Bahriye
İE.DH	İbnülemin Tasnifi Dâhiliye
İE.SM.	İbnülemin Tasnifi Saray Mesalihi
MAD.d	Maliyeden Müdevver Defterler
TŞRBNM.	Taşra Evrakı Bosna Müfettişliği Evrakı
TSA	Topkapı Sarayı Arşivi
TS. MA.	Topkapı Sarayı Arşivi Belgesi
YB	Yabancı Arşiv
yy	yüzyıl

ÖZET

Bu çalışma Osmanlı Ordusunun lojistik organizasyonunu, bu organizasyonun performansını ve özellikle 16 ile 19'uncu yüzyıllar arasındaki lojistik organizasyonunun gelişimi ve değişimi konularını kapsamaktadır. Birincil kaynaklar olan T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü'ne bağlı Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Topkapı Sarayı Arşivi ile Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt ve Denetleme Başkanlığı Arşivi'nden elde edilen veriler ve belgeler ışığında, Osmanlı Ordusunun kuruluşundan itibaren lojistik faaliyetlerinin gelişimi ile içinde bulunulan çağın gereklerine uyumu bakımından geçirdiği değişimler ele alınmıştır.

Üç bölümde hazırlanan tezde; birinci bölümde, Lojistik kavramı, Askeri Lojistik ve Lojistiğin Prensipleri incelenmiştir. Bu sayede, Osmanlı Ordusu'nun döneminin en iyi lojistik organizasyona sahip olmasının altında yatan unsurlara Lojistik Bilimi açısından ışık tutulmuştur.

İkinci bölümde, arşiv belgelerinde yer alan hükümlerde bahsedilen kavramların ve bu kapsamda kurulmuş olan lojistik organizasyonun daha iyi anlaşılabilmesi amacıyla Osmanlı Devleti'nin genel hatlarıyla idari yapısı, ordunun asker ve gıda lojistik kaynağı olan toprak sistemi ve ordunun teşkilatlanmasından bahsedilmiştir.

Üçüncü bölümde, geçmişten günümüze kadar değişmeden gelen ikmal maddeleri sınıflandırılmış ve sınıflandırılan ikmal maddelerinin temini ve nakli ile sefer öncesi, esnası ve sonrasında yapılan diğer tüm lojistik faaliyetler arşiv belgeleri ışığında incelenerek Osmanlı Ordusunun Lojistik Sistemi ortaya konmuş ve bu sistemin daha iyi anlaşılabilmesi amacıyla çeşitli dönemlerde yapılan seferlerdeki lojistik organizasyon anlatılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Lojistik, Lojistik Organizasyon, Osmanlı Ordusu, Askeri Lojistik, Sefer Lojistiği.

SUMMARY

**THE LOGISTICS ORGANIZATION OF THE OTTOMAN ARMY A WEIGHTED
REVIEW OF 16TH - 19TH CENTURIES**

This study covers the logistics organization of the Ottoman Army, its performance and the development and change of the logistics organization especially between the 16th - 19th centuries.

In the light of the data and documents obtained from the primary sources such as General Directorate of State Archives of the Department of Ottoman Archives Headquarters, Topkapi Palace Archives and General Staff Military History and Strategic Survey and Supervision Presidency Archive the development of the logistic activities since the establishment of the Ottoman Army and its changes in terms of adaptation to the requirements of the present age have been discussed.

In the thesis prepared in three sections; In the first chapter, Logistics concept, Military Logistics and Logistics Principles were examined. In this way, the factors underlying the fact that the Ottoman Army had the best logistics organization were shed light on Logistics Science.

In the second chapter, in order to better understand the concepts mentioned in the provisions of the archive documents and the logistic organization established within this scope, the administrative structure of the Ottoman State in general terms, the military system of military and food logistics of the army and the organization of the army have been mentioned.

In the third chapter, the supply materials from the past to the present day have been classified and procurement of classified supply materials, transport and all other logistic activities before, during and after the expedition and logistic activities of the Ottoman Army in various periods have been examined in the light of archive documents.

Keywords: Logistics, Logistics organization, Ottoman Army, Military Logistics, War Logistics

ÖNSÖZ

Dünya tarihini siyasi, sosyal ve iktisadi yönlerden etkileyen geniş ve derin tarihi bir sürece sahip olan Osmanlı Ordusunun lojistik yapısının incelenme amaçlanan bu çalışmada, tarihsel sürece yön veren Osmanlı Ordusunun lojistik kapsamında dönemin şartlarına göre geliştirdiği ve başarıyla uyguladığı süreçleri ortaya koymak ve devletin başarısında lojistik faaliyetlerin önemini ortaya çıkarmak amaçlanmıştır. Yapılan yazın taramasında, Osmanlı Devletinin sahip olduğu tarihsel sürecin daha iyi anlaşılması için genellikle siyasi, sosyal ve teşkilat tarihine ait birçok çalışma yapıldığı, bu çalışmalarla beraber birçok yerli ve yabancı araştırmacı tarafından da Osmanlı harp tarihi ile ilgili çalışmalar ortaya konulduğu ve genellikle Osmanlı Ordusunda lojistik faaliyetlerinin belirli bir savaş veya dönemle sınırlı tutularak ve tarih bilimi açısından ele alındığı anlaşılmıştır.

Konu ile ilgili olarak ilk çalışmalar, 1979 yılında Rhoads Murphey ile 1988 yılında Caroline Finkel tarafından yapılmıştır. Daha sonra ise Ömer İşbilir, , M. Yaşar Ertaş, Hakan Yıldız, Meryem Kaçan Erdoğan, Mustafa Nuri Türkmen, Tahir Sevinç, Serdar Genç ve Bekir Gökpınar tarafından doktora çalışmaları hazırlanmıştır.

Ancak yukarıda belirtildiği gibi, Osmanlı Ordusunda lojistik faaliyetlerin Lojistik Bilimi açısından ele alan bir çalışma literatürde mevcut değildir. Bu sebeple Osmanlı Ordusunun lojistik faaliyetlerinin ve bu faaliyetlerin başarısının Lojistik Bilimi açısından değerlendirilmesi bu çalışmanın ana problemi olarak ele alınmış ve “Nasıldı?” sorusuna cevap aranmıştır.

Tezin hazırlanmasında, T.C. Başbakanlık Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü’ne bağlı Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, Topkapı Sarayı Arşivi ve Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt ve Denetleme Başkanlığı Arşivi gibi birincil kaynaklar incelenmiştir.

Bu çalışmanın hazırlanması esnasında fikirleri, değerlendirmeleri, katkıları ve sonsuz sabrıyla daima yol gösteren tez danışmanım kıymetli hocam Prof. Dr. Ramazan Erturgut’a, tezimi okuyarak değerli görüş ve önerilerini paylaşan Aytunç Tayfur ve Niyazi Karadeniz ile arşiv araştırmalarında ve Osmanlıca metin okumalarında yardımcı olan Mesut Erdoğan’a ve son olarak tezimin hazırlanması esnasında desteğiyle her zaman yanımda olan değerli eşim Evgenia ve oğlum Artur’a çok teşekkür ederim.

GİRİŞ

Tarihin her döneminde, dünyaya yön veren ülkeler ve toplumlar olmuştur. Varlığını sürdürdüğü süre zarfında Osmanlı Devleti de bu devletlerden birisi olma başarısına erişmiştir. Bu başarının anlaşılabilmesi için küçük bir beylikten imparatorluğa dönüşen süreci incelemek önemlidir. Osmanlı Beyliği'nin kurulduğu dönem şartlarında, toplumlar varlıklarını sürdürebilmeleri için güçlü bir askeri yapıya ihtiyaç duymuşlardır. Bu yapının temellerini sağlam kurarak, gelişen ve değişen durumlar karşısında gerekli refleksleri hızlı bir şekilde gösteren toplumlar, zaman içerisinde dünya tarihinde söz sahibi bir konuma gelmişlerdir. Bu sağlam yapılardan birini uzun yıllar boyu tesis eden Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren fetih politikası izlemiştir. Sürekli savaşarak yeni ve verimli topraklar elde etmek ve hazineyi yani ekonomiyi güçlü tutmak istemiştir. Ancak zaman içerisinde bu politikanın sürekliliğinin sadece iyi bir askeri taktik ve güçlü bir ordu ile olamayacağını öngörerek devletin idari, mali ve sosyal yapısını askeri ihtiyaçlara göre şekillendirmiştir. Devlet yapısının bu şekilde olması ordunun sürekli sefer ve savaş halinde olmasını kolaylaştırmıştır. Sürekli sefer veya savaş halinde olan Osmanlı Ordusu, öncelikli olarak düzenli bir orduya dönüştürülmüştür.

Eğitim ve disiplin konularında taviz vermeden taktik başarı sağlamaya odaklanan Osmanlı Ordusunda, bu hususlar kadar başarıyı getiren bir diğer konu olan lojistik organizasyon da yıllar içerisinde geliştirilmiş ve döneminin en başarılı organizasyonu haline getirilmiştir. Sefer öncesi, esnası ve sonrasında devamlı bir organizasyon olan lojistik faaliyetler aynı zamanda Osmanlı Devleti'nin sosyal ve ekonomik yapısını da şekillendiren etkenlerden biri haline gelmiştir. Osmanlı Ordusunun lojistik yapısını anlamak aynı zamanda devletin yükselişi ve tarih sahnesinden silinişine neden olan sebeplerin anlaşılabilmesi açısından da önemlidir. Nitekim dönemin şartları gereği ekonominin gelişmesi yeni yerler fethetmeye, yeni yerler fethetmek için güçlü bir orduya ve ordunun güçlü olabilmesi de sefer öncesi ve esnasında yeterli lojistik desteğe sahip olmakla mümkün olmuştur.

Giderek genişleyen topraklar, bunun doğal bir sonucu olarak değişen ve çeşitlenen coğrafi koşullar, ordunun sayısal olarak, imkân ve kabiliyetler açısından büyümesi ile meydana gelen teknolojik ilerlemeler düşünüldüğünde ordunun lojistik organizasyonun nasıl yapıldığı ve nasıl idame ettirildiği konularını anlamamız Osmanlı Ordusunun dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin başarısının altında yatan temel sebepleri görmemiz açısından önem teşkil etmektedir. Tarih boyunca başarıya ulaşmış orduların ortak özelliklerini, öncelikle iyi bir eğitime, disipline, malzeme ve teçhizata sahip olmak daha sonra iyi bir lider tarafından emir komuta edilmek ve son olarak da savaş öncesinde ve esnasında lojistik olarak iyi bir sistem

kurmak olarak belirtebiliriz. Her ne kadar daha ilkel dönemlerde savaşlar, meydan savaşı olarak yapılmış, kısa sürmüş, kesin sonuç çabuk alınmış ve savaş esnasında lojistik desteğe kısıtlı olarak ihtiyaç duyulmuş olsa da bu dönemlerde, savaşın yapılacağı yere kadar olan intikal safhası ve tertiplenme aşamasına kadar olan süre boyunca, orduların sefer öncesi hazırlıkları ve her türlü ihtiyacı yine iyi planlanmış bir lojistik organizasyona muhtaç olmuştur.

Savaşların yapılacağı mesafelerin uzadığı ve teknolojik gelişmelerin arttığı dönemlerde ise lojistik faaliyetler çok daha önemli bir hale gelmiştir. Sefer kararının alınmasıyla birlikte, Osmanlı Ordusunda, ordunun sefer intikal güzergâhı belirlenirdi. Belirlenen bu güzergâhta, ordunun konaklayacağı yerler ile bu yerlerde asgari yaşam şartlarının oluşturulmasından, ordunun ihtiyaç duyduğu temel gereksinimler için çeşitli zanaatkârların hazır edilmesi, temel gıda ihtiyaçlarının tespiti ve bunların eksiksiz bir şekilde istenilen miktar, yer ve zamanda hazır bulundurulması, ordunun harekât kabiliyetine doğrudan etki eden ateşli ve ateşsiz silahlar ile mühimmatlarının yapımı ve savaş esnasında hazır edilmesine kadar olan tüm süreçler en ince detayına kadar planlanır ve merkez idare tarafından titizlikle takip edilirdi. Bu lojistik organizasyon, sefer öncesinden başlayarak sefer sonuna kadar merkezi idare tarafından gönderilen çok detaylı hükümlerle ve bu hükümlerin gönderildiği taşra birimlerinin idarecileri vasıtasıyla hayata geçirilirdi. Tüm devletin seferber edildiği ve insanların yaşantılarının bu faaliyetlere göre şekillendiği lojistik organizasyon genel olarak 6 ila 8 ay sürerdi. Sefer öncesi, esnası ve sonrası aynı şekilde devam eden ve adeta yaşayan bir organizma olan lojistik faaliyetler, Osmanlı Ordusunun yıllar boyunca çağdaşı olan ülkeler karşısında elde ettiği zaferlerde anahtar rol oynamıştır. Yapılan tüm bu lojistik faaliyetler, başarıya olduğu kadar başarısızlığa da doğrudan etki ettiğini yine Osmanlı Devleti'nin çöküş dönemlerinde yaptığı savaşlarda aldığı yenilgilerin sebeplerinden anlayabilmekteyiz. Dolayısıyla Osmanlı Devleti, ordunun ihtiyaç duyduğu tüm lojistik desteği, doğru zamanda ve yerde, istenilen miktar ve şekilde iyi bir organizasyonla sağladığı uzun yıllar boyunca, büyük başarılar elde ettiği gibi bu organizasyonun bozulmasıyla kaçınılmaz mağlubiyetlerle de karşılaşmıştır.

Belirtilen bu hususlar ışığında bu çalışmayla, dünya tarihini siyasi, sosyal ve iktisadi yönlerden etkileyen geniş ve derin tarihi bir sürece sahip olan Osmanlı Ordusunun lojistik yapısının incelenmesi amaçlanmıştır. Bu sayede, tarihsel sürece yön veren Osmanlı Ordusunun, lojistik kapsamında dönemin şartlarına göre geliştirdiği ve başarıyla uyguladığı süreçleri ortaya koyarak devletin başarısında lojistik faaliyetlerin önemini ortaya çıkarmaya çalışılmıştır. Bu araştırmayla, Lojistik literatüründe yer almayan bir çalışma

gerçekleştirilerek, uzun yıllar dünya tarihine yön veren Osmanlı Devletinin, yapmış olduğu başarılı seferlerin en önemli unsurlarından biri olan lojistik sistemi, Lojistik Bilimi bakış açısıyla incelenmiştir.

Bu çalışma ile günümüzde ortaya konmuş olan Lojistik Biliminin temel yapısını kendi dönem şartlarında başarılı ve organize bir şekilde uygulayan Osmanlı Ordusunun lojistik sistemi, çok detaylı olarak tutulmuş ve günümüze kadar ulaşmış arşiv kayıtlarıyla ortaya konarak lojistiğin tarihsel gelişimine ışık tutularak literatüre katkı sağlanmıştır. “Nasıldı?” sorusuna cevap aranarak yapılan bu araştırma ile Lojistik Biliminin çıkış noktası olan askeri lojistik kavramı daha detaylı olarak ortaya çıkarılmış ve günümüz uygulamalarına benzer uygulamaların askeri açıdan yapıldığı tespit edilmiş olup bu araştırmadan hareketle diğerk ulusal ve uluslararası araştırmacılar tarafından çok fazla miktarda ve detaylı olarak tutulmuş olan arşiv belgeleri çözümlenerek (Osmanlı Ordusunun şark seferleri, Viyana kuşatmaları, Balkan Savaşları ve çok detaylı belgelerin var olduğu Kut’ül Amare Savaşları gibi.) lojistiğin tarihi gelişimi ve askeri lojistik uygulamaları daha ayrıntılı olarak ortaya konabileceği değerlendirilmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

LOJİSTİK VE ASKERİ LOJİSTİK KAVRAMLARININ KURAMSAL ANALİZİ

1.1. Lojistik Kavramı

Günümüzde hayatın her anında yer alan Lojistik, Yunanca mantık ve istatistik kelimelerinin birleşmesinden oluşmaktadır. Lojistik ile ilgili tanımlara bakacak olursak;

Lojistik, ham maddeden tüketiciye belirli aşamalar zincirinde, doğru ürünün, istenilen miktarda, doğru kaynaktan, doğru fiyata, doğru zamanda ve şekilde hazır edilmesini sağlayan faaliyetlerin tümüdür.¹

Lojistik, maliyetler bakımından verimli bir şekilde siparişlerin, şu an ve ilerleyen dönemlerde, kâr seviyesini en üst düzeye ulaştıracak hammaddelerin, malzemelerin, parçaların, nihai ürünün ve bilgi akışının, organizasyonun içerisinde tedarik, nakliye ve stoklanma süreçlerini uygulama, değerlendirme ve yönetme sanatıdır.²

Lojistik, mal ve hizmetlerin temini ile geri dönüşümü arasındaki döngünün, iki yönlü olarak, bilgi akışı da dâhil olmak üzere tüm süreçlerin belirli bir sistemle yönetilme süreci ile tüm ekonomik aktivitelerin merkezi ve temel özelliğidir.³

Çok çeşitli şekillerde tanımlanabilecek olan lojistik kavramında ileri ve geri yönlü akış aşamalarından oluşması ve bilgi aktarımı ortak bir ifade olarak yer almakta olup⁴ Tedarik Zinciri Uzmanları Konseyi tarafından (Council of Supply Chain Management Professionals, CSCMP) müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, servis hizmetinin ve bilgi akışının, başlangıç noktasından (kaynağından) tüketildiği son noktaya (nihai tüketiciye) kadar olan tedarik zinciri içindeki her iki yöne doğru hareketinin etkili ve verimli bir şekilde planlanması, uygulanması, taşınması, depolanması ve kontrol altında tutulması şeklinde tanımlanmıştır.

Askeri bir kavram ve faaliyet alanı olarak ortaya çıkan ve uzun yıllar bu şekilde kabul gören lojistiğin gelişimsel seyrini, tarihsel gelişimi açısından bilim dalı olarak kabul edilmesine kadar olan dönem ve bilim dalı olarak kabul gördüğü dönem olarak iki ayrı başlıkta değerlendirebiliriz.

¹Milli Eğitim Bakanlığı, 2011: 28.

²Waters, 2003: 48.

³Christopher, 1986: 72.

⁴Erturgut, 2018: 45.

1.1.1. Bilimsel Öncesi Dönem

İnsanlığın var olması ile beraber yaşam için yaptığı tüm faaliyetlerde lojistiğin izleri bulunmaktadır. Temel ihtiyaç olan gıda için avlanan, avladığı hayvanları yaşadığı bölgeye taşıyan ve uygun şartlarda muhafaza ederek istediği zaman hazır eden insanlar, kısmen de olsa lojistik faaliyetler yapmaktalardı. Zaman içerisinde daha iyi kaynaklara ulaşabilmek için göç eden toplumlarda da bir nevi lojistik organizasyondan bahsedebiliriz. Yerleşik düzene geçilmesiyle beraber toplumların, coğrafi koşullara göre üretim yapmaları, hammadde arayışları ve diğer toplumlarla iletişimi neticesinde ticaretin oluşmasıyla yine temel anlamda lojistik faaliyetler yapılmaktaydı. Gelişen toplumların daha iyi şartlarda ve verimli topraklarda yaşama arzusunun savaşları beraberinde getirdiğini ve bu savaşları kazanabilmek için güçlü ordulara sahip olunması gerekliliğini göz önünde bulundurduğumuzda da savaşan toplumların meydana geldiğini ve bu ordu-milletlerin başarılı olabilmelerinin, ihtiyaçları olan her türlü malzemenin istenilen yer ve zamanda istenilen miktarda hazır edilmesi ve en kısa süre ve maliyette ikmal edilmesi ile mümkün olmaktadır.⁵ Toplumların devletlere dönüşmesi ve gelişen imkânlar neticesinde lojistik organizasyonun başarısı, ordular için taktiksel başarı kadar önemli bir hale gelmişti. Savaşın ve asker olmanın günlük yaşamın bir parçası olduğu tüm bu zaman diliminde insanların yaşamlarını sürdürmeleri açısından sivil yaşantıda da lojistik faaliyetler önem arz etmekteydi. Coğrafi farklılıkların getirdiği avantajlarla ülkelerin, çeşitli hammadde ve ürünlere sahip olması, yapılan keşiflerle yeni kaynaklara sahip yerlerin bulunması, ulaştırma açısından deniz yollarının öneminin ortaya çıkması ile çok çeşitli ve farklı ürünler ortaya çıkmış ve bunların daha organize şekilde taşınması, daha iyi koşullarda depolanması gerektiği anlaşılmıştı. Üretim için hammadde arayışı, teknolojik gelişmeler, meydana gelen icatlar ile buhar gücünün kullanılması gibi birçok hususun etkisiyle üretilen ürünlerin, ihtiyaç olan hammaddelerin bir yerden bir yere taşınması, uygun koşullarda muhafaza edilmesi, taleplerin zamanında karşılanması için askeri kapsamda yapılan lojistik faaliyetlerin bir benzerinin gelişen ticaret ile birlikte sivil faaliyetlerde de organize olarak yapılması ve lojistiğin bir bilimsel disiplin yaklaşımı ile ele alınması zorunlu hale gelmişti.⁶

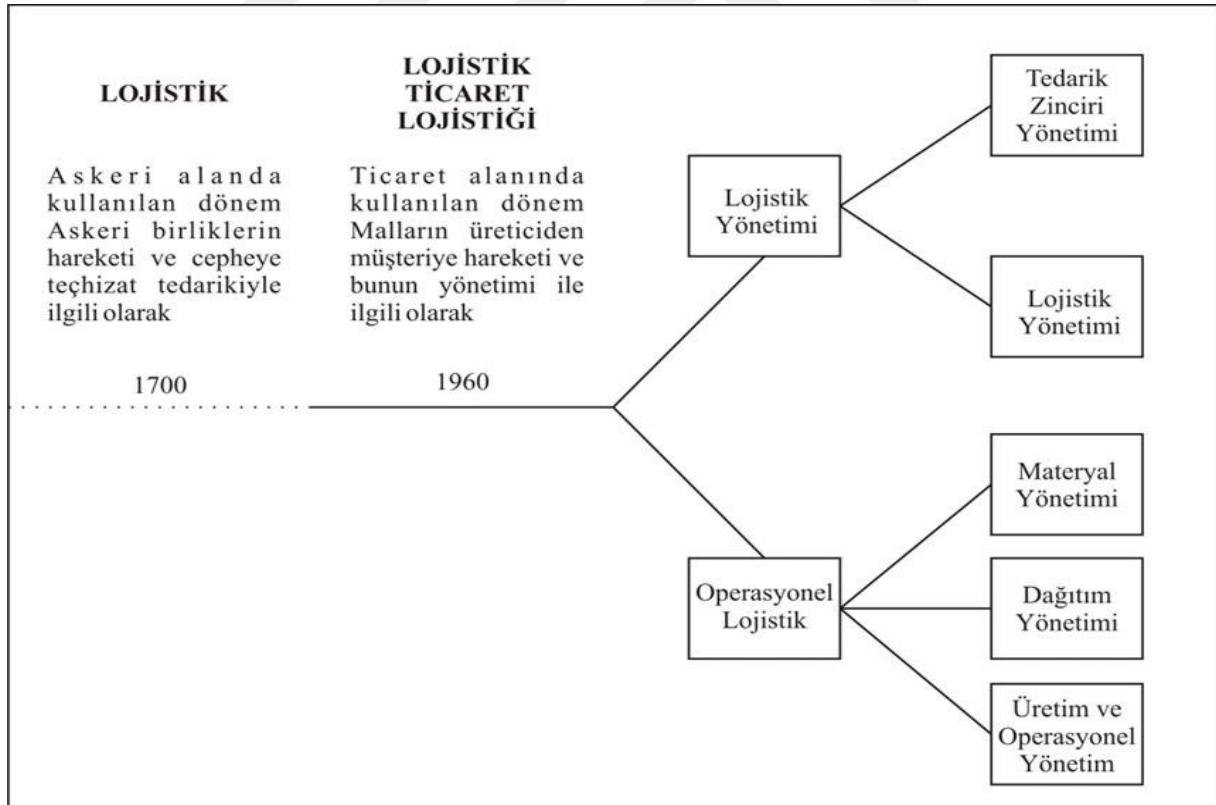
⁵Sezgin, 2008: 32.

⁶Keskin, 2006: 172.

1.1.2. Bilimsel Dönem

İkinci Dünya Savaşı süresince, orduların lojistik organizasyonlarının başarısının savaşın sonucuna tesir ettiğinin net bir şekilde görülmesiyle birlikte sivil hayatta da lojistiğin önemi anlaşılmaya başlamıştır. Savaşın son zamanlarına kadar sadece nakliye olarak algılanan lojistik faaliyetlerin bir bütün olarak ele alınması ve işletmelerin ana faaliyetlerinden biri olarak kabul görmesi 1960'lı yıllarda başlamıştır. İşletmeler, kalite, müşteri talep ve beklentileri gibi kavramların önemini anlamasıyla lojistiğin, sadece fiziksel dağıtımdan ibaret olmadığını farkına varmıştır.⁷ Bilimsel bir disiplin olarak ele alınmaya başlanan lojistik, 1970'lerde işletmeler açısından stratejik bir faaliyet olarak görülmeye başlanmış ve işletmelerin üretimlerinde gelişen teknoloji ile birlikte bilgisayar destekli üretim yapmaları bu sayede hata oranlarını düşürerek maliyetleri azaltması gibi yenilikler yapması ve yine bilgisayar sistemleriyle entegre programlar ve süreçler oluşturmaları ile de Tedarik Zinciri Yönetimi anlayışının temelleri atılmaya başlandı. İlerleyen yıllarda, bilgisayar teknolojilerinin artan kullanımıyla bilginin daha çabuk ve doğru biçimde elde edilmeye başlanması, lojistiğin maliyet tabanlı ele alınmasını sağladı.⁸

Tablo 1.1 Lojistik Olgusunun Tarihsel Süreç İçerisindeki Gelişimi⁹



⁷Milli Eğitim Bakanlığı, 2011: 63.

⁸Keskin, 2006: 88.

⁹Koban ve Keser, 2013: 112.

Lojistik faaliyetlerin 1985 yılında değer yaratan sistem içerisinde önemli bir bütün olarak değerlendirilmesinin ardından ilerleyen yıllarda teknolojinin gelişiminde artan ivmeyle beraber GPS, Barkod Sistemi gibi teknolojik olanaklar kullanılmaya başlanmış, işletmeler hızlı ve doğru bilgi akışları elde etmiş ve tüm bunlar işletmelere esneklik sağlayarak daha sağlıklı kararlar ve lojistik çözümler alabilmesini sağlamıştır.¹⁰

Lojistik Yönetim Konseyi'nin lojistik ve tedarik zinciri yönetimini, yeni bir uygulama alanı olarak ifade etmesiyle¹¹ işletmeler organizasyonlarında bu iki konuyu rakipleri karşısında avantaj sağlayabileceği bir rekabet alanı olarak kabul etmiş ve lojistik ve tedarik zinciri faaliyetlerinde daha planlı ve organize arayışlara başlamıştı.

Dünyanın gelişen ekonomisi ile beraber artan taleplerin karşılanması ve özellikle bilgisayarın günlük hayata yansması ile uluslararası işletmelerin, büyüyen ekonomide pay sahibi olma istekleri lojistik sektöründe değer yaratma araştırmalarına hız vermişti. Dünyanın küreselleştiği ve internet kullanımının tüm insanlara ulaştığı günümüz dönemlerine gelindiğinde ise bilginin anında alınabildiği ve teknolojinin üst düzeyde kullanılabildiği e-Tedarik Zinciri Yönetimi kullanılmaya başlanmış ve lojistik ve tedarik zinciri yönetimi kavramları, işletmeler için artık stratejik faaliyetlerin en başında gelmeye başlamıştır. İşletmeler açısından 1960'lı yıllarda önemi anlaşılacak günümüze kadar yaklaşık elli yıllık bir gelişmeyle lojistik kavramı artık Tedarik Zinciri Yönetimi ile bütünleşerek gelişimine devam etmektedir.¹²

¹⁰Özdemir, 2004: 87-96.

¹¹Erturgut, 2018: 93.

¹²Keskin, 2006: 85.

Tablo 1.2 Modern Bakış Açısıyla Lojistiğin Gelişim Aşamaları¹³

AŞAMA	YÖNETİM	ÖRGÜTSEL TASARIM
1960'LI YILLAR		
Depolama ve Ulaştırma	Satış, Pazarlama, Depolama, Stok Denetimi, Ulaştırma Etkinliği	Dağınık Lojistik Faaliyetler, Lojistik Faaliyetler Arasında Zayıf Bağlantı, Düşük Lojistik Yönetimi Otoritesi, İşletme Başarısını Etkiler Teması
1980'Lİ YILLAR		
Toplam Maliyet	Lojistiğin Merkezleştirilmesi, Toplam Maliyet Yönetimi, Süreç Optimizasyonu, Rekabetçi Bir Analiz Olarak Lojistik	Merkezleşmiş Lojistik Faaliyetler, Büyüyen Lojistik Yönetimi Otoritesi, Bilgisayar Uygulamaları
1990'LI YILLAR		
Entegre Lojistik Yönetimi	Lojistik Planlama, Tedarik Zinciri Stratejileri, İşletme Faaliyetleri ile Bütünleşme, Süreç Kanalları ile Bütünleşme	Lojistik Faaliyetlerde Genişleme, Tedarik Zinciri Planlama, Toplam Kalite Yönetimi için Destek, Lojistik Yönetim Faaliyetleri
2000'Lİ YILLAR		
Tedarik Zinciri Yönetimi	Stratejik Tedarik Zinciri Görüşü, İnternet Teknolojisi Kullanımı, Kanal Güçlerini Ortak Bir Kuvvet Aracı Olarak Kullanmak İçin Tedarik Zinciri ve TKY Göstergelerinde İşbirliği Yapmak	Ticari Ortaklık, Sanal Örgüt, Talepteki Değişimler, Benchmarking ve Yeniden Yapılanma
2000'Lİ YILLAR VE SONRASI		
e-Tedarik Zinciri Yönetimi	Tedarik Zinciri Yönetimi Kavramına İnternetin Uygulanması, Düşük Maliyetli Anında Veri Tabanı Paylaşımı, Elektronik Bilgiye Dayalı Tedarik Zinciri Yönetimi Senkronizasyonu	Tedarik Zincir Ağı ile Ticaret Ortaklığı Yapmak, "com" Eklentisi vb. Piyasa Değişiklikleri, Örgütsel Çeviklik ve Ölçülebilirlik

1.2 Askeri Lojistik Kavramı

Türk Dil Kurumu lojistiği; savaşta ya da askeri yürüyüşte yol, haberleşme, sağlık, ikmal gibi hizmetleri sağlayan strateji bölümü olarak tanımlamıştır. Bu tanımdan yola çıkarak, tarihsel gelişimini de göz önünde bulundurduğumuzda lojistiğin askeri bir terim olduğunu söyleyebiliriz. İlk çağlarda insanların avladıkları hayvanları taşımaları, piramitlerin yapımı,

¹³Erturgut, 2018: 141.

yapılan tüm savaşlarda, orduların uzun süren intikalleri ve bu intikallerde geçen süre içerisinde her türlü ihtiyaçlarının ikmal edilmesi lojistik faaliyetlere örnekler olarak verilebilir.¹⁴ Lojistik organizasyonun askeri yönünün dışında sivil hayatta da öneminin kavrandığı döneme kadar imparatorluklar ve devletler savaş ekonomisi ile varlıklarını sürdürmekteydi. Devletin ve insanların refahı, yapılan savaşlar sonucunda elde edilen gelirlere bağımlıydı. Güçlü bir orduya sahip olarak savaşların kazanılabilmesi iyi bir ekonomi ile kusursuz bir lojistik organizasyona sahip olmaktan geçmekteydi.¹⁵ Ordularını yapılacak olan seferlere iyi hazırlayan, intikal güzergâhlarını daha az yorucu hale getiren, ordunun taşıdığı ağırlıkları asgari seviyeye indirebilen, her türlü iâşe ve ikmal malzemelerini yeteri kadar ve istenilen yer ile zamanda hazır olmasını sağlayabilen kısaca iyi bir lojistik ağ kurabilen devletler, savaş esnasında her zaman bir adım önde bulunarak zaferler elde edebilmekteydi.

Ekonominin, elde edilen bu zaferlere bağılı olduğunu düşündüğümüzde ise iyi bir lojistik organizasyonun güçlü orduyu meydana getirdiğini ve dolayısıyla devletlerin varlıklarını sürdürebilmelerine, iyi bir lojistik organizasyonun doğrudan etki ettiğini değerlendirebiliriz. Orduların sayısal olarak az ve kullandığı silah ve teçhizatın daha ilkel olduğu dönemlerde, büyük coğrafi alanlara yayılmamış toplumların yaptıkları ve genellikle meydan muharebeleri şeklinde gerçekleşen savaşlarda, muharebe süresinin kısa olması ve neticenin çabuk alınması nedenleriyle orduların lojistik ihtiyaçları çok fazla bulunmamaktaydı.¹⁶ Ancak, devletlerin geniş sınırlara ulaşması, intikal sürelerinin uzaması, intikal edilen güzergâhtaki iklim ve coğrafi farklılıklar, gelişen savaş teknolojisi gibi nedenlerle beraber taktiksel başarı, sayısal üstünlük ve modern silah ve teçhizata sahip olmanın yanında lojistik organizasyonun başarısı savaşların kazanılmasına doğrudan etki eden ana faktörler arasında yer almıştır. Nitekim Osmanlı Ordusunun başarısının ardında çok iyi planlanan ve işleyen bir lojistik organizasyonunun payını göz ardı edemeyiz. Aynı şekilde Avrupa'daki Dokuz Yıl Savaşları, Waterloo Savaşı, Amerika'da yaşanan iç savaş ile Birinci ve İkinci Dünya Savaşlarında birçok ülke ordusunun yaşadığı lojistik sorunlar, savaşların kaybedilmesinde ve kazanılmasında önemli rol oynamıştır.

Daha yakın tarihleri incelediğimizde, dönemin en güçlü ülkelerinden olan SSCB'nin Afganistan'ı işgal ederek bir ay içerisinde kazanmayı öngörmesine karşın, lojistik organizasyon zafiyetinin neden olduğu psikolojik yıkımla beraber savaşın yaklaşık on yıl boyunca sürmesi ve neticede kaybedilmesi ile yine dönemin askeri bakımından süper gücü

¹⁴Gökdemir, 2016: 32.

¹⁵Halaçoğlu, 1999: 104.

¹⁶Genelkurmay Başkanlığı, 1986: 76.

ABD'nin tüm teknolojik olanaklarına karşı kendisi ile kıyaslanamayacak derecede yetersiz imkânlarla sahip Vietnam ile on yıl süren savaşı kaybetme nedenlerinden biri olarak yine lojistik organizasyonunda yaşadığı problemlerin varlığından söz edebiliriz.¹⁷ Tüm bu hususları değerlendirdiğimizde, savaşan bir ordunun taktiksel bilgi ve becerisi, modern silah ve teçhizatlara sahip olması belirli bir dereceye kadar etkindir. Eğer ordular, ihtiyacı olan malzeme, silah, teçhizat, araç ve gereçlerle istenildiği yer ve zamanda, istenilen şekilde desteklenemezse yani lojistik faaliyetlerini doğru bir şekilde organize edemezse başarısızlığa mahkûm olduğu tarihin her döneminde görülmüştür.

1.2.1. Askeri Lojistiğin Gelişimi

Dünya barışının genel olarak sağlandığı yıllara kadar olan tarihi süreç boyunca devletlerin sürekli savaş halinde olmalarının bir sonucu olarak lojistik kavramı ve bununla ilgili yapılan tüm faaliyetler askeri organizasyonların doğal bir yapısı olarak kabul görmekteydi. Genişleyen sınırlar, coğrafi keşifler ile beraber orduların intikal ve savaş sürelerinin uzamaya başlaması ve gelişen teknoloji ile beraber ordu muharebe ağırlıklarının artması, orduların lojistik organizasyonlarını daha organize ve sistemli hale getirmelerini zorunlu kılmaya başlamıştı. Özellikle, Birinci ve İkinci Dünya Savaşları, askeri lojistik organizasyonlarının önemini ortaya çıkararak gelişimini hızlandırmıştı. Çoğunlukla, devletlerin kendi toprak kesimlerinde, cephe savaşları şeklinde ve taktiksel olarak birliklerin belirli bölgelerde savaştığı Birinci Dünya Savaşı'nda, birliklerin buldukları bölgelere ikmal maddelerinin yeteri kadar ve zamanında temin edilmesi ve gönderilmesi konularının önemi ortaya çıkmıştı.

İkinci Dünya Savaşı ise Birinci Dünya Savaşı'na göre askeri harekât bakımından daha farklı gerçekleşmişti. Bu savaşta birlikler, durağan cephe savaşından ziyade hareketli olarak savaşmış, yaya ve motorlu olarak uzun mesafeler intikal etmişti. Taktiksel olarak hareketli olan birliklerin, ikmal maddelerinin de ihtiyaç kadar ve zamanında gönderilmesinin önemi ortaya çıkmıştı. Nitekim bu hususa dikkat etmeyen devletler, fazla malzemeyle istenilen hızda hareket edemediği gibi hatalı planlamayla eksik gönderilen ikmal maddeleriyle de savaş alanında başarısızlıkla¹⁸ karşılaşmıştı. Dünya savaşlarında lojistik faaliyetler konusunda elde edilen bu tecrübeler, işletmeler tarafından savaşın ardından değerlendirilerek var olan lojistik sistem sorgulanmış, geliştirme çalışmalarına hız verilmiş, lojistik faaliyetlerin önemi sivil işletmeler tarafından da kabul görmüştür.

¹⁷Sander, 2016: 59.

¹⁸Milli Eğitim Bakanlığı, 2011: 23.

1.2.2. Askeri Lojistik ve Sivil Lojistik

Tarih boyunca uzun yıllar askeri faaliyetler bütünü olarak kabul gören ve özellikle İkinci Dünya Savaşından sonraki dönemlerde sivil işletmeler tarafından önemi anlaşılan lojistik kavramı günümüzde hem askeri alanda hem de sivil işletmelerin faaliyet alanlarında birbirlerine benzer yapılarda olduğunu görmekteyiz. Erturgut tarafından askeri lojistik “Savaşta ve barışta, askeri bir teşkilin harekât/operasyon amaçları ile stratejik hedefleri doğrultusunda, her türlü madde ve malzemeler ile silah sistemlerinin, personelin, ayrıca bina ve tesislerin ihtiyaçlarının hesaplanmasından başlayarak, bu ihtiyaçların ulusal ve uluslararası imkanlar ile tedarik edilmesi; taşınması, depolanması, dağıtımı ve tahliyesi, stok ve envanter yönetimi, bakım ve idamesi, hurdaya ayrılması ve bunlarla ilgili ileri ve geri yönlü akışı sağlayan tüm kaynakların ve ilişkilerin topyekûn askeri ve stratejik bir kabiliyetin sürdürülmesine hizmet edecek şekilde yönetilmesi”¹⁹ olarak tanımlanmıştır.

İşletmeler açısından askeri lojistik ile benzer şekilde stratejik öneme sahip olan lojistik organizasyonda rekabet avantajı sağlanması ve karlılık konuları ön plana çıkmaktadır. Her iki alanda da lojistik faaliyetlerin temel amacı, istenilen miktarda, doğru ürünün, istenilen yer ve zamanda maliyet unsurları da göz önünde bulundurularak hazır edilerek en yüksek verimi elde etmektir. Tabii olunan yasal dayanaklar, tedarik usulleri, malzeme çeşitliliği ve bunun doğal sonucu olarak depolama ve stok yönetimi ile lojistik faaliyetlerin yapıldığı alanlar bakımından farklılık gösteren askeri ve sivil lojistik, günümüzde sık sık işbirliği içerisinde yer almaktadır. Gelişen teknoloji ve artan maliyet unsurlarının azaltılması gibi nedenlerle silahlı kuvvetlerin dış kaynak kullanması, Ar-Ge faaliyetlerine ağırlık verilmesi, küreselleşen dünyada bilgiye erişimin kolaylaşması, uluslararası fuarlar gibi faaliyetler neticesinde silahlı kuvvetler ile sivil işletmeler karşılıklı bilgi paylaşımlarını^{20 21} ve işbirliğini arttırmışlardır.

1.3. Osmanlı Ordusundan Türk Silahlı Kuvvetlerine Miras: Lojistik Prensipler

İlk Türk Devletlerinden itibaren yapılan savaşlarda elde edilen zaferlere bakarak orduların, başarılı lojistik organizasyonlara sahip olduğunu söyleyebiliriz. Özellikle Osmanlı Devleti’nin kurduğu ve yıllar boyunca dönemin şartlarına uygun olarak geliştirdiği ve belli bir standardın altına düşürmediği lojistik organizasyon günümüzde de Türk Silahlı Kuvvetleri’nin lojistik faaliyetlerinde temel olarak etkilerini göstermektedir. Günümüzde Türk Silahlı Kuvvetleri’nin; mevcut ve öngörülen kuvvet yapısının, sistemler, altyapı ve hizmetlerin, ömür devri çerçevesinde, barışta ve savaşta, yetki ve sorumluluklara uygun

¹⁹Erturgut, 2018: 91.

²⁰Fahri Erenel ile röportaj, 11 Şubat 2012, İstanbul.

²¹Erturgut, 2018: 98.

yönetimini kapsayan faaliyetler bütünü olarak tanımladığı lojistik organizasyon, belirli bir vizyon ve geçmişten günümüze kadar yapılan faaliyetlerin neticesinde ortaya çıkan bir doktrine bağlı olarak yürütülmektedir.²² Belirlenen bu vizyonun, öngördüğü hedefe ulaşmak için, lojistik sistemi; eylemde mükemmellik, kalite yönetimi yaklaşımı ile harekâtın lojistik desteğinin tam olarak sağlanması, her türlü lojistik faaliyetin bir seferde, tam ve doğru şekilde, hata ve kayıpların en az oranda tutularak, doğru işin, doğru şekilde ve lojistik prensipler ışığında yapılmasını vazife edinmiştir.

Günümüzde sivil kuruluş ve organizasyonlarda lojistik hizmetler açısından lojistik prensipleri; standartlık, ekonomiklik, yeterlilik, elastikiyet, yalınlık, izlenebilirlik, uyum ve koordinasyon ile planlama ve önceliklendirme olarak sınıflandırabiliriz.²³ Askeri açıdan baktığımızda ise geçmişten günümüze kadar olan süreçte dönemin şartlarına bağlı olarak lojistik organizasyonunu lojistik prensiplerine göre organize etmiş devletlerin daha başarılı olduğu ve zaferler elde ettiğini söyleyebiliriz. İlerleyen bölümlerde bahsedeceğimiz Osmanlı Ordusunun lojistik organizasyonunu daha iyi değerlendirebilmemiz açısından Osmanlı Ordusunun lojistik organizasyonunun başarısının altında yatan ve gelişen teknoloji doğrultusunda günümüzde Türk Silahlı Kuvvetleri'nin kendi organizasyonuna uyguladığı prensiplere kısaca değinmemiz yararlı olacaktır.

Lojistik faaliyetlerin planlanması ve icrası esnasında göz önünde bulundurulmuş temel hususlardan biri olan lojistik prensipler askeri açıdan; hedef, sadelik, ekonomiklik, esneklik, çeviklik, doğruluk, bağımsızlık, beka, bütünleşiklik, standardizasyon, izlenebilirlik, süreklilik ve emniyet olarak sınıflandırılmıştır.²⁴

Hedef; Lojistik yönetimde hedef en önemli prensiptir. Sistemlerde, altyapılarda ve hizmetlerde hedeflenmiş nitelik ve nicelikler esas alınır. Her birimde hedeflenmiş zaman, maliyet ve etkinlikler göz önünde bulundurulur.

Sadelik; Lojistik sistem amaca yönelik olarak ve gereksiz işlemlerden arındırılmış şekilde gerçekleştirilir. Sade yapı, kurulmuş olan sistemin çökmesini ve bozulmasını engeller ve tüm faaliyetlerde göz önünde bulundurulur.

Ekonomiklik; Lojistik kaynaklar, etkin ve verimli olarak kullanılır. Kaynakların etkin kullanılması için sistemlerin ömür devri göz önünde bulundurulmalıdır. Amacı gerçekleştirmek için verimli ve en az maliyetli alternatifler bulunmalıdır.

Esneklik; Lojistik yapı, harekât ortamının gereklerine uyum sağlayabilecek şekilde dinamik, mobil ve ihtiyaçlara cevap verebilecek kabiliyette olmalıdır. Harekât ortamının

²²Jandarmanın Genel Komutanlığı, 2018: 140.

²³Erturgut, 2018: 79.

²⁴Jandarmanın Genel Komutanlığı, 2018: 151.

değişkenliği nedeniyle ortaya konulan hareket tarzlarının ve bu hareket tarzlarını destekleyecek olan lojistik sistemin, kısa sürede değişen ortama uyum sağlayabilmesi şarttır.

Çeviklik; İhtiyaçlara zamanında cevap verebilmeyi, bir hareket tarzının ya da seçilen bir sistemin başlangıçtan sonuca kadar tüm ihtiyaçları önceden düşünebilmeyi ve gerekli tedbirleri almayı, harekât esnasında meydana gelebilecek aksaklıklara rağmen lojistik sistemi sürdürebilmeyi gerektirir.

Doğruluk; Lojistik açıdan desteklenemeyecek hareket tarzları ya da oluşabilecek darboğazlar komutanlara doğru bir şekilde ve vakit geçirmeksizin bildirilir. Lojistik alanda karar vericinin yanlış bilgilendirilmesi harekâtın başarısız olmasına sebebiyet verebilir.

Bağımsızlık; Lojistik ilgi alanına giren konularda, kendi kontrolünde olmayan unsurların etkisini en aza indirmek veya kontrol altına almak amaçlanmalıdır. Lojistiğin ilgi alanına etki edebilecek her unsur, doğrudan harekâtın gücüne etki edebiliyor demektir. Planlanan bir harekâtın başarısı rastlantılara bırakılmayacağından lojistik faaliyetlere etki edebilecek bir unsurun kontrol dışı kalmasına müsaade edilmez.

Beka; Lojistik sistem, harekât devam ettiği müddetçe onu desteklemelidir. Olası dış müdahalelerden etkilenmemeyi veya bunlara karşı tedbir almayı gerektirir. Bu yüzden, yapılacak tüm dış saldırı ve meydana gelecek dış etkenlere karşı dayanıklı olmalı ve alternatif sistem ya da yöntemler içermelidir.

Bütünleşiklik; Lojistik destek yapısı, sistemlerin tasarım aşamasında şekillenir. Kullanılan sistem, en baştan en sona kadar bir bütün olarak değerlendirilir. Sistemin etkinliği, hareket kabiliyeti, dayanıklılığı, tesisi ve işletilmesi vb. hususlar tasarım ve tedarik aşamasında belirlenerek ortaya konulmalıdır.

Standardizasyon; Lojistiğin etki alanına giren faaliyetlerin birlik, kuvvet, ülke ya da sistemler arasında aynı standartlarda uygulanması ve dolayısıyla bu birimlerin gerektiği zaman birlikte çalışabilmesidir.

İzlenebilirlik; Problemlerin erken seviyede ortaya çıkarılması, mümkün olan en alt seviyede çözümlenmesi veya üst kademeye zaman geçirmeden aktarılmasını sağlamak amacıyla, tüm sistemler miktar, durum, yer olarak, yürütülen tüm lojistik faaliyetler ise standartlara uygunluk açısından gerçek zamanlı olarak izlenmelidir.

Süreklilik; Lojistik işlem ve teşkilat, barıştan itibaren yirmi dört saat esasına göre sürekli destek verecek şekilde yapılandırılmalıdır.

Emniyet; Lojistik alanda gerçekleştirilen tüm faaliyetlerin, ilgili yönerge, talimat, teknik yayınlara uygun olarak, zamanında, doğru yöntem kullanılarak, yetkilendirilmiş personel tarafından esas alınarak hata ve kazaların en aza indirilmesi amaçlanır.

İKİNCİ BÖLÜM

OSMANLI İDARİ TEŞKİLATI VE ORDU YAPISI

2.1. Osmanlı Devleti İdari Yapısına Genel Bir Bakış

Osmanlı Devleti, kuruluşundan itibaren teşkilatlanmasını diğer devletlere göre hızlı ve sağlam bir şekilde gerçekleştirmiştir. Beylik olarak başlayıp imparatorluğa ulaşan süreçte, içinde bulunduğu çağın gerektirdiği refleksi göstermiş ve sürekli büyüyen topraklarına, örf ve adetlerine uygun sağlam bir yapı oluşturmaya gayret etmiştir. Osmanlı Devletinin idari yapısını ve teşkilatlanmasını genel olarak incelememiz, ordunun sefer öncesinde ve sırasında yaptığı lojistik faaliyetleri anlamamız açısından faydalı olacaktır.

Merkezi otoritenin çok güçlü olduğu Osmanlı Devletinde genel olarak ulema ve umera sınıfı bulunmaktaydı.²⁵Ulema sınıfının içerisinde; kadılar, kazaskerler ve defterdarlar gibi medrese eğitimi görmüş kişiler bulunurken, umera sınıfında; sancakbeyi, beylerbeyi ve vezirler gibi sarayda eğitim almış kişiler bulunuyordu.

2.1.1. Merkez Teşkilatı

2.1.1.1. Padişah

Kut anlayışının hâkim olduğu ve veraset hakkının bulunduğu Osmanlı Devletinde, I. Murad dönemine kadar hanedanın mülkü sayılan devlet, bu dönemden itibaren hükümdar ve oğullarının mülkü olarak kabul görmeye başlanmıştır.²⁶Osmanlı Devletinde, padişah devletin başı olarak yasama, yürütme ve yargı yetkilerine mutlak bir şekilde haizdi. Bununla beraber, padişah bu yetkilerini kullanırken devletin ileri gelenleriyle istişarelerde bulunur ve son kararı verirdi. Kısaca belirtecek olursak, yürütme yetkisini Divan-ı Hümayun ile yasama yetkisini ferman, kanun ve berat gibi yazılı şekilde ve yargı yetkisini ise müsadere ve kadıların atamasını yaparak kullanmaktaydı.²⁷Padişah, ayrıca ordunun başı olarak sefer kararları alır, ülkenin genişlemesi ve halkının refah içerisinde yaşaması gibi görevleri üstlenirdi.²⁸

²⁵Uzunçarşılı, 1988a: 47.

²⁶Cicibaş, 2018: 53.

²⁷Maksudoğlu, 2018: 56.

²⁸Akdağ, 1974: 101.

2.1.1.2. Şehzade

Osmanlı Devletinde I.Murad döneminden itibaren kabul gören anlayışa göre devlet, hükümdarın ve oğullarının mülkü sayılmaktaydı ve hükümdarın ölümüyle beraber en büyük oğlunun tahta geçmesi geleneği hüküm sürmekteydi. Ülkenin yönetimine aday olan şehzadelerin eğitime çok fazla önem verilmekteydi. Çok küçük yaşlarda sarayda başlayan bu eğitim daha sonra Anadolu'da bulunan sancaklara gönderilerek gerek askerlik gerekse de yöneticilik yeteneklerinin geliştirilmesi sağlanırdı. Uzun yıllar devletin başına geçecek olan şehzadelerin çok iyi eğitilmiş ve lider özellikli olmalarını sağlayan bu sistem, devletin ekonomik ve siyasal yapısının bozulmasıyla beraber aksamaya başlamış ve 17. yy başlarında I. Ahmet döneminden itibaren şehzadelerin sancağa çıkmaları da sona ermiştir.²⁹

2.1.1.3. Saray Teşkilatı

Osmanlı Devletinde saray, padişahın ve ailesinin özel hayatının geçtiği ve merkezi yönetimin gerçekleştiği yerdi. Harem, Enderun ve Birun olarak üç bölüme ayrılmıştı.³⁰ Bu bölümlerden;

Harem; Padişah ve ailesinin özel yaşam alanıydı.

Enderun; Çeşitli yöneticilerin yetiştirildiği, şehzadelerin de eğitim gördüğü birçok farklı ilim dalında eğitimlerin verildiği devşirme okuluydu.³¹

Birun; Kapıkulu süvarilerinin ve Divan-ı Hümayun birimlerinin bulunduğu asıl devlet meselelerinin görüşüldüğü yerdi.³²

Saray teşkilatında ve Osmanlı Devletinin yönetiminde en önemli yere sahip olan kurumların başında ise Divan-ı Hümayun gelmekteydi. Padişahın yürütme yetkisini kullandığı yer olan Divan-ı Hümayunda devlet ile ilgili bütün önemli kararlar alınmaktaydı. Devleti ilgilendiren tüm siyasi, hukuki ve idari kararlar burada alınır ve Mühimme Defterlerine yazılırdı. Divan-ı Hümayun'un üyeleri ise Sadrazam, Vezirler, Kazasker, Nişancı, Baş defterdar olup görüşülen konu ile ilgili ise Yeniçeri Ağaları, Kaptan-ı Derya ve diğer kişiler de zaman zaman çağırılmaktaydı.³³

²⁹Eroğlu, 2004: 91.

³⁰Ortaylı, 2014: 32.

³¹Gündoğdu, 2015: 88.

³²Ortaylı, 2014: 61.

³³Uzunçarşılı, 1988a: 34.

2.1.2. Taşra Teşkilatı

Osmanlı Devleti'nde devletin büyük bir kısmını taşra teşkilatı oluşturmaktaydı. Taşra teşkilatı ise köy, kaza, sancak ve eyalet olacak şekilde sıralanır³⁴ ve buraların yöneticileri merkez teşkilatı tarafından görevlendirilirdi.³⁵

2.1.2.1. Eyalet

Osmanlı Devleti'nde başında Beylerbeyi'nin bulunduğu en büyük taşra birimi sancaklardan meydana gelen eyaletlerdi. İlk dönemlerde Beylerbeyliği olarak da adlandırılan eyaletler, Rumeli'nin fethiyle beraber kurulan Rumeli Beylerbeyliği, daha sonra genişleyen toprakların neticesinde Anadolu'da kurulan Anadolu Beylerbeyliği olmak üzere ülkede iki adet bulunmaktaydı.³⁶ Ancak daha sonra devletin genişlemesi ve büyümesi ile beraber eyalet sayıları artmıştı. Osmanlı Devleti'ndeki yönetim ve vergi sistemine göre eyaletler; Salyaneli, Salyanesiz ve İmtiyazlı olarak adlandırılmaktaydı.³⁷

Salyaneli Eyaletler; Merkeze olan uzaklıkları nedeniyle kontrol ve denetlemenin zorluğu göz önünde bulundurularak tımar sisteminin uygulanmadığı, vergilerin yıllık olarak merkez tarafından alındığı Mısır, Bağdat, Yemen ve Trablusgarp gibi eyaletlerdi.

Salyanesiz Eyaletler; Salyanesiz eyaletlerde ise tımar sistemi uygulanmakta olup elde edilen gelirlerin çok büyük kısmı merkeze aktarılmaktaydı. Tımar sistemi nedeniyle denetleme ve kontrollerin sıklıkla yapıldığı Karaman, Anadolu, Rumeli, Erzurum gibi yerlerden oluşmaktaydı.

İmtiyazlı Eyaletler; Osmanlı Devleti'nin genellikle farklı ırk, dil ve dinlere mensup kişilerin çoğunluğu oluşturduğu ve genel anlamda 15.yy ve sonlarında fethedilen Kırım, Eflak ve Boğdan, Erdel, Mekke, Medine, Yunan Adaları, Lübnan ve Sırbistan gibi yerlerde uyguladığı günümüz şartlarında federe yapıyla benzerlik gösteren, iç işlerinde kendi kararlarını alabilen, vergilerin düzenli bir şekilde senelik olarak veren ve sefer zamanlarında talep edildiği zaman asker ve lojistik ikmal maddeleri sağlayan yerlerdi.³⁸

³⁴Göyünç, 1999: 28.

³⁵Başar, 1997: 31.

³⁶Rumeli Eyaleti 1530 yılında 26 sancaktan meydana gelmekteydi. BOA, 370 numaralı Muhasebe-i Vilayet-i Rum-ili Defteri (937/1530)

³⁷Kılıç, 1999: 38.

³⁸Pitcher, 1999: 63. Pitcher, 1609 yılına kadar Osmanlı İmparatorluğunda toplam (29) eyalet, bu tarihten sonra eyalet sayısı (42)'ye yükseldiğini belirtmektedir.

2.1.2.2. Sancak

Osmanlı Devleti'nde eyaletlere göre daha küçük olan, ilk dönemlerde şehzadelerin yönetsel ve liderlik özelliklerinin gelişmesi bakımından önemli yeri olan³⁹ ve bulunduğu eyalete bağlı olarak idare edilen yerleşim yerleriydi.

2.1.2.3. Kaza

Osmanlı Devleti'nin taşra teşkilatlanmasında sancaklara bağlı olan yerleşim birimiydi.⁴⁰ İdari anlamda kadıların yönettiği kazalar, Osmanlı Ordusunun sefer zamanlarında belirlenen güzergâhlarda bulunan menzillerde istenilen lojistik desteği sağlamaları bakımından önemli bir yere sahipti.

2.1.2.4. Köy

Taşra teşkilatlanmasının en küçük birimi olan köyler, reaya olarak adlandırılır ve halkın büyük kısmı buralarda yaşardı.

2.2. Osmanlı Devleti'nde Toprak Sistemi ve Lojistik Organizasyona Katkısı

Osmanlı Devleti, varlığını sürdürdüğü dönem içerisinde kurmuş olduğu toprak sistemi ile çağdaşı olduğu devletler karşısında fark yaratmıştır. Fetih politikası ile elde edilen topraklarda kurulan sistem, düzenli bir şekilde hem hazineye gelir sağlaması hem de savaşlarda orduya asker ve iâşe konularında lojistik açısından destek sağlaması açısından çok büyük önem taşımaktaydı. Son derece iyi bir organizasyonla kurulmuş olan toprak sistemi, ordunun lojistik organizasyonuna doğrudan etki ederek, bahsettiğimiz lojistik prensiplerinden; sadelik, ekonomiklik, esneklik, çeviklik, bütünleşiklik, standardizasyon, süreklilik ve en önemlisi olarak da bağımsızlık maddelerini tam olarak karşılamaktaydı.

Genel olarak, Osmanlı Devleti'nde toprak; Vakıf arazisi, Mülk arazisi ve Miri arazi olarak üç ana sınıfa ayrılırdı.⁴¹

Vakıf Arazisi; Sosyal konular ve hizmetler için belirlenen, başka bir amaçla kullanılması veya satılması mümkün olmayan arazilerdi.

Mülk Arazisi; Halkın kullanımında olan arazilere verilen isimdi. Müslümanlara ait olan ve öşür vergisi alınanlara Öşüriye, Müslüman olmayan halka ait olan ve haraç vergisi alınanlara Hareciye denirdi.

³⁹Erdoğan, 2006: 53.

⁴⁰Ortaylı, 2007: 72.

⁴¹Cin, 1985: 92.

Miri Arazi; Sahip olunan topraklarının büyük kısmını oluşturan ve devlete ait olan topraklara Miri arazi denirdi. Bu araziler, ordunun asker ve ikmal maddelerinin kaynağının temelini oluştururdu. Havass-ı Hümayun, Paşmaklık, Malikâne, Yurtluk, Ocaklık, Mukataa ve Dirlik⁴²olarak ayrılan Miri arazilerden lojistik organizasyona doğrudan etki eden Tımar sistemini ve sonraki yıllarda ortaya çıkan iltizam sistemini incelememiz faydalı olacaktır.

2.2.1. Tımar Sistemi

Osmanlı Devleti, içerisinde bulunduğu çağın gereği olan fetih politikasını uygulamıştır. Kuruluşundan itibaren ordu-devlet anlayışı ile ekonominin sürdürülebilmesi, sınırlarını genişleterek yeni kaynaklara ulaşmakla ve buralardan elde edilecek gelir kaynakları ile mümkündü. Merkezi otoritenin güçlü kalabilmesi açısından da gelir getiren yerlerin tespiti ve bunların getirilerinin hesaplanması gerekmektedir. Bu konuda ise Osmanlı Devleti'nde çok sistematik ve düzenli işleyen tahrir sistemi bulunmaktaydı.⁴³

Ele geçirilen, fethedilen tüm yerlerde merkez tarafından oluşturulan bir heyet vasıtasıyla bu yerlerin tahrir işlemi yani o bölgede bulunan tüm toprak kesimi, pazar yerleri, medreseler, camiler, limanlar vb. gibi o yerde bulunan tüm taşınmazlar, doğal kaynaklar, madenler, yaylaklar, ekilebilir alanlar ve diğer tüm gelir getiren kalemler detaylı bir şekilde tespit edilir ve Tahrir Defterlerine kaydedilirdi.⁴⁴ Yapılan bu çalışma ile hem vergi gelirleri tespit edilir hem de sefer zamanlarında ordunun ilerleyeceği güzergâhlarda bulunan yerlerden nasıl bir lojistik destek sağlanacağı kolaylıkla tespit edilebilirdi. Yapılan bu tahrir işleminin ardından belirlenen gelir kaynaklarına dirlik ismi verilirdi. Bu dirlikler gelir oranlarına göre has, zeamet ve tımar olarak isimlendirilirdi.⁴⁵ En çok gelir getiren dirlik olan haslar, padişahın sayılır ve saraya gelir olarak istenirdi. Haslardan daha az gelir kaynağı olan zeametler ise üst düzey devlet görevlilerine maaşlarının yerine verilirdi. En son gelir kaynağı olan diğer yerler ile topraklar ise sipahilere verilir ve bunun karşılığında toprağı ekerek ürün elde etmeleri,

⁴²Miri araziler, üzerindeki tasarrufu ve mutlak şekilde mülkiyeti devlete ait olan topraklardı. Ülke topraklarının büyük kısmını oluştururdu. Devletin, ekonomi politikası ve özellikle sefer zamanlarında artan ihtiyacın karşılanması amacıyla çok hassas bir şekilde takibi ve kontrolü yapılırdı. Miri arazilerden; Havass-ı Hümayun, geliri Padişaha ve hazineye aktarılan topraklar, Paşmaklık, Padişahın aile efradına ayrılan topraklar, Malikane, önemli devlet adamlarına hizmetleri karşılığında verilen topraklar, Yurtluk, Sınır boylarında görev yapan ve savaşta kahramanlık gösteren komutanlara verilen topraklar, Ocaklık, Miras olarak babadan oğula kalan, devlete fayda sağlamış kimselere ayrılan topraklar ve Mukataaaise geliri hazineye ait olan topraklardı.

⁴³Osmanlı Devleti'nde tahrir, yeni bir yer ele geçirildiğinde, padişahların değişiminde ve olağanüstü durumlarda (kuraklık, salgın vb.) yapılırdı. Yapılan tahrir sonucu mufassal, icmal, vakıf ve mülk defterleri olarak ayrı ayrı hazırlanan bu defterlere "Defter-i Hakani" veya "Tahrir Defterleri" denirdi. Bu defterler, halkın vergi durumlarını, haklarını ve statülerini belirtmesi açısından önemliydi. Bu işlemle o yöreye ait tüm gelir kaynakları belirlenir, bu kaynakların geliştirilmesi ve idame ettirilmesi ile ilgili tedbirler alınır ve kaynakların doğru kullanılıp kullanılmadığı denetlenirdi. BOA. 373 Numaralı Ayntab Livası Mufassal Tahrir Defteri (950/1543).

⁴⁴Pamuk, 1997: 44.

⁴⁵İncelik, 2003: 107.

verilen toprağın büyüklüğü oranında sefer zamanında orduya katılmaları maksadıyla atlı asker(süvari) yetiştirmeleri ve kendileri de bu askerlerin başında sefere katılmaları istenirdi.⁴⁶ Tımar sistemi ile Osmanlı Devleti birçok avantaj elde etmekteydi. Toprağın daimi sahibi olarak devlet, öncelikle bunları küçük aile işletmeleri gibi kullanarak devlete karşı ekonomik anlamda güçlü bir kesimin doğmasını engelliyor, topraklardan elde edilen ürünlerin vergilerini (öşür ve resim) toplayarak hazineye aktarıyor, ordunun insan ve zahire lojistiğini karşılatıyor ve merkezi olarak kendi yetiştireceği ve maaş ödeyeceği bir ordu kuruluşuna kaynak ve emek ayırmamış oluyordu. Osmanlı Devleti'nin son dönemlerinde bozulmaya başlanan tımar sistemi, ordunun lojistik desteğinin sağlanması bakımından önemli bir yere sahipti.

2.2.2. İltizam Sistemi

Osmanlı Devleti, özellikle topraklarının genişleyerek imparatorluk seviyesine ulaştığı yıllarda özellikle merkeze uzak mesafelerde kalan topraklarından, kontrol zorluğu yaşaması, hükümlerin geç ulaşması, vergileri zamanında ve olması gerektiği miktarda alamaması gibi nedenlerin ortaya çıkması üzerine tımar sistemi yerine onu tamamlayacak şekilde iltizam sisteminden faydalanmıştır. Bu sisteme göre devlet, vergisini dolaylı yoldan almak yerine bir çeşit açık artırma yöntemi kullanarak direk bir şekilde almayı tercih etmiştir. Gelirleri ve ödemesi gereken vergi miktarları belirli olan yerler için açık artırma ile bu vergileri toplayacak kişileri belirlemiş ve mültezim adı verilen bu kişiler vergi miktarını devlete peşin ödeyerek, bu yerlerden vergileri kendi adına toplamışlardır.⁴⁷ Seferlerden başarıyla dönüldüğü ilk zamanlarda faydalı gibi gözükse de bu sistem özellikle seferlerin uzun ve başarısız sürdüğü dönemler olan 18 ve 19. yüzyıllarda halk üzerinde büyük bir baskıya yol açmıştır.

2.3. Osmanlı Ordusu Teşkilatlanması

Osmanlıda devletin temeli ve işleyişi ordu üzerine kurulmuş ve ordu-devlet, ordu-millet anlayışı ile yaşamını sürdürmüştür. Bir çarkın dişlileri gibi devletin genişlemesi ve ekonomik anlamda refaha kavuşabilmesi için yeni yerler fethetmesi, bu yerleri fethedebilmesi için de güçlü bir orduya ihtiyaç vardır. Güçlü bir ordunun kurulması ve idame ettirilebilmesi açısından da sefer öncesi ve esnasında lojistik faaliyetlerin kusursuz biçimde planlanarak gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

⁴⁶Arşiv belgelerinde bu konu ile ilgili birçok hüküme rastlanılmaktadır. Örneğin, 5 nolu Mühimme Defterinde 1081 nolu hükümde Kırşehir Beyi Gazanfer'in askeriyle beraber derya seferine memur olduğu, 3 nolu Mühimme Defterinde yer alan 888 nolu hükümde ise Gelibolu Kadısı ve Boğazhisarı Kadısı'na Anadolu'dan derya seferi için gelen sipahi ve nöbet tımarlılarının sayı sorulmaktaydı.

⁴⁷Halaçoğlu, 1993: 96.

Osmanlı Ordusu, kara ordusu ve donanma olarak iki asli kuvvetten oluşmaktaydı. Kara ordusu; Merkeze Bağlı Birlikler(Kapıkulu Ocağı), Eyalet Birlikleri (Tımarlı Sipahiler) ve Yardımcı Kuvvetlerden oluşmaktaydı.⁴⁸ Donanma ise özellikle Rumeli'nin ve denize kıyısı olan beyliklerin fethi ile beraber kurularak döneminin en kuvvetli donanmalarından biri olmuştur.

2.3.1. Kara Ordusu

2.3.1.1. Merkeze Bağlı Birlikler

Osmanlı Devletinin, kuruluş dönemlerinde beylik olması nedeniyle düzenli bir ordusu bulunmamaktaydı. Yapılan savaşlarda beylere bağlı düzensiz birliklerle savaşılmıştı. Sınırların genişlemesiyle beraber düzenli bir ordu ihtiyacı hâsıl olmuş ve ilk düzenli ordu Çandarlı Halil Paşa tarafından sefer zamanı orduya katılan, diğer zamanlarda çiftçilik yapan kişilerden kurulmuştur.⁴⁹ Devletin genişleme politikası neticesinde yeni yerlerin fethi için zamanla bu kuvvetlerin yetmediği anlaşılacak merkeze bağlı bir ordu kurulmasının gerekliliği anlaşılmıştır.

2.3.1.1.1. Kapıkulu Ocağı

Osmanlı Devleti'nde merkeze bağlı, sürekli ve düzenli bir ordunun ihtiyacı üzerine kurulan Kapıkulu Ocağı; Kapıkulu Piyadeleri ve Kapıkulu Süvarilerinden oluşmaktaydı.⁵⁰ Kapıkulu Piyadeleri; İlk dönemlerden itibaren acemi ocağı, yeniçeri ocağı, cebeci ocağı ve topçu ocağından oluşan kapıkulu piyadelerine, daha sonraki dönemlerde top arabacıları, lağımçılar, humbaracılar gibi piyade unsurları eklenmiştir.⁵¹ Kapıkulu piyadelerinin asker kaynağı acemi ocağı olup seferlerin sonucunda esir düşen kimseler ile Müslüman olmayan halkın çocuklarından yani devşirmelerden oluşurdu. Yeniçeri Ocağı ise; Kapıkulu Piyadelerinin en büyük kısmını oluştururdu. Asker kaynağı acemi ocağı olan yeniçeriler Osmanlı Devleti'nde padişahın asıl kuvvetini teşkil etmekteydi.⁵² Sefer dönemlerinde sefer bahşişi ile diğer zamanlarda üç ayda bir olacak şekilde ulufe olarak adlandırılan maaş alan yeniçerilerin başında Yeniçeri Ağası bulunmaktaydı ve doğrudan Padişah ile görüşebilirdi. Osmanlı Devleti'nin esas kuvvetini oluşturan yeniçeri ocağı, devletin duraklama ve gerileme dönemiyle beraber bozularak 1826 yılında II. Mahmud tarafından kaldırılmıştır.⁵³ Cebeci Ocağı ise; bir nevi günümüz ordularında yer alan yardımcı sınıflara benzemektedir. Sefer

⁴⁸Uzunçarşılı, 1988b: 77.

⁴⁹Taneri, 1981: 71.

⁵⁰Uzunçarşılı, 1988c: 86.

⁵¹Kantemir, 2005: 33.

⁵²Hathaway, 2002: 173.

⁵³Petrosyan, 2002: 129.

döneminde çeşitli askeri malzemelerin götürülmesi ve bakımının yapılmasından sorumluydular. Teknolojinin ilerlemesi, barutun daha etkin kullanılmaya başlanması ve topun savaş alanlarında yer alması ile beraber topların dökülmesi, bakımı ve sefere götürülmesi ile sorumlu olan topçu ocağı kurulmuştu.⁵⁴ Yükselme dönemiyle beraber ise savaş alanlarında yer altı tünelleri kazmakla görevli lağımçılar, içi barut ile doldurulmuş dökümlerden çeşitli patlayıcılar yapan humbaracılar gibi birlikler de Kapıkulu Piyadelerinin arasında yer almaktaydı.

Kapıkulu Ocağı'nın bir diğer kuvveti olan Kapıkulu Süvarileri ise; Padişahı korumakla görevli sipahiler, silahtarlar ve çeşitli dönemlerde kurulan Sağ Ulufeciler, Sol Ulufeciler, Sağ Garipler ve Sol Garipler olarak adlandırılan atlı birliklerden oluşmaktaydı.⁵⁵

2.3.1.2 Eyalet Birlikleri

Osmanlı Devleti'nin idari yapısında bahsedildiği üzere eyaletler, salyaneli, salyanesiz ve imtiyazlı olmak üzere üçe ayrılmaktaydı. Osmanlı Ordusu'nun merkezi kuvvetlerinin yanı sıra diğer büyük kısmını tımar sistemine göre dirlik sahibi sipahiler ve toprak büyüklüklerine göre yetiştirmek zorunda oldukları askerler meydana getirmekteydi. Sefer kararı verildiğinde, belirlenen eyaletlerden dirlik sahibi sipahilere belirtilen mevcut kadar askeriyle beraber yine belirtilen bölgede orduya katılmaları istenirdi. Böylece sefere katılan merkez kuvvetleri ile beraber istenilen bölgede buluşarak ordunun mevcudunun arzu edilen yeterliliğe gelmesi amaçlanmaktaydı. Eyalet birliklerinin büyük kısmını teşkil eden tımarlı sipahilerin dışında tımar sisteminin uygulanmadığı eyaletlerden de sefere katılmaları maksadıyla asker istenmekteydi.⁵⁶ Bunun yanında yine eyalet birliklerine dâhil edebileceğimiz akıncılar, deliler ve kale muhafızları gibi birliklerde bulunmaktaydı.

2.3.2. Donanma

Osmanlı Devleti'nde denizcilik ile ilgili faaliyetler Karesi Beyliği'nin ele geçirilmesinin ardından başlamıştı. İçinde bulunulan dönem itibariyle donanması gelişmiş olan ve önemli bir tersaneye sahip olan Karesi Beyliğinin tersaneleri kullanılarak donanma oluşturulmaya başlanılmıştı. İlk Derya Beyi Kara Mürsel Bey'in olması ve 1390 yılında Yıldırım Bayezid döneminde kurulmuş olan tersane ile beraber donanma kuvvetlenmeye başlamış⁵⁷ ve İznikmid ve Gelibolu'da tersaneler kurulmuştu. İlk devirlerde kürekli olan savaş gemileri daha sonra yelkenli olarak yapılmaya başlanmış ve İstanbul'un fethiyle beraber

⁵⁴Taşkıran, 1999: 561-569

⁵⁵Uzunçarşılı, 1988c: 105.

⁵⁶Özcan, 1999: 551-558.

⁵⁷Büyüktuğrul, 1974: 113.

donanmaya verilen önem artmıştı. Ele geçirilen topraklardan sonra Karadeniz ve Akdeniz’de hâkimiyetin sağlanması maksadıyla donanmanın güçlendirilmesine önem verilmişti. Mısır Seferinde lojistik organizasyonun en önemli unsuru olarak görev yapmıştı. Toprakların genişlemesiyle beraber artan gemi ihtiyacını karşılamak için çeşitli yerlerde tersaneler kurulmuştu. Gemi yapımı için gerekli olan kereste, kendir, zift, yelken bezi gibi malzemeler ile gemi yapımında görevlendirilen personel, Divan’da alınan kararlarla ülkenin çeşitli yerlerinden görevlendirilirdi.

Osmanlı Donanmasında çok çeşitli gemiler bulunmaktaydı. Kadırga, başarda, kalyon, çektiri ve kırlangıç bunlardan bazılarıydı. Donanmanın 17.yy sonlarına kadar büyük bölümü kadırgalardan oluşmaktaydı. Kürekli olan bu gemilerde, iki yüz kürekçi, yüz asker ve üç adet top bulunuyordu. Donanmanın diğer büyük kısmı ise başarda ismi verilen gemiler ile çok daha küçük olan mavnalardan teşkil edilmişti. Başardalarda, beş yüz kürekçi, iki yüz asker ve beş ila yedi top adet top bulunuyordu.⁵⁸ Osmanlı Donanmasının ilk büyük seferi 1645 yılında yapılan Girit Seferi olarak nitelendirilmektedir. Kürekli gemilerden yelkenli gemilere geçiş için dönüm noktası olan bu sefere kırk sekiz kadırga, dört başarda ve çok fazla sayıda mavna gemileri katılmıştı. Yaklaşık yirmi beş yıl süren bu seferde, Osmanlı Devleti kürekli gemiler yerine yelkenli gemiler yapmanın önemini anlayarak donanmayı modernize çalışmalarına başlamıştı.⁵⁹ En parlak dönemlerine Barbaros Hayreddin Paşa zamanında ulaşarak, 17.yy sonlarına doğru gücünü kaybeden⁶⁰ Osmanlı Donanmasında tüm donanmadan sorumlu olan Kaptan-ı Derya bulunmaktaydı. Hizmet sınıfı olarak oluşan azaplar ile donanmada görevli askerler olan levendler donanmanın asli unsurlarını oluşturmaktaydı. Ayrıca hizmet sınıfında, yirmi ila otuz kişiden oluşan tayfalar ile kürek çekmede kullanılan suçlu ve esirler de görev yapardı.⁶¹

2.3.1.3. Yardımcı Sınıflar

Osmanlı Ordusunda muharip sınıflara destek veren günümüz ordularında yardımcı sınıf olarak adlandırılan lağımıcılar, humbaracılar, derbentçiler, neccarlar, sakalar, azaplar ve akıncılar bulunmaktaydı.⁶²

Lağımıcılar; özellikle kalelerin ele geçirilmesinde etkin rol oynayan bu sınıfın görevi, yerin altından kazdıkları tüneller ve buralara döşedikleri patlayıcılar vasıtasıyla fethedilmesi gereken kalelerin surlarını yıkarak diğer muharip kuvvetlere giriş yeri açmak ve düşman

⁵⁸Uzunçarşılı, 1988b: 66.

⁵⁹Bostan, 2004: 65-86.

⁶⁰Gencer, 1999: 569-589.

⁶¹Şevket, 1983: 96.

⁶²Keser, 1999: 598-603.

üzerinde baskın etkisi yaratmaktı. Tımarlı ve ulufeli olarak savaşa katılan Lağımıcılar, Kapıkulu Ocaklarına bağlıydılar.

Humbaracılar; dönemin havanı olarak adlandırabileceğimiz, demirden yapılmış içi boş gülle şeklinde mühimmatın barut vasıtasıyla atılması görevini üstlenen bir yardımcı sınıf olan Humbaracılar, Cebeci ve Topçu Ocağına bağlı olarak genellikle saraya yakın yerlerde bulunurlar ve Merkez Ordusu ile beraber hareket ederlerdi.⁶³

Derbentçiler; Ordunun intikal güzergâhı üzerinde bulunan yolların tamiri, temizlenmesi, genişletilmesi, köprülerin geçişe uygun hale getirilmesi, tamiri gibi⁶⁴ görevleri yapan yardımcı sınıf olan derbentçiler, sefer zamanı intikal güzergâhına yakın olan yerleşim yerlerinden görevlendirilmekteydiler.

Neccarlar; ordunun konaklayacağı bölgelerde ve menzillerde çeşitli bina, depo ve çadır kurma alanları gibi çeşitli yapım işleri ile görevli marangoz, doğramacı gibi zanaatkârlardan oluşan neccarlar, orducu esnafı olarak da görevlendirilebilirlerdi.⁶⁵

Sakalar; ordunun konaklayacağı menziller seçilirken mübaşirler ve kadınların dikkat ettiği ve merkeze rapor olarak sunduğu en önemli hususların başında su kaynaklarının tespiti gelmekteydi. Tespit edilen bu kaynaklardan temin edilen içme, yemek ve ekmek yapımı ile yıkanma amaçlı olarak kullanılan suyu orduya ulaştırmakla görevli bu yardımcı sınıfa sakalar denmekteydi. Genellikle atlı bir sınıf olup deriden yapılmış su tulumları⁶⁶ bulundururlardı.

Azaplar; kuvvetli, bekâr, dinç yapılı anlamına gelen yaya birlikler olan Azaplar, ok, yay ve pala gibi teçhizat taşır ve ordunun güzergâhında bulunan yöre halkından seçilen kişilerden oluşurdu. Bu birliğin üzerinde taşıdığı teçhizat ve iaşesi yaşadığı yerde bulunan yöre halkı tarafından karşılanırdı.⁶⁷ Ordunun en ön safında yer alırlar ve ilk hücumu yapar ve karşılarlardı.

Akıncılar; günümüz ordusunda ileri keşif görevi yapan birlikler olan akıncılar, seferin yapılacağı yerdeki devlet sınırının en uç noktalarında bulunurlar ve arazi ve düşman keşfi yapmak, pusu kurulmasına mani olmak, ve istihbarat toplama konularında görev yaparlardı. İntikal eden ordunun dört veya beş günlük mesafe kadar önünde yer alan bu birlikler⁶⁸ üzerlerinde taşıdıkları teçhizat dışında seri ve hızlı hareket kabiliyetinde olmaları maksadıyla ikmal malzemelerinin çok az bir kısmını taşırlar, ihtiyaçları olan tüm ikmal malzemelerini düşman topraklarından elde ederlerdi.

⁶³Uzunçarşılı, 1988b: 71.

⁶⁴BOA, 19 Numaralı Mühimme Defteri, 42 nolu hüküm. Yanbolu Kadısı'na yazılan hükümde Maraş taraflarında yolların düzeltilmesi için derbentçi tayin edilmesi.

⁶⁵Erdoğan, 2001: 77.

⁶⁶Hammer, 1984: 122.

⁶⁷Uzunçarşılı, 1988a: 99.

⁶⁸Genelkurmay Başkanlığı, 1986: 131.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

OSMANLI ORDUSUNUN LOJİSTİK SİSTEMİNİN İNCELENMESİ

3.1. Araştırmanın Yöntemi

Gözlem yapma, mülakat/görüşme ve doküman analizi gibi nitel unsurların kullanılarak veri toplandığı, incelenen olguların doğal sürecinde bir bütün olarak ortaya konduğu yönetime kısaca nitel araştırma yöntemi⁶⁹ denmektedir. Yaptığımız bu çalışmada, ele aldığımız Osmanlı Devletinin, Osmanlı Ordusunun Lojistik Sistemini döneminin şartlarında nasıl ve ne şekilde tesis ettiği yani kısaca “Nasıldı?” sorusuna cevap aranmıştır. Bu sorunun cevabını elde edebilmek için gerekli belgelere ulaşmak maksadıyla arşiv araştırması yapılarak nitel araştırma yöntemlerinden doküman inceleme yöntemi⁷⁰ kullanılmıştır. Araştırmanın alt problemlerine yanıt aramak için yapılan araştırma planı olarak tanımlayabileceğimiz araştırmanın deseni⁷¹ olarak ise yine arşiv kaynakları ile konu üzerine yapılmış olan yüksek lisans, doktora gibi araştırmalar ile çeşitli makalelerden yararlanarak “belgesel yöntem” kullanılmıştır.

Yapılan literatür taramasında araştırma konumuza benzer alanlarda daha çok doktora tezi olarak sosyal bilimlerin tarih dalında bu araştırma yöntemi ve deseninin kullanılmasına rastlanmıştır. Literatür taramasında; Ömer İşbilir tarafından “17. yüzyıl başlarında şark seferlerinin iâşe, ikmal ve lojistik meseleleri”, Tahir Sevinç tarafından “1695 ve 1696 Avusturya Seferleri'nde organizasyon ve lojistik”, Meryem Kaçan Erdoğan tarafından “II. Viyana Kuşatması”, Mustafa Nuri Türkmen tarafından “Kamaniçe Seferinin lojistik hazırlıkları”, Serdar Genç tarafından “Osmanlı-Safevi Savaşlarında sefer organizasyonu ve lojistik 1722-1725” Bekir Gökpınar tarafından “Varadin seferinde organizasyon ve lojistik-1716” Caroline Finkel tarafından “1596-1606 yılları Osmanlı-Avusturya Savaşları” Roads Murphey tarafından “1623-1640 Osmanlı-İran Savaşları” Hakan Yıldız'ın “1711 Prut Seferi'nin Lojistik Faaliyetleri” ve Mehmet Yaşar Ertaş'ın “Mora'nın Fethinde Osmanlı Sefer Hazırlıkları” isimli doktora tezi çalışmaları ile Rukiye Işık'ın “Osmanlı-İran Seferlerinin Lojistik Hazırlıkları” isimli yüksek lisans tezi çalışmaları tespit edilmiştir.

⁶⁹Baş ve Akturan, 2013: 61.

⁷⁰Creswell, 2016: 87.

⁷¹Aslan, 2014: 25.

3.2. Araştırmanın Sınırlılıkları

Yapılan bu çalışmanın özgün olabilmesi açısından arşiv belgeleri kullanılmıştır. Çok fazla sayıda savaş yapmış ve sefere çıkmış Osmanlı Ordusunun, tüm kayıtları detaylı olarak tutulmasına rağmen özellikle yükselme döneminde yapılan savaşların lojistik faaliyetlerini içeren detaylı bilgi ve belgeler arşiv kayıtlarında yer almamaktadır. Ayrıca, literatür taramasında Osmanlı Ordusunun lojistik faaliyetlerini yansıtan doktora çalışmalarında yer alan savaş veya seferlerin lojistik organizasyonları ile ilgili bilgiler, arşiv belgelerinde tespit edilmesine karşın tekrara yer vermemek amacıyla mümkün olduğu ölçüde yer verilmemeye çalışılmıştır.

3.3. Araştırmanın Problemi

Yapılan yazın taramasında, Osmanlı Devletinin sahip olduğu tarihsel sürecin daha iyi anlaşılması için genellikle siyasi, sosyal ve teşkilat tarihine ait birçok çalışma yapıldığı, bu çalışmalarla beraber birçok yerli ve yabancı araştırmacı tarafından da Osmanlı harp tarihi ile ilgili çalışmalar ortaya konulduğu ve genellikle Osmanlı Ordusunda lojistik faaliyetlerinin belirli bir savaş veya dönemle sınırlı tutularak ve tarih bilimi açısından ele alındığı anlaşılmıştır. Osmanlı Ordusunda lojistik faaliyetlerin Lojistik Bilimi açısından ele alan bir çalışma literatürde mevcut değildir. Bu sebeple Osmanlı Ordusunun lojistik faaliyetlerinin ve bu faaliyetlerin başarısının, Lojistik Bilimi açısından nasıl değerlendirilmesi gerektiği sorusu, bu çalışmanın ana problemidir. Çalışmada ele alınan konular ve yapılan araştırmalarla bu soruya cevap aranmıştır.

3.4. Genel Hususlar

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan itibaren uygulamış olduğu fetih politikası düzenli ve güçlü bir orduya sahip olmayı gerekli kılmaktaydı. Devletin genişlemesi ve halkın refahı için gerekli olan fetih politikası gereği ordu-millet anlayışını oluşturuyordu. Ordunun güçlü olması sadece personel sayısının fazlalığı ve gelişmiş savaş gereçleri ile mümkün olamamaktaydı. Bunun için gelişmiş ve diğer devletler karşısında fark yaratacak bir lojistik organizasyona sahip olmak gerekliydi. Dönemin şartları gereği, ordu uzun mesafeleri yaya olarak intikal etmeliydi.

Üzerlerinde taşımak zorunda oldukları savaş araç ve gereçleri, ateşli silahların kullanılmasıyla beraber tüfek ve mühimmat, dönemin savaşlarının büyük çoğunluğunun meydan muharebesi şeklinde cereyan etmesi nedeniyle son derece ağır zırhlı kılık kıyafet, bunlara ilave olarak düşman kuvvetler ile nerede karşılaşacaklarını bilememekten dolayı intikal edilen güzergâhların sert arazi kesiminden oluşması, yanlarında taşımaları gereken

yiyecek maddeleri ve ordunun diğer ağırlıklarını taşımakla görevli yardımcı sınıf personelin ağırlıkları düşünüldüğünde bir sefer esnasında yapılması gereken lojistik faaliyetlerin ne derece önem arz ettiği ve yerinde ve zamanında gerçekleştirilemeyen lojistik desteğin ordunun başarısına ne ölçüde tesir edeceği kolaylıkla tahmin edilebilecektir.

Bu sebeple kuruluşundan bu yana ufak değişikliklerle günümüze kadar gelen ordunun lojistik/ikmal maddeleri 5 sınıf olarak belirlenmiştir.⁷²

Birinci Sınıf İkmal Maddeleri; muharebe, iklim ve arazi koşullarına bağlı kalmaksızın, insan ve hayvanlar tarafından her gün, aynı miktarda ve nispette tüketilen, yiyecek, yem, su vb. ikmal maddeleridir.

İkinci Sınıf İkmal Maddeleri; giyecek, teçhizat, araç, malzeme, silah, yedek parça vb. ikmal maddeleridir.

Üçüncü sınıf ikmal maddeleri; her çeşit katı, sıvı ve gaz yakıtları, dönemin şartları gereği ısınma, pişirme ve aydınlatma malzemeleri vb. ikmal maddeleridir.

Dördüncü Sınıf İkmal Maddeleri; inşaat ve tahkimat malzemeleri, kazma, kürek vb. ikmal maddeleridir.

Beşinci Sınıf İkmal Maddeleri; her türlü mühimmat, patlayıcı madde, barut, güherçile, fitil gibi patlayıcı maddelerin hammaddeleri vb. ikmal maddeleridir

3.5. I. Sınıf İkmal Maddeleri ve Temini

Osmanlı Ordusu'nun sefer sıklığı, sürekli genişleyen toprak parçası ve neticesinde ordunun sayısal olarak sürekli artış göstermesi, lojistik organizasyonun, yıllar geçtikçe daha planlı ve kusursuz yapılmasını gerekli kılmaktaydı. Lojistik organizasyonda hayati öneme sahip un, arpa, buğday gibi I. Sınıf İkmal Maddelerinin ikmal seviyeleri yani bu malzemelerin, mevcut ve talepler göz önünde bulundurularak elde bulundurulması emredilmiş miktarın istenilen yer ve zamanda hazır bulundurulması, ordunun hareket kabiliyeti, dinç ve moralli olması bakımından önem arz etmekteydi. Osmanlı Devleti, sefer kararının verilmesinin ardından un, buğday, arpa, ekmek, peksimet, yağ, bal vb. ikmal maddelerini geleneksel olarak Nüzül, Sürsat ve İştira yöntemleriyle temin etmekteydi.⁷³

⁷²Jandarma Genel Komutanlığı, 2018: 174.

⁷³Türkmen, 2002: 45.

3.5.1. Nüzül

Osmanlı Devleti'nde sefer kararının verilmesinin ardından seferin güzergâhı belirlenir ve bu güzergâh ile çevrelerinde bulunan köy ve kazalara, ordunun ihtiyacı olan birinci sınıf ikmal maddeleri yani ekmek yapımı için un, buğday, arpa, hazır yiyeceklerden peksimet ve bal gibi yiyecek maddeleri ile hayvan yemi ihtiyacı bildirilirdi. Merkez tarafından verilen bu emirler genellikle kadılara ve o yerin diğer idarecilerine gönderilerek⁷⁴ istenilen malzemenin istenilen şekil, yer ve zamanda hazır bulundurulması sağlanırdı. Merkez tarafından bu ihtiyaçların ilk temin şekli nüzül yöntemi idi. Devlet, sefer için halktan istediği malzemeleri talep eder ve bunların hazır bulundurulmasını emrederdi. Bir çeşit sefer zamanı vergisi gibi değerlendirebileceğimiz nüzül, kısaca devletin halktan sefer için gerekli erzakı talep etmesi demektir.⁷⁵ Nüzül olarak talep edilen birinci sınıf ikmal maddeleri, ordunun sefer güzergâhında yer alan menzillere götürülerek muhafaza edilmesi istenirdi. Verilen emirlerde, istenilen zahirenin halktan toplanması, uygun şekilde paketlenmesi ve istiflenmesi ile istenilen menzile götürmek için deve, at veya katır temin edilmesi⁷⁶ genellikle kadınların sorumluluğuna verilmekteydi. Ordunun lojistik sisteminin kadınların marifetiyle nüzül yöntemi ile başladığını kabul edebiliriz. Burada kadınlar, istenilen ikmal maddelerini toparlamakta ve bunların nakliyebedelini yine halkın karşılayacağı şekilde nakil vasıtaları temin etmekte ve istenilen menzilde görevlendirilmiş olan Nüzül Emmini'ne teslim etmekteydi.⁷⁷

Sefer kararının alınmasıyla beraber, çeşitli dönemlerde Divan-ı Hümayun 'da alınan kararları incelediğimizde I. Sınıf İkmal Maddelerinin lojistik faaliyet aşamalarının neler olduğunu tespit edebiliriz. Bu kapsamda;

Osmanlı Devleti'nin 1571 yılında, Venedik ile yaklaşık üç yıl süren savaşları esnasında Birecik, Samsad, Amîk ve Rumkal Kadılarına acilen zahire tedarik etmeleri ve bunları Trablus İskelesi'ne ulaştırarak Nüzül Eminine teslim etmeleri ve daha önce ihracı emrolunan ve Payas İskelesi'ne yakın yerlerde çayırlar üzerine bırakılıp üstü örtülmediği için telef olduğu bildirilen zahîrenin Birecik, Samsad, Amîk ve Rumkal'a Kadınları tarafından aynı miktarda tekrar tedarik olunarak âcilen Trablus İskelesi'ne ulaştırılması ve Nüzül Eminlerine teslim edilip muhafaza altına alınması emredilmiştir.⁷⁸

Üsküdar Kadısı'na verilen emirle, bahardan evvel Kıbrıs'ın fethi için sefer düzenleneceğini bu maksatla iki adet menzile (Maltepe ve Gekbovize) yirmişer bin akçalık

⁷⁴Murphey, 2007: 105.

⁷⁵Ünal, 1967: 728-740.

⁷⁶Çetin, 2009: 60.

⁷⁷AE.SABH.I. 191-12775

⁷⁸BOA,12 nolu Mühimme Defteri, 20 nolu hüküm.

ekmek, beşer yüz müd⁷⁹ arpa ve iki yüz araba odun bulunarak götürülmesi ayrıca miktarı belirtilmemekle beraber yağ, bal, yoğurt, pirinç ve peynir hazır edilmesi emredilmiştir.⁸⁰

Yine aynı sefer için İznikmid, Geyve, Göl, Yenişehir, İnegöl, Bazarcık, İnönü, Tomaniç, Kütahya, Seydigazi, Gedos, Şeyhlu, Uşak, Karahisar, Barçınlı, Şühud, Sandıklı, Uluborlu, Gönen, Homa, Akşehir, Ereğli, Larende, Mud, Bolovadin, Ermenak, Gülнар, Silifke ve Selendi Kadılarında yeteri kadar arpa, buğday, pirinç, peksimet, bal ve peynir hazırlanması talep edilmiştir.⁸¹

Başka bir sefer maksadıyla, Silifke ve Selendi Kadılarında, yedi yüz müd arpa, iki yüz araba odun ve altmış bin akça istenmiştir. İkmal maddesi yerine nüzül nakit olarak talep edilmiştir.⁸²

Aynı şekilde, 1566 yılında Belgrad Kadısı'na gönderilen emirle, Zigetvar seferine çıkan ordunun Belgrad Köprüsü'nü geçerek Zemun isimli kazada konaklayacağı ve ihtiyacı hâsıl olan arpa, odun, yağ, bal ve diğer maddelerinin belirtilen yerde bulundurulması istenmiştir.⁸³ Aynı tarihte, Semendire Kadısı'na gönderilen emirde, yüzer bin kile⁸⁴ un ve arpa talep edildiği bildirilmiştir.⁸⁵ Baharda yapılacak bir başka sefer için Edirne Kadısı'na verilen emirle, yeterli miktarda yağ, bal, pirinç, arpa, saman ve ot hazırlanarak ambarlarda saklanması istenmiştir.⁸⁶

Ordunun temel yiyecek maddelerinden olan etin temininde de nüzül sistemi uygulanmıştır. Pogeja, Sirem ve Alacahisar Beylerine 1566 yılında gönderilen emirle on bin baş ve daha fazla kesimlik koyun talep edilmiş ve bunların sahipleri tarafından istenilen bölgeye getirilmesi belirtilmiştir.⁸⁷ Aynı şekilde Üsküp Beyi'nden yirmi ila otuz bin baş koyun⁸⁸ ve Sirem Beyi'nden on bin baş koyun tedarik edilmesi istenmiştir.⁸⁹

Semendire Beyine verilen emirle Tuna'ya gönderilecek donanma ve Karadeniz'den kadırgalarla sefere katılacak olan Kocaeli Beyinden biner kantar peksimet istenmiştir.⁹⁰

⁷⁹875gr ağırlığına denk gelen ölçü birimi.

⁸⁰BOA, 16 numaralı Mühimme Defteri, 33 nolu hüküm.

⁸¹BOA, 16 numaralı Mühimme Defteri, 38-52 nolu hükümler.

⁸²BOA, 12 nolu Mühimme Defteri, 1 nolu hüküm. Verilen bu hükümden, nüzülün zaman zaman ikmal maddesi yerine nakit olarak da talep edildiğini tespit etmekteyiz.

⁸³BOA, 5 nolu Mühimme Defteri, 1626 nolu hüküm.

⁸⁴40 litreye denk gelen ölçü birimi.

⁸⁵BOA, 5 nolu Mühimme Defteri, 753 nolu hüküm.

⁸⁶BOA, 5 nolu Mühimme Defteri 1100 nolu hüküm

⁸⁷BOA, 5 nolu Mühimme Defteri 965 nolu hüküm.

⁸⁸BOA, 5 nolu Mühimme Defteri 969 nolu hüküm.

⁸⁹BOA, 5 nolu Mühimme Defteri 1488 nolu hüküm.

⁹⁰BOA, 5 nolu Mühimme Defteri 987 ve 992 nolu hükümler.

3.5.2. Sürsat

Ordunun sefer dönemlerinde ihtiyacı olan birinci sınıf ikmal maddelerinin bir diğer temin şekli ise sürsat yöntemi idi. Nüzülden farklı olarak sürsat, istenilen miktarda zahirenin ordunun konaklayacağı yerlere halk tarafından getirilerek satma zorunluluğuydu.⁹¹ Nüzülden olduğu gibi çoğunlukla kadılara gönderilen emirlerle ihtiyaç maddeleri temin edilmeye çalışılmış ve bu maddelerin belirlenen konak ile menzillere istenilen miktar ve zamanda ulaştırılmasından sorumlu tutulmuştu.

Erzurum Kadısına 1585 yılında gönderilen emirle, sürsat zahiresi için, her haneden birer kile arpa ve birer kile un toplanması istenmiştir.⁹²

Mamervan Beyine ve kadısına 1585 yılında gönderilen emirle, Tebriz Seferi'ne çıkacak ordunun ihtiyacı için sürsat zahiresi olarak beş yüz kile arpa ve un, üç yüz koyun, üç yüz batman⁹³ yağ ve bal tedarik etmesi istenmiştir.⁹⁴

İran üzerine yapılacak sefer için 1605 yılında, Haslar, Ereğli, Çorlu, Rodoscuk, Cezire-i Marmara, Galata, Bergos, Malkara, Hasköy, Gelibolu, Çirmen, Mustafa Paşa, Çırpan, Zağra-i atik, Zağra-i cedit, Uzuncaova, Yanbolu, Fener, Gümülcine, Çağlayan, Filibe, Tatarpazarcığı, Samakov, Radomir, Zihne, Siroz, Drama, Ustrumca, Nevrekop, Pravişte, Menlik, Köstendil, Dubniçe, Eğridir, Berkofça, Kratovalı, İştib, Leskofça, Kurşunlu, Viranya, Niş, Ürgüp, Avrathisarı, Köprülü, Pirlepe, Tikveş, Makofça, Alacahisar, Rudnik, Priştine, Yagodine, Havsa, Kraguyofça, Pogeja, Güvercinlik, Orçin, Semendire ve Hisarlık Kadılarına ayrı ayrı gönderilen emirlerle sürsat zahiresi gönderilmesi emredilmiştir.⁹⁵

3.5.3. İştiraa (Mübaya)

Osmanlı Ordusunun ihtiyacı olan birinci sınıf ikmal maddelerinin bir diğer temin yöntemi ise merkezi idarenin belirlediği rayiç fiyatlarla halktan satın alınmasıydı. İkmal maddeleri, merkezi idare tarafından belirlenerek görevlendirilen mübayaacılar marifetiyle menzil noktalarına yakın çevre köy ve kazalardan satın alınarak yine aynı yerlerden temin edilen nakil vasıtalarıyla (at, deve, beygir ve katır gibi) ordunun bulunduğu noktaya getirilmesi sağlanırdı.⁹⁶

⁹¹MAD.d. 2699

⁹²BOA, 59 nolu Mühimme Defteri 246 nolu hüküm.

⁹³Sekiz kilograma denk gelen ölçü birimi.

⁹⁴BOA, 59 nolu Mühimme Defteri 281 nolu hüküm.

⁹⁵BOA, 77 numaralı Mühimme Defteri, 112-144 arası hükümler.

⁹⁶MAD.d..5523 ve MAD.d..3876

Budin Beylerbeyine Kıbrıs Seferi esnasında 1573 yılında gönderilen emirde, Segedin, Peçuy, Sigetvar ve Mohaç sancaklarından her on haneden bir mut⁹⁷ un ve bir mut arpa mübayaa edilmesi ve bedelinin avarız akçesinden alınması hususu belirtilmiştir.⁹⁸

İznikmid, Sapanca, Konrapa, Bolu, Gerece, Kengiri ve Kurşunlu Kadılarına 1575 yılında gönderilen emirde, Kalender ve Mahmud isimli mübayaacıların görevlendirildiği ve pirinç ile çeşitli zahirenin mübayaa edileceği belirtilmiştir.⁹⁹

Üsküdar ile Diyarbakır arasında bulunan kazalardaki kadılara ve köylerdeki naiblere 1754 yılında gönderilen emirde, Bağdat, Diyarbakır ve Musul'dan zahire mübayaa ve nakline Süleyman Ağa isimli şahsın görevlendirildiği ve nakli için belirtilen yerlerde kendisine on adet menzil beygiri verilmesi istenmiştir.¹⁰⁰

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan yıkılışına kadar olan dönemin uzunluğu dikkate alındığında genel olarak çoğunlukla ikmal maddelerinin yukarıda bahsettiğimiz nüzül, sürsat ve işтира yoluyla temin edildiğini söylemekle beraber genişleyen sınırlar, vergilerin tahsil edilebilme durumu, seferin önemi gereği ordu mevcudunun fazla olması ve kuraklık, sel vb. olaylar neticesinde yeterli ürün alınamaması gibi sebeplerden dolayı nüzül ve sürsatın nakit olarak alındığı ve mübayaa paralarının ödenmeyerek zorunlu vergiye dönüştürüldüğü bazı dönemler olduğunu da belirtmeliyiz.

3.6. II. Sınıf İkmal Maddeleri ve Temini

Ordunun kullandığı silah, teçhizat ve malzemeler ikinci sınıf ikmal maddeleri olarak adlandırılır.

3.6.1. Ateşsiz Silahlar

Ateşli silahların muharebe sahasında sonuca etki etmediği dönemlerde, ordular tarafından kullanılan kesici, delici ve vurucu silahlara ateşsiz silah denilmektedir. Devlet tarafından imal edilmekle beraber, daha çok ülke içinde üretim yapan ustalardan, askerler tarafından ücretleri kendileri tarafından ödenerek satın alınır.

Bu silahlar arasında, düşman üzerinde parçalayıcı etkiye sahip, çeşitli madenlerden yapılan topuz, gürz ve döğen; düşman üzerinde delici ve yaralayıcı etkiye sahip, çeşitli ağaçlardan yapılan mızrak, süngü ve cirit; kesici etkiye sahip ve tarih boyunca Türk ordularının sembolü olan kılıç, pala ve balta; düşman hedeflerini tahrip etme maksatlı

⁹⁷Yaklaşık iki avuç dolusu tahılı içine alan ölçek.

⁹⁸BOA, 23 numaralı Mühimme Defteri 159 nolu hüküm.

⁹⁹BOA, 27 numaralı Mühimme Defteri 867 nolu hüküm.

¹⁰⁰BOA, 57 numaralı Mühimme Defteri 610 nolu hüküm.

kullanılan mancınık ve lobut bulunmaktadır.¹⁰¹Çok uzun yıllar kullanılan bu silahlar, orduların üzerlerinde ve beraberlerinde savaş meydanına kadar taşınmıştır. Muharebelerin genellikle göğüs göğse olması ve çok kısa süre içerisinde neticenin alınmasından dolayı ikmal ihtiyacına gerek kalmadığı değerlendirilmektedir.

3.6.2. Ateşli Silahlar

3.6.2.1. Top

Barutun icadı ve öneminin anlaşılmasıyla beraber Osmanlı Ordusunun savaş alanında kullandığı en önemli silahlardan biri top olmuştur. Bakır, kalay, demir gibi madenlerden veya bunların alaşımlarından yapılan toplar ilk başlarda taştan yapılmış gülleleri atarken daha sonra demirden veya çeşitli madenlerin alaşımlarından meydana gelen güller kullanılmaya başlanmıştır. Tophane adı verilen yerlerde dökümü yapılan toplar, şahi, balyemez, şayka, havan, kolonborna olarak çaplarına ve mermi yollarına göre isimlendirilmiştir.¹⁰²İmal yapılan tophaneler, Topçubaşı veya Tophane Nazırı olarak adlandırılan görevliler tarafından yönetilmiştir. Seferlerde intikal uzunluğu ve çok çeşitli coğrafi bölgelerden geçilmesi gibi nedenlerden dolayı toplar, taşıma kolaylığı açısından parçalara ayrılabilir şekilde ve genellikle ana gövde, kundak ve tekerlekten oluşan üç parça şeklinde yapılmıştır. Ülkenin çeşitli yerlerinde, özellikle sınırlarda önem arz eden kalelerde tophaneler bulunduğu gibi zaman zaman savaşın yapılacağı yerde de top dökümü yapılmıştır.¹⁰³ Topların yapımında çok çeşitli hammadde kullanılmıştır. Top dökümü için ardıç odunu, kalıp toprağı, demir, tel ve kalay, Diyarbakır, Şehrizol, Halep ve Bağdat Beylerbeyilerine gönderilen hükümle talep edilmiştir.¹⁰⁴ Yine 1731 yılında Tophane-i Amire Nazırı Hacı İbrahim Ağa'ya gönderilen hükümde, top dökümü için Boğazhisarı ve Lapseki'den çam odunu¹⁰⁵ile mısır keteni, tuğla, demir¹⁰⁶ temin edilmiştir.

Top dökümü için en önemli maden olan bakır mübayaa ve diğer ülkelerden satın alma yoluyla temin edilmiştir. Örneğin, Bağdat Beylerbeyine gönderilen hükümde, Barut kazanları ve top dökümü için kısmen Halep'ten mübayaa olunan bakırın kalan kısmının Küre madeninden tedarik edilmesi istenmiştir.¹⁰⁷ Aynı zamanda, hammaddelerin temin edilmesi ile

¹⁰¹BOA, 25 numaralı Mühimme Defteri. 1782 nolu hüküm.

¹⁰²Agoston, 1999a: 646-656.

¹⁰³Aydüz, 1999: 633-646.

¹⁰⁴BOA, 5 numaralı Mühimme Defteri. 832 nolu hüküm.

¹⁰⁵AE.SMHD.I. 24-1447.

¹⁰⁶AE.SMMD.IV. 32-3668.

¹⁰⁷AE.SAMD.III 53-5318.

ilgili hazırlıklar yapılırken Tophanelerde bulunan fırınların durumları gözden geçirilir ve gerekli olanların tamirata yapılmıştır.¹⁰⁸

Sefer kararının alınarak intikal güzergâhının belirlenmesinin ardından buralarda bulunan önemli kalelerdeki topların durumu hakkında bilgi istenir ve bu topların tamirata mimar, marangoz, demirci, çeşitli malzeme gönderilerek sağlanırdı. Bu hususta, Bender Kalesi'ndeki topların tamiri için mimar ve saire irsali maksadıyla Vezir Hasan Paşa çeşitli tedbirler almıştır.¹⁰⁹ Aynı şekilde, Bosna kalelerinde bulunan topların tamiri ve kullanılamayacak olanların yerine yenilerinin konulması istenmiştir.¹¹⁰ Başka bir kayıтта Belgrad Kalesi'ndeki topların tamiri için istenilen marangoz ve demircilerin gönderildiği belirtilmiştir.¹¹¹ Diğer defter kayıtlarında ise, İsmail Kalesi'ndeki topların tamiri için gerekli olan demir aksamının gönderildiği¹¹² ve Trabzon Kalesi'ndeki topların tamiri için Tophane'den bir ocak kalyeci amelesinin hazır edildiği belirtilmiştir.¹¹³ Osmanlı Ordusunun yapacağı seferlerde ihtiyaç olunan top ve gülle miktarının ile hangi çaplarda top kullanılması gerektiğinin belirlenmesinden sonra bahsettiğimiz hammadde tedariki ve tophanelerin fiziksel şartlarının iyileştirilmesinin ardından istenilen miktar ve çaplarda toplar yapılır, intikal güzergâhında bulunan kalelerden takviye miktarı belirlenirdi. Tüm bu hazırlıkların tamamlanmasının ardından uzun ve değişik coğrafi koşullar altında intikal edilecek yerlerin değerlendirmesi yapılır ve topların geçebileceği şekillerde yolların, köprülerin bakımı, tamiri ve inşası yapılırdı. Örneğin, 1739 yılında Şark tarafına sefer yapılacağından ordunun geçeceği güzergâhta bulunan tüm Beylerden, topların ve mühimmat arabalarının geçecekleri mahallerin temizlenmesi, genişletilmesi ve tamir edilmesi ile bataklık olan yerlerin doldurulması ve köprülerin yaptırılması,¹¹⁴ başka bir hükümde ise, İran üzerine sefer yapılacağından ordu ile gidecek şahî topları ve sair mühimmatın geçeceği yolların genişletilmesi, temizlenmesi, batakların doldurulması ve Boğaz kazası hududu dâhilindeki mahallerin ahaliyi temizlemeye muktedir olmadığında Eflâni, Bolu ve Karıpaazarı ahalisinin bedenen yardımları istenmiştir.¹¹⁵ Diğer bir hükümde ise Erzurum Beylerbeyi, Trabzon, Ardahan ve Ardanuç sancakları beylerinden, Şark seferi için gemi ile gönderilen top arabaları ve darbzenlerin,

¹⁰⁸Tophane'de top dökümü faaliyetlerinin yürütüldüğü büyük fırının yeniden inşası hakkında bkz.AE.SABH.I. 368-25727 ve Hasköy Tophanesi'nde top dökümü için yapılp, hali hazırda kullanılamayacak halde olan büyük ve küçük fırınların tamir, tecdit ve termimleri için yapılan keşif ve muayeneyi gösterir defter için bkz.

D..BŞM.BNE.d... 16253.

¹⁰⁹AE.SSLM.III 14-8136.

¹¹⁰TŞRBNM. 16-62.

¹¹¹A. MKT.NZD. 70-20.

¹¹²C..AS.. 276-11452.

¹¹³C..AS.. 271-11238.

¹¹⁴C..NF.. 1-21.

¹¹⁵C..AS.. 515-21529.

Erzurum'a geçirilmesi için yolların bozuk yerlerini temizletip tamir ettirerek topların rahatça geçmesinin temin edilmesi talep edilmiştir.¹¹⁶

Bu hazırlıkların bitmesiyle de en önemli husus olan topların savaş meydana taşınması ve devam eden savaş esnasında istenilen zaman ve miktarda ikmal edilmesi konusu gündeme gelirdi. Topların taşınması kara ve suyollarıyla sağlanırdı. Sefer yapılan ülkenin coğrafi konumuna, sınır hattında bulunan kalelerde yer alan topların durumlarına ve intikal güzergâhının tehdit durumuna göre hangi topların ordu beraberinde ve hangi topların ise ikmal noktalarına önceden taşınacağı kararı verilirdi. Bunlarla ilgili olarak;

Mora seferinde kullanılacak topları çekmek üzere Tırnova, Zıştovi, Hotaliç, Lofça kazalarından manda satın alınması¹¹⁷

Seferde top çekmek için yörükleri ile birlikte toplam yüz elli çift camuş gönderilmesi¹¹⁸

Rusya ve Nemçe seferleri için Vidin ve İsmail canipleri ordularındaki toplara koşulmak üzere beher orduya kırkar çift camus mübayaası¹¹⁹

Şark canibine hareket ve sefer-i hümayun kararlaştırıldığından, Dersaadet'ten gemilerle Trabzon'a balyemez ve havan topları gönderildiği, bu topları çekmek için bargirler ve camuşlar tedarik edilmesi¹²⁰

Top arabacılar başından, Şark seferinde kullanılmak üzere iki yüz nefer top arabacısına ihtiyaç olduğunun bildirilmesi¹²¹

Karaman defterdarından sefer için yediyüzyirmi katar deve ve kırkyedi katar katır ve elli re's hassa beygiri ve altıyüz re's top araba beygiri istendiği¹²²

Sefer-i hümayunda kullanılan topları çekmek üzere Âsitâne'den seksen baş araba beygiri gönderildiği bunların ihtiyacı için, yol boyunca kaza kadıları vs. görevlilerce, arpa tedarik edilip başlarındaki zabıtlara teslim edilmesi¹²³

Zihne kazasının, Sefer-i Hümayun için top çekmeğe elverir yirmi üç çift camusu Davudpaşa sahrasına ulaştırması¹²⁴

Sefer-i Hümayun'da götürülecek 150 adet şahi topu, 30 adet mühimmat arabaları ve yirmi adet havan arabalarına koşulmak üzere Ruscuk kazası muhassılı tarafından 30 beygir mübayaası¹²⁵

¹¹⁶BOA, 32 numaralı Mühimme Defteri 241 nolu hüküm.

¹¹⁷AE.SAMD.III2-155.

¹¹⁸BOA, 5 numaralı Mühimme Defteri 792 nolu hüküm.

¹¹⁹AE.SSLM.III 6-270.

¹²⁰AE.SAMD.III 6-508.

¹²¹BOA, 38 numaralı Mühimme Defteri 111 nolu hüküm.

¹²²BOA. 55 numaralı Mühimme Defteri 258 nolu hüküm

¹²³BOA, 85 numaralı Mühimme Defteri 853 nolu hüküm.

¹²⁴C.AS. 422-17512.

Sefer-i Hümayun takımından Varna'da bulunan beş kıta balyemez topunun Şumnu'ya nakli için Edirne civarından yetmiş çift camus tedariki¹²⁶

İran üzerine sefer icrası ve ordunun Tokat'ta kışlayacağı, şahî topların denizden, bu toplar için Boğdan'dan mübayaaya edilen dört yüz top çeken beygirlerin ise karadan gönderilmesi¹²⁷ gibi çok farklı dönemlere ait çeşitli hükümler verilmiştir.

3.6.2.2. Humbara

Osmanlı Ordusunda top kadar etkili olan bir diğer silah ise hem ateşli silah olarak hem de mühimmat olarak kullanılabilen humbaraydı. Günümüzde el bombası veya el yapımı patlayıcı madde işlevini gören elle atılan humbara, aynı zamanda havan topu ile de kullanılabilirdi. Özellikle kuşatılan kalelere karşı etkili olarak kullanılan humbaralar, demirden veya tunç madenlerinden yapılır ve içine çeşitli patlayıcı maddeler konurdu.¹²⁸ Seferin lojistik hazırlıkları kapsamında ilgili yerlere gönderilen hükümlerde, top, yuvarlak, humbara dökümü ve barut imali için gerekli hammaddeler beraber istenirdi.¹²⁹ Diğer hammaddelerde olduğu gibi genellikle mübayaaya yoluyla temin edilirdi.¹³⁰ Barış zamanında da yapımına devam edilen humbaralar, sınırda bulunan önemli kalelerde, İstanbul, Edirne, Belgrad, Van ve Mısır gibi kritik öneme sahip lojistik noktalarda stoklanırdı. Sefer zamanlarında düşman kuvvetlerinin, kalelerinin durumu ile coğrafi koşullar göz önünde bulundurularak çeşitli çaplarda imal edilmekteydi. Örneğin, Budin tarafına yapılacak sefer için, Edirne Sarayı mühimmat ambarına beş delikli tabir edilen yedi ve dokuz çaplarındaki humbara yuvarlaklarından bir kısmının gönderilmesi¹³¹ istenmişti. Ordunun ihtiyacının belirlenmesi ve istenilen miktarın imalinin ardından humbaralar, çoğunlukla sandıklarla muhafaza altına alınarak Cebeci Ocağı vasıtasıyla savaş alanına götürülürdü.¹³² İntikal eden ordunun üzerinde ağırlık yapacağı düşünüldüğünden daha çok savaşın yapılacağı en yakın bölgeye veya kaleye, coğrafi duruma göre karayolu veya su yolu ile taşınırdı. Örneğin yapılacak bir sefer için, İstanbul ile bazı imalathanelerde humbara ve yuvarlak dökülmesi, lazım olan helon madeninin mübayaası ve nakliyatı için Konya ve Kayseri

¹²⁵C..AS.. 486-20310.

¹²⁶C..AS.. 539-22597.

¹²⁷C..HR.. 65-3220.

¹²⁸Erendil, 1988: 153.

¹²⁹Tersane-i Amire karhanelerinde humbara ve yuvarlak danelerinin imali için Selanik'den maden çıkarılarak sevk edilmesi hususundaki kayıt için bk. MAD.d.. 10317

¹³⁰Sefer ve kalelere yuvarlak ve humbara danesi yaptırılması için üç yüz bin okka helon mübayaası ve İğneada iskelesi yolu ile İstanbul'a sevki hususundaki kayıt için bkz. C..AS.. 359-14868

¹³¹C..AS..478-19944.

¹³²Erdoğan, 2001: 93.

havalisinden deve ihracı emri verilmişti.¹³³ Macaristan üzerine yapılacak sefer için ise Edirne ve sınırlardaki kalelerdeki beylere, yeteri kadar top ve humbara mühimmatının mübayaa ve imali edilmesi istenerek bunların Karadeniz sahillerinde bulunan iskelelere ve oradan su seviyesi yeterli ise Tuna nehrinden eğer su seviyesi yeterli değilse karadan Belgrad'a gönderilmesi ve bu maksatla gereken sefain, araba, öküz ve cebeci ile Edirne havalisinden mübayaa edilecek katır, mekkâre ve araba hazır edilmesi emri verilmişti.¹³⁴

3.6.2.3. Tüfek

Barutun bulunması ve geliştirilmesinin ardından savaşlarda ateşli silahlar kullanılmaya başlamış ve tüfek icat edilmişti. İlk tüfekler ve bunların fişekleri oldukça ağır, doldurulması zor ve zaman alıcı olduğundan savaşlarda çok fazla kullanım alanı bulamamıştı.¹³⁵ Teknolojinin gelişmesiyle beraber daha hafif ve çabuk ateşlenebilen tüfekler geliştirilmiş ve bunlara sahip olan ordular cephede fark yaratmaya başlamıştı. Osmanlı Ordusunda kullanılan tüfekler devlet tarafından yapılır veya diğer ülkelerden satın alınırdı.¹³⁶ Aynı zamanda ok, yay ve kılıçta olduğu gibi askerler tarafından ülke çapında nam yapmış ustalardan veya diğer ülkelerden gelen tacirlerden kendileri satın alırdı. Tüfekler ve kullanılan fişekler ile fitiller ordunun kendi üzerinde taşıdığı teçhizatlardandı. Nitekim II. Viyana Kuşatmasında orduya Belgrad ve Budin eyaletlerinden yalnızca 6700 civarında tüfek dağıtılmıştı.¹³⁷ Ordunun mevcudu düşünüldüğünde kalan miktarın kendi tüfeğine sahip olduğunu ve sefere götürdüğünü düşünebiliriz.

3.7. III. ve IV. Sınıf İkmal Maddeleri ve Temini

Her çeşit katı, sıvı ve gaz yakıtları, dönemin şartları gereği ısınma, pişirme ve aydınlatmaya yarayan malzemeler III. Sınıf, tahkimat işlerinde kullanılan kazma, kürek, tırpan, balta gibi malzemeler ise IV. Sınıf İkmal maddeleriydi. Bu ikmal malzemeleri, sefer intikali esnasında ordunun, konakladığı yerlerde iaşe, barınma, ısınma, yıkanma ve aydınlatma gibi temel ihtiyaçlarının karşılanması açısından önem arz etmekte ve lojistik planlamanın iyi bir şekilde organize edilmesini zorunlu kılmaktaydı. Osmanlı Ordusu, sefer intikaline genellikle İstanbul'dan başlar ve çeşitli şehirlerden görevlendirilen diğer askerlerin buluşma menzillerine katılmasıyla beraber mevcudunu tamamlardı. Ordu mevcudunun büyüklüğünü düşündüğümüzde konaklanan yerler yaşam alanlarına dönüşmekte, tüm temel

¹³³MAD.d.3284

¹³⁴MAD.d. 9872

¹³⁵Aydüz, 2011: 1-37.

¹³⁶İlgürel, 1999: 605-612.

¹³⁷Erdoğan, 2001: 97.

ihtiyaçlara cevap verecek şekilde bu yerler hazırlanmaktaydı. Yapılan hizmetlerin aksamadan yürütülmesi ordunun moral ve motivasyonuna doğrudan etkilemekteydi. Sefer öncesi yapılan hazırlıklarda kadılara, ordunun ihtiyacı olan diğer ikmal maddelerinin yanında odun, kazan, yağ, gaz yağı, çadır, çadır için lazım gelen çivi, katran, paçavra, kazma, kürek, balta gibi çok çeşitli ikmal maddelerinin de hazır bulundurulması emredilmekteydi. Tüm bu ikmal maddeleri sürsat ve mübayaa yoluyla mahallinden temin edilirdi ve ordunun konaklayacağı menzillerde hazır edilirdi. Kadılar tarafından temin edilen bu ikmal maddelerinin istenilen yerde hazır edilmesi için katır, deve vb. temini de sağlanır ve ücretleri ödenirdi. Bu kapsamda ikmal maddeleriyle ilgili;

Seferde yakılacak meşale için Mehterhane'den elli kantar paçavralık yeterli gelmediğinden altmış kantar daha verilmesi¹³⁸

Sermeşaleci Mehmed tarafından yapılacak olan seferde kullanılmak üzere meşale levazımı için İstanbul Amre ocaklığından bin kıyye katran verilmesi gibi hükümler verilmişti.¹³⁹

3.8. V.Sınıf İkmal Maddeleri ve Temini

Ordunun, savaşta en önemli ihtiyacı olan her türlü mühimmat, patlayıcı madde, barut, güherçile, fitil gibi hammaddeler bu sınıf ikmal maddeleridir. Osmanlı Ordusunda ateşli silahların kullanılmasıyla beraber savaş esnasında kullanılan top, humbara, tüfek ve tabanca gibi silahlar savaşın kazanılmasında önemli bir role sahipti.

3.8.1. Barut

Ateşli silahların kullanılabilmesinin temeli olan barut; kükürt, odun kömürü ve güherçilenin (bugünkü ismiyle potasyum nitrat, doğada bulunan beyaz kabuk şeklinde maden) karışımıyla elde edilen bir maddedir. Ordunun ihtiyacı olan barutun önemli hammaddesi olan güherçile, Osmanlı topraklarında yeteri kadar bulunmaktaydı.¹⁴⁰ İstanbul Baruthanesi Nazırı İbrahim, siyah barut imali için elzem olan güherçilenin Konya, Karaman, Niğde, Akşehir, Aksaray ve Karahisar Sancakları ile Seferihisar, Karapınar ve Bor havalilerinden çıkmakta olan güherçilenin mübayaa ile Acem ve Efrenc'e fûruht (satılması) konulu yazısında Anadolu'nun birçok yerinde güherçilenin mevcut olduğunu anlayabiliyoruz.¹⁴¹

¹³⁸C.AS. 651-27392.

¹³⁹İE.SM. 21-2155.

¹⁴⁰Agoston, 1999b: 621-633.

¹⁴¹AE. SMHD.I. 7-435.

Tahrir sistemine göre, ülkedeki yerleşim birimlerinde güherçile bulunan yerler tespit edilir ve genellikle ocaklık¹⁴² olarak temin edilirdi.

Kendilerine ocaklık olarak toprak verilmiş her hanenin yıllık vermesi gereken miktar belirlenir ve titizlikle takip edilirdi. Örneğin, Basra Beyi'ne gönderilen hükümde, Basra Hazinesi'nin yıllık on milyon akçe çıkarabilecek güçte olduğu halde muhasebe defterinde altı milyon akçe olarak kayıtlı bulunduğu bildirildiğinden bu hususun araştırılarak aradaki farkın mukâtaa zabitlerince mi gasp edildiği yoksa çeşitli masraflar için mi kullanıldığının ortaya çıkarılması; ayrıca Basra'da güherçile işlenmeye müsait yerler bulunduğu da bildirildiğinden bu hususun da araştırılarak ne kadar güherçile işlenebileceği ve maliyetinin kaç akçe olacağının da tespit edilmesi ve her iki hususun neticesinin Südde-i saâdet'e arz edilmesi istenmişti.¹⁴³ Başka bir hükümde, Birecik ve Rumkale kalelerinde, işlenmiş güherçile mevcut olduğu ve o bölgede güherçile işlemeye elverişli yerler bulunduğu haber alındığından, hazırda bulunan güherçilenin Trablus'a gönderilmesi ve güherçile işlemeye elverişli yerlerin de araştırılıp bulunması ve bol miktarda güherçile işlenerek Trablus'a gönderilmesi isteniyordu.¹⁴⁴

Genellikle sefer halinde bulunan ordu ile özellikle sınır boylarında yer alan kalelerin barut ihtiyacını karşılamak maksadıyla idare tarafından hammadde arayışı sürekli devam ediyordu. Bu sebeple barut imali için güherçile toprağı bulunan mahallerden numune gönderilmesi,¹⁴⁵ güherçile işlenmek üzere harâbe köy yerlerinde araştırma yapılarak ne kadar akça ile ne miktar güherçile işlenebileceğinin bildirilmesi ve bazı şehirlerde ne kadar güherçile işlettirildiğini, ne kadar daha işlettirilebileceğini ve güherçilenin kantarının kaç mal olduğunu bildirmesi isteniyordu.¹⁴⁶ Ayrıca, gönderilen numunelerden uygun bulunanların işlettirilmesi hususunda ekonomik prensibi ile hareket edildiğini Budin Beyi'ne gönderilen hükümde güherçile işlenmesini ameleler ile yapılırsa güherçile kantarının 135 akçeye, müsellemler ve müteakid işlerse 90 akçeye mal olacağından güherçilenin bundan böyle müsellemler ve müteakid sipahilere işlettirilmesinin uygun görüldüğü bildiriliyordu.¹⁴⁷

Osmanlı Ordusunda, sefer zamanlarında ihtiyacın arttığını ve bu ihtiyacın karşılanması maksadıyla tedbirler alındığını, güherçile ile barutun daha fazla işlenmesi için azamî gayretin gösterilmesi ve bugüne kadar ne kadar güherçile ve barut işlendiğinin ve daha ne kadar

¹⁴²İnce, 2013: 187.

¹⁴³BOA, 5 numaralı Mühimme Defteri 152 nolu hüküm.

¹⁴⁴BOA, 5 numaralı Mühimme Defteri 655 nolu hüküm.

¹⁴⁵BOA, 6 numaralı Mühimme Defteri 1187 nolu hüküm.

¹⁴⁶BOA, 6 numaralı Mühimme Defteri 1314 nolu hüküm.

¹⁴⁷BOA, 5 numaralı Mühimme Defteri 1259 nolu hüküm.

işleneceğinin bildirilmesi isteniyor¹⁴⁸ başka bir hükümde sefer için güherçile ustaları tarafından işlendiği bildirilen kırk kantar güherçilenin saklanması, bundan sonra da güherçile işlettirilmeye devam edilmesi ve mümkün ise işlenen güherçilenin barut haline getirilmesi¹⁴⁹ ve bir diğer hükümde ise Mısır tarafında bulunan düşman gemilerinin defedilmesi için gönderilecek donanma gemilerine Mısır'dan yeterli miktarda güherçile tedarik ettirilerek İstanbul'a gönderilmesi, ayrıca yeteri kadar barut işlettirilerek gelen gemilere teslim olunması¹⁵⁰ çeşitli yerlerin Beylerbeylerine, emrediliyordu.

Artan hammadde ihtiyacının ocaklık dışında mübayaa yoluyla veya direk vergi olarak da alındığını, Selanik Kadısı ile Aydın Muhassılı İsmail Paşa mübaşeretiyle Yahya Ağa'ya gönderilen, Selanik Barut Karhanesi'ne pahalı fiyatla güherçile satılmasının önlenmesi ve baruthaneye lazım olan güherçilenin rayic fiyatla satın alınması¹⁵¹ ile seferde donanma için lüzumu olan siyah barutun imalinde kullanılan güherçile her kazada bulunmadığından beher okka için yirmişer kuruş güherçile bedeli tahsil edilmesi hükümlerinden¹⁵² tespit edebilmekteyiz.

Barutun yapımında kullanılan bir diğer hammadde olan kükürt ise Van, Hakkâri, Kastamonu ve Belgrad taraflarında bulunmaktaydı. Van Beylerbeyine gönderilen hükümle, Hakkâri ve Erciyes'teki madenlerden kükürt çıkarılması, Hakkâri'den ne kadar kükürt çıkarılabileceğini ve Karakü'deki madenlerin hudut dâhilinde olup olmadığını öğrenip bildirmesi¹⁵³ istenmişti. Aynı şekilde, Erciş müstahfizlarından Mehmed bin Hayrullah ile Van'da bulunan mîrî güherçile işletmelerinde belli şartlar dâhilinde üç yıllığına güherçile ve kükürt işleyip Van Kalesi'ne teslim edileceği yolunda yapılan anlaşma gereğince adı geçen istediği dirlik ve terakkînün usûlüne uygun olarak verilmesi, güherçile işlemek için ihtiyaç duyduğu kazan ve lengerler ile akçenin mîrî tarafından karşılanması, kendi adamlarının ihtiyaçlarını akçe karşılığında tedarik etmesinin tebliğ edilmesi ve işlenen güherçile ile kükürtün teslim alınarak uygun yerlerde muhafaza edilmesi¹⁵⁴ ve yine Hakkâri sancağındaki madenlerden yeteri kadar kurşun ve kükürt tedarik edilerek Trabzon'a gönderilmek üzere Van beylerbeyine teslim edilmesi¹⁵⁵ ile Cebhane için lazım olan kükürt parasının Kastamonu'ya tabi Cide Mukataası malından ödenmesi¹⁵⁶ istenmişti.

¹⁴⁸ BOA, 5 numaralı Mühimme Defteri 393 nolu hüküm.

¹⁴⁹ BOA, 5 numaralı Mühimme Defteri 1044 nolu hüküm.

¹⁵⁰ BOA, 6 numaralı Mühimme Defteri 430 nolu hüküm.

¹⁵¹ AE.SAMD.II. 3- 288 H-05-06-1103.

¹⁵² İE.BH. 6-537 H-10-12-1108.

¹⁵³ BOA, 10 numaralı Mühimme Defteri 39 nolu hüküm.

¹⁵⁴ BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 82 nolu hüküm.

¹⁵⁵ BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 671 nolu hüküm.

¹⁵⁶ AE.SAMD.II. 12-1229 H-24-10-1105.

Çıkarılan kükürt işlenerek barut imaline hazır bir şekilde baruthanelere gönderilirdi. Genellikle deve ve katırlarla taşınan kükürt daha çok mübayaa yoluyla temin edilmekteydi. Örneğin, 1578 yılında Osmanlı-İran savaşı başlamadan iki yıl önce yapılan hazırlıklarda Budin (Budun)'da işlenmesi emredilen barut için Mohaç Kaptanı ile Belgrad'dan kırk sandık kükürt mübayaa edilerek gönderilmesi hususunda Semendire Beyine emir verilerek söz konusu kükürt getirilip teslim edildiğinde derhal işletilmeye başlanması ve bu hususta gereken ihtimamın gösterilmesi,¹⁵⁷ baharda sefere çıkacak ordu için barut imali için kükürde ihtiyaç duyulduğundan her kimde kükürt varsa satın alınması¹⁵⁸ ve başka bir sefer için Bor Karhanesi'nde işlenen barut imaline gerekli olan üç yüz elli kantar kükürt mübayaa edilerek gönderilmesi hükümleri¹⁵⁹ verilmişti.

Diğer hammadde olan odun kömürü ise karaağaç, palamut, kavak gibi ağaçlardan elde edilir ve ülkenin birçok yerinde rahatlıkla bulunurdu.¹⁶⁰

Tüm bu hammaddeler temin edildikten sonra işlenir, uygun şekilde depolanır veya doğrudan denizyolu veya develer ile baruthanelere ulaştırılarak ordunun ihtiyacı olan barut imal edilirdi. Ülke genelinde, İstanbul'da Baruthane-i Amire, Selanik, Gelibolu, Bağdat, Mısır, Bor ve Budin ve Mısır'da baruthaneler bulunmaktaydı.¹⁶¹ Buralarda imal edilen barut, sefer esnasında muharebe ağırlığı olarak ordu ile beraber sefere taşınır ve intikal güzergâhında bulunan savaş meydanına yakın kaleler veya menzillerde muhafaza edilirdi. Osmanlı'nın yaptığı seferler arasında;

Macar Seferi için Bosna, Hersek, Klis, Silistre, Niğbolu ve sair livalarla Güllü, İsmail, Akkırman, İsakcı, Ruscuk iskelelerinden ve Belgrad kalesi, Konya, Akşehir, Beyşehir, Aksaray, Ilgın, Kırşehir, Tokathısarı, Larende, Aladağ'dan 110.000 kıyye civarında güherçile temini yapılmış ve İstanbul ve Selanik baruthanelerinde işlenerek yaklaşık 4500 kantar barut üretilmiştir. Top, humbara ve tüfekler için ayrı ayrı üretilen barutlar Cebeci Ocağı marifetiyle develerle sefere intikal ettirilmiştir.¹⁶²

1695 yılında yapılan Avusturya Seferinde yaklaşık 7500 kantar barut üretilmiş, üretilen bu barutların muharebe ağırlığı olan kısmı askerlerin üzerine verilmiş, diğer kısımlar ise denizyolu ve develerle Edirne'ye ve Belgrad'a gönderilmişti.¹⁶³

¹⁵⁷BOA, 5 numaralı Mühimme Defteri 666 nolu hüküm.

¹⁵⁸BOA, 5 numaralı Mühimme Defteri 1868 nolu hüküm.

¹⁵⁹İE.AS.. 6-510.

¹⁶⁰Demlikoğlu, 2014: 277-294.

¹⁶¹Sezgin, 2002: 145-148.

¹⁶²MAD.d..8479.

¹⁶³Sevinç, 2010: 77.

1716 yılında yapılan Varadin Seferi için 16.000 kantar barut imal edilmiş ve seferin önemli bir ikmal noktası olan Niş Kalesi'ne yaklaşık 500 deve ile Selanik Baruthanesinden üretilen barutlar sevk edilmişti.¹⁶⁴

3.8.2. Diğer Mühimmat

Osmanlı Ordusunun ateşli silahlarda kullandığı diğer önemli ikmal maddelerini kurşun, fitil ve fişek olarak belirtebiliriz. Sefer kararının alınmasının ardından, ordunun konaklayacağı ve intikal edeceği menziller ve kalelerde kurşun ve özellikle lağımıcıların kullandığı fitil stoklanması hususuna önem verilmekteydi. Seferin lojistik hazırlıkları kapsamında intikal güzergâhında bulunan yerlerin özellikle kadılarına gönderilen hükümlerle istenilen miktarların bulundurulması sağlanırdı. Genellikle güherçile, barut ve top mühimmatı ile beraber hazır edilmesi istenmekteydi. Örneğin, Viduşka Kalesi'nin ihtiyacı olan altı yüz vukıyye¹⁶⁵ barut ile iki yüz vukıyye kurşun sağlanması için Selanik Muhafızı'na¹⁶⁶, Van Kalesi'nden, Basra'ya bin kantar kurşun ve yuvarlak gönderilmesi, eksilen miktarın aynı miktarda yerine konması için de Van Beylerbeyi'ne hüküm verilmişti.¹⁶⁷ Diğer ikmal maddeleri gibi kurşun, fitil ve yuvarlak gibi mühimmatlar da genellikle mübayaa yoluyla temin edilmekte ve ülke dışına satış yapılması yasaklanmaktaydı.¹⁶⁸

3.9. Nakliye Yöntemleri

3.9.1. Karayoluyla

Osmanlı Devleti'nde sınırların sürekli genişlemesiyle beraber hem askeri hem de sivil ihtiyaçları karşılaması maksadıyla yolların durumu önem arz etmekteydi. Genellikle fethedilen yerlerde bulunan mevcut yolların temizliği ve onarımı yapılarak kullanılmaya devam edilirdi. Ordunun sefer için ihtiyacı olan tüm ikmal maddelerinin belirtilen menzillerde hazır edilebilmesi için büyük oranda kara yoluyla nakliye yapılırdı. Bu maksatla at, katır, deve gibi yük hayvanlarının yanı sıra yine at, öküz ve camus gibi hayvanların çektiği öküz arabaları, kağnı gibi çeşitli arabalar kullanılırdı. Ordunun mevcudu, üzerinde taşıdığı muharebe ağırlıkları, diğer ağırlıklar ve ikmal maddeleri, tüm bunlar için gerekli yük hayvanları ve arabaları, bunlara ait yem, su ve bakım malzemeleri, intikal edilecek mesafenin uzunluğu ve intikal edilecek güzergâhın değişik coğrafi koşulları ile yolların fiziki şartlarını

¹⁶⁴Gökpınar, 2013: 45.

¹⁶⁵1,282 kg veya 400 dirhemlik ağırlık ölçüsü birimi.

¹⁶⁶YB..04.3-65.

¹⁶⁷BOA,10 numaralı nolu Mühimme Defteri, 60 nolu hüküm.

¹⁶⁸Ulyanoğlu memleketine demir, kurşun, tüfek gibi, ihracı yasak eşya gönderilmemesi için de gerekli tedbirlerin alınması hakkında hüküm. BOA, 5 numaralı Mühimme Defteri 831 nolu hüküm.

değerlendirdiğimizde yapılacak olan bu lojistik faaliyet büyük bir organizasyona dönüşmekte, çok detaylı planlama gerektirmekte ve ordunun muharebe kabiliyetine doğrudan etki etmekteydi.



Fotoğraf 3.1 Manastır vilayeti dahilinde nakliye vasıtası¹⁶⁹

Osmanlı Devleti'nde her ne kadar yolların durumuna önem verilse de dönemin şartları ve imkânları gereği özellikle merkezden uzaklaşıldıkça yollar fiziksel olarak bozulmaktaydı. Ayrıca, nakliye vasıtası olarak kullanılan hayvanlara olan ihtiyacın aşırı derecede yükselmesinden dolayı nakliye ücretleri de çok fazla artmaktaydı.¹⁷⁰ Artan bu ücretler nedeniyle bazı dönemlerde menzil noktalarına istenen ikmal maddeleri temin edilse bile taşınmadığı, nüzül ve sürsat olarak aynı alınan sefer vergilerinin nakdi¹⁷¹ olarak alınmasına neden olduğundan karayoluyla taşıma konusunda yaşanan olumsuz durumlar tüm lojistik sisteme etki etmekteydi. Karayoluyla yapılan nakliye konularında çeşitli dönemlerdeki hükümleri incelediğimizde;

Prevadi kazasından, sefer için gerekli elli adet öküz arabasının tedarik edilmesi ve ücretinin Silistre Kıptiyan cizyesinden ödenmesi,¹⁷²

¹⁶⁹TFR.I..MN. 34 – 3312.

¹⁷⁰Her bir at yükü için 60 akçe. İşbilir, 1996: 86.

¹⁷¹Yıldız, 2006: 111. Ayrıca, Teke Sancağından nüzül ve sürsat bedelinin tahsili istenerek hazineye aktarılması istenmesi ile ilgili arşiv kaydı. MAD. d. 7591.

¹⁷²AE.SMST.II/12117.

Rumeli kazalarından sefer için gerekli olan deve, bargir ve mandanın tedarik edilmesi ve masraflarına ait meblağın ahali ve reayadan tahsil edilerek mekkari ve arabacıbaşılara teslimi,¹⁷³



Fotoğraf 3.2 Manastır vilayeti dahilinde nakliye vasıtası¹⁷⁴

1694 senesinde yapılacak Salangamen sefer-i hümayunu münasebetiyle ordunun, mültezimlerin ve kalelerin ihtiyacı için Rumeli ile Anadolu'nun bazı kazalarında lüzumu kadar bargir, deve, manda, öküz gibi hayvanat ile araba ve kâfi mikdar zehairin mübayaatla ambarlara teslim edilmesi,¹⁷⁵

1789 senesinde Rusya ve Nemçe'ye yapılacak seferde nakliyat için ahalden at, deve, araba vs. eşyanın tedarik edilmesi,¹⁷⁶

Menteşe Kadısına 1801 senesinde gönderilen emirle, zahirelerin orduya taşınması maksadıyla iki yüz elli devenin tedarik edilmesi,¹⁷⁷

Sivas Beylerbeyi'ne 1855 senesinde gönderilen emirle, toplanan zahirelerin Anadolu Ordusu'na gönderilmesi maksadıyla yeterli miktarda develerin tedarik edilmesi,¹⁷⁸

¹⁷³AE.SABH.I/15878.

¹⁷⁴TFR.I..MN.. 34 – 3312.

¹⁷⁵MAD.d/ 5608.

¹⁷⁶AE.SABH.I. 193/12921.

¹⁷⁷C.AS Gömlek 7449.

¹⁷⁸MKT.MHM. Gömlek 71.

Evreşe Kadısı'na 1810 senesinde gönderilen emirle, orduya mühimmat ve zahire naklinde kullanılmak üzere öküz arabaları, deve, bargir ve camus tedarik edilmesi,¹⁷⁹

Ruscuk Kadısı'na 1791 senesinde gönderilen emirle, Rusya ve Nemçe seferinde orduya zahire nakli için yüz seksen sekiz kıta araba hazırlaması, aynı sefer için Edirne, Tatarpazarı, Sofya, Niş ambarlarına şair, dakik ve peksimedın tertip edilmesi ve Yanbolu havalisinden yetmiş deve tertip edilmesi,¹⁸⁰

Boğdan Voyvodasına 1567 senesinde gönderilen emirle, Kefe Seferi için sekiz yüz baş beygir, Eflak Voyvodasına ise Ejderhan Seferi için iki yüz baş beygir göndermesi istenmekteydi.¹⁸¹

3.9.2. Suyollarıyla

Osmanlı Ordusunun ihtiyacı olan ikmal maddelerinin istenilen yerlere nakliyesinde karayollarının dışında devletin geniş sınırları içerisinde yer alan nehir, göl ve deniz gibi su yolları da sıklıkla kullanılmıştı. Ulaştırma araçları olarak donanmaya ait uçurma, aktarma, brolik, celiyye, at kayığı, şayka, şahtur, kır langıç, firkate, mavna ve kayıklar kullanıldığı gibi tüccar olan şahıslara ait kürekli gemi ve kayıklar da kullanılmaktaydı.¹⁸² Ordunun ihtiyacı olan ikmal maddeleri dışında ordunun insan lojistiği kapsamında asker nakli için de gemiler kullanılmıştı. Gemiler için navlun bedelleri ise hazineden veya ikmal maddesi temin ve göndermekle görevlendirilen yerleşim yerlerindeki halk tarafından karşılanmaktaydı. Örneğin 1852 yılında ordu için Mısırdan gemi ile getirilerek ambara konulan 800 zenbil¹⁸³ pirincin 1500 kuruş tutan navlun ücreti hazineden karşılanmıştı.¹⁸⁴

Boğdan Voyvodasına 1567 yılında verilen emirde, Kefe Seferi'nde zahireye ihtiyaç olduğundan rençber gemileriyle yeterli miktarda buğdayın gönderilmesi istenmişti.¹⁸⁵ Yenişehir Kadısı ile Müfettiş Pir Mehmed Çavuş'a 1570 yılında Kıbrıs Seferi için gönderilen emirde, donanma için kendilerinden talep edilmiş olan peksimet ve zahireyi gemilerle Sakız Adası'na götürmeleri eğer oraya yetişemezlerse Rodos Adası'na teslim etmeleri ve teslim edilen malzemenin miktarını yazı ile bildirmeleri istenmişti.¹⁸⁶

Yine Kıbrıs Seferi'nde Vezir Piyale Paşa emrindeki donanmanın personel ihtiyacı üzerine Aydın Beyi'ne gönderilen emirle, yaptırmış olduğu gemilerle sancağın sipahileri ve

¹⁷⁹MAD.d./8568.

¹⁸⁰MAD.d./8583.

¹⁸¹BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2 ve 25 nolu hükümler.

¹⁸²Sevinç, 2010: 52.

¹⁸³Bir çeşit kap.

¹⁸⁴C.SM./3210.

¹⁸⁵BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 24 nolu hüküm.

¹⁸⁶BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 23 nolu hüküm.

levendleriyle beraber katılması ve katılışına müteakip gemi ile personel sayısını bildirmesi istenmişti.¹⁸⁷

Kefe Beylerbeyine gönderilen emirde, Ejderhan Seferi maksadıyla yaptırılmış olan gemilerin silah ve teçhizat ile yüklenmiş olduğundan zahire götürmek maksadıyla navlun ücreti ödemek kaydıyla yeteri kadar rençber gemisi ve balıkçı donbazı kiralanarak zahirenin teslim edilmesi istenmişti.¹⁸⁸

Mısır Beylerbeyine 1569 yılında gönderilen emirde, Mehmed Subaşı ile Yemen'e gitmek üzere gönderilen yeniçeri ve diğer askerlerin zahire, azık ve çeşitli diğer ihtiyaçlarının tespit ve tedarik edilerek gemilerle Muha İskelesi'ne gönderilmesi istenmişti.¹⁸⁹

Akkirman'a kadar olan kadılıklara 1578 yılında gönderilen emirde, Şark seferi için Trabzon ve Goniya iskelelerine zahire götürecek olan on beş rençber gemisine yeteri kadar hisar eri konması istenmişti.¹⁹⁰

Yine 1578 yılında bir sureti Eflak Voyvodasına da gönderilen emirde, Boğdan Voyvodasından, Şark seferi için on bin kile un, on bin kile arpa ve yeterli miktarda yağ ve balı İbrail İskelesi'ne göndermesi ve rençber gemilerine yüklenerak Trabzon'a ulaştırılması istenmişti.¹⁹¹

3.10. Menzil Teşkilatı ve Edirne Örneği

Osmanlı Ordusunun sefer başarısına etki eden en önemli unsurların başında lojistik faaliyetlerinin sorunsuz bir şekilde planlanarak sonuca ulaşması gelmekteydi. Sefer kararının alınmasıyla beraber sefer güzergâhı belirlenmesine başlanırdı. Osmanlı Devleti'nde ana yollar Anadolu ve Rumeli tarafı olmak üzere ikiye ayrılmıştı. Bunlar da kendi içerisinde sağ, orta ve sol kol şeklinde üçer ana yoldan meydana gelmekteydi.¹⁹²

Hac yolu veya Kutsal yol olarak da adlandırılan Anadolu Sağ Kolu; Üsküdar-Gebze-Eskişehir-Akşehir-Konya-Adana-Antakya'dan devam ederek Halep ve Şam'a,

Bağdat yolu olarak adlandırılan Anadolu Orta Kolu; Üsküdar-Gebze-İznik-Bolu-Tosya-Merzifon-Tokat-Sivas-Hasan Çelebi- Malatya- Harput- Diyarbakır- Nusaybin- Musul-Kerkük istikametini izleyerek Basra ve Bağdat'a,

¹⁸⁷BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 26 nolu hüküm.

¹⁸⁸BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2280 nolu hüküm.

¹⁸⁹BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2416 nolu hüküm.

¹⁹⁰BOA, 32 numaralı Mühimme Defteri 281 nolu hüküm.

¹⁹¹BOA, 32 numaralı Mühimme Defteri 523 nolu hüküm.

¹⁹²Şentürk, 2002: 904-913.

Tebriz yolu olarak adlandırılan Anadolu Sol Kolu ise; Üsküdar-Gebze-İznik-Bolu-Tosya-Merzifon-Lâdik-Niksar-Karahisar-Kelkit-Aşkale-Erzurum istikametinden ikiye ayrılarak Kars'a ve Tebriz'e,

Kırım yolu olarak adlandırılan Rumeli Sağ Kolu; İstanbul-Vize-Kırklareli-Prevadi-Karasu-Babadağı-İsakçı-Akkirman istikametinden Kırım ile Özi'ye,

Belgrad yolu olarak adlandırılan Rumeli Orta Kolu; İstanbul-Silivri-Edirne-Filibesofya-Niş-Yagodina istikametinden Belgrad'a,

Rumeli Sol Kolu ise; İstanbul-Tekirdağ-Malkara-Firecik-Dimetoka-Gümölcine-Pravişte-Lankaza-Yenişehir (Larissa)-İzdin istikametinden Gördüs'e ulaşmaktaydı.¹⁹³

Sefer güzergâhının belirlenmesinin ardından hazırlanması istenen ikmal maddeleri, intikal güzergâhı, çevresi ve ülkenin diğer yerleşim yerlerinden temin edilmek üzere o yerlerin beylerbeyi, beyi ve kadısı gibi yöneticilerinden talep ediliyordu. Güzergâhla beraber menzil yerleri de belirleniyordu. Ordunun konaklayacağı bu menzillerin tespit edilmesi kadılar vasıtasıyla yapılıyordu. Merkez idarenin adli temsilcisi olan kadılar sefer zamanlarında lojistik sorumlusu olarak hizmet veriyordu. Menzillerin tespitinin ardından görevlendirilen mübaşirlerle birlikte ordunun geçeceği yolların detaylı analizi, su kaynaklarının tespiti, köprülerin ve geçitlerin durumunu içeren raporları¹⁹⁴ hazırlayarak, toplanması istenen zahire, mühimmat ve askerlerin kontrolü ve zamanında hazır edilmesi hususlarında da kadılar görev yapardı.

Lojistik anlamda askeri işlevi bakımından depo yerleri olarak da kabul edebileceğimiz menziller, Osmanlı Devleti'nin haberleşme ağı olarak ortaya çıkmıştır. Yukarıda belirttiğimiz yolların üzerinde veya yakınında kurulan menziller, merkez tarafından gönderilen hükümlerin gerekli yerlere iletilmesi maksadıyla kurulmuştur.¹⁹⁵ Başında Menzil Emni'nin bulunduğu yerleşkede iki kethüda(menzil ve ahır), bir odacı, bir sürücü ve bir menzilkeş bulunurdu.¹⁹⁶ Menzillerde büyüklüklerine ve ihtiyaca göre at, yem ve çeşitli zahirelerin bulundurulması gerekliydi. Menzillerin bakımı, onarımı ve ihtiyaçları çevre halktan alınan çeşitli vergilerle giderilmekteydi.¹⁹⁷

¹⁹³Altunan, 2002: 913-919.

¹⁹⁴Türkmen, 2002: 37.

¹⁹⁵Ertaş, 2011: 625-652.

¹⁹⁶Halaçoğlu, 1981: 13.

¹⁹⁷Durgun, 2014: 29.

Menziller tesis edilirken, yerleşim yerinin nüfusu dışında ordunun yaya intikal süresi de dikkate alınmış ve yaklaşık 6 ile 12 saatlik yürüyüş mesafesi olan 25 ila 48 kilometre aralıklarla tesis edilmiştir.¹⁹⁸ Yavuz Sultan Selim'in Mısır Seferi'nde ordunun yaklaşık 2600 km'lik bir mesafeyi yürüdüğü ve yaklaşık 88 menzilde konakladığı bilinmektedir.¹⁹⁹ Menziller işlevi bakımından ordunun sefer öncesi, esnası ve sonrasında lojistik tesis olarak kullanılmaktaydı. Sefer kararının alınmasıyla beraber tüm menzillerde hazırlıklar başlandı. Ordunun konaklayacağı menzillerde, menzil emini tarafından her türlü tamirat, bakım ve onarım yaptırılırdı. Konaklanacak olan bu menzillere hem çevresindeki yerleşim yerlerinden hem de diğer menzillerden nüzül, sürsat ve iştirat yöntemleriyle tedarik edilen ikmal maddeleri getirilirdi. Bu ikmal maddelerinin uygun koşullarda stoklanması maksadıyla ambarlar uygun hale getirilir, gerekirse yenileri inşa edilirdi.²⁰⁰ Ordunun personel mevcudunun fazla olması ve menzilde bulunan ambarların yeterli olmaması durumunda yakın mesafede bulunan çiftlik ve evler de kiralanarak depo maksadıyla kullanılırdı.²⁰¹



Fotoğraf 3.3 Kurtkulağı Menzili²⁰²

Sefer öncesi yapılan bu hazırlıklar ordunun intikale başlamasıyla beraber hizmete dönüşürdü. İntikal edilen yolun durumuna ve mevsim şartlarına bağlı olarak menzillerde konaklama süreleri değişiklik gösterirdi.²⁰³ Konaklayacağı menzile varan ordu, öncelikle çadırlarını kurmak maksadıyla uygun bir yere yerleşir ve daha sonra menzillerde ordunun iâşe hizmetine başlanırdı. Hazır yiyeceklerin(yağ, bal, yoğurt ve peksimet) dışında sıcak yemek ve ekmek pişirebilmek maksadıyla merkez tarafından emredilen miktarlarda kazdırılan fırınlarda ekmek ve sıcak yemek imkânı sağlanırdı. Örneğin, 1706 yılında, Mustafapaşa ile Belgrad arasındaki menzillerde ellişer adet fırın kazdırılması²⁰⁴ ve Edirne'den Sofya'ya kadar

¹⁹⁸Kara Kuvvetleri Komutanlığı, 2014: 88. "Bir piyadenin ortalama yürüyüş hızı saatte ortalama 4 km'dir."

¹⁹⁹Seslikaya, 2014: 79.

²⁰⁰AE.SMMD.IV./1545.

²⁰¹Ertaş, 1999: 590- 598.

²⁰²Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları, 2014: 8.

²⁰³Erdoğan, 2001: 99.

²⁰⁴AE.SMST.II./4366.

kadırlara, menzil yerlerine seksener fırın inşa edilmesi²⁰⁵ istenmişti. Ordunun iaşesi dışında ihtiyacı olan diğer ikmal maddeleri de menzillerden tamamlanır veya tedarik edilirdi. Örneğin 1580 yılında İstanbul'dan Boğdan ve Leh'e varıncaya kadar yol üzerinde bulunan kadırlara verilen emirde, Leh elçisi akçesiyle iki bin çadır bezi, bir kantar pembe ipliği, bir kantar çadır kolanı, bir kantar mekik ipi, yüz kıta boğası, birer kantar tarçın, karanfil ve zencefil istenmekteydi.²⁰⁶ Yine 1770 yılında yapılacak seferde Mehterhane-i Amire'de yapılan çadırlar için Zihne, Drama, Nevrekop ve Siroz kadırlarından imal olunan Küp köy bezinin tedarik edilerek ilgili menzillere taşınması istenmişti.²⁰⁷ 1739 yılında yapılan seferde ordunun intikal güzergâhı olan Edirne'den Niş'e kadar menzillerde aydınlatma maksadıyla yakılacak meşaleler için lazım olan çırarların bu güzergâhtaki kadılar tarafından her menzilde hazır edilmesi istenmişti.²⁰⁸ 1715 yılında Yenişehir-i Fenar kadısına gönderilen emirde, sefer zamanı menzillerde sıkıntı çekilmemesi için gerekli zahire, mühimmat ve beygirin tedarik ve temin edilmesi istenmişti.²⁰⁹



Fotoğraf 3.4 Büyükçekmece Menzili²¹⁰

Menzil teşkilatı ile ilgili lojistik organizasyona örnek olması açısından 1571 yılında Padişah II. Selim'in kışı geçirmek maksadıyla orduyla beraber Edirne'ye gitmeye karar vermesi üzerine yapılan hazırlıklara bakmak faydalı olacaktır.

Padişah II. Selim'in Edirne'de kışlamaya karar vermesinin ardından ilk olarak yol üzerinde bulunan tüm kadırlardan yeteri kadar derbentçi görevlendirerek, intikal edilecek yolların temizlenmesi, bataklık ve çöküntü bulunan yollara ağaçlardan köprü yaptırılmaları

²⁰⁵İE.DH/823.

²⁰⁶BOA, 43 numaralı Mühimme Defteri 68 nolu hüküm.

²⁰⁷AE. SMST. III/6115

²⁰⁸AE. SMHD. I./13084.

²⁰⁹AE. SAMD. III/5084.

²¹⁰Büyükçekmece Belediyesi, 2018: 4.

istenmişti.²¹¹ Halkalı, Çatalca, Silivri, Umurca, Kemer, Rodoscuk, Fakaraoğlu, Hayrabolu, Hasırcı ve Sazludere menzillerine zahire tedarik etmeleri istenen Silivri, Vize, Rodoscuk, İncecik, Migalkara, Bergos, Ergene, Edirne ve İstanbul'un tüm kadılarından, Padişah ve beraberinde hareket edecek saray efradının atları için yeteri kadar zahire ayırıp göndermeleri istenmişti.²¹² Keşan Kadısına gönderilen hükümlerle Hayrabolu'nun sekizinci konak tayin edildiği ve 8 Ekim 1571 tarihinde Padişah ve efradının orada olacağı ve bu sebeple yüz elli araba saman ve yüz müd arpa ve iki yüz araba otluk, yüz elli araba odun ve yeteri miktarda diğer zahirenin tedarik edilmesi istenmişti.²¹³ Kızılağaç, Zağra-i Cedîd, Zağra-i Atîk, Çırpan, Akçakızanlık, Yanbolı, Nevâhî-i Yanbolı, Hâsköy, Uzunca, Filibe, Tatarbâzârı kâdılarına gönderilen hükümlerle²¹⁴ arpa ve un istenmişti.

Tablo 3.1 Edirne'de Hazır Bulundurması İstenen Arpa ve Un Miktarları

Menzil Adı	Arpa (müd)	Un (müd)
Kızılağaç	250	140
Zağra-i Cedîd	350	240
Zağra-i Atîk	350	250
Çırpan	250	150
Akçakızanlık	250	150
Yanbolı	250	130
Nevâhî-i Yanbolı	250	140
Hâsköy-i Uzunca	250	180
Filibe	500	250
Tatarbâzârı	350	250

Dimetoka, Ergene, Çirmen, Kızılağaç, Zağra-iCedîd, Zağra-iAtîk, Çırpan, Akçakızanlık, Yanbolı, Nevâhî-iYanbolı, UzuncaHâsköyi, Filibe, Tatarbazârı, Hayrabolu, Migalkara, Keşan, İpsala, Ferecik, Gümölcine, Karîn-âbâd, Aydos, Rusıkasrı, Kırkkilise, Vize, Bınarhısârı, Babaeskisi, ,Pravadi, Niğbolı ve Şumnı kadılarında şa'ir, dakik, arpa, un, bal ve yağ talep edilmişti.²¹⁵

²¹¹BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 716 nolu hüküm.

²¹²BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 719 nolu hüküm.

²¹³BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 721 nolu hüküm.

²¹⁴BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 725 nolu hüküm.

²¹⁵BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 742 nolu hüküm.

Tablo 3.2 Konaklanacak Menziller ve İstenen Şa'ir ve Dakik Miktarları

Menzil Adı	Şa'ir (müd)	Dakik (müd)
Ergene	350	350
Çirmen	250	150
Kızılağaç	150	110
Zağra-i Cedid	500	300
Zağra-i Atîk	500	300
Çırpan	200	100
Akçakızanlık	200	100
Yanbolı	100	100
Nevâhî-i Yanbolı	100	100
UzuncaHâsköyi	150	100
Filiba	600	300
Tatarbazarı	400	200
Hayrabolı	500	300
Migalkara	400	200
Keşan	300	200
İpsala	300	150
Ferecik	150	100
Gümülçine	100	100
Karîn-âbâd	100	100
Aydos	100	100
Rusîkasrı	100	50
Kırkkilise	150	100
Vize	100	100
Bınarhısârı	100	100
Babaeskisi	150	100
Dimetoka	400 müd arpa ve 300 müd un	
Pravadi	300 müd arpa	
Niğbolı	Bal ve yağ	
Şumnı	Bal ve yağ	

Edirne Kadısına gönderilen hükümlerle, Padişah bu sene Edirne'de kışlayacağından havâss-ı hümâyûn köyleriyle diğer köylerden, Edirne'de oturan kapıkullarının ambarlarında ve güvenilir kişiler ile ayanların evlerinde bulunan arpa, un, buğday, tarhana ve bulgurlardan yeteri miktarda uygun koşullarda saklanması²¹⁶ ve yeteri kadar odun tedarik etmesi²¹⁷

²¹⁶BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 726 nolu hüküm.

²¹⁷BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 729 nolu hüküm.

Tablo 3.3 Kazalara Göre İstenen Zahire ve Hububat Miktarı²¹⁸

Menzil Adı	Kaza Adı	Arpa	Otluk	Saman	Odun	Ekmek
Halkalu	İstanbul	250	200	-	500	1.000
	Haslar	150	150	150	150	10.000
Çatalca	Haslar	150	150	150	150	10.00
	Silivri	32				
Silivri	Vize	150	150	150	250	
Arablu	Rodoscuk	150	150	150	150	5.000
	Ereğli	150	150	150	150	5.000
Çorlu ²¹⁹						
Karışturan	Migalkara	150	150	150	150	5.000
Bergos	Bınarhisar	150	150	150	150	5.000
	Bergos	300	300	300	300	10.000
Babaeskisi	Babaeskisi	150	150	150	150	5.000
	Ergene	150	150	150	150	5.000
Hasköy	Hasköy	300	300	300	300	10.000

Niğbolu, Sumnı, Rusçuk, Hezârgrad ve Çernovi kadılarında, kazalarından yeteri kadar donyağı, bal ve yağ tedarik edilerek gönderilmesi²²⁰ talep edilmişti.

Tablo 3.4 Menzillerden İstenen Zahire ve Hububat Miktarı²²¹

Menzil Adı	Şa'ir	Odun	Ekmek	Saman	Otluk
Halkalu	500	1.000	8.000	800	800
Çatalca	400	300	6.000	500	350
Silivri	200	500	5.000	400	400
Umurca	400	450	3.200	400	200
Kemer	-	400	6.000	400	450
Rodoscuk	-	250	3.000	400	300
Fakaraoğlu	-	250	3.000	500	450
Hayrabolu	200	350	3.000	350	400
Hasırcı	500	500	3.200	400	400
Sazludere	300	300	5.000	300	300

Ordunun sefer maksadıyla intikale başlayarak menzillerde konaklamasıyla menzillerin hizmet işlevi de başlıyordu ancak sefer döneminin, mevsimin, menzillere ikmal maddeleri tedarik etmekle yükümlü olan halkın yaşadığı çeşitli ekonomik durumlar ve çeşitli asayiş

²¹⁸BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 732 nolu hüküm.

²¹⁹Defterde Çorlu ile ilgili kayıt olmasına rağmen rakam belirtilmemiştir.

²²⁰BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 728 nolu hüküm.

²²¹BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 743 nolu hüküm.

olayları gibi sebeplerde bazı ikmal maddeleri ve çeşitli hizmetler yeteri kadar sağlanamamaktaydı. İşte bu eksikliklerin giderilmesi maksadıyla ordu ile beraber hareket eden orducu esnafı ile menzillere yakın çevre yerleşim yerlerinden gelen halkın, sahip olduğu veya ürettiği malları sattığı ve çeşitli hizmetleri sunduğu ordu pazarları da kurulmaktaydı.²²² Bu bakımdan sefer zamanlarında askeri açıdan lojistik üs olarak hizmet veren menziller aynı zamanda ekonomiye katkı sağlayan ticari tesis görevi de üstlenmekteydi.

Osmanlı Devleti'nde ordunun başarısına doğrudan etki eden önemli bir lojistik bir organizasyon olan menzillerin, sefer kararı alınmasıyla beraber ordunun dönüşüne kadar olan süre zarfında standartlık, esneklik, yeterlilik, sadelik, ekonomik olma, planlama, koordinasyon ve izlenebilirlik gibi lojistik prensiplerini başarıyla yerine getirdiğini söyleyebiliriz.

3.11. Diğer Faaliyetler

Günümüzde Türk Silahlı Kuvvetlerinde, muharebe sahasında dost birliklerin harekât kabiliyetini arttırmak maksadıyla, her türlü engeli etkisiz hale getirmek, geçit açmak, ordunun karşılaştığı açıklıklardan geçişi sağlamak, intikal edilen yolların, geçitlerin inşa ve bakımını yapmak, köprü kurmak ve bunların idamesini sağlamakla görevli²²³ istihkâm sınıfı bulunmaktadır. Ana ikmal yollarını yapmak, onarmak ve mevcut durumu idame ettirmek, muharebe sahasının arazi etüdünü yapmak, kışlaların konuşlanacağı iskân tesisleri kurmak, onarım ve bakımlarını yapmak, düşman kuvvetler tarafından konan engelleri ortadan kaldırmak, afet ve acil durumlarda takviye kuvveti olarak bulunmak gibi ana faaliyetleri icra eden²²⁴ istihkâm sınıfının, tarihsel kökeni Osmanlı Ordusunda yer alan derbentçiler, cerahorlar ve neccarlar tarafından yapılan istihkâm faaliyetlerine dayanmaktadır.(Örneğin Osmanlı Ordusunun önemli bir zaferi olan Kut'ül Amare Savaşı'nda 18. Kolordu, Diyale Köprüsünü geçmeden hemen önce bölgedeki 60 kadar halkın yardımıyla köprü zincirini ve 9 adet dubayı tamir edilerek geçmiş ve köprü sonradan düşman kullanımına bırakılmaması için yıkılmıştır²²⁵.) Osmanlı Ordusunun, sefer öncesi, esnası ve sonrasında ordunun istihkâm faaliyetleri yolların ve köprülerin inşası, bakımı ve onarımı, kalelerin tahkimi ve ordunun harekâtına engel olan arazi kesiminin ortadan kaldırılmasına yönelik olarak gerçekleştirilirdi.

²²²Çelik, 2002: 92.

²²³Jandarma Lojistik Başkanlığı, 2018: 171.

²²⁴Jandarma Lojistik Başkanlığı, 2018: 204.

²²⁵Avcı, 2004: 138.

3.11.1. Kara ve Su Yollarının Bakım ve Tadilat Faaliyetleri

Osmanlı Ordusunun sefer hazırlıklarının başlamasıyla beraber lojistik faaliyetlerin zamanında istenilen menzilde ve istenilen miktar ve şekilde hazır edilebilmesi ile ordunun intikalinin düzenli ve hızlı bir şekilde gerçekleştirilebilmesi amacıyla karayolları ile suyollarında çeşitli çalışmalar başlatılmaktaydı. Örneğin, 1769 yılında İsakçı'dan Hacıoğlu pazarına kadar yol üzerinde bulunan kadılara verilen emirle, ordunun sefer maksadıyla geçeceği yollardan ve köprülerden tamir ihtiyacı olanların tamir edilmesi ve iki, üç araba geçilebilecek şekilde genişletilmeleri istenmişti.²²⁶ Erzurum Beylerbeyine, Trabzon ve Ardahan ve Ardanuç sancakları beylerine 986 yılında verilen emirle, Şark seferi için gemi ile gönderilen top arabaları ve darbzenleri Erzurum'a geçirmek için yolların bozuk yerlerini temizletip tamir ederek topların rahatça geçmesinin temin edilmesi istenmişti.²²⁷



Fotoğraf 3.5 Devebağırardan - Palanka yolu üzerinde yol açma çalışmaları²²⁸

3.11.2. Kalelerin Tahkimi

Osmanlı Ordusunun intikal güzergâhında bulunan kaleler, düşman unsurlarının öncü kuvvetlerinin ordunun intikal esnasında ve konakladığı menzillerde pusu şeklinde baskına uğramaması ve sınırların ve yerleşim yerlerinin korunması açısından önem arz etmekteydi. Aynı zamanda ordunun, ülke sınırlarının dışına çıktıktan sonra önemli bir lojistik üssü haline

²²⁶C.NF./26.

²²⁷BOA, 32 numaralı Mühimme Defteri 241 nolu hüküm.

²²⁸TFR.I..FTG.

gelen kalelerin bakımlı olması, ordunun ihtiyacı olan ikmal maddelerinin stoklanması ve uygun koşullarda muhafaza edilmesi bakımından gerekliydi. Bu maksatla seferin yapıldığı düşman ülke sınırlarında yer alan kalelerin tahkim edilerek özellikle yiyecek maddeleri, hayvan yemi ve mühimmatların uygun koşullarda muhafaza edilmesi maksadıyla ambarlar yapılması gerekmekteydi. Çeşitli dönemlerdeki hükümleri incelediğimizde;

Şimontorna Beyine 1560 yılında gönderilen emirle, Şimontorna, Ozor, Tomaşti ve Döpekes kalelerinin reâyanın yardımı ile tamir edilmesi istenmişti.²²⁹

Bağdat Beylerbeyine 1560 senesinde verilen emirde, Bağdat vilâyetindeki kalelerin tamire muhtaç yerlerinin tamiri istenmişti.²³⁰

1793 senesinde Kıbrıs adasında bulunan kalelerin tamir ve tahkim edilmesi istenmişti.²³¹

1819 senesinde Tuna sahillerindeki kalelere konulacak zahirenin bozulmayacak derecede yeni mahsulden tertip edilmesi istenmişti.²³²

3.11.3. Köprü İnşası ve Tadilatı

Osmanlı Ordusunun intikal esnasında yolların durumunun dışında ordunun intikal hızını ve lojistik organizasyonunu etkileyen önemli konulardan biri de kara ve su yolları üzerinde bulunan köprülerdi. Köprülerin durumu ile ilgili olarak sefer öncesinde detaylı keşifler yapılmakta, bunlara ilişkin masraflar belirlenmekte ve çeşitli gelir kaynakları temin edilerek²³³ intikale hazır hale getirilmesi istenmekteydi.



Fotoğraf 3.6 Saça Deresi Köprüsü²³⁴

²²⁹BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 1627 nolu hüküm.

²³⁰HAT, 18-798.

²³¹C.AS./33479.

²³²C.AS./8321.

²³³Sefer sırasında Gebze'den Akşehir'e kadar olan yol ve köprülerin tamirine dair masraf ve muhasebesine ait defter için bkz. İE.NF./3. Ayrıca sefer sırasında Belgrad'ın Sava suyu üzerinde inşa edilen köprüünün tamirine dair Zaim Ali Çelebi tarafından tanzim edilmiş olan ihracatı mübeyyin defteri için bkz. İE.NF/2.

²³⁴TFR.I.FTG.

Çeşitli dönemlerde verilen emirlere baktığımızda;

Halep kadısı tarafından yapılan istekte, Mısır'dan İstanbul'a intikal eden ordunun, güzergâhı olan mahallerdeki köprülerin tamiri ve yolların genişletilmesi ve Sadrazamın konaklayacağı her menzilde 1250 adet çadır kazığı hazır bulundurulması talep edilmişti.²³⁵

1697 senesinde Edirne ile Belgrad arasındaki köprülerin tamiri için gerekli olan on kantar çivinin Samakov'dan tedarik edilerek, ücretinin Samakov Cizyesi malından verilmesi emredilmişti.²³⁶

Pojega sancağındaki kadılara, kethüdayerlerine, vilayet ileri gelenlerine ve iş erlerine gönderilen emirle, baharda yapılacak sefer maksadıyla yapılacak köprüler için altmış nefer cerahorun gönderilmesi istenmişti.²³⁷

İran seferi için ordunun geçeceği menziller arasında kalan bataklıkların kurutulması, kurutulamıyorsa top arabalarının geçebileceği şekilde köprülerin yapılması ve mevcut geçit ve köprülerin kontrol edilerek gerekli olanları tamir edilmesi ve bakımlarının yapılması istenmişti.²³⁸



Fotoğraf 3.7 Eğridere'nin Çiftehaneler Köprüsü²³⁹

²³⁵C.NF./136.

²³⁶AE.SMST.II./77.

²³⁷BOA, 97 numaralı Mühimme Defteri 131 nolu hüküm.

²³⁸TS.MA.e/333.

²³⁹TFR.I.FTG.

3.12. Orducu Esnafı

Osmanlı Devleti'nde toplumsal hayat içerisinde çok çeşitli meslek gruplarında faaliyet gösteren esnaf ve zanaatkârlar yer almaktaydı. Belirli bir mesleğe bağlı olarak birlikte yaşayan ve aralarında sosyal, ekonomik ve kültürel bir düzen olan bu esnaf ve zanaatkârlara ahi teşkilatı²⁴⁰ denmekteydi. Osmanlı Devleti'nin kuruluş dönemlerinde ortaya çıkan esnaf ve zanaatkâr birliği olan ahilik teşkilatı, bünyesinde barındırdığı temel ahlaki değerler, gelenekler ve örfleriyle devletin aynı zamanda sosyal yaşamına önemli bir katkı sağlamıştı. Sadece meslek sahibi kişilerin, uzun bir değerlendirme aşamasının ardından kabul edildiği ahilik teşkilatı, eğitim, sosyal hizmetler, devletin yeterli olmadığı kamu hizmetlerini yerine getirmek, ekonominin canlı tutulması, “ortanın sandığı” adı verilen bir çeşit fon kurarak hem sosyal yardımların yapılması hem de çeşitli destek kredileriyle esnafa destek olması gibi ilkelere sahipti.²⁴¹

Devlete, sosyal ve ekonomi alanlarında katkısı olduğu gibi toplumun kültürel yapısına da sahip olduğu örf, adetler ve ilkeler doğrultusunda özellikle genç nüfusu meslek sahibi yaparken, meslek bilgisinin dışında verdiği eğitim ile de katkı sağlamaktaydı. Ülke genelinde örgütlenen ahilik teşkilatına bağlı birlikler, Kırşehir'de bulunan Ahi Evran Zaviyesi'ne bağlı bulunur ve başlarında Ahi Baba ismi verilen yönetici tarafından yönetilir ve her meslek grubunun şehirlerde kendi ismiyle bir çarşısı olurdu.²⁴² Osmanlı Devleti'nin beylikten imparatorluğa geçiş süreci, sürekli genişleyen sınırlar, ilerleyen teknolojik gelişmeler ve özellikle savaşların sürelerinin uzamasıyla ordunun ihtiyaç duyduğu hizmetlerin artması gibi nedenlerle bu meslek grupları, özellikle kendi haklarını korumak maksadıyla²⁴³ teşkilatlanmışlar ve lonca tabir edilen dernekler kurmuşlardı. Ahilik teşkilatının devamı olarak nitelendirebileceğimiz loncalar, bu meslek gruplarında faaliyet gösteren esnafın üye olmasının zorunlu olduğu ve esnafın idari, mesleki ve ekonomik tüm sorunlarıyla ilgilenen aynı zamanda mesleki teknik eğitim veren bir kuruluştur.

Ahilik teşkilatının, örf ve adetlerinin giderek törensel boyuta ulaşması, mesleki eğitimden çok kültürel eğitime ağırlık vermesi ve özellikle sadece müslüman olanları teşkilatı kabul etmesinden dolayı mesleki eğitim ve sorunlara odaklı, daha dinamik bir yapıya sahip olan, esnafın yaşadığı sorunlara çözümün çabuk alınabildiği ve müslüman olmayan esnaf ve zanaatkârların da kabul edildiği lonca teşkilatına geçmişti. Ordunun sefer zamanlarında, hem devletin, artan maliyetler nedeniyle kendisinin vermek istemediği hizmetler hem de intikal

²⁴⁰Bayram, 1991: 80.

²⁴¹Bayram, 2012: 81-115.

²⁴²Karasoy, 2003: 1-16.

²⁴³Arslan ve Şanlı, 2013: 15-30.

eden ordunun konakladığı yerlerde ekonomik hareketlilik yaratmak istemesinden dolayı ihtiyacı olan meslek gruplarının loncalarından, ordu ile beraber hareket edecek esnaf talep eder ve bunlara orducu esnafı denirdi. Merkez tarafından belirlenen ihtiyaç verilen hükümlerle, kadılar tarafından yerine getirilirdi. Lonca kethüdarları ve ihtiyarları tarafından²⁴⁴ seçilen orducu esnafının başına bir orducubaşı tayin edilir ve loncalar tarafından sefer akçesi toplanarak sefere katılacak olan orducu esnafın kullanımına verilirdi. Ordunun ihtiyaç duyduğu hizmetlerin yerinde giderilmesi, çeşitli ikmal maddelerinin temin edilmesi ve ordunun sefer esnasında lojistik ihtiyaçlarının karşılanması amacıyla genellikle büyük yerleşim yerleri olan İstanbul, Edirne ve Bursa gibi yerlerden ordu esnafı talep edilirdi. Orducu da denilen bu kimseler, ekmekçiler, kasaplar, dokumacılar, saraçlar, semerciler, bakkallar, çadırcılar, demirciler, kalaycılar, aktarlar, terziler, aşçılar gibi çok çeşitli zanaatkârlardan oluşup, ordunun sefere intikali esnasında beraber hareket ederek askerlerin talep ettiği diğer beslenme ihtiyaçları ile çeşitli taleplerini ücreti karşılığında karşılamalarını sağlardı. Ordunun konakladığı menzillerde başlarında Ordu Pazar Ağası bulunan orducu esnafının kurduğu bu hizmete çevre yerleşim yerlerinden de halk gelerek kendi ürün veya hizmetlerini satabilirdi. Böylece ordu pazarı olarak adlandırılabilir bir oluşum sefer intikali boyunca eksik kalabilen çeşitli lojistik hizmet ve malzemeleri tamamlardı. Çeşitli dönemlerde verilen hükümleri incelediğimizde;

İstanbul Kadısına ve bir sureti Edirne Kadısına 1571 yılında gönderilen emirde Vezir Ahmed Paşa sefere çıkacağından orduda görevlendirilmek üzere, 4 kasap, 8 habbâz , 4 başcı , 5 aşçı, 5 bakkâl, 2 çukacı, 3 attâr, 3 serrâc, 4 pâbûcî, 3 çizmeci, 5 terzi, 3 gazzâz, 4 berber, 2 hallâc, 2 nalçacı, 4 bozacı, 5 nalbant, 8 arpacı, 3 çağşırıcı, 2 mumcu, 4 mûy-tâb, 4 semerci, 4 eskici olmak üzere toplam doksan bir esnaf talep edilmişti.²⁴⁵

Edirne Kadısı'na 1572 yılında gönderilen emirle, Orducubaşına teslim edilmek üzere, dört ekmekçi, iki bakkal, iki semerci, iki kasap, üç nalbant, bir aktar, iki berber, iki aşçı, iki eskici, altı arpacı talep edilmişti.²⁴⁶

Sofya, Filibe ve Üsküp Kadılarına, 1572 yılında Rumeli Beylerbeyi Siyavuş Paşa'nın sefere çıkacak olmasından dolayı orduda görevlendirilmek üzere, iki kasap, dört ekmekçi, iki başcı, iki aşçı, iki bakkal, bir çukacı, bir aktar, iki saraç, iki pabuççu, iki çizmeci, iki terzi, iki gazzaz, iki berber, bir hallaç, bir nalçacı, iki bozacı, iki nalbant, dört arpacı, bir çağşırıcı, iki muytab, iki semerci ve iki eskici göndermeleri istenmişti.²⁴⁷

²⁴⁴Çelik, 2002: 88.

²⁴⁵BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 392 nolu hüküm.

²⁴⁶BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 724 nolu hüküm.

²⁴⁷BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 1116 nolu hüküm.

3.13. Lojistik Faaliyetlerin Sınıflandırılması Açısından Osmanlı Ordusunun Lojistik Sisteminin Değerlendirilmesi

Organizasyonlar arasında farklılıklar olsa da genel olarak lojistik faaliyetleri, ulaştırma yönetimi, depolama yönetimi, dağıtım yönetimi, stok yönetimi, satın alma yönetimi, üretim yönetimi, elleçleme, ambalajlama ve paketleme, planlama ve tasarlama, tersine lojistik, yer seçimi, sipariş ve talep yönetimi, sigorta ve gümrük işlemleri yönetimi, müşteri hizmetleri yönetimi ile bilgi ve enformasyon yönetimi olarak²⁴⁸ sınıflandırabiliriz. Benzer faaliyetler icra edilen askeri lojistik organizasyonlarda da bu sınıflandırmayı yapabiliriz. Kendi döneminin şartlarına ve devlet ile ordu yapısına uygun oranda bu faaliyetlere Osmanlı Ordusunda da yapıldığını söylemek yanlış olmayacaktır.

3.13.1. Ulaştırma Yönetimi

Ulaştırma, insanların, malzemelerin ve bilginin belirlenmiş amaçlarla ve istenilen şekilde gerekli işlem ve araçların kullanılmasıyla bir yerden başka bir yere yer değiştirmesidir. Ulaştırmada kullanılan araçların tespit edilmesi, planlanması, icra edilen faaliyetlerin takip ve kontrol edilmesi, meydana gelen aksaklıkların giderilmesi ve benzeri hususları kapsayan faaliyetlerin bütünü de Ulaştırma Yönetimini oluşturmaktadır. Ulaştırma kavramında yer alan yer değiştirme işlemine tabi tutulan insan, malzeme ve bilginin yer değiştirme işlemi ise taşıma olarak adlandırılabilir. Lojistik faaliyetlerde taşıma konusu önemli bir yer tutar ve belirli kural, prensip, kanun ve anlaşmalara uyularak belirlenen bir güzergâhta çeşitli usullerle gerçekleştirilir. Ulaştırmanın nasıl ve ne şekilde yapılacağı belirlenmesi, yapılacak olan taşımanın türünün seçiminde önem arz eden önemli bir etkidir. Aynı zamanda taşıma konusu olan malzeme veya eşyanın maliyeti, emniyeti, teknik özellikleri de taşıma türünün belirlenmesinde rol oynar. Askeri lojistik organizasyonlarda ise bunlara ek olarak taşınacak ikmal maddelerinin harekâta yönelik etkileri de göz önünde bulundurulur.

Osmanlı Devleti de ordunun lojistik desteğini sağlamak maksadıyla dönemin teknolojik şartlarında mevcut olan taşıma türlerinden karayoluyla, denizyoluyla ve su yoluyla taşımacılığı, sefer düzenleyeceği ülkenin coğrafi konumuna, hazineye olan maliyetine, kaynaklara yakınlık durumuna, taktiksel olarak ordunun savaş başarısına tesirine ve orduya ulaştırma hızına bağlı olarak tek tek veya kombine şekilde kullanmıştı. Kuruluş dönemlerinde daha çok karayoluyla katır, at ve öküz arabaları kullanılırken sınırların genişlemesi, coğrafi ve iklim olarak farklı bölgelerde sefer düzenlenmesi ile hazineye olan maliyetleri düşürmek

²⁴⁸Erturgut, 2018: 103.

maksadıyla karayolu taşımacılığı ile su yolu ve deniz taşımacılığı birlikte kullanılmıştı. 1564 yılında yapılacak olan Malta Seferinde ordu için gerekli zahire ve hububat ile mühimmat limanlara kadar katır ve öküz arabaları ile taşınmış ve burada çevre kazalardan insanların görevlendirilmeleriyle donanmaya ait gemilere yüklenmişti. Osmanlı Devleti, taşıma türünü seçerken genelde mesafe ve maliyet kriterini göz önünde bulundurmuydu. Kıbrıs Seferinde donanmaya yüklenmesi için emir verilen malzemelerin tedariki ulaşımın masrafsız, kolay ve çabuk olması maksadıyla genel olarak yakın yerleşim yerlerinden uzağa doğru yapılmıştı. Ordunun diğer önemli unsuru olan askerler de yine aynı şekilde seferin yapılacağı bölgenin coğrafi yapısına göre çeşitli kombinasyonlarla taşınmıştı. İran seferlerinde ordunun takviye edilmesi karayoluyla sağlanırken, Rodos seferinde limanlara kadar karayolu kullanılmasının ardından deniz yoluyla sağlanmıştı. Yapılan seferlerin büyük kısmında en az iki farklı taşıma türü kullanıldığı, taşınan malzemelerin vasıtalar arası değişimlerinde elleçlendiği, hangi seferde hangi taşıma türünün kullanılacağına merkez yönetimin karar verdiği dolayısıyla Osmanlı Ordusunun lojistik organizasyonunda günümüzde Ulaştırma Yönetimi olarak adlandırılan faaliyetlere dönemin şartlarına uyumlu olarak yer verildiğini söyleyebiliriz.

3.13.2. Depolama Yönetimi

Depolar, ürünlerin, hammadde aşamasından nihai haline kadar olan süreçlerden, son tüketiciye ulaştırılana kadar süre içerisinde uygun şartlar altında bekletildiği noktalardır. Ayrıca, uluslararası ticarete belirli süreçlerin (gümrükleme, teslim etme vb.) tamamlanmasına kadar malzemelerin muhafaza edilmesinde açık ve kapalı alanlara ihtiyaç duyulmaktadır.²⁴⁹ Depolar, malzemelerin, teknik özelliklerine ve cinslerine göre uygun koşullarda muhafaza edilmesinin yanında kalite kontrol, ambalajlama, stok kaydını tutma gibi işlevleri de görmektedir.

Depolar aynı zamanda fayda ve bulunabilme gibi iki önemli özelliğe sahiptir. Depoda bulunan malzemenin istenen hizmeti vermesini sağlaması maksadıyla tasarlanmış olması fayda, malzemenin, ihtiyaç olunan yer ve zamanda hazır olması ise bulunabilme özelliği olarak adlandırılabilir. Depolarda genel olarak, ilgili malları teslim almak, stoklamak, depo içerisinde iş süreçlerini verimli hale getirmek, raflamak, istiflemek, iş kazalarını önleyici tedbirler almak, ambalajlamak, etiketlemek ve istenilen malzemeyi sevkiyata hazır hale getirme faaliyetleri yapılmaktadır. Lojistik organizasyon içerisinde depolar, kullanım amaçlarına göre; geleneksel, dağıtım merkezi, toplama merkezi, aktarma merkezi, sipariş

²⁴⁹Erturgut, 2018: 105.

işleme merkezi, katma değer servis depoları olarak ve ürün aşamasına göre ise; hammadde ve parça, yarı mamul ile nihai mamul depoları²⁵⁰ olarak sınıflandırılabilir.

Günümüz Lojistik Yönetimi kapsamında önemli bir yer tutan depolama yönetimi askeri organizasyonlarda da benzer şekilde icra edilmektedir. Osmanlı Ordusunun, lojistik organizasyonu içerisinde de yine dönemin şartları ölçüsünde depolama yönetiminin kullanıldığına dair örnekler fazlasıyla bulunmaktadır. Özellikle menzil sistemini depolama yönetiminin başlıca uygulandığı alan olarak değerlendirebiliriz. Menzil Emniyeti tarafından yönetilen ve haberleşme teşkilatı olarak ortaya çıkan ancak ülkenin genişlemesi ve seferlerin artmasıyla askeri amaçlarla ordunun sefer güzergâhlarında konaklama yeri ve ikmal maddelerinin depolandığı yerler haline gelen menzillerde, merkez idare tarafından ikmal maddelerinin muhafazası için yapılması ve aynı şekilde korunması emredilen ikmal malzemelerinin cinslerine göre ayrı ayrı depolar bulunurdu. Bu depoların yapımı için zaman zaman merkez idare tarafından mimar görevlendirilirdi. Menzil Emniyetiyle beraber Kadılar tarafından bu depoların kayıtları tutulur, eksik malzeme çevre kazalardan veya İstanbul'dan istenirdi. Arşiv kayıtlarında, mühimmatların, hayvanların yemi olan hububatın ve ordunun ihtiyacı olan diğer ikmal maddelerinin ayrı ayrı şekilde depolanarak muhafaza edildiğini görmekteyiz. Girit Seferinde, donanmanın ihtiyacı olan yuvarlakların ve mühimmatın Silifke iskelesinde ayrı ambara konulmasının istenmiş ve yine bozulması kolay olduğundan yoğurt ve tereyağı gibi birinci sınıf ikmal maddelerinin uygun koşullarda saklanması için İçel Beyine hükümler gönderilmişti.²⁵¹ Aynı şekilde, Belgrad seferinde Ergene menziline zahirenin bozulması nedeniyle uygun koşulları sağlamayan ve gerekli kontrolleri yapmayan Edirne Kadısı uyarılmış ve malzemenin konulduğu deponun yeniden yapılması istenmişti.²⁵² Ayrıca, 1678 yılında sefer için gerekli topların dökülmesi için lazım olan demir ve bakırın depolandığı hammadde depoları ve bu hammaddelerin işlenmesinin ardından elde edilen çeşitli çaplardaki topların depolandığı nihai ürün depolarının bulunması ve sefer öncesinde daha çok stoklama maksadıyla bulunan geleneksel depolar ile sınır boylarında kalelerde belirli miktarlarda standart olarak muhafaza edilen dağıtım merkezi depoları şeklinde kullanılan depoların varlığı düşünüldüğünde, Osmanlı Ordusunun lojistik organizasyonunda hayati rol oynayan depolama anlayışının günümüz depolama yönetimi faaliyetlerine benzer yapıda olduğunu değerlendirmekteyiz.

²⁵⁰Keskin, 2006: 71.

²⁵¹BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 729 nolu hüküm.

²⁵²BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 124 nolu hüküm.

3.13.3. Dağıtım Yönetimi

İstenilen miktarda malzemenin, istenilen yer ve zamanda, uygun koşullar altında sevk ve teslim edilmesi olarak tanımlayabileceğimiz dağıtım, bu malzemenin talep edene ulaştırılması faaliyetlerinin tamamını içermektedir. Tüm ürünlerin stoklanabildiği ve genel olarak malzemenin uygun şartlar altında muhafaza edildiği depolardan farklı olarak katma değer yüksek olduğu ve çok daha az ancak önem derecesi yüksek ürünlerin bulundurulduğu dağıtım merkezleri, dağıtım yönetiminde önemli rol oynamaktadırlar.

Tablo 3.5 Depolar ve Dağıtım Merkezi Arasındaki Farklar²⁵³

Depo	Dağıtım Merkezi
Tüm malzemeler stoklanır.	En düşük miktarda, ancak önem arz eden ve talebi fazla olan malzemeler stoklanır.
Kabul etme, depolama, yükleme yapma ve siparişleri toplamayı kapsar.	Kabul etme ve yükleme dışında faaliyetleri kapsamaz.
En düşük düzeyde katma değer yaratır.	Yüksek düzeyde katma değer yaratır.
Verileri teker teker değil toplu halde elde eder.	Gerçekle eş zamanlı verilerle hareket eder.
Yükleme faaliyetinin gereksinimini karşılayacak operasyon maliyetini en aza düşürmeye uğraşır.	Müşteri ve teslim etme ihtiyaçlarını karşılayacak en yüksek karı hedefler.

Askeri organizasyonlarda çok başarılı ve verimli olarak kullanılan dağıtım yönetiminin, Osmanlı Ordusunun lojistik organizasyonunda da kullanılmıştır. Ordunun sefer sayısının artması neticesinde artan maliyetler ve kaynakların sonsuz olmadığına farkına varılmasıyla beraber özellikle 17. yüzyıldan itibaren Osmanlı Devleti, geleneksel depolama ve sabit miktarı her zaman bulundurma anlayışını yavaş yavaş terk etmiştir. Uzayan savaşlar ve halka yüklenen vergilerin zamanla nakdi olarak alınmaya başlamasıyla önemini kaybeden menkul sisteminde bulunan depolar yerine, ordunun harekâtına doğrudan etki edecek stratejik noktaların belirlenmesiyle günümüz dağıtım yönetimine benzer bir anlayış ortaya çıkmıştır. Revan Seferinde, diğer seferlerden farklı olarak daha çok sınır boylarında bulunan kalelerde ikmal maddeleri toplanmış ve yine diğer seferlere oranla tüm ikmal maddeleri yerine daha çok ordunun savaş esnasında kullanacağı top ve mühimmatlara ağırlık verilerek, savaş esnasında bu ikmal malzemelerinin dağıtımı yapılmıştır. Yine Ejderhan Seferi'nde Azak Kalesi, asgari stok düzeyiyle ordunun ihtiyacı olan stratejik ikmal maddelerinin toplandığı bir merkez olarak kullanılmıştır. Osmanlı Devletinin ekonomik olarak zayıflamaya başladığı dönemlere paralel olarak günümüz dağıtım yönetimi anlayışına uygun olarak belirttiğimiz örneklerdeki gibi belirli bir yakınlaşma olsa da diğer tüm alanlarda olduğu gibi bu anlayış pek fazla gelişme imkânı bulamamıştır.

²⁵³Ertugut, 2018: 109.

3.13.4. Stok Yönetimi

Kullanılmak üzere hazır duruma getirilerek depolanan tüm malzemelere stok denir. Maliyet unsurlarını da göz önünde bulundurarak ne çeşit malzemenin, ne kadar miktarda ve ne kadar süreyle elde bulundurulacağını planlanması ise stok yönetimini ifade etmektedir. İşletmeler açısından stok bulundurmamak rekabet avantajı sağlaması açısından önemli olmasına karşın aşırı stok bulundurmamak maliyetlerin artmasına ve eksik stok bulundurmamak ise stoksuzluk maliyetine neden olmaktadır. Stok yönetiminde temel olarak talep tahmininin doğru yapılarak, talep doğrultusunda minimum maliyetli stok bulundurmamak amaçlanır. Stok yönetiminde istenilen ürünün karşılanamaması riskine karşın daimi elde bulundurulan güven stoku, yaşanabilecek talep farklılıklarına karşı bulundurulan tahmin stoku gibi çeşitli stok türleri bulunmaktadır.

Bunun yanında stok kontrol yöntemleri de stok yönetiminde önemli bir yere sahiptir. Stok yönetiminde çeşitli kontrol yöntemleri bulunmaktadır.²⁵⁴ Belirlenmiş zamanlarda stok durumuna bakılarak belli seviyenin altına düştüğünde stok tamamlanması gözle stok kontrolü, talebe bakılmaksızın belirli oranda stok bulundurulması maksadıyla eksilen kadar malzemenin tamamlanması sabit stok kontrolü ve belirli zamanlarda stok miktarını belirlenmiş orana ulaştırmak maksadıyla malzemelerin elde bulundurulması periyodik stok kontrolü olarak adlandırılabilir. Askeri organizasyonlarda sıklıkla kullanım alanı bulan stok yönetiminin uygulamalarına kendi dönemi ölçeğinde Osmanlı Ordusunun lojistik organizasyonunda da rastlamaktayız. Varlığını sürdürdüğü dönemde sürekli sefer ve savaş halinde olan Osmanlı Ordusunun stok yönetimi anlayışını yaşayan bir organizma olarak düşünebiliriz. Devletin kurmuş olduğu sistemle halk, kendi yaşamını sağlamakla birlikte yapılan üretim ve alınan vergiler ile doğrudan stok yönetimine katkı sağlamaktaydı. Günümüzde güven stoku olarak adlandırdığımız stok türü çok uzun yıllar boyunca sefer öncesinde uygulanmıştı. Arşiv kayıtlarında birçok örneğine rastladığımız üzere, kadıların, menzil eminleri ile beraber gözle stok kontrolü yaparak bozulan, yapısı değişen veya kullanılmayacak duruma gelen ikmal malzemelerini genellikle vergi yükümlüsü olan çevre kazalardan tamamlar, özellikle silah ve mühimmat gibi ikmal maddelerinin tamamlanması için merkez idareye başvururdu. 1565 yılında Budin Defterdarı ve Kadısı, sefere çıkan orduya takviye olarak verdikleri yuvarlakların tamamlanmasını talep etmişti. 1568 yılında Yemen'e gönderilen zahirenin vakit kaybetmeden yerine konması, Payas İskeleyi'ne gönderilen gemi ağaçlarının yerine gönderilen miktar kadar ağacın tamamlanarak ambarlara konulması istenmişti. Yine aynı şekilde, Tophane Ambarından İshakçı, Yergöğü ve Yaş kaleleri ile

²⁵⁴Tanyaş ve Baskak, 2012: 135.

Eğriboz ile Kıbrıs'a gönderilen mühimmat, yuvarlak ve tüfek ve fişegin eksilen miktar kadar tamamlanması istenmişti. Çok sayıda örneği bulunan bu tarz hükümlerle Osmanlı Ordusunun sefer öncesi, esnası ve sonrasında ihtiyacı olan ikmal maddelerinin detaylı bir şekilde kontrol edilerek günümüz faaliyetlerine benzer şekilde stok yönetimi uygulamaları yaptığını belirtmeliyiz.

3.13.5 Satın Alma Yönetimi

İşletmeler, talep edilen malzemeler için gerekli olan ve işletme dışından belirli bir ücret karşılığı alınan her şeye ihtiyaç duyarlar. Satın alma olarak adlandırılan bu faaliyetin, tüm sürecinin belirlenmesi ve idaresi ise Satın Alma yönetimidir. Alınacak malzemenin belirlenmesi, bu malzemenin nereden ve hangi miktarda alınacağı, alımın ne şekilde yapılacağı, yapılan alımın takibi ve kontrolü gibi çok detaylı süreçleri içerir.²⁵⁵ İşletmelerin faaliyetinin devamlılığını sağlama, rekabet üstünlüğü elde etme, daha az stok bulundurma ve farklı kaynaklardan satın aldığı malzemelerin satıcıları ile devamlı ve güvenilir ilişki kurmayı amaçlar. Satın alma yönetiminde fiyat, kalite, satın alma kararı ve malzemenin teslim koşulları ile tedarik edilen yer konularının seçimi önemlidir.

Günümüzde askeri lojistik açısından sıklıkla başvuru alan satın alma yönetimi Osmanlı Ordusunun lojistik organizasyonunda da uygulanmaktaydı. Özellikle hizmet alımı noktasında Osmanlı Devleti, ulaştırma yönetimi kapsamında ücreti karşılığında nakliye vasıtaları satın alma yoluna gitmekteydi. Örneğin, İran Seferi'nde ordunun ihtiyacı olan develeri her iki deveye beşer akçe ödemek suretiyle satın almıştı. Bunun yanında ticaret yaptığı komşu ülkelerden top ve top mühimmatı yapımında kullandığı bakır ve demir satın almaktaydı. Ayrıca, sefer kararının alınmasıyla beraber görevlendirdiği Nüzul Emni vasıtasıyla, hem halktan vergi karşılığı kendine düşen ikmal maddeleri toplanır hem de daha önce bahsettiğimiz sürsat yöntemiyle önceden belirlenmiş miktar ve cinslerde ikmal maddeleri yine devlet tarafından belirlenmiş fiyatlardan satın alınırdı. Yaptığımız arşiv çalışmasında Osmanlı Devleti'nin sadece son dönemlerinde diğer ülkelerden tüfek satın aldığına dair kayıtlara rastlanılmıştır. Örneğin, 1868 yılında Avrupa'dan iğneli tüfek, 1877 yılında Liege'den 150.000 tüfek²⁵⁶, Alman Lawrence fabrikasından 28.250 adet Mavzer tüfek²⁵⁷ ve 200.000 Martini Hanri marka tüfek²⁵⁸ alınmıştır. Bundan önceki yıllarda dış ülkelerden satın alma konusu ile ilgili bilgilere rastlanılmamıştır. Tüm bu faaliyetleri değerlendirdiğimizde Osmanlı Ordusunun lojistik organizasyonunda satın alma yönetimi faaliyetleri yer almaktadır.

²⁵⁵Milli Eğitim Bakanlığı, 2011: 98.

²⁵⁶HR.ID.1164 9 ve 10.

²⁵⁷İ.HUS. 44-116.

²⁵⁸İ.MMS. 44-1827.

3.13.6. Üretim Yönetimi

Talebi olunan malzeme veya ihtiyaç olunan hizmetin meydana getirilmesine kısaca üretim, bunların meydana getirilme sürecinde, taleplerin alımından, tahmininden, hammadde tedarik aşamalarından tüm girdilerin istenilen sonuca yönelik çıktı alınması ve bu maksatla yapılan planlama ile işlemlerin tümüne üretim yönetimi denmektedir. Doğal olarak dünyada yer alan kaynakların çıkarılması birincil üretim, bunların çeşitli işlemlere tabi tutulmasıyla ürün elde etmeye analitik üretim, birçok maddenin birleşimiyle yapılan üretime sentetik üretim, doğada yer alan maddelerin fabrika ortamında işlemlere tabi tutulmasıyla yapılan üretim fabrikasyon üretim ve sistematik olarak belirli koşullarda bazı maddelerin veya hammaddelerin birleştirilmesiyle de montaj üretim denmektedir. Gelişen teknoloji, talep olunan malzemelerin sürekliliği ve değişkenliğinin fazla olması nedenleriyle işletmeler, üretim yönetimiyle, bu beklentileri en az maliyetle, stok seviyesini en aşağıda tutarak en yüksek faydayla karşılamayı amaçlarlar. Askeri lojistik bakımından da önemli bir yere sahip olan üretim yönetimi, Osmanlı Ordusunun lojistik organizasyonunda kendi dönem şartlarında uygulanmıştır. Özellikle, silah ve mühimmat yapımı amacıyla ülkede bulunan madenlerden birincil üretim ve bu hammaddelerin işlenmesiyle de analitik üretim yapılmıştır. Demir, bakır ve güherçile olarak dönemin ateşli silah yapımında kullanılan bu hammaddelerin çıkarılma aşamasından işlenerek nihai ürün haline gelene kadar olan aşamalarda devlet eliyle ve hükümlerle üretim yönetimi faaliyetleri uygulanmıştır.

Tüm bu faaliyetlerin dışında Osmanlı Ordusunun lojistik sisteminde günümüz lojistik faaliyetlerin diğerleri olan Elleçleme, Ambalajlama ve Paketleme, Yer Seçimi ile Sipariş ve Talep Yönetimi gibi faaliyetlerin²⁵⁹ de yapıldığına dair kısıtlı bilgiler mevcuttur. Örneğin, Bosna Beylerbeyine gönderilen hükümle, madenlerin tespiti ve açılması için uygun yerlerin belirlenmesi istenerek yer seçimi ile ilgili değerlendirme yapılmıştır. Girit'in fethi için çok fazla sayıda donanma gemisi, top ve mühimmat isteyen Derya Beyi'ne gönderilen hükümle bu taleplerinin fazla ve gereksiz olduğu anlatılarak eldeki imkânlarla ve Rodos ile Mısır'dan gelen takviye birlik ve gemilerle seferi tamamlanması istenerek bir nevi sipariş ve talep yönetimi yapılmıştır. Ayrıca, birçok sefer öncesi ve esnasında ikmal maddelerinin temini ve sevkiyatında elleçleme, ambalajlama ve paketleme faaliyetlerine yer verilmiştir. Zigetvar Seferinde, hayvan yemi olarak kullanılan arpaların uygun çuvallara konulması ve birer akçe karşılığında çevre kazalardan insanlar vasıtasıyla develere yüklenmesi istenmişti.²⁶⁰ Aynı şekilde İran Seferinde, tereyağı ve yoğurdun muhafazasında buz kalıpları kullanılması ve malzemelerin bozulmasının önlenmesi menzil kadılarından istenmişti. Sonuç olarak, günümüz

²⁵⁹Milli Eğitim Bakanlığı, 2011: 102.

²⁶⁰BOA, 6 numaralı Mühimme Defteri 124 nolu hüküm.

lojistik faaliyetlerin şartların farklılığından dolayı bazı değişiklikler ve zorunluluklar barındırır da Osmanlı Ordusunda da uygulanmıştır.

3.14. Osmanlı Ordusunun Lojistik Sistemini Yansıması Bakımından Çeşitli Dönemlerdeki Seferlerin Lojistik Faaliyetleri

Yukarıda incelediğimiz Osmanlı Ordusunun lojistik sistemini daha iyi anlamamız açısından arşiv belgelerinde yer alan savaşlardan lojistik sistemi bütünüyle gösteren kayıtları ihtiva etmesi ve daha ilkel şartlarda yapılan faaliyetleri yansıması açısından Otlukbeli Savaşı, hem kara hem de su yollarının beraber olarak lojistik faaliyetlerde kullanımını göstermesi ve arşiv belgelerinde detaylı bilgiler ile savaş cüzlerinin yer alması açısından Kıbrıs Seferi ve bu iki savaşa oranla daha az arşiv bilgileri olsa da başlı başına bir lojistik seferi olması nedeniyle Ejderhan Seferi incelenmiştir. Arşiv belgelerinde ordunun lojistik faaliyetlerini yansıtan İran Seferi, Zigetvar Seferi, Viyana Kuşatması vb. gibi seferlere ait bilgilere ulaşılmış olmasına rağmen doktora tezi konuları olarak literatürde yer aldıklarından tekrara girilmemesi açısından yer verilmemiştir.

3.14.1. Otlukbeli Savaşı

Arşiv belgeleri incelendiğinde Osmanlı Devleti'nin 16.yüzyıla kadar olan döneminde yapılan lojistik faaliyetlerle ilgili olarak fazla belgeye rastlanılmamıştır. Dönem şartlarında savaşların kısa sürede sonuçlanmasından dolayı lojistik faaliyetler, sefer öncesinde tamamlanmış ve sefer esnasında lojistik desteğe genel olarak ihtiyaç duyulmamıştır. Osmanlı Devleti'nin yükseliş döneminde, ordunun lojistik organizasyonunu inceleyerek savaşın sonuçlarına etkisini değerlendirebilmemiz açısından Otlukbeli Savaşı'nı ve lojistik faaliyetlerini incelememiz faydalı olacaktır.

Osmanlı Devleti, yükselme döneminde, İstanbul'un fethi ile batı sınırlarını güvenlik altına almasının ardından doğu sınırlarını tehdit eden Akkoyunlu Devleti ile karşı karşıya gelmişti. Akkoyunlu Devleti'nin giderek güçlenmesi, Avrupa devletleri ile işbirliği yapması, o dönem Anadolu'da bulunan beylikleri kendi topraklarına katmak istemesi ve son olarak Osmanlı sınırlarının içerisine girerek şehirlerine saldırmasıyla²⁶¹ Fatih Sultan Mehmet tarafından sefer düzenlenmesine karar verilmişti.

²⁶¹Baykal, 1957: 261-281.

3.14.1.1. Sefer Hazırlıkları

Fatih Sultan Mehmet tarafından 1472 yılında tüm kadılıklara sefer fermanının gönderilmesiyle beraber hazırlıklar başlamıştı. Ordunun sefer güzergâhı belirlenirken Fatih Sultan Mehmet, lojistik imkânları değerlendirerek diğer seferlere göre farklı bir taktik belirlemişti. Buna göre, yaklaşık otuz bin kişilik Rumeli Eyaleti kuvvetleri ile yaklaşık yirmi bin kişilik Kapıkulu kuvvetleri Yenişehir’de toplanarak Kazova sancağına hareket edecek burada on bin kişilik Mustafa Çelebi kuvvetleri ile otuz bin kişilik Anadolu Eyaleti kuvvetleriyle birleşerek Kayseri üzerinden Sivas’a geçecek ve burada Amasya Sancağından intikal eden yaklaşık on bin kişilik Şehzade Bayezid kuvvetleriyle beraber Akkoyunlu Devleti sınırlarına doğru hareket edecekti.²⁶² Bu seferi çok önemseyen Fatih Sultan Mehmet’in eli silah tutan herkesin orduya katılmasını emrettiği düşünüldüğünde yapılan bu planın, yaklaşık yüz bin kişiye ulaşan ordunun lojistik organizasyonu kolaylaştırması açısından önem taşımaktaydı. Ordunun teşkilatlanmasını incelediğimizde;

Rumeli Eyalet Kuvvetleri; Tımar sistemine göre toprak verilen sipahilerin yetiştirmek zorunda olduğu askerlerden oluşmaktaydı. Her sancakta yer alan sipahiler, askerleriyle beraber sancak beyinin emir komutasında toplanarak diğer sancaklardan gelen birliklerle beraber beylerbeyinin emrine girer ve eyalet kuvvetini oluşturlardı. Otlukbeli Seferi’ne katılacak eyalet kuvvetleri, kara, donanma ve kale azabları olarak yaşadıkları yerleşim yerindeki her yirmi evden seçilen, ok, yay, kılıç gibi hafif silah ve teçhizat taşıyan *azablar*, sefer zamanı belirli bir günlük ücret karşılığı orduya katılan, hafif silah ve teçhizat taşıyan *yayalar* ve top arabalarını ve çeşitli ikmal maddelerini taşımakla ve yol, köprü ve geçitlerin temizliğini yapmakla görevli atlı birlik olan müsellemler, en uç birlikleri olarak görev yapan akıncılar ve gönüllü olarak orduya katılan sekbanlardan oluşmaktaydı.²⁶³

Merkez Kuvvetleri; Akkoyunlu üzerine yapılacak olan bu sefere kapıkulu askerleri, kapıkulu süvarisi ve yeniçerilerden oluşan yaklaşık yirmi bin kişilik Kapıkulu Kuvveti seferber edilmişti.²⁶⁴ Merkeze bağlı bu kuvvetler İstanbul’dan hareket ettiğinden dolayı yeteri kadar yük hayvanı (deve, at ve katır) temini yapılmasıyla beraber kendi ağırlıklarıyla intikal etmişti. Merkez kuvvetinin büyük kısmını oluşturan yeniçeriler, sefere üzerlerinde taşıdıkları ok, yay, kalkan, mızrak ve kılıç ile intikal etmişlerdi. Yeniçerilerin, sadece eğitim amacıyla atış yaptıktan sonra depolarda muhafaza edilen tüfekleri ve gerekli fitil ve pamukları, sefer öncesinde gerekli silah ve teçhizatı tedarik etmek, bunları depolarda bakımlı bulundurmak, sefer esnasında savaş alanına taşıyarak dağıtmakla görevli Cebeci Ocağı tarafından at, katır ve

²⁶²Türk Silahlı Kuvvetleri, 1986: 78.

²⁶³Uzunçarşılı, 1988a: 87.

²⁶⁴Türk Silahlı Kuvvetleri, 1986: 83.

develerle taşınmıştı. Otlukbeli Seferi'ne ayrıca iki bin kişiden oluşan topçu ocağı ve dört yüz kişilik top arabacıları ocağı personeli katılmıştı.²⁶⁵ Seferde kullanılan değişik çaplarda topları döken ve bunları savaş esnasında kullanan topçu ocağı, yapılan bu sefer için yaklaşık on altı top hazırlamıştı. İntikal mesafesinin uzun olması nedeniyle yapılan bu topların sekiz adedi muharebe alanında birleştirilmek üzere parçalar halinde götürülmüştü.²⁶⁶ Topları sefere götürmek için gerekli deve, beygir ve öküz gibi hayvanları temin etmek ve topları taşımaya elverişli arabaları yapmakla görevli olan top arabacıları ocağı, bu seferde kullanılmak üzere İstanbul ve Edirne'den bin dört yüz büyük baş hayvan tedarik etmişti.²⁶⁷ Ayrıca orduya Amasya sancağından katılan Şehzade Beyazıt, on bin öküz arabası ve bin topçu cephanesini getirmişti.²⁶⁸

Osmanlı ordusunda muharip birliklerin dışında çeşitli görevler alarak muharip birliklere yardımcı olan kuvvetleri ile geri hizmette lojistik destek sağlayan birlikleri de bulunmaktaydı. Yardımcı kuvvetler, ordu ile hareket eder ve muhtemel savaş yerinde karargâhın kurulduğu bölgeye yerleşir ve kendilerine düşen görevleri yaparlardı.

Ordunun su ihtiyacını karşılamakla görevli sakalar, intikal güzergâhında yer alan içilebilir ve kullanılabilir temiz su kaynaklarını tespit eder ve buradan temin ettikleri suyu askerlere dağıtırlardı. Otlukbeli Seferi için ordu, yaklaşık olarak bin üç yüz kilometreyi yaya olarak intikal etmişti. Sakalar tarafından, ülke sınırları içerisinde menziller vasıtasıyla tedarik edilen su ihtiyacı, Osmanlı Devleti'nin o dönemdeki sınırı olan Koyulhisar mevkiinden itibaren muharebenin cereyan ettiği Otlukbeli'ne kadar olan iki yüz kırk yedi kilometrelik bir mesafe içerisinde geçilen bölgedeki Fırat Nehri ile Kelkit Çayı ve bunların çeşitli kolları olan küçük derelerden tedarik edilmişti.²⁶⁹

Derbentçiler; ordunun intikal edeceği bölgedeki yolları temizlemek, genişletmek, top arabalarının rahatça geçebilmesi maksadıyla bataklık haline gelmiş olan arazi kesimlerini kurutmak ve buraların emniyetini almakla görevli olan birliklerdi. Akkoyunlu üzerine sefere çıkan ordunun intikal güzergâhı Kayseri'ye kadar olan kesimde nispeten uygun şartlardaydı. Merkez kuvvetleri Fatih Sultan Mehmet önderliğinde bu bölgeye yaklaşık kırk günde intikal etmişti.²⁷⁰ Yapılan bu seferde, bu bölgeye kadar olan yoldaki tamirat ve bakım işleri menzillerin çevresinde yaşayan halk tarafından, kadılar marifetiyle görevlendirilen kişiler tarafından yapılmıştı. Kayseri'den Sivas'a ve oradan da Otlukbeli mevkiine kadar olan beş

²⁶⁵ATASE B.124.

²⁶⁶Türk Silahlı Kuvvetleri, 1986: 85.

²⁶⁷ATASE B.139.

²⁶⁸Baykal, 1957: 261-281.

²⁶⁹Harp Akademileri, 1949: 66.

²⁷⁰Harp Akademileri, 1949: 71.

yüz on sekiz kilometre yolun bakımı, geçitlerin açılması, çeşitli köprü yapılması ise yaklaşık iki yüz yirmi sekiz derbentçi tarafından yapılmıştı. Tokat, Amasya, Turhal ve Sivas kadılarına gönderilen emirle yeteri kadar derbentçi talep edilmiş, eksik kalırsa halktan ücreti karşılığında gönüllü olarak çalışacak kimselerin bulunması istenmişti.²⁷¹

Sefer güzergâhının belirlenmesiyle beraber bölgedeki yerleşim yerlerinde yaşayan ve ordunun intikal edeceği arazi yapısını çok iyi bilen martaloz da denilen kılavuzların ordunun konaklayacağı menzillerde hazır edilmesi ve intikal esnasında öncü kuvvete yol göstermesi istenmişti.

Ordunun yardımcı sınıflarından biri ise sağlık hizmetleriydi. Hekimler, cerrahlar ve mezarcılardan oluşan bu sınıf, ordu ile hareket ederek hem intikal esnasında, hem muharebe sırasında hem de muharebe sonrasında sağlık hizmeti vermekteydi. Otlukbeli Savaşı'nın kısa sürmesi nedeniyle hekim ve cerrahlar hayati ilk müdahalede bulunduktan sonra sefer dönüşünde intikal bölgesinde yer alan daha donanımlı hastanelere yaralıları taşıyarak müdahalelerde bulunmuşlardı. Sefer esnasında yük taşıyan hayvanlar ile atlı birliklerde bulunan hayvanların sağlık ihtiyaçları karşılamakla yükümlü veterinerler de sefere katılmışlardı. Ordunun intikal hızına ve moral durumuna hem gidişte hem de dönüşte doğrudan etki eden personel ve hayvan sağlık durumları için ayrıca orducu esnafından da faydalanılmıştı. Özellikle ordunun konakladığı menzillerde, aktarlar çeşitli hastalıklara karşı askerlere kuvvetlendirici ve iyileştirici doğal karışımlar hazırlayarak satmışlardı. Ayrıca yine orducu esnafı içerisinde yer alan nalbantçılar da hayvanların nal ihtiyacı dışında çeşitli hastalık ve yaralarını da tedavi etmişlerdi. Sefer esnasında, muharebede ve sefer dönüşünde şehit düşen asker ve sivil kimseler ile ölen hayvanları usule uygun bir şekilde gömmekle görevli olan mezarcılar da ordunun diğer yardımcı sınıfı olarak sefere katılmıştı.

3.14.1.2. Lojistik Faaliyetler

Fatih Sultan Mehmet, 1472 yılının sonbahar ayında Akkoyunlu Devleti'nin Tokat'a saldırmasının ardından sefer kararını vermişti.²⁷² Devletin ileri gelenleri ile yaptığı divan-ı hümayun toplantılarının ardından diğer seferlere göre farklı bir tertiplenme planı hazırlamışlardı. Akkoyunlu Devleti'nin üzerine yapılacak olan bu seferin coğrafi şartlar bakımından zorluğu ve intikal mesafesinin uzunluğu değerlendirilerek Yenişehir, Beypazarı ve Kazova şehirleri, ordunun üç ana toplanma bölgesi olarak seçilmişti.²⁷³ Merkez kuvvetleri, İstanbul-İznik istikametinden, Rumeli eyalet kuvvetleri ise Edirne-Çanakkale-Bursa

²⁷¹Türk Silahlı Kuvvetleri, 1986: 92.

²⁷²TSA, Otlukbeli Fetihnamesi, No: 8306.

²⁷³Türk Silahlı Kuvvetleri, 1986: 95.

istikametinden ilerleyerek Yenişehir’de birleşmişti. Buradan Beypazarı’na devam eden ordu, Beypazarı’nda Şehzade Mustafa’nın birlikleriyle birleşerek Ankara-Kayseri istikametinden Sivas’a varmış ve burada Amasya’dan Tokat-Koyulhisar istikametinden gelen Şehzade Beyazıd’ın birlikleriyle ordu tamamen toplanmıştı.²⁷⁴ Tam mevcut olarak tüm kuvvetleri birleşen ordu, Zara-Koyulhisarı-Refahiye-Erzincan istikametinde ilerleyerek Akkoyunlu ordusu ile karşılaşacağı yere varmıştı.

Yapılan bu planlama ile lojistik hazırlıkların tek noktaya toplanması yerine bölgelere ayrılması hedeflenmişti. Bu şekilde önemli bir maliyet avantajının yanı sıra daha hızlı bir tedarik süreci sağlanmıştı.

Ordunun ikmal maddeleri ile ilgili olarak,

Üsküdar Kadısına verilen emirle yeteri kadar peksimet, arpa, beygir, deve, mum, meşale, çadır bezi ile intikale başlayan her bir askere yarım ekmek ile hayvan yemi olarak ot temin etmesi istenmişti.²⁷⁵

Gebze, İznikmid ve Yenişehir kadılarına verilen emirde, yeteri kadar peksimet, un, buğday, arpa, yağ ve bal ile beygir ve katır tedarik etmeleri istenmişti.²⁷⁶

Sefer güzergâhında bulunan Beypazarı, Karapınar, Ereğli, Ankara, Kayseri, Sivas, Samsun, Bayburt ve Zara kadılıklarına ise yeteri kadar zahire ve yem bulundurmaları istenmişti. Ayrıca sınır hattında bulunan Koyulhisar Kalesi’nde zahire, hububat, peksimet, tüfek ve barut depolanması ve varsa eksikliklerin Trabzon, Amasya ve Turhal kadıları tarafından tamamlanması istenmişti.²⁷⁷ Sefer için Fatih Sultan Mehmet tarafından Üsküdar’da ordunun et ihtiyacını karşılamak için bir mezbahane yaptırılmış, Edirne eyaletinden iki bin civarında büyük baş hayvan gönderilmesi istenmiş ve masrafların karşılanması maksadıyla kendine ait hazineden yirmi dört bin altın bağışlamıştı. Seferde ayrıca ordunun iâşesi, ortanın parası denen ve her asker başına verilen ikişer altın toplanarak sürsat yöntemiyle karşılanmıştı.²⁷⁸ Ayrıca, Yenipazar ve ordunun tam mevcutla toplandığı Sivas kadılarına verilen emirle yağ, bal ve yoğurt gibi yiyecek maddeleri mübayaa yoluyla satın alınmış ve çevre yerleşim yerleri dâhil yeteri kadar miktarın bu menzillerde hazır edilmesi istenmişti.²⁷⁹ Mevcudun kalabalık olmasından dolayı ekmek ihtiyacının fazla olduğu ve güzergâh üzerinde bulunan menzillerde fazla miktarda un bulundurulması, bunların çuvallarda bozulmadan muhafaza edilmesi, yeterli çuval bulunamazsa eksikliklerin Afyon ve Turhal kadıları

²⁷⁴Ambrogio ve Caterino, 2006: 108.

²⁷⁵Salim, 1931: 20.

²⁷⁶Salim, 1931: 21.

²⁷⁷ATASE B. 123,125.

²⁷⁸Türk Silahlı Kuvvetleri, 1986: 106.

²⁷⁹ATASE B. 126.

tarafından tamamlanması istenmişti.²⁸⁰ Temin edilen tüm bu erzakların depolanması ve bozulmadan saklanması konusu da hayati öneme sahip bir lojistik faaliyetti. Yaklaşık yüz bin kişiye ulaşan ordu mevcudunun sadece günlük et tüketimi on üç ile on beş ton arasında olduğunu düşündüğümüzde özellikle kuru erzakın stoklanacağı depoların kapasitelerinin on beş ile yirmi ton arasında olması gerekmektedir. Nitekim bu konuyla ilgili olarak savaşın yapılacağı yere yakın olması nedeniyle Koyulhisar Kalesi'ne çevre kazaların da yardımıyla yirmi ton kapasiteli üç depo yapılması emri verilmişti.²⁸¹ Daha çok deve ve öküz arabaları ile taşınan ikmal maddelerinin bir kısmı ise İstanbul'dan donanmaya ait gemiler ve balıkçı kayıklarıyla Samsun'a kadar götürülmüş, kiralanan her balıkçı teknesine peşin olarak iki akçe navlun ücreti ödenmiş ve Samsun'da indirilen erzakın Amasya'da bulunan Sancak Beyi Şehzade Bayezid tarafından gönderilen katırlar ile Sivas'ta bulunan menzil ile Koyulhisar Kalesi'ne teslim edilmesi sağlanmıştı. Bu ikmal maddelerinin taşınması maksadıyla Amasya Sancağına bağlı kaza ve köylerden toplam kırk sekiz katır ve on iki öküz arabası kiralanmıştı.²⁸² Ordunun bir diğer önemli ikmal maddesi olan silah ve mühimmatlar dönemin şartları gereği ok, yay ve kılıç gibi hafif silah ve teçhizatları. Genel olarak, Cebeci Ocağı'nın yapmış olduğu bu silah ve teçhizatlar, muharebe ağırlığı olarak askerlerin üzerinde taşınmıştı. Yeni gelişmekte olan ateşli silahların başında gelen tüfeklerin bir kısmı, fitil ve barutlarıyla beraber muharebe sahasına Cebeci Ocağı tarafından yük hayvanlarıyla beraber taşınmış bir kısmı da konaklanan menzillerden alınmıştı. Ordunun kullandığı en önemli iki ateş destek silahı ise mancınık ve toptu. Özellikle askeri harekâta etkisi bakımından önem arz eden toplar, muharebe alanında etkin olarak kullanılırdı. Akkoyunlu Seferi öncesinde de top ve yuvarlaklar, merkezde Tophane'de dökülmüş ve daha önce belirtildiği üzere on altı adet top, tedarik edilmiş olan öküz arabaları vasıtasıyla muharebe alanına intikal ettirilmişti. Otlukbeli Savaşı'nda diğer ikmal maddeleri olan odun, meşale ve mum, patlayıcı maddeler, gaz yağı, kazma ve kürek gibi malzemeler menzillerden²⁸³ tedarik edilmişti.

²⁸⁰Türk Silahlı Kuvvetleri, 1986: 118.

²⁸¹Salim, 1931: 20.

²⁸²Osmanlı Ordusunda usul olarak askere malzemelerini yüklemeleri ve taşınması için her on askere bir katır veya beygir verilirdi. Ayrıca konaklanan menzillerde yatak hizmetlerini görmek için her yirmi askere iki küçük çadır ve iki halı ve yemek takımlarını taşınması için bir deve tahsis edilirdi. Böylece ordunun diğer ağırlıkları (top, mancınık, barut vb.) ile Padişahın ağırlıkları hariç olmak üzere yüz bin kişilik bir ordunun intikalinde yaya askerler için yaklaşık beş bin civarında hayvan tedarik edilirdi.

²⁸³Türk Silahlı Kuvvetleri, 1986: 121.

3.14.1.3. Sonuç

Merkez Ordusunun 11 Nisan 1473 tarihinde Üsküdar'dan başladığı intikal, İznik-Yenişehir – Beypazarı – Ankara – Kayseri – Sivas – Zara – Koyulhisar – Refahiye - Erzincan istikametinde gerçekleşmişti. Akkoyunlu ordusu ile ilk temas 4 Ağustos'ta, Otlukbeli civarında sağlanmış ve burada gerçekleşen meydan muharebesi sonucunda aynı gün Osmanlı Ordusu zaferini ilan etmişti.

Belgelerden elde ettiğimiz bilgiler ışığında, altı ay süren lojistik hazırlıkların tamamlanmasıyla birlikte ordu, dört ay süresince savaş alanına intikal etmiş ve arazi şartları açısından zorlu olan bu intikalde, ordunun ihtiyaçlarına yetecek ölçüde hazırlık yapılarak lojistik organizasyon bakımından herhangi bir aksaklık meydana gelmemiştir. Lojistik anlamında yapılan bu başarılı planlama ve organizasyonun, ordunun moral ve motivasyonunun yüksek kalmasını sağlayarak kısa sürede zaferle sonuçlanan bu başarıya doğrudan etki ettiğini değerlendirebiliriz.

3.14.2. Ejderhan Seferi

Osmanlı Devleti'nin 16. Yüzyıldaki en büyük meselelerinden biri doğu sınırlarındaki İran tehdidiydi. Yavuz Sultan Selim döneminden beri devam eden bozuk ilişkiler sık sık Osmanlı Devleti'nin uzun, masraflı ve zahmetli doğu seferlerine çıkmasına neden oluyordu. Coğrafi özellikleri ve iklim bakımından sıkıntılı olan bölgede seferler uzun sürüyor, lojistik faaliyetleri devam ettirmenin zorluğundan dolayı ordunun sonuca ulaşması çok güç hale geliyor ve bunun neticesinde bölgenin siyasi ve ekonomik yapısını değiştirebilecek düzeyde gelişmeler yaşanıyor.

Dönemin en önemli devlet adamlarından olan Sadrazam Sokullu Mehmet Paşa, ordunun başarıya ulaşabilmesi, lojistik destek sağlanarak olabileceğini düşünüyor ve bu konuyu çözebilmek maksadıyla çeşitli çareler arıyordu. Bununla beraber devletin kuzey sınırlarında Altınordu İmparatorluğu'nun çökmesiyle beraber yeni siyasi oluşumlar meydana gelmekteydi. İran tehdidi karşısında Orta Asya hanlıklarına yapılan yardımlarla beraber yakınlaşmıştı. Altınordu İmparatorluğu'nun yıkılmasının ardından Kırım Hanlığı, Kazak Hanlığı ve Moskova Knezliği (Çarlığı) gibi ortaya çıkan devletler arasında bölgenin hâkimiyeti maksadıyla birçok anlaşmazlık meydana geliyordu.²⁸⁴ Bu dönemde Moskova Knezliği'nin güçlenmeye başlaması, 1475 yılından beri Osmanlı Devleti'nin himayesi altında yer alan Kırım Hanlığını, Karadeniz'in güvenliğini ve dolayısıyla Osmanlı Devleti'nin kuzey sınırlarını tehdit eder hale gelmişti.

²⁸⁴Işık, 2018: 130-144.

Kırım Hanlığının 1549 yılında Ejderhan ve Kazan'ı himayesine almasının ardından Moskova Knezliği önce 1552 yılında Kazan'ı ardından 1556 yılında Ejderhan'ı fethederek Karadeniz'e uzanan bir hâkimiyet kurması, bu bölgelerde kaleler yapmaya başlaması ve stratejik bir konumda olan Azak Kalesi'ne çeşitli saldırılar düzenlemesi hâlihazırda Avusturya ve İran sorunlarıyla uğraşan Osmanlı Devleti açısından kuzey sınır güvenliği ve hâkimiyeti bakımından yeni ve büyük bir tehlike olarak ortaya çıkmıştı.²⁸⁵ Orta Avrupa ve İran sorunlarıyla uğraşmakta olan Osmanlı Devleti, Kırım Hanlığını çeşitli zamanlarda destekleyerek uzun bir süre kuzey sınırlarındaki bu soruna doğrudan müdahalede bulunmamıştı. Ancak, Avusturya ile uzun süreli barış yapılmasının ardından, Orta Asya'da bulunan çeşitli Müslüman hanlıklarının, Moskova Knezliği'nin hac yolunu ve tüccarları engellediklerine dair şikâyetlerin artması ve doğu sınırlarındaki İran tehdidi karşısında ordunun yaşadığı lojistik soruna çare arayan Sadrazam Sokullu Mehmet Paşa'nın bu sorunun çözümünün yine kuzey bölgesinde yapmayı teklif ettiği projeye çözüleceği konusundaki ısrarının ardından Ejderhan'a sefer kararı verilmişti.²⁸⁶ Sadrazam Sokullu Mehmet Paşa, kuzey bölgesinde bulunan Don ve Volga nehirlerinin kesiştiği en dar bölgeden birleştirilerek bir kanal açılmasını ve bu sayede Hazar Denizi'ne kadar ulaşmayı ve İran seferlerinin lojistik problemlerini kesin olarak çözmeyi planlıyordu. Açılacak olan bu kanalla beraber kritik öneme haiz olan Ejderhan üzerine sefer yapılarak Moskova Knezliği tehlikesi ortadan kaldırılacak, Kırım Hanlığının güvenliği sağlanacak, Karadeniz ve Orta Asya hâkimiyeti yeniden tesis edilecekti.

3.14.2.1. Sefer Hazırlıkları ve Lojistik Faaliyetler

Planlanan bu projeyi hayata geçirmek için Sokullu Mehmet Paşa, keşif yapılması maksadıyla Şikk-ı Sanî Defterdarı Kasım Bey'i, Kefe'ye sancakbeyi olarak görevlendirdi ve detaylı bilgi ve plan hazırlanmasını istedi.²⁸⁷ Bu esnada sefer hazırlıklarına ise başlanmıştı.

Öncelikle ordunun toparlanması maksadıyla; Tanrıdağı, Ofçalı, Kocacık ve Naldöken yürükleri subaşlarına gönderilen emirle sefer için yürükler ve tatarların görevlendirildiği belirtilmişti.²⁸⁸ Aynı şekilde Kastamonu Beyine ve Sinop dizdarından yeteri kadar hisar eri

²⁸⁵İnalçık, 1948: 38.

²⁸⁶Buhara ve Semerkand taraflarından hacca gitmek isteyenler ile ticaret için gelecek tacirlere Ejderhan vilâyetinde engel olunması üzerine Ejderhan'ın fethi maksadıyla araştırma ve hazırlıkların yapılması ve Ejderhan taraflarından hacca gelenlerin yol emniyetleri olmadığından, dönüşlerinde isterlerse İstanbul, Samsun ve Sinop iskelelerinden birinden Kefe'ye geçip, oradan Kırım Hânının yardımıyla memleketlerine gidebilecekleri hakkında hükümler için bkz. BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 667, 671 ve 838 nolu hükümler.

²⁸⁷Koç, 2012: 455-494.

²⁸⁸BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 4, 6, 7, 10 ve 11 nolu hükümler.

talep edilmişti.²⁸⁹ Bolu Beyi ve Amasra Dizdarı ile Trabzon Beyi, Rize, Samsun ve Giresun Kalalarından, Kefe’de yapılan gemiler için toplam yüz üç asker(cenkçi) göndermesi istenmişti.²⁹⁰ Çorum Beyine gönderilen emirle, elli sipahisini sancağın güvenliği maksadıyla bırakarak, Canik ve Amasya Beylerinin ise mevcut tüm kuvvetleriyle sefere katılması emredilmişti.²⁹¹ Köstendil, Silistre ve Niğbolu Beylerinin sancaklarda görevli tüm kuvvetlerini askerlerini Alaybeyleri komutasında Kefe Beylerbeyi emrine göndermeleri istenmişti.²⁹² Vize Yörükleri Subaşı Pîrî’ye gönderilen emirde, Ejderhan Seferi’ne yüz elli beş çingene müselleme ocağının, başlarında çeribaşları ve yeteri kadar erzakları ile beraber katılmaları istenmişti.²⁹³ Böylece Ejderhan seferine katılacak ordunun mevcudu yaklaşık on bin kişiyi bulmaktaydı.²⁹⁴ Kefe Beylerbeyine ise belirtilen tüm kuvvetlerin nevrusta katılmış olmalarının sağlanması emri verilmişti.²⁹⁵

Ejderhan Seferinde, ordunun sefer boyunca ihtiyacı olan ikmal maddelerinin Kefe üzerinden Azak Kalesi’ne getirilmesi ve burada depolanması planlanmıştı. Bu maksatla yapılan faaliyetleri incelediğimizde;

Birinci sınıf ikmal maddeleri ile ilgili olarak: Boğdan Voyvodasından navlunu vergiden düşülmesi kaydıyla rençber gemileriyle Kefe’ye yeterli miktarda buğday göndermesi istenmişti.²⁹⁶

Kefe Beyinden, Kefe’de celepik yapabilecek zengin kişilerden, ekonomik durumlarına göre celepkeş ve koyun göndermeleri istenmişti.²⁹⁷

Kefe Beylerbeyine ve bağlı kadılıklarına verilen emirde, sefer için yaptırılan gemilerin silah araç ve gereçleri ile dolu olduğundan zahire götürmek için navlun ücretleri ödenmek kaydıyla yeterli sayıda rençber gemisi ile balıkçı donbazı tutulması ve zahirenin naklinin sağlanması istenmişti.²⁹⁸

Kefe Beylerbeyine verilen emirde, Kefe iskelesine zahire getirmiş olan gemilerin navlun ücreti karşılığında Azak Kalesi’ne gönderilmesi istenmişti.²⁹⁹

Niğbolu Kadısına verilen emirde, Kefe’ye gidecek askerler için Niğbolu, Silistre ve Varna’dan yeteri miktarda zahire temin edilerek, İstanbul’da da ihtiyacın hâsıl olması

²⁸⁹BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 18 nolu hüküm.

²⁹⁰BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 19,20 ve 2302 nolu hükümler.

²⁹¹BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 21, 22, 2255 nolu hükümler.

²⁹²BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 23 ve 2307 nolu hükümler.

²⁹³BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2644 nolu hüküm.

²⁹⁴İnalcık, 1948: 94.

²⁹⁵BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 27 nolu hüküm.

²⁹⁶BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 24 nolu hüküm.

²⁹⁷BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2254 nolu hüküm.

²⁹⁸BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2280 nolu hüküm.

²⁹⁹BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2599 nolu hüküm.

nedeniyle beş adet geminin kalması diğer beş adet geminin gitmesi ve kaliteli buğdayın tedarik edilmesi istenmişti.³⁰⁰

Boğdan Voyvodası, Silistre Beyine ve Akkirman Beyine gönderilen emirde, yeteri kadar buğday gönderilmesi istenmişti.³⁰¹

Sinop ve Samsun Kadılarına verilen emirde, Kefe'ye un ve zahire göndermek üzere Samsun ve Sinop taraflarında gemilere el konularak rüzgâr durumuna göre Kefe'ye gönderilmesi, şartlar olumsuz ise zahire tedarikine devam edilerek bahar aylarında hareket edilmesi istenmişti.³⁰²

Kefe, Soğdak, Kerş ve Taman kadılarına gönderilen emirde, ordu için beşer yüz, Manküb kadısından ise bin beş yüz kantar peksimet tedarik edilerek, Kefe'deki kasabalardan hazırlanacak her sanattan orducu esnafının gönderilmesi talep edilmişti.³⁰³

Tüm bu emir ve hükümler incelendiğinde ordunun tahmini olarak iki senelik ihtiyacının tedarik edilmesi planlanmıştır. Diğer ikmal maddeleri ile ilgili olarak ise özellikle çok sayıda top ve yuvalak dökülmesi ile bunlar için lazım olan hammaddelerin tedarik edilmesi ve işlenmesi istenmişti.

Sığacık Beyine verilen emirle Sisam adasında güherçile madeninde çalışanların iâşe ve güvenliklerinin temin edilmesi istenmişti.³⁰⁴

Selanik yürükleri, Ofçabolı yürükleri, Tırhala tatarları subaşları ile Çirmen müsellemleri beyine verilen emirde, Selanik ile Ofçalı yürüklerinin, Tırhala tatarlarının ve Çirmen müsellemlerinin bir kısmının Rudnik Madeni'ne tayin olunduğu belirtilmişti.³⁰⁵

Sisam adasında, Rudnik Madeni'nde, Budun, Belgrad ve Tımişvar'da güherçile işlenmesi,³⁰⁶ Bosna'da güherçile çıkartmaya müsait yer olup olmadığı ve güherçile çıkartmak için gerekli malzeme bulunup bulunmadığının bildirilmesi,³⁰⁷ güherçile madeninin işletilmesi esnasında ihtiyaç duyulacak âlet ve edevâtlar piyadelerin Sığacık'tan karşılanması,³⁰⁸ Bilecik Madeni'nde dökülen yuvarlak hizmetinde çalışmak üzere Bolu, Teke, Manavgat, Karasi, Biga, Ankara ve Sultanönü müsellemler ve piyadelerinin gönderilmeleri,³⁰⁹ Malazgirt dizdarı tarafından kurulacak mirî güherçile kârhanesi için Erzurum, Anadolu ve Diyarbakır beylerbeyleri, sancakbeyleri ve kadıları ile Bahaeddin Bey tarafından gereken yardımların

³⁰⁰BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2077 nolu hüküm.

³⁰¹BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2227 nolu hüküm.

³⁰²BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2243 nolu hüküm.

³⁰³BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2252 nolu hüküm.

³⁰⁴BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2 nolu hüküm.

³⁰⁵BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 3, 5 ve 9 nolu hükümler.

³⁰⁶BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 127 ve 1149 nolu hükümler.

³⁰⁷BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 936 nolu hüküm.

³⁰⁸BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 486 nolu hüküm.

³⁰⁹BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 1062 nolu hüküm.

yapılması,³¹⁰ Belgrad Kalesi'nde fındık³¹¹ ve Semendire'de top dökülmesi,³¹² Kütahya yayaları beyine verilen emirde, ordunun artan top imalatı için, Bilecik'te top yuvalağı imalatı için takviye personel gönderilmesi³¹³, Pazarcık kadısına verilen emirde, Bilecik'te yapılan topların on altı, on dört ve on bir vukiyye çapında yapılması³¹⁴ ve Anadolu Kethüdasına verilen emirde, bu çapta yapılan topların sayısının on beş bine ulaşmasının ardından topçubaşının gönderdiği kalıplara göre imal edilmesi istenmişti.³¹⁵

Ejderhan Seferi'nde Kırım Hanlığı'nın mevcut kuvvetlerine takviye olarak atlı ve silahlı iki yüz askerin gönderildiğini ancak Kırım Hanı'nın talebi üzerine Kefe Beyi, Manküb ve Suğdak Kadılarına verilen emirde, beş yüz tüfek ve askerin Kırım Hanı Devlet Giray Bey'e gönderilmesi istenmişti.³¹⁶

Azak Kalesi dizdârına ve Azablar ağasına verilen emirde, gemilerle Kefe'ye gönderilen top, barut, fındık vs. silâh ve mühimmâtın Baş Kefe adlı yerde gemiler içeri giremediği için dombazlara yüklenerek Azak Kalesi'ne iletilip uygun bir yerde muhafaza edilmesi ve ne kadar mühimmât teslim alınırca defter edilip bir sûretinin Kefe Beyi Kasım'a gönderilmesi istenmişti.³¹⁷

Ejderhan Seferi'nde, diğer seferlerden farklı olarak ikmal maddelerinin büyük bir çoğunluğu Kefe Sancağı, Kırım Hanlığı ve Azak Kalesi'nin mevcut imkânlarından sağlandığı, orducu esnafının Kefe sancağından görevlendirilmiş³¹⁸ ve ordunun önemli kuvvetini oluşturan merkez kuvvetlerinin o esnada Edirne'de kışlamaya karar veren padişah ile hareket etmişti. Bununla beraber planlanan kanal açılması projesinde ihtiyaç olan kazma, kürek ve çapa gibi alet ve edevatlar ise çok miktarda gönderilmiştir.³¹⁹

Tüm bu ikmal maddelerinin naklinde ise çok fazla sayıda gemi yapılmış³²⁰ ve büyük oranda gemilerden faydalanılmıştı.³²¹ Çeşitli gemilerle taşınan ikmal maddeleri ulaştıkları iskelelerden malzemelerin depolanacağı ambarlara götürülmesinde çok sayıda at ve beygir kullanılmıştı. İkmal maddelerinin nakliyle ilgili olarak;

³¹⁰BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 434 nolu hüküm.

³¹¹BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 633 nolu hüküm.

³¹²BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 663 nolu hüküm.

³¹³BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 1441 nolu hüküm.

³¹⁴BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 1486 nolu hüküm.

³¹⁵BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 1580 nolu hüküm.

³¹⁶BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 124 nolu hüküm.

³¹⁷BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 1554 nolu hüküm.

³¹⁸BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2252 nolu hüküm.

³¹⁹İnalcık, 1948: 55.

³²⁰BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 119 nolu hüküm.

³²¹BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 1833 nolu hüküm.

Samsun ve Sinop kadılarına gönderilen emirde, Kefe'ye gönderilecek zahire için gemi ihtiyacı olduğu bu nedenle iskelelerine gelen rençber gemilerine el konularak yüklenen zahirenin gönderilmesi istenmişti.³²²

Silistre Beyi Yunus Beye gönderilen emirde, Kefe'ye gönderilmek için Silistre'den tedarik edilmesi istenilen zahirenin, Tuna yoluyla Kili'ye gelen gemiler ile Karadeniz'den gelip Tuna Boğazı'nda bekleyen gemilerin boşaltılarak bunlara yüklenmesi ve Kefe'ye gönderilmesi istenmişti.³²³

Kefe Beylerbeyi'ne verilen emirde, Varna kadısının sekiz gemi zahirenin Kefe'ye intikal ettiğini bildirdiği, bu gemilerin ise ivedi bir şekilde navlun ücretleri kendisine ait olmak üzere Azak Kalesine göndermesi istenmişti.³²⁴

Kefe ile Azak Kalesi arasında ikmal maddelerinin taşınması maksadıyla kullanılmak üzere, Eflak ile Boğdan Voyvodalarına verilen emirde, bedellerinin iki voyvodalığa verilen haraçlardan karşılanmak üzere Ejderhan Seferinde ordunun ihtiyacı olan, Boğdan'dan sekiz yüz, Eflak'tan ise üç yüz baş, arabaya yarar beygir tedarik edilerek gönderilmesi istenmişti.³²⁵

3.14.2.2. Sonuç

Yapılan tüm bu hazırlıkların ardından ikmal maddeleri, Don Nehrinin yakınında bulunan Azak Kalesi'nde depolanmıştı. İkmal maddeleri ile beraber hem projeyi gerçekleştirmek hem de Ejderhan üzerine sefer maksadıyla toplanan ordu, Kasım Bey tarafından keşfi yaptırılmış olan Don ve Volga Nehrinin en dar kısmına, Azak Kalesi'nden kırk günlük ikmal maddeleri alarak, tüm ağırlıklarıyla beraber (silah, mühimmat, aydınlatma, yakacak, mutfak malzemeleri ve çadır vb.) arazinin uygun olduğu kesimlerde konaklayarak yaklaşık beş hafta süren intikalden sonra ulaşmayı başarmıştı.³²⁶ Burada yaklaşık üç ay boyunca yapılan kazı çalışmaları toprağın sert olması nedeniyle fazla ilerleme sağlayamamıştı. Kışın yaklaşmasıyla iklim şartlarının ağırlaşmasından dolayı kanal yapım işi yarım bırakılmıştı. Kırım Hanı, kanalın açılmasının ardından yetkilerini kaybederek basit bir sancağa dönüşeceğini düşünmesinden dolayı Kasım Bey'i etkileyerek doğrudan Ejderhan'ın üzerine sefer düzenlenmesine karar verilmesini sağlamıştı.³²⁷ Bu maksatla, Ejderhan şehrine doğru intikal eden ordu, yeterli ikmal maddelerini yanına alamaması, Azak Kalesi'nden Ejderhan'a lojistik desteğin sağlanamayacak olması ve bölgeye topların götürülememesinden

³²²BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 1938 nolu hüküm.

³²³BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2235 nolu hüküm.

³²⁴BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2599 nolu hüküm.

³²⁵BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri 2230 nolu hüküm.

³²⁶Günümüz şartlarında intikal edilen mesafenin yaklaşık beş yüz kilometre intikal edilmiştir.

³²⁷İnalçık, 1948: 118.

dolayı Kasım Bey, Ejderhan'ı kuşatmaktan kaçınarak kışı geçirmek maksadıyla bölgede bir kale yaptırmıştı.³²⁸ Ancak, ordunun içerisinde kış şartlarında bölgede barınılmasının zor olacağı düşüncesinin hâkim olması ve Moskova Knezliği ile İran'ın anlaşarak kendi üzerlerine bir ordu gönderdiği söylentilerinin çıkmasıyla ordu dağılarak Karadeniz'e kadar geri çekilmiş ve sefer başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

İki nehrin birleştirilmesi ve Ejderhan'ın ele geçirilmesi maksadıyla yapılan bu sefer başarılı olmuş olsa Osmanlı Devleti, Karadeniz ile Hazar Denizi arasında su yolu bağlantısı kurarak İran Seferlerinin lojistik sorununu çözmüş olacak ve Kafkas ve Orta Asya bölgesindeki hâkimiyetini tamamen tesis ederek askeri, ticari, siyasi ve sosyal açıdan önemli kazanımlar elde edebilecekti.

Don-Volga nehirlerinin açılacak bir kanalla birleştirilmesi ve Karadeniz ile Hazar Denizinin birbirine bağlanması hususu lojistik anlamda dönemin şartlarına göre çok ileri görüşlü bir projedir. Ancak sefer öncesinde başarılı ve yeterli bir lojistik organizasyon yapılmasına rağmen sefer esnasında lojistik faaliyetlerin yetersiz olması nedeniyle başarısızlıkla sonuçlanmıştır.

3.14.3. Kıbrıs Seferi

Osmanlı Devleti, Akdeniz'de bulunan Girit ve Rodos adaları ile Mısır'ı fethederek Akdeniz'de belirli bir hâkimiyet kurmuştu. O dönemlerde Akdeniz hâkimiyeti için fazla engel teşkil etmeyen Kıbrıs'a dokunulmamıştı. Ancak ilerleyen zamanlarda hacca giden Müslümanlara engel olunması, Akdeniz'de Osmanlı gemilerine karşı korsan faaliyetlerin artması ve adada hüküm süren Venedikliler ile çeşitli anlaşmazlıklar neticesinde Osmanlı Devleti, toprakları arasında kalmış olan Kıbrıs ile ilgilenmeye başlamıştı.³²⁹ Özellikle Mısır'ın fethinden sonra daha stratejik bir konum olması nedeniyle Venediklilerle, vergi verilmesi koşuluyla çeşitli defalar antlaşmalar yapılmıştı. Akdeniz üzerinde Osmanlı Devleti'nin mutlak hâkim hale gelmesi, donanmanın ulaştığı güç ve adanın konumunun öneminin anlaşılmasından dolayı Venedikliler, adayı kaybetmemek için çeşitli önlemlere başvuruyorlardı.³³⁰ Ancak, Akdeniz'de korsanların çok fazla probleme sebep olması, adada yer alan halkın bir kesiminin Osmanlı Devleti'nden yardım istemesi, daha önce müslümanlar tarafından fethedilen bir belde üzerinde müslümanların tarihî bir miras hakkı bulunduğunun düşünülmesi, müslüman tacirlerin ve hac yolculuğu yapan hacıların gemilerine Venedikliler tarafından saldırılması, Osmanlı topraklarında sıkışıp kalan adanın Kuzey Afrika ve

³²⁸BOA, 7 numaralı Mühimme Defteri.

³²⁹Gazioğlu, 1994: 32.

³³⁰Başbakanlık Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, 2000: 36.

Ortadoğu'daki hâkimiyetini tehdit etmesi nedenleriyle dönemin Padişahı II. Selim tarafından Donanma Serdarlığına Lala Mustafa Paşa, Kaptan-ı Deryalığa da Müezzinzâde Ali Paşa getirilerek büyük bir donanma hazırlanmış ve Kıbrıs Seferi düzenlenmesine 15 Mayıs 1570 yılında karar verilmişti.³³¹

3.14.3.1. Sefer Hazırlıkları

Padişah II. Selim'in sefer kararını almasının ardından büyük bir donanma hazırlanması ve bu donanma kuvveti için ordunun toplanması ile ilgili ülke çapında gönderilen hükümlerle hazırlıklar başlamıştı. Bu maksatla; Azâz u Kilis, Ekrâd, Aksaray, Şam ve Diyarbakır kazalarından silahlarıyla beraber kavvâs ve piyade, Ruha sancağı ile Tokat ve Sivas kazalarından lağımıcı, Trabzon, Niğbolu, Bursa, Akkirman, Kalkandelen, Karaferye, İznikmid, Edirne, Aydın, Saruhan, Menteşe, Kırkkilise, Vize, Karinâbad, Aydos, Ahyolu, Varna, Şumnu, Hezargrad ve Sinop sancak ve kazaları ile Anadolu ve Rumeli'nin tüm kazalarından kürekçi gönderilmesi,³³² Diyarbakır gönüllülerinin, Selanik, Kocacık, Vize ve Tanrıdağı yürüklerinin, Harput ve İnebahtı sipahilerinin,³³³ Anadolu ve Rumeli eyaletlerindeki sair sancak ve kaza askerlerinin ve Ahyolu kadısının iki yüz alatçı³³⁴ göndererek Kıbrıs seferine katılmaları ve Midilli, Mora, İnebahtı ve Eğriboz beylerinin emrindeki kuvvetlerle Donanma-i Hümâyûn'a katılması istenmişti.³³⁵

Ayrıca, Halep beylerbeyinden, Şam ve Halep'ten toplayacağı askerlere serdar olması ve bunlarla birlikte Kıbrıs'a gelmek için münasip bir iskeleye gelmesi ve gelirken otuz adet arka sakası getirmesi ile Kilis ve Samsad beylerinin sefere kavvâs göndermesi³³⁶ Tırhala ve İnebahtı sancakları beyleri gibi Selanik Beyi Mehmed Bey'in de Donanma-i Hümâyûn'a Kolos iskelesi'nden katılması³³⁷, kendisine İlbasan sancağı inâyet olunan sâbık Rûhâ beyinin, Rûhâ'daki sipahi ve lağımıcılarla birlikte İlbasan sipâhîlerinin görevli bulunduğu Kıbrıs adasına giderek hizmette bulunması³³⁸, Anadolu vilâyeti kazâlarından Donanma-i Hümâyûn için ihrâcı emrolunan kürekçilerin yola çıkartılarak nevrudan önce emredilen mahallerde hazır bulunmalarının sağlanması.³³⁹ Kazâları dâhilinde Çingâne bulunan kadıların çingâne müsellemlerinin ikinci nevbetlilerini çeribaşları ile tam teçhizatlı hazırlayıp Yanbolu

³³¹Başbakanlık Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı, 1996: 211.

³³²BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 20.

³³³BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 25.

³³⁴BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 21.

³³⁵BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 31.

³³⁶BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 60.

³³⁷BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 18 nolu hüküm.

³³⁸BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 19 nolu hüküm.

³³⁹BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 42 nolu hüküm.

Tatarları Sübasısı Mehmed nezaretinde âcilen Kıbrıs'a göndermeleri,³⁴⁰ Yanbolu, Dobruca, Aktav ve Pozape Tatarları Sübasısı Mehmed'in adı geçen kazâlarda bulunan tatarların ikinci nevbetlilerini, çeribaşları ile sefere hazırlayıp Kıbrıs'a getirterek münasip hizmetlerde istihdam etmesi ayrıca çingâne müsellemlerinin ikinci nevbetlilerini de ilgili kazâların kadılarından teslim alıp getirterek istihdam etmesi,³⁴¹ Bursa'dan Kıbrıs'a gönderilecek kürekçilerin Dergâh-ı Muallâ çavuşlarından Ali nezaretinde atları ve savaş âletleriyle birlikte Silifke'ye ulaştırılması,³⁴² birlikleriyle donanmaya yetişemeyen Çorum beyinin yerine Aydın beyinin levend korsanları ile Çorum beyine tahsis edilmiş olan gemileri alarak donanmaya katılması,³⁴³ Kendilerine ihtiyaç bulunmadığı bildirilen Mısır'daki nevbetçi kapı yeniçerilerinin orduya katılmak üzere Kıbrıs'a gönderilmeleri,³⁴⁴ hükümleriyle Kıbrıs Seferi'ne çıkacak ordunun hazırlanması sağlanmıştı.

Kıbrıs üzerine donanma ile sefere çıkılacağından ordunun ana toparlanma merkezi olarak adaya en yakın liman olan İçel belirlenmiş ve İçel beyinden gerekli yerlere iskeleler kurulması emredilmişti.

3.14.3.3. Lojistik Faaliyetler

Ordunun toplanması ile ilgili faaliyetler devam ederken ülke çapında lojistik hazırlıklar da süratle devam ediyordu. Kıbrıs Seferi'nde kuvvetli bir donanmaya ihtiyaç vardı ve bu maksatla donanmanın ihtiyacı olan gemilerin yapılması ve gemi yapımında kullanılan hammaddelerin tedarik edilmesi gerekiyordu. Bu maksatla, Süzebolu'dan on beş kadirga³⁴⁵, Bartın'dan beş at gemisi³⁴⁶, Ahyolu'dan yirmi at gemisi, Sinop'tan on beş kadirga³⁴⁷, Amasra, Kefken, Kefe, Varna, Midye ve İznikmid kazalarından da muhtelif sayıda kadirga, bastarda ve at gemisi yapılması istenmişti. Bu gemilerin yapımında kullanılmak üzere, Maras, Kars, Antep, Adıran, Güvercinlik, Hısn-ı Mansur, Akyazı, Eregli, Daday, Tasköprü, Araç, Ayandon ve Vize'den gemi ağacı, Drama, Praviste, Kavala, Siroz ve Zihne kazâlarından üstüğü, Yeniada ve Avlonya'dan zift, Samakov'dan lenger demiri, Kavala, Tire, Samsun ve Gümülcine kazalarından kendir, Tire ve Samsun kazâlarından urgan gönderilmesi ve Uzeyr beyinden ise çıra tomruğu, meteris ağaçları, kadirga kürekleri vb. maddeleri göndermesi istenmişti.³⁴⁸

³⁴⁰BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 43 nolu hüküm.

³⁴¹BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 44 nolu hüküm.

³⁴²BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 81 nolu hüküm.

³⁴³BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 27.

³⁴⁴BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 54.

³⁴⁵BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 39 nolu hüküm.

³⁴⁶BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 36.

³⁴⁷BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 70 nolu hüküm.

³⁴⁸Uzeyr Begi Kurd dâme izzühûya hüküm ki: Mektûb gönderüp; "Sâbıkâ emr-i serifüm mücebince beş bin adet çıra tomruğu ve ikibin adet meteris ağacı hâzır eyleyüp ve bundan mâ'adâ beş bin tomruk ve üç bin meteris ağacı

Yapılan bu gemiler ile donanmada bulunan mevcut gemilere ek olarak, Cezayir-i Garb beylerbeyi (Kılıç) Ali Pasa'nın, Rodos beyi Bâlf Bey'in, Karlılı, İskenderiyye, Sığla, Midilli, Sakız, Tırhala, İnebahtı, Selanik, Kocaeli ve diğer bazı beylerin emirleri altındaki kadirga ve gemilerle donanmaya katılmaları istenmiş³⁴⁹ ve donanma kuvveti yaklaşık 400 gemiden oluşmuştu.

Donanmanın önemli ihtiyaçlarından birisi olan barut ve barutun yapımında kullanılan güherçilenin temini için de çok sayıda hüküm gönderilmişti. Bu kapsamda, barut imali için Van, Kudüs, Kayseri, Mısır ve Tımısvar 'da güherçile işlenmesi; güherçile kârhâneleri için yeterli miktarda akça gönderilmesi, işlenen güherçilelerin iyi muhafaza edilerek zarar görmemelerinin temin edilmesi, Hakkâri'de kükürt madeni işletilmesi, Karaman, Sis, Malatya, Kars, Zamantı, Gerger, Kâhta, Darende, Akdağ ve Divriği'deki barut ve güherçile ocaklarının işlenmesi, Mısır, Budun, Tımısvar, Halep, Bağdat ve Kıbrıs'ta barut işlenmesi, Srebreniçe Madeninde kurşun işlenmesi, Kıbrıs adasında baruta ihtiyaç duyulduğundan Halep'te ne kadar barut işlenirse Kıbrıs'a gönderilmesi³⁵⁰ istenmişti. Sefer için lazım olan barut, istenilen bölgelerden kira karşılığı alınan deve, at veya katır gibi yük hayvanları ile en yakın iskeleye kadar oradan da gemilerle donanmaya kadar taşınmıştı. Örneğin, Halep beylerbeyinin Kıbrıs seferi için kendisinden istenen bin kantar barutu, Trablus İskelesi'ne göndermesi ve bol miktarda güherçile işletmeye devam etmesi³⁵¹ ve Bağdat'ta hazır bulunan baruttan daha önce belirtilen miktarın kira develerine yüklenererek Kıbrıs'ta sarf olunmak üzere Trablus İskelesi'ne gönderilmesi, bundan sonra da yeterli miktarda barut işlenip Halep'e ulaştırılarak, gönderilen ve işlenen barut miktarının bildirilmesi³⁵² istenmişti.

Sefere çıkan ordunun en önemli ihtiyacı I. Sınıf ikmal maddelerinden zahire ve hububatın temini ve nakli konusunda da ülke çapında hazırlıklar yapılmıştı. Donanma için ordunun ana toplanma merkezinin İçel olduğunu belirtmiştik. Orduya, Rodos, Midilli, Sakız adaları gibi yerlerden katılan birlikler kendi ihtiyaçlarını kendi sancak ve kazalarından temin ederek beraberlerinde getirmişlerdi. Ancak ordunun ana kuvvetini oluşturan birliklerin ihtiyacını toplamak maksadıyla yurt içinde yine menzil sisteminden faydalanılmıştı. Ordunun, İçel'e kadar olan intikal güzergâhı ve bu güzergâhta hangi menzillerde konaklayacağı

ve bin aded kadirga küregi ve altı yüz aded kürek yaması bin aded gönder demreni ve altı yüz aded meteris sipsi çibugı –ki, anda ürile– ve ihzârı mümkün olduğu kadar arabatekerlegi ve top kundagı hâzır u müheyyâ olunmasıyçün düstûr-ı mükerrer VezîrümMustafâ Pasa edâma'llâhü te'âlâ iclâlehü tarafından tenbîh olunmagla ikdâm ü ihtimâm olunup insâ'allâhü te'âlâ ta'yîn olunan zamândan mukaddem teslim olunmaktakarrerdür." diyü bildürmissin. İmdi; buyurdum ki: Vardukda, te'hîr itmeyüp arzyledüğün üzre zikrolunan mühimmâtun tedârük üihzârında dakika fevtitmeyesin. Hk. 56.

³⁴⁹BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 64 nolu hüküm.

³⁵⁰BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 153 nolu hüküm.

³⁵¹BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 49.

³⁵²BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 92 nolu hüküm.

belirlenmiş, Mirza Çavuş yetkili olarak görevlendirilmiş ve bu yerlerin idare amirlerine gönderilen hükümlerle istenen I. Sınıf İkmal Maddelerinin hazır edilmesi sağlanmıştır.

Tablo 3.6 Kıbrıs Seferinde Menziller ve Menzillerin Mesafeleri

Menzil Adı	Mesafe (km)	Menzil Adı	Mesafe (km)	Menzil Adı	Mesafe (km)
Çınarlu	18	Saka	30	Peykarioğlu	22
İznikmid	20	Döğer	32	İsmil	34
Derbendiağzı	12	Kazlıgöl	18	Karabınar	34
Dikilitaş	20	Karahisar	21	Kayağün A.	26
Gölbaşı	34	Kızılkilise	35	Kertiköyi	25
Yenişehir	38	Akşehir	30	Yörükyiri	38
Akbıyık	16	Abdullahbaba	22	Deregeçeli	52
Bazarcık	32	İlgun	38	Beğköprüsü	39
Bozöyük	20	Suluzengi	24	Çay	38
İnöni	30	Bozuk	29	Göksin	40
Kalburcı	25	Konya	20	İçel	27
Kütahiye	22			Toplam	961

Ordunun arpa, odun ve ekmek ihtiyacı toplam otuz üç menzilden sağlanmıştır.³⁵³

Tablo 3.7 Menzillerden İstenen Zahire ve Odun Miktarı

Menzil Adı	Arpa (müd)	Odun (araba)	Ekmek (akça)	Menzil Adı	Arpa (müd)	Odun (araba)	Ekmek (akça)
Çınarlu	500	200	20.000	Akşehir	500	200	20.000
İznikmid	500	200	20.000	Abdullahbaba	500	200	20.000
Derbendiağzı	500	200	20.000	İlgun	500	200	20.000
Dikilitaş	500	200	20.000	Suluzengi	500	200	20.000
Gölbaşı	500	200	20.000	Bozuk	500	200	20.000
Yenişehir	500	200	20.000	Konya	500	200	20.000
Akbıyık	500	200	20.000	Peykarioğlu	500	200	20.000
Bazarcık	500	200	20.000	İsmil	500	200	20.000
Bozöyük	500	200	20.000	Karabınar	500	200	20.000
İnöni	500	200	20.000	Kayağün Akçāşehri	500	200	20.000
Kalburcı	500	200	20.000	Kertiköyi	500	200	20.000
Kütahiye	500	200	20.000	Yörükyiri	500	200	20.000
Saka	500	200	20.000	Deregeçeli	500	200	20.000
Döğer	500	200	20.000	Beğköprüsü	500	200	20.000
Kazlıgöl	500	200	20.000	Çay	500	200	20.000
Karahisar	500	200	20.000	Göksin	700	200	60.000
Kızılkilise	500	200	20.000	Toplam	16.700	6.600	700.000

³⁵³BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 1.

Yağ, bal, pirinç, peynir ve diğer ikmal maddeleri ise Kasun, Tarsus, Ulas, Karaîsâlu, Ayas, Adana, Sis, Berendi, Kars, Kınık, Gügercinlik, Andırun, Mar'as, Uzeyr, Kavahı, Gündüzlü, Hârîm, Antâkiyye, Kilis, Ayntâb, Rûmkal'a, Türkmen-i Haleb, Yeniil, Haymâne, Lek, Önk, Yüzde, Zamantu, Elbistân, Hısn-ı Mansûr, Behisni, Gerger, Kâhta, Birecik, Malâtiyye ve Samsad kâdîlarına gönderilen hükümlerle tedarik edilmesi istenmişti.³⁵⁴

Ayrıca Kıbrıs adasının fethi için çıkılacak seferde askerlerin gıda ihtiyacının karşılanması için görevlendirilen Mirza Çavus'a Zülkadriye ve Halep beylerbeyleri tarafından gereken yardımın yapılması³⁵⁵. Yenisehir Kadısı Muslihuddîn ile Müfettis Pîr Mehmed Çavus'un donanma için kendilerinden tedariki istenen peksimet ve zahireyi gemilerle Sakız'a gönderip donanmaya ulaştırmaları.³⁵⁶ İznik ve Akhisar'dan koyun göndermeleri,³⁵⁷ İçel beyinin askerlerin ihtiyacı olan yağ, un, arpa, bal, vs. zahirenin tedarik edilmesi ve Dergâh-ı Muallâ Çavusu Seydî Çavus'un ve Aydın ve Mentеше kazalarının ordu için peksimed hazırlatması istenmişti. Hazırlanması istenen bu ikmal maddelerinin, iskelelere getirilmesi ve genellikle donanma gemilerine yüklenmesi sağlanmıştı. Ayrıca Anadolu Beylerbeyine, beş yüz deve tedarik etmesi ve hazırlanan ikmal maddelerinin taşınmasında kullanılması ile ilgili hüküm gönderilmişti.³⁵⁸ Zaman zaman ikmal maddeleri temininde çeşitli sıkıntılar oluşmuş ve bunlarla ilgili tedbirler alınmıştı. Örneğin, Akhisar ve Konya'dan istenen koyunların sadece fakirlerden alındığının tespiti üzerine iki yerin kadısı uyarılmıştı. Ayrıca uygun depolama yapılmayan bazı ikmal maddeleri tespit edilmiş ve kullanılamayacak hale gelen zahirenin yeniden tedarik edilmesi ve uygun koşullarda muhafaza edilmesi sağlanmıştı.³⁵⁹

Ordunun diğer önemli ihtiyacı olan top, humbara ve yuvarlak yapımı ve temini ile donanmaya taşınması konusunda da hazırlıklar başlamıştı. Bilecik, Aydıncık, Pazarcık ve İznikmid'de mahzenlerde bulunan toplam altı bin dokuz yüz kırk adet yuvarlak ile Yenişehir'de bulunan tüm yuvarlakların, geciktirilmeden kira arabalarıyla Karamürsel İskelesi'ne getirtilmesi, uygun şekilde depolanması ve gemiler geldikçe yüklenmesi emredilmişti.³⁶⁰ Bunun dışında Bağdat beylerbeyinden, beş yüz kolonborna yuvarlağı, on bin adet darbzen finduğı, beş yüz kantar bakır ve üç yüz kantar demir tedarik etmesi istenmişti³⁶¹.

³⁵⁴BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 16.

³⁵⁵BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 18.

³⁵⁶BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 23.

³⁵⁷BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 24.

³⁵⁸BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 57.

³⁵⁹Daha önce ihracı emredilen ve Payas İskelesi'ne yakın yerlerde çayırlar üzerine bırakılıp üstü örtülmediği için telef olduğu bildirilen zahirenin Birecik, Samsat, Amik ve Rumkal'a kadıları tarafından aynı miktarda tekrar tedarik olunarak acilen Trablus İskelesi'ne ulaştırılması ve nüzul eminlerine teslim edilip muhafaza altına alınması. BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 20 nolu hüküm.

³⁶⁰BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 58 nolu hüküm.

³⁶¹BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 113 nolu hüküm.

Yapılması istenen diğer bazı lojistik faaliyetler için ise İçel beyine hükümler gönderilerek askerlerin geçeceği yolları temizlettirip tamir ettirmesi ve askerlerin geçeceği yerlere iskele inşası,³⁶² İçel halkının çoluk-çocuk ve hayvanlarının yaylaklara gönderilip kendilerinin ise salıverilmeyip askerlerin geçeceği mahallerde gereken yerlere ücretle iskeleler kurdurulması ve doldurulması gereken yerlerin doldurtulması³⁶³ ve Kestel adlı yaylağı asker için konaklamaya hazır hale getirmesi, mevcut barutu güzel bir şekilde muhafaza etmesi ile yaylakta bulunan hamamın tamire muhtaç yerlerini tamir ettirmesi³⁶⁴ istenmişti.

Padişah II. Selim tarafından 15 Mayıs 1570 tarihinde alınan sefer kararının ardından yapılan lojistik hazırlıklar yaklaşık bir sene sürmüş ve donanma 16 Mart 1571 tarihinde³⁶⁵ sefere çıkmıştı. Kaptan Paşa'ya verilen hükümde, Magosa Kalesi'nin fethi amacıyla Donanma-i Hümayûn'a başbuğ tayin olduğunu, emrine verilen gemilerle yola çıkıp Rodos, İskenderiye ve Kocaeli beyleri ile gönderilen gemilerle birleşerek ihtiyaç duyulan silah ve mühimmatı münasip olan mahallerden tedarik edip Kıbrıs'a götürüp Vezir Mustafa Paşa'ya teslim etmesi, donanmaya münasip birini başbuğ tayin ederek denizden gelebilecek saldırıların önüne geçilmesi, kendisinin de karada görevlendirilen beş bin, İskenderiye Sancağı Beyi ile beraber olan beş yüz ve Kocaeli Sancağı Beyi ile beraber olan altı yüz yeniçeri ile muhasara hizmetinde kalması, Magosa Kalesi muhasarasında görevlendirilen yeniçerileri uygun hizmetlerde görevlendirmesi ve muhafaza konusunda her türlü gayreti göstermesi istenmişti.³⁶⁶

Donanma Kıbrıs'a doğru ilerlerken Kıbrıs'ta bulunan Vezir Mustafa Paşa'nın isteğine cevap olarak verilen bir hüküm, lojistik planlamanın öneminin anlaşılması bakımından önem taşımaktadır. Vezir Mustafa Paşa, Magosa Kalesi'nin fethi için büyük bir donanma talep etmiş ve altmış kıt'a top, kırk adet kolonborna ve bunlara göre barut ile topçu talebinde bulunması üzerine Padişah II. Selim, Rodos ve İskenderiye beylerini gemileri ile Kocaeli beyini yirmi adet gemiyle ve Donanma-i Hümayûn'un da yeterli silah ve cephane ile Cezayir Beylerbeyi Kaptan Ali Paşa serdarlığında yola çıkartıldığı ayrıca istediği toplar ve kolonbornalar için yirmi bin kantar barutun bile yetmeyeceğini ve zaten Mısır, Bağdat ve Rodos'tan gönderilen barutun ancak on bin kantara ulaştığını belirterek, gerek duyulmadıkça barut sarf ettirmemesi ve gerek karadan, gerekse denizden düşmanın mahvedilmesine çalışması emredilmişti.³⁶⁷

³⁶²BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 12.

³⁶³BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 9.

³⁶⁴BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri Sefer Cüzü 13.

³⁶⁵BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 183 nolu hüküm.

³⁶⁶BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 184 nolu hüküm.

³⁶⁷BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 186 nolu hüküm.

Donanmanın sefere çıkmasının ardından lojistik faaliyetlerde meydana gelen aksaklıkları ve bunların bir an önce giderilmeye çalışıldığını gönderilen birçok hükümle anlamaktayız Kazaları dâhilinden kavvâs ihraç olunması emredilen kadıların, kavvâsları bir an önce iskelelere gönderip gelecek gemilerle Kıbrıs'a ulaşmalarını sağlamaları,³⁶⁸ A'zâz u Kilis beyinin Kıbrıs için kendisinden tedariki istenen kavvâs ve piyadeleri henüz hazırlamamış ise bunları bir an önce hazırlayıp Kıbrıs'a ulaştırmaya gayret etmesi ve ne kadar kavvâs ve piyade tedarik ve ihraç ettiğini bildirmesi,³⁶⁹ Ahyolu'da bina olunan gemilerin nevrudan önce tamamlanıp gerekli alet ve edevâtıyla küreklerinin ilgili yerlerden tedarik olup, lenger demirleri de Samakov'dan getirtilerek bir an önce bitirilip İstanbul'a gönderilmesi konusunda defalarca emir gönderildiği halde gemileri tamamlayıp göndermeyen Ahyolu kadısının gemileri bir an önce göndermesi, aksi halde görevinden azledileceği³⁷⁰ Donanma-i Hümayûn ile derya seferine gitmeleri emredilen Canik sancağı sipahilerinin, daha önce Sivas muhafazasında görevli olduklarından ve emir kendilerine geç ulaştığından dolayı silah ve zahire eksiklerini tedarik edemedikleri, Sinop'ta yaptırılan gemilere katılmaları halinde tam tekmil zamanında göreve gelebilecekleri yolundaki tekliflerinin uygun görülmediği, söz konusu sipahilerin bir an önce karadan İstanbul'a gelmeleri ve zahirelerini İstanbul'da tedarik etmeleri, Sinop'ta inşa edilmekte olan gemilerin de bir an önce bitirilip İstanbul'a gönderilmesi,³⁷¹ Varna ve Sinop'ta inşa olunan gemilerin eksiklerinin tamamlanıp nevrudan önce İstanbul'a gönderilmesi konusunda defalarca emir gönderilmesine rağmen gemiler henüz İstanbul'a gelmediğinden, Varna ve Sinop kadılarının ruz-ı hızırda(Hıdırellez) yirmi gün önce İstanbul'da olacak şekilde gemileri yola çıkartmaları aksi halde en ağır şekilde cezalandırılacakları,³⁷² Samakov'da bulunan Mehmed Çavus'un Ahyolu'da yaptırılan gemiler için lazım olan lengerler ile İskenderiyye'de dökülecek topların dingillerini geciktirmeden emredilen mahallere göndermesi, aksi halde azledileceği,³⁷³ Kıbrıs Seferi için nüzül hazırlaması emredilen kadıların, bozularak kullanılamaz duruma gelen nüzülü yenisiyle değiştirmeleri³⁷⁴ belirtilmişti.

Meydana gelen aksaklıkların giderilmeye çalışılmasıyla beraber bir yandan da ordunun takviye edilmesine devam ediliyordu. Bu maksatla, Müteferrika İznikli Hasan'ın, cebelüleri ile birlikte sefer için İstanbul'a gelmesi,³⁷⁵ Şam beylerbeyi tarafından, Kıbrıs'a

³⁶⁸BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 188 nolu hüküm.

³⁶⁹BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 192 nolu hüküm.

³⁷⁰BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 194 nolu hüküm.

³⁷¹BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 196 nolu hüküm.

³⁷²BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 197 nolu hüküm.

³⁷³BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 203 nolu hüküm.

³⁷⁴BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 247 nolu hüküm.

³⁷⁵BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 190 nolu hüküm.

gönderilmek üzere, emredilen miktarda kavvâs ve gönüllü yiğitler yazılarak Sam Yeniçerileri Kethüdası Pervâne'nin başbuğ tayin edilip geciktirilmeden Kıbrıs'a gönderilmesi,³⁷⁶ Çirmen beyinin sancağındaki alaybeyi, çeribaşı, züamâ ve erbâb-ı timar ile Rumeli beylerbeyinin yanına giderek sefere katılması,³⁷⁷ Saruhan alaybeyinin sancağına bağlı züamâ ve sipahileri savaşıraç ve gereçleriyle sefere hazırlayıp Çesme İskelesi'ne doğru yola çıkartarak Rumeli taraflarına gönderilecek Donanma-i Hümâyûn'a katılması,³⁷⁸ İnebahtı alaybeyinin, İnebahtı sipahileriyle birlikte yola çıkıp hangi iskelede gemi bulursa orada gemiye binerek gecikmeden Donanma-i Hümâyûn'a katılması³⁷⁹ emredilmişti. Ayrıca, Rodos ve İskenderiyye beyleri, Girit'ten Kıbrıs'a yardım için gelecek gemileri engellemekle görevlendirildikleri halde kürekçilerin hastalandığı, Aydın, Karesi ve Sığla sipahilerinin ve gemi görevlilerinin dağıldıkları bahanesiyle görevlerini yerine getirmediklerinden Rodos Beyi Bali'nin görevinden alınarak bunlara ait elli veya altmış³⁸⁰ geminin Kaptan Ali Paşa'nın emrine girmesi istenmişti.³⁸¹

Takviye olarak görevlendirilen birliklerin sefere katılması ve ikmal maddelerinin tedarik edilmesi hususundaki aksaklıkların giderilmesiyle beraber donanmanın Kıbrıs üzerindeki baskısı artmıştı.

3.14.3.4. Sonuç

Padişah II. Selim'in kararlı bir şekilde Kıbrıs'ın alınmasını istemesiyle Vezir Mustafa Paşa'nın emir komutasındaki ordu, 2 Temmuz 1570 tarihinde Kıbrıs'a çıkarma yapmıştır. Ordunun büyüklüğü karşısında korkan Venediklilerin herhangi bir direnci ile karşılaşmadan Limasol şehrine girerek Kıbrıs içinde ilerlenmeye başlanılmıştır. Venediklilerin tahkim ettiği önemli kalelerden biri olan Lefkoşa ise eylül ayında ele geçirilmiştir. Adanın temel savunma merkezi olarak Venedikliler tarafından güçlendirilmiş Magosa'yı da alarak tüm adaya hâkim olmak isteyen Osmanlı Ordusu bu şehri kuşatmış ve Kaptan Ali Paşa emir komutasındaki kuvvetli donanmanın da adaya ulaşmasıyla 4 Ağustos 1571 yılında Magosa Kalesi de fethedilerek tüm ada Osmanlı Devleti'nin kontrolüne girmiştir. Padişah II. Selim'in talimatıyla da İçel, Tarsus, Kozan (Sis) sancaklarının da ilâvesiyle beylerbeylik haline getirilmiştir.

³⁷⁶BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 195 nolu hüküm.

³⁷⁷BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 198 nolu hüküm.

³⁷⁸BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 200 nolu hüküm.

³⁷⁹BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 201 nolu hüküm.

³⁸⁰Gönderilen hükümde sayı elli-altmış şeklinde belirtilmiştir.

³⁸¹BOA, 12 numaralı Mühimme Defteri 185 nolu hüküm.

Adaya yapılan sefer, Osmanlı Ordusunun lojistik organizasyonun başarısını ortaya koyması açısından önemlidir. Yapılan bu sefer kara ordusu ve donanmanın müşterek harekâtını kapsamış ve yaklaşık bir yıl boyunca devam etmiştir. İlk olarak kara ordusunun hazırlıkları yapılmış, ülkenin değişik yerlerinden asker toplanmış ve ihtiyaç olan ikmal maddeleri temin edilerek istenilen yerde hazır bulundurulmuştur. Kara ordusunun Kıbrıs'a ulaşmasıyla başlayan kuşatmada bir yıl boyunca ikmal maddeleri çok ufak aksaklıklarla devam etmiş ve bir yılın sonunda adanın tamamen ele geçirilmesi maksadıyla takviye donanma kuvveti görevlendirilmiş ve ikinci bir lojistik organizasyon yine kusursuza yakın bir şekilde yapılarak sefer başarıyla sonuçlanmıştır.



SONUÇ

Anadolu topraklarında 13.yy sonlarında küçük bir beylik olarak kurulan Osmanlı Devleti 20.yy başlarına kadar varlığını sürdürmüş ve bu dönem içerisinde uzun yıllar dünya tarihine yön veren bir imparatorluk haline dönüşmüştü. Kurulmasından itibaren ilk dönemlerde başarılı bir askeri taktik geliştirerek topraklarını genişletmeye başlamıştır. Genişleyen topraklarla beraber gelişen bir orduya sahip olan Osmanlı Devleti, daha çok kaba güce dayalı, intikal mesafelerinin kısa ve çabuk sonuç alınan meydan muharebelerinden, uzun mesafelerin intikal edildiği, yıllar süren savaş ve kuşatmaların yaşandığı, lojistik desteğin önemli olduğu seferlere kadar tarih boyunca çok fazla sayıda sefer ve savaşlarla varlığını sürdürmüştü. Yapılan bu savaş ve seferlerde ilk dönemlerde ordunun sayısal, yapısal ve taktiksel üstünlüğüne önem verilirdi. Teknolojinin gelişmesiyle beraber bu sayısal üstünlük yerini savaş alanında fark yaratan savaş aletlerine bırakmıştı.

Tüm bu gelişmeler ve genişleyen topraklar neticesinde intikal mesafeleri, seferler ve savaşların süresi uzamış ve ordunun lojistik organizasyonunun yeterliliği ve devamlılığı önemli hale gelerek savaşların kazanılıp kaybedilmesinde kritik bir rol oynamıştı. Lojistik organizasyonun başarılı olabilmesi kaynakların doğru kullanılmasıyla doğrudan ilgili olduğunun kuruluşundan itibaren farkında olan Osmanlı Devleti bu konuda oldukça başarılı olan tahrir sistemi geliştirmişti. Sahip olduğu topraklar üzerinde bulunan tüm kaynakların detaylı tespit edildiği ve kayıt altına alındığı bu sistem, sefer zamanlarında ordunun ihtiyacı olan ikmal maddelerinin doğru miktarlarda ve zamanında temin ve hazır edilmesini sağlamıştı. Bununla beraber, devletin sağlam bir idari yapıya sahip olması lojistik organizasyonun başarısına katkı sağlıyordu. Divan tarafından gönderilen hükümlerle ordunun ihtiyacı olan tüm ikmal maddeleri yerel teşkilat tarafından tedarik ediliyor ve yine merkez idarenin görevlendirdiği sorumlular vasıtasıyla takip ediliyor ve oluşan tüm aksaklıklar ve eksiklikler merkez idareye bildiriliyordu. Bu sistemin işlemesi, ordunun ve ağırlıklarının intikal etmesi ve ikmal maddelerinin zamanında istenilen yerde hazır edilmesi kara ve su yollarının bakımlı bulundurulmasıyla mümkündü ve Osmanlı Devleti, bu konuda da başarılı bir yapı kurmuştu. Ülke topraklarında bulunan kara ve su yolları belirlenmiş, güvenliği sağlanmış ve sürekli bakımlı bulundurulmuştu. Karayolları üzerinde bulunan menzil sistemiyle de başarılı bir iletişim ve lojistik ağı kurulmuştu. Sefere çıkan ordunun büyüklüğü ve uzun süren intikaller neticesinde artan çok çeşitli ihtiyaçlar, alternatif bir lojistik destek faaliyeti olan ordu pazarlarını doğurmuştu. Ordunun konakladığı menzillerde halkın açtığı bu

pazarlarda çeşitli ihtiyaçlar karşılanarak lojistik organizasyonun yükü kısmi olarak hafifletilmişti.

Bunun dışında hammadde olarak ihtiyaç olan malzemeler, tüm ülkede tedarik edilmiş, madenler, kereste imal edilen yerler ve tersaneler gibi tesisler aktif olarak kullanılmıştı. Diğer yandan ise özellikle sınır hatlarında bulunan kaleler sadece sefer öncesi değil sürekli olarak tüm ikmal maddeleri bakımından eksiksiz ve güçlü olarak tutulmuştu. Bu sayede savaşın esnasında lojistik destek buralardan sağlanmıştı.

Osmanlı Devleti'nin uzun yıllar boyunca sürdürdüğü bu lojistik organizasyon, ordunun elde ettiği birçok zafer açısından kilit rol oynamıştı. Bu başarıda, ordunun sahip olduğu eğitim düzeyi, taktiksel başarı ve lider faktörünün dışında ordunun muharebe sahasına intikal safhası ve muharebe esnasında lojistik desteğinin başarıyla sağlanması ve ordunun sadece taktiksel olarak muharebeye odaklanmasının payı büyüktür. Çalışmada da bahsettiğimiz Ejderhan Seferi'nde bu durumun sağlanamamış olması savaşın muharip birlikleri doğrudan etkileyerek, ordunun dağılmasına kadar sonuçlara sebebiyet verdiği belgeler ışığında anlatılmıştır.

Osmanlı Devleti'nin duraklama ve yıkılma dönemlerinde, devletin geneline yansıyan sistem bozuklukları gibi ordunun lojistik organizasyonunun da bozulması ile muharebeye uygun şartlarda gidemeyen ve muharebe alanında yeterli lojistik desteği sağlanamayan ordu bu muharebeleri kaybederek ekonominin bozulmasını ve dolayısıyla tüm devlet organizasyonunun çöküşünü hızlandıran etkenlerin başında yer almıştır. Dolayısıyla, başarılı lojistik destek ile kazanılan muharebelerin devlet organizasyonuna katkı sağladığı gibi lojistik desteğin sağlanamaması da devletin çöküşü ile doğrudan bağlantılı olduğu tespit edilmiştir. Bu araştırma ile arşiv belgeleri ile incelediğimiz Osmanlı Ordusunun Lojistik Sisteminde, ulaştırma yönetimi depolama yönetimi, dağıtım yönetimi, stok yönetimi, satın alma yönetimi, üretim yönetimi, elleçleme, ambalajlama ve paketleme, planlama ve tasarlama, yer seçimi, sipariş ve talep yönetimi gibi günümüz döneminin temel lojistik faaliyetlerinin dönem şartlarında başarıyla uygulandığı tespit edilmiştir.

Ayrıca, Lojistik Biliminin çıkış noktası olan askeri lojistik kavramı, döneminin en başarılı uygulayıcısının organizasyonu kapsamında ortaya konmuştur. Lojistik Bilimi ile ilgilenen ulusal ve uluslararası araştırmacıların, 600 yüzyıllık bir dünya lideri devletin sahip olduğu ve çok sayıda çözümlenmeyi bekleyen detaylı kayıtların yer aldığı arşiv belgelerini inceleyerek lojistik uygulamalara ve askeri lojistik kavramlarına yeni katkılar sağlanacağı umut edilmektedir.

KAYNAKÇA

- Agoston, G. (1999a). “Tophâne-i Âmire ve Müştemilatı”, *Osmanlı (Teşkilat)*. 6: 646-656.
- (1999b). “Osmanlı İmparatorluğu’nda Harp Endüstrisi ve Barut Teknolojisi.” *Osmanlı (Teşkilat)*. 6: 621-633.
- Akdağ, M. (1974). *Türkiye’nin İktisadî ve İçtimaî Tarihi (1299–1453)*. Cem Yayınevi, İstanbul: 101.
- Altunan, S. (2002). “Osmanlı Devleti’nde Haberleşme Ağı: Menzilhâneler”. *Türkler*. 10: 913-919
- Ambrogio C. ve Zeno Caterino.(2006). *Uzun Hasan ve Fatih Döneminde Doğu’da Venedik Elçileri* (çev. Gündüz, T.).Yeditepe Yayınevi, İstanbul: 108.
- Arslan, R. ve Şanlı, D. (2013). “Osmanlı-Devletinde Bir Esnaf Örgütlenmesi Olarak Lonca Teşkilatı” *Bartın Üniversitesi İ.İ.B.F. Dergisi*. 7: 15-30.
- Aslan, Ş. (Ed.) (2014). *Sosyal Bilimlerde Araştırma Yöntemleri*. Eğitim Kitabevi, Konya: 25.
- Avcı, O. (hızl.). (2004). *Anılarım (Osmanlı’dan Cumhuriyet’e)*. Bilge Yayınevi, Ankara: 138.
- Aydüz, S. (1999). “Osmanlı Devleti’nde Ateşli Silah Sanayii ve Top Döküm Teknolojisi (1453-1566)”. *Osmanlı (Teşkilat)*. 6: 633-646.
- (2011). “Osmanlı Silahları, Silah Üretim Merkezleri ve Literatürü Tarihi”. *Tarih Okulu*, 10: 1-37.
- Baş, T. ve Akturan, U. (2013). *Nitel Araştırma Yöntemleri*. Seçkin Yayıncılık, Ankara: 61.
- Başar, F. (1997). *Osmanlı Eyalet Tevcihatı*. Türk Tarih Kurumu, Ankara: 31.
- Başbakanlık Osmanlı Arşiv Belgeleri,
Ali Emiri Tasnifi; AE. SMHD. I. 24-1447, AE.SMHD.I. 7-435, AE. SMHD. I. /13084.
 AE.SMMD.IV. 32-3668, AE.SMMD. IV./1545, AE. SABH. I 191-12775,
 AE.SABH. I. 193/12921, AE.SABH. I/15878AE. SAMD. III 2-155, AE. SAMD
 II. 3- 288, AE. SAMD. III 6-508, AE. SAMD. II. 12-1229, AE. SAMD. III 53-
 5318, AE. SAMD. III/5084.AE. SMST. II./77, AE. SMST. II./4366, AE. SMST.
 III/6115, AE. SMST. II/12117, AE.SSLM. III 6-270, AE.SSLM. III 14-813,
Cevdet Tasnifi Askeriye; C..AS.. 276-11452, C..AS.. 271-11238, C..AS.. 515-21529,
 C..AS.. 422-17512, C..AS.. 486-20310, C..AS.. 539-22597, C..AS..478-19944,
 C..AS..651-27392, C.AS. 7449, C.AS./8321, C.AS./33479.
Cevdet Tasnifi Hariciye; C..HR.. 65-3220
Cevdet Tasnifi Saray Evrakı; C.SM./3210
Cevdet Tasnifi Nafia; C..NF.. 1-21, C.NF./26, C.NF./136

Hatt-ı Hümayun Evrakı; HAT, 18-798.

Hariciye Nezareti İdare Evrakları; HR. İD.1164 9 ve 10

İbnülemin Tasnifi Askeriye, Bahriye, Dâhiliye ve Saray Mesalihi; İE.AS.. 6-510
İE.BH.. 6-537 İE.DH/823, İE.SM.. 21-2155

İrade Hususi Tasnifi; İ.HUS. 44-116

İrade Meclis-i Mahsus Tasnifi; İ.MMS. 44-1827

Maliyeden Müdevver Defterler; MAD.d..3284, MAD.d.. 9872, MAD.d/ 5608,
MAD.d./8568, MAD.d/8583, MAD.d /2699, MAD.d..8479, MAD.d..5523,
MAD.d..3876.

Otlukbeli Fetihnamesi, No: 8306.

Sadaret Evrakı Mühimme Kalem Evrakı; A. MKT. MHM. 71

Sadaret Evrakı Nezaret ve Devair Evrakı; A.MKT. NZD. 70-20.

Sefer Cüzü; 1, 5, 9, 12, 13, 16, 18, 20, 21, 23, 24, 25, 27, 31, 36, 49, 54, 57 ve 60 nolu
cüzler.

Teftişat-ı Rumeli Evrakı Tasnifi Manastır Evrakı; TFR.I..MN: 34 – 3312

Teftişat-ı Rumeli Evrakı Tasnifi Fotoğraflar; TFR.I..FTG.

Taşra Evrakı Bosna Müfettişliği Evrakı; TŞRBNM. 16-62

5 numaralı Mühimme Defteri; 152 nolu, 393 nolu, 655 nolu, 666 nolu, 753 nolu, 792
nolu, 832 nolu, 965 nolu, 969 nolu, 987 nolu, 992 nolu, 1626 nolu, 1044 nolu,
1100 nolu, 1488 nolu, 1259 nolu ve 1868 nolu hükümler.

Yabancı Arşivler; YB..04.3-65

6 numaralı Mühimme Defteri; 124 nolu, 430 nolu, 1187 nolu ve 1314 nolu hükümler.

7 numaralı Mühimme Defteri; 2 nolu, 3 nolu, 4 nolu, 5 nolu, 6 nolu, 7 nolu, 9 nolu, 10
nolu, 11 nolu, 18 nolu, 19 nolu, 20 nolu, 21 nolu, 22 nolu, 23 nolu, 24 nolu, 25
nolu, 27 nolu, 119 nolu, 124 nolu, 127 nolu, 434 nolu, 633 nolu, 663 nolu, 936
nolu, 1062 nolu, 1149 nolu, 1441 nolu, 1486 nolu, 1554 nolu, 1580 nolu, 1627
nolu, 1883 nolu, 1938 nolu, 2077 nolu, 2227 nolu, 2230 nolu, 2235 nolu, 2243
nolu, 2252 nolu, 2254 nolu, 2255 nolu, 2280 nolu, 2302 nolu, 2307 nolu, 2416
nolu, 2599 nolu ve 2644 nolu hükümler.

10 numaralı Mühimme Defteri; 39 nolu ve 60 nolu hükümler.

12 numaralı Mühimme Defteri; 1 nolu, 18 nolu, 19 nolu, 20 nolu, 23 nolu, 26 nolu, 39
nolu, 42 nolu, 43 nolu, 44 nolu, 58 nolu, 64 nolu, 70 nolu, 81 nolu, 82 nolu, 92
nolu, 113 nolu, 153 nolu, 183 nolu, 184 nolu, 185 nolu, 186 nolu, 188 nolu,
190 nolu, 192 nolu, 194 nolu, 195 nolu, 196 nolu, 197 nolu, 198 nolu, 200

nolu, 201 nolu, 203 nolu, 247 nolu, 392 nolu, 671 nolu, 716 nolu, 719 nolu, 721 nolu, 724 nolu, 725 nolu, 726 nolu, 728 nolu, 729 nolu, 732 nolu, 742 nolu, 743 nolu ve 1116 nolu hükümler.

16 numaralı Mühimme Defteri; 33 nolu, 38 nolu ve 52 nolu hükümler.

23 numaralı Mühimme Defteri; 159 nolu hüküm.

25 numaralı Mühimme Defteri; 1782 nolu hüküm.

27 numaralı Mühimme Defteri; 867 nolu hüküm.

32 numaralı Mühimme Defteri; 241 nolu, 281 nolu ve 523 nolu hükümler.

38 numaralı Mühimme Defteri; 111 nolu hüküm.

43 numaralı Mühimme Defteri; 68 nolu hüküm.

55 numaralı Mühimme Defteri; 258 nolu hüküm.

57 numaralı Mühimme Defteri; 610 nolu hüküm.

59 numaralı Mühimme Defteri; 246 nolu ve 281 nolu hükümler.

77 numaralı Mühimme Defteri; 112-144 arası hükümler.

85 numaralı Mühimme Defteri; 853 nolu hüküm.

97 numaralı Mühimme Defteri; 131 nolu hüküm.

Başbakanlık Osmanlı Arşivi Daire Başkanlığı (1996). *12 Numaralı Mühimme Defteri (978-979 / 1570–1572) Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları*, Ankara: 211.

(2000). *Osmanlı İdaresinde Kıbrıs (Nüfusu, Arazi Dağılımı ve Türk Vakıflar)*. Devlet Arşivleri Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara: 36.

Baykal, B. S. (1957). “Uzun Hasan’ın Osmanlılara Karşı Kati Mücadeleye Hazırlıkları ve Osmanlı Akkoyunlu Harbinin Başlaması”. *Belleten*, 12 (81-84): 261-281, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

Bayram, M. (1991). *Ahi Evren ve Ahi Teşkilatının Kuruluşu*, Damla Matbaacılık. Konya: 80.

Bayram, S. (2012). “Osmanlı Devleti’nde Ekonomik Hayatın Yerel Unsurları: Ahilik Teşkilâtı ve Esnaf Loncaları”. *İstanbul Üniversitesi İlahiyat Fakültesi Dergisi*, 21: 81-115.

Bostan, İ. (2004). “Beylikten İmparatorluğa Osmanlı Denizciliği”. *Osmanlı Araştırmaları*. 24: 65-86.

Büyükçekmece Belediyesi (2018). *Tanıtım Bülteni*. Büyükçekmece, İstanbul: 4.

Büyüktuğrul, A. (1974). *Osmanlı Deniz Harp Tarihi ve Cumhuriyet Donanması*, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı, İstanbul: 113.

Christopher, M. (1986). *The Strategy of Distribution Management*, Heinemann, Oxford: 72.

- Cicibaş, İ.E. (2018). *Sultan I. Murad Devri Osmanlı Tarihi (1362–1389)*. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul: 53.
- Cin, H. (1985). *Osmanlı Toprak Düzeni ve Bu Düzenin Bozulması*. Boğaziçi Yayınları, İstanbul: 92.
- Çelik, B. (2002). *Osmanlı Seferlerinin Lojistik Sorunlarına Kentli Esnafın Getirdiği Çözümler: Orducu Esnafı*. Yayınlanmamış Doktor Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara: 88-92.
- Çetin, C. (2009). *Anadolu'da Faaliyet Gösteren Menzilhaneler (1690-1750)*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya: 60.
- Creswell, J.W. (2016). *Nitel Araştırma Yöntemleri*. Siyasal Kitabevi, Ankara: 87.
- Demlikoğlu, U. (2014). “Osmanlı Devleti'nin 18. Yüzyılda Bazı Şark Kalelerinde Bulundurduğu Harp Malzemeleri”. *Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 24(2): 277-294.
- Durgun, B. (2014). “Sefer Planlarında ve Balkan Harbinde Osmanlı Ordusunda Menzil Teşkilatı”. *Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi*, XIV: 29.
- Erdoğan, M.K. (2001). *II. Viyana Kuşatması*. Yayınlanmamış Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul: 77-93-97-99.
- Erdoğdu, A. (2006). *Osmanlı Yönetiminde Beyşehir Sancağı*. IQ Kültür Sanat Yayıncılık, İstanbul: 53.
- Erendil, M. (1988). *Topçuluk Tarihi*. Genelkurmay Basımevi, Ankara: 153.
- Eroğlu, H. (2004). *Osmanlı Devletinde Şehzadelik Kurumu*. Akçağ Yayınları, Ankara: 91.
- Ertaş, M. Y. (1999). “Osmanlı Devleti'nde Sefer Organizasyonu”. *Osmanlı*, 6: 590- 598.
- (2011). “Savaşlarla Şekillenen Yollar: Osmanlı Sisteminde Yol Sistemi”, *CIEPO* VI: 625-652.
- Erturgut, R. (2018). *Lojistik ve Tedarik Zinciri Yönetimi*. Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara: 45-91-93-98-103-105-109-141.
- Gazioğlu, A. C. (1994). “Kıbrıs Türk Tarihi, Türk Dönemi 1570–1878”. *Kıbrıs Araştırma ve Yayın Merkezi*, Lefkoşa: 32.
- Gencer, A.İ. (1999). “Osmanlı Türklerinde Denizcilik”. *Osmanlı (Teşkilat)*, 6: 569-589.
- Genelkurmay Askeri Tarih ve Stratejik Etüt ve Denetleme Başkanlığı Arşivi, *Arşiv Kütüphanesi-Askeri Mecmualar*, 123, 124, 125, 126 ve 139 nolu belgeler.
- Genelkurmay Başkanlığı. (1986). *Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi 1. Cilt*. Genelkurmay Başkanlığı Basımevi, Ankara: 76-131.

- Gündoğdu, R. (2015). *Osmanlı Padişahları*. Rumuz Yayınevi, İstanbul: 88.
- Gökdemir, T. (2016). *Türk Kara Ordusu Lojistik Tarihi*. Orient Yayınları, İstanbul: 32.
- Gökpınar, B. (2013). *Varadin Seferinde Organizasyon ve Lojistik (1716)*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Atatürk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Erzurum: 45.
- Göyünç, N. (1999). Osmanlı Devletinde Taşra Teşkilatı (Tanzimat'a Kadar). *Yeni Türkiye Osmanlı Özel Sayısı C.6 (Teşkilat)*: 28. Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- Halaçoğlu, Y. (1981). Osmanlı İmparatorluğu'nda Menzil Teşkilatı Hakkında Bazı Mülahazalar. *Osmanlı Araştırmaları II*, İstanbul: 13.
- (1993). *Osmanlı Devlet Teşkilatı*. Doğuştan Günümüze Büyük İslam Tarihi, İstanbul: 96.
- (1999). *XIV-XVII, Yüzyıllarda Osmanlı Devlet Teşkilâtı ve Sosyal Yapı*, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara: 104.
- Hammer, J. V. (1984). *Osmanlı Devleti Tarihi*. (Çev. M. Çevik ve E. Kılıç), Üçdal Neşriyat, İstanbul: 122.
- Harp Akademileri (1949). *Coğrafi Etüdler*. Harp Akademisi Basımevi, İstanbul: 66-71.
- Hathaway, J. (2002). "Osmanlı Mısır'ında Yerli ve Askeri Unsurlar ve Yeniçeriler". *Türkler*, 10: 173.
- Işık, M. (2018). "Ejderhan Seferi ve Don- Volga Kanal Projesi", *VAKANÜVİS- Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*.3: 130-144.
- İlgürel, M. (1999). "Osmanlı Devleti'nde Ateşli Silahlar". *Osmanlı (Teşkilat)*. 6: 605-612.
- İnalcık, H. (1948). *Osmanlı-Rus Rekabetinin Menşei ve Don-Volga Kanalı Teşebbüsü*. Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara: 38-55-94-118.
- (2003). *Osmanlı İmparatorluğu Klâsik Çağ (1300-1600)*. (Çev. R. Sezer),Yapı Kredi Yayınları, İstanbul: 107.
- İnce, Y. (2013). *Osmanlı Barut Üretim Teknolojisinde Modernleşme: Azadlu Baruthanesi*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya: 187.
- İşbilir, Ö. (1996). *XVII. Yüzyıl Başlarında Şark Seferlerinin İaşe, İkmal ve Lojistik Meseleleri*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul: 86.
- Jandarma Genel Komutanlığı. (2018). *Lojistik Hizmetleri Yönergesi* Jandarma Genel Komutanlığı Basımevi, Ankara: 140-151-174.
- Jandarma Lojistik Başkanlığı. (2018). *Lojistik Hizmetleri Yönergesi cilt 3(İstihkâm)*. Jandarma Genel Komutanlığı Basımevi, Ankara: 171-204.

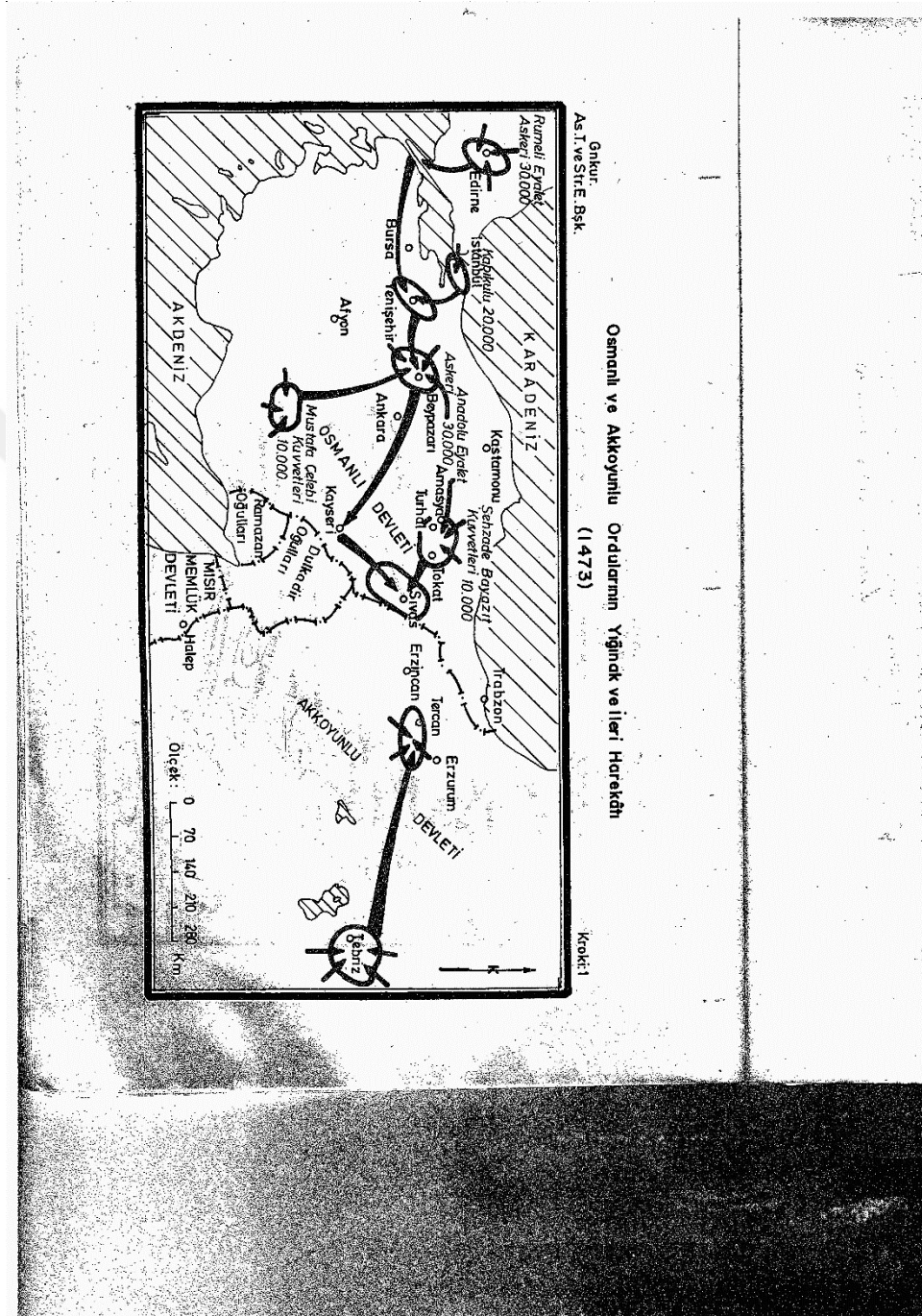
- Kantemir, D. (2005). *Osmanlı İmparatorluğu'nun Yükseliş ve Çöküş Tarihi*. Cumhuriyet Kitapları, İstanbul: 53.
- Kara Kuvvetleri Komutanlığı (2014). *Kara Kuvvetleri Talimnamesi 7-8*: 88.
- Karasoy, Y.(2003).”Ahi Kelimesi ve Türk Kültüründe Ahilik”. *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*. 14: 1-16.
- Keser, B. (1999). “Geri Hizmet Kıtaları”. *Osmanlı (Teşkilat)*, 6: 598-603.
- Keskin, M. H. (2006). *Lojistik – Tedarik Zinciri Yönetimi*. Nobel Akademik Yayıncılık, Ankara: 65-71-88-172.
- Kılıç, O. (1999). XVII. Yüzyılın ilk Yarısında Osmanlı Devleti'nin Eyalet ve Sancak Teşkilatlanması. *Yeni Türkiye Osmanlı Özel Sayısı C.6 (Teşkilat)*: 38. Yeni Türkiye Yayınları, Ankara.
- Koban, E. ve Keser, H.Y. (2013). *Dış Ticarete Lojistik*. Ekin Kitabevi Yayınları, Bursa: 112.
- Koç, D. (2012). “Aşağı İdil Boyunda Hâkimiyet Mücadelesi ve Astarhan (Hacı Tarhan) Hanlığı”, *Türk Dünyası İncelemeleri Dergisi*, 12 (1): 455-494.
- Kültür ve Turizm Bakanlığı (2014). *Akdeniz Bölgesi Tanıtım Dergisi*, Kültür ve Turizm Bakanlığı Yayınları Ankara: 8.
- Maksudoğlu, M. (2018). *Osmanlı Tarihi 1289-1922*. Salon Yayınları, İstanbul: 56.
- Milli Eğitim Bakanlığı. (2011). *Lojistik Yönetimi*. Milli Eğitim Bakanlığı, Ankara: 23-28-63-98-102.
- Murphey, R. (2007). *Osmanlı Ordusu ve Savaş (1500-1700)*.(Çev. Akad, M. T.), Homer Kitabevi, İstanbul: 105.
- Ortaylı, İ. (2007). *Türkiye Teşkilât ve İdare Tarihi*. Cedit Neşriyat, İstanbul: 72.
- (2014). *Osmanlı Sarayında Hayat*. Yitik Hazine Yayınları, İstanbul: 32.
- Özcan, A. (1999). “Osmanlı Devleti'nin Askeri Yapısı”. *Osmanlı (Teşkilat)*, 6: 551-558.
- Özdemir, A.İ. (2004). “Tedarik Zinciri Yönetiminin Gelişimi, Süreçleri ve Yararları”. *Erciyes Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*. 23: 87-96.
- Pamuk, Ş.(1997). *100 Soruda Osmanlı-Türkiye İktisadi Tarihi(1500-1914)*. Gerçek Yayınevi, İstanbul: 44.
- Petrosyan, I. (2002). “Osmanlı'nın Kuruluşu ve Yeniçerilerin Kökeni”. *Türkler*, 10: 129.
- Pitcher, D.E. (1999). *Osmanlı İmparatorluğunun Tarihsel Coğrafyası*. Yapı Kredi Yayınları, İstanbul: 63.
- Salim, N. “*Otlukbeli 1473*”. Askeri Mecmua Lahikası, 88: 20-21.
- Sander, O. (2016). *Siyasi Tarih 2.Cilt*. İmge Kitapevi, Ankara: 59.

- Seslikaya, A. (2014). *Yavuz Sultan Selim'in Sefer Menzilnâmeleri ve Haydar Çelebi Ruznâmesi: Transkripsiyon ve Değerlendirme*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tokat: 79.
- Sevinç, T. (2010). *1695 ve 1696 Avusturya Seferlerinde Organizasyon ve Lojistik*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Marmara Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü, İstanbul: 77-52.
- Sezgin, İ. (2002). "Osmanlı İmparatorluğu'ndaki Baruthaneler ve Barut İmalatı". *Türkler*, 10: 145-148.
- Sezgin, T. (2008). *Lojistik Kavramı ve Türkiye'deki Uygulamaları*. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul: 32-145-148.
- Şentürk, H. (2002). "Tanzimat Devrine Kadar Osmanlı Devleti'nin Ulaşım Teşkilatı ve Yol Sistemine Genel Bir Bakış". *Türkler*. 10: 904-913.
- Şevket, M. (Paşa). (1983). *Osmanlı Askeri Teşkilatı ve Kıyafeti*. Kara Kuvvetleri Komutanlığı Basımevi, Ankara: 96.
- Taneri, A. (1981). *Osmanlı Kara ve Deniz Kuvvetleri*. Kültür Bakanlığı Yayınları, Ankara: 71.
- Tanyaş, M. ve Baskak, M. (2012). *Üretim, Planlama ve Kontrol*. İrfan Yayıncılık, İstanbul: 135.
- Taşkıran, C. (1999). "Yükselme Döneminde Osmanlı Ordusu". *Osmanlı (Teşkilat)*, 6: 561-569.
- Topkapı Sarayı Arşivi, TS. MA. e/333.
- Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1986). *Osmanlı Devri Otlukbeli Meydan Muharebesi*. Genelkurmay Basımevi, Ankara: 78-83-85-92-95-106-118-121.
- Türkmen, M.N. (2002). *Kamaniçe Seferinin Lojistik Hazırlıkları*. Yayımlanmamış Doktora Tezi. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara: 37-45.
- Uzunçarşılı, İ.H. (1988a). *Osmanlı Devleti Teşkilatından Kapıkulu Ocakları*. Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara: 34-47-87-99.
- (1988b). *Osmanlı Devletinin Merkez ve Bahriye Teşkilatı*. Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara: 66-71-77.
- (1988c). *Osmanlı Tarihi*. Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara: 86-105.
- Ünal, T. (1967). "Savaşa Çıkan Osmanlı Ordusunun Lojistik İşleri- IV. Murad'ın Bağdat Seferi Hazırlıkları", *Türk Kültürü Dergisi*, 5(58): 728-740.

- Waters, D. (2003). *Logistics: An Introduction to Supply Chain Management*. Palgrave Macmillan, Basingstoke: 48.
- Yıldız, H. (2006). *Haydi, Osmanlı Seferi: Prut Seferi'nde Lojistik ve Organizasyon*. İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul: 111.



EK-1 Osmanlı ve Akkoyunlu Ordularının Yiğınak ve İleri Harekâtı



Kaynak : Türk Silahlı Kuvvetleri Tarihi (1986). Osmanlı Devri Otlukbeli Meydan Muharebesi. Genelkurmay Basımevi, Ankara.

EK-3 Kıbrıs Seferi Kararı

Ebussuud Efendi'nin mektubu;

"Sâbıkâ bir vilâyet dâr-ı _slâm'dan olup ba'de-zamânin küffâr-ı hâksâr müstevlî olup medâris ü mesâcidin harâb u mu'attal ve menâbir ü mahâfilin küfr ü dalâlet ile mâl-â-mâl ve nice dürlü ef'âl-i habîse ile dîn-i _slâm'a ihânet kasdeyleyüp ve etrâf-ı âleme evzâ'-ı kabîhaların isâ'at eyleseler pâdisâh-i dîn-penâh hazretleri hamîyyet-i İslâm muktezâsınca diyâr-ı mezkûr küffâr-ı hâksâr elinden alup dâru'l-_slâm'a ilhâk eylemege azîmet ü himmet buyursalar sâbıkâ mezkûr keferenün tasarruflarında olan âhar vilâyetler musâlaha olundukda ellerine virilen ahidnâmede mezkûr vilâyet dâhil olmagla serî'at-i mutahhere mücebince mezkûr ahidnâme nakzına azîmet buyurmalarına mâni' olur mı? Beyân buyurıla.

El-cevâb:

Allâhü a'lem. Aslâ mâni' olmak ihtimâli yokdur. Pâdisâh-i _slâm e'azza'llâhü te'âlâ ensârahû keferi ile sulheylemek ol zamân mesrû' olur ki, kâffe-i müslimîne menfa'at ola. Olmayıcak aslâ sulh mesrû' degildir. Menfa'at müsâhede olunup mü'ebbed yâhûd muvakkat olduktan sonra menfa'atlı zamânda bozılması enfa' görülse elbette bozmak vâcib ü lâzim olur. Hazret-i Resûlullâh aleyhi's-selâm Hicret-i Nebeviyye'nün altıncı yılından on yıla degin sulhidüp Hazret-i Alî kerrema'llâhü vecchê mü'ekked ahidnâme yazup mu'âhede mukarrere kılınduktan sonra gelecek yıl bozmak enfa' görülüp Hicret'ün sekizinde üzerlerine varup Mekke-i Mu'azzama'yı feth buyurmışlardır. Hazret-i Halîfe-i Rabbü'l-âlemîn halleda'llâhü te'âlâ zılâle saltanatihî alâ-mefâriki'l-müslimîn ve eyyede bi'n-nasri'l-azîz ve'l-fethi'l-mübîn azîmet-i hümayûnlarında Cenâb-ı Risâlet-penâh salla'llâhü te'âlâ aleyhi ve sellem hazretlerinin sünnet-i serîflerine ıktidâ buyurmışlardır."

Kaynak: Başbakanlık Osmanlı Arşivi

EK-4 Kıbrıs Seferi I. Sınıf İkmal Maddeleri Temini (5 nolu Sefer Cüzü)

5

Sefer Cüz'idür.

Bekir Çavus'a virildi.

Üsküdar kâdîsına hüküm ki:

İnsâ'a'llâhü'l-E'azz evvel-bahâr-ı huçeste-âsârda Kıbrıs cezîresi fethi için sefer-i hümâyûnum mukarrer olup sa'âdet ü ikbâl ve devlet ü iclâl ile teveccüh-i hümâyûnum oldukda taht-ı kazâna tâbi' Mâldepe ve Gekbovize nâm mahaller konak ta'yîn olunmagın zikrolunan konakların her birine yigirmiser bin akça[lık] etmek, beser yüz müd arpa ve iki yüz araba odun tedârük olunmasın emridüp buyurdum ki:

Vardukda, bu bâbda onat vechile mukayyed olup zikrolunan konakların her birinde beser yüz müd arpa ve iki yüz araba odun [ve] yigirmi bin akçalık ekmek unın simdiden der-mahzen itdürüp dahı sâhibleri üzerine yazup onat vechile hıfzidüresin ki, insâ'a'llâh teveccüh-i hümâyûnum olduğu zamânda ne günde getürmek emrüm olursa ta'yîn olunan mikdârı etmegi varılmazdan dört-bes gün mukaddem bisürdüp dahı arpa vü odun ile bî-kusûr emrolundığı üzre cümlesin sâhibleriyle ol mahalle getürüp ihzâr eylesin ki, sâhiblerine ticâret ve asker halkına si'at-i ma'îset olup zahîre husûsında muzâyaka çekilmelü olmaya ve zü'amâ vü sipâhî ve Dergâh-ı Mu'allâm kulları anbârlarında küllî arpa bulunursa anlardan dahı nizâ' itdürmeyüp ihrâc idüp emrolunan zahîrenün ihzârında sa'y ü ihtimâm eylesin. Söyle ki; insâ'a'llâh varıldığı gün emrolunan mikdârı etmek ü arpa vü odunu ta'yîn olunan mahalle bî-kusûr getürmeyesin, azl ile konılmayup mu'âkab olmak mukarrerdür. Ana göre mukayyed olup simdiden hemân emrüm üzre tedârüki bâbında gereği gibi mukayyed olasın ve zikrolunan zahîreden mâ'adâ bal u yag ve piriñç ü peynir ü yogurd ve sâyir me'kûlâtдан dahı müstevfî tedârük idesin. Ammâ; bu bahâne ile kudreti olanlardan ahz ü celb olunmagla hımâyet olunup kudreti olmayanlara teklîf olunmagla muzâyaka lâzım gelmekden ziyâde ihtirâz idesin.

Sinân ve Mehmed Çavus'a ma'an virildi. 17 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, _znikmid kâdîsına: "... taht-ı kazâna tâbi' Çınarlu ve İznikmid ve Derbendiagzı Konakları için her birine beser yüz müd arpa, ikiser yüz araba odun, yigirmi bin akça[lık] etmek"

Keyvân Çavus'a virildi. Fî 19 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, İznik kâdîsına: "... taht-ı kazânda Dikilitas ile Gölbası nâm mahaller konak ta'yîn olmuştur. Herbirine zikrolunan mikdârı zahîre için Dikilitas Konagı'na Geyve kâdîsı ve Gölbası Konagı'na () ve Göl kâdîsı mu'âvenet ideler ..."

Mahmûd Çavus'a virildi. Fî 19 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Geyve kâdîsına ki: "... _znik'a tâbi' Dikilitas konak ta'yîn olunup zikrolunan mikdârı arpa vü odun u etmek emrolmuştur. Zikr[olunan] konak zahiresine mu'âvenet itmek emridüp ..."

Sâh Hüseyin oğlu Ahmed Çavus'a virildi. Fî 23 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Göl kâdîsına ki: "... _znik'a tâbi' Gölbası nâm mahal konak ta'yîn olunup arpa vü odun u etmek emrolunmuştur. Taht-ı kazândan mu'âvenet idesin." diyü.

Hüseyin Çavus'a virildi. Fî 16 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Yenisehir kâdîsına; Yenisehir Konagı için.

Bâlî Çavus'a virildi. Fî 17 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Burusa kâdîsına; Yenisehir'e mu'âvenet için.

Mehmed Çavus'a virildi. 12 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, İnegöl kâdîsına; "... İnegöl'e tâbi' Akbıyık konak [ta'yîn] olmuştur. Zikrolunan mikdârı zahîre ..." için.

Ömer Çavus'a. Fî gurre-i Zi'l-ka'de, sene: 977

Bir sûreti, Yarhisâr kâdîsına ki; _negöl[e] tâbi' Akbıyık Konagı'na mu'âvenet için.

Söğüdlü Mehmed Çavus'a. 16 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Bâzârcık kâdîsına; Bâzârcık Konagı zahîresi için.

Mehmed Çavus'a virildi. 19 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Bilecik kâdîsına; Bâzârcık Konagı'na mu'âvenet için.

Sefer Çavus'a virildi. Fî 24 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, _nöni kâdîsına; "... Bozöyük ve _nöni nâm mahaller konak [ta'yîn] olmuştur. Bozöyük Konagı'na Tomaniç kâdîsı ve İnöni'ne Eskisehir kâdîsı mu'âvenet için" yazılmıştır.

Toyran Çavus'a virildi. 14 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Tomaniç kâdîsına; Bozöyük Konagı'na mu'âvenet için.

İbr[â]hîm Çavus'a virildi. 12 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Eskisehir kâdîsına; İnöni zahîresine mu'âvenet için.

Hüseyin Çavus'a virildi. 15 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Kütâhiyye kâdîsına ki: "... taht-ı kazâna tâbi' Kalburcı ve Kütâhiyye ve Saka ve Döger nâm mahaller konak ta'yîn olunup Kalburcı Konagı'na Seydîgâzî zahîresi ve Kütâhiyye

Konagi'na Gedos zahîresi ve Saka Konagi'na Kûtâhiyye zahîresi ve Döger Konagi'na Seyhlu ve Ussâk zahîresi gelmek için Seydîgâzî ve Gedos ve Seyhlu ve Ussâk kâdîlarına müstekill ahkâm-ı serîfe yazılmışdır. Buyurdum ki:

Vardukda, taht-ı kazândan Saka Konagi'na zikrolunan mikdârı zahîre tedârük idesin."

Mehmed Çavus'a virildi. Fî 12 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Seydîgâzî kâdîsına; "... Kûtâhiyye'ye tâbi' Kalburcı Konagi'na zahire getüresin." diyü.

Kâsım Çavus'a virildi. 17 Ramazân, sene: 977

Bir sûreti, Gedos kâdîsına; "... Kûtâhiyye Konagi'na ol mikdâr zahîre getüresin." diyü.

Hasan Çavus'a virildi. 15 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Seyhlu kâdîsına; "... Kûtâhiyye'ye tâbi' Döger Konagi için Ussâk kâdîsıyla zikrolunan mikdârı arpa vü odun u etmek ..."

Hasan Çavus'a virildi. Fî 16 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Ussâk kâdîsına; "... Döger Konagi zahîresiyçün emrolunan Seyhlu kâdîsına mu'âvenet idüp ol Konagi'na ..."

Nûh Çavus'a virildi. 18 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Karahısâr kâdîsına: "Karahısâr'a tâbi' Kazlıgöl ve Karahısâr ve Kızılkilise nâm mahaller konak olup zikrolunan konaklara ta'yîn olunan mikdârı zahîre tedârük olunmak emrüm olup Kazlıgöl Konagi'na Barçınlu ve Sühûd zahîresi ve Karahısâr ile Kızılkilise Konakları'na Sandıklı ve Sincanlu ve Ge[y]jikler ve Uluborlu ve Gönen kâdîları mu'âvenet itmek için herbirine müstekill ahkâm-ı serîfe gönderilmisdür ..."

Husrev Çavus'a virildi. 18 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Barçınlu ve Sühûd kâdîlarına ki; "Karahısâr'a tâbi' Kazlıgöl Konagi'na ol mikdâr zahîre için mu'âvenet ide."

Ahmed Çavus'a virildi. 20 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Sandıklı kâdîsına; "Karahısâr ile Kızılkilise Konakları'na ol mikdâr[r] zahîre için mu'âvenet idesin." diyü ve "Sana dahı mu'âvenet için Sincanlu kâdîsına hüküm gönderilmisdür." diyü yazılmışdır.

Nûh Çavus'a virildi. 15 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Karahısâr kâdîsına; "Karahısâr ile Kızılkilise Konakları zahiresine Sandıklı kâdîsına mu'âvenet idesin." diyü.

Ramazân Çavus'a virildi. 16 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Uluborlu kâdîsına ki; "Karahısâr Konagi'na mu'âvenet idesin." diyü.

Selîm Çavus'a virildi. 19 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Gönen kâdîsına; Karahısâr zahîresine mu'âvenet için.

Ahmed Çavus'a virildi. Fî 8 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Homa kâdîsına ki; "Karahısâr Konagi'na zahîreye mu'âvenet idesin." diyü.

Posta İlyâs Çavus'a virildi. Fî 9 Sevvâl, sene: 977

Bir sûreti, Aksehir kâdîsına; Aksehir Konagi'na zikrolunan mikdârı zahîre için.

Bir sûreti, Yapalı kâdîsına ki; "Aksehir'e tâbi' Abdullâhbaba Konagi için () müd arpa* getüresin." diyü.

Bir sûreti, Ilgun kâdîsına; Ilgun Konagi için ol mikdâr zahîreye.

Bir sûreti, Turgud kâdîsına; Konya'ya tâbi' Suluzengî Konagi için.

Bir sûreti, Konya kâdîsına; "... Bozuk ve Konya ve Peykârîoglu köyi ve ismil nâm mahaller konak ta'yîn olup Bozuk Konagi'na, Bayburd, Konya Konagi'na, Aksarây [ve] Koçhısâr ve Begsehri kâdîları ve Peykârîoglu Konagi'na Seydîsehri ve _smil Konagi'na Andugı ... "

Ya'kûb Çavus'a virildi. 19 Sevvâl

Bir sûreti, Bayburd kâdîsına; "... Konya'ya tâbi' Bozuk nâm mahal konak ta'yîn olunmıdır ."

Konyalı Mehmed Çavus'a. 22 Sevvâl

Bir sûreti, Begsehri kâdîsına; "... Konya Konagi için ol mikdâr zahîre getüresin ... "

Mehmed Çavus'a. 23 Sevvâl

Bir sûreti, Seydîsehri kâdîsına; "Konya Konagi'na ol mikdâr zahîre getüre."

Mustafâ Çavus'a. 16 Sevvâl

Bir sûreti, Aksarây kâdîsına; "Konya'ya tâbi' Peykârîoglu Konagi'na ol mikdâr zahire getüre."

Mustafâ Çavus'a. 19 Sevvâl

Bir sûreti, Koçhısâr kâdîsına; "Konya'ya tâbi' _smil Konagi'na getüre."

Bir sûreti, Alatag kâdîsına; _smil Konagi'na mu'âvenet itmek için.

Kaysariyyelü Mustafâ Çavus'a. 10 Sevvâl

Bir sûreti, Nigde kâdîsına; Eskiil'e tâbi' Karabınar Konagi için ol mikdâr zahîreye.

Mehmed Çavus'a virildi. 17 Ramazân

Bir sûreti, Andugı kâdîsına; "Eskiil'e tâbi' Kayagun Akçasehri konak ta'yîn olunmıdır. Ol mikdâr zahîre getüre."

Mustafâ Çavus'a. Fî gurre-i Zi'l-ka'de, sene: 977

Bir sûreti, Eskiil kâdîsına ki; "... taht-ı kazânda Karabınar ile Kayagun Akçasehri konak olup her konaga ta'yîn olundugı mikdâr zahîre Karabınar Konagi'na Nigde kâdîsı ve Kayagun Akçasehri'ne Andugı kâdîsı mu'âvenet emrolmıdır. Sen dahı taht-ı kazândan zahîre tedârük idüp zikrolunan konakların her birinde ol mikdâr zahîre ihzâr idesin."

Mahmûd Çavus'a viridi.

Bir sûreti, Ereğli kâdîsına; Lârende'ye tâbi' Kertiköyi Konagı'na zahîre için.

Mehmed Çavus'a virildi.

Bir sûreti, Lârende kâdîsına; "Kertiköyi ile Yörükyiri konak olmuştur. Kertiköyi Konagı'na Ereğli kâdîsı, sen dahı Yörük Konagı'na ol mikdâr zahîre getüresin."

Bir sûreti, Mud kâdîsına; "... taht-ı kazâna tâbi' Deregeçeli ve Begköprüsi konak olup her birine ol mikdâr zahîre ta'yîn olunup Begköprüsi Konagı'na Ermenak ve Gülnâr kâdîları zahîre getürmek ve sen dahı Deregeçeli Konagı'na ol mikdâr zahîre getürmek emrolunmuştur ... "

Çerkes Pervâne Çavus'a. 16 Sevvâl sene

Bir sûreti, Bolavadin kâdîsına; Çay Konagı için ta'yîn olunan mikdârı zahîreye. Yalavaç dahı mu'âvenet ider.

Bir sûreti Ermenak kâdîsına; "... Mud kazâsına tâbi' Begköprüsi nâm mahal konak olup ta'yîn olunan mikdârı zahîreyi ihzâr itmek için Gülnâr kâdîsıyla sana emrolmuştur... "

Bir sûreti, Gülnâr kâdîsına; "... Begköprüsi Konagı için Ermenak kâdîsıyla ta'yîn olunan zahîreyi tedârük idesin... "

Bir sûreti, Silifke ve Selendi kâdîsına; "... Göksin konak ta'yîn olunmuştur. Yedi yüz müd arpa, iki yüz araba odun, altmış bin akça . "

Karitas kâdîsı dahı Silifke'ye mu'âvenet için hüküm yazıldı.

Kaynak: Başbakanlık Osmanlı Arşivi

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve SOYADI	Tolga Seçkin ZAFER
Doğum Yeri - Tarihi	Kırşehir – 18.07.1983
EĞİTİM DURUMU	
Mezun Olduğu Lise	Maltepe Askeri Lisesi
Lisans Diploması	Kara Harp Okulu
Tez/ Dönem Projesi Konusu	Osmanlı Ordusunun Lojistik Sistemi: 16 ve 19'uncu Yüzyıllar Ağırlıklı Bir İnceleme
Yabancı Dil / Diller	İngilizce
İŞ DENEYİMİ	
Çalıştığı Kurumlar	Jandarma Genel Komutanlığı
E-Posta	tsezafer@gmail.com